

COM (2013) 212 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 25 avril 2013

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 25 avril 2013

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, à la 65e session du Comité de la protection du milieu marin, sur les amendements aux modèles A et B des suppléments au certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures et les amendements au système d'évaluation de l'état du navire et, à la 92e session du Comité de la sécurité maritime, sur les amendements au code international de gestion de la sécurité et les amendements au chapitre III de la convention SOLAS et aux recueils internationaux de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, de 1994 et 2000, concernant les exercices d'entrée dans un espace fermé et d'évacuation



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 19 avril 2013
(OR. en)**

8380/13

**Dossier interinstitutionnel:
2013/0112 (NLE)**

**TRANS 153
MAR 39**

PROPOSITION

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
En date du:	17 avril 2013
N° doc. Cion:	COM(2013) 212 final
Objet:	Proposition de Décision du Conseil relative à la position à adopter au nom de l'Union européenne, à la 65 ^e session du Comité de la protection du milieu marin, sur les amendements aux modèles A et B des suppléments au certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures et les amendements au système d'évaluation de l'état du navire et, à la 92 ^e session du Comité de la sécurité maritime, sur les amendements au code international de gestion de la sécurité et les amendements au chapitre III de la convention SOLAS et aux recueils internationaux de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, de 1994 et 2000, concernant les exercices d'entrée dans un espace fermé et d'évacuation

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne.

p.j.: COM(2013) 212 final

Bruxelles, le 17.4.2013
COM(2013) 212 final

2013/0112 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à adopter au nom de l'Union européenne, à la 65^e session du Comité de la protection du milieu marin, sur les amendements aux modèles A et B des suppléments au certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures et les amendements au système d'évaluation de l'état du navire et, à la 92^e session du Comité de la sécurité maritime, sur les amendements au code international de gestion de la sécurité et les amendements au chapitre III de la convention SOLAS et aux recueils internationaux de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, de 1994 et 2000, concernant les exercices d'entrée dans un espace fermé et d'évacuation

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

La présente proposition de la Commission vise à arrêter la position de l'Union au sein de différents organes de l'OMI en ce qui concerne les points suivants:

- l'adoption d'amendements aux modèles A et B des suppléments au certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures;
- l'adoption d'amendements au système d'évaluation de l'état du navire [résolution MEPC 94(46)] (résultant de l'adoption du recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, de 2011);
- l'adoption d'amendements au code international de gestion de la sécurité;
- l'adoption d'amendements au chapitre III de la convention SOLAS et aux recueils internationaux de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, de 1994 et 2000;
- l'acceptation de ces amendements conformément aux dispositions respectives des conventions concernées.

1.1. **Modèles A et B des suppléments au certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures**

Ces suppléments au certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (certificat IOPP) doivent être conservés à bord du navire. Le modèle A concerne les navires autres que les pétroliers, auxquels est délivré le modèle B. L'amendement consiste à supprimer l'obligation d'indiquer dans les deux documents la capacité de l'incinérateur, laquelle était auparavant consignée en litres/heure (l/h) sur les deux formulaires. Or un document ultérieur, la résolution MEPC 187(59) a instauré, dans son annexe 2, une méthode de mesure différente (capacité en kW ou kcal/h). Aussi a-t-il été estimé que le recours aux deux mesures était source de confusion pour le relevé et les inspections. De plus, la première mesure était difficile à effectuer, alors que la seconde s'est révélée n'avoir aucune utilité pratique. Par conséquent, l'obligation de consigner la capacité de l'incinérateur doit être supprimée pour les deux documents.

Ces modifications figurent en annexe 13 du document MEPC 64/23/Add.1. Le paragraphe 7.32 du rapport de la 64^e session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC 64/23) indique que ces amendements seront adoptés à la 65^e session du MEPC.

