

COMITÉ DE LA PROTECTION
DU MILIEU MARIN
76^e session
Point 6 de l'ordre du jour

MEPC 76/6/1
10 mars 2020
Original: ANGLAIS

Diffusion au public avant la session

RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE DES NAVIRES

Rapport sur les renseignements transmis à la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires, constituée dans le cadre du GISIS (année de référence : 2019)

Note du Secrétariat

RÉSUMÉ

<i>Résumé analytique:</i>	Le présent document rend compte des renseignements transmis à la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires, constituée dans le cadre du GISIS, conformément à la règle 22A.10 de l'Annexe VI de MARPOL et aux Directives de 2017 pour la mise au point et la gestion de la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires (résolution MEPC.293(71)).
<i>Orientations stratégiques, le cas échéant:</i>	3
<i>Résultats:</i>	3.7
<i>Mesures à prendre:</i>	Paragraphe 23
<i>Documents de référence:</i>	MEPC 70/18; MEPC 71/17; résolutions MEPC.278(70), MEPC.282(70) et MEPC.293(71)

Rappel des faits

1 Des amendements à l'Annexe VI de MARPOL qui portaient sur le système de collecte des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires avaient été adoptés au MEPC 70 par la résolution MEPC.278(70).

2 Le MEPC 71 avait par ailleurs adopté la résolution MEPC.293(71), intitulée "Directives de 2017 pour la mise au point et la gestion de la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires" (ci-après dénommées "les Directives de 2017"). Le paragraphe 1.4 des Directives de 2017 précisait que la base de données serait élaborée sous la forme d'un module du Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS).

3 Conformément à la règle 22A.3 de l'Annexe VI de MARPOL, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 4, 5 et 6 de ladite règle, dans les trois mois qui suivent la fin de chaque année civile, un navire visé par la règle 22A doit notifier à l'Administration dont il relève ou à tout organisme dûment autorisé par celle-ci la valeur totale pour chaque donnée spécifiée à l'appendice IX de l'Annexe VI de MARPOL, par voie électronique et à l'aide du modèle normalisé qui figure à l'appendice 3 de la résolution MEPC.282(70), intitulée "Directives de 2016 pour l'élaboration du Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP)".

4 Une fois qu'elle a reçu les données notifiées sur la consommation de combustible et conformément à la règle 6.6 de l'Annexe VI de MARPOL, l'Administration ou tout organisme dûment autorisé par celle-ci doit déterminer si les données notifiées sont conformes aux dispositions de la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL et, dans l'affirmative, délivrer une déclaration de conformité au plus tard cinq mois après le début de l'année civile.

5 Conformément à la règle 22A.9 de l'Annexe VI de MARPOL, dans un délai d'un mois au plus tard après la délivrance d'une déclaration de conformité, soit le 30 juin au plus tard, l'Administration doit s'assurer que les données relatives à la consommation de combustible qui lui ont été notifiées par ses navires immatriculés d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 et visés par la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL sont transférées dans la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires, constituée dans le cadre du GISIS.

6 Néanmoins, en raison de la COVID-19, un certain nombre d'Administrations ont accumulé des retards dans la délivrance des déclarations de conformité et/ou dans la transmission des données sur la consommation de combustible à la base de données du GISIS. Par conséquent, le Secrétariat a continué d'observer que des données considérables sur la consommation de combustible de 2019 avaient été soumises après la date limite de notification des données, qui avait été fixée au 30 juin 2020.

7 La règle 22A.10 de l'Annexe VI de MARPOL prescrit au Secrétaire général de présenter un rapport annuel au Comité pour rendre compte des données recueillies, de l'état des données manquantes et de tout autre renseignement pertinent que pourrait demander le Comité. Le rapport annuel sur les données de 2019 est reproduit à l'annexe du présent document.

Nombre de navires au sujet desquels des données sur la consommation de combustible ont été notifiées

8 En janvier 2019, par recoupement avec les données du module du GISIS relatif aux caractéristiques du navire et de la compagnie, le Secrétariat a estimé que 32 511 navires, relevant de 135 Administrations, pourraient être visés par la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL.

9 Les données relatives à la consommation de combustible pour la période du 1^{er} janvier 2019 au 31 décembre 2019 avaient été reçues de 107 Administrations, soit 72 Parties à l'Annexe VI de MARPOL et 35 non Parties, qui correspondaient à 27 221 navires au total sur un nombre potentiel de 32 511 (83,7 %). Sur la base du tonnage brut, les données notifiées représentaient 93,0 % des navires qui, selon les estimations, étaient visés par la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL.

10 Les Administrations peuvent télécharger des données non anonymisées relatives aux navires battant leur pavillon au sujet desquels des données ont été transmises au GISIS par l'Administration concernée ou en son nom. Conformément à la règle 22A.11 de l'Annexe VI de MARPOL, les Parties à l'Annexe VI de MARPOL ont également accès aux données de tous les navires transmises au GISIS de manière anonyme.

Mesures à prendre pour garantir l'exhaustivité de la base de données

11 Conformément au paragraphe 5.1 des Directives de 2017, en janvier 2019, chaque Administration ayant désigné un point de contact dans le module du GISIS relatif à la base de données sur la consommation de fuel-oil a reçu une liste indicative de tous les navires de cette Administration qui sont visés par la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL (au total, 32 511 navires ont été identifiés).

12 Le Secrétariat a procédé à une vérification des données transmises au GISIS afin de recenser les navires manquants au sujet desquels aucune donnée n'avait été notifiée, ainsi que les erreurs évidentes dans les données déjà transmises, principalement en recensant les navires au sujet desquels les données notifiées contenaient des caractéristiques ou des numéros irréalistes. Le Secrétariat n'a modifié lui-même aucune des données consignées dans le GISIS, mais dans le cas d'erreurs potentielles identifiées, il s'est mis en rapport avec les Administrations et/ou les organismes reconnus compétents afin qu'ils puissent mettre à jour les données du GISIS, si nécessaire.

13 En juillet 2020, chaque Administration a reçu une autre liste recensant les navires manquants au sujet desquels les données n'avaient pas encore été transmises à la base de données du GISIS sur la consommation de fuel-oil des navires et, le cas échéant, les navires au sujet desquels l'analyse des données notifiées sur la consommation de combustible indiquait qu'il pourrait y avoir des erreurs. Les Administrations et les organismes reconnus ont été invités à corriger et/ou à mettre à jour les données du GISIS et à communiquer d'autres renseignements en cas de divergences.

