

ANNEXE

**STRATÉGIE DE L'OMI DE 2023 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, POINTS DE CONTRÔLE INDICATIFS ET PRINCIPES DIRECTEURS
 - 4 LISTE DES MESURES ENVISAGEABLES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GES À COURT, MOYEN ET LONG TERMES, ET CALENDRIER POSSIBLE ET INCIDENCES DE CES MESURES SUR LES ÉTATS
 - 5 OBSTACLES ET MESURES D'APPUI, RENFORCEMENT DES CAPACITÉS ET COOPÉRATION TECHNIQUE, ET RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT
 - 6 ACTIVITÉS DE SUIVI
 - 7 EXAMEN PÉRIODIQUE DE LA STRATÉGIE
- APPENDICE 1 APERÇU DES TRAVAUX MENÉS PRÉCÉDEMMENT PAR L'ORGANISATION POUR LUTTER CONTRE LES ÉMISSIONS DE GES PROVENANT DES NAVIRES
- APPENDICE 2 APERÇU DES INITIATIVES PERTINENTES PRISES PAR L'ORGANISATION EN FAVEUR DE LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GES PROVENANT DES NAVIRES

1 INTRODUCTION

1.1 L'Organisation maritime internationale (l'OMI ou l'Organisation) 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 Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires (Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES) s'inscrit dans la continuité des travaux que l'OMI mène en sa qualité d'organisme international compétent pour traiter la question des émissions de 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 prie instamment le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de déterminer 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, lesquels sont résumés dans l'appendice 1.

1.4 La Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires (résolution MEPC.304(72)) constituait 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 (la Feuille de route) qui avait été approuvée au MEPC 70. La Feuille de route prévoyait qu'une stratégie révisée serait adoptée en 2023.

1.5 L'adoption de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES est la dernière étape de la Feuille de route. La Stratégie de l'OMI de 2023 s'inscrit également dans la dynamique et dans la continuité des travaux que l'OMI mène en sa qualité d'organisme international compétent pour traiter la question des émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux.

Contexte

1.6 La Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES relève d'un contexte plus large qui s'article 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 l'apport d'une assistance aux fins de leur mise en œuvre;
- .3 la décision prise par l'Assemblée à sa trente-deuxième session (A 32), en décembre 2021, qui consistait 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

1.7 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.

1.8 Dans la Quatrième étude de l'OMI sur les GES (2020), il était estimé qu'en 2018, les émissions de GES provenant des transports maritimes représentaient quelque 2,89 % des émissions de CO₂ d'origine anthropique et qu'elles pourraient représenter d'ici à 2050 entre 90 % et 130 % des émissions de 2008.

1.9 Fonder les futures estimations annuelles des émissions et de l'intensité carbone effectuées par l'OMI sur les données disponibles dans la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires (DCS de l'OMI) et d'autres sources pertinentes contribuerait à réduire les incertitudes associées à ces estimations et scénarios d'émissions.

Objectifs de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES

1.10 La Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES a pour objet de :

- .1 renforcer la contribution de l'OMI à l'action menée à l'échelle mondiale, en luttant contre les émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux. L'action menée à l'échelle internationale pour faire face aux émissions de GES englobe 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 le plus rapidement possible, tout en encourageant, dans le contexte de la Stratégie, une "transition juste et équitable".

3 NIVEAUX D'AMBITION, POINTS DE CONTRÔLE INDICATIFS ET PRINCIPES DIRECTEURS

Niveaux d'ambition

3.1 Sous réserve des modifications qui y seront apportées en fonction des examens que l'Organisation doit effectuer conformément à la section 7, la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES fixe les niveaux d'ambition pour le secteur des transports maritimes internationaux, sachant que les innovations technologiques et le lancement et la disponibilité

à l'échelle mondiale de techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles pour les transports maritimes internationaux seront des éléments essentiels à la réalisation de l'ambition globale.

3.2 Les niveaux d'ambition et les points de contrôle indicatifs devraient tenir compte des émissions de gaz à effet de serre des combustibles marine du puits au sillage, telle que visées dans les Directives relatives à l'intensité des émissions de GES sur le cycle de vie des combustibles marine (Directives ACV) élaborées par l'Organisation,¹ l'objectif global étant de réduire les émissions de GES dans les limites du système énergétique des transports maritimes internationaux et de prévenir un déplacement des émissions vers d'autres secteurs.

