

COMITÉ DE LA PROTECTION  
DU MILIEU MARIN  
77<sup>e</sup> session  
Point 6 de l'ordre du jour

MEPC 77/6/1  
20 août 2021  
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 : 2020)

#### 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 en 2020, 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 12
<i>Documents de référence:</i>	MEPC 70/18; MEPC 71/17; MEPC 76/6/1; et résolutions MEPC.278(70), MEPC.282(70) et MEPC.293(71)

#### Rappel des faits

1 Conformément à la règle 22A.3 de l'Annexe VI de MARPOL (règle 27.3 de l'Annexe VI révisée de MARPOL de 2021, qui doit entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 2022), 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)".

2 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.

3 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.

4 En vertu de la règle 22A.10 de l'Annexe VI de MARPOL, le Secrétariat est tenu 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.

#### **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**

5 Conformément à la règle 22A.10 de l'Annexe VI de MARPOL et à la section 6 des 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 (MEPC.293(71)), le Secrétariat a établi un rapport récapitulatif des données sur la consommation de fuel-oil pour la période considérée de 2020, qui est reproduit à l'annexe du présent document.

6 Lorsqu'il a établi le rapport récapitulatif, le Secrétariat a procédé à un contrôle de la qualité et à une vérification des données transmises au GISIS afin de recenser les navires manquants et les erreurs évidentes dans les données transmises.

7 Les Administrations peuvent télécharger des 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 qui ont été consignées dans le GISIS de manière anonyme.

8 Il convient de noter les conclusions générales ci-après au sujet des données sur la consommation de combustible pour la période considérée de 2020 :

- .1 des données ont été communiquées par 27 723 navires (contre 27 221 pour 2019) sur un nombre potentiel de 32 558 navires (85,1 %) dont on estime qu'ils relèvent de la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL; la jauge brute totale des navires ayant communiqué des données était de 1 222 millions (la jauge brute totale était de 1 187 millions en 2019);
- .2 sur la base de la jauge brute, les données notifiées représentaient 93,8 % des navires visés par la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL (par rapport à 93 % en 2019);
- .3 au 17 août 2021, le nombre de navires dont les données comportaient des erreurs potentielles n'était plus que de 217. Au moment de l'élaboration du rapport, ces erreurs potentielles n'avaient pas été modifiées par

l'Administration concernée ou l'organisme reconnu. Ces données comportant des erreurs potentielles peuvent avoir une incidence notable sur les données totales et n'ont pas été inclus dans le rapport pour la période considérée de 2020;

- .4 203 millions de tonnes de combustible (par rapport à 213 millions de tonnes en 2019), en termes quantitatifs, ont été utilisées par les 27 723 navires susmentionnés; la quantité de combustible utilisée a été plus faible en 2020 par rapport à 2019, mais l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) a légèrement augmenté, avec une quantité de 11 974 761 tonnes utilisée en 2020 (contre 10 482 742 tonnes en 2019);
- .5 99,91 % du combustible utilisé était du fuel-oil lourd, du fuel-oil léger, du diesel/gas-oil ou du gaz naturel liquéfié; et
- .6 la majeure partie du fuel-oil notifié a été consommée par les trois types suivants de navires soumis aux règles de l'EEDI : porte-conteneurs, vraquiers et navires-citernes.

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

9 À la suite de l'analyse des données de 2020, 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 un certain nombre d'Administrations et d'organismes reconnus n'ont pas pu supprimer les données superflues et ont dû demander au Secrétariat de supprimer les données en double ou superflues dans le module du GISIS. Il est proposé que le Secrétariat examine les raisons qui pourraient expliquer pourquoi le module du GISIS contient des données en double et envisage la possibilité d'ajouter une fonctionnalité permettant aux Administrations et aux organismes reconnus de supprimer les données saisies dans le module du GISIS; et
- .2 le Secrétariat a amélioré la méthode suivie pour établir les listes annuelles de navires auxquels s'applique la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL, qui sont envoyées à chaque Administration pour chaque année de référence, mais les retours reçus des Administrations indiquent que certains navires figurant sur ces listes ne méritent pas d'être pris en considération, par exemple parce qu'ils n'ont pas de moyen de propulsion. Il est proposé que le Secrétariat se penche sur cette question afin d'actualiser la méthode d'élaboration des listes de navires visés, en facilitant le recoupement et l'utilisation directe des données du module du GISIS consacré aux caractéristiques du navire et de la compagnie (qui est largement alimenté par les données d'IHS Markit), si nécessaire.