14 Pour régler la question susmentionnée des navires manquants et des navires au sujet desquels il pourrait y avoir des erreurs, un certain nombre d'Administrations ont corrigé et/ou mis à jour les données consignées dans le GISIS. Certaines Administrations ont également informé le Secrétariat de la situation des navires manquants. Environ la moitié de ces navires manquants devaient encore notifier leurs données sur la consommation de combustible pour 2019; en ce qui concernait l'autre moitié des navires manquants au sujet desquels aucune donnée n'avait été communiquée, les Administrations ont déclaré que ces navires n'étaient pas visés par la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL pour diverses raisons, par exemple parce que le navire avait été désarmé ou était exploité uniquement pour dans le cadre de voyages nationaux.

15 Le Secrétariat a également recensé un certain nombre de navires qui avaient été classés dans des catégories incorrectes. Après avoir examiné les données notifiées au sujet de centaines de navires, en les comparant avec les données de l'IHS, le Secrétariat a dressé une liste de navires des catégories "Navire à passagers", "Navire roulier à cargaisons" et "Autres" qu'il faudrait classer dans d'autres catégories, afin de mieux les aligner sur le classement en catégories appropriées des types de navires soumis aux règles de l'EEDI, tel que défini à la règle 2 de l'Annexe VI de MARPOL; il s'agissait de plus de 200 navires de croisière et de plus de 400 navires-citernes qu'il faudrait changer de catégorie. Les listes de navires susmentionnées qu'il faudrait associer à une nouvelle catégorie ont été envoyées aux Administrations et aux organismes reconnus concernés pour qu'ils mettent ensuite à jour les données du GISIS.

16 Il a également été constaté qu'il serait possible d'améliorer le classement en catégories des transporteurs de gaz et des transporteurs de GNL. Il a été établi que de nombreux navires de la catégorie "Transporteur de gaz" pouvaient être classés dans la catégorie "Transporteur de GNL". Il pourrait être nécessaire d'examiner cette question plus avant à l'avenir.

17 Le Secrétariat a indiqué dans le présent rapport les données du GISIS relatives à la période allant jusqu'au 1^{er} février 2021, afin de laisser le temps aux Administrations et aux organismes reconnus de mettre à jour les données du GISIS, comme indiqué dans les paragraphes ci-dessus. Au 1^{er} février 2021, le nombre de navires au sujet desquels des données potentiellement erronées avaient été notifiées, ce qui pourrait avoir une incidence notable sur les données totales, avait été ramené à 166. Ces navires n'ont pas été inclus dans le rapport de 2019, reproduit à l'annexe du présent document.

Rapport sur les renseignements transmis à la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires, constituée dans le cadre du GISIS

18 Conformément à la règle 22A.10 de l'Annexe VI de MARPOL, et compte tenu des données qui auront été transmises à la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires, constituée dans le cadre du GISIS, pour un total de 27 221 navires, ce qui comprend les données sur la consommation de combustible consignées dans le GISIS jusqu'au 1^{er} février 2021, le Secrétariat a élaboré un rapport récapitulatif des données sur la consommation de fuel-oil pour l'année 2019, dont le texte figure à l'annexe du présent document. Le rapport a été élaboré conformément aux Directives de 2017, compte tenu notamment de la section 6, qui concerne le rapport annuel au Comité.

19 Le rapport de 2019 ne comprend ni les données supplémentaires consignées dans le GISIS ni les modifications apportées après le 1^{er} février 2021, par les Administrations ou les organismes reconnus, aux données déclarées en 2019, lesquelles seront disponibles parmi les données directement téléchargeables à partir du GISIS.

20 Il convient de noter les conclusions générales ci-après au sujet des données sur la consommation de combustible pour 2019 :

- .1 des données ont été communiquées par 27 221 navires dont la jauge brute totale était de 1 187 millions; le nombre total de navires et la jauge brute totale susmentionnés ne concernent ni les navires au sujet desquels des données ont été transmises plusieurs fois à la base de données ni les navires au sujet desquels les données soumises contenaient des erreurs, ce qui peut avoir une incidence notable sur les données totales; au 1^{er} février 2021, ce nombre a été ramené à 166 navires de ce type, que l'État du pavillon ou l'organisme agréé concerné n'ont pas modifié;
- .2 213 millions de tonnes de combustible, en termes quantitatifs, ont été utilisées par les 27 221 navires susmentionnés dont la jauge brute totale était de 1 187 millions;
- .3 99,95 % du combustible utilisé était du fuel-oil lourd, du fuel-oil léger, du diesel/gas-oil ou du gaz naturel liquéfié; et
- .4 la majeure partie du fuel-oil notifié a été consommée par les trois types de navires suivants soumis aux règles de l'EEDI : porte-conteneurs, vraquiers et navires-citernes.

Améliorations qu'il est recommandé d'apporter au module du GISIS relatif à la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires

21 À la suite de l'analyse des données de 2019, le Secrétariat propose d'apporter les améliorations ci-après au processus de notification et au module du GISIS relatif à la consommation de fuel-oil des navires :

