

COM(2016) 617 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2015-2016

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 29 septembre 2016

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 29 septembre 2016

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 des 70e et 71e sessions du comité de la protection du milieu marin en ce qui concerne l'approbation et l'adoption d'amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL relatifs la désignation de la mer du Nord et de la mer Baltique en tant que zones de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (NECA) et à la prise d'effet de ces désignations

E 11492

Bruxelles, le 22 septembre 2016
(OR. en)

12519/16

**Dossier interinstitutionnel:
2016/0296 (NLE)**

**MAR 236
OMI 61
ENV 604**

PROPOSITION

| | |
|--------------------|--|
| Origine: | Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur |
| Date de réception: | 22 septembre 2016 |
| Destinataire: | Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne |
| N° doc. Cion: | COM(2016) 617 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 des 70e et 71e sessions du comité de la protection du milieu marin en ce qui concerne l'approbation et l'adoption d'amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL relatifs la désignation de la mer du Nord et de la mer Baltique en tant que zones de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (NECA) et à la prise d'effet de ces désignations |

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2016) 617 final.

p.j.: COM(2016) 617 final



Bruxelles, le 22.9.2016
COM(2016) 617 final

2016/0296 (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 des 70^e et 71^e sessions du comité de la protection du milieu marin en ce qui concerne l'approbation et l'adoption d'amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL relatifs la désignation de la mer du Nord et de la mer Baltique en tant que zones de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (NECA) et à la prise d'effet de ces désignations

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

La présente proposition de la Commission vise à déterminer la position à adopter par l'Union lors des 70^e et 71^e sessions du comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'Organisation maritime internationale (OMI) en ce qui concerne l'approbation et l'adoption des amendements à l'annexe VI de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) relatifs à la désignation de la mer Baltique et de la mer du Nord comme zones de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (NECA) et à la prise d'effet de ces désignations.

Afin de prévenir, réduire et lutter contre les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) des navires, l'annexe VI de la convention MARPOL prévoit la possibilité, à la demande des parties ayant un intérêt commun dans une zone maritime donnée, de désigner une NECA. Une demande de désignation doit être introduite auprès de l'OMI, qui doit examiner, approuver et adopter les amendements à apporter à l'annexe VI de la convention MARPOL, afin que la désignation proposée d'une zone maritime donnée en tant que NECA puisse entrer en vigueur et prendre effet. Tous les États membres de l'Union à l'exception de l'Autriche et de la Hongrie ont ratifié l'annexe VI de la convention MARPOL.

Les premières désignations de NECA, dans les mers d'Amérique du Nord et dans la zone maritime caraïbe des États-Unis, ont pris effet le 1^{er} janvier 2016. Les moteurs installés à bord des navires construits après cette date et opérant dans ces zones maritimes devront satisfaire aux exigences dites de niveau III établies à l'annexe VI de la convention MARPOL.

Les principales technologies de réduction des émissions disponibles pour garantir le respect des exigences de niveau III sont la recirculation des gaz d'échappement (EGR), les systèmes de réduction catalytique sélective (SCR) ou les moteurs fonctionnant (en partie) au gaz naturel liquéfié (GNL).

Anticipant les avantages considérables qui en résulteraient pour l'environnement et la santé, et suivant l'exemple nord-américain, tous les États riverains de la mer Baltique et de la mer du Nord ont décidé conjointement de proposer à l'OMI la désignation de ces deux mers comme NECA afin de réduire sensiblement et progressivement la quantité totale d'émissions de NO_x provenant des navires.

Les émissions de NO_x des navires en mer Baltique et en mer du Nord sont une source importante de pollution atmosphérique, en particulier dans les grandes villes côtières, car elles contribuent à la formation de particules, d'ozone troposphérique et de dioxyde d'azote (NO₂), qui ont tous des effets préjudiciables sur la santé humaine. L'apport d'azote aux milieux marin et terrestre via les retombées atmosphériques contribue aussi à l'eutrophisation des mers et des terres.