10 Après la vérification des données transmises par le Secrétariat, les Administrations et les organismes reconnus sont invités à prêter attention aux points suivants :

- .1 il a été constaté que certains types de fuel-oils, tels que le fuel-oil à très faible teneur en soufre (VLSFO) et le combustible léger (LFO), étaient mentionnés de manière incorrecte dans la catégorie "Autres"; ce problème a été corrigé en plaçant ces navires dans la catégorie des fuel-oils lourds (HFO),

conformément à la Quatrième étude de l'OMI sur les GES 2020, dans la mesure où le fuel-oil lourd à faible teneur en soufre présente les mêmes facteurs d'émission que le HFO classique; et

- .2 un petit nombre de navires se trouvaient dans une catégorie incorrecte de type de navires soumis aux règles de l'EEDI, en particulier, 94 navires avaient été incorrectement classés dans la catégorie "Navire à passagers" et dans la catégorie "Autres"; même si la catégorisation des navires s'est considérablement améliorée par rapport à la période considérée de 2019, l'Administration et les organismes reconnus devraient continuer de vérifier 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 s'assurer que les différents types de navires-citernes sont déclarés dans la catégorie "Navire-citerne".

11 Le Comité pourrait également 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, qui figurent dans la résolution MEPC.308(73), afin d'inclure l'éthane et les biocarburants pour faciliter la notification de ces combustibles dans le module du GISIS avec les valeurs de  $C_F$  appropriées.

### **Mesures que le Comité est invité à prendre**

12 Le Comité est invité à examiner le rapport récapitulatif sur les renseignements transmis à la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires pour 2020, ainsi que les renseignements pertinents contenus dans le présent document, et en particulier à :

- .1 approuver, en principe, le rapport récapitulatif sur les renseignements transmis à la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires pour 2020, tel qu'il figure en annexe;
- .2 approuver les recommandations proposées au paragraphe 9 en ce qui concerne la poursuite de l'amélioration du module du GISIS contenant la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires;
- .3 demander aux Administrations et aux organismes reconnus de prêter attention aux questions décrites au paragraphe 10 lors de la notification des données pertinentes;
- .4 examiner la proposition formulée au paragraphe 11 concernant la modification des Directives de 2018 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) obtenu applicable aux navires neufs; et
- .5 prendre les mesures qu'il jugera appropriées.

\*\*\*

## ANNEXE

### RAPPORT RÉCAPITULATIF DE 2020 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 Conformément au paragraphe 5.1 des 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 (MEPC.293(71)), ci-après dénommées les "Directives de 2017", en janvier 2020, chaque Administration ayant désigné une personne de contact dans le module du GISIS relatif à la consommation de fuel-oil des navires avait reçu une liste indicative des navires de son Administration auxquels s'applique la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL, soit au total 32 558 navires (contre 32 511 navires en janvier 2019) relevant de 135 Administrations. Les listes de navires susmentionnées ont été établies par recoupement avec les données du module du GISIS consacré aux caractéristiques du navire et de la compagnie.

2 Pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2020 au 31 décembre 2020 (la période considérée de 2020), au 17 août 2021, 111 Administrations, soit 73 Parties à l'Annexe VI de MARPOL et 38 États non Parties, avaient consigné dans le module du GISIS relatif à la consommation de fuel-oil des navires les données relatives à la consommation de combustible correspondant à 27 723 navires (contre 27 221 navires pour 2019) au total sur un nombre potentiel de 32 558 navires (85,1 %) qui, selon les estimations, étaient visés par la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL. Sur la base de la jauge brute, les données notifiées représentaient 93,8 % des navires visés par la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL en janvier 2020 (par rapport à 93 % en 2019).

3 Le présent rapport récapitulatif tient compte des données relatives à la consommation de combustible transmises dans le GISIS jusqu'au 17 août 2021; il ne prend pas en compte les modifications qui auraient pu être apportées aux données de 2020 dans le GISIS après cette date. Le rapport ne comprend ni les données supplémentaires consignées dans le GISIS ni les modifications apportées après le 17 août 2021, lesquelles seront disponibles parmi les données directement téléchargeables à partir du GISIS.

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

4 En plus de la liste indicative des navires auxquels s'applique la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL, envoyée à chaque Administration en janvier 2020, le Secrétariat a envoyé à chaque Administration, en juillet 2021, une autre liste dans laquelle étaient recensés les navires manquants pour lesquels les données n'avaient pas encore été transmises dans la base de données du GISIS sur la consommation de fuel-oil des navires. S'il y avait lieu, les Administrations ont également reçu une liste des navires pour lesquels l'analyse des données relatives à la consommation de combustible notifiées avait révélé des erreurs potentielles.

5 Le Secrétariat n'a modifié lui-même aucune des données consignées dans le GISIS, mais dans le cas de navires manquants ou d'erreurs potentielles identifiées (voir section ci-après), il s'est mis en rapport avec les Administrations et les organismes reconnus compétents afin qu'ils puissent mettre à jour les données du GISIS et fournir un retour supplémentaire en cas de divergences, si nécessaire.

6 Cette liste des navires manquants, dressée pour chaque Administration, résulte de la comparaison entre les navires qui avaient été déclarés en juillet 2021 au plus tard et la liste des navires auxquels s'applique la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL qui avait été envoyée à chaque Administration en janvier 2020. En juillet 2021, les Administrations ont été invitées à communiquer des données sur la consommation de combustible correspondant à 6 935 navires manquants.