- .1 le GISIS limite le type de données qui peuvent être saisies et de nombreux paramètres sont vérifiés lors du processus de vérification des données. Toutefois, des valeurs manifestement aberrantes ont été identifiées dans les données consignées sous la rubrique "Heures pendant lesquelles le navire fait route". Il en est ainsi parce que le GISIS ne limite pas l'ordre de grandeur des nombres qui peuvent être consignés. Toutefois, lorsqu'il s'agit de notifier les "Heures pendant lesquelles le navire fait route", le nombre maximal d'heures par année civile est une contrainte explicite qui est la même pour tous les navires. Par conséquent, pour minimiser davantage les erreurs qui pourraient figurer dans les futurs rapports, il est recommandé de mettre à jour le GISIS pour y inclure une limite horaire de 8 784 heures lors de la saisie des "Heures pendant lesquelles le navire fait route";
- .2 un certain nombre de navires ont été classés dans une catégorie qui ne leur correspondait pas, en particulier plus de 200 navires à passagers de croisière ont été initialement classés dans la catégorie "Navire à passagers" et plus de 400 navires-citernes dans la catégorie "Autres". S'il est vrai qu'il a été remédié à ces problèmes pour 2019, il est recommandé, pour les notifications futures, de mettre à jour le GISIS afin de donner des instructions supplémentaires aux Administrations et aux organismes reconnus pour qu'ils vérifient soigneusement s'il faudrait classer les navires dans la catégorie "Navire à passagers de croisière" ou Navire "roulier à passagers" avant de les déclarer dans la catégorie "Navire à passagers", et pour s'assurer que les différents types de navires-citernes sont déclarés dans la catégorie "Navire-citerne";
- .3 à la suite de l'analyse des combustibles indiqués dans la catégorie "Autres" du GISIS, 11 navires ont été déclarés comme utilisant de l'éthane comme combustible et 2 navires ont utilisé des biocarburants. Comme l'utilisation d'éthane et de biocarburant est très limitée, il est recommandé que les navires qui en utilisent comme combustible continuent à le déclarer dans la catégorie "Autres", en indiquant dans le GISIS, pour l'instant, une description définie par l'utilisateur et une valeur de C_F ; toutefois, à l'avenir, le Comité souhaiterait peut-être envisager de modifier les Directives de 2018 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) obtenu applicable aux navires neufs, énoncées dans la résolution MEPC.308(73), afin d'y inclure l'éthane et le biocarburant; et
- .4 en ce qui concerne la notification des biocarburants dans la catégorie "Autres", il faudrait calculer les valeurs de C_F définies par l'utilisateur en se fondant sur leurs propriétés chimiques et leurs émissions de CO₂ au cours de l'exploitation (les biocarburants ont normalement des valeurs de C_F analogues à celles des combustibles fossiles équivalents). Cela permettrait d'établir des comparaisons avec les valeurs de C_F définies dans la résolution MEPC.308(73).

22 Le Secrétariat est également conscient des difficultés rencontrées lors du téléchargement de la version anonymisée des renseignements contenant toutes les données relatives à la consommation de combustible qui figurent dans le module du GISIS. À cet égard, il est actuellement procédé à la refonte du processus de téléchargement de la version anonymisée des données, en vue de le rendre plus rapide et plus fiable.

Mesures que le Comité est invité à prendre

23 Le Comité est invité à :

- .1 examiner les renseignements communiqués dans le présent document et le rapport récapitulatif figurant en annexe;
- .2 approuver les recommandations proposées au paragraphe 21 en ce qui concerne la poursuite de l'amélioration du module du GISIS relatif à la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires; et
- .3 prendre les mesures qu'il jugera appropriées.

ANNEXE

RAPPORT RÉCAPITULATIF DE 2019 SUR LES RENSEIGNEMENTS TRANSMIS À LA BASE DE DONNÉES DE L'OMI SUR LA CONSOMMATION DE FUEL-OIL DES NAVIRES

Nombre total de navires au sujet desquels des données sur la consommation de combustible ont été notifiées

1 Pour la période considérée de 2019 (1^{er} janvier 2019 - 31 décembre 2019), les données relatives à la consommation de combustible correspondant à 27 221 navires avaient été consignées dans le module du GISIS relatif à la consommation de fuel-oil des navires. Le présent rapport récapitulatif indique les données relatives à la consommation de combustible consignées dans le GISIS jusqu'au 1^{er} février 2021. Il ne tient pas compte des modifications qui auraient pu être apportées aux données de 2019 dans le GISIS après cette date.

2 L'analyse des données notifiées a révélé 2 128 cas d'entrées répétées pour un même navire. Il en a été tenu compte au moment de regrouper les données. Après enquête, il est apparu que cette situation était principalement due au fait que les navires avaient changé d'administration et/ou d'organisme reconnu. À la date de l'établissement du présent rapport, il a été constaté que les données notifiées au sujet de 166 navires contenaient des erreurs. Il s'agit d'erreurs qui n'ont pas été modifiées par l'État du pavillon et/ou l'organisme reconnu concerné et qui peuvent avoir une incidence notable sur les données totales. Pour cette raison, ces 166 navires ne figurent pas parmi les 27 221 navires qui font l'objet de l'analyse réalisée dans le présent rapport.

Nombre de navires au sujet desquels des données sur la consommation de combustible ont été notifiées

3 Conformément au paragraphe 5.1 des Directives de 2017, en janvier 2019, chaque Administration ayant désigné un point de contact dans le module du GISIS relatif à la base de données sur la consommation de fuel-oil a reçu une liste indicative des navires de cette Administration qui sont visés par la règle 22A, soit au total 32 511 navires relevant de 135 Administrations. Les listes de navires susmentionnées ont été établies par recoupement avec les données du module du GISIS relatif aux caractéristiques du navire et de la compagnie.

4 Le tableau 1 présente un état récapitulatif des navires au sujet desquels les Administrations avaient notifié des données sur la consommation de combustible pour la période considérée de 2019. Il établit une comparaison entre le nombre total de navires au sujet desquels des données avaient été notifiées et les listes indicatives de navires visés par la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL, qui avaient été envoyées à chaque Administration en janvier 2019.

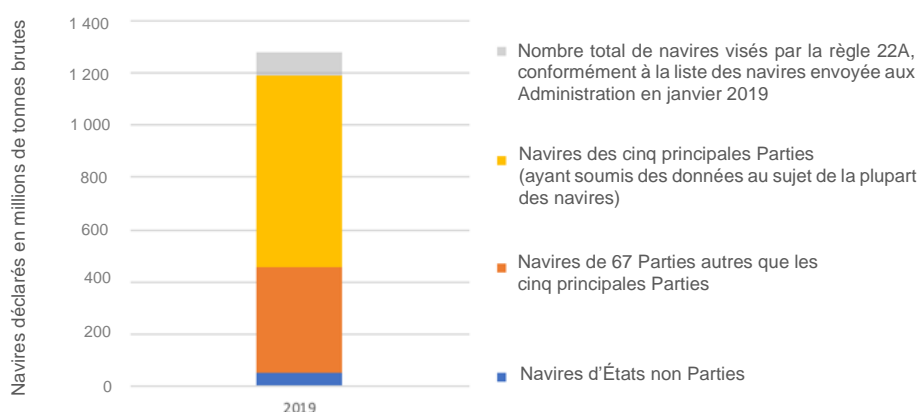
Tableau 1 - Nombre de navires déclarés par les Administrations au cours de la période considérée