1.2. **Système d'évaluation de l'état du navire [résolution MEPC 94(46)]: amendements résultant de l'adoption du recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, de 2011**

Le système d'évaluation de l'état du navire (CAS) définit le cadre applicable à une inspection poussée des navires anciens. Le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, ou programme renforcé d'inspections (PRI), précise comment procéder à cette inspection poussée. Comme le CAS repose sur le PRI, il y fait référence comme à un outil. L'amendement actuel consiste à modifier le CAS afin que celui-ci renvoie au dernier recueil de règles applicables au PRI (2011).

Ces modifications figurent en annexe 16 du document MEPC 64/23/Add.1. Le paragraphe 11.13 du rapport de la 64^e session du MEPC (MEPC 64/23) indique que ces amendements seront adoptés à la 65^e session du MEPC.

1.3. Code international de gestion de la sécurité

Le code international de gestion de la sécurité (code ISM) vise à garantir la sécurité en mer, à prévenir les lésions corporelles ou pertes en vies humaines et à empêcher les atteintes à l'environnement, en particulier marin, ainsi que les dommages matériels. Les amendements à adopter résultent de l'une des nombreuses propositions soumises avec succès par l'UE à l'OMI à ce sujet, en l'occurrence la STW 43/10¹. Les modifications porteront sur le code ISM même et ont été proposées par les 27 États membres et par la Commission européenne en vue d'accroître l'efficacité du code.

Les modifications du code sont notamment les suivantes:

partie A, section 6 (Ressources et personnel): ajout d'une disposition spécifique (nouveau paragraphe 6.2.1) précisant que la compagnie doit doter le navire des effectifs appropriés selon des procédures établies couvrant tous les aspects d'un déroulement sûr et efficace des opérations à bord;

partie A, section 12 (Vérification, examen et évaluation effectués par la compagnie): ajout d'une disposition spécifique (nouveau paragraphe 12.2) concernant la propriété de la compagnie, les tâches et les obligations imposées par le code et précisant que, lorsqu'une compagnie délègue certaines tâches imposées par le code, elle conserve toutefois une responsabilité globale et elle doit vérifier périodiquement si les entités auxquelles elle a délégué lesdites tâches agissent conformément au code ISM;

notes de bas de page: ajout d'une référence aux directives applicables du code.

Ces modifications figurent en annexe 22 du document MSC 91/22/Add.2. Le paragraphe 11.9 du rapport de la 91^e session du Comité de la sécurité maritime (MSC 91/22) indique que ces amendements seront adoptés à la 92^e session du MSC.

1.4. Amendements au chapitre III de la convention SOLAS et aux recueils internationaux de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, de 1994 et 2000, ainsi qu'au recueil de règles de sécurité applicables aux engins à portance dynamique, de 1978, concernant les exercices d'entrée dans un espace fermé et d'évacuation

Le chapitre III de la convention SOLAS est consacré aux engins et dispositifs de sauvetage. Les amendements en question concernent la règle 19 «Formation et exercices en vue d'une situation critique» et visent à limiter le nombre de décès dus aux espaces fermés en exigeant des membres d'équipage qui ont, entre autres responsabilités, celle d'entrer à l'intérieur des espaces fermés et de les évacuer, de participer à un exercice d'entrée dans un espace fermé et d'évacuation au moins tous les deux mois. Des amendements similaires doivent être apportés aux recueils internationaux de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse (recueils HSC) de 1994 et 2000 ainsi qu'au recueil de règles de sécurité applicables aux engins à portance dynamique (recueil DSC).

Les amendements concernant les recueils HSC de 1994 et 2000 figurent respectivement aux annexes 30 et 31 du document MSC 91/22/Add.2. Le

¹ STW 43/10. Pour une application plus efficace du code international de gestion de la sécurité.

paragraphe 13.7 du rapport de la 91^e session du MSC (MSC 91/22) indique que ces amendements seront adoptés à la 92^e session du MSC.

Les amendements concernant le recueil DSC figurent dans la proposition MSC 92/3/1 sur les amendements consécutifs aux recueils MODU de 1979, 1989 et 2009 et au recueil DSC, en date du 22 février 2013 et présentée par le secrétariat de l'OMI. L'annexe 4 de cette proposition contient un projet de résolution MSC 92 visant à modifier le recueil DSC. Le paragraphe 13.9 du rapport de la 91^e session du MSC (MSC 91/22) indique que cet amendement sera adopté à la 92^e session du MSC. En vertu de la résolution A.373(X), le recueil DSC peut être modifié par le MSC si besoin est. Il s'agit d'un amendement qui est apporté à la suite d'amendements similaires apportés dans les autres recueils concernés.

