



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 31 mars 2023
(OR. en)

8026/23

Dossier interinstitutionnel:
2023/0092(NLE)

MAR 48
OMI 28

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	31 mars 2023
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2023) 181 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation maritime internationale lors de la 107 ^e session du comité de la sécurité maritime en ce qui concerne l'adoption d'amendements à la convention internationale 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 HSC de 2000, au recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (recueil sur la navigation polaire), au code et à la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) et au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA)

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2023) 181 final.

p.j.: COM(2023) 181 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 31.3.2023
COM(2023) 181 final

2023/0092 (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 107^e session du comité de la sécurité maritime en ce qui concerne l'adoption d'amendements à la convention internationale 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 HSC de 2000, au recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (recueil sur la navigation polaire), au code et à la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) et au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne une décision établissant la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 107^e session du comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (MSC 107), qui aura lieu du 31 mai au 9 juin 2023.

Au cours de la MSC 106, il a été envisagé que la MSC 107 adopte des amendements:

- (1) au chapitre II-2 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) et au recueil HSC de 2000;
- (2) au chapitre XIV de la convention SOLAS de 1974 et au recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (recueil sur la navigation polaire);
- (3) au code et à la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW);
- (4) et au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA).

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. La convention portant création de l'Organisation maritime internationale

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.

Tous les États membres sont parties à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer («convention 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 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.

La participation à l'OMI est ouverte à tous les États, et tous les États membres de l'UE sont membres de l'OMI. Les relations de l'UE avec l'OMI reposent notamment sur l'accord de

coopération et de collaboration conclu entre l'Organisation intergouvernementale consultative maritime (OMCI) et la Commission des Communautés européennes en 1974.

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 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 protection du milieu marin de l'OMI se compose également 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.

Tant le comité de la sécurité maritime que le comité de la protection du milieu marin de l'OMI prennent toutes les mesures nécessaires pour mener à bien les missions qui leur sont assignées par la convention portant création de l'OMI, l'Assemblée ou le Conseil de l'OMI, ou qui pourront leur être confiées dans le cadre de ladite convention 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 du comité de la protection du milieu marin et de leurs organes subsidiaires sont adoptées à la majorité de leurs membres.

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

Au cours de sa session du 31 mai au 9 juin 2023, la MSC 107 doit adopter des amendements au chapitre II-2 de la convention SOLAS et aux recueils HSC de 1994 et de 2000 en ce qui concerne l'interdiction de l'utilisation d'acide perfluorooctane sulfonique (SPFO); au chapitre XIV de la convention SOLAS et au recueil sur la navigation polaire en ce qui concerne la sécurité des navires de pêche; au code et à la convention STCW en ce qui concerne les titres électroniques; et au recueil LSA en ce qui concerne les normes en matière de ventilation dans les embarcations de sauvetage complètement fermées.

Les amendements prévus au chapitre II-2 de la convention SOLAS et aux recueils HSC de 1994 et de 2000 ont pour objet d'interdire l'utilisation de mousses anti-incendie qui contiennent de l'acide perfluorooctane sulfonique (PFOS) dans la lutte contre les incendies en mer.

L'objectif des amendements qu'il est envisagé d'apporter au chapitre XIV de la convention SOLAS et au recueil sur la navigation polaire consiste à renforcer les normes de sécurité applicables aux navires exploités dans les eaux polaires qui ne sont pas soumis à la convention SOLAS.

Les amendements qu'il est envisagé d'apporter au code et à la convention STCW visent à introduire l'utilisation de titres électroniques des gens de mer afin de faciliter le travail et de

réduire la charge administrative pour l'administration du pavillon, les agents de contrôle par l'État du port et les gens de mer, ainsi que de cibler plus rapidement les titres frauduleux.

Les amendements qu'il est envisagé d'apporter au recueil LSA visent à renforcer les exigences de sécurité en ce qui concerne les normes en matière de ventilation dans les embarcations de sauvetage complètement fermées.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

3.1. Amendements au chapitre II-2 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) et au recueil HSC de 2000

Lors de la MSC 101, une nouvelle priorité visant à interdire l'utilisation de SPFO dans les nouveaux dispositifs d'extinction d'incendie a été approuvée, avec le soutien de l'Union. La MSC 101 a inscrit cette priorité au programme bisannuel suivant du sous-comité des systèmes et de l'équipement du navire (SSE).

Le SSE 7 est convenu d'élargir le champ d'application de la priorité qui consiste à «élaborer des dispositions visant à interdire l'utilisation de mousses anti-incendie qui contiennent de l'acide perfluorooctane sulfonique (SPFO) pour lutter contre les incendies à bord des navires», afin d'inclure d'autres règles du chapitre II-2 de la convention SOLAS et d'autres instruments en vue de son approbation par la MSC 102. L'Union était favorable à l'inscription de cette nouvelle priorité au programme du SSE 8.