	Total	Partie	Non Partie
Navires figurant sur les listes de navires visés par la règle 22A, qui ont été envoyées aux Administrations en janvier 2019	32 511 navires estimés relever de 135 Administrations	30 337 navires relevant de 87 Administrations	2 174 navires relevant de 48 Administrations
Nombre total de navires au sujet desquels des données sur la consommation de combustible ont été soumises	27 221 navires déclarés par 107 Administrations	26 121 navires déclarés par 72 Administrations	1 100 navires déclarés par 35 Administrations

5 Le tableau 1 indique un taux de notification élevé; des données ont été notifiées au sujet de 83,7 % du nombre total de navires qui, selon les estimations, étaient visés par la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL. Le taux de notification est également élevé en ce qui concerne le nombre d'Administrations et d'États non Parties à l'Annexe VI de MARPOL qui ont notifié des données sur leurs navires; au total, 107 Administrations sur un nombre potentiel de 135 Administrations ont soumis des données. Le nombre d'Administrations indiqué dans le tableau 1 comprend également les registres ou registres secondaires nationaux par lesquels les données ont été soumises.

6 La figure 1 établit une comparaison, en termes de jauge brute, entre le nombre total de navires au sujet desquels des données ont été notifiées et les listes de navires visés par la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL.

Figure 1 - Jauge brute des navires déclarés par les Administrations



7 Comme le montre la figure 1, les 32 511 navires qui, selon les estimations, étaient visés par la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL représentent un total de 1 277 millions de tonnes brutes. Les 27 221 navires au sujet desquels des données sur la consommation de combustible ont été notifiées représentent une jauge brute totale de 1 187 millions (soit 93,0 % de 1 277 millions).

Mesures à prendre pour garantir l'exhaustivité de la base de données

8 Conformément au paragraphe 5.1 des Directives de 2017, en janvier 2019, chaque Administration ayant désigné un point de contact dans le module du GISIS relatif à la base de données sur la consommation de fuel-oil a reçu une liste indicative des navires de cette Administration qui sont visés par la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL, soit au total 32 511 navires relevant de 135 Administrations.

9 En outre, conformément à la section 5 des Directives de 2017, le Secrétariat a envoyé à toutes les Administrations, fin juillet 2020, une liste des navires qui n'avaient pas encore été consignés dans le module du GISIS relatif à la consommation de fuel-oil des navires. Cette liste, dressée pour chaque Administration, résulte de la comparaison entre les navires qui avaient été déclarés en juillet 2020 au plus tard et la liste des navires visés par la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL qui avait été envoyée à chaque Administration en janvier 2019. En juillet 2020, les Administrations ont été invitées à communiquer des données sur la consommation de combustible correspondant à 8 912 navires manquants.

10 Les Administrations qui ont répondu ont déclaré que, pour environ la moitié des navires manquants, elles avaient encore l'intention de notifier des données, mais que pour diverses raisons, comme l'attente d'une vérification ou d'une enquête plus approfondie, cela n'avait pas été possible.

11 En ce qui concernait environ l'autre moitié des navires manquants, les Administrations ont déclaré que ces navires n'étaient pas visés par la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL ou qu'ils ne l'étaient plus. Un certain nombre de navires ont été exclus de l'application du chapitre 4 de l'Annexe VI de MARPOL sur la base de la règle 19 de l'Annexe VI de MARPOL. Les Administrations ont indiqué les principales raisons suivantes pour lesquelles elles n'avaient pas notifié de données au sujet de certains navires : ils n'effectuaient (actuellement) pas de voyages internationaux; le type de navire n'était pas pertinent, par exemple parce que le navire n'avait pas de moyen de propulsion; ou le navire avait été mis au rebut ou désarmé.

12 Les informations reçues en retour des Administrations permettent également au Secrétariat de poursuivre plus facilement la mise à jour du processus de recoupement avec le module du GISIS relatif aux caractéristiques du navire et de la compagnie, afin d'établir les listes indicatives des navires visés par la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL.

Vérification des données transmises dans le GISIS

13 Bien que cela ne soit pas précisé dans les Directives de 2017, le Secrétariat a procédé à un contrôle de la qualité pour vérifier les données qui avaient été consignées dans le GISIS. Un processus automatisé a permis de recenser les navires dont les caractéristiques et les données sur la consommation annuelle de combustible étaient techniquement irréalistes. Les navires ainsi recensés ont fait l'objet d'un examen plus approfondi qui permette de déterminer la cause d'éventuelles erreurs. Le Secrétariat n'a modifié lui-même aucune des données consignées dans le GISIS, mais dans le cas d'erreurs potentielles identifiées, il s'est mis en rapport avec les Administrations et/ou les organismes reconnus compétents afin qu'ils puissent mettre à jour les données du GISIS, si nécessaire.

14 En juillet 2020, les numéros OMI des navires au sujet desquels il risquait d'y avoir des erreurs ont été envoyés aux Administrations et aux organismes reconnus afin qu'ils mettent à jour et corrigent les données du GISIS et qu'ils communiquent en retour d'autres informations au Secrétariat, selon que de besoin. Comme les Administrations et les organismes reconnus ont corrigé les données du GISIS, le nombre d'erreurs constatées dans les données notifiées a été réduit.

15 À la date de l'établissement du présent rapport, le nombre d'erreurs identifiées, qui pourrait avoir une incidence notable sur les données totales, a été ramené à 166 navires. Les erreurs qui subsistent au sujet de ces navires n'ont pas été corrigées par les Administrations ou organismes reconnus compétents, et le processus d'analyse des données du présent rapport ne tient pas compte de ces navires.

16 À la date de l'établissement du présent rapport, 126 navires sur les 166 susmentionnés ont été exclus parce que le nombre notifié d'heures pendant lesquelles ils avaient fait route était supérieur au nombre total d'heures que compte une année, ce qui n'avait pas été corrigé par les déclarants. En outre, sept navires ont été retirés car leur consommation de combustible était trop élevée. Les autres navires ont été exclus pour avoir notifié des paramètres de navire irréalistes qui n'avaient pas été corrigés par les déclarants. La jauge brute totale de ces 166 navires représente 0,74 % de tous les navires au sujet desquels des données sur la consommation de combustible ont été notifiées.