7 En réponse aux listes susmentionnées répertoriant les navires manquants et les navires au sujet desquels il pourrait y avoir des erreurs, un certain nombre d'Administrations et d'organismes reconnus ont corrigé et mis à jour les données consignées dans le GISIS. Certaines Administrations ont également informé le Secrétariat des raisons pour lesquelles les données concernant ces navires n'avaient pas été communiquées. En ce qui concernait environ la moitié de ces navires, les données sur la consommation de combustible pour 2020 devaient encore être notifiées; pour ce qui était de 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. Les réponses donnaient notamment comme raison que les navires avaient été mis à la ferraille ou désarmés ou exploités uniquement sur le territoire national ou que les navires ne méritaient pas d'être pris en compte, par exemple, parce qu'ils ne possédaient pas de moyen de propulsion.

8 Le Secrétariat a indiqué dans le rapport les données du GISIS relatives à la période allant jusqu'au 17 août 2021, afin de laisser le temps aux Administrations et aux organismes reconnus de mettre à jour les données du GISIS.

9 Les informations reçues en retour des Administrations faisant ressortir les navires qui ne sont pas visés par la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL, par exemple, ceux qui n'ont pas de moyen de propulsion, peuvent aider le Secrétariat à 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 auxquels s'applique la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL.

### **Vérification des données transmises dans le GISIS**

10 Outre l'identification des navires manquants, et bien que cela ne soit pas prévu dans les Directives de 2017, le Secrétariat a également procédé à un contrôle de la qualité et à une vérification des données transmises dans le GISIS afin de vérifier l'exactitude des données et de recenser les erreurs évidentes dans les données transmises. Un processus automatisé a permis de recenser les navires pour lesquels les données transmises présentaient des erreurs évidentes, notamment en recensant les navires dont les caractéristiques notifiées étaient irréalistes et n'étaient pas possibles du point de vue technique, et en vérifiant les données notifiées deux fois et les navires pour lesquels le type de navire indiqué dans les données notifiées pourrait être incorrect, compte tenu des définitions données à la règle 2 de l'Annexe VI de MARPOL. Les données des navires comportant des erreurs recensées à l'aide de ce processus ont fait l'objet d'un examen plus approfondi afin de déterminer la cause de ces erreurs. Ces informations peuvent ensuite être fournies aux Administrations et aux organismes reconnus concernés.

11 Il est ressorti du contrôle de la qualité des données notifiées que, dans 2 039 cas, plusieurs fiches avaient été créées pour un même navire. Ce chiffre ne comprend pas les erreurs de notification, tels que les cas de données notifiées deux fois, qui ont été supprimées (voir le paragraphe ci-après). Les cas où plusieurs fiches sont créées pour un même navire sont le plus souvent dues au passage d'une Administration à un autre et d'un organisme reconnu à un autre.

12 En juillet 2021, on comptait 327 navires pour lesquels les données présentées comportaient des erreurs. À cette date, pour 197 navires, les données comportaient des doublons, c'est-à-dire que les mêmes données avaient été notifiées plus d'une fois. Les autres erreurs étaient dues à des caractéristiques incorrectes du navire. Parmi celles-ci, 69 navires avaient déclaré un nombre d'heures pendant lesquelles ils faisaient route qui était supérieur au nombre d'heures que compte une année. En outre, en comparant les données transmises aux données fournies par IHS Markit, il a également été constaté que 94 navires avaient été classés de manière incorrecte comme des navires de type "Autres" ou des "Navires à passagers".

13 Les Administrations et les organismes reconnus ayant corrigé des données dans le GISIS, le nombre d'erreurs constatées dans les données notifiées a été réduit. À la date de l'établissement du présent rapport, soit le 17 août 2021, le nombre de navires pour lesquels des erreurs pouvant avoir une incidence notable sur les données totales avaient été relevées, a été ramené à 217. 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.

14 Soixante-deux navires sur les 217 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. En outre, 102 navires ont été supprimés car les données correspondantes avaient déjà été consignées. Les autres navires ont été exclus pour avoir notifié des paramètres de navire irréalistes qui n'avaient pas été corrigés par les déclarants; 16 navires avaient notamment déclaré un port en lourd trop élevé pour être réaliste. La jauge brute totale de ces 217 navires représente 0,68 % de tous les navires au sujet desquels des données sur la consommation de combustible ont été notifiées, sur la base de la jauge brute.

15 En juillet 2021, moins de 100 navires des types "Autres" et "Navires à passagers" ont été recensés comme étant classés de manière incorrecte, compte tenu des définitions de la règle 2 de l'Annexe VI de MARPOL. Au cours de la période considérée de 2019, plus de 600 navires avaient été recensés comme devant être classés dans d'autres catégories.

16 Dans l'ensemble, le nombre d'erreurs recensées dans les données soumises au cours de la période considérée de 2020, y compris le nombre de navires classés de manière incorrecte, était nettement inférieur à celui de la période considérée de 2019, tandis que la méthode utilisée par le Secrétariat pour vérifier les erreurs dans les données a également été améliorée.

