COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 30.7.2025
COM(2025) 431 final

2025/0242 (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 deuxième session extraordinaire du comité de la protection du milieu marin, en ce qui concerne l'adoption d'amendements à la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL)**

# EXPOSÉ DES MOTIFS

## 1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne la décision établissant la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la deuxième session extraordinaire du comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'Organisation maritime internationale (MEPC/ES.2), qui aura lieu du 14 au 17 octobre 2025.

Au cours de cette session, il est prévu que le MEPC adopte des amendements à l'annexe VI de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL).

## 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.

La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL) est une convention de l'OMI qui a été conclue en 1973 et est entrée en vigueur le 2 octobre 1983. Tous les États membres sont parties à MARPOL et 25 États membres sont également parties à l'annexe VI[1], qui est entrée en vigueur le 18 mai 2005. L'Union n'est pas partie à la convention MARPOL.

### 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.

Seuls les États peuvent adhérer à 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. Sur la base de cette résolution de l'OMI et d'autres dispositions prises depuis 1974, la Commission européenne participe en qualité d'observateur à toutes les réunions des comités et sous-comités de l'OMI.

[1] L'Autriche et la Hongrie n'ont pas encore ratifié l'annexe VI de MARPOL.

Le comité de la protection du milieu marin de l'OMI se compose de tous les membres de l'OMI et se réunit au moins une fois par an. Il examine les questions environnementales qui relèvent de la compétence de l'Organisation en ce qui concerne la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution et sont régies par la convention MARPOL, notamment le pétrole, les produits chimiques en vrac, les eaux usées, les ordures et les émissions dans l'atmosphère provenant des navires, y compris les polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre. Parmi les autres questions abordées figurent la gestion des eaux de ballast, les systèmes antisalissure, le recyclage des navires, la préparation et la lutte contre la pollution, et l'identification de zones spéciales et des zones maritimes particulièrement sensibles.

Conformément à l'article 38, point a), de la convention portant création de l'OMI, le comité de la protection du milieu marin 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 protection du milieu marin et de ses organes subsidiaires sont adoptées à la majorité de leurs membres.

Lors de la MEPC/ES.2 seront adoptés les amendements qu'il est proposé d'apporter à la convention MARPOL conformément à l'article 16, paragraphe 2, points b), c) et d), de la convention. Ces dispositions prévoient que:

b) tout amendement proposé et diffusé comme indiqué ci-dessus est soumis par l'Organisation à un organe compétent pour examen;

c) les parties à la convention, qu'elles soient ou non membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux travaux de l'organe compétent;

d) les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des seules parties à la convention, présentes et votantes.

Conformément à l'article 16, paragraphe 2, point f), un amendement est réputé avoir été accepté dans les conditions suivantes:

ii) un amendement à une annexe de la convention est réputé avoir été accepté conformément à la procédure définie au point f) iii), à moins que, au moment de son adoption, l'organe compétent ne décide que l'amendement est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des parties, dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce. Néanmoins, à tout moment avant l'entrée en vigueur d'un amendement à une annexe de la convention, une partie peut notifier au secrétaire général de l'Organisation que l'amendement n'entrera en vigueur à son égard qu'après avoir été expressément approuvé par elle. Le secrétaire général porte la notification et la date de sa réception à la connaissance des parties;

iii) un amendement à un appendice d'une annexe de la convention est réputé avoir été accepté à l'issue d'une période qui est déterminée par l'organe compétent au moment de son adoption, laquelle période ne peut être inférieure à dix mois, sauf si, au cours de cette période, une objection est communiquée à l'Organisation par au moins un tiers des parties ou par les parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, quelle que soit celle des deux conditions qui est remplie;

Sur la base des dispositions ci-après de l'article 16, paragraphe 2, point g), l'amendement entre en vigueur dans les conditions suivantes:

i) dans le cas d'un amendement à un article de la convention, au protocole II, au protocole I ou à une annexe de la convention qui ne relève pas de la procédure visée au point f) iii), l'amendement accepté conformément aux dispositions qui précèdent entre en vigueur six mois après la date de son acceptation à l'égard des parties qui ont déclaré l'avoir accepté;

ii) dans le cas d'un amendement au protocole I, à un appendice d'une annexe ou à une annexe de la convention qui relève de la procédure visée au point f) iii), l'amendement réputé avoir été accepté conformément aux conditions qui précèdent entre en vigueur six mois après son acceptation pour toutes les parties, à l'exception de celles qui, avant cette date, ont fait une déclaration selon laquelle elles ne l'acceptent pas ou une déclaration au titre du point f) ii), selon laquelle leur approbation expresse est nécessaire.