17 En décembre 2020, le Secrétariat a également recensé un certain nombre de navires qui avaient été classés dans une catégorie incorrecte. Après avoir examiné les données notifiées au sujet de centaines de navires, en les comparant avec les données de l'IHS, le Secrétariat a dressé une liste de navires des catégories "Navire à passagers", "Navire roulier à cargaisons" et "Autres" qu'il faudrait classer dans d'autres catégories, afin de mieux les aligner sur le classement en catégories appropriées des types de navires soumis aux règles de l'EEDI, tel que défini à la règle 2 de l'Annexe VI de MARPOL. Il s'agissait de plus de 200 navires à passagers de croisière et de plus de 400 navires-citernes qu'il faudrait changer de catégorie. Cette liste de navires recensés comme devant être associés à une nouvelle catégorie a été envoyée aux Administrations et aux organismes reconnus concernés pour qu'ils mettent ensuite à jour les données du GISIS. En janvier 2021, les Administrations et les organismes reconnus ont mis à jour les données du GISIS pour attribuer une nouvelle catégorie à des centaines de navires classés dans la catégorie "Navire à passagers", dont il est tenu compte dans le présent rapport. À la date de l'établissement du présent rapport, les Administrations ont également reçu une liste de navires qui avaient été incorrectement classés dans les catégories "Navire roulier à cargaisons" et "Autres".

18 Il a également été constaté qu'il serait possible d'améliorer le classement en catégories des transporteurs de gaz et des transporteurs de GNL. Il a été établi que de nombreux navires de la catégorie "Transporteur de gaz" pouvaient être classés dans la catégorie "Transporteur de GNL". Il pourrait être nécessaire d'examiner cette question plus avant à l'avenir.

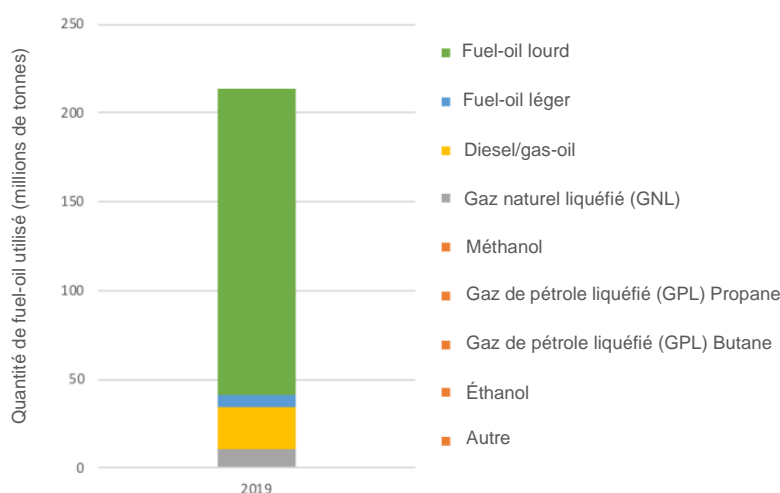
19 Le GISIS lui-même limite le type de données qui peuvent être saisies et de nombreux paramètres sont vérifiés lors du processus de vérification des données. Cependant, le GISIS ne limite pas l'ordre de grandeur des nombres qui peuvent être consignés; ces erreurs sont constatées au cours du processus de vérification des données. Toutefois, lorsqu'il s'agit de notifier les "Heures pendant lesquelles le navire fait route", le nombre maximal d'heures par année civile est une contrainte explicite qui est la même pour tous les navires. Par conséquent, pour minimiser davantage les erreurs qui pourraient figurer dans les futurs rapports, il est recommandé de mettre à jour le GISIS pour y inclure une limite de 8 784 heures lors de la saisie des "Heures pendant lesquelles le navire fait route".

20 Il est recommandé aussi de mettre à jour le GISIS afin de donner des instructions supplémentaires aux Administrations et aux organismes reconnus pour qu'ils vérifient soigneusement s'il faudrait classer les navires dans la catégorie "Navire à passagers de croisière" ou "Navire roulier à passagers" avant de les déclarer dans la catégorie "Navire à passagers", et pour s'assurer que les différents types de navires-citernes sont déclarés dans la catégorie "Navire-citerne".

Quantité annuelle totale de chaque type de fuel-oil consommé, distance parcourue et heures pendant lesquelles les navires font route pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000, par type et catégorie de dimensions de navires soumis aux règles de l'EEDI, et catégories "Autres" et "Navire à passagers" pour les navires qui ne sont pas soumis aux règles de l'EEDI

21 Au total, en termes quantitatifs, 213 millions de tonnes de combustible ont été utilisées en 2019. La figure 2 indique que 95,03 % du fuel-oil utilisé en 2019 était du fuel-oil lourd, du fuel-oil léger ou du diesel/gas-oil. 99,95 % du fuel-oil notifié était du fuel-oil lourd, du fuel-oil léger, du diesel/gas-oil ou du gaz naturel liquéfié. Les autres combustibles en dehors de ces quatre types de combustibles ont représenté 0,05 % des combustibles utilisés en 2019.

Figure 2 - Quantité annuelle totale de chaque type de fuel-oil consommé par tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000

