COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 30.7.2025
COM(2025) 431 final

2025/0242 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Maritime Internaționale în cursul celei de-a doua sesiuni extraordinare a Comitetului pentru protecția mediului marin cu privire la adoptarea unor modificări ale Convenției internaționale pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la decizia de stabilire a poziției care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de-a doua sesiuni extraordinare a Comitetului pentru protecția mediului marin al Organizației Maritime Internaționale (MEPC/ES.2), care urmează să se desfășoare în perioada 14-17 octombrie 2025.

În cursul acestei sesiuni, MEPC urmează să adopte modificări ale anexei VI la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL).

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Convenția privind Organizația Maritimă Internațională

Convenția privind Organizația Maritimă Internațională (OMI) instituie OMI. Scopul OMI este de a pune la dispoziție un forum de cooperare în domeniul reglementării și al practicilor privind chestiunile tehnice de orice natură care au legătură cu transportul maritim din cadrul comerțului internațional. De asemenea, OMI urmărește să încurajeze adoptarea generală a celor mai înalte standarde posibile în materie de siguranță maritimă, de eficiență a navigației și de prevenire și control al poluării marine cauzate de nave, promovând condiții de concurență echitabile. Totodată, organizația abordează aspecte administrative și juridice conexe.

Convenția a intrat în vigoare la 17 martie 1958.

Toate statele membre sunt părți la convenție. Uniunea nu este parte la convenție.

Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (Convenția MARPOL), încheiată în 1973, este o convenție a OMI care a intrat în vigoare la 2 octombrie 1983. Toate statele membre sunt părți la MARPOL, iar 25 de state membre sunt de asemenea părți la anexa VI[1], care a intrat în vigoare la 18 mai 2005. Uniunea nu este parte la MARPOL.

2.2. Organizația Maritimă Internațională

Organizația Maritimă Internațională (OMI) este agenția specializată a Organizației Națiunilor Unite responsabilă cu siguranța și securitatea transportului maritim și cu prevenirea poluării marine de către nave. Aceasta este autoritatea care stabilește standardele la nivel mondial în ceea ce privește siguranța, securitatea și performanța de mediu a transportului maritim internațional. Rolul său principal constă în crearea unui cadru de reglementare echitabil și eficace pentru industria transportului maritim, care să fie adoptat și pus în aplicare la nivel mondial.

Doar statele pot fi membre ale OMI. Relațiile Comisiei Europene cu OMI se bazează astăzi pe Rezoluția A.1168 (32) a OMI, care stabilește procedurile și condițiile pentru cooperarea dintre OMI și organizațiile interguvernamentale. Pe baza acestei rezoluții a OMI și a altor dispoziții adoptate începând din 1974, Comisia Europeană participă în calitate de observator la toate reuniunile comitetelor și subcomitetelor OMI.

Comitetul pentru protecția mediului marin al OMI (MEPC) este alcătuit din toți membrii OMI și se întrunește cel puțin o dată pe an. Acesta abordează aspectele de mediu care intră în sfera de competență a organizației cu privire la controlul și prevenirea poluării de către nave care

[1] Austria și Ungaria nu au ratificat încă anexa VI la MARPOL.

face obiectul tratatului MARPOL, cum ar fi poluarea cu petrol, produse chimice transportate în vrac, ape uzate, deșeuri și emisii generate de nave în aer, inclusiv poluanți atmosferici și emisii de gaze cu efect de seră. Alte chestiuni abordate sunt gestionarea apei de balast, sistemele antivegetative, reciclarea navelor, pregătirea și răspunsul în caz de poluare și identificarea zonelor speciale și a zonelor maritime deosebit de sensibile.

În temeiul articolului 38 litera (a) din Convenția OMI, Comitetul pentru protecția mediului marin îndeplinește orice fel de sarcini care îi sunt atribuite de Convenția OMI, de Adunarea OMI sau de Consiliul OMI sau orice sarcină din domeniul de aplicare sus-menționat care ar putea să-i fie atribuită de către orice alt instrument internațional sau în temeiul acestuia și care a fost acceptată de OMI. Deciziile Comitetului pentru protecția mediului marin și ale organismelor sale subsidiare sunt adoptate cu o majoritate a voturilor membrilor.

MEPC/ES. 2 va adopta o serie de modificări aduse MARPOL, în conformitate cu articolul 16 alineatul (2) literele (b), (c) și (d) din convenție. Aceste dispoziții prevăd că:

(b) orice modificare propusă și distribuită conform celor menționate mai sus se transmite de către organizație unui organism competent, în vederea examinării;

(c) părțile la convenție, membri sau nu ai organizației, au dreptul să participe la lucrările organismului competent;

(d) modificările se adoptă cu o majoritate de două treimi din părțile la convenție care sunt prezente și votează.

