



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 19.3.2026
COM(2026) 127 final

2026/0073 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation maritime internationale lors de la 84^e session du comité de la protection du milieu marin en ce qui concerne l'adoption d'amendements à la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL) et lors de la 111^e session du comité de la sécurité maritime en ce qui concerne l'adoption d'amendements à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 (recueil HSC de 1994), au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 2000 (recueil HSC de 2000), au recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers de 2011 (recueil ESP de 2011), au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA) et au protocole de 1988 relatif à la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (protocole de 1988 sur les lignes de charge)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne la décision établissant la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 84^e session du comité de la protection du milieu marin (MEPC 84) de l'Organisation maritime internationale, qui aura lieu du 27 avril au 1^{er} mai 2026, et lors de la 111^e session du comité de la sécurité maritime (MSC 111) de l'Organisation maritime internationale, qui se tiendra du 13 au 22 mai 2026.

Au cours de sa 84^e session, il est prévu que le MEPC adopte des amendements à l'annexe VI de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL).

Au cours de sa 111^e session, il est prévu que le MSC adopte des amendements concernant:

- (a) les chapitres IV et V et l'appendice (certificats) de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS);
- (b) le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 (recueil HSC de 1994);
- (c) le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 2000 (recueil HSC de 2000);
- (d) le recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers adopté en 2011 (recueil ESP de 2011);
- (e) le recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA);
- (f) l'annexe B du protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (protocole de 1988 sur les lignes de charge).

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. La convention portant création de l'Organisation maritime internationale, la convention MARPOL et la convention SOLAS

La convention portant création de l'Organisation maritime internationale (OMI) établit l'OMI. L'OMI a pour objectif de fournir un forum de coopération dans le domaine de la réglementation et des usages ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale. Elle vise également à encourager l'adoption générale des normes les plus élevées possible en matière de sécurité maritime, d'efficacité de la navigation, de prévention de la pollution marine par les navires et de lutte contre cette pollution, en favorisant des conditions de concurrence équitables. Elle traite également 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. L'Union n'est pas partie à la convention.

La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL) est une convention de l'OMI qui a été conclue en 1973 et est entrée en vigueur le 2 octobre 1983. Tous les États membres sont parties à MARPOL et 25 États membres sont

également parties à l'annexe VI¹, qui est entrée en vigueur le 18 mai 2005. L'Union n'est pas partie à la convention MARPOL.

Tous les États membres sont parties à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer («convention SOLAS»), 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 d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et de prévenir la pollution des mers par les navires. Elle est l'autorité qui établit des normes au niveau mondial pour la sûreté, la sécurité et la performance environnementale du transport maritime international. 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.

Seuls les États peuvent adhérer à l'OMI. Tous les États membres de l'Union sont membres de l'OMI. Bien que l'Union européenne ne soit pas membre, les relations de la Commission européenne avec l'OMI se fondent aujourd'hui sur la résolution A.1168(32) de l'OMI, qui fixe les procédures et les modalités de la coopération entre l'OMI et les organisations intergouvernementales. Sur la base de cette résolution de l'OMI et d'autres dispositions prises depuis 1974, la Commission européenne participe en qualité d'observateur à toutes les réunions des comités et sous-comités de l'OMI.

Le comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI se compose de tous les membres de l'OMI et se réunit au moins une fois par an. Il examine les questions environnementales qui relèvent de la compétence de l'Organisation en ce qui concerne la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution et sont régies par la convention MARPOL, notamment le pétrole, les produits chimiques en vrac, les eaux usées, les ordures et les émissions dans l'atmosphère provenant des navires, y compris les polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre. Parmi les autres questions abordées figurent la gestion des eaux de ballast, les systèmes antisalissure, le recyclage des navires, la préparation et la lutte contre la pollution, et l'identification de zones spéciales et des zones maritimes particulièrement sensibles.

Conformément à l'article 38, point a), de la convention portant création de l'OMI, le comité de la protection du milieu marin prend toutes les mesures nécessaires pour mener à bien les missions que lui assignent ladite convention, l'Assemblée de l'OMI ou le Conseil de l'OMI, ou qui pourront lui être confiées dans le cadre dudit article aux termes ou en vertu de tout autre instrument international et qui pourront être acceptées par l'OMI. Les décisions du comité de la protection du milieu marin et de ses organes subsidiaires sont adoptées à la majorité de leurs membres.

Lors de sa 84^e session, le MEPC adoptera les amendements qu'il est proposé d'apporter à la convention MARPOL conformément à l'article 16, paragraphe 2, points b), c) et d), de la convention.

Le comité de la sécurité maritime (MSC) 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 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

¹ L'Autriche et la Hongrie n'ont pas encore ratifié l'annexe VI de MARPOL.

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.

Conformément à l'article 28, point b), de la convention portant création de l'OMI, le comité de la sécurité maritime de l'OMI prend toutes les mesures nécessaires pour mener à bien les missions qui lui sont assignées par ladite convention, l'Assemblée de l'OMI ou le Conseil de l'OMI, ou qui pourront lui être confiées dans le cadre dudit article aux termes ou en vertu de tout autre instrument international et qui pourront être acceptées par l'OMI. Les décisions du comité de la sécurité maritime et de ses organes subsidiaires sont adoptées à la majorité de leurs membres.

Lors de sa 111^e session, le MSC adoptera des amendements conformément à l'article VIII, point b) iv), de la convention SOLAS et à l'article VI, paragraphe 2), point d), du protocole de 1988 sur les lignes de charge.

2.3. Le projet d'acte du comité de la protection du milieu marin de l'OMI

Lors de sa 84^e session, le MEPC doit adopter des amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL concernant:

- la désignation de l'Atlantique du Nord-Est en tant que nouvelle zone de contrôle des émissions (ZCE) (règles 13 et 14 et appendice VII de l'annexe VI de la convention MARPOL);
- l'accessibilité de la base de données de l'OMI relative à la consommation de fuel-oil des navires (DCS - système de collecte de données - de l'OMI) et l'introduction de la clause de réexamen de la mesure de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) à court terme (règles 20, 25, 27 et 28).

Ces amendements auraient dû être adoptés au cours de la deuxième session extraordinaire du MEPC, qui s'est tenue du 14 au 17 octobre 2025.

En préparation du MEPC/ES.2, le Conseil de l'Union européenne a adopté la décision (UE) 2025/2093 du Conseil du 10 octobre 2025 relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale, lors de sa deuxième session extraordinaire, en ce qui concerne l'adoption d'amendements à la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL)².

Conformément à la décision 2025/2093 du Conseil, la position de l'Union lors de la MEPC/ES.2 était d'approuver l'adoption:

- (a) des amendements aux règles 13 et 14 et à l'appendice VII de l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne la désignation de l'Atlantique du Nord-Est comme nouvelle zone de contrôle des émissions (ZCE);
- (b) des amendements aux règles 20, 25, 27 et 28 de l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne l'accessibilité de la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires (système de collecte de données de l'OMI); et

² JO L, 2025/2093, 16.10.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2093/oj>.

