

COM(2025) 249 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

SÉNAT

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 27 mai 2025

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 27 mai 2025

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 prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation maritime internationale lors de la 110e 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 (SOLAS), au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 (recueil HSC de 1994) et au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 2000 (recueil HSC de 2000)

**Bruxelles, le 26 mai 2025
(OR. en)**

9398/25

**Dossier interinstitutionnel:
2025/0121 (NLE)**

**MAR 82
OMI 27**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	22 mai 2025
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2025) 249 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 110e 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 (SOLAS), au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 (recueil HSC de 1994) et au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 2000 (recueil HSC de 2000)

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2025) 249 final.

p.j.: COM(2025) 249 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 22.5.2025
COM(2025) 249 final

2025/0121 (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 110^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 (SOLAS), au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 (recueil HSC de 1994) et au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 2000 (recueil HSC de 2000)

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 110^e session du comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (MSC 110), qui aura lieu du 18 au 27 juin 2025.

Au cours de la MSC 110, il est envisagé d'adopter des amendements portant sur:

la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), 1974,

le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 (recueil HSC de 1994) et

le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 2000 (recueil HSC de 2000).

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 de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer («convention SOLAS»), qui est entrée en vigueur le 25 mai 1980. L'Union n'est pas partie à la convention SOLAS.

2.2. L'Organisation maritime internationale

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

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 la Commission européenne avec l'OMI se fondent aujourd'hui sur la résolution A.1168(32) de l'OMI, qui fixe les procédures et les modalités de la coopération entre l'OMI et les organisations intergouvernementales.

Le comité de la sécurité maritime (MSC) de l'OMI se compose de tous les membres de l'OMI et se réunit au moins une fois par an. Il examine toutes les questions qui relèvent de la compétence de l'Organisation, telles que les aides à la navigation maritime, la construction et l'équipement des navires, les questions d'équipage dans la mesure où elles intéressent la sécurité, les règlements destinés à prévenir les abordages, la manipulation des cargaisons

dangereuses, la réglementation de la sécurité en mer, les renseignements hydrographiques, les journaux de bord et les documents intéressant la navigation maritime, les enquêtes sur les accidents en mer, le sauvetage des biens et des personnes ainsi que toutes autres questions ayant un rapport direct avec la sécurité maritime.

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

Du 18 au 27 juin 2025, lors de sa 110^e session, le comité de la sécurité maritime doit adopter des amendements aux chapitres II-1, II-2 et V de la convention SOLAS, au recueil HSC de 1994 et au recueil HSC de 2000.

L'objectif des amendements envisagés au chapitre II-1 de la convention SOLAS est de clarifier et de garantir l'application du recueil IGF aux combustibles gazeux.

L'objectif des amendements envisagés au chapitre II-2 de la convention SOLAS est de garantir une mise en œuvre cohérente de cette disposition pour les navires à passagers et les navires de charge.

Les amendements envisagés au chapitre V de la convention SOLAS visent à améliorer la sécurité des pilotes en mer.

Les amendements envisagés au recueil HSC de 1994 et au recueil HSC de 2000 ont pour objet d'harmoniser les prescriptions relatives au transport de brassières de sauvetage avec les prescriptions figurant au chapitre III de la convention SOLAS.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION LORS DE LA 110^E SESSION DU COMITE DE LA SECURITE MARITIME

3.1. Amendements au chapitre II-1 de la convention SOLAS

Lors de sa 108^e session, le comité de la sécurité maritime (MSC 108) a examiné l'application du recueil IGF aux combustibles à faible point d'éclair et aux autres combustibles gazeux, a constaté la nécessité de préciser si le recueil IGF s'applique ou non aux navires utilisant du gaz comme combustible, quel que soit le point d'éclair, et a convenu de renvoyer la question au sous-comité du transport des cargaisons et des conteneurs (CCC 10) et de recevoir l'avis du sous-comité lors de la MSC 109.

Au cours de la CCC 10, le sous-comité a approuvé l'orientation générale selon laquelle le recueil IGF devrait s'appliquer aux combustibles à faible point d'éclair et aux combustibles gazeux, et a recommandé un amendement au chapitre II-1 de la convention SOLAS lors de la MSC 109. La position de l'Union lors de la CCC 10 était de poursuivre les discussions sur la meilleure voie à suivre pour déterminer si tous les combustibles gazeux devraient relever du champ d'application du recueil IGF, et de quelle manière.

