

ANNEXE 11

**RÉSOLUTION MEPC.304(72)
(adoptée le 13 avril 2018)**

**STRATÉGIE INITIALE DE L'OMI CONCERNANT LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS
DE GAZ À EFFET DE SERRE PROVENANT DES NAVIRES**

LE COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN,

RAPPELANT l'article 38 e) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale (l'Organisation), qui a trait aux fonctions conférées au Comité de la protection du milieu marin (le Comité) aux termes des conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution des mers par les navires,

RECONNAISSANT que l'Organisation œuvrer de façon continue, depuis 1997, pour traiter la question des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires, notamment par l'adoption de mesures techniques et opérationnelles obligatoires à l'échelle mondiale concernant le rendement énergétique des navires en vertu de l'Annexe VI de MARPOL,

RECONNAISSANT ÉGALEMENT que l'Assemblée a décidé à sa trentième session, en décembre 2017, d'adopter une orientation stratégique de l'Organisation intitulée "Répondre aux changements climatiques",

RAPPELANT le Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies,

1. ADOPTE la Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires (ci-après dénommée "la Stratégie initiale"), dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. INVITE le Secrétaire général de l'Organisation à prévoir des ressources suffisantes au titre du Programme intégré de coopération technique (PICT) pour appuyer les activités de suivi pertinentes de la Stratégie initiale qui pourraient être décidées par le Comité et être entreprises par les pays en développement, en particulier les pays les moins avancés (PMA) et les petits États insulaires en développement (PEID);
3. DÉCIDE de maintenir la Stratégie initiale à l'étude en vue d'adopter une stratégie révisée de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires en 2023.

ANNEXE

**STRATÉGIE INITIALE DE L'OMI CONCERNANT LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS
DE GAZ À EFFET DE SERRE PROVENANT DES NAVIRES**

Table des matières

- 1 INTRODUCTION
- 2 VISION
- 3 NIVEAUX D'AMBITION ET PRINCIPES DIRECTEURS
- 4 LISTE DES MESURES ENVISAGEABLES À COURT, MOYEN ET LONG TERMES, ACCOMPAGNÉES DE CALENDRIERS POSSIBLES, ET INCIDENCES DE CES MESURES SUR LES ÉTATS
- 5 OBSTACLES ET MESURES D'APPUI; RENFORCEMENT DES CAPACITÉS ET COOPÉRATION TECHNIQUE; RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT
- 6 ACTIVITÉS DE SUIVI EN VUE DE LA MISE AU POINT DE LA STRATÉGIE RÉVISÉE
- 7 EXAMEN PÉRIODIQUE DE LA STRATÉGIE

1 INTRODUCTION

1.1 L'Organisation maritime internationale (OMI) est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée de garantir la sécurité, la sûreté et l'efficacité des transports maritimes et de prévenir la pollution par les navires.

1.2 La présente Stratégie s'inscrit dans la lignée des travaux que l'OMI a menés en sa qualité d'organisme international compétent pour traiter la question des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des transports maritimes internationaux et qui comprennent l'adoption, le 5 décembre 2003, de la résolution de l'Assemblée A.963(23), intitulée "Lignes d'action et usages de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre par les navires", par laquelle l'Assemblée priait instamment le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) d'identifier et d'élaborer les mécanismes requis pour obtenir la limitation ou la réduction des émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux.

1.3 En réponse à la demande de l'Assemblée, différents travaux ont été entrepris pour traiter la question des émissions de GES provenant des navires, notamment les suivants :