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

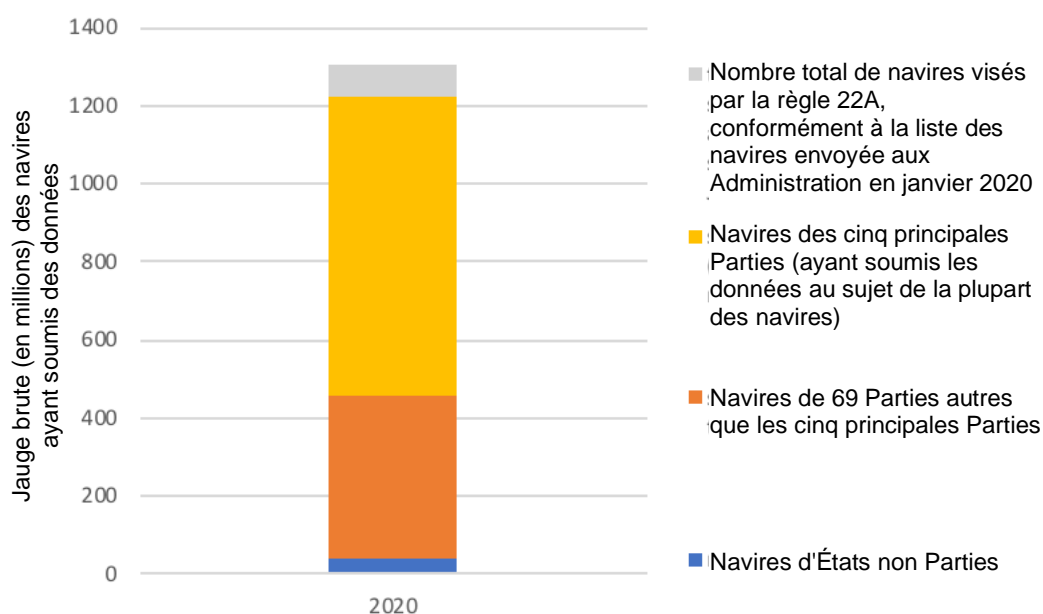
17 Le tableau 1 présente un état récapitulatif des navires au sujet desquels les Administrations avaient notifié des données sur la consommation de combustible pour la période considérée de 2020. Il établit une comparaison entre le nombre total de navires au sujet desquels des données avaient été notifiées et les listes indicatives de navires auxquels s'applique la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL, qui avaient été envoyées à chaque Administration en janvier 2020.

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

	Total	Partie	État non Partie
<b>Navires figurant sur les listes de navires auxquels s'applique la règle 22A, qui ont été envoyées aux Administrations en janvier 2020</b>	32 558 navires estimés relever de 135 Administrations	30 319 navires relevant de 87 Administrations	2 239 navires relevant de 48 Administrations
<b>Nombre total de navires au sujet desquels des données sur la consommation de combustible ont été soumises</b>	27 723 navires déclarés par 111 Administrations	26 716 navires déclarés par 73 Administrations	1 007 navires déclarés par 38 Administrations

18 Le tableau 1 indique un taux de notification élevé. Des données ont été notifiées au sujet de 85,1 % 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, qu'il s'agisse de Parties ou d'États non Parties à l'Annexe VI de MARPOL, qui ont notifié des données sur leurs navires; au total, 111 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.

19 La figure 1 établit une comparaison, sur la base de la jauge brute, entre le nombre total de navires au sujet desquels des données ont été notifiées et les listes de navires auxquels s'applique la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL.



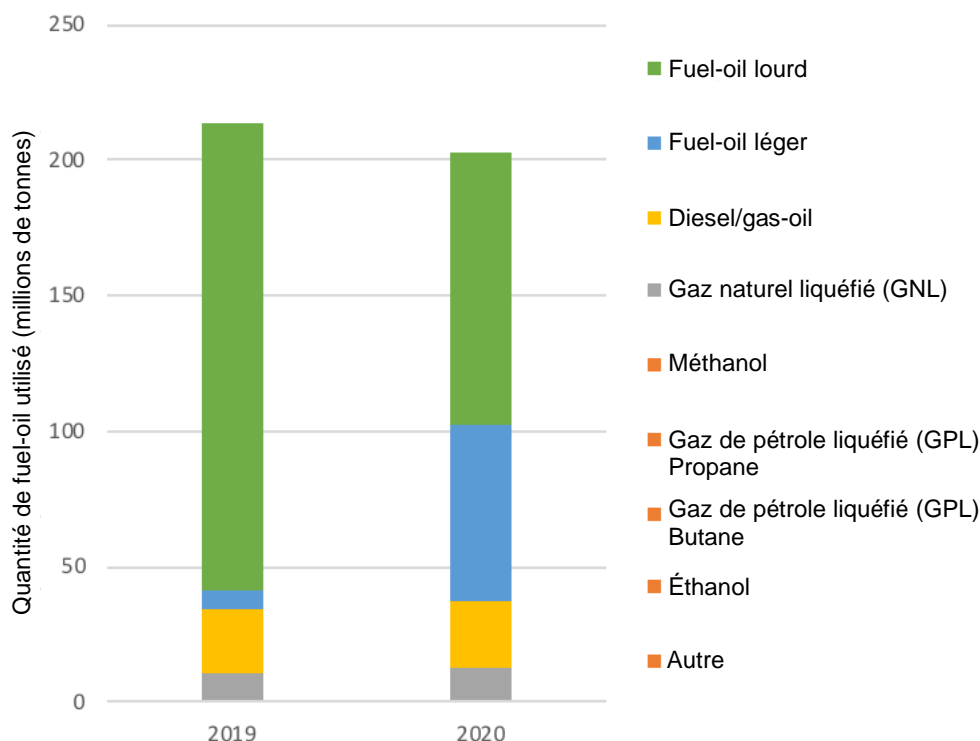
**Figure 1 - Jauge brute des navires déclarés par les Administrations**