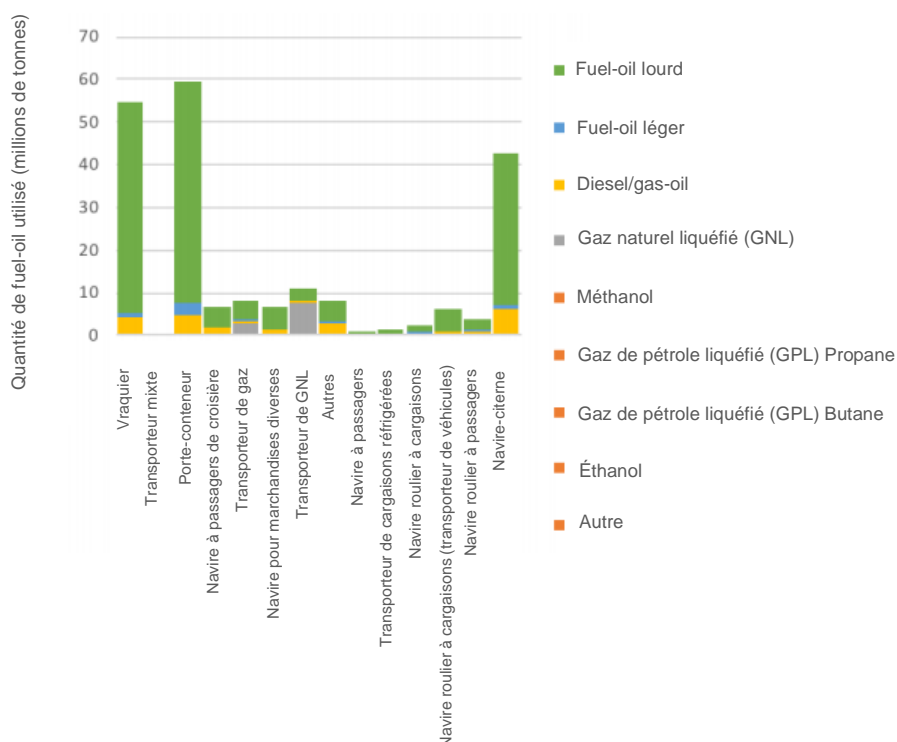


22 En 2019, 29 551 tonnes de méthanol ont été notifiées au sujet de 9 navires dans la catégorie "Méthanol". Dans la catégorie "Autre" type de combustible du GISIS, il a été notifié 2 978 tonnes de biocarburant, utilisées par 2 navires, et 48 177 tonnes d'éthane, utilisées par 11 navires, principalement en ce qui concernait les navires transportant de l'éthane en tant que cargaison. Ces combustibles combinés, notifiés dans la catégorie "Autre", représentent 0,04 % de la consommation mondiale de combustibles, en termes quantitatifs.

23 Comme l'utilisation d'éthane et de biocarburant est très limitée, il est recommandé que les navires qui en utilisent comme combustible continuent à le déclarer dans la catégorie "Autre", en indiquant dans le GISIS, pour l'instant, une description définie par l'utilisateur et une valeur de C_F . Toutefois, à l'avenir, le Comité souhaiterait peut-être envisager de modifier les Directives de 2018 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) obtenu applicable aux navires neufs, énoncées dans la résolution MEPC.308(73), afin d'y inclure l'éthane et le biocarburant.

24 En ce qui concerne la notification des biocarburants, il existe de nombreux biocarburants et mélanges de biocarburants distincts. Par exemple, le biogaz et le biodiesel sont tous deux des types de biocarburants. Les mélanges de diesel et d'éthanol sont également courants. Il est possible de notifier différentes valeurs de C_F , mais les biocarburants devraient avoir des valeurs de C_F qui soient fondées sur leurs propriétés chimiques et leurs émissions de CO_2 . Les biocarburants ont normalement des valeurs de C_F analogues à celles des combustibles fossiles équivalents. Cela permettrait d'établir des comparaisons avec les valeurs de C_F définies dans la résolution MEPC.308(73).

Figure 3 - Quantité annuelle totale de chaque type de fuel-oil consommé par les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000, par type de navires soumis aux règles de l'EEDI, y compris les catégories "Autres" et "Navire à passagers" pour les navires qui ne sont pas soumis aux règles de l'EEDI



25 La figure 3 illustre les différents combustibles utilisés par différents types de navires. Au cours de la période considérée, la majeure partie du fuel-oil a été consommée par trois types de navires : les porte-conteneurs, les vraquiers et les navires-citernes. Les données totales utilisées pour établir la figure 3 sont également indiquées dans le tableau 2.

26 Conformément au paragraphe 6.2 des Directives de 2017, le tableau 2 contient la quantité annuelle totale de chaque type de fuel-oil consommé par les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000, par type et catégorie de dimensions de navires soumis aux règles de EEDI, y compris les catégories "Autres" et "Navire à passagers" pour les navires non soumis aux règles de l'EEDI.

27 Conformément aux paragraphes 6.2 et 6.3 des Directives de 2017, le tableau 3 contient le nombre de navires ayant fait l'objet d'une notification, y compris la jauge brute totale, le port en lourd total, la distance annuelle totale parcourue et le nombre total d'heures pendant lesquelles les navires font route pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000, par type et catégorie de dimensions de navires soumis aux règles de l'EEDI, y compris les catégories "Autres" et "Navire à passagers" pour les navires non soumis aux règles de l'EEDI.

Tableau 2 - Quantité annuelle totale de chaque type de fuel-oil consommé par les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000, par type et catégorie de dimensions de navires soumis aux règles de EEDI, y compris les catégories "Autres" et "Navire à passagers" pour les navires non soumis aux règles de l'EEDI

	Diesel/ gas-oil (MDO/MGO)	Éthanol	Fuel-oil lourd (HFO)	Fuel-oil léger (LFO)	Gaz naturel liquéfié (GNL)	Gaz de pétrole liquéfié (GPL) – Butane	Gaz de pétrole liquéfié (GPL) – Propane	Méthanol	Autre
Vraquier	4 439 407	0	49 427 538	871 288	0	0	0	0	5 883
10 000 ≤ tpl < 20 000	146 890	0	689 217	19 579	0	0	0	0	0
20 000 tpl et plus	4 249 616	0	48 632 330	847 427	0	0	0	0	5 883
Moins de 10 000 tpl	42 901	0	105 991	4 282	0	0	0	0	0
Transporteur mixte	13 194	0	100 701	4 191	0	0	0	0	0
20 000 tpl et plus	11 725	0	99 305	4 191	0	0	0	0	0
4 000 ≤ tpl < 20 000	1 469	0	1 396	0	0	0	0	0	0
Porte-conteneur	4 603 965	0	52 095 315	2 871 069	24 893	0	8	0	2 794
10 000 ≤ tpl < 15 000	384 566	0	2 043 007	162 345	2 367	0	8	0	0
15 000 tpl et plus	4 022 126	0	49 472 834	2 604 727	22 526	0	0	0	2 794
Moins de 10 000 tpl	197 273	0	579 474	103 997	0	0	0	0	0
Navire à passagers de croisière	1 688 243	0	4 950 051	6 015	23 209	0	0	0	0
25 000 ≤ jb < 85 000	677 328	0	1 586 170	3 179	0	0	0	0	0
5 000 ≤ jb < 25 000	101 806	0	68 304	2 836	0	0	0	0	0
85 000 jb et plus	909 109	0	3 295 577	0	23 209	0	0	0	0
Transporteur de gaz	608 368	0	4 692 209	166 454	2 733 961	0	0	0	44 900
10 000 tpl et plus	475 980	0	4 460 811	157 590	2 724 598	0	0	0	44 900
2 000 ≤ tpl < 10 000	132 388	0	231 398	8 864	9 363	0	0	0	0
Navire pour marchandises diverses	1 294 802	0	5 341 618	170 615	8 025	0	1 576	0	685
15 000 tpl et plus	522 223	0	3 028 937	79 415	2 586	0	0	0	685
3 000 ≤ tpl < 15 000	765 015	0	2 312 681	91 200	5 439	0	1 576	0	0
Moins de 3 000 tpl	7 564	0	0	0	0	0	0	0	0
Transporteur de GNL	412 077	0	2 953 889	293 183	7 494 993	0	0	0	326
10 000 tpl et plus	401 337	0	2 941 228	293 183	7 486 794	0	0	0	326
Moins de 10 000 tpl	10 740	0	12 661	0	8 199	0	0	0	0

