

# COM(2019) 575 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2019/2020

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 27 novembre 2019

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 27 novembre 2019

## TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de décision du Conseil relative à la position à adopter, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation maritime internationale, lors de la 31e session de l'Assemblée de l'OMI, sur l'adoption des amendements à la résolution A.658 (16) concernant l'utilisation et la pose de matériaux rétroréfléchissants sur les engins de sauvetage, aux procédures de contrôle par l'État du port 2017 [résolution A.1119 (30)] et aux directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (HSSC) [résolution A.1120 (30)]

E 14469



Bruxelles, le 6 novembre 2019  
(OR. en)

13816/19

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2019/0248(NLE)**

---

---

**MAR 165  
OMI 64  
CLIMA 290  
ENV 906**

## PROPOSITION

---

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	6 novembre 2019
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2019) 575 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à adopter, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation maritime internationale, lors de la 31 <sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OMI, sur l'adoption des amendements à la résolution A.658 (16) concernant l'utilisation et la pose de matériaux rétro réfléchissants sur les engins de sauvetage, aux procédures de contrôle par l'État du port 2017 [résolution A.1119 (30)] et aux directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (HSSC) [résolution A.1120 (30)]

---

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2019) 575 final.

---

p.j.: COM(2019) 575 final



Bruxelles, le 6.11.2019  
COM(2019) 575 final

2019/0248 (NLE)

Proposition de

## **DÉCISION DU CONSEIL**

**relative à la position à adopter, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation maritime internationale, lors de la 31<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OMI, sur l'adoption des amendements à la résolution A.658 (16) concernant l'utilisation et la pose de matériaux rétroréfléchissants sur les engins de sauvetage, aux procédures de contrôle par l'État du port 2017 [résolution A.1119 (30)] et aux directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (HSSC) [résolution A.1120 (30)]**

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### **1. OBJET DE LA PROPOSITION**

La présente proposition concerne la décision établissant la position à adopter au nom de l'Union européenne lors de la 31<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale, qui aura lieu à Londres du 25 novembre au 4 décembre 2019, en lien avec l'adoption prévue:

- d'amendements concernant l'utilisation et la pose de matériaux rétro réfléchissants sur les engins de sauvetage;
- de procédures de contrôle par l'État du port 2019; et
- d'amendements concernant les directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (directives HSSC).

### **1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION**

#### **1.1. La Convention portant création de l'Organisation maritime internationale (OMI)**

Établie par la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale (ci-après la «Convention»), l'OMI a pour objectif: de fournir un mécanisme de coopération entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, et d'encourager l'adoption générale des normes les plus élevées possibles 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; enfin, de traiter les questions administratives et juridiques connexes.

La Convention est entrée en vigueur le 17 mars 1958.

Tous les États membres sont parties à la Convention.

#### **1.2. 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.

Tous les États membres de l'Union sont membres de l'OMI. La Commission européenne a un statut d'observateur au sein de l'OMI depuis 1974, en vertu d'un «accord de coopération et de collaboration entre l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation

maritime (IMCO)<sup>1</sup> et la Commission des Communautés européennes dans les domaines d'intérêt mutuel pour les parties».

Tous les États peuvent devenir membres de l'Organisation. L'Assemblée se compose de tous les membres. Elle se réunit une fois tous les deux ans en session ordinaire. L'Assemblée est l'organe directeur de l'OMI. L'Assemblée approuve le programme de travail et vote le budget auxquels tous les membres contribuent. En outre, l'Assemblée peut recommander aux membres l'adoption de règles et de directives relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution des mers par les navires, à la lutte contre cette pollution et à d'autres questions concernant les effets de la navigation maritime sur le milieu marin assignées à l'Organisation aux termes ou en vertu d'instruments internationaux, ou l'adoption d'amendements à ces règles et directives qui lui ont été soumis. La majorité des membres autres que les membres associés est requise pour constituer le quorum lors des réunions de l'Assemblée.

### **1.3. Les projets d'actes de l'Assemblée de l'OMI**

Durant sa 31<sup>e</sup> session (A.31) qui se tiendra du 25 novembre au 4 décembre 2019, l'Assemblée de l'OMI devrait adopter:

des amendements concernant l'utilisation et la pose de matériaux rétroréfléchissants sur les engins de sauvetage;

les procédures de contrôle par l'État du port 2019; et

des amendements des directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (directives HSSC).