La MSC 102 a accepté d'élargir le champ d'application de cette priorité et de l'inscrire au programme du SSE 8, avec le soutien de l'Union.

Le SSE 8 a approuvé les projets d'amendements au chapitre II-2 de la convention SOLAS et aux recueils HSC de 1994 et de 2000 relatifs à l'interdiction de l'utilisation de SPFO. Au cours du SSE 8, la position de l'Union était de soutenir les projets d'amendements au chapitre II-2 de la convention SOLAS et aux recueils HSC de 1994 et de 2000. De plus, l'Union a proposé que ces amendements soient renvoyés à un groupe de travail chargé de les finaliser.

La MSC 106 a approuvé les projets d'amendements au chapitre II-2 de la convention SOLAS et aux recueils HSC de 1994 et de 2000 [paragraphe 11.29 du rapport de la MSC 106 (MSC 106/19)], en vue de leur adoption lors de la MSC 107.

Lors de la MSC 106, la position de l'Union consistait à soutenir l'approbation des projets d'amendements au chapitre II-2 de la convention SOLAS et aux recueils HSC de 1994 et de 2000.

La position de l'Union devrait consister à soutenir ces amendements, car le SPFO est une substance nocive à la fois pour la santé humaine et pour l'environnement marin, et ces amendements auront pour objet l'interdiction de l'utilisation de mousses anti-incendie qui contiennent du SPFO pour lutter contre les incendies en mer.

3.2. Amendements au chapitre XIV de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) et au recueil sur la navigation polaire

La MSC 100 a examiné les propositions d'amendements au chapitre XIV de la convention SOLAS afin de faciliter l'application obligatoire de certaines dispositions aux navires de

pêche. En outre, la MSC 100 a envisagé de rendre obligatoires certaines méthodes permettant de déterminer les capacités opérationnelles d'un navire dans les glaces en tant qu'élément essentiel de la planification du voyage (recueil sur la navigation polaire, chapitre 11), et a affirmé qu'il était possible de rendre obligatoire le transport d'un manuel d'exploitation dans les eaux polaires du recueil sur la navigation polaire ou de certains de ses éléments.

Lors de la MSC 100, la position de l'Union, en ce qui concerne les navires de pêche, était d'encourager la MSC 100 à étudier plus avant les propositions d'amendements au chapitre XIV de la convention SOLAS et au recueil sur la navigation polaire.

Lors de la MSC 101, le comité a examiné l'extension des dispositions du recueil de navigation polaire aux navires qui ne sont pas soumis à la convention SOLAS et une proposition de projet de résolution de l'assemblée exhortant les États membres à prendre des mesures, à titre volontaire, pour mettre en œuvre les mesures de sécurité du recueil sur la navigation polaire pour les navires qui ne sont pas soumis à la convention SOLAS.

La MSC 101 a ensuite approuvé le projet de résolution de l'assemblée sur les mesures de sécurité provisoires pour les navires non certifiés en vertu de la convention SOLAS qui naviguent dans les eaux polaires et a décidé de renvoyer à la NCSR 7 le soin d'examiner les conséquences et la faisabilité de l'application des chapitres 9 et 11 du recueil sur la navigation polaire aux navires non soumis à la convention SOLAS, ainsi que de déterminer la meilleure façon d'améliorer la sécurité des navires non soumis à la convention SOLAS, y compris l'élaboration éventuelle d'amendements à la convention SOLAS et/ou au recueil sur la navigation polaire.

Lors de la MSC 101, la position de l'Union était de:

1. soutenir en principe la proposition de renvoyer cette question au NCSR pour un examen plus approfondi; et
2. soutenir l'élaboration d'un projet de résolution de l'assemblée concernant les navires de pêche.

Lors de sa 7^e session, le sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (NCSR) a décidé de constituer un groupe de travail par correspondance sous la coordination de la Nouvelle-Zélande.

Lors de la NCSR 7, la position de l'Union était de soutenir de manière générale la proposition d'entamer l'examen des questions techniques relatives à la faisabilité et aux conséquences de l'application des chapitres 9 et 11 du recueil sur la navigation polaire aux navires non soumis à la convention SOLAS.

