

ANNEXE 10

**RÉSOLUTION MEPC.348(78)
(adoptée le 10 juin 2022)**

**DIRECTIVES DE 2022 POUR LA VÉRIFICATION PAR L'ADMINISTRATION DES
DONNÉES SUR LA CONSOMMATION DE FUEL-OIL DES NAVIRES
ET L'INTENSITÉ CARBONE OPÉRATIONNELLE**

LE COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN,

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

NOTANT que le Comité a adopté, par la résolution MEPC.328(76), l'Annexe VI révisée de MARPOL de 2021 qui entrera en vigueur le 1^{er} novembre 2022,

NOTANT EN PARTICULIER que l'Annexe VI révisée de MARPOL de 2021 (Annexe VI de MARPOL) contenait des amendements relatifs aux mesures techniques et opérationnelles obligatoires en fonction d'objectifs visant à réduire l'intensité carbone des transports maritimes internationaux,

NOTANT ÉGALEMENT que la règle 27.7 de l'Annexe VI de MARPOL exige que les données relatives à la consommation de fuel-oil des navires soient vérifiées conformément aux procédures établies par l'Administration, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation,

NOTANT EN OUTRE que la règle 28.6 de l'Annexe VI de MARPOL précise que le CII opérationnel annuel obtenu doit être documenté et vérifié par rapport au CII opérationnel annuel requis afin que soit déterminée la note relative à l'intensité carbone opérationnelle, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation,

RECONNAISSANT que les amendements à l'Annexe VI de MARPOL susmentionnés exigent d'adopter les directives nécessaires pour faciliter l'application uniforme et efficace des règles et pour laisser suffisamment de temps au secteur pour se préparer,

NOTANT que le Comité, lors de sa soixante et onzième session, a adopté, par la résolution MEPC.292(71), les Directives de 2017 pour la vérification par l'administration des données sur la consommation de fuel-oil des navires,

AYANT EXAMINÉ à sa soixante-dix-huitième session, le projet de directives de 2022 pour la vérification par l'Administration des données sur la consommation de fuel-oil des navires et l'intensité carbone opérationnelle,

1 ADOPTE les Directives de 2022 pour la vérification par l'Administration des données sur la consommation de fuel-oil des navires et de l'intensité carbone opérationnelle, dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2 INVITE les Administrations à tenir compte des Directives ci-jointes pour élaborer et promulguer des lois nationales qui mettent en vigueur et rendent exécutoires les dispositions énoncées dans la règle 27 de l'Annexe VI de MARPOL;

3 PRIE les Parties à l'Annexe VI de MARPOL et les autres Gouvernements Membres de porter les Directives ci-jointes à l'attention des capitaines, des gens de mer et des propriétaires et exploitants de navires et de tout autre groupe intéressé;

4 DÉCIDE de maintenir les Directives à l'étude à la lumière de l'expérience acquise dans le cadre de leur application, en tenant également compte du fait que, conformément aux règles 25.3 et 28.11 de l'Annexe VI de MARPOL, un examen des mesures techniques et opérationnelles visant à réduire l'intensité carbone des transports maritimes internationaux doit être achevé avant le 1^{er} janvier 2026;

5 ANNULE les Directives de 2017 pour la vérification par l'Administration des données sur la consommation de fuel-oil des navires (résolution MEPC.292(71)).

ANNEXE

DIRECTIVES DE 2022 POUR LA VÉRIFICATION PAR L'ADMINISTRATION DES DONNÉES SUR LA CONSOMMATION DE FUEL-OIL DES NAVIRES ET L'INTENSITÉ CARBONE OPÉRATIONNELLE

1 INTRODUCTION

1.1 La règle 27 de l'Annexe VI de MARPOL établit la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires, qui doit être administrée par l'Organisation, à laquelle chaque Administration soumettra des données pertinentes pour ses navires immatriculés d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000. La règle 27.7 dispose que "les données doivent être vérifiées conformément aux procédures établies par l'Administration, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation".

1.2 La règle 28 de l'Annexe VI de MARPOL établit le mécanisme de notation de l'intensité carbone opérationnelle. La règle 28.6 dispose que le CII opérationnel annuel obtenu doit être documenté et vérifié par rapport au CII opérationnel annuel requis afin que soit déterminée la note relative à l'intensité carbone opérationnelle parmi les notes A, B, C, D et E, soit par l'Administration, soit par un organisme dûment autorisé par elle, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

1.3 Le présent document contient les directives mentionnées dans la règle 27.7 et dans la règle 28.6 et a pour objet d'aider les Administrations à élaborer leur propre programme de vérification.

1.4 Une procédure de vérification devrait garantir la fiabilité des données recueillies et l'exactitude du CII opérationnel annuel obtenu, tout en réduisant au minimum les coûts et charges connexes pour le navire et l'Administration.