L'eutrophisation est un problème majeur dans la mer Baltique. Les émissions de NO_x provenant des navires contribuent à l'apport atmosphérique total d'azote au milieu marin, et aggravent ainsi le problème de l'eutrophisation de la mer Baltique. L'application des règles de niveau III découlant de la désignation de la mer Baltique en tant que NECA pourrait réduire l'eutrophisation de 20 à 30 % dans plusieurs zones de la mer Baltique.

En l'absence de limitations, les émissions de NO_x générées par le transport maritime en mer du Nord représenteront, en 2030, entre 7 et 24 % des concentrations annuelles moyennes de NO_x mesurées dans l'air ambiant dans les États riverains de la mer du Nord. Entre 2 et 5% des retombées d'azote dans les États de la mer du Nord sont dus au transport maritime. La désignation de la mer du Nord en tant que NECA devrait permettre de réduire d'environ un tiers cette contribution des émissions du transport maritime en mer du Nord.

2. ÉTAT D'AVANCEMENT

Les États riverains de la mer Baltique et de la mer du Nord s'étant prononcés en faveur d'un processus synchronisé et parallèle de désignation des NECA pour la mer du Nord et pour la mer Baltique, une feuille de route a été établie, qui définit les étapes aboutissant à cette désignation simultanée des deux mers comme NECA et à la prise d'effet simultanée de ces désignations.

La feuille de route¹ prévoit la soumission des deux demandes de désignation à l'OMI en juillet 2016, en vue de l'approbation du MEPC lors de sa 70^e session (octobre 2016), suivie de l'adoption lors de la 71^e session (au printemps 2017). La date proposée de prise d'effet des deux NECA est fixée au 1^{er} janvier 2021, afin de laisser le temps aux opérateurs de se préparer et de s'adapter.

À la suite d'importants travaux préparatoires soulignant les effets et les avantages des deux désignations de NECA, les projets de demande de désignation de NECA ont été examinés lors d'ateliers techniques qui se sont tenus en Russie et au Danemark en mai 2016. Les projets (finals) de demande de désignation ont également été communiqués aux membres du groupe de travail «Transport maritime» du Conseil le 19 mai 2016 et le 29 juin 2016.

Conformément à la feuille de route, les chefs de délégation de la commission de protection de l'environnement de la mer Baltique (HELCOM) ont entériné, lors de leur 50^e réunion, qui s'est tenue en Estonie les 15 et 16 juin 2016, la décision de faire soumettre la demande de désignation de NECA à l'OMI par les États riverains concernés le 1^{er} juillet 2016. À la suite de l'accord de l'HELCOM, les États de la mer du Nord pourraient présenter leur demande de désignation en parallèle, afin de respecter le calendrier d'approbation et d'adoption simultanées par l'OMI établi dans la feuille de route commune.

3. AMENDEMENTS À L'ANNEXE VI DE LA CONVENTION MARPOL

Conformément aux critères et à la procédure définis dans la règle 13.6 et à l'appendice III de l'annexe VI de la convention MARPOL pour proposer la désignation d'une zone maritime en tant que NECA, la demande présentée par les États riverains de la mer du Nord et de la mer Baltique expose les amendements qu'il conviendrait d'apporter aux dispositions de la règle 13, paragraphes 5.1, 5.2 et 5.3, pour ajouter la mer du Nord et la mer Baltique aux NECA déjà désignées de l'Amérique du nord et de la zone maritime caraïbe des États-Unis, tout en précisant que la désignation des NECA de la mer du Nord et de la mer Baltique prendra effet le 1^{er} janvier 2021.