### 2.3. Le projet d'acte du comité de la protection du milieu marin de l'OMI

Du 14 au 17 octobre 2025, lors de sa deuxième session extraordinaire, le MEPC doit adopter des amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL concernant:

la désignation de l'Atlantique du Nord-Est en tant que nouvelle zone de contrôle des émissions (ZCE) (règles 13 et 14 et appendice VII de l'annexe VI de la convention MARPOL);

l'accessibilité de la base de données de l'OMI relative à la consommation de fuel-oil des navires (DCS - système de collecte de données - de l'OMI) et l'introduction de la clause de réexamen de la mesure de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) à court terme (règles 20, 25, 27 et 28); et

le cadre «zéro net» de l'OMI (nouveau chapitre 5).

## 3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION LORS DE LA SESSION EXTRAORDINAIRE DU COMITE DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN

### 3.1. Amendements aux règles 13 et 14 ainsi qu'à l'appendice VII de l'annexe VI de la convention MARPOL

Les États membres de l'UE et la Commission européenne, ainsi que le Royaume-Uni, l'Islande, le Danemark (Groenland) et les Îles Féroé, ont présenté à la MEPC 83 un document proposant de désigner l'Atlantique du Nord-Est comme zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre, de particules et d'oxydes d'azote, conformément à l'annexe VI de la convention MARPOL. La Commission a participé activement aux travaux préparatoires avec les États riverains sous la coordination de la délégation portugaise.

Le groupe technique pour la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPV) et des zones spéciales a établi que la ZCE proposée satisfaisait aux critères énoncés à l'annexe VI, appendice III, section 3, de la convention MARPOL. Lors de sa 83$^{e}$ session, et après avoir pris acte des conclusions du groupe technique, le MEPC a approuvé la désignation d'une ZCE pour le $SO_x$, les particules et le $No_x$ dans l'Atlantique du Nord-Est, en vue de son adoption lors de la session extraordinaire du MEPC en octobre 2025 (MEPC/ES.2). Ces amendements ont été diffusés au moyen de la lettre circulaire de l'OMI nº 5005 du 11 avril 2025.

Il convient que l'Union soutienne la proposition figurant dans le projet révisé d'amendements visant à désigner l'Atlantique du Nord-Est comme zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre, de particules et d'oxydes d'azote, conformément à l'annexe VI de la convention MARPOL, car elle contribuera à la prévention, à la réduction et au contrôle des émissions de

$NO_x$, de $SO_x$ et de particules provenant des navires et permettra d'obtenir des effets positifs pour la santé et l'environnement, tout en veillant à ce que l'incidence économique sur le secteur maritime reste gérable.

### 3.2. Amendements aux règles 20, 25, 27 et 28 de l'annexe VI de la convention MARPOL

Lors de sa 82e session, le MEPC a créé le groupe de correspondance sur le réexamen de la mesure de réduction des GES à court terme, coordonné conjointement par le Brésil, le Japon et la Commission européenne.

Lors de sa première réunion, le groupe de travail intersessions consacré à la pollution atmosphérique et à l'efficacité énergétique (ISWG-APEE 1) a examiné, entre autres sujets, l'accessibilité de la base de données de l'OMI relative à la consommation de fuel-oil des navires à des fins d'analyse et la clause de réexamen de la mesure de réduction des GES à court terme.

En ce qui concerne l'accessibilité des données figurant dans le DCS de l'OMI, le groupe ISWG-APEE 1 a examiné le rapport du groupe de correspondance, qui avait accepté d'améliorer l'accessibilité des données recueillies dans le DCS de l'OMI lors de la phase 1. Après examen, le groupe a élaboré des projets d'amendements à la règle 27 de l'annexe VI de la convention MARPOL.

Lors de sa 83e réunion, le MEPC a chargé, entre autres, le groupe de travail APEE de finaliser les projets d'amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL et les lignes directrices associées concernant l'accessibilité du DCS de l'OMI.