- .1 le MEPC 62 (juillet 2011) a adopté la résolution MEPC.203(62) visant à inclure des règles relatives au rendement énergétique des navires dans l'Annexe VI de MARPOL, par laquelle ont été introduites des mesures obligatoires techniques (EEDI) et opérationnelles (SEEMP) applicables au rendement énergétique des navires; à ce jour, plus de 2 700 navires neufs ont été certifiés conformes à l'indice nominal de rendement énergétique;
- .2 le MEPC 65 (mai 2013) a adopté la résolution MEPC.229(65), intitulée "Promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires", par laquelle, notamment, il priait l'Organisation, par le biais de ses divers programmes (PICT¹, projet GloMEEP², réseau de MTCC³, etc.), de fournir une assistance technique aux États Membres pour leur permettre de coopérer dans le domaine du transfert de technologies en matière de rendement énergétique, en particulier vers les pays en développement; et
- .3 le MEPC 70 (octobre 2016) a adopté, par la résolution MEPC.278(70), des amendements à l'Annexe VI de MARPOL visant à mettre en place le système de collecte des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires; ces amendements contiennent des prescriptions obligatoires imposant aux navires de consigner et de notifier leur consommation de fuel-oil; les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 (qui représentent environ 85 % du total des émissions de CO₂ provenant des transports maritimes internationaux) sont tenus de recueillir des données pour chaque type de fuel-oil qu'ils utilisent, ainsi que d'autres données spécifiques, notamment sur les indicateurs indirects de leur "activité de transport".

1.4 La Stratégie initiale marque la première étape de la Feuille de route pour l'élaboration d'une stratégie globale de l'OMI en matière de réduction des émissions de GES provenant des navires qui avait été approuvée au MEPC 70. La Feuille de route prévoit qu'une stratégie révisée sera adoptée en 2023.

¹ Programme intégré de coopération technique (<http://www.imo.org>).

² Projet de partenariat mondial pour le rendement énergétique des transports maritimes (<http://glomeep.imo.org>).

³ Réseau mondial de centres de coopération en matière de technologie maritime (<http://gmn.imo.org>).

Contexte

1.5 La Stratégie initiale relève d'un contexte plus large qui s'articule autour des éléments suivants :

- .1 les autres instruments existants relatifs au droit de la mer, notamment la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et aux changements climatiques, notamment la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et les instruments juridiques connexes, y compris l'Accord de Paris;
- .2 le rôle de chef de file que joue l'Organisation en ce qui concerne l'élaboration et l'adoption de règles relatives à l'environnement applicables aux transports maritimes internationaux et la fourniture d'une assistance pour leur mise en œuvre;
- .3 la décision prise par l'Assemblée à sa trentième session, en décembre 2017, qui consiste à adopter une orientation stratégique de l'Organisation intitulée "Répondre aux changements climatiques"; et
- .4 le Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies.

Émissions et scénarios d'émissions

1.6 Dans la Troisième étude de l'OMI sur les GES (2014), il était estimé qu'en 2012, les émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux représentaient quelque 2,2 % des émissions de CO₂ d'origine anthropique et qu'elles pourraient augmenter de 50 à 250 % d'ici à 2050. La réalisation de nouvelles études de l'OMI sur les GES contribuerait à réduire les incertitudes associées à ces estimations et scénarios d'émissions.

Objectifs de la Stratégie initiale

1.7 La Stratégie initiale a pour objet de :

- .1 renforcer la contribution de l'OMI aux efforts mondiaux pour faire face aux émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux. Les efforts internationaux pour faire face aux émissions de GES comprennent l'Accord de Paris et ses objectifs ainsi que le Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies et son Objectif de développement durable 13 : "Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions";
- .2 recenser les mesures que le secteur des transports maritimes internationaux doit mettre en œuvre, selon qu'il convient, tout en traitant de leurs incidences sur les États et en reconnaissant le rôle essentiel que jouent les transports maritimes internationaux pour ce qui est de favoriser le développement continu du commerce international et des services de transport maritime; et
- .3 déterminer les initiatives et les mesures appropriées qui permettront d'atteindre les objectifs ci-dessus, y compris les mesures d'incitation dans les domaines de la recherche et du développement et de la surveillance des émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux.

2 VISION

L'OMI reste attachée à réduire les émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux et, de toute urgence, se donne pour tâche de les éliminer progressivement aussitôt que possible au cours de ce siècle.