2 DÉFINITIONS

Aux fins des présentes Directives, les définitions figurant à l'Annexe VI de MARPOL s'appliquent.

3 RESPONSABILITÉS

3.1 Les responsabilités des Administrations et des navires sont énoncées dans l'Annexe VI de MARPOL. Les présentes Directives ne les modifient en rien et ne créent aucune nouvelle obligation.

3.2 En vertu du système de collecte de données sur la consommation de fuel-oil des navires et du système de notation des navires en fonction de l'intensité carbone opérationnelle, tels que définis à l'Annexe VI de MARPOL, une Administration peut habiliter un organisme¹ à recevoir des données d'un navire, vérifier que ces données sont conformes aux prescriptions, vérifier que le CII opérationnel annuel obtenu est conforme au CII opérationnel annuel requis, déterminer la note à attribuer au navire en fonction de l'intensité carbone opérationnelle, délivrer la déclaration de conformité et soumettre les données à l'Organisation. Dans tous les

¹ Se reporter aux Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.739(18), telles que modifiées par la résolution MSC.208(81), et aux Spécifications définissant les fonctions des organismes reconnus agissant au nom de l'Administration en matière de visites et de délivrance des certificats, adoptées par l'Organisation par la résolution A.789(19), telles qu'elles pourront être modifiées par l'Organisation.

cas, l'Administration assume l'entière responsabilité de toutes les tâches menées par elle ou par tout organisme dûment autorisé par elle (ci-après dénommée "l'Administration").

4 VÉRIFICATION DES DONNÉES NOTIFIÉES

4.1 Pour faciliter la vérification des données, l'Administration devrait indiquer la documentation supplémentaire qu'un navire devrait soumettre avec son rapport annuel de données. Les documents en question peuvent être spécifiés pour chaque navire, dans le cadre de l'évaluation du plan de collecte des données², ou d'une déclaration de principes générale ou de tout autre instrument stratégique jugé approprié par l'Administration. La documentation supplémentaire destinée à faciliter la vérification des données peut comprendre ce qui suit, ainsi que toute autre documentation que l'Administration juge pertinente :

- .1 une copie du plan de collecte des données du navire vérifié (Partie II du SEEMP);
- .2 des résumés des notes de livraison de soutes, suffisamment détaillés pour indiquer que tout le fuel-oil consommé par le navire a été comptabilisé (voir le modèle de résumé des notes de livraison de soutes qui est donné à titre d'exemple à l'appendice 1);
- .3 des résumés des données ventilées sur la consommation de fuel-oil, la distance parcourue et les heures pendant lesquelles le navire a fait route, sous une forme spécifiée par l'Administration (voir le modèle de résumé des données recueillies qui est donné à titre d'exemple à l'appendice 2);
- .4 des renseignements démontrant que le navire a respecté le plan de collecte des données défini dans son SEEMP, y compris des informations sur les lacunes dans les données et sur la manière dont elles ont été comblées, ainsi que la manière dont a été résolu le problème à l'origine des lacunes dans les données;
- .5 des copies des documents contenant des renseignements sur la quantité de fuel-oil consommé, la distance parcourue et les heures pendant lesquelles le navire a fait route pour les voyages qui ont eu lieu pendant la période de notification (par exemple le livre de bord réglementaire du navire, le registre des hydrocarbures, les notes de livraison de soutes, les rapports d'arrivée/mi-journée/départ, les fichiers de données automatiques, etc.); et
- .6 des copies, étayées par des pièces justificatives, du facteur de conversion de la masse de fuel-oil en masse de CO₂, fournies par le fournisseur de combustible dans les cas où le type de fuel-oil n'est pas visé par les directives élaborées par l'Organisation.³

4.2 Outre la documentation décrite au paragraphe 4.1, l'Administration peut exiger d'un navire qu'il soumette les documents nécessaires pour permettre à un examen exhaustif de sa consommation annuelle de fuel-oil, de la distance qu'il a parcourue et des heures pendant lesquelles il a fait route. L'Administration peut exiger que ces documents soient fournis par tous les navires ou par un sous-ensemble de navires relevant de sa juridiction. L'Administration peut utiliser ces documents pour vérifier que le navire a respecté la méthode décrite dans son plan de collecte des données en vue de confirmer :

² Se reporter aux Directives de 2022 pour l'élaboration du Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP), adoptées par la résolution MEPC.346(78).

³ Se reporter aux Directives de 2018 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) obtenu applicable aux navires neufs (résolution MEPC.308(73)), telles qu'elles pourraient être modifiées.