3.3 Les niveaux d'ambition qui guideront la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES sont les suivants :

.1 *l'intensité des émissions de carbone provenant des navires doit décroître grâce à l'amélioration du rendement énergétique des navires neufs*

passer en revue, afin de les renforcer, les prescriptions relatives à la conception des navires pour ce qui est du rendement énergétique;

.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, par rapport à 2008;

.3 *l'adoption de techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles doit augmenter*

adopter des techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles qui représentent au moins 5 % de l'énergie utilisée par les transports maritimes internationaux d'ici à 2030, en s'efforçant de faire passer ce pourcentage à 10 %; et

.4 *les émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux doivent être réduites à zéro net*

parvenir au point culminant des émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux dès que possible et parvenir à réduire à zéro les émissions nettes de GES avant ou vers 2050, c'est-à-dire aux alentours de cette date, compte tenu des circonstances nationales différentes, tout en poursuivant l'action menée en vue de leur élimination progressive, comme cela est préconisé dans la Vision, conformément à l'objectif de température à long terme énoncé à l'article 2 de l'Accord de Paris.

¹ Résolution MEPC.376(80)

Points de contrôle indicatifs

3.4 Points de contrôle indicatifs pour parvenir à réduire à zéro les émissions nettes de GES provenant des transports maritimes internationaux :

- .1 réduire les émissions annuelles totales de GES provenant des transports maritimes internationaux d'au moins 20 % d'ici à 2030, par rapport à 2008, en s'efforçant de faire passer ce pourcentage à 30 %; et
- .2 réduire les émissions annuelles totales de GES provenant des transports maritimes internationaux d'au moins 70 % d'ici à 2040, par rapport à 2008, en s'efforçant de faire passer ce pourcentage à 80 %.

Principes directeurs

3.5 Les principes directeurs de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES sont les suivants :

- .1 la 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 l'obligation 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 la nécessité de prendre en considération les incidences des mesures sur les États, y compris les pays en développement, en particulier les PMA et les PEID, ainsi que les besoins nouveaux spécifiques de ces États, comme cela est reconnu dans le Plan stratégique révisé de l'Organisation (résolution A.1149(32)); et
- .4 la 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 DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GES À COURT, MOYEN ET LONG TERMES, ET CALENDRIER POSSIBLE ET INCIDENCES DE CES MESURES SUR LES ÉTATS

Calendrier

4.1 Les mesures envisageables décrites dans la présente stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES devraient suivre le calendrier suivant :

- .1 les mesures de réduction des émissions de GES à court terme sont les mesures mises au point de façon définitive et approuvées par le Comité entre 2018 et 2023, telles qu'elles figurent à l'appendice 1;
- .2 l'ensemble de mesures de réduction des émissions de GES à moyen terme devrait être mis au point de façon définitive et approuvé par le Comité d'ici à 2025. Les dates d'entrée en vigueur de ces mesures et les dates auxquelles elles pourront permettre de commencer effectivement à réduire les émissions de GES pourraient être définies pour l'ensemble des mesures ou pour chaque mesure individuellement;
- .3 d'autres mesures envisageables de réduction des émissions de GES à moyen terme pourraient être 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 pourraient permettre de commencer effectivement à réduire les émissions de GES seraient définies pour chaque mesure individuellement; et
- .4 les mesures à long terme possibles pourraient être des mesures mises au point de façon définitive et approuvées par le Comité au-delà de 2030, qui seraient élaborées dans le cadre de l'examen de la Stratégie de l'OMI concernant les GES qui aura lieu en 2028.

4.2 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 de réduction des émissions de GES à court terme

4.3 Conformément aux règles 25.3 et 28.11 de l'Annexe VI de MARPOL, un examen des mesures techniques et opérationnelles obligatoires en fonction d'objectifs visant à réduire l'intensité carbone des transports maritimes internationaux (les "mesures de réduction des émissions de GES à court terme") doit être mené à bien le 1^{er} janvier 2026 au plus tard.

4.4 Le Comité peut décider d'entreprendre un examen d'une ou de plusieurs des autres mesures à court terme qui figurent à l'appendice 1.

Ensemble de mesures envisageables de réduction des émissions de GES à moyen terme

4.5 Conformément au calendrier fixé dans la présente stratégie et au plan de travail, il faudrait élaborer et mettre au point de façon définitive un ensemble de mesures envisageables, qui permette d'atteindre les objectifs de réduction et qui comprenne les deux éléments suivants :

- .1 un élément technique, à savoir une norme sur les combustibles marine en fonction d'objectifs qui réglemente la réduction progressive de l'intensité des émissions de GES des combustibles marine; et
- .2 un élément économique, fondé sur un mécanisme de tarification des émissions de GES dans le secteur maritime.

Les éléments économiques envisageables seront évalués selon des critères spécifiques, qui devront être pris en compte dans l'évaluation exhaustive des incidences, en vue de faciliter la mise au point définitive de l'ensemble de mesures.

Les mesures de réduction des émissions de GES à moyen terme devraient effectivement promouvoir la transition énergétique du secteur des transports maritimes et inciter comme il convient la flotte mondiale à prendre des mesures, tout en contribuant à garantir des conditions de concurrence équitables et une "transition juste et équitable".