Ayant noté que le groupe de travail avait examiné de manière plus approfondie les projets d'amendements à la règle 27 de l'annexe VI de la convention MARPOL et aux lignes directrices associées concernant l'accessibilité du DCS de l'OMI élaborés par le groupe ISWG-APEE 1, la MEPC 83 a approuvé les projets d'amendements à la règle 27 de l'annexe VI de la convention MARPOL sur l'accessibilité du DCS de l'OMI, en vue de leur adoption lors de la session extraordinaire du MEPC en octobre 2025 (MEPC/ES.2). Ces amendements ont été diffusés par le secrétariat de l'OMI au moyen de la lettre circulaire de l'OMI nº 5005 du 11 avril 2025.

L'Union européenne a présenté une proposition sur le sujet (ISWG-GHG 13/7), demandant de modifier le DCS en ce qui concerne la granularité des données, les données supplémentaires et l'accessibilité. Les projets d'amendements sont cohérents avec le ISWG-GHG 13/7 en ce qui concerne l'amélioration de l'accessibilité.

Lors des réunions ISWG-APEE 1 et MEPC 83, la position de l'Union a été de soutenir les projets d'amendements à la règle 27.

Il convient que l'Union soutienne ces amendements, car ils amélioreront encore l'accessibilité des données DCS de l'OMI afin de garantir la mise en œuvre rigoureuse du cadre pour le CII et d'en faciliter le réexamen.

En ce qui concerne les clauses relatives au réexamen de la mesure à court terme, l'ISWG-APEE 1 a élaboré des projets d'amendements aux règles 20, 25 et 28 de l'annexe VI de la convention MARPOL, en se basant sur l'annexe du document MEPC 83/6/11, préparé par le groupe de correspondance sur une mise à jour de la référence à la stratégie de l'OMI et sur la révision de la mesure de réduction des émissions de GES à court terme.

Lors de sa 83e réunion, le MEPC a approuvé les projets d'amendements aux règles 20, 25 et 28 de l'annexe VI de la convention MARPOL en vue de leur adoption lors d'une session

extraordinaire du MEPC en octobre 2025 (MEPC/ES.2). Ces amendements ont été diffusés par le secrétariat de l'OMI au moyen de la lettre circulaire de l'OMI nº 5005 du 11 avril 2025.

Lors des réunions ISWG-APEE 1 et MEPC 83, la position de l'Union a été de soutenir les projets d'amendements tels que présentés dans le document MEPC 83/6/11.

Il convient que l'Union soutienne ces amendements, car ils découlent de l'adoption de la stratégie de l'OMI de 2023 en matière de GES et de la finalisation du réexamen des mesures à court terme par l'OMI et permettent de poursuivre le réexamen de ces règles.

### 3.3. Ajout du nouveau chapitre 5 à l'annexe VI de la convention MARPOL

Lors de la 76e session du MEPC en 2021, le comité a approuvé un plan de travail pour les mesures à moyen et à long terme. Au cours des discussions qui ont eu lieu lors des sessions ultérieures du MEPC et de l'ISWG-GES, les divergences de vues des délégués se sont progressivement rapprochées sur des aspects importants tels que le calendrier à mettre en place pour amener le secteur du transport maritime international à un niveau zéro d'émission de GES, l'inclusion éventuelle des émissions en amont provenant de la production et de la distribution de combustibles, la nature (économique ou technique) des mesures et le nombre et la combinaison possible de mesures nécessaires pour atteindre un objectif global.

Lors de la MEPC 80, le comité a accepté de lancer la phase III du plan de travail sur l'élaboration de mesures à moyen terme, en vue de son approbation lors de la MEPC 83 (printemps 2025). Il a été convenu qu'il serait adopté lors d'une session extraordinaire du MEPC (six mois après la MEPC 83 – automne 2025) pour entrer en vigueur 16 mois après son adoption (2027).

L'ISWG-GHG 16, qui s'est tenue avant la MEPC 81, a examiné les moyens d'élaborer l'ensemble de mesures à moyen terme envisageables pour atteindre les objectifs de la stratégie de l'OMI de 2023 en matière de GES. Le groupe ISWG-GHG 17 a poursuivi l'élaboration de l'ensemble de mesures à moyen terme envisageables et, en particulier, a accepté d'utiliser les éventuels projets d'amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL sur le cadre «zéro net» comme base pour un examen plus approfondi. La MEPC 82 a pris note de ces progrès.