În conformitate cu articolul 16 alineatul (2) litera (f), o modificare se consideră acceptată în următoarele condiții:

(ii) o modificare a unei anexe la convenție se consideră acceptată în conformitate cu procedura menționată la litera (f) punctul (iii), cu excepția cazului în care organismul competent stabilește, la momentul adoptării acesteia, că modificarea este considerată acceptată la data la care este acceptată de două treimi din părți, ale căror flote comerciale combinate reprezintă cel puțin cincizeci la sută din tonajul brut al flotei comerciale mondiale. Cu toate acestea, în orice moment înainte de intrarea în vigoare a unei modificări a unei anexe la convenție, o parte poate notifica Secretarului general al organizației faptul că va fi necesar acordul său expres înainte ca modificarea să intre în vigoare pentru partea respectivă. Secretarul general aduce la cunoștința părților notificarea în cauză și data primirii sale;

(iii) o modificare a unui apendice la o anexă la convenție este considerată acceptată la sfârșitul unei perioade care trebuie stabilită de organismul competent la momentul adoptării modificării, perioadă care nu poate fi mai mică de zece luni, cu excepția cazului în care, în perioada respectivă, organizației îi este comunicată o obiecție fie de către cel puțin o treime din părți, fie de către părțile a căror flotă comercială combinată reprezintă cel puțin cincizeci la sută din tonajul brut al flotei comerciale mondiale (în funcție de condiția care este îndeplinită);

Pe baza dispozițiilor de mai jos de la articolul 16 alineatul (2) litera (g), modificarea intră în vigoare în următoarele condiții:

(i) în cazul unei modificări a unui articol din convenție, a protocolului II sau a protocolului I ori a unei anexe la convenție care nu face obiectul procedurii menționate la litera (f) punctul (iii), modificarea acceptată în conformitate cu dispozițiile anterioare intră în vigoare la șase luni de la data acceptării sale în ceea ce privește părțile care au declarat că au acceptat-o;

(ii) în cazul unei modificări a protocolului I, a unui apendice la o anexă sau a unei anexe la convenție în cadrul procedurii menționate la litera (f) punctul (iii), modificarea considerată acceptată în conformitate cu condițiile menționate anterior intră în vigoare la șase luni de la

acceptarea sa pentru toate părțile, cu excepția celor care, înainte de data respectivă, au făcut o declarație conform căreia nu acceptă modificarea în cauză sau o declarație în temeiul literei (f) punctul (ii), conform căreia este necesar acordul lor expres.

2.3. Actul avut în vedere de Comitetul pentru protecția mediului marin al OMI

În perioada 14-17 octombrie 2025, în cursul celei de-a doua sesiuni extraordinare a sa, MEPC urmează să adopte modificări aduse anexei VI la MARPOL, referitoare la:

desemnarea Atlanticului de Nord-Est ca nouă zonă de control al emisiilor (ECA) (regulile 13 și 14 și apendicele VII la anexa VI la MARPOL);

accesibilitatea bazei de date a OMI privind consumul de păcură al navelor (DCS a OMI) și clauza de revizuire a măsurii pe termen scurt de reducere a GES (regulile 20, 25, 27 și 28), precum și la

cadrul „zero net” al OMI (noul capitol 5).

3. POZIȚIA CARE TREBUIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII ÎN CADRUL SESIUNII EXTRAORDINARE A COMITETULUI PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI MARIN

3.1. Modificările aduse regulilor 13 și 14 și apendicelui VII la anexa VI la MARPOL

Statele membre ale UE și Comisia Europeană, împreună cu Regatul Unit, Islanda, Danemarca (Groenlanda) și Insulele Feroe, au trimis MEPC 83 un document în care propun desemnarea Atlanticului de Nord-Est ca zonă de control al emisiilor de SOx, de particule în suspensie și de monoxizi de azot, în temeiul anexei VI la MARPOL. Comisia a participat activ la lucrările pregătitoare, împreună cu statele riverane, sub coordonarea delegației Portugaliei.

Grupul tehnic privind desemnarea zonelor maritime deosebit de sensibile (PSSA) și a ariilor speciale a stabilit că ECA propusă îndeplinește criteriile prevăzute în secțiunea 3 din apendicele III la anexa VI la MARPOL. După ce a luat notă de rezultatele discuțiilor grupului tehnic, MEPC 83 a aprobat desemnarea unei ECA pentru controlul SOx, PM și NOx pentru Oceanul Atlantic de Nord-Est, în vederea adoptării la sesiunea extraordinară MEPC din octombrie 2025 (MEPC/ES.2). Aceste modificări au fost distribuite prin circulara OMI nr. 5005 din 11 aprilie 2025.

Uniunea trebuie să sprijine propunerea stabilită în proiectul de modificări revizuit, de desemnare a Oceanului Atlantic de Nord-Est ca zonă de control al emisiilor de SOx, de particule în suspensie și de monoxizi de azot, în temeiul anexei VI la MARPOL, deoarece desemnarea va contribui la prevenirea, reducerea și controlul emisiilor de NO_x, SO_x și PM generate de nave, în scopul obținerii unor beneficii conexe în domeniul sănătății și al mediului, fiind menținut totodată la un nivel gestionabil impactul economic asupra sectorului maritim.

3.2. Modificările aduse regulilor 20, 25, 27 și 28 din anexa VI la MARPOL

MEPC 82 a stabilit Grupul de corespondență privind revizuirea măsurii pe termen scurt de reducere a GES, sub coordonarea comună a Braziliei, Japoniei și Comisiei Europene.

În cadrul primei sale reuniuni, Grupul de lucru intersesional privind poluarea atmosferică și eficiența energetică (ISWG-APEE 1) a luat în discuție, printre alte subiecte, accesibilitatea datelor din baza de date a OMI privind consumul de păcură al navelor (DCS a OMI) în scopuri de analiză și clauza de revizuire a măsurii pe termen scurt de reducere a GES.

În privința accesibilității datelor din DCS a OMI, ISWG-APEE 1 a analizat raportul Grupului de corespondență, care a fost de acord să îmbunătățească accesibilitatea datelor din DCS a OMI în faza 1. În urma analizei, grupul a pregătit proiectul de modificări privind regula 27 din anexa VI la MARPOL.

MEPC 83 a solicitat Grupului de lucru APEE, printre altele, să finalizeze proiectul de modificări privind anexa VI la MARPOL și orientările conexe referitoare la accesibilitatea DCS a OMI.