La MSC 109 a mis en place le groupe de travail sur l'élaboration d'un cadre réglementaire de sécurité visant à soutenir la réduction des émissions de gaz à effet de serre des navires à l'aide des nouvelles technologies et des carburants de substitution, et l'a chargé d'élaborer des projets d'amendements aux règles II-1/2.29, 56 et 57 de la convention SOLAS en vue de leur

examen par le comité. Lors de la MSC 109, l'Union partageait l'avis selon lequel il était nécessaire de préciser d'urgence le champ d'application du recueil IGF par l'adoption, au besoin, de projets d'amendements à la convention SOLAS.

Lors de la MSC 109, après avoir examiné le rapport du groupe de travail, le comité a approuvé les projets d'amendements à la convention SOLAS relatifs à l'application du recueil IGF, en vue de leur adoption lors de la MSC 110. Ces amendements sont diffusés au moyen de la lettre circulaire de l'OMI n° 4953 du 17 décembre 2024 figurant à l'annexe 1.

Il convient que l'Union appuie ces amendements, car ils apporteront des précisions et des garanties quant à l'application du recueil IGF aux combustibles gazeux.

3.2. Amendements au chapitre II-2 de la convention SOLAS

Lors de sa 10^e session, le sous-comité consacré aux systèmes et aux équipements des navires (SSE 10) a examiné des corrections mineures apportées aux règles II-2/11.2 et 11.4.1 de la convention SOLAS, en vue de garantir une mise en œuvre cohérente de cette disposition pour les navires à passagers et les navires de charge. À la suite de discussions, le sous-comité a appuyé la proposition et approuvé les projets d'amendements relatifs à la règle II-2/11 de la convention SOLAS, en tant que corrections mineures, en vue de leur approbation lors de la MSC 109 et de leur adoption lors de la MSC 110. Lors de la SSE 10, la position de l'Union était de soutenir ces amendements afin de garantir une mise en œuvre cohérente de cette disposition pour les navires à passagers et les navires de charge.

Lors de la MSC 109, le comité a approuvé les projets d'amendements à la règle II-2/11 de la convention SOLAS visant une mise en œuvre cohérente de cette disposition pour les navires à passagers et les navires de charge, en vue de leur adoption lors de la MSC 110. Ces amendements sont diffusés au moyen de la lettre circulaire de l'OMI n° 4953 du 17 décembre 2024 figurant à l'annexe 1.

Il convient que l'Union soutienne les amendements aux recueils HSC de 1994 et de 2000, car ils garantiront une mise en œuvre cohérente de cette disposition pour les navires à passagers et les navires de charge.

3.3. Amendements au chapitre V de la convention SOLAS

Lors de la MSC 106, il a été convenu d'inscrire au programme bisannuel du sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (NCSR) pour la période 2022-2023 et à l'ordre du jour provisoire de la NCSR 10 la rédaction d'un document portant sur la révision de la règle V/23 de la convention SOLAS et des instruments connexes pour améliorer la sécurité des dispositifs de transfert des pilotes, qui devait être achevée en 2024. Lors de la MSC 106, la position de l'Union a consisté à soutenir, sur le principe, la proposition de rédiger un nouveau document visant à modifier la règle V/23 de la convention SOLAS et les instruments connexes pour améliorer la sécurité des dispositifs de transfert des pilotes.

Au cours de la NCSR 10, les travaux sur la révision nécessaire de la règle V/23 de la convention SOLAS ont été entamés. Afin de poursuivre ces travaux, le sous-comité est convenu de créer un groupe de correspondance sur les dispositifs de transfert des pilotes, coordonné par la Chine, en vue d'achever la rédaction du document lors de la NCSR 11. La position de l'Union lors de la NCSR 10 a consisté à proposer que la discussion technique se poursuive au sein d'un groupe de travail réunissant des experts.