4.6 Dans le cadre de la phase III du plan de travail, il faudra élaborer et adopter les mesures composant l'ensemble de mesures, et en évaluer les incidences sur les États.

4.7 L'élaboration de l'ensemble de mesures envisageables de réduction des émissions de GES à moyen terme devrait tenir compte des émissions de GES des combustibles marine du puits au sillage, telles que visées dans les Directives ACV élaborées par l'Organisation, l'objectif global étant de réduire les émissions de GES dans les limites du système énergétique des transports maritimes internationaux et de prévenir un déplacement des émissions vers d'autres secteurs.

Synergies avec les mesures existantes

4.8 En outre, les synergies qui pourraient exister avec d'autres mesures existantes, telles que l'indicateur d'intensité carbone (CII), seront examinées, notamment en ce qui concerne les incitations en faveur du rendement énergétique et de l'adoption de meilleures pratiques en matière d'exploitation dans la chaîne de valeur du secteur des transports maritimes ou d'autres techniques visant à réduire les émissions provenant des navires.

Autres mesures envisageables de réduction des émissions de GES à moyen terme

4.9 Outre l'ensemble de mesures envisageables de réduction des émissions de GES à moyen terme, l'Organisation devrait continuer à élaborer d'autres mesures de réduction des émissions de GES à moyen terme pour réduire les émissions de GES provenant des navires. Toutes les mesures envisageables à moyen terme qui sont indiquées 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 :

Élaborer des politiques en connaissance de cause :

- .1 le Secrétariat pourrait procéder aux estimations des émissions de GES et de l'intensité carbone que doit réaliser l'OMI en utilisant les données disponibles dans le DCS de l'OMI et d'autres sources pertinentes, et d'autres études pourraient être réalisées afin d'éclairer les décisions politiques;
- .2 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;

Appuyer la disponibilité et l'adoption à l'échelle mondiale de techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles :

- .3 poursuivre l'élaboration des directives ACV;
- .4 entreprendre une évaluation réglementaire des aspects relatifs à la sécurité liés à la réduction des émissions de GES conformément à la présente stratégie et élaborer une feuille de route afin de faciliter la mise en œuvre de la Stratégie en toute sécurité;

- .5 examiner et analyser les mesures visant à réduire les émissions de méthane et d'oxyde nitreux et renforcer les mesures visant à réduire les émissions de composés organiques volatils;
- .6 prévoir des incitations pour les premiers entrants en vue de la mise au point et de l'adoption de nouvelles techniques; et
- .7 examiner et analyser les mesures visant à promouvoir au niveau mondial le développement et les activités portuaires qui contribuent à réduire les émissions de GES provenant des transports maritimes, y compris la mise à disposition d'une alimentation électrique aux navires à terre/à quai à partir de sources renouvelables et d'infrastructures facilitant la fourniture de combustibles et/ou de sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles, et optimiser encore davantage la chaîne logistique et sa planification, ports compris.

Incidences sur les États

4.10 Les incidences d'une mesure ou d'une combinaison de mesures sur les États devraient être évaluées et prises en considération, selon qu'il convient, avant que cette ou ces mesures ne soient adoptées, conformément à la Procédure révisée visant à évaluer les incidences des mesures envisageables sur les États.² Il faudrait prêter une attention particulière aux besoins des pays en développement, en particulier les PMA et les PEID.

4.11 Le Comité devrait prendre en considération l'évaluation exhaustive des incidences, afin de pouvoir examiner la ou les mesures proposées en meilleure connaissance de cause, et prendre les mesures qu'il jugera appropriées.

4.12 Lors de l'évaluation des incidences d'une ou de plusieurs mesures 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.

4.13 Une fois que l'évaluation exhaustive des incidences a été achevée et que les incidences anormalement défavorables ont été évaluées et traitées, selon qu'il convient, il peut être envisagé d'adopter la ou les mesures.

² MEPC.1/Circ.885/Rev.1.

4.14 Dès lors qu'une mesure est adoptée et mise en œuvre, le Comité devrait maintenir son application et ses incidences à l'étude, à la demande des États Membres, afin que les modifications nécessaires puissent lui être apportées.

5 OBSTACLES ET MESURES D'APPUI, RENFORCEMENT DES CAPACITÉS ET COOPÉRATION TECHNIQUE, ET 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 reconnaît les difficultés que les délégations de certains pays en développement, en particulier les PMA et les PEID, peuvent rencontrer pour participer aux travaux de l'Organisation, notamment en ce qui concerne les questions liées aux gaz à effet de serre. À cet égard, l'Organisation devrait évaluer périodiquement les ressources financières mises à disposition par l'intermédiaire du Fonds d'affectation spéciale multidonateurs (contributions volontaires) établi par l'Organisation en vue d'aider les pays en développement, en particulier les PMA et les PEID, à participer aux réunions du MEPC et du Groupe de travail intersessions sur la réduction des émissions de GES provenant des navires (ISWG-GHG).