Lors de la NCSR 8, le sous-comité a convenu que:

- (1) les projets d'amendements au recueil sur la navigation polaire à élaborer devraient être limités aux parties I-A et I-B existantes, avec d'éventuels amendements consécutifs à la partie «Introduction»;
- (2) le champ d'application des règles pertinentes à élaborer dans la partie I-A du recueil sur la navigation polaire devrait être étendu, au minimum, à tous les voyages effectués dans les eaux polaires par les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, les yachts de plaisance d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui n'assurent pas un service commercial, et les navires de charge d'une jauge brute supérieure ou égale à 300 mais inférieure à 500; et

- (3) les projets d'amendements au chapitre XIV de la convention SOLAS devraient être élaborés afin d'étendre l'application du recueil sur la navigation polaire à d'autres navires et de traiter les exemptions et les pouvoirs discrétionnaires.

Afin d'avancer dans ces domaines, le sous-comité a finalement décidé de reconstituer le groupe de travail par correspondance sur les mesures de sécurité pour les navires non soumis à la convention SOLAS qui naviguent dans les eaux polaires.

Lors de la NCSR 8, la position de l'Union était de soutenir la reconstitution du groupe de travail par correspondance afin de poursuivre l'élaboration du texte des chapitres 9 et 11 ainsi que d'élaborer un projet de texte pour un amendement à la convention SOLAS, en particulier concernant les navires de pêche et les bateaux de plaisance.

Lors de la NCSR 9, la position de l'Union était de soutenir, en ce qui concerne les navires de pêche et les bateaux de plaisance, les projets d'amendements au chapitre XIV de la convention SOLAS ainsi que les projets d'amendements aux parties I-A et I-B du recueil sur la navigation polaire.

Lors de la MSC 106, le comité a approuvé les amendements envisagés au chapitre XIV de la convention SOLAS et au recueil sur la navigation polaire [paragraphe 13.9 du rapport de la MSC 106 (MSC 106/19)], en vue de leur adoption par la MSC 107 et de leur entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2026.

Lors de la MSC 106, la position de l'Union était de soutenir les projets d'amendements au chapitre XIV de la convention SOLAS ainsi que les projets d'amendements aux parties I-A et I-B du recueil sur la navigation polaire.

La position de l'Union devrait consister à soutenir ces amendements, car ils renforceront les normes de sécurité pour les navires exploités dans les eaux polaires qui ne sont pas soumis à la convention SOLAS.

3.3. Amendements au code et à la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW)

Le sous-comité de l'élément humain, de la formation et de la veille (HTW) a examiné, lors de sa 5^e session, une proposition relative à un projet d'interprétation commune de la règle I/2 de la convention STCW visant à clarifier le sens de l'expression «l'original» concernant les titres des gens de mer, compte tenu de la possibilité d'utiliser des titres électroniques aux fins de la convention STCW, comme c'est déjà le cas pour d'autres conventions. En réalité, l'OMI a déjà élaboré des lignes directrices relatives à l'utilisation des titres électroniques (FAL.5/Circ.39/Rev.2). Toutefois, des avis divergents ont été exprimés lors de la HTW 5 sur la question de savoir si ces lignes directrices autorisaient déjà l'utilisation de titres électroniques au titre de la convention STCW.

Lors de la HTW 5, la position de l'Union consistait à soutenir la proposition visant à clarifier le sens de l'expression «l'original» (règle I/2 de la convention STCW) afin de permettre la reconnaissance des titres au format électronique.

Lors de sa 100^e session, le comité de la sécurité maritime (MSC) a décidé d'inscrire au programme bisannuel du sous-comité HTW et au programme provisoire de la HTW 6 un point sur l'élaboration d'amendements à la convention et au code STCW pour l'utilisation de titres et de documents électroniques pour les gens de mer, la date de réalisation prévue étant l'année 2020, en association avec le sous-comité III et sur demande du sous-comité HTW. La MSC 100 est également convenue d'informer le comité FAL de cette nouvelle priorité, étant

donné que le comité FAL avait approuvé les lignes directrices relatives à l'utilisation des titres électroniques (FAL.5/Circ.39/Rev.2).

Lors de la MSC 100, la position de l'Union consistait à soutenir la proposition d'une nouvelle priorité visant à traiter la question de l'utilisation des titres électroniques conformément à la convention et au code STCW.

La HTW 6 a noté que la meilleure façon d'avancer serait d'entamer les discussions sur cette question au sein d'un groupe de travail par correspondance. Lors de la HTW 6, la position de l'Union était de soutenir la création d'un groupe de travail par correspondance.

La HTW 7, après avoir examiné le rapport du groupe de travail par correspondance, a reconnu qu'il était nécessaire de poursuivre les travaux et l'examen en ce qui concerne la modification des règles pertinentes de la convention STCW, les dispositions des parties A et B du code STCW et l'élaboration d'un projet de lignes directrices. Le groupe de travail par correspondance a donc été reconstitué.