Au cours de l'ISWG-GHG 18, de nouvelles discussions ont eu lieu sur la manière de développer l'ensemble des mesures à moyen terme envisageables pour atteindre les objectifs de la stratégie de l'OMI de 2023 en matière de GES, en poursuivant l'élaboration des projets d'amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL sur le cadre «zéro net» de l'OMI. Malgré une volonté de parvenir à un consensus, plusieurs questions restent en suspens et il subsiste un profond désaccord en ce qui concerne l'élément économique. La majorité des délégations, y compris l'Union, ont plaidé en faveur d'un mécanisme de tarification, tandis que d'autres ont plaidé en faveur d'un mécanisme économique flexible axé sur les niveaux d'intensité d'émission de GES des combustibles. Pendant et immédiatement après l'ISWG-GHG 18, les parties à l'OMI ont présenté deux propositions distinctes pour réconcilier les points de vue.

L'ISWG-GHG 19 a continué les travaux sur l'élaboration d'un cadre «zéro net» de l'OMI, qui se sont poursuivis au cours de la MEPC 83 au sein du groupe de travail sur la réduction des émissions de GES des navires. À l'issue de discussions approfondies, le groupe de travail a finalisé et approuvé les projets d'amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL sur le cadre «zéro net» de l'OMI.

Au cours de l'examen des rapports de l'ISWG-GHG 19 et du groupe de travail sur la réduction des émissions de GES des navires, une partie à la convention a demandé un vote par appel nominal en ce qui concerne l'approbation des projets d'amendements à l'annexe VI de

la convention MARPOL sur le cadre «zéro net» de l'OMI. Le vote par appel nominal a donné lieu à 63 votes pour, 16 votes contre et environ 25 abstentions.

Ainsi, lors de sa 83e session, le MEPC a approuvé les projets d'amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne le cadre «zéro net» de l'OMI en vue de leur soumission pour adoption lors d'une session extraordinaire du MEPC en octobre 2025 (MEPC/ES.2). Ces amendements ont été diffusés au moyen de la lettre circulaire de l'OMI nº 5005 du 11 avril 2025.

L'Union a appuyé et présenté divers documents proposant l'élaboration d'une norme de réduction des gaz à effet de serre des combustibles et une tarification des GES. L'Union a joué un rôle majeur dans les négociations au cours des différentes sessions du MEPC et lors de l'ISWG-GES en vue de l'élaboration du cadre «zéro net». Le cadre «zéro net» de l'OMI prévoit une nouvelle norme mondiale relative aux combustibles pour les navires et un mécanisme mondial de tarification des émissions de gaz à effet de serre.

L'Union devrait soutenir le nouveau chapitre 5 car il contient des dispositions visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant du transport maritime international afin de parvenir à un niveau zéro d'émission nette de gaz à effet de serre (GES) d'ici à 2050. Il constituera également une base solide pour la transition énergétique nécessaire du transport maritime. Il vise à atteindre les objectifs fixés dans la stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires, à accélérer l'introduction de combustibles, de technologies et de sources d'énergie à émissions nulles et quasi nulles de GES, et à soutenir une transition juste et équitable.

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

### 4.1. Législation applicable de l'UE

#### *4.1.1. Amendements aux règles 13 et 14 ainsi qu'à l'appendice VII de l'annexe VI de la convention MARPOL*

La directive (UE) 2016/802 vise à réduire les émissions de dioxyde de soufre provenant de certains combustibles liquides[2]. Elle vise à prévenir et à maîtriser la pollution atmosphérique due aux émissions nocives résultant de la combustion de combustibles liquides à teneur élevée en soufre, qui nuisent à la santé humaine et à l'environnement et contribuent aux dépôts acides. Les articles 6 et 13 ainsi que l'annexe I font référence aux règles de l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne la teneur maximale en soufre des combustibles marins et les émissions de $SO_x$ des navires dans les eaux de l'UE.

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

[2] JO L 132 du 21.5.2016, p. 58.
[3] JO L 164 du 25.6.2008, p. 19.

de fond. La réduction des apports d'azote dus au transport maritime qui découlera de l'application des exigences de niveau III après la désignation de l'Atlantique du Nord-Est 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 ambiant[4] (révisée en 2024) fixe, entre autres, des valeurs limites pour le $NO_2$ afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets néfastes de la pollution atmosphérique sur la santé humaine et/ou l'environnement. 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 Euro[5]) et aux engins mobiles non routiers (bateaux de navigation intérieure et locomotives avec la directive relative aux engins mobiles non routiers[6]).