3 NIVEAUX D'AMBITION ET PRINCIPES DIRECTEURS

Niveaux d'ambition

3.1 Sous réserve des modifications qui y seront apportées en fonction des examens à effectuer par l'Organisation, la Stratégie initiale fixe les niveaux d'ambition pour le secteur des transports maritimes internationaux, sachant que les innovations technologiques et l'introduction à l'échelle mondiale de combustibles et/ou sources d'énergie de substitution pour les transports maritimes internationaux seront des éléments essentiels à la réalisation de l'ambition globale. Les examens devraient tenir compte des estimations d'émissions actualisées, les moyens que pourraient employer les transports maritimes internationaux pour réduire les émissions et les rapports du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), selon qu'il conviendra. Les niveaux d'ambition qui guideront la stratégie initiale sont les suivants :

.1 *l'intensité des émissions de carbone provenant des navires doit décroître grâce à la mise en place de nouvelles phases de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) pour les navires neufs*

passer en revue, afin de les renforcer, les prescriptions relatives au rendement énergétique des navires en déterminant le pourcentage d'amélioration correspondant à chaque phase pour chaque type de navire, selon qu'il convient;

.2 *l'intensité des émissions de carbone provenant des transports maritimes internationaux doit décroître*

réduire les émissions de CO₂ par activité de transport, en moyenne pour l'ensemble des transports maritimes internationaux, d'au moins 40 % d'ici à 2030, en poursuivant l'action menée en vue d'atteindre 70 % d'ici à 2050, par rapport à 2008; et

.3 *les émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux doivent atteindre un point culminant puis décroître*

parvenir au point culminant des émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux aussitôt que possible et réduire le volume total des émissions de GES annuelles d'au moins 50 % d'ici à 2050, par rapport à 2008, tout en poursuivant l'action menée en vue de leur élimination progressive, comme cela est préconisé dans la vision, enchaînement qui permettra de réduire les émissions de CO₂ conformément aux objectifs de température fixés dans l'Accord de Paris.

Principes directeurs

3.2 Les principes directeurs de la Stratégie initiale sont les suivants :

- .1 nécessité de reconnaître l'existence des principes consacrés dans les instruments déjà mis au point, tels que :
 - .1 le principe de non-discrimination et le principe visant à ne pas faire bénéficier certains navires de conditions plus favorables, consacrés dans MARPOL et dans d'autres conventions de l'OMI; et
 - .2 le principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives, compte tenu des différentes situations nationales, consacré dans la CCNUCC, le Protocole de Kyoto et l'Accord de Paris;
- .2 exigence pour tous les navires, quel que soit leur pavillon, de donner plein et entier effet aux mesures obligatoires visant à garantir la mise en œuvre efficace de la présente Stratégie;
- .3 nécessité de prendre en considération les incidences des mesures sur les États, y compris les pays en développement, en particulier les PMA et les PIED, comme cela a été noté par le MEPC 68 (MEPC 68/21, paragraphes 4.18 et 4.19), ainsi que les besoins nouveaux spécifiques de ces États, comme cela est reconnu dans le Plan stratégique de l'Organisation (résolution A.1110(30)); et
- .4 nécessité de trouver un équilibre entre la prise de décisions étayées par des preuves et le principe de précaution énoncé dans la résolution MEPC.67(37).

4 LISTE DES MESURES ENVISAGEABLES À COURT, MOYEN ET LONG TERMES, ACCOMPAGNÉES DE CALENDRIERS POSSIBLES, ET INCIDENCES DE CES MESURES SUR LES ÉTATS

Calendriers

4.1 Les mesures envisageables décrites dans la présente Stratégie initiale devraient suivre les calendriers suivants :

- .1 les éventuelles mesures à court terme pourraient être des mesures mises au point de façon définitive et approuvées par le Comité entre 2018 et 2023. Les dates d'entrée en vigueur de ces mesures et les dates auxquelles elles pourront effectivement commencer à réduire les émissions de GES seront définies pour chaque mesure individuellement;
- .2 les éventuelles mesures à moyen terme pourraient être des mesures mises au point de façon définitive et approuvées par le Comité entre 2023 et 2030. Les dates d'entrée en vigueur de ces mesures et les dates auxquelles elles pourront effectivement commencer à réduire les émissions de GES seront définies pour chaque mesure individuellement; et
- .3 les éventuelles mesures à long terme pourraient être des mesures mises au point de façon définitive et approuvées par le Comité au-delà de 2030. Les dates d'entrée en vigueur de ces mesures et les dates auxquelles elles

pourront effectivement commencer à réduire les émissions de GES seront définies pour chaque mesure individuellement.