Lors de la HTW 7, la position de l'Union consistait à soutenir, de manière générale, les travaux du groupe de travail par correspondance et de proposer que le rapport soit renvoyé à un groupe de travail à constituer lors de la HTW 8 afin de finaliser le projet d'amendements à la convention STCW et le projet de lignes directrices.

La HTW 8 a pris note des progrès considérables réalisés par le groupe de travail par correspondance dans l'élaboration des projets d'amendements à la convention et au code STCW sur l'utilisation des titres électroniques des gens de mer et du projet de lignes directrices relatives à l'utilisation des titres électroniques des gens de mer, ainsi que du projet de circulaire STCW.7 connexe. L'Union a soutenu les travaux du groupe de travail par correspondance et a proposé que le rapport soit renvoyé à un groupe de travail.

La MSC 106 a approuvé les projets d'amendements aux règles I/1 et I/2 de la convention STCW et à la section A-I/2 du code STCW [paragraphe 10.4 et 10.5 du rapport de la MSC 106 (MSC 106/19)], en vue de leur adoption par la MSC 107.

Lors de la MSC 106, la position de l'Union consistait à soutenir l'approbation des projets d'amendements aux règles I/1 et I/2 de la convention STCW et à la section A-I/2 du code STCW relatifs à l'utilisation des titres électroniques.

La position de l'Union devrait être de soutenir ces amendements, car la numérisation des titres STCW faciliterait le travail et réduirait la charge administrative pour l'administration du pavillon, les agents de contrôle par l'État du port et les gens de mer. Cette numérisation permettrait également de cibler plus rapidement les titres frauduleux.

3.4. Amendements au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (LSA)

Lors de sa 97^e session, le comité de la sécurité maritime (MSC) a fixé une nouvelle priorité, avec le soutien de l'Union, concernant les exigences en matière de ventilation des embarcations de sauvetage complètement fermées.

Lors de sa 4^e session, le sous-comité des systèmes et de l'équipement du navire (SSE) a constitué le groupe de travail par correspondance sur les engins de sauvetage (LSA), sous la coordination des États-Unis, afin de recueillir les données nécessaires, de définir les critères possibles sur lesquels les nouvelles exigences en matière de ventilation devraient être fondées et de recommander les critères à utiliser pour les projets d'amendements au

paragraphe 4.6.6.1 du chapitre IV du recueil LSA et les projets d'amendements à la résolution MSC.81(70).

Lors de la SSE 4, la position de l'Union consistait à soutenir en principe la poursuite des discussions au sein d'un groupe de travail sur les projets d'amendements au recueil LSA et à la résolution MSC.81(70).

Lors de sa 5^e session, le SSE est convenu de ce qui suit:

1. pour les embarcations de sauvetage complètement fermées, le taux de ventilation/renouvellement de l'air basé sur les paramètres du microclimat devrait être le critère défini dans les projets d'amendements au recueil LSA, sans exclure les méthodes de ventilation actives ou passives;
2. la concentration de CO₂ ne doit pas dépasser 5 000 ppm, ce qui nécessite un taux de ventilation d'au moins 5 m³/h par personne. Les nouvelles exigences en matière de ventilation devraient s'appliquer à toutes les nouvelles embarcations de sauvetage complètement fermées installées à bord d'un navire après la date d'entrée en vigueur des amendements; et
3. l'environnement devrait être habitable pendant une période d'au moins 24 heures pour les embarcations de sauvetage, en général, tandis qu'une période plus longue peut être nécessaire pour les engins de sauvetage des navires exploités dans les eaux polaires.

Enfin, la SSE 5 a approuvé les projets d'amendements au recueil LSA concernant la ventilation des embarcations de sauvetage complètement fermées en vue de leur éventuelle soumission au MSC pour approbation une fois que les amendements connexes au recueil LSA concernant la ventilation des embarcations de sauvetage autres que les embarcations de sauvetage complètement fermées auront été finalisés. Ces amendements connexes ont été renvoyés à un groupe de travail par correspondance pour un examen plus approfondi.

Lors de la SSE 5, la position de l'Union consistait à soutenir la poursuite des discussions au sein d'un groupe de travail sur les projets d'amendements au recueil LSA et à la résolution MSC.81(70).

En raison de contraintes de temps, la SSE 6 a constitué un groupe de travail par correspondance en vue d'une finalisation lors de la SSE 7. La date de réalisation prévue a été repoussée à 2021.