5.3 Lors de l'élaboration des mesures envisageables de réduction des GES à moyen et long termes, il y a lieu de tenir dûment compte de la nécessité d'assurer une transition juste et équitable qui ne laisse aucun pays de côté, y compris en adoptant des mesures d'appui.

5.4 Le Comité admet que la mise au point et la mise à disposition à l'échelle mondiale de techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles, et la mise en place des infrastructures portuaires connexes nécessaires pourraient constituer des obstacles spécifiques à la mise en œuvre des mesures possibles.

5.5 Le Comité reconnaît la nécessité d'adopter une approche globale pour réglementer la sécurité des navires utilisant des techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles, en tenant compte notamment de l'élément humain, afin d'assurer la mise en œuvre de la présente stratégie en toute sécurité.

5.6 Compte tenu des incidences qu'aura la Stratégie sur les gens de mer et d'autres professionnels de la mer, l'Organisation est également invitée à évaluer ses instruments, ses recommandations et ses normes de formation afin d'assurer une transition équitable, qui ne laisse personne de côté, pour la main-d'œuvre du secteur maritime.

Poursuivre et renforcer les partenariats, la coopération technique, les activités de renforcement des capacités et la coopération technologique

5.7 Le Comité pourrait appuyer l'action menée en vue de promouvoir les techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles en facilitant les partenariats entre le secteur public et le secteur privé, ainsi que l'échange de renseignements.

5.8 Le Comité devrait continuer de mettre en place des mécanismes qui facilitent l'échange de renseignements, le transfert de technologie, le renforcement des capacités et la coopération technique, en tenant compte de la résolution MEPC.229(65), intitulée "Promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires".

5.9 Le Comité reconnaît que la décarbonation des transports maritimes devrait être possible pour tous les États Membres de l'OMI et qu'elle pourrait donner l'occasion aux pays en développement, y compris les PEID et les PMA, de prendre part à la chaîne de valeur de la production et de la distribution des techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles destinés aux transports maritimes internationaux.

5.10 L'Organisation devrait évaluer régulièrement les ressources financières et techniques mises à disposition et le renforcement des capacités mis en place aux fins de l'application de la Stratégie révisée par l'intermédiaire du Programme intégré de coopération technique (PICT), du Fonds d'affectation spéciale CT-GES et d'autres initiatives, y compris les programmes de l'OMI et les programmes financés par des États Membres, dont la liste figure à l'appendice 2.

5.11 En outre, l'Organisation pourrait :

- .1 mettre au point à l'intention des gens de mer un programme de formation et d'acquisition de compétences qui permette d'appuyer la réduction des émissions de GES provenant des navires;
- .2 lancer des activités de R&D et des projets pilotes portant sur la propulsion des navires et les techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles afin d'améliorer encore le rendement énergétique des navires, et faciliter la mise à disposition et l'adoption au niveau mondial de combustibles à teneur faible ou nulle en carbone et de techniques à émissions de carbone faibles ou nulles;
- .3 appuyer la mise en œuvre des mesures existantes de réduction des émissions de GES à court terme, notamment au moyen de partenariats et de la mise à disposition de ressources financières et techniques, d'une coopération technique renforcée, d'activités de renforcement des capacités et d'une coopération technologique; et
- .4 entreprendre des travaux visant à étudier les possibilités de production de combustibles renouvelables, qui seraient mises à la disposition des transports maritimes internationaux, notamment dans les pays en développement, y compris les PMA et les PEID.

6 ACTIVITÉS DE SUIVI

6.1 Il faudrait élaborer un programme d'activités de suivi de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES.

6.2 Les étapes clés en vue de l'adoption d'une nouvelle stratégie de l'OMI concernant les GES en 2028 sont les suivantes :

Échéance	Étapes		
	Évaluation exhaustive des incidences de l'ensemble de mesures envisageables à moyen terme	Élaboration de mesures envisageables à moyen terme	Autres étapes
MEPC 80 (été 2023)	Initiation de l'évaluation exhaustive des incidences	Lancement de la phase III du plan de travail pour l'élaboration des mesures à moyen terme	
MEPC 81 (printemps 2024)	Rapport intérimaire	Mise au point de la version définitive de l'ensemble de mesures	
MEPC 82 (automne 2024)	Rapport définitif		
MEPC 83 (printemps 2025)		Approbation des mesures	L'examen de la mesure à court terme doit être achevé le 1 ^{er} janvier 2026 au plus tard
Session extraordinaire du MEPC (1 ou 2 jours) (six mois après le MEPC 83, à l'automne 2025)		Adoption des mesures	
MEPC 84 (printemps 2026)			
MEPC 85 (automne 2026)			
16 mois après l'adoption (2027)		Entrée en vigueur des mesures	
MEPC 86 (été 2027)			Lancement de l'examen de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES
MEPC 87 (printemps 2028)			
MEPC 88 (automne 2028)			Achèvement de l'examen de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES en vue de l'adoption de la Stratégie de l'OMI de 2028 concernant les GES