1.5. Adoption des amendements

1.5.1. Adoption des amendements aux modèles A et B des suppléments au certificat IOPP et au CAS

Ces amendements ont été approuvés à la 64^e session du MEPC, qui s'est tenue du 1^{er} au 5 octobre 2012, et doivent être présentés pour adoption à la 65^e session dudit comité, qui se tiendra du 13 au 17 mai 2013.

1.5.2. Adoption des amendements au code ISM, au chapitre III de la convention SOLAS, aux recueils HSC de 1994 et 2000 ainsi qu'au recueil DSC

Les amendements au chapitre III de la convention SOLAS et aux recueils HSC de 1994 et 2000 ont été approuvés à la 91^e session du MSC, qui s'est tenue du 26 au 30 novembre 2012, et doivent être présentés pour adoption à la 92^e session dudit comité, qui se tiendra du 12 au 20 juin 2013.

Les amendements consécutifs au code DSC ont été consignés à la 91^e session du MSC, qui s'est tenue du 26 au 30 novembre 2012, et ont été intégrés à un projet de résolution MSC figurant en annexe 4 de la proposition MSC 92/3/1 du secrétariat de l'OMI, laquelle doit être présentée pour adoption à la 92^e session dudit comité, qui se tiendra du 12 au 20 juin 2013.

Acceptation et entrée en vigueur

Une fois approuvés et adoptés par le comité de l'OMI compétent, les amendements seront soumis aux parties contractantes respectives afin que celles-ci donnent leur consentement à être liées par lesdits amendements.

1.6. Législation de l'UE concernée

1.6.1. Modèles A et B des suppléments au certificat IOPP

La directive 2009/16/CE² relative au contrôle par l'État du port vise à contribuer à une diminution radicale des transports maritimes inférieurs aux normes dans les eaux relevant de la juridiction des États membres a) en faisant respecter la législation internationale et la législation de l'UE concernée régissant la sécurité maritime, la sûreté maritime, la protection du milieu marin et les conditions de vie et de travail à bord des navires; b) en établissant des critères communs de contrôle des navires par l'État du port; et c) en instaurant un système de contrôle par l'État du port reposant sur les inspections effectuées dans l'UE et dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris.

² JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

Les amendements à ces modèles auront un impact sur les exigences en matière d'inspection ou d'inspection plus détaillée, énoncées à l'article 13, paragraphe 1, de la directive 2009/16/CE, et en particulier au point a), en vertu duquel:

«1. Lors de chaque inspection initiale d'un navire, l'autorité compétente veille à ce que l'inspecteur procède au moins aux opérations suivantes:

a) contrôler les certificats et documents énumérés à l'annexe IV qui doivent se trouver à bord conformément au droit communautaire en matière maritime et aux conventions relatives à la sécurité et à la sûreté;».

Ce certificat est indiqué au point 7 de l'annexe IV de la directive.

Les amendements auront pour effet de modifier les exigences prévues par les documents que les inspecteurs du contrôle par l'État du port sont tenus de contrôler conformément à l'article 13, paragraphe 1, de la directive 2009/16/CE. Les procédures de contrôle des navires visées à l'annexe VI de la directive sous la rubrique «Annexe 1 "Directives pour les inspecteurs du contrôle par l'État du port" du mémorandum d'entente de Paris» devront aussi être modifiées en conséquence.

1.6.2. CAS [résolution MEPC 94(46)]: amendements résultant de l'adoption du recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, de 2011

Le règlement (UE) n° 530/2012³ relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque vise à établir un plan d'introduction accélérée pour l'application aux pétroliers à simple coque des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes de MARPOL 73/78, définie à l'article 3 du règlement, et à interdire le transport à destination ou au départ de ports des États membres de produits pétroliers lourds dans des pétroliers à simple coque.