¹ Voir également: [https://portal.helcom.fi/meetings/HOD-49-2015-247/MeetingDocuments/4-29/Roadmap for designating a NECA in the Baltic Sea in parallel with the North Sea.pdf](https://portal.helcom.fi/meetings/HOD-49-2015-247/MeetingDocuments/4-29/Roadmap%20for%20designating%20a%20NECA%20in%20the%20Baltic%20Sea%20in%20parallel%20with%20the%20North%20Sea.pdf)

Les États riverains de la mer du Nord et de la mer Baltique ont présenté les amendements proposés à l'OMI le 1^{er} juillet 2016, et ceux-ci devraient être examinés et approuvés lors de la 70^e session du MEPC (prévue du 24 au 28 octobre 2016), après quoi ils devraient être présentés pour adoption à la 71^e session du MEPC (prévue au printemps 2017).

Après approbation et adoption par le comité, les amendements à la règle 13 de l'annexe VI de la convention MARPOL exposés ci-dessus seront communiqués pour acceptation aux parties contractantes de l'annexe VI de la convention MARPOL.

4. LÉGISLATION ET COMPÉTENCE DE L'UE EN LA MATIÈRE

La désignation de NECA dans les eaux de l'Union européenne contribuerait notablement à la réalisation des objectifs fixés par la politique de l'Union dans le domaine de l'environnement visant à préserver, protéger et améliorer la qualité de l'environnement marin et à protéger la santé des personnes par une amélioration de la qualité de l'air. Dans son analyse d'impact accompagnant le train de mesures «Air pur pour l'Europe» de 2013², la Commission indiquait que, même si toute décision relative à des mesures spécifiques de l'Union régissant les émissions de NO_x provenant des navires nécessiterait une nouvelle analyse, plus spécifique, il apparaît clairement que des réductions des émissions de NO_x sont possibles dans des conditions économiquement avantageuses dans le secteur du transport maritime, et qu'elles contribueraient à l'amélioration de la qualité de l'environnement marin et de l'air.

La directive-cadre «stratégie pour le milieu marin»³ 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 (autant de phénomènes qui, surtout dans la mer Baltique, se produisent à grande échelle). La réduction des apports d'azote dus au transport maritime qui découlera de l'application des exigences de niveau III après la désignation de la mer du Nord et de la mer Baltique 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 ambiant⁴ fixe, entre autre, 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. La valeur limite fixée pour la concentration annuelle moyenne de NO₂ est de 40 microgrammes/m³. Dans les États riverains de la mer du Nord en particulier, cette concentration maximale est dépassée dans plusieurs

² Voir: http://ec.europa.eu/environment/air/clean_air_policy.htm

³ 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.

⁴ 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.

régions et zones. Les émissions dues au transport maritime peuvent considérablement contribuer à des problèmes de qualité de l'air, localement, en Europe, d'autant qu'en mer du Nord, 89 % des émissions des navires sont produites à moins de 50 miles nautiques des côtes⁵.

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 routiers⁷). Les émissions de soufre résultant du transport maritime dans les eaux européennes sont réglementées par la directive fixant des exigences relatives à la teneur en soufre des combustibles marins⁸. En outre, cette directive transpose dans le droit de l'Union la désignation de la mer du Nord et de la mer Baltique en tant que zones de contrôle des émissions de soufre (SECA) en vertu de l'annexe VI de la convention MARPOL. L'entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 2015, des exigences de faible teneur en soufre du combustible dans ces deux SECA a eu pour effet de réduire la concentration de soufre dans les régions côtières.

Bien que la législation de l'Union n'agisse pas à la source sur les émissions de NO_x résultant du transport maritime international, on s'accorde à reconnaître que le transport maritime contribue très largement au total de ces émissions, ainsi qu'aux concentrations et aux retombées d'azote dans l'Union, et qu'il conviendrait de réduire ces émissions⁹. Étant donné que la désignation de la mer Baltique et de la mer du Nord en tant que NECA entraînera des réductions des émissions dues au trafic maritime international, conformément aux objectifs de la législation de l'Union, il y a lieu de soutenir les demandes de désignation soumises à l'OMI.