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 de l'OMI concernant les GES devrait être réexaminée tous les cinq ans, le premier examen devant être mené à bien en 2028.

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

7.3 Les examens des niveaux d'ambition devraient tenir compte des estimations d'émissions actualisées, des moyens possibles de réduire les émissions et de la disponibilité de ces moyens pour les transports maritimes internationaux et des rapports du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), ainsi que des futurs inventaires et études de l'OMI sur les GES, le cas échéant, afin d'évaluer les progrès accomplis en vue de parvenir à réduire à zéro les émissions nettes de GES provenant des transports maritimes internationaux. Les examens devraient également tenir compte des données disponibles au sujet de l'incidence sur les États de la ou des mesures qui pourraient être appliquées, y compris les renseignements communiqués par les États ou par des organisations ou institutions internationales, afin que tout ajustement nécessaire puisse être effectué comme prévu dans la Procédure révisée visant à évaluer les incidences des mesures envisageables sur les États (MEPC.1/Circ.885/Rev.1).

APPENDICE 1

APERÇU DES TRAVAUX MENÉS PRÉCÉDEMMENT PAR L'ORGANISATION POUR LUTTER CONTRE LES ÉMISSIONS DE GES PROVENANT DES NAVIRES

On trouvera ci-après une vue d'ensemble des travaux menés par l'OMI pour lutter contre les émissions de GES provenant des navires :

- .1 le MEPC 62 (juillet 2011) avait adopté la résolution MEPC.203(62), intitulée "Inclusion de 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;
- .2 le MEPC 65 (mai 2013) avait 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", qui avait pour objectif de fournir une assistance technique aux États Membres pour leur permettre de coopérer dans le domaine du transfert de technologie en matière de rendement énergétique, en particulier vers les pays en développement;
- .3 le MEPC 67 (octobre 2014) avait approuvé la Troisième étude de l'OMI sur les GES (2014), dans laquelle 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;
- .4 le MEPC 70 (octobre 2016) avait 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, qui comprenaient des prescriptions obligatoires imposant aux navires de consigner et de notifier leur consommation de fuel-oil, et il avait en outre adopté la Feuille de route pour l'élaboration d'une stratégie globale de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires (la Feuille de route). Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 (qui représentent environ 85 % des émissions totales de GES provenant des transports maritimes internationaux) sont tenus de recueillir des données sur la consommation de chaque type de fuel-oil qu'ils utilisent, ainsi que d'autres données spécifiques, notamment les indicateurs indirects de leur "activité de transport";
- .5 le MEPC 72 (avril 2018) avait adopté, par la résolution MEPC.304(72), la Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires, dans laquelle était énoncée une vision qui réaffirmait la volonté de l'OMI de réduire les émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux et de les éliminer progressivement aussitôt que possible, et il était convenu de maintenir la Stratégie initiale à l'étude, en vue d'adopter une stratégie révisée en 2023;
- .6 le MEPC 73 (octobre 2018) avait approuvé le Programme des activités de suivi de la Stratégie initiale de l'OMI, destiné à être utilisé comme outil de planification permettant de respecter les échéances définies dans la Stratégie initiale de l'OMI;