Luând notă de faptul că Grupul de lucru a analizat suplimentar proiectul de modificări privind regula 27 din anexa VI la MARPOL și orientările conexe referitoare la accesibilitatea DCS a OMI pregătit de ISWG-APEE 1, MEPC 83 a aprobat proiectul de modificări privind regula 27 din anexa VI la MARPOL privind accesibilitatea DCS a OMI, în vederea adoptării în cadrul sesiunii extraordinare MEPC din octombrie 2025 (MEPC/ES.2). Aceste modificări au fost distribuite de către secretariatul OMI prin circulara OMI nr. 5005 din 11 aprilie 2025.

Uniunea a prezentat o propunere în această privință (ISWG-GHG 13/7), prin care a solicitat modificarea DCS în ceea ce privește granularitatea datelor, datele suplimentare și accesibilitatea. Proiectul de modificări este coerent cu ISWG-GHG 13/7 în legătură cu accesibilitatea sporită.

Poziția Uniunii în cadrul ISWG-APEE 1 și MEPC 83 a fost de a sprijin proiectul de modificări privind regula 27.

Uniunea trebuie să sprijine modificările respective deoarece acestea vor spori și mai mult accesibilitatea datelor din DCS a OMI, în scopul de a se asigura punerea în aplicare solidă a cadrului CII și de a se facilita revizuirea sa.

Referitor la clauzele de revizuire a măsurii pe termen scurt, ISWG-APEE 1 a pregătit un proiect de modificări privind regulile 20, 25 și 28 din anexa VI la MARPOL, utilizând ca bază anexa la documentul MEPC 83/6/11, pregătită de Grupul de corespondență cu privire la o actualizare a trimiterii la Strategia OMI și la Revizuirea măsurii pe termen scurt a reducerii GES.

MEPC 83 a aprobat proiectul de modificări privind regulile 20, 25 și 28 din anexa VI la MARPOL, în vederea adoptării în cadrul sesiunii extraordinare a MEPC din octombrie 2025 (MEPC/ES.2). Aceste modificări au fost distribuite de către secretariatul OMI prin circulara OMI nr. 5005 din 11 aprilie 2025.

Poziția Uniunii în cadrul ISWG-APEE 1 și MEPC 83 a fost de a sprijini proiectul de modificări prezentat în MEPC 83/6/11.

Uniunea trebuie să sprijine modificările respective deoarece acestea vin în urma adoptării Strategiei OMI din 2023 referitoare la GES și a finalizării revizuirii măsurilor pe termen scurt de către OMI, permițând revizuirea suplimentară a acestor reguli.

3.3. Introducerea noului capitol 5 în anexa VI la MARPOL

În cadrul MEPC 76 din 2021, Comisia a aprobat un plan de lucru pentru măsuri pe termen mediu și lung. În cursul discuțiilor din cadrul sesiunilor MEPC și ISWG-GHG ulterioare, opiniile divergente ale delegaților s-au apropiat progresiv în privința unor aspecte nesoluționate cum ar fi orizontul de timp necesar transportului maritim pentru a ajunge la zero emisii de GES, posibila includere a emisiilor din amonte rezultate din producția și distribuirea de combustibili, natura (economică sau tehnică) a măsurilor și numărul și combinația posibilă a măsurilor necesare pentru atingerea oricărui obiectiv general.

În cadrul MEPC 80, comitetul a fost de acord să inițieze faza III a planului de lucru referitor la elaborarea unor măsuri pe termen mediu, în vederea aprobării lor de către MEPC 83 (primăvara anului 2025). S-a convenit asupra adoptării cu ocazia unei sesiuni extraordinare a MEPC (la șase luni după MEPC 83 – toamna anului 2025), pentru ca intrarea în vigoare să aibă loc la 16 luni după adoptare (2027).

La ISWG-GHG 16, care s-a desfășurat înaintea MEPC 81, s-a discutat despre modalitățile de elaborare a pachetului de măsuri pe termen mediu potrivite pentru realizarea obiectivelor Strategiei OMI din 2023 referitoare la GES. ISWG-GHG 17 a dezvoltat în continuare pachetul de măsuri pe termen mediu potrivite și, în special, a convenit să utilizeze posibilul proiect de modificări privind anexa VI la MARPOL referitor la cadrul „zero net” ca bază pentru o examinare suplimentară. MEPC 82 a luat notă de acest progres.

În cursul ISWG-GHG 18, au avut loc discuții suplimentare despre modalitatea de elaborare a pachetului de măsuri pe termen mediu potrivite pentru a atinge obiectivele Strategiei OMI din 2023 referitoare la GES prin dezvoltarea suplimentară a proiectului de modificări privind anexa VI la MARPOL referitor la cadrul „zero net” al OMI. Deși a existat voința de a se ajunge la un consens, au rămas nerezolvat mai multe aspecte, iar în privința componentei economice s-a menținut un puternic dezacord. Majoritatea delegațiilor, inclusiv cea a Uniunii, au pledat pentru un mecanism de taxare, în vreme ce alte delegații s-au exprimat în favoarea unui mecanism economic flexibil axat pe nivelurile de intensitate a GES ale combustibililor. În cursul ISWG-GHG 18 și imediat după aceea, părțile la OMI au prezentat două propuneri distincte pentru a reconcilia punctele divergente.

ISWG-GHG 19 a continuat să lucreze la elaborarea unui cadru „zero net” al OMI, activitate care s-a prelungit și în cursul MEPC 83, în cadrul Grupului de lucru privind reducerea emisiilor de GES generate de nave. În urma unor discuții ample, grupul de lucru a finalizat și a aprobat proiectul de modificări privind anexa VI la MARPOL referitor la cadrul „zero net” al OMI.