4.2 Lorsque des mesures anticipées sont envisagées, il faudrait, dans le calendrier des mesures à court terme, donner la priorité aux éventuelles mesures anticipées que l'Organisation pourrait élaborer, tout en reconnaissant les mesures déjà adoptées, y compris les prescriptions de l'Annexe VI de MARPOL qui concernent les changements climatiques, en vue d'obtenir avant 2023 une nouvelle réduction des émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux.

4.3 Dans le cas de certaines mesures à moyen et long termes, les travaux devront commencer avant 2023.

4.4 Ces calendriers devraient être révisés selon qu'il convient à mesure que de nouveaux renseignements seront disponibles.

4.5 Les autres mesures à court, moyen et long termes à inclure dans la Stratégie révisée de l'OMI concernant les GES devraient être accompagnées de calendriers d'application.

4.6 La liste des mesures envisageables n'est pas exhaustive et n'exclut nullement les mesures que l'Organisation pourrait envisager et adopter par ailleurs.

Mesures envisageables à court terme

4.7 Les mesures peuvent être classées dans la catégorie de celles dont les effets réduisent directement les émissions de GES provenant des navires et de celles qui appuient les initiatives visant à réduire ces émissions. Toutes les mesures envisageables⁴ ci-après représentent les autres initiatives que l'Organisation pourrait prendre à court terme en ce qui concerne les questions relatives à la réduction des émissions de GES provenant des navires :

- .1 améliorer davantage le cadre actuel du rendement énergétique, en mettant l'accent sur l'EEDI et le SEEMP et en tenant compte des résultats de la révision des règles relatives à l'EEDI;
- .2 élaborer des mesures techniques et opérationnelles relatives au rendement énergétique applicables aux navires neufs comme aux navires existants, y compris envisager des indicateurs compatibles avec l'approche en trois étapes qui puissent servir à indiquer et à améliorer le rendement énergétique des transports maritimes, par exemple le coefficient de rendement annuel (AER), le rendement énergétique par heure de service (EESH), l'indicateur du rendement propre au navire (ISPI) ou la stratégie de réduction du fuel-oil (FORS);
- .3 mettre au point un programme de perfectionnement de la flotte existante;
- .4 examiner et analyser le recours à la mesure qui consiste à optimiser et à réduire la vitesse, en tenant compte des questions de sécurité, de la distance parcourue, de la distorsion du marché ou des échanges commerciaux et en veillant à ce que cette mesure n'ait pas d'incidence sur la capacité des navires à desservir les zones géographiques éloignées;

⁴ La Stratégie initiale pourra être révisée en fonction des données relatives la consommation de fuel-oil qui seront recueillies entre 2019 et 2021 et il n'est pas exclu que d'autres mesures spécifiques puissent être mises en œuvre au cours de la phase 3 de l'approche en trois étapes.

- .5 examiner et analyser les mesures visant à réduire les émissions de méthane et renforcer encore les mesures visant à réduire les émissions de composés organiques volatils;
- .6 promouvoir l'élaboration et l'actualisation de plans d'action nationaux qui définissent des politiques et stratégies visant à réduire les émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux, conformément aux directives devant être élaborées par l'Organisation, compte tenu de la nécessité d'éviter toutes mesures régionales ou unilatérales;
- .7 poursuivre et intensifier les activités de coopération technique et de renforcement des capacités dans le cadre du PICT;
- .8 examiner et analyser les mesures visant à promouvoir, à l'échelle mondiale, les innovations et activités concernant les ports afin de faciliter la réduction des émissions de GES provenant des transports maritimes, y compris l'alimentation électrique à terre des navires à partir de sources renouvelables et les infrastructures d'appui à la fourniture d'autres types de combustibles à faible teneur en carbone ou à zéro émission de carbone, et poursuivre l'optimisation de la chaîne logistique et de sa planification, ports compris;
- .9 lancer des activités de recherche et de développement qui portent sur les systèmes de propulsion des navires, d'autres types de combustibles à faible teneur en carbone ou à zéro émission de carbone et des technologies innovantes permettant d'améliorer le rendement énergétique des navires et créer un conseil international d'études maritimes chargé de coordonner et de superviser ces efforts de recherche et de développement;
- .10 inciter ceux qui prendront les premières mesures à mettre au point et à adopter de nouvelles technologies;
- .11 élaborer des directives rigoureuses concernant l'intensité des émissions de GES/carbone, qui couvrent le cycle de vie, pour tous les types de combustibles, en vue de la préparation d'un programme de mise en œuvre favorisant l'adoption efficace d'autres types de combustibles à faible teneur en carbone ou à zéro émission de carbone;
- .12 promouvoir activement les travaux de l'Organisation auprès de la communauté internationale, en particulier souligner que l'Organisation, depuis les années 90, met au point et adopte des mesures techniques et opérationnelles qui réduisent systématiquement les émissions dans l'atmosphère provenant des navires et que ces mesures permettraient d'appuyer les objectifs de développement durable, y compris l'ODD 13 qui a trait aux changements climatiques; et
- .13 mener des études supplémentaires sur les émissions de GES et envisager d'autres études qui puissent orienter les décisions de principe, y compris l'actualisation des courbes des coûts marginaux de réduction et l'examen d'autres types de combustibles à faible teneur en carbone ou à zéro émission de carbone.