- (c) de l'ajout d'un nouveau chapitre 5 à l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne le cadre «net zéro» de l'OMI,

La réunion du MEPC/ES.2 ayant été reportée d'un an, l'OMI a transmis les amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL mentionnés aux points a) et b) ci-dessus au MEPC pour adoption lors de sa 84^e session. La présente proposition est présentée à cette fin.

Parallèlement, l'adoption du nouveau chapitre 5 de l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne le cadre «zéro net» de l'OMI mentionné au point c) a été reportée tout comme la MEPC/ES.2.

2.4. Le projet d'acte du comité de la sécurité maritime de l'OMI

Lors de sa 111^e session, le MSC doit adopter des amendements portant sur:

- (a) les chapitres IV et V et l'appendice (certificats) de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS);
- (b) le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 (recueil HSC de 1994);
- (c) le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 2000 (recueil HSC de 2000);
- (d) le recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers adopté en 2011 (recueil ESP de 2011);
- (e) le recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA);
- (f) l'annexe B du protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (protocole de 1988 sur les lignes de charge).

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION LORS DE LA 84^E SESSION DU MEPC

3.1. Amendements aux règles 13 et 14 ainsi qu'à l'appendice VII de l'annexe VI de la convention MARPOL

Les États membres de l'UE et la Commission européenne, ainsi que le Royaume-Uni, l'Islande, le Danemark (Groenland) et les Îles Féroé, ont présenté à la MEPC 83 un document proposant de désigner l'Atlantique du Nord-Est comme zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre, de particules et d'oxydes d'azote, conformément à l'annexe VI de la convention MARPOL. La Commission a participé activement aux travaux préparatoires avec les États riverains sous la coordination de la délégation portugaise.

Le groupe technique pour la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPV) et des zones spéciales a établi que la ZCE proposée satisfaisait aux critères énoncés à l'annexe VI, appendice III, section 3, de la convention MARPOL. Lors de sa 83^e session, et après avoir pris acte des conclusions du groupe technique, le MEPC a approuvé la désignation d'une ZCE pour le SO_x, les particules et le NO_x dans l'Atlantique du Nord-Est, en vue de son adoption lors de la prochaine session du MEPC. Ces amendements ont été diffusés par le secrétariat de l'OMI au moyen de la lettre circulaire de l'OMI n° 5085 du 24 octobre 2025.

Il convient que l'Union soutienne la proposition figurant dans le projet révisé d'amendements visant à désigner l'Atlantique du Nord-Est comme zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre, de particules et d'oxydes d'azote, conformément à l'annexe VI de la convention

MARPOL, car elle contribuera à la prévention, à la réduction et au contrôle des émissions de NO_x, de SO_x et de particules provenant des navires et permettra d'obtenir des effets positifs pour la santé et l'environnement, tout en veillant à ce que l'incidence économique sur le secteur maritime reste gérable.

3.2. Amendements aux règles 20, 25, 27 et 28 de l'annexe VI de la convention MARPOL

Lors de sa 82^e session, le MEPC a créé le groupe de correspondance sur le réexamen de la mesure de réduction des GES à court terme, coordonné conjointement par le Brésil, le Japon et la Commission européenne.

Lors de sa première réunion, le groupe de travail intersessions consacré à la pollution atmosphérique et à l'efficacité énergétique (ISWG-APEE 1) a examiné, entre autres sujets, l'accessibilité de la base de données de l'OMI relative à la consommation de fuel-oil des navires à des fins d'analyse et la clause de réexamen de la mesure de réduction des GES à court terme.

En ce qui concerne l'accessibilité des données figurant dans le DCS de l'OMI, le groupe ISWG-APEE 1 a examiné le rapport du groupe de correspondance, qui avait accepté d'améliorer l'accessibilité des données recueillies dans le DCS de l'OMI lors de la phase 1. Après examen, le groupe a élaboré des projets d'amendements à la règle 27 de l'annexe VI de la convention MARPOL.

Lors de sa 83^e session, le MEPC a chargé, entre autres, le groupe de travail APEE de finaliser les projets d'amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL et les lignes directrices associées concernant l'accessibilité du DCS de l'OMI.

Ayant noté que le groupe de travail avait examiné de manière plus approfondie les projets d'amendements à la règle 27 de l'annexe VI de la convention MARPOL et aux lignes directrices associées concernant l'accessibilité du DCS de l'OMI élaborés par le groupe ISWG-APEE 1, la MEPC 83 a approuvé les projets d'amendements à la règle 27 de l'annexe VI de la convention MARPOL sur l'accessibilité du DCS de l'OMI, en vue de leur adoption lors de la prochaine session du MEPC. Ces amendements ont été diffusés par le secrétariat de l'OMI au moyen de la lettre circulaire de l'OMI n° 5005 du 11 avril 2025.

L'Union européenne a présenté une proposition sur le sujet (ISWG-GHG 13/7), demandant de modifier le DCS en ce qui concerne la granularité des données, les données supplémentaires et l'accessibilité. Les projets d'amendements sont cohérents avec le ISWG-GHG 13/7 en ce qui concerne l'amélioration de l'accessibilité.

Lors des réunions ISWG-APEE 1 et MEPC 83, la position de l'Union a été de soutenir les projets d'amendements à la règle 27.

Il convient que l'Union soutienne ces amendements, car ils amélioreront encore l'accessibilité des données DCS de l'OMI afin de garantir la mise en œuvre rigoureuse du cadre pour le CII et d'en faciliter le réexamen.

En ce qui concerne les clauses relatives au réexamen de la mesure à court terme, l'ISWG-APEE 1 a élaboré des projets d'amendements aux règles 20, 25 et 28 de l'annexe VI de la convention MARPOL, en se basant sur l'annexe du document MEPC 83/6/11, préparé par le groupe de correspondance sur une mise à jour de la référence à la stratégie de l'OMI et sur la révision de la mesure de réduction des émissions de GES à court terme.

Lors de sa 83^e session, le MEPC a approuvé les projets d'amendements aux règles 20, 25 et 28 de l'annexe VI de la convention MARPOL en vue de leur adoption lors de la prochaine session du MEPC. Ces amendements ont été diffusés par le secrétariat de l'OMI au moyen de la lettre circulaire de l'OMI n° 5085 du 24 octobre 2025.

Lors des réunions ISWG-APEE 1 et MEPC 83, la position de l'Union a été de soutenir les projets d'amendements tels que présentés dans le document MEPC 83/6/11.

Il convient que l'Union soutienne ces amendements, car ils découlent de l'adoption de la stratégie de l'OMI de 2023 en matière de GES et de la finalisation du réexamen des mesures à court terme par l'OMI et permettent de poursuivre le réexamen de ces règles.

4. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION LORS DE LA 111^E SESSION DU MSC

4.1. Amendements aux chapitres IV et V et à l'appendice (certificats) de la convention SOLAS et amendements au recueil HSC de 1994 et au recueil HSC de 2000

Lors de la 103^e session du MSC, le sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (NCSR) avait été chargé d'élaborer des amendements aux chapitres IV et V de la convention SOLAS ainsi que des normes de performance et des lignes directrices visant à introduire un système d'échange de données en ondes métriques (VDES).