În timpul analizei rapoartelor ISWG-GHG 19 și Grupului de lucru privind reducerea emisiilor de GES generate de nave, o parte la OMI a solicitat un vot prin apel nominal în legătură cu aprobarea proiectului de modificări privind anexa VI la MARPOL referitor la cadrul „zero net” al OMI. Votul prin apel nominal a avut ca rezultat 63 de voturi pentru, 16 voturi împotrivă și aproximativ 25 de abțineri.

Prin urmare, MEPC 83 a aprobat proiectul de modificări privind anexa VI la MARPOL referitor la cadrul „zero net” al OMI în vederea adoptării în cadrul sesiunii extraordinare a MEPC din octombrie 2025 (MEPC/ES.2). Aceste modificări au fost distribuite prin circulara OMI nr. 5005 din 11 aprilie 2025.

Uniunea a sprijinit și a prezentat diverse documente de propunere a elaborării unui standard privind combustibilii cu emisii de gaze cu efect de seră (SGC) și a unui mecanism de stabilire a tarifelor pentru GES. Uniunea a avut un rol major în negocierile din cadrul diferitelor sesiuni ale MEPC și ISWG-GHG pentru elaborarea unui cadru „zero net”. Cadrul „zero net” al OMI include un nou standard global privind combustibilii pentru nave și un mecanism mondial de stabilire a tarifelor emisiilor.

Uniunea trebuie să sprijine noul capitol 5, întrucât acesta cuprinde dispoziții concepute în scopul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) generate de transportul maritim internațional, reducere care vizează atingerea unui nivel „zero net” al emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) până cel târziu în 2050. Capitolul respectiv va constitui și o bază solidă pentru tranziția energetică necesară a transportului maritim. Scopul său este realizarea obiectivelor stabilite în Strategia OMI din 2023 privind reducerea emisiilor de GES generate

de nave, accelerarea introducerii de combustibili, tehnologii și surse de energie cu emisii zero sau aproape zero de GES și sprijinirea unei tranziții juste și echitabile.

4. LEGISLAȚIA ȘI COMPETENȚA UE ÎN DOMENIU

4.1. Legislația UE aplicabilă

4.1.1. Modificările aduse regulilor 13 și 14 și apendicelui VII la anexa VI la MARPOL

Directiva (UE) 2016/802 are ca scop reducerea emisiilor de dioxid de sulf din anumiți combustibili lichizi[2]. Directiva urmărește prevenirea și controlul poluării atmosferice produse de emisii nocive rezultate din arderea combustibililor lichizi cu conținut ridicat de sulf, care dăunează sănătății umane și mediului și contribuie la depunerile de acizi. Articolul 6 și articolul 13, precum și anexa I se referă la regulile prevăzute în anexa VI la MARPOL privind conținutul maxim de sulf al combustibililor navelor și emisiile de SOx generate de nave în apele UE.

Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin”[3] prevede obligația statelor membre de a lua măsurile necesare pentru a obține sau a menține „o stare ecologică bună” a mediului marin până cel târziu în 2020. O „stare ecologică bună” înseamnă „starea ecologică a apelor marine care se definește prin diversitatea ecologică și dinamica oceanelor și a mărilor, care sunt curate, în bună stare sanitară și productive în cadrul condițiilor lor intrinseci și printr-o utilizare durabilă a mediului marin, salvgardându-se astfel potențialul acestuia pentru utilizările și activitățile generațiilor actuale și viitoare” [articolul 3 alineatul (5) din Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin”]. Pentru determinarea unei stări ecologice bune este necesar, printre altele, ca eutrofizarea rezultată din activități umane, în special efectele sale nefaste cum ar fi pierderi ale biodiversității, degradarea ecosistemelor, proliferarea algelor toxice și dezoxigenarea apelor profunde, să fie redusă la minimum. Reducerea aporturilor de azot generate de transportul maritim prin aplicarea cerințelor de nivelul III rezultate din desemnarea Atlanticului de Nord-Est ca NECA va ajuta statele membre ale UE limitrofe acestor ape să obțină o „stare ecologică bună” în conformitate cu Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin”.

Directiva privind calitatea aerului înconjurător[4] (revizuită în 2024) stabilește, printre altele, valorile-limită pentru NO_2 cu scopul de a se evita, a se preveni sau a se reduce efectele dăunătoare asupra sănătății umane și/sau a mediului ale poluării atmosferice. Directiva privind calitatea aerului înconjurător recunoaște că, în scopul îndeplinirii obiectivelor stabilite în directiva respectivă, este deosebit de importantă combaterea la sursă a emisiilor de poluanți, în special prin măsuri care să limiteze emisiile de gaze de eșapament ale motoarelor diverselor surse mobile și staționare prin intermediul standardelor calitative privind motoarele sau combustibilii. Uniunea Europeană a adoptat diferite acte legislative care reglementează emisiile prin intermediul standardelor privind motoarele utilizate în diferite moduri de transport rutier (autoturisme, camioane și camionete, prin intermediul normelor Euro[5]) și

---

2 JO L 132, 21.5.2016, p. 58.

3 JO L 164, 25.6.2008, p. 19.

4 JO L 152, 11.6.2008, p. 1.

5 Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 171, 29.6.2007, p. 1) și Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 188, 18.7.2009, p. 1).

privind echipamentele mobile fără destinație rutieră (nave pentru căile navigabile interioare și locomotive, prin Directiva privind echipamentele mobile fără destinație rutieră)[6].