Par conséquent, les amendements aux règles 13 et 14 ainsi qu'à l'appendice VII de l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne l'adoption d'une zone de contrôle des émissions ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la directive (UE) 2016/802. En effet, la création d'une zone de contrôle des émissions dans des États membres de l'Union aurait une incidence sur l'application de ladite directive, étant donné que son article 6, son article 13 et son annexe I renvoient aux règles de l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne la teneur maximale en soufre des combustibles marins et les émissions de $SO_x$ des navires dans les eaux de l'UE.

*4.1.2. Amendements aux règles 20, 25, 27 et 28 de l'annexe VI de la convention MARPOL*

Le règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime[7] (règlement MRV de l'UE) établit le cadre juridique pour la mise en place d'un système européen de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de GES. Ce règlement vise à fournir des données fiables et vérifiables sur les émissions de GES ainsi que des indicateurs d'efficacité énergétique, à informer les décideurs politiques et à stimuler l'adoption par le marché de technologies et de comportements économes en énergie. Pour ce faire, il vise à supprimer les entraves commerciales telles que le manque d'informations. Il est entré en vigueur le 1er juillet 2015. L'amélioration de l'accessibilité pour le grand public de la base de données de l'OMI relative à la consommation de fuel-oil des navires (DCS de l'OMI) et l'introduction de la clause de réexamen de la mesure de réduction des GES à court terme visent à réduire l'intensité de carbone du transport maritime international d'une manière compatible avec le niveau d'ambition fixé dans la stratégie de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires. L'amélioration de la cohérence/de la qualité des données

4 JO L 152 du 11.6.2008, p. 1.

5 Règlement (CE) nº 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) et règlement (CE) nº 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 (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1).

6 JO L 59 du 27.2.1998, p. 1.

7 JO L 123 du 19.5.2015, p. 55.

transmises au DCS de l'OMI et l'élargissement de l'accès du grand public aux données ont des répercussions sur la collecte et la déclaration des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires, et pourraient donc avoir une incidence sur la surveillance, la vérification et la déclaration des émissions de GES imputables au transport maritime au titre du règlement MRV de l'UE.

La loi européenne sur le climat[8] fixe un objectif contraignant au niveau de l'Union en matière de climat (par rapport aux niveaux enregistrés en 1990) consistant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre (émissions résiduelles après déduction des absorptions) d'au moins 55 % d'ici à 2030 et de 90 % d'ici à 2040 (proposition de la Commission). Elle prévoit en outre d'atteindre la neutralité climatique à l'horizon 2050 et fixe un objectif ambitieux consistant à obtenir un solde négatif d'émissions nettes après cette date.

Sur la base des propositions formulées par la Commission dans le paquet «*Ajustement à l'objectif 55*» en vue de réduire les émissions de GES, les législateurs de l'Union ont adopté les actes juridiques suivants, visant spécifiquement les émissions de GES imputables au secteur du transport maritime:

- la révision de la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union[9] par la directive (UE) 2023/959[10], afin d'étendre le système d'échange de quotas d'émission de l'UE au secteur du transport maritime à compter du 1er janvier 2024 (ainsi que les modifications nécessaires apportées au règlement MRV de l'UE[11] afin de réviser les règles en matière de surveillance et de déclaration, y compris par la révision des actes d'exécution et des actes délégués pertinents);
- le règlement (UE) 2023/1805, qui porte sur l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le secteur maritime[12] (règlement FuelEU Maritime) et impose aux navires faisant escale dans les ports de l'UE d'utiliser ces carburants à compter du 1er janvier 2025.

Le respect des nouvelles obligations découlant de l'extension du système d'échange de quotas d'émission de l'UE au transport maritime et du règlement FuelEU Maritime s'appuiera sur le système de surveillance, de déclaration et de vérification établi par le règlement MRV de l'UE.

Ces actes de l'UE sont à leur tour étroitement liés aux mesures de l'OMI relatives aux GES, telles que le système de collecte de données de l'OMI, l'indice d'efficacité énergétique des navires (EEXI) et l'indicateur d'intensité de carbone (CII), qui ont pour objectif de recueillir

---

8 Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) nº 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

9 Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

10 Directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union (JO L 130 du 16.5.2023, p. 134).

11 Règlement (UE) 2023/957 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires (JO L 130 du 16.5.2023, p. 105).

12 JO L 234 du 22.9.2023, p. 48.

et de publier pour chacun des navires des informations sur la consommation de combustible et sur l'efficacité énergétique technique et opérationnelle.