Ce règlement impose d'appliquer le CAS de l'OMI aux pétroliers à simple coque de plus de 15 ans. L'article 5 prévoit que ces pétroliers doivent satisfaire au CAS, lequel est ensuite défini à l'article 6 comme le système d'évaluation de l'état du navire adopté par la résolution MEPC 94(46) du 27 avril 2001, modifiée par la résolution MEPC 99(48) du 11 octobre 2002 et par la résolution MEPC 112(50) du 4 décembre 2003. Même si ces amendements ne sont pas cités dans la définition du CAS donnée à l'article 6 du règlement, ils produiront un effet juridique et le règlement devrait être actualisé afin de tenir compte des nouvelles évolutions au niveau international.

1.6.3. Code ISM

Le règlement (CE) n° 336/2006⁴ relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté et abrogeant le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil vise à améliorer la gestion de la sécurité, la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution par les navires. À cet effet, il assure le respect du code ISM par les compagnies exploitant ces navires, par:

a) l'instauration, la mise en œuvre et l'entretien adéquat par les compagnies de systèmes de gestion de la sécurité à bord et à terre; et

b) le contrôle de ces systèmes par les administrations de l'État du pavillon et de l'État du port.

³ JO L 172 du 30.6.2012, p. 3.

⁴ JO L 64 du 4.3.2006, p. 1.

Le règlement (CE) n° 336/2006⁵ constituait la base de la proposition modifiant le code ISM et sera donc affecté par ces amendements.

Le code ISM, bien que repris à l'annexe I du règlement, est défini à l'article 2, paragraphe 1, comme étant le code «dans sa version actualisée». L'article 5 exige des navires entrant dans le champ d'application du règlement en vertu de l'article 3, paragraphe 1, qu'ils se conforment aux prescriptions de la partie A du code ISM. Aussi les modifications à adopter à la 92^e session du MSC produiront-elles un effet juridique direct sur le règlement.

1.6.4. Amendements au chapitre III de la convention SOLAS, aux recueils HSC de 1994 et 2000 et au recueil DSC concernant les exercices d'entrée dans un espace fermé et d'évacuation

La directive 2009/45/CE⁶ établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, modifiée par la directive 2010/65/CE, vise à instaurer un niveau uniforme de sécurité des personnes et des biens à bord des navires à passagers et des engins à passagers à grande vitesse, existants ou nouveaux, lorsque ces navires et engins effectuent des voyages nationaux, et à définir des procédures de négociation au niveau international en vue d'harmoniser les règles applicables aux navires à passagers qui effectuent des voyages internationaux.

L'article 6, paragraphe 4, de la directive dispose expressément que les recueils HSC de 1994 et 2000 s'appliquent aux engins à passagers à grande vitesse nationaux. Pour les engins anciens auxquels les recueils HSC ne s'appliquent pas, la directive prévoit que c'est le recueil DSC antérieur qui est applicable [article 6, paragraphe 4, point a), iii)].

Par conséquent, concernant les deux recueils HSC, l'introduction de nouveaux amendements au chapitre 18 (Prescriptions relatives à l'exploitation) et, dans le cas du recueil DSC, les amendements équivalents au chapitre 17 (Prescriptions relatives à l'exploitation) produiront un effet juridique direct sur la législation de l'UE.

1.7. Compétence de l'UE

Vu la législation de l'UE concernée ci-dessus, la Commission estime que l'adoption des amendements:

- (1) aux modèles A et B des suppléments au certificat IOPP;
- (2) au CAS [résolution MEPC 94(46)] (amendements résultant de l'adoption du recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, de 2011);
- (3) au code ISM; et
- (4) au chapitre III de la convention SOLAS, aux recueils HSC de 1994 et 2000 et au recueil DSC concernant les exercices d'entrée dans un espace fermé et d'évacuation

relève de la compétence exclusive de l'UE, que l'Union a acquise conformément à l'article 3, paragraphe 2, du TFUE, dans la mesure où l'adoption des instruments internationaux en question est susceptible d'affecter des règles communes ou d'en altérer la portée. À cet égard:

⁵ JO L 64 du 4.3.2006, p. 1.