La SSE 7 a approuvé les projets d'amendements au recueil LSA concernant la ventilation des embarcations et des engins de sauvetage autres que les embarcations de sauvetage complètement fermées. En ce qui concerne la résolution MSC.81(70), la SSE 7 a approuvé les projets d'amendements relatifs aux paragraphes 6.10 (essai opérationnel des embarcations de sauvetage) et 6.14 (essais supplémentaires pour les embarcations de sauvetage complètement fermées). Par conséquent, le sous-comité a reconstitué le groupe de travail par correspondance sur les engins de sauvetage afin de finaliser les projets d'amendements à la recommandation révisée sur la mise à l'essai des engins de sauvetage [résolution MSC.81(70)] concernant la mise à l'essai des moyens de ventilation des embarcations de sauvetage partiellement fermées.

Lors de la SSE 7, la position de l'Union consistait à soutenir la poursuite des discussions au sein du groupe de travail sur les engins de sauvetage concernant les projets d'amendements au recueil LSA et à la résolution MSC.81(70).

La SSE 8 a approuvé:

1. le projet de résolution du comité de la sécurité maritime sur les amendements au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (LSA) en ce qui concerne les exigences de ventilation des embarcations de sauvetage au chapitre IV, y compris la

disposition d'application et le projet de résolution du comité de la sécurité maritime qui y est associé;

2. les projets d'amendements à la recommandation révisée [résolution MSC.81(70)], pour adoption lors de la MSC 107, conjointement avec l'adoption des amendements au recueil LSA associés (voir paragraphe 3.21), tels qu'ils figurent à l'annexe 2.

Lors de la SSE 8, l'Union a soutenu la poursuite des discussions au sein du groupe de travail sur les engins de sauvetage concernant les projets d'amendements à la résolution MSC.81(70) en vue d'une finalisation lors de la présente session pour permettre aux projets d'amendements au recueil LSA et à la résolution MSC.81(70) d'entrer en vigueur conjointement le 1^{er} janvier 2026.

La MSC 106 a approuvé les projets d'amendements au recueil LSA pour les embarcations de sauvetage complètement fermées et à la recommandation révisée sur la mise à l'essai des engins de sauvetage [«recommandation révisée», résolution MSC.81(70)] pour les embarcations de sauvetage complètement fermées [paragraphe 11.4.1 et 11.6.1 du rapport de la MSC 106 (MSC 106/19)], en vue de leur adoption lors de la MSC 107.

Lors de la MSC 106, la position de l'Union consistait à soutenir les projets d'amendements au recueil LSA pour les embarcations de sauvetage complètement fermées et à la recommandation révisée sur la mise à l'essai des engins de sauvetage [«recommandation révisée», résolution MSC.81(70)] pour les embarcations de sauvetage complètement fermées, et à rappeler l'importance d'adopter les projets d'amendements pour les embarcations de sauvetage complètement fermées.

La position de l'Union devrait être de soutenir ces amendements car ils renforcent les exigences de sécurité en ce qui concerne les normes en matière de ventilation dans les embarcations de sauvetage complètement fermées.

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

3.5.1. Amendements au chapitre II-2 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) et au recueil HSC de 2000

Règlement (UE) 2019/1021 concernant les polluants organiques persistants¹. Ce règlement interdit les nouvelles installations qui utilisent du SPFO et ses dérivés.

Règlement (UE) n° 1257/2013 relatif au recyclage des navires². Ce règlement définit un certain nombre d'exigences supplémentaires qui vont au-delà de celles établies par la convention de Hong Kong et inclut deux matières dangereuses supplémentaires (SPFO et HBCDD) dans ses annexes.

Par conséquent, les amendements au chapitre II-2 de la convention SOLAS et aux recueils HSC de 1994 et de 2000 auront une incidence sur les exigences applicables en vertu du règlement (UE) 2019/1021 et du règlement (UE) n° 1257/2013.

¹ JO L 169 du 25.6.2019, p. 45.

² JO L 330 du 10.12.2013, p. 1.

3.5.2. *Amendements au chapitre XIV de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) et au recueil sur la navigation polaire*

Directive 97/70/CE instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres³. Cette directive inclut, à l'annexe III, des «dispositions applicables dans les régions septentrionales», qui définissent des dispositions techniques pour les navires de pêche exploités dans des zones comprenant les eaux polaires.

Directive 2013/53/UE relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur⁴. Cette directive régit la conception et la construction des bateaux de plaisance de 2,5 à 24 mètres et des véhicules nautiques à moteur de 0 à 4 mètres.

Règlement d'exécution (UE) 2022/1157⁵ de la Commission portant modalités d'application de la directive 2014/90/UE⁶ 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) 2021/1158 de la Commission.

Directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information⁷. Cette directive comprend des dispositions relatives aux navires exploités dans les glaces. En vertu de l'article 18, les autorités compétentes devraient: 1) fournir aux capitaines des navires qui se trouvent dans une zone relevant de leur juridiction «les informations appropriées sur l'état des glaces, les itinéraires recommandés et les services de brise-glaces dans la zone relevant de leur juridiction»; et 2) demander que les navires qui se trouvent dans la zone concernée fournissent la preuve documentaire que les navires satisfont aux exigences de résistance et de puissance correspondant à la situation des glaces dans la zone concernée. En outre, l'article 6 *bis* prévoit des exigences en matière de systèmes d'identification automatique (AIS) de classe A pour les navires de pêche de plus de 15 mètres. La même exigence figure à l'article 10 du règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche (règlement relatif au contrôle de la pêche) et s'applique aux navires battant pavillon de l'UE.

Par conséquent, les amendements au chapitre XIV de la convention SOLAS et au recueil sur la navigation polaire auront une incidence sur les exigences applicables en vertu de la directive 97/70/CE, de la directive 2013/53/UE, de la directive 2014/90/UE et de la directive 2002/59/CE.

3.5.3. *Amendements au code et à la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW)*

La directive (UE) 2022/993 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer⁸ comprend des dispositions relatives aux titres électroniques:

- L'article 4, paragraphe 11, dispose que «[s]ous réserve de l'article 20, paragraphe 7, l'original de tout titre prescrit par la présente directive se trouve à bord du navire sur lequel sert le titulaire, sous format papier ou électronique, dont l'authenticité et la

³ JO L 34 du 9.2.1998, p. 1.

⁴ JO L 354 du 28.12.2013, p. 90.

⁵ JO L 180 du 6.7.2022, p. 1.

⁶ JO L 257 du 28.8.2014, p. 146.

⁷ JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

⁸ JO L 169 du 27.6.2022, p. 45.

validité peuvent être vérifiées dans le cadre de la procédure prévue au paragraphe 13, point b), du présent article».

- L'article 4, paragraphe 14, dispose que «[l]orsque des modifications pertinentes de la convention STCW et de la partie A du code STCW en ce qui concerne les titres électroniques des gens de mer entrent en vigueur, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 30 pour modifier la présente directive en alignant toutes les dispositions concernées de ladite directive sur ces modifications de la convention STCW et de la partie A du code STCW, afin de numériser les titres et visas des gens de mer».
- L'article 6 (Reconnaissance mutuelle des titres des gens de mer délivrés par les États membres) dispose que «[c]haque État membre accepte les certificats d'aptitude et les attestations délivrés par un autre État membre, ou sous son autorité, sous format papier ou électronique, aux fins d'autoriser des gens de mer à servir à bord de navires battant son pavillon».

Par conséquent, les amendements au code et à la convention STCW auront une incidence sur les exigences applicables en vertu de la directive (UE) 2022/993.

3.5.4. *Amendements au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (LSA)*

Les normes relatives aux embarcations et aux radeaux de sauvetage ainsi que la résolution MSC.81(70) figurent en annexe du règlement d'exécution (UE) 2022/1157 de la Commission portant modalités d'application de la directive 2014/90/UE⁹ 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) 2021/1158¹⁰ de la Commission.

En outre, 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 passagers¹¹ applique la convention SOLAS, telle que modifiée, aux navires à passagers de classe A, tandis que l'annexe I, chapitre III «Engins 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, notamment en ce qui concerne les embarcations de sauvetage complètement fermées.

Par conséquent, les amendements au recueil LSA auront une incidence sur les exigences applicables en vertu de la directive 2014/90/UE et de la directive 2009/45/CE.

3.5.5. *Compétence de l'UE*

Les amendements au chapitre II-2 de la convention SOLAS et aux recueils HSC de 1994 et de 2000 auraient une incidence sur le droit de l'Union, en particulier l'application du règlement (UE) 2019/1021 et du règlement (UE) n° 1257/2013.

Les amendements au chapitre XIV de la convention SOLAS et au recueil sur la navigation polaire auraient une incidence sur le droit de l'Union, en particulier l'application de la directive 97/70/CE, de la directive 2013/53/UE, de la directive 2014/90/UE, du règlement d'exécution 2020/1170 et de la directive 2022/59/CE.

⁹ JO L 257 du 28.8.2014, p. 146.

¹⁰ JO L 180 du 6.7.2022, p. 1.

¹¹ JO L 163 du 25.6.2009, p. 1.

Les amendements au code et à la convention STCW auraient une incidence sur le droit de l'Union, en particulier l'application de la directive (UE) 2022/993.

Les amendements au recueil LSA auraient une incidence sur le droit de l'Union, en particulier l'application de la directive 2014/90/UE et de la directive 2009/45/CE.

