Conseil de
l'Union européenne

**Bruxelles, le 20 novembre 2026**
**(OR. en)**

**15334/26**
**ADD 1**

**Dossier interinstitutionnel:**
**2026/0335(NLE)**

**MAR 192**
**OMI 80**
**ENV 1356**
**CLIMA 612**

**ACTES LÉGISLATIFS ET AUTRES INSTRUMENTS**

| | |
|---|---|
| Objet: | ANNEXE à la DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité de la protection du milieu marin (MEPC) lors de sa 85e session et de la reprise de sa deuxième session extraordinaire, ainsi que lors de la vingt-troisième réunion de son groupe de travail intersessions sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires (ISWG-GHG) en ce qui concerne l'adoption d'amendements à la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) |

ANNEXE

Principes directeurs visés aux articles 1er, 2 et 3:

1. L'Union soutient un paquet final de mesures de réduction des GES à moyen terme qui permette d'atteindre les objectifs de la stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES, en particulier celui qui consiste à réduire à zéro les émissions nettes d'ici à 2050 ou aux alentours de cette date, selon la méthode du puits au sillage.

2. L'Union promeut un paquet final de mesures qui garantisse un traitement non discriminatoire et réduise au minimum la charge administrative.

3. L'Union veille à ce que le paquet final de mesures assure une mise en œuvre efficace et cohérente, comprenant des mesures de suivi et de vérification, tout en laissant aux navires une certaine souplesse pour se conformer à ses objectifs.

4. L'Union soutient l'inclusion, dans le paquet final, d'un mécanisme clair pour l'élément économique qui complète l'élément technique, au moyen de deux trajectoires de réduction ou d'un mécanisme équivalent poursuivant le même objectif.

5. L'Union est en mesure d'accepter une trajectoire plus souple de réduction de l'intensité en GES des carburants au cours des premières années de mise en œuvre, à condition que la trajectoire s'accélère au cours des années suivantes afin de réduire à zéro les émissions nettes d'ici à 2050 ou aux alentours de cette date.

6. L'Union soutient la fixation d'un objectif crédible de réduction de l'intensité en GES des carburants pour 2040, qui fera l'objet d'un réexamen d'ici à 2035.

   L'Union soutient un réexamen qui tient compte de l'efficacité de la mesure pour ce qui est d'atteindre ses objectifs de réduction et d'encourager le développement du marché des combustibles marins de substitution, et:

   a) comprend des indicateurs objectifs et transparents;

   b) réexamine et modifie, le cas échéant, l'objectif de réduction pour 2040;

   c) fixe les objectifs de réduction jusqu'en 2050; et

   d) ne compromet pas la réalisation des objectifs de la stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES.

7. En ce qui concerne les options de flexibilité pour atteindre les objectifs de réduction, l'Union soutient le fait que l'excédent de conformité d'un navire au cours d'une année donnée puisse compenser le déficit de conformité de ce navire ou d'un autre navire pendant un nombre limité d'années suivantes, sous réserve de l'introduction d'un mécanisme de sauvegarde qui empêchera toute distorsion du marché.

8. L'Union se montre ouverte à l'élaboration d'une option de flexibilité supplémentaire pour atteindre les objectifs de réduction, qui établisse un mécanisme permettant aux navires de contribuer financièrement à des projets à un taux prédéterminé et défini par l'OMI, ou d'investir dans de tels projets. Le soutien en faveur d'une telle option de flexibilité supplémentaire est octroyé à condition que cela ne compromette pas la conformité directe et pour autant que des investissements à long terme neutres en matière de combustible et de technologie qui favorisent la transition énergétique du secteur du transport maritime soient encouragés, et sous réserve de la mise en place d'une intégrité environnementale claire, de réductions des émissions vérifiables et permanentes, de la prévention du double comptage ainsi que de garanties en matière de transparence.

9. L'Union soutient l'incitation à l'utilisation de combustibles, de technologies et de sources d'énergie à émissions nulles et quasi nulles de GES dans le secteur du transport maritime par l'intermédiaire de l'élément économique. L'Union fait preuve d'ouverture à l'égard de l'utilisation de multiplicateurs concernant l'excédent de conformité des navires utilisant des technologies et des combustibles à émissions nulles ou quasi nulles de GES, à condition que leur durée soit limitée, que le double comptage soit évité, que l'objectif Net-Zero du paquet final de mesures de réduction des GES à moyen terme ne soit pas compromis, et que l'intégrité environnementale des mesures soit assurée.

10. L'Union soutient un mécanisme qui encourage l'utilisation de moyens clairs et plausibles pour soutenir tous les pays, en particulier les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays les moins avancés (PMA), de participer à la transition du transport maritime, en tant que moyen d'assurer une transition juste et équitable du secteur du transport maritime.