- .7 le MEPC 74 (mai 2019) avait approuvé la circulaire MEPC.1/Circ.885 contenant la Procédure visant à évaluer les incidences des mesures envisageables sur les États, adopté la résolution MEPC.323(74) visant à inviter les États Membres à promouvoir la coopération volontaire entre le secteur des transports maritimes et le secteur portuaire en vue de contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, telle que modifiée par la résolution MEPC.366(79) au MEPC 79, et décidé de créer un fonds d'affectation spéciale multidonateurs (contributions volontaires) ("Fonds d'affectation spéciale CT-GES") en vue de constituer une source spécialisée d'appui financier aux activités de coopération technique et de renforcement des capacités, qui permette de faciliter la mise en œuvre de la Stratégie de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires;
- .8 le MEPC 75 (novembre 2020) avait adopté la résolution MEPC.327(75) visant à encourager les États Membres à élaborer et soumettre, à titre facultatif, des plans d'action nationaux en vue de réduire les émissions de GES provenant des navires, telle que modifiée par la résolution MEPC.367(79) au MEPC 79, approuvé la Quatrième étude de l'OMI sur les GES (2020) et adopté, par la résolution MEPC.324(75), des amendements à l'Annexe VI de MARPOL qui visaient à faire progresser et renforcer les prescriptions relatives à la phase 3 de l'EEDI pour plusieurs types de navires;
- .9 le MEPC 76 (juin 2021) avait adopté, par la résolution MEPC.328(76), des amendements à l'Annexe VI de MARPOL qui visaient à introduire la mesure de réduction des GES à court terme comportant un indice technique de rendement énergétique des navires existants (EEXI), un indicateur d'intensité carbone opérationnel (CII) et un plan amélioré de gestion du rendement énergétique des navires (SEEMP), adopté une série de sept directives techniques à l'appui des cadres relatifs à l'EEXI et au CII et approuvé un plan de travail visant à faire progresser l'élaboration de mesures de réduction des GES à moyen et long termes, conformément à la Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires et au Programme des activités de suivi connexe;
- .10 le MEPC 77 (novembre 2021) était convenu de lancer la révision de la Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires, reconnaissant qu'il était nécessaire de renforcer le niveau d'ambition au cours du processus de révision, et avait adopté la résolution MEPC.342(77) visant à protéger l'Arctique des émissions de carbone noir provenant des transports maritimes, reconnaissant que le carbone noir était un puissant facteur de réchauffement climatique de courte durée;
- .11 le MEPC 78 (juin 2022) avait adopté une série de 10 directives techniques pour faciliter la mise en œuvre de la mesure de réduction des GES à court terme;
- .12 le C 128 (novembre 2022) avait approuvé le texte définitif du mandat d'un Fonds d'affectation spéciale multidonateurs (contributions volontaires) destiné à faciliter la participation des pays en développement, en particulier des petits États insulaires en développement (PEID) et des pays les moins

avancés (PMA), aux réunions de l'OMI sur les GES, et décidé qu'il faudrait revoir le mandat, en prenant en compte l'expérience qui aurait été acquise lors de la première année complète de fonctionnement du Fonds, au plus tard à la cent trentième session du Conseil;

- .13 le MEPC 79 (décembre 2022) avait adopté des amendements à l'Annexe VI de MARPOL afin de réviser le système de collecte de données relatives à la consommation de fuel-oil aux fins de la mise en œuvre des cadres relatifs à l'EEXI et au CII, approuvé la Procédure révisée visant à évaluer les incidences des mesures envisageables sur les États (MEPC.1/Circ.885/Rev.1) et adopté les résolutions MEPC.366(79) et MEPC.367(79), qui visaient respectivement à inviter les États Membres à promouvoir la coopération volontaire entre le secteur des transports maritimes et le secteur portuaire en vue de contribuer à réduire les émissions de GES provenant des navires et à encourager les États Membres à élaborer et soumettre, à titre facultatif, des plans d'action nationaux en vue de réduire les émissions de GES provenant des navires; et
- .14 le MEPC 80 (juillet 2023) a adopté la résolution MEPC.376(80) portant adoption des Directives relatives à l'intensité des émissions de GES sur le cycle de vie des combustibles marine (Directives ACV), lancé l'évaluation exhaustive des incidences de l'ensemble de mesures envisageables à moyen terme et adopté la résolution MEPC.377(80) portant adoption de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires (Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES).

APPENDICE 2

APERÇU DES INITIATIVES PERTINENTES PRISES PAR L'ORGANISATION EN FAVEUR DE LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GES PROVENANT DES NAVIRES

On trouvera ci-après une vue d'ensemble des initiatives pertinentes prises par l'OMI en faveur de la réduction des émissions de GES provenant des navires :