Prin urmare, modificările aduse regulilor 13 și 14 și apendicelui VII la anexa VI la MARPOL referitoare la adoptarea unei zone de control al emisiilor pot avea efecte semnificative asupra conținutului Directivei (UE) 2016/802. Motivul este acela că stabilirea unei zone de control al emisiilor în statele membre ale UE ar avea efecte asupra aplicării acestei directive, deoarece articolele 6 și 13 și anexa sa I se referă la regulile prevăzute în anexa VI la MARPOL privind conținutul maxim de sulf al combustibililor navelor și emisiile de SOx generate de nave în apele UE.

4.1.2. Modificările aduse regulilor 20, 25, 27 și 28 din anexa VI la MARPOL

Regulamentul (UE) 2015/757 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim [7] (Regulamentul UE privind MRV) stabilește cadrul juridic al unui sistem al UE de monitorizare, raportare și verificare (MRV) a emisiilor de GES. Regulamentul are ca scop furnizarea de date solide și verificabile privind emisiile de GES și de indicatori privind eficiența energetică, informarea responsabililor de elaborarea politicilor și stimularea adoptării de către piață a unor tehnologii și comportamente eficiente din punct de vedere energetic. În acest scop, regulamentul vizează eliminarea barierelor existente pe piață, cum ar fi lipsa informațiilor. Regulamentul a intrat în vigoare la 1 iulie 2015. Îmbunătățirea accesibilității bazei de date a OMI privind consumul de păcură al navelor (DCS a OMI) pentru publicul larg și introducerea clauzei de revizuire a măsurii pe termen scurt de reducere a GES urmăresc diminuarea intensității carbonului aferente transportului maritim internațional într-un mod compatibil cu nivelul de ambiție stabilit în Strategia OMI privind reducerea emisiilor de GES generate de nave. Ameliorarea coerenței/calității datelor raportate în DCS a OMI și extinderea accesului la date la publicul larg are implicații asupra colectării și raportării datelor referitoare la consumul de păcură al navelor și ar putea, în consecință, să aibă efecte asupra monitorizării, verificării și raportării emisiilor de GES generate de transportul maritim în temeiul Regulamentului UE privind MRV.

Legea europeană a climei[8] stabilește un obiectiv climatic obligatoriu al Uniunii (în raport cu 1990) de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră — emisii după deducerea absorbțiilor — cu cel puțin 55 % până cel târziu în 2030 și cu 90 % până cel târziu în 2040 (propunerea Comisiei). Aceasta mai prevede și obiectivul neutralității climatice, care trebuie realizat până cel târziu în 2050, precum și un obiectiv ambițios privind emisiile nete negative după această dată.

Pe baza propunerilor Comisiei de reducere a emisiilor de GES cuprinse în pachetul „Pregătiți pentru 55”, legiuitorii UE au adoptat următoarele acte juridice care vizează în mod specific emisiile de GES generate de sectorul transportului maritim:

- revizuirea Directivei 2003/87/CE de stabilire a unei scheme de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii[9] prin

[6] JO L 59, 27.2.1998, p. 1.

[7] JO L 123, 19.5.2015, p. 55.

[8] Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”); JO L 243, 9.7.2021, p. 1.

[9] Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unei scheme de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (Text cu relevanță pentru SEE) JO L 275, 25.10.2003, p. 32.

Directiva (UE) 2023/959[10], pentru extinderea schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii la sectorul transportului maritim, care a devenit aplicabilă de la 1 ianuarie 2024 (împreună cu modificările necesare ale Regulamentului UE privind MRV[11], pentru revizuirea normelor de monitorizare și raportare, și prin revizuirea actelor relevante de punere în aplicare și delegate).

- Regulamentul (UE) 2023/1805 pune accentul pe utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în sectorul maritim[12] (Regulamentul „FuelEU în domeniul maritim”) și impune adoptarea acestora de către navele care fac escală în porturile UE începând de la 1 ianuarie 2025.

Respectarea noilor obligații care decurg din extinderea la transportul maritim a schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS) și din Regulamentul „FuelEU în domeniul maritim” se va baza pe sistemul de monitorizare, raportare și verificare instituit prin Regulamentul UE privind MRV.

Aceste acte ale UE sunt, la rândul lor, strâns legate de măsurile OMI referitoare la GES, cum ar fi sistemul OMI de colectare a datelor, indicele de eficiență energetică al navelor existente (EEXI) și indicatorul de intensitate a carbonului (CII), care vizează colectarea și publicarea de informații cu privire la consumul de combustibili și la eficiența energetică tehnică și operațională a navelor pentru fiecare navă.

Orice măsură a OMI privind aspectele legate de GES care va necesita monitorizarea, verificarea și raportarea emisiilor de GES generate de transportul maritim ar putea avea efecte asupra Regulamentului UE privind MRV, precum și asupra Directivei EU ETS și a Regulamentului „FuelEU în domeniul maritim”.

Prin urmare, modificările aduse regulilor 20, 25, 27 și 28 din anexa VI la MARPOL, referitoare la accesibilitatea bazei de date a OMI privind consumul de păcură al navelor (DCS a OMI) și la clauza de revizuire a măsurii pe termen scurt de reducere a GES pot avea efecte semnificative asupra cerințelor aplicabile în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757, al Regulamentului (UE) 2023/1805 și al Directivei (UE) 2023/959.