	Diesel/ gas-oil (MDO/MGO)	Éthanol	Fuel-oil lourd (HFO)	Fuel-oil léger (LFO)	Gaz naturel liquéfié (GNL)	Gaz de pétrole liquéfié (GPL) – Butane	Gaz de pétrole liquéfié (GPL) – Propane	Méthanol	Autre
Autres	2 852 728	0	5 007 311	365 496	43 399	1 182	0	4 363	4 682
5 000 jb et plus	2 852 728	0	5 007 311	365 496	43 399	1 182	0	4 363	4 682
Navire à passagers	210 449	0	583 761	1 385	0	0	0	0	0
5 000 jb et plus	210 449	0	583 761	1 385	0	0	0	0	0
Transporteur de cargaisons réfrigérées	168 138	0	1 230 226	63 545	0	0	0	0	0
5 000 tpl et plus	168 138	0	1 230 226	63 545	0	0	0	0	0
Navire roulier à cargaisons	393 117	0	1 859 403	310 136	6 167	0	0	0	0
2 000 tpl et plus	391 827	0	1 855 789	310 136	6 167	0	0	0	0
1 000 ≤ tpl < 2 000	1 290	0	3 614	0	0	0	0	0	0
Navire roulier à cargaisons (transporteur de véhicules)	779 788	0	5 226 774	146 343	0	0	0	0	0
10 000 tpl et plus	689 303	0	5 029 811	122 669	0	0	0	0	0
Moins de 10 000 tpl	90 485	0	196 963	23 674	0	0	0	0	0
Navire roulier à passagers	755 592	0	2 153 461	625 112	69 381	0	0	0	0
1 000 tpl et plus	564 941	0	2 153 461	621 538	69 381	0	0	0	0
250 ≤ tpl < 1 000	190 651	0	0	3 574	0	0	0	0	0
Navire-citerne	5 905 242	149	35 805 879	1 035 229	78 714	0	4 618	25 188	8 390
20 000 tpl et plus	4 902 174	149	32 866 373	867 597	57 180	0	4 618	25 188	8 379
4 000 ≤ tpl < 20 000	1 001 087	0	2 911 051	167 626	21 534	0	0	0	11
Moins de 4 000 tpl	1 981	0	28 455	6	0	0	0	0	0
Total (213 070 793)	24 125 110	149	171 428 136	6 930 061	10 482 742	1 182	6 202	29 551	67 660

Tableau 3 - Nombre de navires ayant fait l'objet d'une notification, y compris la jauge brute totale, le port en lourd total, la distance annuelle totale parcourue et le nombre total d'heures pendant lesquelles les navires font route pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000, par type et catégorie de dimensions de navires soumis aux règles de l'EEDI, y compris les catégories "Autres" et "Navire à passagers" pour les navires non soumis aux règles de l'EEDI

	Nombre de navires	Jauge brute totale	Port en lourd total	Distance parcourue	Nombre d'heures pendant lesquelles les navires font route
Vraquier	9 680	426 444 562	780 046 306	509 249 047	46 571 755
10 000 ≤ tpl < 20 000	343	3 647 700	5 049 564	14 436 807	1 364 217
20 000 tpl et plus	9 250	422 233 721	774 278 192	491 344 653	44 861 244
Moins de 10 000 tpl	87	563 141	718 550	3 467 587	346 294
Transporteur mixte	20	765 079	1 319 141	1 117 911	111 560
20 000 tpl et plus	19	756 002	1 303 669	1 083 100	108 250
4 000 ≤ tpl < 20 000	1	9 077	15 472	34 811	3 310
Porte-conteneur	4 456	233 971 213	261 010 301	344 843 744	24 865 606
10 000 ≤ tpl < 15 000	533	5 436 898	6 675 745	32 387 419	2 588 825
15 000 tpl et plus	3 691	226 886 267	252 415 394	299 676 933	21 210 046
Moins de 10 000 tpl	232	1 648 048	1 919 162	12 779 392	1 066 735
Navire à passagers de croisière	253	20 505 883	1 954 173	20 318 620	1 486 958
25 000 ≤ jb < 85 000	107	6 104 495	665 155	8 448 398	626 302
5 000 ≤ jb < 25 000	33	478 698	68 624	1 442 093	143 656
85 000 jb et plus	113	13 922 690	1 220 394	10 428 129	717 000
Transporteur de gaz	804	32 230 142	31 455 905	54 365 472	4 032 888
10 000 tpl et plus	656	31 233 072	30 365 093	47 948 671	3 450 015
2 000 ≤ tpl < 10 000	148	997 070	1 090 812	6 416 801	582 873
Navire pour marchandises diverses	2 081	27 731 363	38 711 263	98 353 160	9 159 972
15 000 tpl et plus	765	17 860 707	25 699 454	41 075 112	3 567 630
3 000 ≤ tpl < 15 000	1 315	9 854 966	13 010 864	57 188 450	5 585 707
Moins de 3 000 tpl	1	15 690	945	89 598	6 635
Transporteur de GNL	424	43 672 793	35 217 217	36 945 565	2 653 305
10 000 tpl et plus	413	43 595 261	35 141 643	36 385 806	2 600 996
Moins de 10 000 tpl	11	77 532	75 574	559 759	52 309