20 Comme le montre la figure 1, les 32 558 navires qui, selon les estimations, étaient visés par la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL en janvier 2020 représentent une jauge brute totale de 1 303 millions. Les 27 723 navires au sujet desquels des données sur la consommation de combustible ont été notifiées pour la période considérée de 2020 représentent une jauge brute totale de 1 222 millions (soit 93,8 % de 1 303 millions).

**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, 203 millions de tonnes de combustible ont été utilisées au cours de la période considérée de 2020 (contre 213 millions de tonnes pour 2019). La figure 2 indique que 94,01 % du fuel-oil utilisé en 2020 était du fuel-oil lourd, du fuel-oil léger ou du diesel/gas-oil. 99,91 % 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 0,09 % des combustibles utilisés durant la période considérée de 2020.



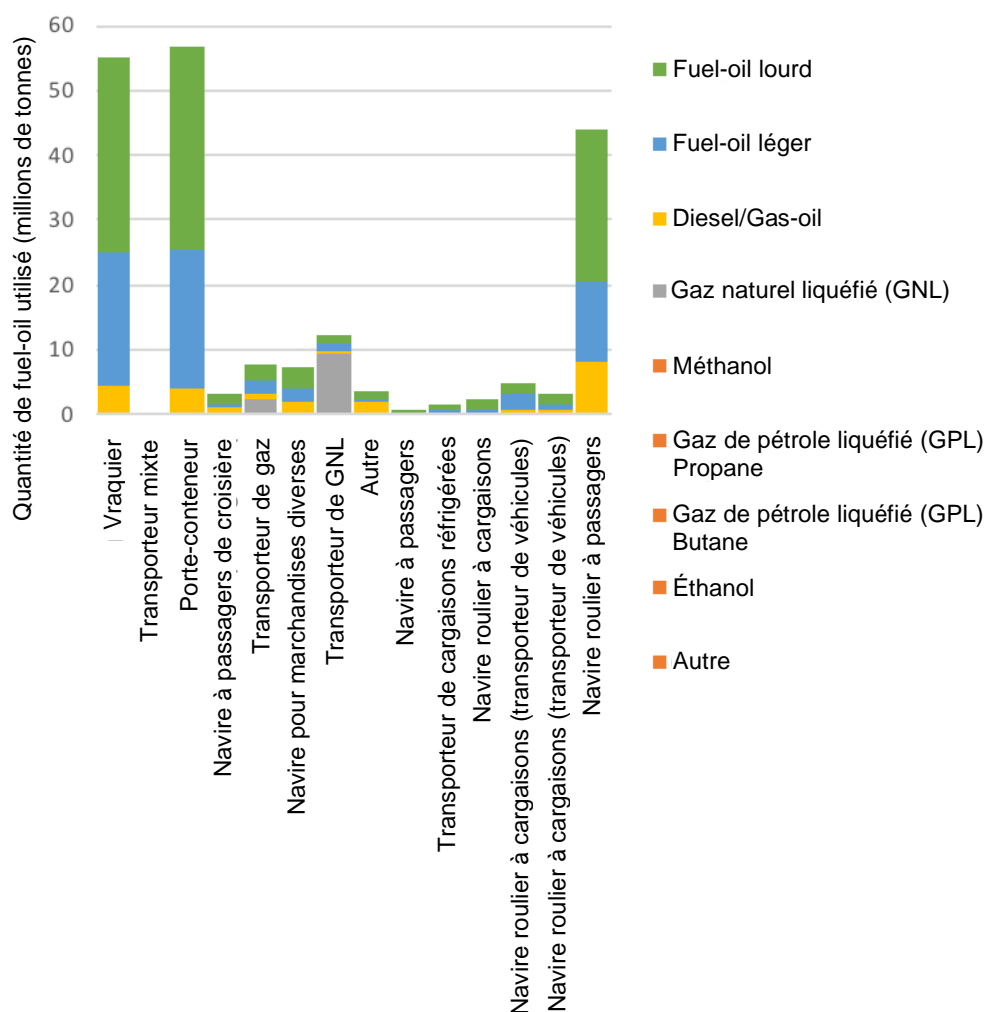
**Figure 2 - Quantité annuelle totale de chaque type de fuel-oil consommé par tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000**