Lors de sa 10^e session, le NCSR a entamé les discussions sur ces travaux en examinant si le sous-comité devait envisager l'introduction du VDES dans le cadre du chapitre IV de la convention SOLAS, en plus du chapitre V. La position de l'Union était de soutenir l'idée que, si le sous-comité pouvait donner la priorité à l'introduction du VDES dans le cadre du chapitre V de la convention SOLAS, il était important d'envisager également son introduction dans le cadre du chapitre IV de ladite convention.

Le sous-comité est convenu de créer un groupe de correspondance, coordonné par le Japon, en vue de procéder à une analyse technique, réglementaire et opérationnelle du VDES, y compris de son volet «communications» et des coûts associés, d'élaborer les projets de normes de performance requis et les projets d'amendements aux chapitres IV et V de la convention SOLAS, ainsi que de recenser tous les amendements corrélatifs aux autres instruments.

Lors de sa 11^e session, le NCSR a continué d'examiner l'opportunité et la manière d'inclure le VDES dans les chapitres IV et V de la convention SOLAS, en tenant compte des options élaborées par le groupe de correspondance. Lors de sa 11^e session, le NCSR a rétabli le groupe de correspondance sur le système d'échange de données VHF (VDES), sous la coordination du Japon, en vue de finaliser les projets d'amendements à la convention SOLAS, y compris les amendements qui en découlent. La position de l'Union lors de la 11^e session du NCSR était de soutenir la création du groupe de travail sur la navigation afin de continuer à examiner les amendements à la convention SOLAS, et de soutenir le rétablissement du groupe de correspondance afin de poursuivre les travaux nécessaires entre les sessions.

Lors de sa 12^e session, le NCSR a examiné le rapport du groupe de correspondance sur les projets d'amendements à la convention SOLAS, y compris les amendements corrélatifs aux instruments contraignants et non contraignants, et est convenu de transmettre ces travaux à un groupe de travail en vue de les finaliser. Après avoir examiné le rapport du groupe de travail, le sous-comité a marqué son accord sur les projets d'amendements au chapitre V et à l'appendice de la convention SOLAS. Le sous-comité a également marqué son accord sur les projets d'amendements corrélatifs aux recueils HSC de 1994 et de 2000. Après avoir examiné l'évaluation, par le groupe de travail, de l'approbation des projets d'amendements à la convention SOLAS susmentionnés, le sous-comité est convenu d'inviter la MSC 110 à les approuver d'urgence en vue de leur adoption lors de la MSC 111 et de leur entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2028. La position de l'Union lors de la 12^e session du NCSR était de soutenir les travaux du groupe de correspondance et de proposer que son rapport soit renvoyé à un groupe de travail pour un examen plus approfondi.

Lors de sa 110^e session, le MSC a approuvé les projets d'amendements relatifs au chapitre V et à l'appendice de la convention SOLAS visant à introduire le système d'échange de données en ondes métriques (VDES) en vue de leur adoption lors de la 111^e session du MSC. Le comité a également approuvé les projets d'amendements corrélatifs aux recueils HSC de 1994 et de 2000, en vue de leur adoption ultérieure lors de la MSC 111, conformément aux projets d'amendements susmentionnés à la convention SOLAS. Ces amendements ont été diffusés par le secrétariat de l'OMI au moyen de la lettre circulaire de l'OMI n° 5063 du 29 septembre 2025.

La position de l'Union lors de la MSC 110 était de soutenir ces projets d'amendements.

Il convient que l'Union soutienne ces amendements, car il est plus efficace d'utiliser des canaux spécialisés pour les messages spécifiques aux applications du VDES, et le VDES dispose de capacités supplémentaires pour l'échange de davantage de données numériques et pourrait donc s'adapter à la croissance future de la demande d'utilisation de données numériques dans les radiocommunications maritimes. En outre, l'échange de données numériques présente de nombreux avantages non seulement pour la sécurité maritime et l'appréciation de la situation, mais aussi pour la sécurité et l'efficacité de la navigation, la protection du milieu marin et la réduction de la charge pesant sur les gens de mer. Le VDES améliore considérablement les avantages procurés par le système d'identification automatique (AIS) et est considéré comme un facilitateur de la navigation électronique. La capacité d'échange de messages spécifiques aux applications et d'autres informations entre les navires et les autorités à terre est considérablement améliorée par la mise en œuvre du VDES.

En ce qui concerne les amendements aux règles SOLAS IV/5, V/4 et V/5, la NCSR 12 a pris note des considérations du groupe d'experts conjoint OMI/UIT sur l'élaboration de projets d'amendements à la convention SOLAS. Elle a également examiné les options d'amendements à la convention SOLAS élaborées par le groupe d'experts conjoint OMI/UIT, en prenant en considération les documents, y compris la contribution de l'Union à la NCSR 12, qui formulaient des observations sur les options présentées par le groupe d'experts conjoint OMI/UIT. La NCSR 12 a renvoyé les questions au groupe de travail en vue d'un examen plus approfondi et de la finalisation des amendements à la convention SOLAS. La NCSR 12 a approuvé les projets d'amendements aux règles SOLAS IV/5, V/4 et V/5 en ce qui concerne l'obligation de diffuser des renseignements sur la sécurité maritime (RSM) et des informations liées aux opérations de recherche et de sauvetage (SAR) par l'intermédiaire de tous les services mobiles par satellite (MSS) reconnus opérationnels, et a approuvé la justification de la soumission des projets d'amendements susmentionnés à la MSC 110 pour approbation, en vue de leur adoption lors de la MSC 111 et de leur entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2028. La position de l'Union lors de la NCSR 12 était de soutenir la contribution de l'Union proposant des projets d'amendements à la convention SOLAS en ce qui concerne la diffusion des RSM et des informations relatives aux SAR par l'intermédiaire de tous les services mobiles par satellite reconnus opérationnels.

La MSC 110 a approuvé les projets d'amendements aux règles SOLAS IV/5, V/4 et V/5 en ce qui concerne l'exigence de diffusion des renseignements sur la sécurité maritime (RSM) et des informations relatives aux opérations de recherche et de sauvetage (SAR) par l'intermédiaire de tous les services mobiles par satellite opérationnels reconnus par l'Organisation pour être utilisés dans le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), en vue de leur adoption ultérieure lors de la MSC 111. Ces amendements ont été diffusés par le secrétariat de l'OMI au moyen de la lettre circulaire de l'OMI n° 5063 du 29 septembre 2025.

La position de l'Union lors de la MSC 110 était de soutenir ces projets d'amendements.

Il convient que l'Union soutienne ces amendements car, en introduisant de nouveaux services mobiles par satellite reconnus, elle doit énoncer clairement l'obligation de diffuser des renseignements sur la sécurité maritime et des informations liées aux opérations de recherche et de sauvetage par l'intermédiaire de tous les services mobiles par satellite reconnus opérationnels.