4.1.3. Introducerea noului capitol 5 în anexa VI la MARPOL

Regulamentul (UE) 2015/757 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE[13] stabilește cadrul juridic pentru un sistem al UE de monitorizare, raportare și verificare a emisiilor de GES și a eficienței energetice în transportul maritim (Regulamentul privind MRV). Regulamentul are ca scop furnizarea de date solide și verificabile privind emisiile de GES, informarea responsabililor de elaborarea politicilor și stimularea adoptării de către piață a unor tehnologii și comportamente eficiente din punct de vedere energetic. În

[10] Directiva (UE) 2023/959 a Parlamentului European și a Consiliului din 10 mai 2023 de modificare a Directivei 2003/87/CE de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și a Deciziei (UE) 2015/1814 privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferentă schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră, JO L 130, 16.5.2023, p. 134.

[11] Regulamentul (UE) 2023/957 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 mai 2023 de modificare a Regulamentului (UE) 2015/757 pentru includerea activităților de transport maritim în schema UE de comercializare a certificatelor de emisii și pentru monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră suplimentare și a emisiilor de la alte tipuri de nave, JO L 130, 16.5.2023, p. 105.

[12] JO L 234, 22.9.2023, p. 48.

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

acest scop, regulamentul vizează eliminarea barierelor existente pe piață, cum ar fi lipsa informațiilor.

Legea europeană a climei[14] stabilește un obiectiv climatic obligatoriu al Uniunii (în raport cu 1990), de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră — emisii după deducerea absorbțiilor — cu cel puțin 55 % până cel târziu în 2030 și cu 90 % până cel târziu în 2040 (propunerea Comisiei). Regulamentul mai prevede și obiectivul neutralității climatice, care trebuie realizat până cel târziu în 2050, precum și un obiectiv ambițios privind emisiile nete negative după această dată.

Pe baza propunerilor Comisiei de reducere a emisiilor de GES cuprinse în pachetul „Pregătiți pentru 55”, legiuitorii UE au adoptat următoarele acte juridice care vizează în mod specific emisiile de GES din sectorul transportului maritim:

- revizuirea Directivei 2003/87/CE de stabilire a unei scheme de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii[15] prin Directiva (UE) 2023/959[16], pentru extinderea schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii la sectorul transportului maritim, care urma să se aplice de la 1 ianuarie 2024 (împreună cu modificările necesare ale Regulamentului UE privind MRV[17], pentru revizuirea normelor de monitorizare și raportare, și prin revizuirea actelor relevante de punere în aplicare și delegate).
- Regulamentul (UE) 2023/1805[18] (Regulamentul „FuelEU în domeniul maritim”) pune accentul pe utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în sectorul maritim și impune adoptarea acestora de către navele care fac escală în porturile UE începând de la 1 ianuarie 2025.

Respectarea noilor obligații care decurg din extinderea la transportul maritim a schemei EU ETS și din Regulamentul „FuelEU în domeniul maritim” se va baza pe sistemul de monitorizare, raportare și verificare instituit prin Regulamentul UE privind MRV.

Atât Directiva EU ETS, cât și Regulamentul „FuelEU în domeniul maritim” conțin clauze de revizuire pentru cazul în care OMI adoptă un standard global privind combustibilii sau o măsură bazată pe piață. Mai precis:

- La articolul 30 alineatul (5), Regulamentul „FuelEU în domeniul maritim” prevede că în cazul adoptării de către OMI a unui standard global privind

[14] Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”); JO L 243, 9.7.2021, p. 1.

[15] Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unei scheme de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (Text cu relevanță pentru SEE) JO L 275, 25.10.2003, p. 32.

[16] Directiva (UE) 2023/959 a Parlamentului European și a Consiliului din 10 mai 2023 de modificare a Directivei 2003/87/CE de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și a Deciziei (UE) 2015/1814 privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferentă schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră, JO L 130, 16.5.2023, p. 134.

[17] Regulamentul (UE) 2023/957 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 mai 2023 de modificare a Regulamentului (UE) 2015/757 pentru includerea activităților de transport maritim în schema UE de comercializare a certificatelor de emisii și pentru monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră suplimentare și a emisiilor de la alte tipuri de nave, JO L 130, 16.5.2023, p. 105.

[18] Regulamentul (UE) 2023/1805 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE, JO L 234, 22.9.2023, p. 48.

combustibilii cu emisii de GES sau a unor limite ale intensității globale a GES generate de energia utilizată la bordul navelor, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului. În raportul respectiv, Comisia examinează măsura globală respectivă din punctul de vedere al nivelului de ambiție, ținând seama de obiectivele Acordului de la Paris și de integritatea sa de mediu generală. Comisia examinează, de asemenea, orice aspect legat de posibila articulare sau aliniere a regulamentului în cauză cu măsura globală respectivă, inclusiv necesitatea de a evita dubla reglementare a emisiilor de GES generate de transportul maritim la nivelul Uniunii, precum și la nivel internațional. După caz, raportul respectiv poate fi însoțit de o propunere legislativă de modificare a regulamentului menționat, în concordanță cu angajamentele Uniunii privind emisiile de GES la nivelul întregii economii și cu scopul de a menține integritatea de mediu și eficacitatea acțiunilor Uniunii în domeniul climei.