L'objet des actes envisagés concerne donc un domaine pour lequel l'Union dispose d'une compétence externe exclusive en vertu du dernier cas de figure prévu à l'article 3, paragraphe 2, du TFUE.

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'accord¹².

La notion d'*«actes ayant des effets juridiques»* englobe les actes qui ont 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 ont *«vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union»*¹³.

4.1.2. Application au cas d'espèce

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

Les actes que ce comité de l'OMI est appelé à adopter sont des actes ayant des effets juridiques. Les actes envisagés ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu des actes législatifs suivants de l'Union, et notamment:

- le règlement (UE) 2019/1021 concernant les polluants organiques persistants. En effet, il interdit les nouvelles installations qui utilisent du SPFO et ses dérivés;
- le règlement (UE) n° 1257/2013 relatif au recyclage des navires. En effet, il définit un certain nombre d'exigences supplémentaires, y compris concernant deux matières dangereuses supplémentaires (SPFO et HBCDD) dans ses annexes;
- la directive 97/70/CE instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres. En effet, elle inclut, à l'annexe III, des *«dispositions applicables dans les régions septentrionales»*, qui définissent des prescriptions techniques pour les navires de pêche exploités dans des zones comprenant les eaux polaires;

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

¹³ Arrêt dans l'affaire C-399/12, Allemagne/Conseil (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

- la directive 2013/53/UE relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur. En effet, elle régit la conception et la construction des bateaux de plaisance de 2,5 à 24 mètres et des véhicules nautiques à moteur de 0 à 4 mètres;
- la directive 2014/90/UE relative aux équipements marins. En effet, les exigences de conception, de construction et de performance ainsi que les normes d'essai applicables aux équipements marins utilisés à bord des navires sont régies par le règlement d'exécution (UE) 2022/1157 de la Commission;
- la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information. En effet, elle comprend des dispositions relatives aux navires exploités dans les glaces. En vertu de l'article 18, les autorités compétentes devraient: 1) fournir aux capitaines des navires qui se trouvent dans une zone relevant de leur juridiction «les informations appropriées sur l'état des glaces, les itinéraires recommandés et les services de brise-glaces dans la zone relevant de leur juridiction»; et 2) demander que les navires qui se trouvent dans la zone concernée fournissent la preuve documentaire que les navires satisfont aux exigences de résistance et de puissance correspondant à la situation des glaces dans la zone concernée. En outre, l'article 6 *bis* prévoit des exigences en matière de systèmes d'identification automatique (AIS) de classe A pour les navires de pêche de plus de 15 mètres. La même exigence figure à l'article 10 du règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche (règlement relatif au contrôle de la pêche) et s'applique aux navires battant pavillon de l'UE;
- la directive (UE) 2022/993 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer. En effet, elle contient plusieurs dispositions relatives aux titres électroniques. L'article 4, paragraphe 11, dispose que «[s]ous réserve de l'article 20, paragraphe 7, l'original de tout titre prescrit par la présente directive se trouve à bord du navire sur lequel sert le titulaire, sous format papier ou électronique, dont l'authenticité et la validité peuvent être vérifiées dans le cadre de la procédure prévue au paragraphe 13, point b), du présent article». L'article 4, paragraphe 14, dispose que «[l]orsque des modifications pertinentes de la convention STCW et de la partie A du code STCW en ce qui concerne les titres électroniques des gens de mer entrent en vigueur, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 30 pour modifier la présente directive en alignant toutes les dispositions concernées de ladite directive sur ces modifications de la convention STCW et de la partie A du code STCW, afin de numériser les titres et visas des gens de mer». L'article 6 (Reconnaissance mutuelle des titres des gens de mer délivrés par les États membres) dispose que «[c]haque État membre accepte les certificats d'aptitude et les attestations délivrés par un autre État membre, ou sous son autorité, sous format papier ou électronique, aux fins d'autoriser des gens de mer à servir à bord de navires battant son pavillon»;
- la directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 relative aux équipements marins. En effet, les normes relatives aux embarcations et aux radeaux de sauvetage ainsi que la résolution MSC.81(70) figurent en annexe du règlement d'exécution (UE) 2022/1157 de la Commission;
- la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers. En effet, l'article 6, paragraphe 2, point a) i), applique la convention SOLAS, telle que modifiée, aux navires à passagers de classe A, tandis que l'annexe I, chapitre III «Engins 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, notamment en ce qui concerne les embarcations de sauvetage complètement fermées.