Étant donné les liens entre les amendements proposés à l'annexe VI de la convention MARPOL pour la désignation de la mer du Nord et de la mer Baltique comme NECA, d'une part, et les objectifs et exigences définis dans les différents textes de la législation de l'Union dont le but est de contribuer à la préservation, à la protection et à l'amélioration de la qualité

⁵ Agence européenne pour l'environnement (AEE), Rapport technique n° 4/2013, The impact of international shipping on European air quality and climate forcing – 14.3.2013, p. 38.

⁶ Par exemple, le 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) ou le 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.

⁷ Directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1997 sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, JO L 59 du 27.2.1998, p. 1.

⁸ Directive (UE) n° 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.

⁹ Directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques, JO L 309 du 27.11.2001, p. 22.

de l'environnement marin, ainsi qu'à la protection de la santé des personnes par une amélioration de la qualité de l'air, d'autre part, l'approbation et l'adoption des amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL peuvent déterminer l'évolution future de la législation de l'Union dans ce domaine.

5. CONCLUSION

Les dispositions de l'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne s'appliquent également à l'adoption par l'OMI des amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL, et une décision du Conseil est donc requise pour arrêter la position à adopter, au nom de l'Union européenne, en ce qui concerne les amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL relatifs à la désignation de la mer du Nord et de la mer Baltique comme NECA, qui doivent être respectivement approuvés et adoptés lors de la 70^e et de la 71^e sessions du MEPC.

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 des 70^e et 71^e sessions du comité de la protection du milieu marin en ce qui concerne l'approbation et l'adoption d'amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL relatifs la désignation de la mer du Nord et de la mer Baltique en tant que zones de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (NECA) et à la prise d'effet de ces désignations

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin de prévenir, réduire et lutter contre les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) des navires, l'annexe VI de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après «convention MARPOL») prévoit la possibilité, à la demande des parties ayant un intérêt commun dans une zone maritime donnée, de désigner une zone de contrôle des émissions de NO_x (NECA).
- (2) L'Organisation maritime internationale (OMI) est tenue d'examiner, d'approuver et d'adopter les amendements à apporter à l'annexe VI de la convention MARPOL, afin que la désignation proposée d'une zone maritime donnée en tant que NECA puisse entrer en vigueur et prendre effet.
- (3) Les parties à l'annexe VI de la convention MARPOL qui sont riveraines de la mer du Nord et de la mer Baltique ont décidé conjointement d'établir deux propositions pour la désignation de chacune de ces mers en tant que NECA, qui prendrait effet le 1^{er} janvier 2021.
- (4) Les travaux préparatoires en vue de la présentation de la demande de désignation de la mer Baltique en tant que NECA ont été entrepris par la commission de la protection de l'environnement de la mer Baltique (ou commission d'Helsinki - HELCOM), dans le cadre de la convention d'Helsinki sur la protection de l'environnement marin de la zone de la mer Baltique. Les chefs de délégation de l'HELCOM, réunis le 16 juin 2016, ont convenu de soumettre la proposition de désignation de la mer Baltique en tant que NECA pour examen au comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI, lors de sa 70^e session.