Toute mesure de l'OMI en matière de GES qui nécessitera la surveillance, la vérification et la déclaration des émissions de GES imputables au transport maritime pourra avoir une incidence sur le règlement MRV de l'UE ainsi que sur la directive établissant le système d'échange de quotas d'émission de l'UE et sur le règlement FuelEU Maritime.

Par conséquent, les amendements aux règles 20, 25, 27 et 28 de l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne l'accessibilité de la base de données de l'OMI relative à la consommation de fuel-oil des navires (DCS de l'OMI) et l'introduction de la clause de réexamen de la mesure de réduction des GES à court terme ont vocation à influencer de manière déterminante les exigences applicables au titre du règlement (UE) 2015/757, du règlement (UE) 2023/1805 et de la directive (UE) 2023/959.

*4.1.3. Ajout du nouveau chapitre 5 à l'annexe VI de la convention MARPOL*

Le règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE[13] (règlement MRV) établit le cadre juridique pour un système de l'UE de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de GES et de l'efficacité énergétique du transport maritime. Le règlement vise à fournir des données fiables et vérifiables sur les émissions de GES, à informer les décideurs politiques et à stimuler l'adoption par le marché de technologies et de comportements économes en énergie. Pour ce faire, il vise à supprimer les entraves commerciales telles que le manque d'informations.

La loi européenne sur le climat[14] fixe un objectif contraignant au niveau de l'Union en matière de climat (par rapport aux niveaux enregistrés en 1990) consistant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre (émissions résiduelles après déduction des absorptions) d'au moins 55 % d'ici à 2030 et de 90 % d'ici à 2040 (proposition de la Commission). Elle prévoit en outre d'atteindre la neutralité climatique à l'horizon 2050 et fixe un objectif ambitieux consistant à obtenir un solde négatif d'émissions nettes après cette date.

Sur la base des propositions formulées par la Commission dans le paquet «*Ajustement à l'objectif 55*» en vue de réduire les émissions de GES, les législateurs de l'Union ont adopté les actes juridiques suivants, visant spécifiquement les émissions de GES imputables au secteur du transport maritime:

- la révision de la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union[15] par la directive (UE) 2023/959[16], afin d'étendre le système d'échange de quotas d'émission de l'UE au secteur du transport maritime à compter du 1er janvier 2024 (ainsi que les

[13] JO L 123 du 19.5.2015, p. 55.

[14] Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) nº 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

[15] Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

[16] Directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union (JO L 130 du 16.5.2023, p. 134).

modifications nécessaires apportées au règlement MRV de l'UE[17] afin de réviser les règles en matière de surveillance et de déclaration, y compris par la révision des actes d'exécution et des actes délégués pertinents);

- le règlement (UE) 2023/1805[18] (règlement FuelEU Maritime), qui porte sur l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le secteur maritime et impose aux navires faisant escale dans les ports de l'UE d'utiliser ces carburants à compter du 1er janvier 2025.

Le respect des nouvelles obligations découlant de l'extension du système d'échange de quotas d'émission de l'UE au transport maritime et du règlement FuelEU Maritime s'appuiera sur le système de surveillance, de déclaration et de vérification établi par le règlement MRV de l'UE.

Tant la directive établissant le système d'échange de quotas d'émission de l'UE que le règlement FuelEU Maritime contiennent des clauses de réexamen en cas d'adoption, par l'OMI, d'une norme mondiale relative aux combustibles ou d'un mécanisme de marché mondial. Plus précisément:

- l'article 30, paragraphe 5, du règlement FuelEU Maritime dispose qu'en cas d'adoption, par l'OMI, d'une norme mondiale sur les GES des carburants ou de limitations d'intensité en GES pour l'énergie utilisée à bord des navires, la Commission présente sans tarder un rapport au Parlement européen et au Conseil. Dans ce rapport, la Commission examine cette mesure mondiale au regard de son ambition à la lumière des objectifs de l'accord de Paris et de son intégrité environnementale globale. Elle examine également toute question liée à l'éventuelle articulation ou l'éventuel alignement entre ledit règlement et cette mesure mondiale, y compris la nécessité d'éviter les redondances en matière de réglementation des émissions de GES dues au transport maritime aux niveaux de l'Union et international. Le cas échéant, ce rapport peut être accompagné d'une proposition législative visant à modifier ledit règlement, en accord avec les engagements relatifs aux GES de tous les secteurs de l'économie de l'Union, et afin de préserver l'intégrité environnementale et l'efficacité de l'action de l'Union en matière de climat;