Au cours de la NCSR 11, le groupe de correspondance a présenté des projets d'amendements à la règle V/23 de la convention SOLAS et des projets de normes de performance applicables aux dispositifs de transfert des pilotes. Après l'avoir étudié, le sous-comité a renvoyé ce rapport au groupe de travail sur la navigation pour examen et finalisation des projets d'amendements à la convention SOLAS et des projets de normes de performance. Après avoir examiné le rapport du groupe de travail, le sous-comité a marqué son accord sur les projets d'amendements à la règle V/23 de la convention SOLAS et à l'appendice (certificats), ainsi que sur le projet de résolution connexe du MSC relatif aux normes de performance applicables aux dispositifs de transfert des pilotes, et a invité le comité à les approuver, en vue de leur adoption ultérieure. Lors de la NCSR 11, la position de l'Union était de proposer que tous les documents soient transmis au groupe de travail sur la navigation afin de poursuivre l'élaboration des amendements à la règle V/23 de la convention SOLAS et aux instruments associés.

Lors de la MSC 109, le comité a approuvé les projets d'amendements à la règle V/23 de la convention SOLAS et à l'appendice (certificats), en vue de leur adoption lors de la MSC 110. Ces amendements sont diffusés au moyen de la lettre circulaire de l'OMI n° 4953 du 17 décembre 2024 figurant à l'annexe 1.

Il convient que l'Union soutienne ces amendements, car ils amélioreront la sécurité des pilotes en mer.

3.4. Amendements au recueil HSC de 1994 et au recueil HSC de 2000

Lors de la MSC 101, le comité est convenu d'inscrire à son programme bisannuel suivant la rédaction d'un document portant sur l'élaboration d'amendements au paragraphe 8.3.5 et à l'annexe 1 des recueils HSC de 1994 et de 2000, pour laquelle une seule session sera nécessaire, et a assigné la fonction d'organe associé au sous-comité SSE. La position de l'Union lors de la MSC 101 était de soutenir la proposition de rédaction d'un nouveau document par le sous-comité SSE, afin d'harmoniser les prescriptions relatives aux brassières de sauvetage adaptées aux nourrissons énoncées dans les recueils HSC avec les prescriptions relatives au transport de brassières de sauvetage qui figurent au chapitre III de la convention SOLAS.

Lors de la SSE 9, il a été convenu d'inscrire ce point à l'ordre du jour provisoire de la SSE 10. Au cours de la SSE 10, le sous-comité a chargé le groupe de travail consacré au recueil LSA de terminer les projets d'amendements aux recueils HSC de 1994 et de 2000, en tenant compte des observations formulées et des décisions prises en séance plénière. Lors de sa dixième session, après avoir examiné la partie pertinente du rapport du groupe de travail consacré au recueil LSA, le sous-comité SSE a marqué son accord sur les projets d'amendements aux recueils HSC de 1994 et de 2000, en vue de leur approbation au cours de la MSC 109 et de leur adoption ultérieure au cours de la MSC 110.

Les projets d'amendements au paragraphe 8.3.5 (engins de sauvetage individuels) et à l'annexe 1 (fiche équipement) du recueil HSC de 1994, ainsi qu'au paragraphe 8.3.5 (engins de sauvetage individuels) et à l'annexe 1 (fiche équipement) du recueil HSC de 2000 ont été approuvés lors de la MSC 109, en vue de leur adoption au cours de la MSC 110, et devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2028. Ces amendements sont diffusés au moyen de la lettre circulaire de l'OMI n° 4953 du 17 décembre 2024 figurant aux annexes 2 et 3.

Il convient que l'Union soutienne ces amendements, car ils harmoniseront les prescriptions relatives au transport de brassières de sauvetage avec les prescriptions figurant au chapitre III de la convention SOLAS et renforceront la sécurité des nourrissons en cas d'accident.

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

4.1. Législation applicable de l'UE

4.1.1. Amendements au chapitre II-1 de la convention SOLAS

L'article 6, paragraphe 2, point a) i), de la directive 2009/45/CE¹ établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers dispose que les navires à passagers neufs de la classe A qui effectuent des voyages nationaux dans l'Union européenne satisfont intégralement aux prescriptions de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée.