- .1 Le **Programme intégré de coopération technique (PICT)** est conçu pour aider les Gouvernements qui ne disposent pas des connaissances techniques et des ressources nécessaires pour exploiter un secteur maritime de manière sûre et efficace. L'appui aux activités de l'OMI relatives aux GES dans le cadre du PICT est une priorité évidente pour l'Organisation. Un programme mondial spécifique intitulé "Réduction des émissions dans l'atmosphère provenant des navires et des émissions dans les ports et mise en œuvre effective de l'Annexe VI de MARPOL et de la Stratégie initiale de l'OMI concernant les GES" avait été conçu pour la période 2022-2023 afin d'aider les États Membres à mettre en œuvre la Stratégie initiale de l'OMI, ce qui avait permis de renforcer les mesures relatives au rendement énergétique des navires et de réduire la pollution de l'atmosphère par les navires, y compris dans les ports.
- .2 Le MEPC 74 (mai 2019) avait décidé de créer un **fonds d'affectation spéciale multidonateurs (contributions volontaires) ("Fonds d'affectation spéciale CT-GES")** aux fins de la constitution d'une source spécialisée d'appui financier aux activités de coopération technique et de renforcement des capacités en vue de faciliter la mise en œuvre de la Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires (MEPC 74/18/Add.1, annexe 17). Les ressources du Fonds d'affectation spéciale comprennent les contributions volontaires des États Membres de l'OMI, des institutions des Nations Unies, des organisations internationales et d'autres entités qui ont manifesté leur appui à la Stratégie initiale de l'OMI.
- .3 Avec l'appui financier de l'Union européenne, le projet de **réseau mondial de centres de coopération en matière de technologie maritime (GMN)** (environ 11 millions de dollars des États-Unis entre 2016 et 2022) a permis de créer cinq centres, qui sont situés en Chine (MTCC-Asie), à Fidji (MTCC-Pacifique), au Kenya (MTCC-Afrique), au Panama (MTCC-Amérique latine) et à Trinité-et-Tobago (MTCC-Caraïbes). La planification de la phase II du projet GMN est en train d'être parachevée, de sorte que les cinq centres de coopération en matière de technologie maritime continuent leurs travaux visant à décarboner le secteur maritime dans leurs régions respectives et que leurs travaux soient associés à d'autres projets et initiatives de l'OMI. La phase II sera principalement axée sur l'exécution de projets pilotes de démonstration à plus petite échelle (par exemple, la modernisation des navires), qui porteront essentiellement sur les besoins des pays en développement, en particulier les PMA et les PEID.
- .4 Avec l'appui financier de la Norvège, le projet **Green Voyage 2050** (environ 7,1 millions de dollars des États-Unis entre 2019 et 2023) aide actuellement les pays à évaluer les émissions imputables aux transports maritimes à l'échelle nationale, à établir des cadres réglementaires et des plans d'action nationaux visant à réduire les émissions de GES provenant

des navires et à élaborer la législation nationale donnant effet aux dispositions de l'Annexe VI de MARPOL. Il aide également les pays partenaires à recenser et à mettre en œuvre des projets pilotes visant à parvenir à des émissions de carbone faibles ou nulles à bord des navires et dans les ports. La phase 1 du projet devrait s'achever en décembre 2023 et il est envisagé d'entamer une phase supplémentaire afin que les travaux se poursuivent dans le cadre de projets pilotes à plus grande échelle et de l'élaboration de plans d'action nationaux.

- .5 Le **Programme GHG-SMART** (Sustainable Maritime Transport Training Programme to Support the Implementation of the GHG Strategy) (2,5 millions de dollars des États-Unis entre 2020 et 2025), qui est financé par la République de Corée, est un programme de formation qui vise à appuyer la mise en œuvre de la Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires en renforçant les capacités des PMA et des PEID. Il s'agit d'une série de programmes de formation annuels qui consistent à dispenser une formation exhaustive en ligne, puis à établir des plans de formation individuels, et à organiser une formation pratique et un voyage d'étude, deux élèves (un homme et une femme) ayant également la possibilité de bénéficier d'une bourse octroyée par l'Université maritime mondiale (UMM).
- .6 Le projet de **partenariats GloFouling** (environ 7 millions de dollars des États-Unis entre 2018 et 2025) s'inscrit dans le cadre des efforts plus larges déployés par l'OMI, en collaboration avec le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), pour améliorer la gestion de l'encrassement biologique et protéger les écosystèmes marins des effets négatifs des espèces aquatiques envahissantes. Non seulement ce projet encourage la mise en œuvre des Directives de 2011 de l'OMI pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes, mais il contribue également à la réduction des émissions de GES provenant des navires. Dans le cadre de ce projet, une étude a été menée et publiée en 2022 sous le titre "Analysing the Impact of Marine Biofouling on the Energy Efficiency of Ships and the GHG Abatement Potential of Biofouling Management Measures".
- .7 Le projet **TEST Biofouling** (Transfer of Environmentally Sound Technologies) (4 millions de dollars des États-Unis entre 2022 et 2025), qui est financé par la Norvège, a pour objectif d'aider les pays en développement à consolider leurs connaissances relatives au contrôle et à la gestion de l'encrassement biologique et à présenter des approches efficaces en matière de gestion de l'encrassement biologique et leurs connaissances relatives à l'atténuation des risques pour l'environnement liés au transfert d'espèces aquatiques envahissantes par l'intermédiaire de l'encrassement biologique, dans le cadre de projets de démonstration régionaux et nationaux. Le projet est axé sur la mise à l'essai de techniques novatrices et de nouvelles méthodes durables de gestion de l'encrassement biologique, ce qui, à l'instar de l'étude citée précédemment, contribue indirectement à réduire les émissions de GES.