4.2. Amendements au recueil ESP de 2011

Lors de sa 10^e session (SDC 10), le sous-comité de la conception et de la construction du navire a examiné les amendements envisagés au recueil ESP de 2011 et est convenu que les travaux soient menés entre les sessions au sein d'un groupe de correspondance chargé d'examiner la proposition d'amendements au recueil ESP. La position de l'Union lors de la SDC 10 était de proposer que les amendements proposés au recueil ESP soient examinés par un groupe de correspondance ou soient renvoyés à un groupe de travail qui devrait être créé lors de la SDC 11.

La SDC 11 a examiné le rapport du groupe de correspondance sur les amendements au recueil ESP de 2011 visant à permettre l'utilisation de techniques d'inspection à distance et a renvoyé la question à un groupe de travail. Après avoir examiné le rapport du groupe de travail, la SDC 11 a approuvé les projets d'amendements au recueil ESP de 2011 visant à intégrer les techniques d'inspection à distance, en vue de leur approbation lors de la MSC 110 et de leur adoption ultérieure lors de la MSC 111. La position de l'Union lors de la SDC 11 était de soutenir le rapport du groupe de correspondance sur l'utilisation de techniques d'inspection à distance et son renvoi à un groupe de travail.

La MSC 110 a approuvé les projets d'amendements au recueil ESP de 2011 visant à permettre l'utilisation de techniques d'inspection à distance, en vue de leur adoption lors de la MSC 111 et de leur entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2028. Ces amendements ont été diffusés par le secrétariat de l'OMI au moyen de la lettre circulaire de l'OMI n° 5063 du 29 septembre 2025.

La position de l'Union lors de la MSC 110 était de soutenir ces projets d'amendements.

Il convient que l'Union soutienne ces amendements, car ces techniques offrent une plus grande efficacité et une flexibilité accrue, et renforcent la fiabilité des activités quotidiennes en matière de visite et d'inspection sans compromettre le résultat de ces visites.

4.3. Amendements au Recueil LSA

Lors de sa 10^e session, le sous-comité des systèmes et de l'équipement des navires (SSE 10) a marqué son accord de principe sur des projets d'amendements au recueil LSA concernant les exigences en matière de conception et d'essais de prototypes des dispositifs utilisés pour les essais opérationnels des systèmes de largage des embarcations de sauvetage en chute libre sans mise à l'eau des embarcations, en vue de leur finalisation par la SSE 11, et a chargé le groupe de correspondance LSA de finaliser les projets d'amendements. La position de l'Union lors de la SSE 10 était de soutenir le renvoi de la discussion au groupe de travail.

Après avoir approuvé les travaux du groupe de correspondance, la SSE 11 a examiné les projets d'amendements et chargé le groupe de travail de les finaliser. La SSE 10 a approuvé les projets d'amendements au recueil LSA, en vue de leur approbation lors de la MSC 110 et de leur adoption lors de la MSC 111. La position de l'Union lors de la SSE 11 était de soutenir le rapport du groupe de correspondance et la mise en place d'un groupe de travail sur le matériel de sauvetage afin de finaliser, lors de cette session, les projets d'amendements au recueil LSA.

Après avoir examiné les projets d'amendements au recueil LSA, la MSC 110 les a approuvés en vue de leur adoption lors de la MSC 111. Ces amendements ont été diffusés par le secrétariat de l'OMI au moyen de la lettre circulaire de l'OMI n° 5063 du 29 septembre 2025.

La position de l'Union lors de la MSC 110 était de soutenir ces projets d'amendements.

Il convient que l'Union soutienne ces amendements, car ils faciliteront la sauvegarde de la vie humaine en mer en renforçant la confiance dans l'utilisation efficace et efficiente de l'embarcation de sauvetage en chute libre en cas d'abandon du navire.

4.4. Amendements au protocole de 1988 sur les lignes de charge

La MSC 107 a approuvé l'ajout de nouveaux travaux pour modifier le protocole de 1988 sur les lignes de charge, de manière à définir l'obligation d'installer des garde-corps sur la structure de pont afin de réduire au minimum les risques pour la sécurité. Le Comité a approuvé ces nouveaux travaux. La position de l'Union lors de la MSC 107 était de soutenir ces nouveaux travaux.

La SDC 10 a marqué son accord de principe sur le projet d'amendement à la règle 25 du protocole de 1988 sur les lignes de charge, mais a néanmoins constaté que des travaux supplémentaires étaient nécessaires en vue de sa finalisation et a convenu de demander au comité de reporter à 2025 l'année d'achèvement des travaux et de conserver ce point à l'ordre du jour provisoire de la SDC 11. La position de l'Union lors de la SDC 10 était de soutenir la proposition d'amendement à la règle 25 du protocole de 1988 sur les lignes de charge.

La SDC 11 a approuvé les projets d'amendements à la règle 25 du protocole de 1988 sur les lignes de charge en vue de leur approbation lors de la MSC 110 et de leur adoption ultérieure lors de la MSC 111, l'entrée en vigueur étant prévue pour le 1^{er} janvier 2028. La position de l'Union lors de la SDC 11 était de soutenir la proposition d'amendement à la règle 25 du protocole de 1988 sur les lignes de charge.

La MSC 110 a approuvé les projets d'amendements à la règle 25 du protocole de 1988 sur les lignes de charge en ce qui concerne l'obligation d'installer des garde-corps sur la structure de pont, en vue de leur adoption lors de la MSC 111. Ces amendements ont été diffusés par le secrétariat de l'OMI au moyen de la lettre circulaire de l'OMI n° 5063 du 29 septembre 2025.

La position de l'Union lors de la MSC 110 était de soutenir ces projets d'amendements.

Il convient que l'Union soutienne ces amendements, car l'installation de garde-corps à trois lisses sur la structure de pont peut renforcer efficacement la protection de l'équipage, réduire le risque de chute par-dessus bord et de blessures de l'équipage, et améliorer la sécurité des navires à un coût économique minimal.

5. LEGISLATION ET COMPETENCE DE L'UE EN LA MATIERE

5.1. Législation applicable de l'UE

5.1.1. Amendements aux règles 13 et 14 ainsi qu'à l'appendice VII de l'annexe VI de la convention MARPOL

La directive (UE) 2016/802 vise à réduire les émissions de dioxyde de soufre provenant de certains combustibles liquides³. Elle vise à prévenir et à maîtriser la pollution atmosphérique

³ Directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (JO L 132 du 21.5.2016, p. 58,

due aux émissions nocives résultant de la combustion de combustibles liquides à teneur élevée en soufre, qui nuisent à la santé humaine et à l'environnement et contribuent aux dépôts acides. Les articles 6 et 13 ainsi que l'annexe I font référence aux règles de l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne la teneur maximale en soufre des combustibles marins et les émissions de SO_x des navires dans les eaux de l'UE.