En outre, deux règles relatives aux navires utilisant des combustibles à faible point d'éclair sont reprises à l'annexe I de la directive 2009/45/CE:

- la règle II-1/G/1: applicable aux nouveaux navires des classes B, C et D [et aux navires existants de classe B], et selon laquelle «[l]es navires, indépendamment de leur date de construction, convertis en vue d'utiliser ou qui s'engagent à utiliser un combustible gazeux ou liquide ayant un point d'éclair inférieur à celui autorisé en vertu de la règle II-2/A/10, point 1.1, doivent satisfaire aux prescriptions du recueil IGF, tel que défini dans la règle SOLAS II-1/2.28»; et
- la règle II-1/G/57: applicable aux navires utilisant des combustibles à faible point d'éclair, selon laquelle «tout navire utilisant des combustibles gazeux ou liquides dont le point d'éclair est inférieur à celui qui est autorisé par la règle II-2/4.2.1.1 doit satisfaire aux prescriptions du recueil IGF, telles que définies par la règle II-1/2.28 de la convention SOLAS».

Dès lors, les amendements apportés au chapitre II-1 de la convention SOLAS ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la directive 2009/45/CE. En effet, l'article 6, paragraphe 2, point a) i), dispose que les navires à passagers neufs de la classe A satisfont intégralement aux prescriptions de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée.

4.1.2. Amendements au chapitre II-2 de la convention SOLAS

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

Dès lors, les amendements apportés au chapitre II-2 de la convention SOLAS ont vocation à influencer de manière déterminante l'application de la directive 2009/45/CE. En effet, l'article 6, paragraphe 2, point a) i), dispose que les navires à passagers neufs de la classe A satisfont intégralement aux prescriptions de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée.

4.1.3. Amendements au chapitre V de la convention SOLAS

L'article 6, paragraphe 2, point a) i), de la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers dispose que les navires à passagers neufs de la

¹ JO L 163 du 25.6.2009, p. 1.

classe A qui effectuent des voyages nationaux dans l'Union européenne satisfont intégralement aux prescriptions de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée.

En outre, les équipements de navigation, y compris l'emport, le fonctionnement et l'approbation de type des échelles destinées aux pilotes, sont répertoriés à la section 4 du règlement d'exécution (UE) 2024/1975 de la Commission². Le règlement d'exécution contient des prescriptions en matière de conception, de construction et de performance, ainsi que des normes d'essai applicables aux équipements marins. Il est fondé sur l'habilitation de la Commission à énoncer, au moyen d'actes d'exécution, les prescriptions en matière de conception, de construction et de performance, ainsi que les normes d'essai applicables aux équipements marins relevant du champ d'application de la directive 2014/90/UE relative aux équipements marins³, conformément à son article 35, paragraphe 2.

Dès lors, les amendements apportés au chapitre V de la convention SOLAS ont vocation à influencer de manière déterminante l'application de la directive 2009/45/CE et du règlement d'exécution (UE) 2024/1975 de la Commission. En effet, dans sa section 4, le règlement d'exécution (UE) 2024/1975 de la Commission énumère les équipements de navigation, y compris l'emport, le fonctionnement et l'approbation de type des échelles destinées aux pilotes, qui sont prévus dans la règle V/23 de la convention SOLAS.

4.1.4. Amendements au recueil HSC de 1994 et au recueil HSC de 2000

En vertu de l'article 2, paragraphe c), de la directive 2009/45/CE, on entend par «recueil HSC» le «recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse» contenu dans la résolution MSC 36 (63) de l'OMI du 20 mai 1994 ou le «recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse 2000» (recueil HSC 2000) contenu dans la résolution MSC 97 (73) de décembre 2000, dans leur version actualisée.

L'article 6, paragraphe 4, de la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers dispose que, lorsqu'ils effectuent des voyages nationaux, les engins à passagers à grande vitesse construits ou faisant l'objet de réparations, de modifications ou de transformations d'importance majeure au 1^{er} janvier 1996 ou ultérieurement satisfont aux prescriptions des règles X/2 et X/3 de la convention SOLAS de 1974, qui prévoient l'application du recueil HSC.

Dès lors, les amendements au recueil HSC de 1994 et de 2000 ont vocation à influencer de manière déterminante l'application de la directive 2009/45/CE. En effet, l'article 6, paragraphe 4, dispose que, lorsqu'ils effectuent des voyages nationaux, les engins à passagers à grande vitesse construits ou faisant l'objet de réparations, de modifications ou de transformations d'importance majeure au 1^{er} janvier 1996 ou ultérieurement satisfont aux prescriptions des règles X/2 et X/3 de la convention SOLAS de 1974, qui prévoient l'application du recueil HSC.