- .8 La phase de mise en œuvre du projet **CARES** (Coordinated Actions to Reduce Emissions from Shipping) de l'OMI (environ 1,5 million de dollars des États-Unis entre 2022 et 2024), financé par l'Arabie saoudite, a débuté en 2023, son objectif ultime étant d'aider à établir un lien entre les pays du Nord et les pays du Sud aux fins du recensement de solutions techniques prêtes à entrer sur le marché et de leur mise à l'essai, du transfert de technologie, de la mise en œuvre d'activités de diffusion et d'adoption de la technologie, et de la réalisation de projets pilotes de démonstration et d'initiatives de financement vert. Ce projet aidera le secteur maritime des pays en développement à opérer une transition vers un avenir sobre en carbone, sachant que les centres de coopération en matière de technologie maritime joueront un rôle clé sur le plan régional.
- .9 Le **projet FFT** (Future Fuels and Technology for Low- and Zero-carbon Shipping) (environ 1,2 million de dollars des États-Unis entre 2022 et 2024) est un projet de partenariat entre la République de Corée et l'OMI, qui a pour objet d'appuyer les efforts de réduction des émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux, en apportant à l'Organisation une analyse technique qui vienne appuyer les délibérations d'orientation générale qui se tiennent au sein du Comité de la protection du milieu marin (MEPC).
- .10 Le **Forum de l'innovation OMI-PNUE-Norvège** (environ 650 000 dollars des États-Unis entre 2020 et 2023) a pour finalité de prôner l'innovation en vue d'accélérer la transition du secteur maritime vers un avenir à émissions nulles ou faibles. Il s'emploie à promouvoir l'innovation en offrant un cadre international d'échange de meilleures pratiques et à combler les lacunes qui doivent l'être, en recueillant des idées et des renseignements sur les dernières évolutions auprès de l'ensemble des décideuses et décideurs politiques compétents des différents pays.
- Le deuxième Forum de l'innovation s'est tenu en mode hybride les 28 et 29 septembre 2022 et était lié au thème de la Journée mondiale de la mer, à savoir "Des technologies nouvelles au service de transports maritimes plus écologiques". Au total, 1 900 participantes et participants y ont assisté, en personne ou à distance.
- L'édition de 2023 se tiendra parallèlement à la Journée mondiale de la mer, dont le thème sera "50 ans après MARPOL, notre engagement continue", qui commémorera le cinquantième anniversaire de MARPOL, et continuera d'appuyer les pays du Sud et la transition verte du secteur maritime vers un avenir durable.
- .11 La **Table ronde sur le financement du transport maritime durable (FIN-SMART)**, lancée à l'initiative conjointe de l'OMI, de la BERD et de la Banque mondiale, offre aux représentantes et représentants des États Membres, des institutions financières internationales, des banques privées et d'autres parties prenantes clés du secteur maritime un espace d'échange qui leur permet de recenser les risques d'investissement dans le domaine de la décarbonation des transports maritimes, ainsi que les perspectives et les solutions financières envisageables en la matière, en mettant tout particulièrement l'accent sur les besoins de financement et les possibilités d'investissement dans les pays en développement, notamment dans les PMA et les PEID.

La Troisième table ronde FIN-SMART, qui s'est tenue en juin 2023, avait pour objectif de mettre en avant les facteurs de réussite concrets qui ont débouché sur des investissements dans la décarbonation du secteur maritime et le rôle des divers acteurs à cet égard, au moyen d'exemples concrets de projets relatifs à la décarbonation du secteur maritime qui avaient donné lieu à des investissements ou qui étaient susceptibles de devenir des projets pouvant recevoir des financements dans les pays en développement. Elle a aussi permis de montrer de façon plus concrète à la communauté financière qu'il existait des possibilités d'investissement, sachant que les pays en développement pouvaient disposer d'importantes ressources durables qui étaient sous-exploitées (par exemple, l'énergie éolienne ou solaire) et qui pourraient être utilisées pour produire les combustibles verts dont le secteur maritime avait besoin pour accélérer sa décarbonation.

- .12 Le portail **NextGEN** ("Green and Efficient Navigation"), qui a été lancé par l'OMI et l'Autorité maritime et portuaire de Singapour (MPA) en septembre 2021, est une plateforme en ligne visant à faciliter l'échange d'informations et la collaboration sur les initiatives et les projets de décarbonation dans le domaine maritime, en offrant une plateforme de collaboration en ligne dans l'ensemble de la chaîne de valeur maritime. La phase suivante de l'initiative NextGEN a été lancée en 2022, sous le nom NextGEN Connect Project, pour appuyer des mesures pilotes fondées sur des itinéraires dans la région Asie-Pacifique afin de réduire les émissions provenant des transports maritimes internationaux.