Mesures envisageables à moyen terme

4.8 Les mesures peuvent être classées dans la catégorie de celles dont les effets réduisent directement les émissions de GES provenant des navires et dans la catégorie de celles qui appuient les initiatives visant à réduire ces émissions. Toutes les mesures envisageables ci-après représentent les autres initiatives que l'Organisation pourrait prendre à moyen terme en ce qui concerne les questions relatives à la réduction des émissions de GES provenant des navires :

- .1 établir un programme de mise en œuvre favorisant l'adoption efficace d'autres types de combustibles à faible teneur en carbone ou à zéro émission de carbone, y compris l'actualisation des plans d'action nationaux pour qu'ils envisagent expressément ces combustibles;
- .2 appliquer des mesures opérationnelles relatives au rendement énergétique aux navires neufs comme aux navires existants, y compris envisager des indicateurs compatibles avec l'approche en trois étapes qui puissent servir à indiquer et à améliorer le rendement énergétique des navires;
- .3 envisager un ou plusieurs mécanismes nouveaux/innovants de réduction des émissions, qui comprennent éventuellement des mesures fondées sur le marché, en vue d'inciter à réduire les émissions de GES;
- .4 poursuivre et renforcer les activités de coopération technique et de renforcement des capacités, notamment dans le cadre du PICT; et
- .5 mettre au point un mécanisme de retour d'information afin de recueillir les enseignements tirés de l'application des mesures et de les diffuser dans le cadre d'un éventuel échange de renseignements sur les meilleures pratiques.

Mesures envisageables à long terme

4.9 Toutes les mesures envisageables ci-après représentent les autres initiatives que l'Organisation pourrait prendre à long terme en ce qui concerne les questions relatives à la réduction des émissions de GES provenant des navires :

- .1 poursuivre la mise au point et assurer la fourniture de combustibles à zéro émission de carbone ou non fossiles, afin que le secteur des transports maritimes puisse évaluer et envisager la décarbonisation au cours de la seconde moitié du siècle; et
- .2 promouvoir et faciliter l'adoption générale d'un ou de plusieurs mécanismes nouveaux/innovants de réduction des émissions.

Incidences sur les États

4.10 Les incidences d'une mesure sur les États devraient être évaluées et prises en considération selon qu'il convient avant que cette mesure ne soit adoptée. Il faudrait prêter une attention particulière aux besoins des pays en développement, en particulier les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays les moins avancés (PMA).

4.11 Lors de l'évaluation des incidences d'une mesure sur les États, il faudrait tenir compte notamment, selon qu'il convient, des éléments suivants :

- .1 l'éloignement géographique des principaux marchés et les moyens de connexion à ces marchés;
- .2 la valeur et le type de cargaison;
- .3 la dépendance par rapport aux transports;
- .4 les coûts des transports;
- .5 la sécurité alimentaire;
- .6 l'intervention en cas de catastrophe;
- .7 le rapport coût-efficacité; et
- .8 le progrès et le développement socio-économiques.

4.12 Il faudrait spécifier et approuver de toute urgence la procédure permettant d'évaluer et de prendre en considération les incidences des mesures relatives aux transports maritimes internationaux sur les États dans le cadre des activités de suivi.