22 Moins de combustible a été utilisé par les navires déclarés au cours de la période considérée de 2020 par rapport à la période considérée de 2019. Une plus grande proportion de fuel-oil léger a également été utilisée en 2020 par rapport à 2019. Il y a également eu une légère augmentation de l'utilisation du gaz naturel liquéfié en 2020 par rapport à 2019 : 11 974 761 tonnes de gaz naturel liquéfié ont été utilisées en 2020 (5,90 % du combustible notifié), contre 10 482 742 tonnes de gaz naturel liquéfié en 2019 (4,92 % du combustible notifié). En outre, aucune utilisation d'éthanol n'a été notifiée en 2020 contrairement à 2019. En 2020, dans la catégorie "Autre" type de combustible prévue dans le GISIS, l'utilisation

de 62 345 tonnes d'éthane, 27 792 tonnes d'huile à friture usagée, 2 651 tonnes de biocarburant et 19 tonnes de biogaz liquide réfrigéré a été notifiée. Ces combustibles ont été notifiés dans la catégorie "Autre" et représentent conjointement 0,05 % de la consommation mondiale de combustibles, en termes quantitatifs.

23 Il est également ressorti de l'analyse des données que certains fuel-oils, comme le VLSFO et le LFO, étaient notifiés à tort dans la catégorie "Autres". Ce problème a été corrigé en plaçant les navires concernés dans la catégorie des fuel-oils lourds (HFO), compte tenu de la Quatrième étude de l'OMI sur les GES 2020, dans la mesure où le fuel-oil lourd à faible teneur en soufre présente les mêmes facteurs d'émission que le HFO classique.

24 Ainsi que cela est expliqué dans le document MEPC 76/6/1 (Secrétariat), 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<sub>F</sub>. 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.



**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 au cours de la période considérée de 2020**

25 La figure 3 illustre la consommation des différents combustibles par les différents types de navires durant la période considérée de 2020. Au cours de la période considérée, la majeure partie du fuel-oil a été consommée par trois types de navires; porte-conteneurs, vraquiers et 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 l'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
<b>Vraquier</b>	<b>4 387 887</b>	<b>0</b>	<b>30 361 496</b>	<b>20 490 441</b>	<b>10 929</b>	<b>0</b>	<b>5 105</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
10 000 ≤ tpl < 20 000	158 178	0	316 181	303 570	795	0	0	0	0
20 000 tpl et plus	4 183 640	0	30 006 510	20 147 186	10 134	0	5 105	0	0
Moins de 10 000 DWT	46 069	0	38 805	39 685	0	0	0	0	0
<b>Transporteur mixte</b>	<b>12 388</b>	<b>0</b>	<b>89 226</b>	<b>17 491</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
20 000 tpl et plus	12 388	0	89 226	17 491	0	0	0	0	0
<b>Porte-conteneur</b>	<b>3 919 662</b>	<b>0</b>	<b>31 537 988</b>	<b>21 347 262</b>	<b>49 887</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>27 792</b>
10 000 ≤ tpl < 15 000	364 277	0	1 168 107	884 434	3 364	0	0	0	0
15 000 tpl et plus	3 340 556	0	30 041 604	20 232 180	46 523	0	0	0	27 792
Moins de 10 000 tpl	214 829	0	328 277	230 648	0	0	0	0	0
<b>Navire à passagers de croisière</b>	<b>1 361 318</b>	<b>0</b>	<b>1 603 873</b>	<b>114 872</b>	<b>20 109</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
25 000 ≤ jb < 85 000	522 334	0	313 267	75 225	0	0	0	0	0
5 000 ≤ jb < 25 000	75 076	0	2 124	4 106	0	0	0	0	0
85 000 jb et plus	763 908	0	1 288 482	35 541	20 109	0	0	0	0
<b>Transporteur de gaz</b>	<b>856 632</b>	<b>0</b>	<b>2 472 973</b>	<b>2 183 016</b>	<b>2 298 402</b>	<b>0</b>	<b>479</b>	<b>0</b>	<b>59 353</b>
10 000 tpl et plus	657 094	0	2 282 447	2 111 855	2 296 443	0	479	0	59 353
2 000 ≤ tpl < 10 000	199 538	0	190 526	71 161	1 959	0	0	0	0
<b>Navire pour marchandises diverses</b>	<b>2 090 802</b>	<b>0</b>	<b>3 112 264</b>	<b>1 935 498</b>	<b>7 498</b>	<b>0</b>	<b>11 038</b>	<b>0</b>	<b>3 011</b>
15 000 tpl et plus	829 636	0	2 015 359	1 087 523	3 661	0	2 865	0	481
3 000 ≤ tpl < 15 000	1 219 576	0	1 082 946	847 526	3 837	0	8 173	0	2 530
Moins de 3 000 tpl	41 590	0	13 959	449	0	0	0	0	0
<b>Transporteur de GNL</b>	<b>658 897</b>	<b>0</b>	<b>1 170 283</b>	<b>1 147 384</b>	<b>9 282 739</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
10 000 tpl et plus	649 543	0	1 165 755	1 147 166	9 262 278	0	0	0	0
Moins de 10000 tpl	9 354	0	4 528	218	20 461	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
<b>Autres</b>	<b>1 924 251</b>	<b>0</b>	<b>1 287 416</b>	<b>554 214</b>	<b>37 162</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 651</b>
5 000 jb et plus	1 924 251	0	1 287 416	554 214	37 162	0	0	0	2 651
<b>Navire à passagers</b>	<b>152 731</b>	<b>0</b>	<b>160 267</b>	<b>16 268</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
5 000 jb et plus	152 731	0	160 267	16 268	0	0	0	0	0
<b>Transporteur de cargaisons réfrigérées</b>	<b>199 952</b>	<b>0</b>	<b>897 626</b>	<b>372 552</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
5 000 tpl et plus	199 952	0	897 626	372 552	0	0	0	0	0
<b>Navire roulier à cargaisons</b>	<b>496 349</b>	<b>0</b>	<b>1 639 211</b>	<b>385 186</b>	<b>5 153</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
2 000 tpl et plus	496 313	0	1 639 211	385 186	5 153	0	0	0	0
Moins de 1 000 tpl	36	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Navire roulier à cargaisons (transporteur de véhicules)</b>	<b>726 142</b>	<b>0</b>	<b>1 707 772</b>	<b>2 570 812</b>	<b>10 540</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
10 000 tpl et plus	633 299	0	1 601 052	2 528 347	10 540	0	0	0	0
Moins de 10 000 tpl	92 843	0	106 720	42 465	0	0	0	0	0
<b>Navire roulier à passagers</b>	<b>708 843</b>	<b>0</b>	<b>1 717 619</b>	<b>656 474</b>	<b>129 613</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 904</b>	<b>0</b>
1 000 tpl et plus	576 385	0	1 712 695	656 474	129 613	0	0	1 904	0
250 ≤ tpl < 1 000	132 458	0	4 924	0	0	0	0	0	0
<b>Navire-citerne</b>	<b>8 004 146</b>	<b>0</b>	<b>23 510 528</b>	<b>12 380 238</b>	<b>122 729</b>	<b>1 562</b>	<b>0</b>	<b>75 727</b>	<b>0</b>
20 000 tpl et plus	6 486 604	0	21 658 247	11 157 943	92 754	1 562	0	75 727	0
4 000 ≤ tpl < 20 000	1 512 981	0	1 817 208	1 208 874	29 975	0	0	0	0
Moins de 4 000 tpl	4 561	0	35 073	13 421	0	0	0	0	0
<b>Total (203 103 633)</b>	<b>25 500 000</b>	<b>0</b>	<b>101 268 542</b>	<b>64 171 708</b>	<b>11 974 761</b>	<b>1 562</b>	<b>16 622</b>	<b>77 631</b>	<b>92 807</b>