Les actes envisagés visent respectivement à:

1. moderniser les méthodes actuelles de tests de la résistance des matériaux aux intempéries, en supprimant un dispositif de tests à arc carbone qui est dépassé et rarement utilisé;
2. actualiser les procédures actuelles de contrôle par l'État du port, qui datent de 2017, en y insérant des références aux mesures adoptées ultérieurement par les instances de l'OMI (30<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OMI, 72<sup>e</sup>, 73<sup>e</sup> et 74<sup>e</sup> sessions du Comité de la protection du milieu marin et 99<sup>e</sup>, 100<sup>e</sup> et 101<sup>e</sup> sessions du Comité de la sécurité maritime), modifier les appendices 8 et 11 et ajouter un nouvel appendice 18; et
3. actualiser les directives sur les visites, afin de tenir compte des amendements apportés récemment à des instruments obligatoires, en premier lieu la convention sur la gestion des eaux de ballast, mais aussi certains éléments des conventions SOLAS (concernant les espaces de catégorie spéciale des navires à passagers) et MARPOL (déclaration de conformité concernant la consommation de fuel-oil).

---

<sup>1</sup> L'organisation a été rebaptisée Organisation maritime internationale (OMI) en 1982.

## **2. POSITIONS A ADOPTER AU NOM DE L'UNION**

### **2.1. Amendements à la résolution A.658(16) sur l'utilisation et la pose de matériaux rétroréfléchissants sur les engins de sauvetage.**

Lors de sa 101<sup>e</sup> session, le Comité de la sécurité maritime (MSC 101) a rappelé que durant sa session précédente, après examen du document MSC 100/19/4 présenté par les États membres de l'Union et la Commission, proposant des amendements à la résolution A.658 (16) concernant l'utilisation et la pose de matériaux rétroréfléchissants sur les engins de sauvetage, le comité avait accepté la suppression des mots «arc carbone» au paragraphe 4.10 et avait demandé au secrétariat de l'OMI d'élaborer à cet égard un projet de résolution de l'Assemblée pour approbation par le MSC 101, en vue de le soumettre à l'A.31 pour adoption (MSC 100/20, paragraphes 19.14 et 19.15). Selon certains avis exprimés, la suppression de ces mots pourrait rendre la disposition trop vague.

Le Comité, après avoir pris acte de la possibilité que des propositions pertinentes puissent être soumises à l'A.31 en ce qui concerne la préoccupation susmentionnée, a approuvé le projet de résolution de l'Assemblée sur les amendements concernant l'utilisation et la pose de matériaux rétroréfléchissants sur les engins de sauvetage [résolution A.658 (16)].

Les amendements à apporter à la résolution A.658 (16) concernant l'utilisation et la pose de matériaux rétroréfléchissants sur les engins de sauvetage figurent à l'annexe 27 du document MSC 101/24 de l'OMI. Le paragraphe 14.41 du rapport de la MSC 101 (MSC 101/24) indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la 31<sup>se</sup> session de l'Assemblée de l'OMI (A.31).

### **2.2. Amendements concernant les procédures de contrôle par l'État du port 2017 [résolution A.1119 (30)]**

Les procédures de contrôle par l'État du port 2017 de l'OMI [résolution A1119 (30)] contiennent des directives sur des sujets spécifiques figurant comme appendices au document principal. Lors de sa 5<sup>e</sup> session le sous-comité de l'application des instruments de l'OMI (III 5) a approuvé les révisions des procédures de contrôle par l'État du port, notamment en ce qui concerne l'appendice 2 qui contient des directives sur l'immobilisation des navires (voir le document III 5/15, point 5.34, de l'OMI); ces révisions devaient être encore développées entre les sessions en vue de la présentation pour examen, au sous-comité III 6, d'un projet de procédures de contrôle par l'État du port 2019, assorti d'un projet de résolution, avant son dépôt éventuel direct à l'A.31 pour examen en vue de son adoption, sous réserve de l'approbation des comités.