La directive-cadre «stratégie pour le milieu marin»⁴ impose aux États membres de prendre toutes les mesures nécessaires pour réaliser ou maintenir un bon état écologique du milieu marin d'ici à 2020. Par «bon état écologique», on entend un «état écologique des eaux marines tel que celles-ci conservent la diversité écologique et le dynamisme d'océans et de mers qui soient propres, en bon état sanitaire et productifs dans le cadre de leurs conditions intrinsèques, et que l'utilisation du milieu marin soit durable, sauvegardant ainsi le potentiel de celui-ci aux fins des utilisations et activités des générations actuelles et à venir» (article 3, paragraphe 5, de la directive «stratégie pour le milieu marin»). La réalisation du bon état écologique exige notamment de limiter le plus possible l'eutrophisation d'origine humaine et en particulier les effets néfastes de celle-ci, tels que l'appauvrissement de la biodiversité, la dégradation des écosystèmes, la prolifération d'algues toxiques et la désoxygénation des eaux de fond. La réduction des apports d'azote dus au transport maritime qui découlera de l'application des exigences de niveau III après la désignation de l'Atlantique du Nord-Est comme NECA aidera les États membres de l'Union riverains de ces mers à atteindre un «bon état écologique» au sens de la directive-cadre «stratégie pour le milieu marin».

La directive concernant la qualité de l'air ambiant⁵ (révisée en 2024) fixe, entre autres, des valeurs limites pour le NO₂ afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets néfastes de la pollution atmosphérique sur la santé humaine et/ou l'environnement. Il est reconnu dans la directive sur la qualité de l'air que pour atteindre les objectifs énoncés, il est particulièrement important de lutter contre les émissions de polluants à la source, notamment par des mesures permettant de limiter les émissions d'échappement des moteurs de différentes sources mobiles et fixes, au moyen de normes relatives aux moteurs ou à la qualité des combustibles. L'Union a mis en place divers actes législatifs réglementant les émissions au moyen de normes relatives aux moteurs, applicables à différents modes de transport routier (voitures, camions et camionnettes avec les normes Euro⁶) et aux engins mobiles non routiers (bateaux de navigation intérieure et locomotives avec la directive relative aux engins mobiles non routiers)⁷.

<http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj>).

⁴ Directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre «stratégie pour le milieu marin») (JO L 164 du 25.6.2008, p. 19, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/56/oj>).

⁵ Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (JO L 152 du 11.6.2008, p. 1, <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>).

⁶ Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>).

Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>).

⁷ Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements

Par conséquent, les amendements aux règles 13 et 14 ainsi qu'à l'appendice VII de l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne l'adoption d'une zone de contrôle des émissions ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la directive (UE) 2016/802. En effet, la création d'une zone de contrôle des émissions dans des États membres de l'Union aurait une incidence sur l'application de ladite directive, étant donné que son article 6, son article 13 et son annexe I renvoient aux règles de l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne la teneur maximale en soufre des combustibles marins et les émissions de SO_x des navires dans les eaux de l'UE.

5.1.2. Amendements aux règles 20, 25, 27 et 28 de l'annexe VI de la convention MARPOL

Le règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime⁸ (règlement MRV de l'UE) établit le cadre juridique pour la mise en place d'un système européen de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de GES. Ce règlement vise à fournir des données fiables et vérifiables sur les émissions de GES ainsi que des indicateurs d'efficacité énergétique, à informer les décideurs politiques et à stimuler l'adoption par le marché de technologies et de comportements économes en énergie. Pour ce faire, il vise à supprimer les entraves commerciales telles que le manque d'informations. Il est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2015. L'amélioration de l'accessibilité pour le grand public de la base de données de l'OMI relative à la consommation de fuel-oil des navires (DCS de l'OMI) et l'introduction de la clause de réexamen de la mesure de réduction des GES à court terme visent à réduire l'intensité de carbone du transport maritime international d'une manière compatible avec le niveau d'ambition fixé dans la stratégie de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires. L'amélioration de la cohérence/de la qualité des données transmises au DCS de l'OMI et l'élargissement de l'accès du grand public aux données ont des répercussions sur la collecte et la déclaration des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires, et pourraient donc avoir une incidence sur la surveillance, la vérification et la déclaration des émissions de GES imputables au transport maritime au titre du règlement MRV de l'UE.

La loi européenne sur le climat⁹ fixe des objectifs contraignants au niveau de l'Union en matière de climat (par rapport aux niveaux enregistrés en 1990) consistant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre (émissions résiduelles après déduction des absorptions) d'au moins 55 % d'ici à 2030 et de 90 % d'ici à 2040 (proposition de la Commission). Elle prévoit en outre d'atteindre la neutralité climatique à l'horizon 2050 et fixe un objectif ambitieux consistant à obtenir un solde négatif d'émissions nettes après cette date.

Sur la base des propositions formulées par la Commission dans le paquet «*Ajustement à l'objectif 55*» en vue de réduire les émissions de GES, les législateurs de l'Union ont adopté les actes juridiques suivants, visant spécifiquement les émissions de GES imputables au secteur du transport maritime:

(UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE (JO L 252 du 16.9.2016, p. 53, <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj>).

⁸ 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, <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

⁹ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- la révision de la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union¹⁰ par la directive (UE) 2023/959¹¹, afin d'étendre le système d'échange de quotas d'émission de l'UE au secteur du transport maritime à compter du 1^{er} janvier 2024 (ainsi que les modifications nécessaires apportées au règlement MRV de l'UE¹² afin de réviser les règles en matière de surveillance et de déclaration, y compris par la révision des actes d'exécution et des actes délégués pertinents);
- le règlement (UE) 2023/1805, qui porte sur l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le secteur maritime¹³ (règlement FuelEU Maritime) et impose aux navires faisant escale dans les ports de l'UE d'utiliser ces carburants à compter du 1^{er} janvier 2025.

Le respect des nouvelles obligations découlant de l'extension du système d'échange de quotas d'émission de l'UE au transport maritime et du règlement FuelEU Maritime s'appuiera sur le système de surveillance, de déclaration et de vérification établi par le règlement MRV de l'UE.

Ces actes de l'UE sont à leur tour étroitement liés aux mesures de l'OMI relatives aux GES, telles que le système de collecte de données de l'OMI, l'indice d'efficacité énergétique des navires (EEXI) et l'indicateur d'intensité de carbone (CII), qui ont pour objectif de recueillir et de publier pour chacun des navires des informations sur la consommation de combustible et sur l'efficacité énergétique technique et opérationnelle.

Toute mesure de l'OMI en matière de GES qui nécessitera la surveillance, la vérification et la déclaration des émissions de GES imputables au transport maritime pourra avoir une incidence sur le règlement MRV de l'UE ainsi que sur la directive établissant le système d'échange de quotas d'émission de l'UE et sur le règlement FuelEU Maritime.

Par conséquent, les amendements aux règles 20, 25, 27 et 28 de l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne l'accessibilité de la base de données de l'OMI relative à la consommation de fuel-oil des navires (DCS de l'OMI) et l'introduction de la clause de réexamen de la mesure de réduction des GES à court terme ont vocation à influencer de manière déterminante les exigences applicables au titre du règlement (UE) 2015/757, du règlement (UE) 2023/1805 et de la directive (UE) 2023/959.