**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
<b>Vraquier</b>	<b>10 123</b>	<b>452 141 647</b>	<b>827 709 832</b>	<b>514 767 823</b>	<b>47 018 025</b>
10 000 ≤ tpl < 20 000	343	3 705 447	5 122 663	13 999 862	1 368 997
20 000 tpl et plus	9 702	447 866 622	821 951 269	498 021 458	45 356 619
Moins de 10 000 tpl	78	569 578	635 900	2 746 503	292 409
<b>Transporteur mixte</b>	<b>21</b>	<b>891 028</b>	<b>1 516 483</b>	<b>1 149 108</b>	<b>100 134</b>
20 000 tpl et plus	21	891 028	1 516 483	1 149 108	100 134
<b>Porte-conteneur</b>	<b>4 480</b>	<b>240 330 640</b>	<b>270 179 229</b>	<b>317 093 667</b>	<b>23 261 474</b>
10 000 ≤ tpl < 15 000	537	5 383 490	6 720 780	29 203 693	2 363 655
15 000 tpl et plus	3 728	233 419 479	261 673 262	277 091 673	19 989 052
Moins de 10 000 tpl	215	1 527 671	1 785 187	10 798 301	908 767
<b>Navire à passagers de croisière</b>	<b>237</b>	<b>19 325 064</b>	<b>1 817 606</b>	<b>6 763 403</b>	<b>602 595</b>
25 000 ≤ jb < 85 000	91	5 117 366	546 462	2 530 875	221 011
5 000 ≤ jb < 25 000	37	422 851	59 304	583 795	63 795
85 000 jb et plus	109	13 784 847	1 211 840	3 648 733	317 789
<b>Transporteur de gaz</b>	<b>855</b>	<b>32 611 232</b>	<b>32 432 198</b>	<b>56 763 092</b>	<b>4 241 852</b>
10 000 tpl et plus	683	31 451 104	31 144 419	49 314 757	3 585 517
2 000 ≤ tpl < 10 000	172	1 160 128	1 287 779	7 448 335	656 335
<b>Navire pour marchandises diverses</b>	<b>2 181</b>	<b>29 109 510</b>	<b>40 237 642</b>	<b>95 005 166</b>	<b>8 972 137</b>
15 000 tpl et plus	799	18 676 173	26 882 990	39 844 255	3 490 224
3 000 ≤ tpl < 15 000	1 366	10 314 950	13 316 920	54 884 532	5 429 707
Moins de 3 000 tpl	16	118 387	37 732	276 379	52 206
<b>Transporteur de GNL</b>	<b>457</b>	<b>48 138 108</b>	<b>38 932 001</b>	<b>39 494 650</b>	<b>2 778 241</b>
10 000 tpl et plus	442	47 941 446	38 839 836	39 001 082	2 726 375
Moins de 10000 tpl	15	196 662	92 165	493 568	51 866
<b>Autres</b>	<b>869</b>	<b>15 575 480</b>	<b>15 263 915</b>	<b>24 054 127</b>	<b>3 598 541</b>
5 000 jb et plus	869	15 575 480	15 263 915	24 054 127	3 598 541