Lors de sa 101<sup>e</sup> session, le Comité de la sécurité maritime (MSC 101) a pris acte du renvoi, par le sous-comité III 5, des projets d'amendements de l'appendice 8 (Directives sur l'application du Code ISM à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port), et de l'appendice 11 (Directives à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port sur la délivrance des brevets aux gens de mer, les heures de repos et les effectifs) des procédures de contrôle par l'État du port 2017 [résolution A.1119 (30)] lors de la 6<sup>e</sup> session du sous-comité de l'élément humain, de la formation et de la veille (HTW 6), pour examen et avis technique du sous-comité III 6. Le MSC 101 a convenu que le résultat du HTW 6 sera soumis au sous-comité III 6 pour examen lors de l'élaboration du projet de résolution de l'assemblée sur les procédures de contrôle par l'État du port 2019. Le Comité a ensuite autorisé le sous-comité III 6 à rendre compte des résultats de ses travaux directement à

la 31<sup>e</sup> session de l'Assemblée (A.31) en vue de l'adoption par cette Assemblée (voir document MSC 101/24, paragraphe 10.15.3 de l'OMI).

Le sous-comité III 6 a examiné et achevé les amendements aux appendices 7 et 11 susmentionnés et a ajouté, à la demande du MEPC 74, un nouvel appendice 18 intitulé «résolution MEPC.321 (74) sur les directives à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port au titre du chapitre 3 de l'annexe VI de la convention MARPOL», qui concerne la teneur maximale en soufre pour 2020 et l'interdiction du transport de fioul non conforme à des fins de combustion pour la propulsion ou le fonctionnement à bord d'un navire à partir du 1<sup>er</sup> mars 2020. Il a actualisé l'appendice 19 de la liste des instruments applicables aux procédures de contrôle par l'État du port afin d'y intégrer des évolutions postérieures à l'élaboration des procédures de contrôle par l'État du port 2017.

Le sous-comité III 6 a approuvé les modifications apportées aux procédures de contrôle par l'État du port 2017 et en a autorisé la transmission à l'A.31 pour adoption. La révision de la résolution A.1119 (30) relative aux procédures de contrôle par l'État du port figure à l'annexe XX du document III 6/15 de l'OMI. Le paragraphe XX du rapport du sous-comité III 6 (III 6/15) indique qu'il est prévu d'adopter ces modifications lors de la 31<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OMI (A.31).

### **2.3. Amendements concernant les directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (directives HSSC) [résolution A.1120(30)]**

À l'occasion de sa 5<sup>e</sup> session, le sous-comité de l'application des instruments de l'OMI (III 5) a rappelé que, lors de sa précédente session, il avait constitué le groupe de correspondance sur la révision des directives de l'OMI sur les visites en vertu du HSSC, et établi la liste non exhaustive des obligations découlant des instruments mentionnés dans le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III) afin de poursuivre l'actualisation des directives sur les visites de façon à y inclure les exigences découlant des amendements apportés aux instruments pertinents de l'OMI qui entrent en vigueur jusqu'au 31 décembre 2019 inclus, en vue de la présentation pour adoption par l'A.31, d'un projet modifié de directives sur les visites en vertu du HSSC. Parmi ces amendements figurent, pour la convention SOLAS, des locaux de catégorie spéciale pour les navires à passagers et, pour la convention MARPOL, des déclarations de conformité concernant la consommation de fuel-oil en rapport avec la collecte de données sur les GES. Lors de sa 101<sup>e</sup> session qui s'est tenue ultérieurement, le Comité de la sécurité maritime (MSC 101) a pris acte des résultats du sous-comité III 5 et s'est prononcé sur certaines questions en suspens; il a ensuite autorisé le sous-comité III 6 à rendre compte directement des résultats de ses travaux lors de la 31<sup>e</sup> session de l'Assemblée (A.31) pour adoption par ladite Assemblée (voir document MSC 101/24 de l'OMI, point 10.15.1).

Le sous-comité III 6 a examiné les amendements apportés aux directives HSSC et a autorisé leur transmission pour adoption par l'A.31. Les amendements à la résolution A.1120 (30) sur les directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (HSSC) figurent à l'annexe XX du document MSC 6/15 de l'OMI. Le point XX du rapport du sous-comité III 6 (III 6/15) indique qu'il est prévu d'adopter ces modifications lors de la 31<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OMI (A.31).



## 2.4. Législation et compétence de l'UE en la matière

### 2.4.1. Amendements concernant l'utilisation et la pose de matériaux rétro réfléchissants sur les engins de sauvetage

Les matériaux rétro réfléchissants sur les engins de sauvetage concernent des équipements marins qui relèvent du champ d'application de la 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<sup>2</sup>. Les matériaux rétro réfléchissants font l'objet des dispositions figurant dans le règlement d'exécution (UE) 2018/773 de la Commission du 15 mai 2018 relatif aux exigences de conception, de construction et de performance et aux normes d'essai relatives aux équipements marins et abrogeant le règlement d'exécution (UE) 2017/306<sup>3</sup>. En particulier, il est fait référence, dans ce règlement d'exécution, à la résolution A.658 (16) de l'OMI sur l'«utilisation et la pose de matériaux rétro réfléchissants sur des engins de sauvetage». Tout amendement apporté à la résolution de l'OMI et aux résolutions suivantes aura donc un effet direct sur les exigences du règlement.