- (5) Les travaux préparatoires en vue de la présentation de la demande de désignation de la mer du Nord en tant que NECA ont été entrepris au niveau ministériel entre les États riverains de la mer du Nord.
- (6) Le groupe de travail «Transports maritimes» du Conseil a été informé le 19 mai 2016 et le 29 juin 2016 des projets (finals) de propositions de demande de désignation de la mer du Nord et de la mer Baltique en tant que NECA à soumettre à l'OMI pour examen lors de la 70^e session du MEPC.
- (7) Les amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL relatifs à la désignation de la mer du Nord et de la mer Baltique comme NECA devraient être approuvés lors de la 70^e session du comité de la protection du milieu marin (MEPC), tandis que leur adoption devrait intervenir lors de la 71^e du MEPC, qui se tiendra en mai 2017.
- (8) L'approbation et l'adoption, par le MEPC de l'OMI, des amendements proposés à l'annexe VI de la convention MARPOL relatifs à la désignation de la mer du Nord et de la mer Baltique comme NECA auraient des effets juridiques au sens de l'article 218, paragraphe 9, TFUE.
- (9) Le septième programme d'action pour l'environnement¹⁰ confirme l'objectif à long terme de la politique de l'Union dans le domaine de la qualité de l'air, à savoir parvenir à des niveaux de qualité de l'air n'entraînant pas d'effet néfaste majeur ni de risque pour la santé humaine et l'environnement; à cette fin, il préconise le respect intégral de la législation en vigueur de l'Union en matière de qualité de l'air, ainsi que des objectifs et actions stratégiques pour l'après 2020, des efforts accrus dans les domaines où la population et les écosystèmes sont exposés à des niveaux élevés de polluants atmosphériques, et une réduction des concentrations et des dépôts de polluants atmosphériques acidifiants et eutrophisants ainsi que du niveau de pollution atmosphérique par l'ozone, de façon à les ramener au-dessous des charges et des niveaux critiques.
- (10) En 2013, 19 des 28 États membres ont enregistré, dans une ou plusieurs stations de surveillance, des dépassements de la valeur limite annuelle fixée pour le dioxyde d'azote (NO₂) par la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil¹¹. 9 % de la population urbaine de l'UE-28 vivent dans des zones où ont été enregistrés, en 2013, des dépassements de la valeur limite annuelle de l'UE ainsi que des valeurs fixées pour le NO₂ par les lignes directrices de l'OMS relatives à la qualité de l'air¹².
- (11) Les émissions des navires ont des incidences sur la santé humaine, les écosystèmes et la qualité de l'air dans l'Union car elles sont à l'origine d'émissions, notamment, d'oxydes d'azote (NO_x), d'oxydes de soufre (SO_x), de méthane (CH₄), de particules (PM) et de carbone noir.

¹⁰ Décision n° 1386/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à un programme d'action général de l'Union pour l'environnement à l'horizon 2020: «Bien vivre, dans les limites de notre planète», JO L 354 du 28.12.2013, p. 171.

¹¹ Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, JO L 152 du 11.6.2008, p. 1.

¹² Agence européenne pour l'environnement (AEE), rapport n° 5/2015, Air quality in Europe — 2015 report, 30.11.2015, p. 30, p. 40.

- (12) Selon l'analyse d'impact accompagnant le train de mesures «Air pur» de décembre 2013¹³, les émissions de soufre du transport maritime devraient diminuer sensiblement à la suite de la révision de la directive sur la teneur en soufre des combustibles marins¹⁴, tandis que les émissions de particules et de NO_x des navires, qui sont liées aux moteurs, continueront de dégrader la qualité de l'air dans l'Union. À partir de 2020, les émissions de NO_x du transport maritime international dans les eaux européennes pourraient atteindre le même niveau que celles des sources terrestres dans l'Union¹⁵.
- (13) La réduction progressive de la pollution atmosphérique dans l'Union découle des réductions rendues possibles par des instruments législatifs de lutte contre la pollution atmosphérique ciblant les sources de polluants spécifiques, qui fixent des limites d'émission (NO_x), notamment au moyen de normes relatives aux combustibles ou aux moteurs, applicables à différentes sources d'émission fixes ou mobiles.
- (14) Si l'Union a établi des normes relatives aux combustibles marins ainsi que des obligations en matière de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions dans le but d'améliorer la qualité de l'environnement et de protéger la santé humaine contre les émissions atmosphériques de SO_x et de CO₂ produites par le transport maritime, il n'existe actuellement aucun texte législatif ciblé par source pour les émissions de NO_x du transport maritime international.
- (15) La communication sur le programme «Air pur pour l'Europe» de 2013¹⁶ fait valoir que les émissions du transport maritime vont continuer de dégrader la qualité de l'air sur terre, et que le secteur du transport maritime pourrait réduire ses émissions dans des conditions économiquement avantageuses. Elle indique également que, compte tenu de la nature internationale du transport maritime, il est en principe préférable que les mesures soient élaborées au niveau international, notamment la désignation de zones de contrôle des émissions de NO_x et le contrôle de l'application des normes d'émissions de NO_x déjà approuvées par l'OMI. Selon l'analyse d'impact, des réductions des émissions de NO_x sont clairement possibles dans des conditions économiquement avantageuses dans le secteur du transport maritime. La désignation de NECA dans les zones maritimes de l'UE présenterait des avantages considérables pour l'environnement et la santé.