4.13 Il faudrait évaluer les incidences anormalement défavorables et les traiter d'une manière appropriée.

5 OBSTACLES ET MESURES D'APPUI; RENFORCEMENT DES CAPACITÉS ET COOPÉRATION TECHNIQUE; RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

5.1 Le Comité reconnaît que les pays en développement, en particulier les PMA et les PEID, ont des besoins spéciaux en ce qui concerne le renforcement des capacités et la coopération technique.

5.2 Le Comité admet que la mise au point et la mise à disposition à l'échelle mondiale de nouvelles sources d'énergie sûres pour les navires pourraient constituer un obstacle spécifique à la mise en œuvre des mesures possibles.

5.3 Le Comité pourrait accompagner l'action menée en vue de promouvoir les technologies à faible émission de carbone en facilitant les partenariats entre le secteur public et le secteur privé ainsi que l'échange de renseignements.

5.4 Le Comité devrait continuer de fournir des mécanismes qui facilitent le partage de l'information, le transfert de technologies, le renforcement des capacités et la coopération technique, en tenant compte de la résolution MEPC.229(65) sur la promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires.

5.5 L'Organisation est invitée à évaluer régulièrement la fourniture de ressources financières et techniques ainsi que le renforcement des capacités pour mettre en œuvre la Stratégie par l'intermédiaire du PICT et d'autres programmes tels que le projet GloMEEP et le réseau de centres de coopération en matière de technologie maritime (MTCC).

6 ACTIVITÉS DE SUIVI EN VUE DE LA MISE AU POINT DE LA STRATÉGIE RÉVISÉE

6.1 Il faudrait élaborer un programme d'activités de suivi de la Stratégie initiale.

6.2 Les étapes clés de l'adoption d'une stratégie révisée de l'OMI concernant les GES en 2023, telles qu'indiquées dans la Feuille de route, sont les suivantes :

Printemps 2018 (MEPC 72)	Adoption de la Stratégie initiale ⁵ , incluant notamment une liste des mesures envisageables à court, moyen et long termes, accompagnées de calendriers possibles, à revoir selon qu'il conviendra à mesure que de nouveaux renseignements seront disponibles
Janvier 2019	Début de l'étape 1 : collecte de données (par les navires)
Printemps 2019 (MEPC 74)	Lancement de la Quatrième étude de l'OMI sur les GES fondée sur les données de 2012-2018
Été 2020	Notification à l'OMI des données de 2019
Automne 2020 (MEPC 76)	Début de l'étape 2 : analyse des données (au plus tard à l'automne 2020) Publication de la Quatrième étude de l'OMI sur les GES, aux fins d'examen par le MEPC 76
Printemps 2021 (MEPC 77)	Rapport du Secrétariat résumant les données de 2019, en application de la règle 22A.10 Début des travaux sur les ajustements de la Stratégie initiale de l'OMI, sur la base des données recueillies dans le cadre du système de collecte des données
Été 2021	Notification à l'OMI des données de 2020
Printemps 2022 (MEPC 78)	Étape 3 : prise de décisions Rapport du Secrétariat résumant les données de 2020, en application de la règle 22A.10
Été 2022	Notification à l'OMI des données de 2021
Printemps 2023 (MEPC 80)	Rapport du Secrétariat résumant les données de 2021, en application de la règle 22A.10 Adoption de la Stratégie révisée de l'OMI, incluant les mesures à court, moyen et long termes requises, ainsi que les calendriers d'application

6.3 Il faudrait vérifier et actualiser les courbes des coûts marginaux de réduction correspondant à chaque mesure selon qu'il convient et les évaluer ensuite à intervalles réguliers.

7 EXAMEN PÉRIODIQUE DE LA STRATÉGIE

7.1 La Stratégie révisée doit être adoptée au printemps 2023.

7.2 La Stratégie révisée devrait être réexaminée cinq ans après son adoption définitive.

7.3 Le Comité devrait procéder à cet examen, y compris en définir la portée et le mandat.

⁵ La Stratégie initiale de l'OMI pourra être révisée en fonction des données recueillies dans le cadre du système de collecte des données entre 2019 et 2021 et il n'est pas exclu que d'autres mesures spécifiques puissent être mises en œuvre au cours de la phase 3 de l'approche en trois étapes.