- Directiva EU ETS prevede, la articolul 3gg alineatul (1) că, în cazul adoptării de către OMI a unei măsuri globale bazate pe piață pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, Comisia revizuiește directiva respectivă în funcție de măsura adoptată. În acest scop, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport, în termen de 18 luni de la adoptarea unei astfel de măsuri globale bazate pe piață și înainte ca aceasta să devină operațională. În raportul respectiv, Comisia examinează măsura globală bazată pe piață în ceea ce privește: (a) ambiția acesteia în raport cu obiectivele Acordului de la Paris; (b) integritatea sa de mediu generală, inclusiv în comparație cu dispozițiile directivei respective referitoare la transportul maritim și (c) eventualele aspecte legate de coerența între EU ETS și măsura respectivă. Dacă este cazul, Comisia poate însoți raportul cu o propunere legislativă de modificare a respectivei directive într-un mod care să fie coerent cu obiectivul climatic al Uniunii pentru 2030 și cu obiectivul neutralității climatice prevăzut în Regulamentul (UE) 2021/1119, precum și cu scopul de a menține integritatea de mediu și eficacitatea acțiunilor Uniunii în domeniul climei, pentru a asigura coerența între punerea în aplicare a măsurii globale bazate pe piață și EU ETS, evitând în același timp dublarea oricărei sarcini semnificative.

Orice măsură a OMI privind aspectele legate de GES care va necesita monitorizarea, verificarea și raportarea emisiilor de GES generate de transportul maritim ar putea avea efecte asupra Regulamentului UE privind MRV, precum și asupra Directivei EU ETS și Regulamentului „FuelEU în domeniul maritim”.

În consecință, noul capitol 5 din anexa VI la MARPOL referitor la cadrul „zero net” al OMI poate avea efecte semnificative asupra cerințelor aplicabile în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757, al Regulamentului (UE) 2023/1805 și al Directivei (UE) 2023/959.

4.2. Competența UE

Obiectul actelor avute în vedere se referă la un domeniu în care Uniunea are competență externă exclusivă în temeiul articolului 3 alineatul (2) ultima parte din TFUE, întrucât actele avute în vedere „ar putea aduce atingere normelor comune sau ar putea modifica domeniul de aplicare a acestora”.

5. TEMEI JURIDIC

5.1. Temei juridic procedural

5.1.1. Principii

Articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede posibilitatea adoptării unor decizii de stabilire „a pozițiilor care trebuie adoptate în numele Uniunii în cadrul unui organism creat printr-un acord, în cazul în care acest organism trebuie să adopte acte cu efecte juridice, cu excepția actelor care modifică sau completează cadrul instituțional al acordului.”.

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE se aplică indiferent dacă Uniunea este sau nu membră a organismului în cauză sau parte la acordul respectiv[19].

Noțiunea de „acte cu efecte juridice” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Aceasta se referă, în special, la situația în care acordul internațional care instituie organismul prevede că deciziile sale sunt obligatorii pentru părți. Este, de exemplu, cazul în care un acord internațional conferă organismului competența de a modifica anumite aspecte ale acordului sau anexele la acesta.

5.1.2. Aplicarea la cazul în discuție

Comitetul pentru protecția mediului marin al OMI este un organism instituit printr-un acord, și anume Convenția privind Organizația Maritimă Internațională.

Actele avute în vedere pe care acest comitet al OMI trebuie să le adopte sunt modificări ale anexei VI la Convenția MARPOL. Aceste modificări vor avea caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, în conformitate cu articolul 1 din Convenția MARPOL.

Actele avute în vedere nu completează și nu aduc modificări cadrului instituțional al acordului.

Prin urmare, temeiul juridic procedural al deciziei propuse este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

5.2. Temei juridic material

5.2.1. Principii

Temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE depinde în primul rând de obiectivul și de conținutul actului avut în vedere cu privire la care se adoptă o poziție în numele Uniunii. În cazul în care actul avut în vedere urmărește două obiective sau include două elemente, iar unul dintre aceste obiective sau elemente poate fi identificat ca fiind obiectivul sau elementul principal, iar celălalt obiectiv sau element are mai degrabă un caracter accesoriu, decizia adoptată în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE trebuie să se întemeieze pe un singur temei juridic material, respectiv cel impus de obiectivul sau de elementul principal sau predominant.

5.2.2. Aplicarea la cazul în discuție

OMI este agenția specializată a Organizației Națiunilor Unite instituită printr-o convenție, Convenția OMI, responsabilă cu siguranța și securitatea transportului maritim și cu prevenirea poluării marine și atmosferice de către nave.

Conform Convenției OMI, scopul organizației este de a furniza un mecanism de cooperare între guverne în domeniul reglementării și al practicilor guvernamentale cu privire la

[19] Cauza C-399/12, Germania/Consiliul (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

chestiunile tehnice de orice natură care au legătură cu transportul maritim din cadrul comerțului internațional; de a încuraja și a facilita adoptarea generală a celor mai înalte standarde posibile în materie de siguranță maritimă, de eficiență a navigației și de prevenire și control al poluării marine cauzate de nave.

Comitetul MEPC al OMI va adopta modificări ale anexei VI la Convenția MARPOL − principala convenție internațională care reglementează prevenirea poluării mediului marin de către nave din cauze operaționale sau accidentale.

Aceste modificări se axează pe prevenirea, reducerea și controlul emisiilor generate de transportul maritim internațional, promovând totodată conectivitatea globală prin intermediul transportului maritim.

Modificările sus-menționate ale anexei VI la Convenția MARPOL urmăresc mai multe obiective din domeniul transportului maritim și al mediului, interconectate în mod inseparabil, fără ca unul să aibă caracter accesoriu și indirect în raport cu celălalt. Prin urmare, temeiul juridic material al deciziei trebuie să includă temeiurile juridice materiale corespunzătoare, și anume ambele articole, articolul 100 alineatul (2) și articolul 192 alineatul (1), din TFUE.