- l'article 3 *octies octies*, paragraphe 1, de la directive établissant le système d'échange de quotas d'émission de l'UE dispose qu'en cas d'adoption, par l'OMI, d'un mécanisme de marché mondial visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, la Commission réexamine ladite directive à la lumière de ce mécanisme adopté. À cette fin, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil dans les 18 mois qui suivent l'adoption de ce mécanisme de marché mondial et avant que celui-ci n'entre en vigueur. Dans ce rapport, la Commission examine le mécanisme de marché mondial au regard: a) de son ambition à la lumière des objectifs de l'accord de Paris; b) de son intégrité environnementale globale, y compris par

[17] Règlement (UE) 2023/957 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires (JO L 130 du 16.5.2023, p. 105).

[18] Règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 234 du 22.9.2023, p. 48).

rapport aux dispositions de ladite directive relatives au transport maritime; et c) de toute question liée à la cohérence entre le SEQE de l'UE et cette mesure. Le cas échéant, la Commission peut accompagner le rapport d'une proposition législative visant à modifier ladite directive d'une manière qui soit compatible avec l'objectif climatique de l'Union à l'horizon 2030 et avec l'objectif de neutralité climatique fixé par le règlement (UE) 2021/1119 et dans le but de préserver l'intégrité environnementale et l'efficacité de l'action de l'Union pour le climat, aux fins de la cohérence entre la mise en application d'un mécanisme de marché mondial et le SEQE de l'UE, tout en évitant toute double charge importante.

Toute mesure de l'OMI en matière de GES qui nécessitera la surveillance, la vérification et la déclaration des émissions de GES imputables au transport maritime pourra avoir une incidence sur le règlement MRV de l'UE ainsi que sur la directive établissant le système d'échange de quotas d'émission de l'UE et sur le règlement FuelEU Maritime.

Par conséquent, le nouveau chapitre 5 ajouté à l'annexe VI de la convention MARPOL sur le cadre «zéro net» de l'OMI a vocation à influencer de manière déterminante les exigences applicables au titre du règlement (UE) 2015/757, du règlement (UE) 2023/1805 et de la directive (UE) 2023/959.

### 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».

## 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'accord[19].

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. Cela concerne notamment les situations où l'accord international qui crée l'instance prévoit que ses décisions lient les parties. C'est le cas, par exemple, lorsque l'accord international confère à l'instance le pouvoir de modifier certains aspects de l'accord ou de ses annexes.

#### *5.1.2. Application au cas d'espèce*

Le comité de la protection du milieu marin est une instance créée par un accord: la convention portant création de l'Organisation maritime internationale.

[19] Affaire C-399/12, Allemagne/Conseil (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

Les actes envisagés que ce comité de l'OMI est appelé à adopter concernent des amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL. Ces amendements seront contraignants en vertu du droit international, conformément à l'article 1er de la convention MARPOL.

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.

### 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'OMI est une institution spécialisée des Nations unies qui a été créée par une convention, à savoir la convention portant création de l'OMI, et qui est 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.

Conformément à la convention portant création de l'OMI, cette organisation a pour objectif d'instituer un système de collaboration 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. Elle vise également à encourager et à faciliter 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.

Le comité MEPC de l'OMI adoptera des amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL, qui est la principale convention internationale pour la prévention de la pollution marine, que celle-ci soit imputable à des accidents ou au fonctionnement des navires.

Ces amendements portent sur la prévention, la réduction et la maîtrise des émissions imputables au transport maritime international, tout en promouvant la connectivité mondiale par le transport maritime.

Les amendements susmentionnés qu'il est proposé d'apporter à l'annexe VI de la convention MARPOL poursuivent plusieurs finalités dans les domaines du transport maritime et de l'environnement qui sont liées de façon indissociable, sans que l'une soit accessoire et indirecte par rapport à l'autre. Par conséquent, la base juridique matérielle de la présente décision doit inclure les bases juridiques matérielles correspondantes, à savoir l'article 100, paragraphe 2, et l'article 192, paragraphe 1, du TFUE.