### 2.4.2. Amendements concernant les procédures de contrôle par l'État du port 2017 [résolution A.1119 (30)]

La directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port<sup>4</sup> (directive CEP) concerne l'application effective, aux navires faisant escale dans les ports de l'Union ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires. L'objectif de la directive CEP est de contribuer à la diminution des transports maritimes inférieurs aux normes naviguant dans les eaux relevant de la juridiction des États membres. Les certificats et documents, y compris les livrets de service, sont contrôlés par les agents chargés des contrôles de l'État du port. Il convient de noter que la directive CEP fait obligation aux États membres d'appliquer les directives du mémorandum d'entente de Paris et ne mentionne pas les directives de l'OMI, qui sont inspirées par les directives du mémorandum d'entente de Paris sans nécessairement être identiques à celles-ci. Par conséquent, il existe une compétence de l'UE dans ce domaine, tandis que l'effet juridique des directives de l'OMI relatives au contrôle par l'État du port sur la législation de l'UE est tout au plus indirect.

### 2.4.3. Amendements concernant les directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (HSSC) [résolution A.1120(30)]

Le règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires<sup>5</sup> énonce les mesures qui doivent être observées par les organismes habilités à effectuer l'inspection, la visite et la certification des navires en vue d'assurer la conformité avec les conventions internationales sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution marine, tout en favorisant l'objectif de la libre prestation des services. À l'annexe de ce règlement, le critère B 7 (k) indique:

---

<sup>2</sup> JO L 257 du 28.8.2014, p. 146.

<sup>3</sup> JO L 133 du 30.8.2018, p. 1.

<sup>4</sup> JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

<sup>5</sup> JO L 131 du 28.5.2009, p. 11.

*«L'organisme agréé doit faire en sorte:*

*que les inspections et les visites réglementaires requises par le système harmonisé de visites et de délivrance des certificats auxquelles l'organisme agréé est habilité à procéder soient effectuées conformément aux modalités prévues dans l'annexe et dans l'appendice de la résolution A.948(23) de l'OMI concernant les directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats;*

Tout amendement apporté à la résolution de l'OMI et aux résolutions suivantes aura donc un effet direct sur les exigences du règlement (CE) n° 391/2009.

#### *2.4.4. Compétence de l'UE*

Les amendements apportés à la résolution A.658 (16) concernant l'utilisation et la pose de matériaux rétro réfléchissants sur les engins de sauvetage auront une incidence sur le droit de l'UE par l'intermédiaire de l'application de la 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 (refonte)<sup>6</sup>.

L'application de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port est basée sur les procédures de contrôle par l'État du port et les instructions (directives) du mémorandum d'entente de Paris figurant respectivement aux annexes I et VI. Les procédures de l'OMI en matière de contrôle par l'État du port et ses amendements peuvent influencer l'évolution des directives du mémorandum d'entente et, partant, avoir un effet direct sur l'application de la directive 2009/16/CE.

Les directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (HSSC) sont soumises à l'obligation prévue par le règlement (CE) n° 391/2009. Tout amendement concernant les directives sur les visites aura une incidence sur le droit de l'UE par l'intermédiaire de l'application du règlement (CE) n° 391/2009.

### **3. BASE JURIDIQUE**

#### **3.1. Base juridique procédurale**

##### *3.1.1. 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'accord en cause<sup>7</sup>.

La notion d'«*actes ayant des effets juridiques*» englobe les actes ayant des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également

---

<sup>6</sup> JO L 163 du 25.6.2009, p. 1.

<sup>7</sup> Affaire C-399/12, Allemagne/Conseil (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

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»<sup>8</sup>.

### 3.1.2. Application en l'espèce

L'Assemblée de l'OMI est une instance créée par un accord, à savoir la convention sur l'Organisation maritime internationale.