⁶ JO L 163 du 25.6.2009, p. 1.

- (1) l'amendement aux modèles A et B des suppléments au certificat IOPP aura une incidence directe sur la directive 2009/16/CE car il a pour effet de modifier les exigences prévues par les documents que les inspecteurs du contrôle par l'État du port sont tenus de contrôler conformément à l'article 13, paragraphe 1, de ladite directive;
- (2) l'amendement au CAS [résolution MEPC 94(46)] anticipe et prédéfinit toute mise à jour future du système, lequel est applicable en vertu des articles 5 et 6 du règlement (UE) n° 530/2012, afin de tenir compte des dernières évolutions dans les procédures du PRI;
- (3) les amendements au code ISM auront un effet direct sur la forme du code, lequel est mis en œuvre par le règlement (CE) n° 336/2006; et
- (4) les amendements au chapitre III de la convention SOLAS, aux recueils HSC de 1994 et 2000 ainsi qu'au recueil DSC auront un effet direct sur la directive 2009/45/CE.

Conformément à un corpus jurisprudentiel bien établi, même si l'Union n'est pas membre de l'OMI, il est interdit aux États membres de prendre des engagements susceptibles d'affecter des règles de l'UE arrêtées pour atteindre les buts des traités, à moins qu'ils ne soient autorisés à le faire par une décision du Conseil, sur proposition de la Commission. La nécessité d'obtenir une autorisation vaut donc pour tout engagement, indépendamment de l'objet des instruments internationaux concernés.

1.8. Conclusion

La Commission fait donc une proposition de décision du Conseil relative à la position à adopter au nom de l'Union européenne concernant les questions, visées au paragraphe 1.7 ci-dessus, qui doivent être adoptées à la 65^e session du MEPC et à la 92^e session du MSC respectivement.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à adopter au nom de l'Union européenne, à la 65^e session du Comité de la protection du milieu marin, sur les amendements aux modèles A et B des suppléments au certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures et les amendements au système d'évaluation de l'état du navire et, à la 92^e session du Comité de la sécurité maritime, sur les amendements au code international de gestion de la sécurité et les amendements au chapitre III de la convention SOLAS et aux recueils internationaux de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, de 1994 et 2000, concernant les exercices d'entrée dans un espace fermé et d'évacuation

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) L'action de l'Union européenne dans le secteur du transport maritime devrait viser à améliorer la sécurité en mer.
- (2) Déjà approuvés par le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI à sa 64^e session (MEPC 64, octobre 2012), les amendements aux modèles A et B des suppléments au certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures et au système d'évaluation de l'état du navire [résolution MEPC 94(46)] (résultant de l'adoption du recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, de 2011) doivent être adoptés par le MEPC de l'OMI à sa 65^e session, qui se tiendra du 13 au 17 mai 2013.
- (3) Déjà approuvés par le Comité de la sécurité maritime (MSC) de l'OMI à sa 91^e session, les amendements au code international de gestion de la sécurité et les amendements au chapitre III de la convention SOLAS, aux recueils internationaux de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, de 1994 et 2000, et au recueil de règles de sécurité applicables aux engins à portance dynamique doivent être adoptés par le MSC de l'OMI à sa 92^e session, qui se tiendra en juin 2013.
- (4) Une fois adoptés, les amendements aux conventions susmentionnées seront soumis par le secrétariat général de l'OMI aux parties contractantes respectives afin que celles-ci donnent leur consentement à être liées par lesdits amendements.
- (5) Les amendements aux modèles A et B des suppléments au certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (certificat IOPP) supprimeront l'obligation d'indiquer la capacité de l'incinérateur. Le certificat IOPP est indiqué au

point 7 de l'annexe IV de la directive 2009/16/CE⁷ relative au contrôle par l'État du port, comme un document que les inspecteurs du contrôle par l'État du port, dans chaque État membre, sont tenus de contrôler conformément à l'article 13, paragraphe 1, de la directive.