¹³ Document de travail des services de la Commission n° 531/2013, Analyse d'impact accompagnant la communication de la Commission sur le programme «Air pur pour l'Europe», la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des installations de combustion moyennes, la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques et modifiant la directive 2003/35/CE, la proposition de décision du Conseil portant approbation de l'amendement au protocole de 1999 à la convention de 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance relatif à la réduction de l'acidification, de l'eutrophisation et de l'ozone troposphérique.

¹⁴ Directive (UE) n° 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (codification), JO L 132 du 21.5.2016, p. 58.

¹⁵ Agence européenne pour l'environnement (AEE), Rapport technique n° 4/2013, The impact of international shipping on European air quality and climate forcing – 14.3.2013.

¹⁶ COM(2013) 0918 final.

- (16) La directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁷ dispose que la Commission et les États membres, le cas échéant, poursuivent, sans préjudice de l'article 218 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la coopération bilatérale et multilatérale avec les pays tiers et les organisations internationales compétentes telles que l'Organisation maritime internationale (IMO) en vue d'améliorer les éléments de base permettant de faciliter les réductions d'émission.
- (17) Il ressort clairement de ce qui précède que l'approbation et l'adoption des amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL peuvent déterminer l'évolution future de la législation de l'Union dans ce domaine.
- (18) Il y a lieu d'adopter une décision du Conseil, fondée sur l'article 218, paragraphe 9 TFUE, afin de définir la position de l'Union concernant l'adoption de ces amendements.
- (19) Les États membres devraient soutenir l'adoption des amendements proposés à l'annexe VI de la convention MARPOL relatifs à la désignation de la mer du Nord et de la mer Baltique comme NECA lors de la 70^e session du MEPC (octobre 2016), et leur approbation ultérieure lors de la 71^e session du MEPC (printemps 2017).
- (20) L'Union n'est ni membre de l'OMI ni partie contractante à la convention MARPOL. Il est dès lors nécessaire que le Conseil autorise les États membres à exprimer la position de l'Union et à donner leur consentement à être liés par lesdits amendements,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. La position à adopter par l'Union lors de la 70^e session du comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale est de soutenir l'approbation des amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL relatifs à la désignation de la mer du Nord et de la mer Baltique en tant que zones de contrôle des émissions d'oxydes d'azote.
2. Cette position est également valable pour toutes les autres réunions du MEPC de l'OMI au cas où les amendements ne seraient pas approuvés lors de la 70^e session du comité de la protection du milieu marin.

Article 2

1. La position à adopter par l'Union lors de la 71^e session du comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale est de soutenir l'adoption des amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL relatifs à la désignation de la mer du Nord et de la mer Baltique en tant que zones de contrôle des émissions d'oxyde d'azote.

¹⁷ Directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques, JO L 309 du 27.11.2001, p. 22.

2. Cette position est également valable pour toutes les autres réunions du MEPC de l'OMI au cas où les amendements ne seraient pas adoptés lors de la 71^e session du comité de la protection du milieu marin.

Article 3

1. La position de l'Union, telle qu'elle est exposée aux articles 1^{er} et 2, est exprimée par les États membres qui sont membres de l'OMI, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.
2. Les représentants de l'Union peuvent soutenir et accepter des modifications mineures des amendements visés aux articles 1^{er} et 2, sans autre décision du Conseil.

Article 4

Les États membres sont autorisés à donner leur consentement à être liés, dans l'intérêt de l'Union, par les amendements visés aux articles 1^{er} et 2.

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*