¹⁰ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32, <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

¹¹ Directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union (JO L 130 du 16.5.2023, p. 134, <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

¹² Règlement (UE) 2023/957 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires (JO L 130 du 16.5.2023, p. 105, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>).

¹³ Règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 234 du 22.9.2023, p. 48, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

5.1.3. *Amendements aux chapitres IV et V et à l'appendice (certificats) de la convention SOLAS et amendements au recueil HSC de 1994 et au recueil HSC de 2000*

L'article 6 de la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information¹⁴ prévoit que tout navire faisant escale dans un port d'un État membre doit être équipé de l'AIS répondant aux normes de performance mises au point par l'OMI.

Le règlement (UE) 2019/1239 établit un système de guichet unique maritime européen¹⁵. Il est possible d'utiliser le VDES pour la transmission des formalités déclaratives requises par le règlement.

Les équipements de radiocommunication sont énumérés à la section 5 du règlement d'exécution (UE) 2025/1533 de la Commission¹⁶. Le règlement d'exécution contient des prescriptions en matière de conception, de construction et de performance, ainsi que des normes d'essai applicables aux équipements marins. Il est fondé sur l'habilitation de la Commission à énoncer, au moyen d'actes d'exécution, les prescriptions en matière de conception, de construction et de performance, ainsi que les normes d'essai applicables aux équipements marins relevant du champ d'application de la directive 2014/90/UE relative aux équipements marins¹⁷, conformément à son article 35, paragraphe 2.

L'article 6, paragraphe 2, point a) i), de la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers¹⁸ dispose que les navires à passagers neufs de la classe A qui effectuent des voyages nationaux dans l'Union européenne satisfont intégralement aux prescriptions de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée. Par conséquent, toute modification des règles SOLAS aurait une incidence sur les règles communes de l'Union énoncées dans la directive.

Par conséquent, les amendements aux chapitres IV et V et à l'appendice (certificats) de la convention SOLAS et les amendements au recueil HSC de 1994 et au recueil HSC de 2000 ont vocation à influencer de manière déterminante les exigences applicables au titre des directives 2002/59/CE, 2014/90/UE et 2009/45/CE.

5.1.4. *Amendements au recueil ESP de 2011*

Le règlement (UE) n° 530/2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque¹⁹

¹⁴ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10, <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj>).

¹⁵ Règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant un système de guichet unique maritime européen et abrogeant la directive 2010/65/UE (JO L 198 du 25.7.2019, p. 64, <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

¹⁶ Règlement d'exécution (UE) 2025/1533 de la Commission du 23 juillet 2025 portant modalités d'application de la directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences de conception, de construction et de performance et les normes d'essai applicables aux équipements marins et abrogeant le règlement d'exécution (UE) 2024/1975 de la Commission (JO L, 2025/1533, 23.7.2025, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1533/oj).

¹⁷ Directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/CE du Conseil (JO L 257 du 28.8.2014, p. 146, <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>).

¹⁸ 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, <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj>).

¹⁹ 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, <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj>).

rend obligatoire l'application du système d'évaluation de l'état du navire (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 ESP, 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, tout amendement apporté aux inspections de l'ESP, tel que les amendements actuels visant à concentrer les visites uniquement sur les zones suspectes en ce qui concerne la mesure d'épaisseur lors de la première visite de renouvellement des pétroliers à double coque, sera automatiquement applicable via le règlement (UE) n° 530/2012.

Dès lors, les amendements au recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers adopté en 2011 (recueil ESP de 2011) ont vocation à influencer de manière déterminante l'application du règlement (UE) n° 530/2012.

5.1.5. Amendements au Recueil LSA

Les normes applicables aux embarcations et radeaux de sauvetage ainsi qu'aux dispositifs de mise à l'eau et aux treuils sont prévues par le règlement d'exécution (UE) 2025/1533, qui fait référence au recueil LSA. Le règlement d'exécution contient des prescriptions en matière de conception, de construction et de performance, ainsi que des normes d'essai applicables aux équipements marins. Il est fondé sur l'habilitation de la Commission à énoncer, au moyen d'actes d'exécution, les prescriptions en matière de conception, de construction et de performance, ainsi que les normes d'essai applicables aux équipements marins relevant du champ d'application de la directive 2014/90/UE relative aux équipements marins, conformément à son article 35, paragraphe 2.

L'article 6, paragraphe 2, point a) i), de la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers prévoit l'application de la convention SOLAS, telle que modifiée, ainsi que des recueils pertinents, y compris le recueil LSA, aux navires à passagers de classe A, tandis que l'annexe I, chapitre III, «Appareils de sauvetage», énonce des exigences diverses et détaillées pour les navires à passagers des classes B, C et D lorsqu'ils effectuent des voyages nationaux, également en ce qui concerne les radeaux et embarcations de sauvetage par l'application du recueil LSA.

Dès lors, les amendements au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA) ont vocation à influencer de manière déterminante l'application des directives 2014/90/UE et 2009/45/CE.

5.1.6. Amendements au protocole de 1988 sur les lignes de charge

Le terme «conventions internationales» défini dans la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers [article 2, point a)] inclut la convention sur les lignes de charge, ainsi que les protocoles et amendements à cette convention, ainsi que les codes connexes de caractère contraignant dans leur version actualisée. En outre, l'article 6, paragraphe 2, point b), de cette directive, dispose que «tous les navires à passagers neufs d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres satisfont aux dispositions de la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge».

Dès lors, les amendements apportés au protocole de 1988 sur les lignes de charge ont vocation à influencer de manière déterminante l'application de la directive 2009/45/CE.

5.2. Compétence de l'UE

L'objet des actes envisagés concerne des domaines largement couverts par le droit dérivé de l'Union, comme expliqué à la section 5.1. Par conséquent, l'Union dispose d'une compétence externe exclusive en vertu de l'article 3, paragraphe 2, dernier membre de phrase, du TFUE,

étant donné que les actes envisagés sont susceptibles d'«affecter des règles communes ou d'en altérer la portée». Les actes envisagés ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu des actes législatifs de l'Union, notamment celui des actes énumérés ci-après.