5.3. Concluzie

Temeiul juridic al propunerii de decizie trebuie să fie articolul 100 alineatul (2) și articolul 192 alineatul (1) din TFUE, coroborate cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

2025/0242 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Maritime Internaționale în cursul celei de-a doua sesiuni extraordinare a Comitetului pentru protecția mediului marin cu privire la adoptarea unor modificări ale Convenției internaționale pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2) și articolul 192 alineatul (1) coroborate cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

(1) Convenția privind Organizația Maritimă Internațională („OMI”) a intrat în vigoare la 17 martie 1958.

(2) OMI este agenția specializată a Organizației Națiunilor Unite responsabilă cu siguranța și securitatea transportului maritim și cu prevenirea poluării marine și atmosferice de către nave. Toate statele membre ale Uniunii sunt membre ale OMI. Uniunea nu este membră a OMI.

(3) În temeiul articolului 38 litera (a) din Convenția privind OMI, Comitetul pentru protecția mediului marin (MEPC) îndeplinește funcțiile care îi sunt sau i-ar putea fi încredințate de OMI prin intermediul sau în baza unor convenții internaționale pentru prevenirea și controlul poluării maritime de către nave, în special în ceea ce privește adoptarea și modificarea regulilor sau a altor dispoziții. În cadrul celei de-a doua sesiuni extraordinare a sa, MEPC va adopta o serie de modificări aduse MARPOL, în conformitate cu articolul 16 alineatul (2) literele (b), (c) și (d).

(4) Comitetul pentru protecția mediului marin al OMI urmează să adopte, în cadrul celei de-a doua sesiuni extraordinare a sa din perioada 14-17 octombrie 2025, modificări ale anexei VI la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL) referitoare la desemnarea Atlanticului de Nord-Est ca nouă zonă de control al emisiilor (regulile 13 și 14 și apendicele VII), la accesibilitatea bazei de date a OMI privind consumul de păcură al navelor (DCS a OMI) și la clauza de revizuire a măsurii pe termen scurt de reducere a GES (regulile 20, 25, 27 și 28), precum și la cadrul „zero net” al OMI (noul capitol 5).

(5) Actele avute în vedere ale MEPC vor avea efecte juridice.

(6) Prin urmare, este necesar să se stabilească poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul sesiunii extraordinare a Comitetului pentru protecția mediului marin al OMI, întrucât actele avute în vedere pot influența în mod semnificativ conținutul dreptului Uniunii, și anume Directiva (UE) 2016/802 privind reducerea conținutului de

sulf din anumiți combustibili lichizi[1], Regulamentul (UE) 2015/757 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim[2], Directiva (UE) 2023/959 de modificare a Directivei 2003/87/CE de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și a Deciziei (UE) 2015/1814 privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferentă schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră[3], Regulamentul (UE) 2023/1805 privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim[4].

(7) Prin urmare, Uniunea trebuie să sprijine modificările regulilor 13 și 14 și ale apendicelui VII la anexa VI la MARPOL, deoarece acestea vor contribui la prevenirea, reducerea și controlul emisiilor de NO_x, SO_x și PM generate de nave, în scopul obținerii unor beneficii conexe în domeniul sănătății și al mediului, fiind menținut totodată la un nivel gestionabil impactul economic asupra sectorului maritim. Uniunea trebuie, de asemenea, să sprijine modificările regulii 27 din anexa VI la MARPOL, deoarece acestea vor spori și mai mult accesibilitatea datelor din DCS a OMI, în scopul de a se asigura punerea în aplicare solidă a cadrului CII și de a se facilita revizuirea sa. Uniunea trebuie să sprijine modificările regulilor 20, 25, 27 și 28 din anexa VI la MARPOL deoarece acestea vin în urma adoptării Strategiei OMI din 2023 referitoare la GES și a finalizării revizuirii măsurilor pe termen scurt de către OMI, permițând revizuirea ulterioară a acestor reguli. Uniunea trebuie să sprijine și introducerea noului capitol 5 în anexa VI la MARPOL, întrucât acesta cuprinde dispoziții concepute în scopul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) generate de transportul maritim internațional, care vizează atingerea unui nivel „zero net” al emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) până cel târziu în 2050. Capitolul respectiv va constitui și o bază solidă pentru tranziția energetică necesară a transportului maritim. Scopul său este realizarea obiectivelor climatice stabilite în Strategia OMI din 2023 privind reducerea emisiilor de GES generate de nave, accelerarea introducerii de combustibili, tehnologii și surse de energie cu emisii zero sau aproape zero de GES și sprijinirea unei tranziții juste și echitabile.

(8) Poziția Uniunii urmează să fie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale OMI și de către Comisie, acționând împreună, în interesul Uniunii Europene,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de-a doua sesiuni extraordinare a Comitetului pentru protecția mediului marin al Organizației Maritime Internaționale („OMI”) este de a-și da acordul cu privire la adoptarea:

(a) modificărilor regulilor 13 și 14 și ale apendicelui VII la anexa VI la MARPOL, referitoare la desemnarea Atlanticului de Nord-Est ca nouă zonă de control al emisiilor (ECA),

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

(b) modificărilor regulilor 20, 25, 27 și 28 din anexa VI la MARPOL, referitoare la accesibilitatea bazei de date a OMI privind consumul de păcură al navelor (DCS a OMI) și la clauza de revizuire a măsurii pe termen scurt de reducere a GES și a

(c) introducerii noului capitol 5 în anexa VI la MARPOL, referitor la cadrul „zero net” al OMI.

Articolul 2

Poziția menționată la articolul 1 se exprimă de către Comisie și de către statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Comitetului pentru protecția mediului marin al OMI, acționând împreună în interesul Uniunii.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Comisiei și statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu
Președintele