.1 la cohérence des données notifiées et des valeurs calculées, y compris avec des périodes précédentes de notification (le cas échéant), en recalculant les valeurs annuelles notifiées à l'aide des données de base, etc.;

.2 l'exhaustivité des données (par exemple, effectuer un test de corroboration consistant en une concordance, de nouveaux calculs et une contre-vérification des documents, par exemple le livre de bord réglementaire et/ou les rapports d'arrivée/mi-journée/départ et les dossiers des rapports automatiques, recalculer les quantités totales de fuel-oil utilisées, la distance parcourue et les heures pendant lesquelles le navire a fait route); et

.3 la fiabilité et l'exactitude des données (par exemple, vérifier que les procédures relatives à la qualité des données décrites dans le plan de collecte des données ont été correctement appliquées, effectuer des visites sur place (principalement dans les bureaux de la compagnie plutôt qu'à bord du navire) pour vérifier les systèmes, procédés et activités de contrôle) en recoupant les données sur la consommation de fuel-oil et la distance parcourue et les heures pendant lesquelles le navire a fait route, en comparant la consommation de fuel-oil notifiée avec la consommation escomptée compte tenu des dimensions, du profil d'exploitation et des caractéristiques techniques du navire, et/ou en comparant la consommation de fuel-oil notifiée et la quantité totale de combustible chargé en soute, etc.

4.3 En cas de transfert d'un navire, tel que défini à la règle 27.4, 27.5 ou 27.6 de l'Annexe VI de MARPOL, l'Administration initiale doit vérifier les données avant le transfert.

5 VÉRIFICATION DU CII OPÉRATIONNEL ANNUEL OBTENU ET ATTRIBUTION DE LA NOTE RELATIVE AU CII

5.1 Pour faciliter la vérification du CII opérationnel annuel obtenu, l'Administration devrait indiquer la documentation supplémentaire qu'un navire devrait soumettre avec son rapport annuel de données. La documentation supplémentaire destinée à faciliter la vérification des données peut comprendre ce qui suit, ainsi que toute autre documentation que l'Administration juge pertinente :

.1 une copie du plan relatif à l'intensité carbone opérationnelle du navire vérifié (Partie III du SEEMP);

.2 des documents (Certificat IEE, manuel de stabilité ou certificat international de jaugeage) attestant du paramètre de capacité du navire dans l'unité de mesure pertinente pour le calcul de son intensité carbone opérationnelle (port en lourd ou jauge brute);

.3 les données globales relatives à la consommation de fuel-oil et à la distance parcourue pendant toute l'année civile afin de calculer le CII opérationnel annuel obtenu (AER ou cgDIST) (voir le modèle de résumé des données recueillies qui est donné à titre d'exemple à l'appendice 2);

.4 les valeurs globales des paramètres et les méthodes de calcul correspondantes permettant de définir les valeurs annuelles des CII calculés à titre expérimental et facultatif, le cas échéant (voir le modèle de résumé des données recueillies qui est donné à titre d'exemple à l'appendice 2 - Add.1);

.5 les facteurs de correction et les ajustements en fonction du voyage⁴ pris en compte, le cas échéant, dans le calcul du CII opérationnel annuel obtenu pendant la période de

⁴ Se reporter aux Directives de 2022 relatives aux facteurs de correction et ajustements en fonction du voyage à prendre en compte dans le calcul du CII (Directives G5), adoptées par la résolution MEPC.355(78).

notification, ces facteurs devant être étayés par des pièces justificatives (voir le modèle de résumé des données recueillies qui est donné à titre d'exemple à l'appendice 2); et

.6 des déclarations de conformité pour les deux années civiles précédentes, le cas échéant.

5.2 L'Administration devrait vérifier le CII opérationnel annuel obtenu à l'aide des données correspondant à la période de 12 mois allant du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année civile précédente. Dans les cas où il n'est pas possible de calculer le CII opérationnel annuel obtenu car certaines données ne sont pas disponibles, par exemple lorsqu'un navire neuf a été livré après le 1^{er} janvier de l'année précédente, le CII opérationnel annuel obtenu devrait être vérifié à l'aide des données disponibles relatives à la période correspondante de l'année civile précédente.

5.3 Dans le cas d'un navire doté de plusieurs certificats de franc-bord ou d'un certificat de franc-bord contenant plusieurs lignes de charge, il faudrait utiliser la valeur de port en lourd la plus élevée pour calculer et vérifier le CII opérationnel annuel requis et le CII opérationnel annuel obtenu.