- (6) Les amendements au système d'évaluation de l'état du navire (CAS) pour les pétroliers à simple coque modifieront le CAS afin que celui-ci renvoie au dernier (2011) programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, ou programme renforcé d'inspections (PRI). Le règlement (UE) n° 530/2012⁸ relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque impose, en vertu de ses articles 5 et 6, d'appliquer le CAS.
- (7) Les amendements au code international de gestion de la sécurité (code ISM) apporteront des précisions particulières concernant la dotation appropriée en effectifs et la responsabilité relative aux tâches déléguées en matière de gestion de la sécurité, et ajouteront les notes de bas de page correspondantes. Le code ISM, bien que repris à l'annexe I du règlement (CE) n° 336/2006⁹ relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté et abrogeant le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil, est défini à l'article 2, paragraphe 1, comme étant le code «dans sa version actualisée». L'article 5 exige des navires couverts par ce règlement de se conformer aux prescriptions de la partie A du code ISM. Aussi les modifications à adopter à la 92^e session du MSC produiront-elles un effet juridique direct sur le règlement.
- (8) Les amendements au chapitre III de la convention SOLAS et, plus particulièrement, aux recueils internationaux de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse (recueils HSC) de 1994 et 2000 ainsi qu'au recueil de règles de sécurité applicables aux engins à portance dynamique (recueil DSC) instaureront, à la règle 19 de la convention SOLAS, au chapitre 18 des recueils HSC et au chapitre 17 du recueil DSC, une obligation de formation au sauvetage pour les membres d'équipage chargés de travailler à l'intérieur d'espaces fermés. La directive 2009/45/CE¹⁰ établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, modifiée par la directive 2010/65/CE, dispose expressément que les recueils HSC de 1994 et 2000 s'appliquent aux engins à passagers à grande vitesse nationaux. Pour les engins anciens auxquels les recueils HSC ne s'appliquent pas, la directive prévoit que c'est le recueil DSC antérieur qui est applicable.
- (9) Les amendements susmentionnés, qui doivent être adoptés à la 65^e session du MEPC et à la 92^e session du MSC, peuvent être considérés comme des évolutions positives et devraient donc bénéficier du soutien de l'Union.
- (10) L'Union européenne n'est ni membre de l'OMI ni partie aux conventions susmentionnées. Par conséquent, il convient que le Conseil autorise les États membres à exprimer la position de l'Union au sein desdits comité de l'OMI et à donner leur consentement à être liés par lesdits amendements.

⁷ JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

⁸ JO L 172 du 30.6.2012, p. 3.

⁹ JO L 64 du 4.3.2006, p. 1.

¹⁰ JO L 163 du 25.6.2009, p. 1.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. La position de l'Union à la 65^e session du Comité de la protection du milieu marin de l'OMI est favorable à l'adoption des amendements aux modèles A et B des suppléments au certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures et des amendements au système d'évaluation de l'état du navire [résolution MEPC 94(46)], tels qu'approuvés par ledit comité à sa 64^e session, figurant aux annexes 13 et 16 du document MEPC 64/23/Add.1 de l'OMI.
2. La position de l'Union à la 92^e session du Comité de la sécurité maritime de l'OMI est favorable à l'adoption des amendements au code ISM et à ses directives correspondantes ainsi qu'à l'ajout d'une nouvelle exigence de formation à l'évacuation des espaces fermés au chapitre III de la convention SOLAS de 1974, aux recueils internationaux de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 et 2000 et au recueil de règles de sécurité applicables aux engins à portance dynamique, tels qu'approuvés par le comité à sa 91^e session, figurant respectivement aux annexes 22, 30 et 31 du document MSC 91/22/Add.2 et à l'annexe 4 du document MSC 92/3/1 de l'OMI.
3. La position de l'Union exposée aux paragraphes 1 et 2 du présent article est exprimée par les États membres, qui sont membres de l'OMI, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.
4. Les modifications formelles et mineures apportées à cette position peuvent être convenues sans qu'il soit nécessaire de modifier la position.

Article 2

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

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*