4.2. Compétence de l'UE

L'objet des actes envisagés concerne un domaine pour lequel l'Union dispose d'une compétence externe exclusive en vertu de l'article 3, paragraphe 2, dernier membre de phrase, du TFUE, étant donné que les actes envisagés sont susceptibles d'«affecter des règles communes ou d'en altérer la portée».

² JO L, 2024/1975, 26.7.2024.

³ JO L 257 du 28.8.2014, p. 146.

5. BASE JURIDIQUE

5.1. Base juridique procédurale

5.1.1. 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'accord⁴.

La notion d'*«actes ayant des effets juridiques»* englobe les actes ayant des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également des instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant, mais qui ont *«vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union»*⁵.

5.1.2. Application au cas d'espèce

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

Les 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 de l'Union, notamment celui des actes énumérés ci-après.

- 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), dispose que les navires à passagers neufs de la classe A satisfont intégralement aux prescriptions de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée et l'article 6, paragraphe 4, dispose que, lorsqu'ils effectuent des voyages nationaux, les engins à passagers à grande vitesse construits ou faisant l'objet de réparations, de modifications ou de transformations d'importance majeure au 1^{er} janvier 1996 ou ultérieurement satisfont aux prescriptions des règles X/2 et X/3 de la convention SOLAS de 1974, qui prévoient l'application du recueil HSC.
- Règlement d'exécution (UE) 2024/1975 de la Commission portant modalités d'application de la directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences de conception, de construction et de performance et les normes d'essai applicables aux équipements marins et abrogeant le règlement d'exécution (UE) 2023/1667 de la Commission. En effet, dans sa section 4, le règlement énumère les équipements de navigation, y compris l'emport, le fonctionnement et l'approbation de type des échelles destinées aux pilotes, qui sont prévus dans la règle V/23 de la convention SOLAS.
- 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 Affaire C-399/12, Allemagne/Conseil (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

⁵ Affaire C-399/12, Allemagne/Conseil (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

5.2. Base juridique matérielle

5.2.1. 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.

5.2.2. Application au cas d'espèce

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

5.3. 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 110^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 (SOLAS), au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 (recueil HSC de 1994) et au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 2000 (recueil HSC de 2000)

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) Lors de sa 110^e session, qui se tiendra du 18 au 27 juin 2025, le comité de la sécurité maritime de l'OMI doit adopter des amendements à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 (recueil HSC de 1994) et au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 2000 (recueil HSC de 2000).
- (5) Il convient de décider de la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 110^e session du comité de la sécurité maritime de l'OMI, étant donné que les actes envisagés ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers¹ et le règlement d'exécution (UE) 2024/1975 de la Commission portant modalités d'application de la directive 2014/90/UE du Parlement

¹ JO L 163 du 25.6.2009, p. 1.

européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences de conception, de construction et de performance et les normes d'essai applicables aux équipements marins et abrogeant le règlement d'exécution (UE) 2023/1667 de la Commission².

- (6) Par conséquent, il convient que l'Union appuie les amendements au chapitre II-1 de la convention SOLAS, car ils apporteront des précisions et des garanties quant à l'application du recueil IGF aux combustibles gazeux. Il convient que l'Union soutienne les amendements au chapitre II-2 de la convention SOLAS, car ils garantiront une mise en œuvre cohérente de cette disposition pour les navires à passagers et les navires de charge. Il convient que l'Union appuie les amendements au chapitre V de la convention SOLAS, car ils amélioreront la sécurité des pilotes en mer. Il convient que l'Union soutienne les amendements aux recueils HSC de 1994 et de 2000, car ils harmoniseront les prescriptions relatives au transport de brassières de sauvetage avec les prescriptions figurant au chapitre III de la convention SOLAS et renforceront la sécurité des nourrissons en cas d'accident.
- (7) La position de l'Union est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres de l'OMI et par la Commission, agissant conjointement,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 110^e session du comité de la sécurité maritime de l'OMI, consiste à approuver l'adoption d'amendements aux chapitres II-1, II-2 et V de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 (recueil HSC de 1994) et au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 2000 (recueil HSC de 2000), qui figurent aux annexes 1, 2 et 3 de la lettre circulaire n° 4953 de l'OMI du 17 décembre 2024.

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

² JO L, 2024/1975, 26.7.2024.