En conséquence, l'adoption des amendements:

- au chapitre II-2 de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) de 1974, au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 (recueil HSC de 1994) et au recueil HSC de 2000;
- au chapitre XIV de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) et au recueil sur la navigation polaire;
- au code et à la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW); et
- au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA)

est susceptible d'influencer de manière déterminante le contenu des actes législatifs suivants de l'Union, en particulier le règlement (UE) 2019/1021 concernant les polluants organiques persistants, le règlement (UE) n° 1257/2013 relatif au recyclage des navires, la directive 97/70/CE instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres, la directive 2013/53/UE relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur, la directive 2014/90/UE relative aux équipements marins, la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, la directive (UE) 2022/993 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.

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 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.

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 sein de l'Organisation maritime internationale lors de la 107^e session du comité de la sécurité maritime en ce qui concerne l'adoption d'amendements à la convention internationale 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 HSC de 2000, au recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (recueil sur la navigation polaire), au code et à la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) et au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA)

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 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 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.
- (4) Le comité de la sécurité maritime, lors de sa 107^e session qui se tiendra du 31 mai au 9 juin 2023, devrait adopter des amendements au chapitre II-2 de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) et au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 (recueil HSC de 1994) et au recueil HSC de 2000, au chapitre XIV de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) et au recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (recueil sur la navigation polaire), au code et à la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) et au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA).

- (5) Il y a lieu d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 107^e session du comité de la sécurité maritime, étant donné que les projets d'amendements au chapitre II-2 de la convention SOLAS et aux recueils HSC de 1994 et de 2000, au chapitre XIV de la convention SOLAS et au recueil sur la navigation polaire, au code et à la convention STCW et au recueil LSA ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir le règlement (UE) 2019/1021 concernant les polluants organiques persistants¹, le règlement (UE) n° 1257/2013 relatif au recyclage des navires², la directive 97/70/CE instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres³, la directive 2013/53/UE relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur⁴, la directive 2014/90/UE relative aux équipements marins⁵, la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information⁶, la directive (UE) 2022/993 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer⁷, la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers⁸.
- (6) Les projets d'amendements au chapitre II-2 de la convention SOLAS et aux recueils HSC de 1994 et de 2000 interdiront l'utilisation de mousses anti-incendie qui contiennent du SPFO dans la lutte contre les incendies en mer. La position de l'Union devrait être de soutenir ces amendements, car le SPFO est une substance nocive à la fois pour la santé humaine et pour l'environnement marin.
- (7) Les amendements au chapitre XIV de la convention SOLAS et au recueil sur la navigation polaire faciliteront l'application obligatoire de certaines dispositions aux navires de pêche et rendront obligatoires certaines méthodes permettant de déterminer les capacités opérationnelles d'un navire dans les glaces en tant qu'élément essentiel de la planification du voyage. La position de l'Union devrait consister à soutenir ces amendements, car ils renforceront les normes de sécurité pour les navires exploités dans les eaux polaires qui ne sont pas soumis à la convention SOLAS.
- (8) Les amendements au code et à la convention STCW porteront sur l'utilisation des titres électroniques conformément au code et à la convention STCW. La position de l'Union devrait être de soutenir ces amendements, car la numérisation des titres STCW faciliterait le travail et réduirait la charge administrative pour l'administration du pavillon, les agents de contrôle par l'État du port et les gens de mer. Cette numérisation permettrait également de cibler plus rapidement les titres frauduleux.
- (9) Les amendements au recueil LSA incluront de nouvelles exigences pour la ventilation des engins de sauvetage autres que les embarcations de sauvetage complètement fermées. La position de l'Union devrait être de soutenir ces amendements car ils renforcent les exigences de sécurité en ce qui concerne les normes en matière de ventilation dans les embarcations de sauvetage complètement fermées,

¹ JO L 169 du 25.6.2019, p. 45.

² JO L 330 du 10.12.2013, p. 1.

³ JO L 34 du 9.2.1998, p. 1.

⁴ JO L 354 du 28.12.2013, p. 90.

⁵ JO L 257 du 28.8.2014, p. 146.

⁶ JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

⁷ JO L 169 du 27.6.2022, p. 45.

⁸ JO L 163 du 25.6.2009, p. 1.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre au nom de l'Union, lors de la 107^e session du comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale («OMI»), consiste à approuver les amendements: au chapitre II-2 de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) et au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 (recueil HSC de 1994) et au recueil HSC de 2000, au chapitre XIV de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) et au recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (recueil sur la navigation polaire), au code et à la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) et au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA), comme indiqué dans la lettre circulaire de l'OMI n° 4658/Rev.1.

Article 2

La position visée à l'article 1^{er} est exprimée par la Commission et 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 3

La Commission et les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président