	Nombre de navires	Jauge brute totale	Port en lourd total	Distance parcourue	Nombre d'heures pendant lesquelles les navires font route
Autres	1 583	36 395 699	46 037 759	58 212 490	6 792 422
5 000 jb et plus	1 583	36 395 699	46 037 759	58 212 490	6 792 422
Navire à passagers	65	2 426 696	296 113	3 464 474	281 335
5 000 jb et plus	65	2 426 696	296 113	3 464 474	281 335
Transporteur de cargaisons réfrigérées	270	2 636 536	2 877 447	15 866 234	1 105 402
5 000 tpl et plus	270	2 636 536	2 877 447	15 866 234	1 105 402
Navire roulier à cargaisons	315	8 119 217	4 064 660	21 877 441	1 544 035
2 000 tpl et plus	314	8 111 145	4 063 070	28 234	1 668
1 000 ≤ tpl < 2 000	1	8 072	1 590	21 849 207	1 542 367
Navire roulier à cargaisons (transporteur de véhicules)	648	34 455 052	11 605 961	59 864 962	4 175 818
10 000 tpl et plus	587	33 419 356	11 261 065	55 822 074	3 845 405
Moins de 10 000 tpl	61	1 035 696	344 896	4 042 888	330 413
Navire roulier à passagers	318	7 467 130	1 631 577	21 647 299	1 325 769
1 000 tpl et plus	289	7 279 938	1 610 889	20 120 055	1 246 643
250 ≤ tpl < 1 000	29	187 192	20 688	1 527 244	79 126
Navire-citerne	6 304	310 334 451	563 010 788	316 372 723	28 182 233
20 000 tpl et plus	4 868	297 535 797	544 388 811	255 536 895	22 409 785
4 000 ≤ tpl < 20 000	1 434	12 477 447	18 621 350	60 707 129	5 761 598
Moins de 4 000 tpl	2	321 207	627	128 699	10 850
Total	27 221	1 187 155 816	1 779 238 611	1 562 499 142	132 289 058

28 S'agissant des navires qui avaient été recensés dans les listes comme pouvant être visés par la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL, telles que transmises en janvier 2019, et au sujet desquels aucune donnée n'avait été notifiée, il a été impossible de regrouper ces navires manquants par type et catégorie de dimensions de navires soumis aux règles de EEDI, de la manière prescrite aux paragraphes 5.5 et 6.4 des Directives de 2017. La raison en est qu'il est impossible de déterminer si ces navires manquants seraient réellement visés par la règle 22A et dans quelles catégories il faudrait les classer. Le type et la catégorie de dimensions de navires soumis aux règles de EEDI ne sont définis par les États Membres ou les organismes reconnus agissant en leur nom que lorsque les données sur la consommation de combustible sont transmises dans le module du GISIS relatif à la base de données sur la consommation de fuel-oil. Le Secrétariat n'ajoute rien ni n'apporte aucune modification aux renseignements indiqués par les États Membres, il peut seulement inviter les Administrations à passer en revue les données et à les modifier selon qu'il convient.

29 La catégorie des "Autres" types de navires contient des données sur la consommation de combustible par les navires qui en utilisent lorsqu'ils effectuent un large éventail d'activités qui ne sont pas liées au transport de cargaisons ou de passagers, comme le dragage ou la pose de canalisations. Toutefois, l'analyse des données sur la consommation de combustible des navires non classés dans la catégorie "Autres" a fait apparaître qu'il y avait aussi des navires qui avaient une consommation de combustible élevée par rapport aux heures pendant lesquelles ils faisaient route et à la distance parcourue. Par exemple, un faible nombre de navires-citernes de la catégorie "Navire-citerne" ont été recensés comme ayant une consommation de combustible élevée par rapport aux heures pendant lesquelles ils faisaient route. Des informations reçues en retour des Administrations et organismes reconnus ont permis de vérifier que ces données étaient correctes. Par exemple, dans un cas particulier un navire était principalement limité à des opérations liées à la cargaison. Cela signifiait qu'une grande quantité de combustible était consommée lors du séjour au port, et que le navire en question avait une consommation de combustible élevée par rapport aux heures pendant lesquelles il faisait route et à la distance parcourue. Il est important de faire preuve de prudence en établissant des comparaisons entre les navires, y compris des navires de même type et de même catégorie de dimensions, en vue de comparer des navires qui effectuent le même type d'activités et/ou un même nombre d'activités au cours de l'année.

Facteur de conversion C_F entre consommation de combustible et émissions de CO_2

30 Dans le GISIS, la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil affecte automatiquement une valeur du facteur de conversion en carbone (C_F) à chaque combustible transmis pour chaque navire en fonction du type de combustible consigné par l'utilisateur. Les valeurs de C_F sont compatibles avec la teneur des Directives de 2018 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) obtenu applicable aux navires neufs, énoncées dans la résolution MEPC.308(73). Un utilisateur peut aussi sélectionner "Autre" pour les types de combustibles qui ne figurent pas dans la liste, ce qui lui permet d'indiquer un nom de combustible défini par l'utilisateur et une valeur de C_F .

Tableau 4 - Types de combustibles et facteurs C_F pouvant être sélectionnés dans la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires

Type de combustible	Facteur de conversion en carbone (C_F)
Diesel/gas-oil	3 206
Fuel-oil léger (LFO)	3 151
Fuel-oil lourd (HFO)	3 114
Gaz de pétrole liquéfié (GPL) - Propane	3 000
Gaz de pétrole liquéfié (GPL) - Butane	3 030

Type de combustible	Facteur de conversion en carbone (C_F)
Gaz naturel liquéfié (GNL)	2 750
Méthanol	1 375
Éthanol	1 913

31 La valeur de C_F affectée à chaque combustible utilisé pour chaque navire est disponible sous forme de données anonymisées et de données non anonymisées qu'il est possible de télécharger depuis le module du GISIS relatif à la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil.

Téléchargement des données de 2019 depuis le module du GISIS relatif à la consommation de fuel-oil des navires

32 Les Administrations peuvent télécharger les données non anonymisées correspondant aux navires battant leur pavillon. Il s'agit de données qui ont été transmises au GISIS par l'Administration ou en son nom. Conformément à la règle 22A.11 de l'Annexe VI de MARPOL les Parties à l'Annexe VI de MARPOL ont également accès aux données de tous les navires transmises au GISIS de manière anonyme. Les données relatives aux navires sont arrondies à deux chiffres significatifs.