	Nombre de navires	Jauge brute totale	Port en lourd total	Distance parcourue	Nombre d'heures pendant lesquelles les navires font route
<b>Navire à passagers</b>	<b>61</b>	<b>2 028 290</b>	<b>271 632</b>	<b>1 405 112</b>	<b>136 998</b>
5 000 jb et plus	61	2 028 290	271 632	1 405 112	136 998
<b>Transporteur de cargaisons réfrigérées</b>	<b>268</b>	<b>2 708 280</b>	<b>2 951 433</b>	<b>15 797 373</b>	<b>1 103 099</b>
5 000 tpl et plus	268	2 708 280	2 951 433	15 797 373	1 103 099
<b>Navire roulier à cargaisons</b>	<b>334</b>	<b>8 882 187</b>	<b>4 484 818</b>	<b>21 606 462</b>	<b>1 523 327</b>
2 000 tpl et plus	333	8 875 631	4 484 097	21 606 202	1 523 298
Moins de 1 000 tpl	1	6 556	721	260	29
<b>Navire roulier à cargaisons (transporteur de véhicules)</b>	<b>673</b>	<b>35 930 487</b>	<b>12 144 707</b>	<b>49 317 061</b>	<b>3 663 488</b>
10 000 tpl et plus	610	34 857 137	11 790 660	46 138 641	3 397 412
Moins de 10 000 tpl	63	1 073 350	354 047	3 178 420	266 076
<b>Navire roulier à passagers</b>	<b>348</b>	<b>8 422 930</b>	<b>1 779 394</b>	<b>18 898 249</b>	<b>1 187 152</b>
1 000 tpl et plus	313	8 196 901	1 756 386	17 906 857	1 138 309
250 ≤ tpl < 1 000	35	226 029	23 008	991 392	48 843
<b>Navire-citerne</b>	<b>6 816</b>	<b>325 603 229</b>	<b>589 296 190</b>	<b>321 414 740</b>	<b>28 829 696</b>
20 000 tpl et plus	5 172	310 631 033	567 926 307	255 283 659	22 556 052
4 000 ≤ tpl < 20 000	1 640	14 418 134	21 368 806	65 921 931	6 255 285
Moins de 4 000 tpl	4	554 062	1 077	209 150	18 359
<b>Total</b>	<b>27 723</b>	<b>1 221 698 112</b>	<b>1 839 017 080</b>	<b>1 483 530 033</b>	<b>127 016 759</b>

28 S'agissant des navires qui avaient été recensés comme pouvant être visés par la règle 22A de l'Annexe VI de MARPOL dans les listes transmises en janvier 2020, 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 l'EEDI, de la manière prescrite aux paragraphes 5.5 et 6.4 des Directives de 2017. En effet, il n'est pas possible de déterminer si ces navires manquants sont 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 l'EEDI ne sont définis par les Administrations ou les organismes reconnus agissant en leur nom que lorsque les données sur la consommation de combustible sont transmises dans le module du GISIS contenant 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.

#### **Facteur $C_F$ de conversion de la consommation de combustible en émissions de $CO_2$**

29 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 notifié pour chaque navire, en fonction du type de combustible consigné par l'utilisateur. Les valeurs de  $C_F$  sont conformes aux dispositions 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  $C_F$ .

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

**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**

30 La valeur de  $C_F$  affectée à chaque combustible utilisé pour chaque navire figure dans les données anonymisées comme dans les données non anonymisées qu'il est possible de télécharger depuis le module du GISIS contenant la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil. Les navires qui déclarent utiliser du fuel-oil lourd à faible teneur en soufre peuvent également notifier leur consommation dans la catégorie des fuel-oils lourds, conformément à la Quatrième étude de l'OMI sur les GES 2020, car les facteurs d'émission du fuel-oil lourd à faible teneur en soufre sont les mêmes que ceux du fuel-oil lourd classique.



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

31 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 qui ont été consignées dans le GISIS de manière anonyme. Les données relatives aux navires sont arrondies à deux chiffres significatifs.

---