Les actes que l'Assemblée de l'OMI est appelée à adopter constituent des actes ayant des effets juridiques. Les actes envisagés ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation de l'Union, à savoir:

1. La directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers. L'article 6, paragraphe 2, point a) i), de ladite directive prévoit que les navires à passagers neufs de la classe A doivent satisfaire intégralement aux prescriptions de la convention SOLAS de 1974 dans sa version modifiée.
2. La directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port. L'article 15 fait obligation aux États membres de veiller à ce que leurs inspecteurs suivent les procédures et directives prévues à l'annexe VI. Ces directives sont fixées par le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port. Les amendements concernant les procédures de l'OMI pour le contrôle par l'État du port 2017 peuvent avoir une incidence sur l'évolution des directives du mémorandum d'entente et ont donc un effet sur l'application de la directive précitée. Il convient de noter que le sous-comité III de l'OMI a examiné les amendements figurant au point de l'ordre du jour intitulé «Mesures visant à harmoniser les activités et procédures du contrôle par l'État du port (CEP) dans le monde entier».
3. Le règlement (CE) n° 391/2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires. Les directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (HSSC) sont une exigence prévue par ce règlement. Le critère B7, sous k), de l'annexe I est libellé comme suit:

*«7. L'organisme agréé doit faire en sorte:*

*que les inspections et les visites réglementaires requises par le système harmonisé de visites et de délivrance des certificats auxquelles l'organisme agréé est habilité à procéder soient effectuées conformément aux modalités prévues dans l'annexe et dans l'appendice de la résolution A.948(23) de l'OMI concernant les directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats;*

Par conséquent, les amendements apportés aux directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats auraient un effet sur la législation de l'UE par l'intermédiaire de l'application du règlement (CE) n° 391/2009.

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

---

<sup>8</sup> Affaire C-399/12, Allemagne/Conseil (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

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

### **3.2. Base juridique matérielle**

#### *3.2.1. Principes*

La base juridique matérielle d'une décision relevant de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend en premier lieu de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé pour lequel une position est adoptée 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 identifiable comme étant principale, tandis que l'autre n'est qu'accessoire, la décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE doit être fondée sur une seule base juridique matérielle, à savoir celle exigée par la finalité ou la composante principale ou prédominante.

#### *3.2.2. Application en l'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.

### **3.3. Conclusion**

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

Proposition de

## DÉCISION DU CONSEIL

**relative à la position à adopter, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation maritime internationale, lors de la 31<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OMI, sur l'adoption des amendements à la résolution A.658 (16) concernant l'utilisation et la pose de matériaux rétroréfléchissants sur les engins de sauvetage, aux procédures de contrôle par l'État du port 2017 [résolution A.1119 (30)] et aux directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (HSSC) [résolution A.1120 (30)]**

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 l'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 (OMI) (ci-après l'«accord») est entrée en vigueur le 17 mars 1958.
- (2) En vertu de l'article 15, point j) de l'accord, l'Assemblée peut recommander aux membres l'adoption de règles et de directives relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution des mers par les navires, à la lutte contre cette pollution et à d'autres questions concernant les effets de la navigation maritime sur le milieu marin assignées à l'Organisation aux termes ou en vertu d'instruments internationaux, ou l'adoption d'amendements à ces règles et directives qui lui ont été soumis.
- (3) Lors de sa 31<sup>e</sup> session, qui se tiendra du 25 novembre au 5 décembre 2019, l'Assemblée de l'OMI doit adopter des amendements à la résolution A.658 (16) concernant l'utilisation et la pose de matériaux rétroréfléchissants sur les engins de sauvetage, aux procédures de contrôle par l'État du port de 2017 [résolution A.1119 (30)] et aux directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (HSSC) [résolution A.1120 (30)].
- (4) Il convient d'établir la position à adopter au nom de l'Union au sein de l'OMI, dans la mesure où les amendements à la résolution A.658 (16) adoptés concernant l'utilisation et la pose de matériaux rétroréfléchissants sur les engins de sauvetage, aux procédures de contrôle par l'État du port 2017 [résolution A.1119 (30)], aux directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (HSSC) [résolution A.1120 (30)] seront de nature à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les

navires à passagers<sup>9</sup>, la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle par l'État du port <sup>10</sup>et le règlement (CE) n°391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires<sup>11</sup>.