- La directive (UE) 2016/802. En effet, la création d'une zone de contrôle des émissions dans des États membres de l'Union aurait une incidence sur l'application de ladite directive, étant donné que son article 6, son article 13 et son annexe I renvoient aux règles de l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne la teneur maximale en soufre des combustibles marins et les émissions de SO_x des navires dans les eaux de l'UE.
- Le règlement (UE) 2015/757. En effet, il établit le cadre juridique pour la mise en place d'un système européen de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de gaz à effet de serre. Le respect des nouvelles obligations découlant de l'extension du système d'échange de quotas d'émission de l'UE au transport maritime et du règlement FuelEU Maritime s'appuiera sur le système de surveillance, de déclaration et de vérification établi par le règlement MRV de l'UE.
- La directive 2003/87/CE révisée par la directive (UE) 2023/959 afin d'étendre le SEQUE de l'UE au secteur du transport maritime. En effet, elle est étroitement liée aux mesures de l'OMI relatives aux gaz à effet de serre, telles que le système de collecte de données de l'OMI, l'indice d'efficacité énergétique des navires (EEXI) et l'indicateur d'intensité de carbone (CII), qui ont pour objectif de recueillir et de publier pour chacun des navires des informations sur leur efficacité énergétique technique et opérationnelle.
- Le règlement (UE) 2023/1805. En effet, il est étroitement lié aux mesures de l'OMI relatives aux gaz à effet de serre, telles que le système de collecte de données de l'OMI, l'indice d'efficacité énergétique des navires (EEXI) et l'indicateur d'intensité de carbone (CII), qui ont pour objectif de recueillir et de publier pour chacun des navires des informations sur leur efficacité énergétique technique et opérationnelle.
- La directive 2002/59/CE. En effet, son article 6 prévoit que tout navire faisant escale dans un port d'un État membre doit être équipé d'un AIS conforme aux normes de performance établies par l'OMI.
- Le règlement (UE) 2019/1239. En effet, il est possible d'utiliser le VDES pour la transmission des informations relatives aux formalités déclaratives requises par le règlement.
- La directive 2014/90/UE et règlement d'exécution (UE) 2025/1533 de la Commission. En effet, les équipements de radiocommunication sont énumérés à la section 5 du règlement d'exécution. En outre, les normes applicables aux embarcations et radeaux de sauvetage ainsi qu'aux dispositifs de mise à l'eau et aux treuils sont prévues par le règlement d'exécution, qui fait référence au recueil LSA.
- La directive 2009/45/CE. En effet, 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, ainsi qu'aux recueils pertinents, y compris le recueil LSA en ce qui concerne les navires à passagers de classe A. L'article 6, paragraphe 4, dispose que, lorsqu'ils effectuent des voyages nationaux, les engins à passagers à grande vitesse construits ou faisant l'objet de réparations, de modifications ou de transformations d'importance majeure au 1^{er} janvier 1996 ou ultérieurement satisfont aux prescriptions des règles X/2 et X/3 de la convention SOLAS de 1974, qui prévoient l'application du recueil HSC. Son

annexe I, chapitre III, «Appareils de sauvetage», établit des prescriptions diverses et détaillées pour les navires à passagers des classes B, C et D lorsqu'ils effectuent des voyages nationaux, y compris en ce qui concerne les radeaux et embarcations de sauvetage, par l'application du recueil LSA. En outre, le terme «conventions internationales» défini à l'article 2, point a), inclut la convention sur les lignes de charge, ainsi que les protocoles et amendements à celle-ci, et les codes connexes de caractère contraignant dans leur version actualisée. En outre, l'article 6, paragraphe 2, point b), de cette directive, dispose que «tous les navires à passagers neufs d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres satisfont aux dispositions de la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge».

- Le règlement (UE) n° 530/2012. En effet, il 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. Le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, ou ESP, précise comment procéder à cette évaluation poussée. Étant donné que le CAS se fonde sur l'ESP en tant qu'outil pour atteindre son objectif, tout amendement apporté aux inspections de l'ESP, tel que les amendements actuels visant à concentrer les visites uniquement sur les zones suspectes en ce qui concerne la mesure d'épaisseur lors de la première visite de renouvellement des pétroliers à double coque, sera automatiquement applicable via le règlement (UE) n° 530/2012.

6. BASE JURIDIQUE

6.1. Base juridique procédurale

6.1.1. 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'accord²⁰.

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. Cela concerne notamment les situations où l'accord international qui crée l'instance prévoit que ses décisions lient les parties. C'est le cas, par exemple, lorsque l'accord international confère à l'instance le pouvoir de modifier certains aspects de l'accord ou de ses annexes.

6.1.2. Application au cas d'espèce

Le comité de la protection du milieu marin et le comité de la sécurité maritime de l'OMI sont des instances créées par un accord: la convention portant création de l'Organisation maritime internationale.

Les actes envisagés que la 84^e session du MEPC de l'OMI est appelée à adopter constituent des actes ayant des effets juridiques dans la mesure où ils ont vocation à influencer de

²⁰ Affaire C-399/12, Allemagne/Conseil (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

manière déterminante le contenu de la législation de l'Union, comme indiqué aux sections 5.1 et 5.2 ci-dessus.

Les actes envisagés que la 111^e session du MSC de l'OMI est appelée à adopter constituent des actes ayant des effets juridiques dans la mesure où ils ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'Union, comme indiqué à la section 5.1 ci-dessus.

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.

6.2. Base juridique matérielle

6.2.1. Principes

La base juridique matérielle d'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 à propos duquel une position est prise au nom de l'Union. Si l'acte envisagé poursuit deux finalités ou comporte deux composantes et si l'une de ces finalités ou de ces composantes est la principale, tandis que l'autre n'est qu'accessoire, alors 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 finalité ou la composante principale ou prédominante.

6.2.2. Application au cas d'espèce

L'objectif et le contenu de l'acte envisagé concernent essentiellement le transport maritime, même si quelques-uns des amendements envisagés concernent des aspects environnementaux. La base juridique matérielle de la décision proposée est donc l'article 100, paragraphe 2, du TFUE.

6.3. 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 sein de l'Organisation maritime internationale lors de la 84^e session du comité de la protection du milieu marin en ce qui concerne l'adoption d'amendements à la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL) et lors de la 111^e session du comité de la sécurité maritime en ce qui concerne l'adoption d'amendements à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 (recueil HSC de 1994), au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 2000 (recueil HSC de 2000), au recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers de 2011 (recueil ESP de 2011), au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA) et au protocole de 1988 relatif à la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (protocole de 1988 sur les lignes de charge)

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) La convention portant création de l'Organisation maritime internationale (ci-après l'«OMI») est entrée en vigueur le 17 mars 1958.
- (2) L'OMI est une institution spécialisée des Nations unies chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et la prévention de la pollution du milieu marin et de l'atmosphère par les navires. Tous les États membres de l'Union sont membres de l'OMI. L'Union n'est pas membre de l'OMI.
- (3) Conformément à l'article 38, point a), de la convention portant création de l'OMI, le comité de la protection du milieu marin (MEPC) exerce les fonctions conférées ou susceptibles d'être conférées à l'OMI aux termes ou en vertu de conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution des mers par les navires, notamment en ce qui concerne l'adoption et la modification de règles ou d'autres dispositions. Lors de sa 84^e session, le MEPC adoptera les amendements qu'il est proposé d'apporter à la convention MARPOL conformément à l'article 16, paragraphe 2, points b), c) et d).
- (4) Conformément à l'article 28, point b), de la convention portant création de l'OMI, le comité de la sécurité maritime prend toutes les mesures nécessaires pour mener à bien les missions qui lui sont assignées par ladite convention, l'Assemblée de l'OMI ou le Conseil de l'OMI, ou qui pourront lui être confiées dans le cadre dudit article aux termes ou en vertu de tout autre instrument international et qui pourront être acceptées

par l'OMI. Lors de sa 111^e session, le MSC adoptera les amendements qu'il est proposé d'apporter conformément à l'article VIII, point b) iv), de la convention SOLAS et à l'article VI, paragraphe 2), point d), du protocole de 1988 sur les lignes de charge.