### 5.3. Conclusion

La base juridique de la décision proposée devrait être l'article 100, paragraphe 2, et l'article 192, paragraphe 1, du TFUE, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

2025/0242 (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 deuxième session extraordinaire du comité de la protection du milieu marin, en ce qui concerne l'adoption d'amendements à la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2, et son article 192, paragraphe 1, 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 38, point a), de la convention portant création de l'OMI, le comité de la protection du milieu marin (MEPC) exerce les fonctions conférées ou susceptibles d'être conférées à l'OMI aux termes ou en vertu de conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution par les navires, notamment en ce qui concerne l'adoption et la modification de règles ou d'autres dispositions. Lors de sa deuxième session extraordinaire, le MEPC adoptera les amendements qu'il est proposé d'apporter à la convention MARPOL conformément à l'article 16, paragraphe 2, points b), c) et d).

(4) Lors de sa deuxième session extraordinaire, qui se tiendra du 14 au 17 octobre 2025, le comité de la protection du milieu marin de l'OMI doit adopter des amendements à l'annexe VI de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL) en ce qui concerne la désignation de l'Atlantique du Nord-Est comme nouvelle zone de contrôle des émissions (règles 13 et 14 et appendice VII), l'accessibilité de la base de données de l'OMI relative à la consommation de fuel-oil des navires (DCS de l'OMI) et l'introduction de la clause de réexamen de la mesure de réduction des GES à court terme (règles 20, 25, 27 et 28), ainsi que le cadre «zéro net» de l'OMI (nouveau chapitre 5).

(5) Les actes envisagés du MEPC produiront des effets juridiques.

(6) Il convient donc d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la session extraordinaire du comité de la protection du milieu marin de l'OMI, étant donné que les actes envisagés ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, notamment celui de la directive (UE) 2016/802 concernant une

réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides[1], du règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime[2], de la directive (UE) 2023/959 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union[3], et du règlement (UE) 2023/1805 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime[4].

(7) Par conséquent, il convient que l'Union soutienne les amendements qu'il est proposé d'apporter aux règles 13 et 14 ainsi qu'à l'appendice VII de l'annexe VI de la convention MARPOL, car ils contribueront à la prévention, à la réduction et à la maîtrise des émissions de $NO_x$, de $SO_x$ et de particules provenant des navires afin d'obtenir des effets positifs pour la santé et l'environnement, tout en veillant à ce que l'incidence économique sur le secteur maritime reste gérable. Il convient également que l'Union soutienne les amendements qu'il est proposé d'apporter à la règle 27 de l'annexe VI de la convention MARPOL, car ils amélioreront encore l'accessibilité des données DCS de l'OMI afin de garantir la mise en œuvre rigoureuse du cadre pour le CII et d'en faciliter le réexamen. Il convient également que l'Union soutienne les amendements qu'il est proposé d'apporter aux règles 20, 25, 27 et 28 de l'annexe VI de la convention MARPOL, car ils découlent de l'adoption de la stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires et de la finalisation du réexamen des mesures à court terme par l'OMI et permettent de poursuivre le réexamen de ces règles. L'Union devrait également soutenir l'ajout du nouveau chapitre 5 à l'annexe VI de la convention MARPOL, car il contient des dispositions visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant du transport maritime international en vue de parvenir à un niveau zéro d'émission nette de gaz à effet de serre (GES) d'ici à 2050. Il constituera également une base solide pour la transition énergétique nécessaire du transport maritime. Il vise à atteindre les objectifs climatiques fixés dans la stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires, à accélérer l'introduction de combustibles, de technologies et de sources d'énergie à émissions nulles et quasi nulles de GES, et à soutenir une transition juste et équitable.

(8) 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, dans l'intérêt de l'Union européenne,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

La position à prendre au nom de l'Union lors de la deuxième session extraordinaire du comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale («OMI») consiste à approuver l'adoption:

1 JO L 132 du 21.5.2016, p. 58.
2 JO L 123 du 19.5.2015, p. 55.
3 JO L 130 du 16.5.2023, p. 134.
4 JO L 234 du 22.9.2023, p. 48.

(a) des amendements aux règles 13 et 14 ainsi qu'à l'appendice VII de l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne la désignation de l'Atlantique du Nord-Est comme nouvelle zone de contrôle des émissions;

(b) des amendements aux règles 20, 25, 27 et 28 de l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne l'accessibilité de la base de données de l'OMI relative à la consommation de fuel-oil des navires (DCS de l'OMI) et l'introduction de la clause de réexamen de la mesure de réduction des GES à court terme; et

(c) de l'ajout du nouveau chapitre 5 à l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne le cadre «zéro net» de l'OMI.

*Article 2*

La position visée à l'article 1er est exprimée par la Commission et par les États membres de l'Union qui sont membres du comité de la protection du milieu marin 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*