- (5) Lors de sa 101<sup>e</sup> session qui s'est tenue à Londres du 5 au 14 juin 2019, le Comité de la sécurité maritime (MSC 101) a rappelé que durant sa session précédente après avoir examiné le document MSC 100/19/4 présenté par les États membres de l'Union et la Commission, proposant des amendements à la résolution A.658 (16) concernant l'utilisation et la pose de matériaux rétro réfléchissants sur les engins de sauvetage, le comité avait accepté la suppression des mots «arc carbone» au paragraphe 4.10 et avait demandé au secrétariat de l'OMI d'élaborer un projet de résolution de l'Assemblée pour approbation lors du MSC 101, en vue de le soumettre à l'approbation de l'A.31 (MSC 100/20, paragraphes 19.14 et 19.15). Le Comité a ensuite approuvé le projet de résolution de l'Assemblée sur les amendements concernant l'utilisation et la pose de matériaux rétro réfléchissants sur les engins de sauvetage (résolution A.658 (16)).
- (6) La 5<sup>e</sup> session du sous-comité chargé de la mise en œuvre des instruments de l'OMI (III 5) qui a eu lieu à Londres du 24 au 28 septembre 2018, a marqué son accord sur certaines révisions des procédures de contrôle par l'État du port 2017, notamment en ce qui concerne l'appendice 2 qui contient les directives sur l'immobilisation des navires, qui devaient encore être développées entre les sessions, en vue de la présentation pour examen, au sous-comité III 6, d'un projet de procédures de contrôle par l'État du port 2019, assorti d'un projet de résolution, avant son dépôt éventuel direct pour examen par l'A 31 en vue de son adoption, sous réserve de l'approbation des comités.
- (7) Au cours du MSC 101, le Comité a autorisé le sous-comité III 6 à rendre compte des résultats de ses travaux directement à la 31<sup>e</sup> session de l'Assemblée (A 31) en vue de son adoption par cette Assemblée. Le sous-comité III 6 a examiné et achevé les modifications apportées aux procédures de contrôle par l'État du port 2019 et, donnant suite à une demande du comité de la protection du milieu marin lors de sa 74<sup>e</sup> session, qui s'est tenue à Londres du 13 au 17 mai 2019, a inclus un nouvel appendice 18 intitulé «résolution MEPC.321 (74) sur les directives 2019 pour le contrôle par l'État du port au titre du chapitre 3 de l'annexe VI de la convention MARPOL». Le sous-comité III 6 a approuvé les modifications apportées aux procédures de contrôle par l'État du port 2017 et a autorisé leur transmission pour adoption par l'A 31.
- (8) Au cours de sa réunion le sous-comité III 5 a rappelé que, lors de sa précédente session, il avait mis sur pied le groupe de correspondance sur la révision des directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats et établi la liste non exhaustive des obligations découlant des instruments mentionnés dans le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III) afin de continuer à actualiser les directives pour y inclure les exigences découlant des modifications apportées aux instruments pertinents de l'OMI qui entrent en vigueur jusqu'au 31 décembre 2019 inclus, en vue de la présentation à l'A.31, pour adoption, d'un projet de directives modifiées sur les visites en vertu du HSSC. Lors du MSC 101, le Comité

---

<sup>9</sup> JO L 163 du 25.6.2009, p. 1.

<sup>10</sup> JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

<sup>11</sup> JO L 131 du 28.5.2009, p. 11.

a pris acte des résultats du sous-comité III 5 et s'est prononcé sur certaines questions en suspens; il a ensuite autorisé le sous-comité III 6 à rendre compte directement des résultats de ses travaux lors de la 31<sup>e</sup> session de l'Assemblée (A.31) pour adoption par ladite Assemblée. Le sous-comité III 6 a examiné les amendements apportés aux directives HSSC et a autorisé leur transmission pour adoption par l'A.31.

- (9) 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 adopter, au nom de l'Union lors de la 31<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OMI consiste à approuver l'adoption des amendements portant sur:

- (a) la résolution A.658 (16) concernant l'utilisation et l'installation de matériaux rétroréfléchissants sur les engins de sauvetage, conformément à l'annexe 27 du document MSC 101/24.
- (b) les procédures de contrôle par l'État du port 2017 [résolution A.1119 (30)], conformément à l'annexe XX du document III 6/15; et
- (c) les directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (HSSC) [résolution A.1120 (30)], les directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (HSSC) 2015 [résolution A.1104 (29)], qui figurent dans le document III 6/15, annexe XX.

*Article 2*

- 1. La position mentionnée à l'article 1<sup>er</sup> est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres de l'OMI, agissant conjointement, dans l'intérêt de l'Union.
- 2. Il peut être convenu de modifications mineures de la position visée à l'article 1<sup>er</sup> sans autre décision du Conseil.

*Article 3*

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil  
Le président*