- (5) Lors de sa 84^e session, qui se tiendra du 27 avril au 1^{er} mai 2026, le comité de la protection du milieu marin de l'OMI doit adopter des amendements à l'annexe VI de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL) en ce qui concerne la désignation de l'Atlantique du Nord-Est comme nouvelle zone de contrôle des émissions (règles 13 et 14 et appendice VII), l'accessibilité de la base de données de l'OMI relative à la consommation de fuel-oil des navires (DCS de l'OMI) et l'introduction de la clause de réexamen de la mesure de réduction des GES à court terme (règles 20, 25, 27 et 28).
- (6) Lors de sa 111^e session, qui se tiendra du 13 au 22 mai 2026, le comité de la sécurité maritime de l'OMI doit adopter des amendements aux chapitres IV et V et à l'appendice (certificats) de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 (recueil HSC de 1994), au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 2000 (recueil HSC de 2000), au recueil international de règles de sécurité applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers de 2011 (recueil ESP de 2011), au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA) et à l'annexe B du protocole de 1988 relatif à la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (protocole de 1988 sur les lignes de charge).
- (7) Les actes envisagés du MEPC et du MSC produiront des effets juridiques.
- (8) Il convient donc d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 84^e session du MEPC, étant donné que les actes envisagés ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, notamment celui de la directive (UE) 2016/802 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides¹, du règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime², de la directive (UE) 2023/959 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union³, et du règlement (UE) 2023/1805 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime⁴.
- (9) Par conséquent, il convient que l'Union soutienne les amendements aux règles 13 et 14 et à l'appendice VII de l'annexe VI de la convention MARPOL, étant donné qu'ils contribueront à prévenir, réduire et contrôler les émissions de polluants atmosphériques provenant des navires, afin d'obtenir des avantages connexes pour la santé, l'environnement et l'économie.

¹ JO L 132 du 21.5.2016, p. 58.

² JO L 123 du 19.5.2015, p. 55.

³ JO L 130 du 16.5.2023, p. 134.

⁴ JO L 234 du 22.9.2023, p. 48.

- (10) Il convient également que l'Union soutienne les amendements qu'il est proposé d'apporter à la règle 27 de l'annexe VI de la convention MARPOL, car ils amélioreront encore l'accessibilité des données DCS de l'OMI afin de garantir la mise en œuvre rigoureuse du cadre pour le CII et d'en faciliter le réexamen.
- (11) Il convient également que l'Union soutienne les amendements qu'il est proposé d'apporter aux règles 20, 25, 27 et 28 de l'annexe VI de la convention MARPOL, car ils découlent de l'adoption de la stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires et de la finalisation du réexamen des mesures à court terme par l'OMI et permettent de poursuivre le réexamen de ces règles.
- (12) Il convient d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 111^e session du MSC, étant donné que les actes envisagés ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, notamment celui de la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers⁵, de la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information⁶, du règlement (UE) n° 530/2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque⁷ et de la directive 2014/90/UE relative aux équipements marins⁸.
- (13) Par conséquent, il convient que l'Union soutienne les amendements aux chapitres IV et V et à l'appendice (certificats) de la convention SOLAS, au recueil HSC de 1994 et au recueil HSC de 2000, car il est plus efficace d'utiliser des canaux spécialisés pour les messages spécifiques aux applications du VDES, et le VDES dispose de capacités supplémentaires pour l'échange de davantage de données numériques et pourrait donc s'adapter à la croissance future de la demande d'utilisation de données numériques dans les radiocommunications maritimes. En outre, l'échange de données numériques présente de nombreux avantages non seulement pour la sécurité maritime et l'appréciation de la situation, mais aussi pour la sécurité et l'efficacité de la navigation, la protection du milieu marin et la réduction de la charge pesant sur les gens de mer. Le VDES améliore considérablement les avantages procurés par le système d'identification automatique (AIS) et est considéré comme un facilitateur de la navigation électronique. La capacité d'échange de messages spécifiques aux applications et d'autres informations entre les navires et les autorités à terre est considérablement améliorée par la mise en œuvre du VDES. Il convient également que l'Union soutienne ces amendements car, en introduisant de nouveaux services mobiles par satellite reconnus, elle doit énoncer clairement l'obligation de diffuser des renseignements sur la sécurité maritime et des informations liées aux opérations de recherche et de sauvetage par l'intermédiaire de tous les services mobiles par satellite reconnus opérationnels.
- (14) Il convient que l'Union soutienne les amendements au recueil ESP de 2011, car ces techniques offrent une plus grande efficacité et une flexibilité accrue, et renforcent la fiabilité des activités quotidiennes en matière de visite et d'inspection sans compromettre le résultat de ces visites.

⁵ JO L 163 du 25.6.2009, p. 1.

⁶ JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

⁷ JO L 172 du 30.6.2012, p. 3.

⁸ JO L 257 du 28.8.2014, p. 146.

- (15) Il convient que l'Union soutienne les amendements au recueil LSA, car ils faciliteront la sauvegarde de la vie humaine en mer en renforçant la confiance dans l'utilisation efficace et efficiente des embarcations de sauvetage avec mise à l'eau en chute libre en cas d'abandon du navire.
- (16) Il convient que l'Union soutienne les amendements au protocole de 1988 sur les lignes de charge, car l'installation de garde-corps à trois lisses sur la structure de pont peut renforcer efficacement la protection de l'équipage, réduire le risque de chute par-dessus bord et de blessures de l'équipage, et améliorer la sécurité des navires à un coût économique minimal.
- (17) La position de l'Union est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres de l'OMI, agissant conjointement, dans l'intérêt de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 84^e session du comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale («OMI») ou de toute session ultérieure, consiste à approuver l'adoption des amendements portant sur:

- (a) les règles 13 et 14 ainsi que l'appendice VII de l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne la désignation de l'Atlantique du Nord-Est comme nouvelle zone de contrôle des émissions;
- (b) les règles 20, 25, 27 et 28 de l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne l'accessibilité de la base de données de l'OMI relative à la consommation de fuel-oil des navires (DCS de l'OMI) et l'introduction de la clause de réexamen de la mesure de réduction des GES à court terme.

Article 2

La position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 111^e session du comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale («OMI») ou de toute session ultérieure, consiste à approuver l'adoption des amendements portant sur:

- (a) les chapitres IV et V et l'appendice (certificats) de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS);
- (b) le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 (recueil HSC de 1994);
- (c) le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 2000 (recueil HSC de 2000);
- (d) le recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers adopté en 2011 (recueil ESP de 2011);
- (e) le recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA);
- (f) l'annexe B du protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (protocole de 1988 sur les lignes de charge).

Article 3

- (g) La position visée à l'article 1^{er} est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du comité de la protection du milieu marin de l'OMI, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.
- (h) La position visée à l'article 2 est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du comité de la sécurité maritime de l'OMI, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président