5.4 Dans le cas d'un navire dont le port en lourd et/ou la jauge brute est(sont) modifié(e)s de façon permanente au cours de l'année, et que cela est indiqué dans le SEEMP ou un plan de mesures correctives comme étant une modification visant à améliorer la performance opérationnelle du navire en matière d'intensité carbone :

.1 il faudrait toujours utiliser la valeur du port en lourd ou de la jauge brute initiale avant la transformation pour calculer le CII opérationnel annuel requis et utiliser la nouvelle valeur du port en lourd ou de la jauge brute après la transformation pour calculer le CII obtenu qui sert à évaluer la conformité; et

.2 pour l'année pendant laquelle la transformation a lieu, il faudrait calculer le CII opérationnel annuel obtenu pour toute l'année civile et vérifier qu'il correspond à la valeur moyenne du port en lourd ou de la jauge brute pondérée en fonction de la distance parcourue avant et après la transformation.

5.5 En ce qui concerne les navires considérés par l'Administration comme des navires nouvellement construits, conformément à la règle 5.4.3 de l'Annexe VI de MARPOL, après avoir subi une transformation importante, y compris des modifications importantes de la capacité de transport et/ou du type de navire au cours de l'année, sauf dans les cas de figure énoncés au paragraphe 5.4, il faudrait calculer et vérifier leur CII opérationnel annuel requis et leur CII opérationnel annuel obtenu en considérant qu'ils sont des navires nouvellement construits pour la période après la transformation. Pour l'année pendant laquelle une transformation importante a été effectuée, il faudrait continuer de notifier les données de la période précédant la transformation à des fins de vérification, même si elles ne sont pas prises en compte dans le calcul et la vérification du CII opérationnel annuel obtenu.

5.6 Dans le cas d'un navire qui a fait l'objet d'un transfert visé par la règle 27.4, 27.5 ou 27.6 de l'Annexe VI de MARPOL, l'Administration initiale n'est pas tenue de vérifier le CII opérationnel annuel obtenu ni d'attribuer au navire une note relative au CII annuel pour une année partielle. Le CII opérationnel annuel obtenu devrait être vérifié par la nouvelle Administration à l'aide de données correspondant à une année civile entière. Dans ce cas de figure, les données globales nécessaires pour calculer le CII opérationnel annuel obtenu avant le transfert, qui devraient déjà avoir été vérifiées par l'Administration initiale, peuvent être directement utilisées par la nouvelle Administration sans autre vérification (voir le modèle qui figure à titre d'exemple à l'appendice 3 et à l'appendice 3/Add.1).

5.7 L'Administration devrait attribuer au navire une note relative à l'intensité carbone opérationnelle, compte tenu des Directives élaborées par l'Organisation⁵. Le CII opérationnel annuel obtenu et le CII opérationnel annuel requis, ainsi que les valeurs limites de l'échelle de notation devraient être indiqués avec trois décimales. Si le CII opérationnel annuel obtenu se trouve sur une valeur limite de l'échelle de notation, il faudrait attribuer au navire la meilleure des deux notes.

5.8 Les CII calculés à titre expérimental (par exemple EEPI, cbDIST, cDIST ou EEOI)⁶, s'ils sont calculés et notifiés à titre facultatif, devraient être vérifiés par l'Administration selon la même procédure que celle qui s'applique au calcul du CII opérationnel annuel obtenu (AER ou cgDIST). L'Administration n'est pas tenue d'attribuer à un navire une note en fonction des CII calculés à titre expérimental.

6 DÉLIVRANCE D'UNE DÉCLARATION DE CONFORMITÉ

6.1 Conformément à la règle 6.6 de l'Annexe VI de MARPOL, après avoir reçu les données notifiées en application de la règle 27 de l'Annexe VI de MARPOL et le CII opérationnel annuel obtenu en application de la règle 28 de l'Annexe VI de MARPOL, et après avoir vérifié que les données étaient satisfaisantes, l'Administration devrait délivrer une déclaration de conformité.

6.2 Nonobstant le paragraphe 6.1, l'Administration devrait évaluer si un plan de mesures correctives était nécessaire conformément à la règle 6.8 de l'Annexe VI de MARPOL. Dans le cas où un plan de mesures correctives était requis mais n'a pas été soumis en même temps que le CII opérationnel annuel obtenu, l'Administration devrait informer la compagnie en temps utile qu'un SEEMP révisé, comprenant un plan de mesures correctives, doit être soumis pour vérification au plus tard un mois après la notification du CII opérationnel annuel obtenu. Dans ce cas de figure, la déclaration de conformité ne devrait pas être délivrée, sauf si un plan de mesures correctives est dûment élaboré, mentionné dans le SEEMP et vérifié par l'Administration, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation⁷.

6.3 Si l'Administration identifiait une anomalie importante dans les données notifiées et/ou dans le calcul du CII opérationnel annuel requis/obtenu, elle devrait en informer la compagnie en temps utile pour clarification ou correction. Une anomalie est considérée comme importante si l'anomalie ou les multiples anomalies peuvent faire fluctuer le total notifié de plus de $\pm 5\%$. Dans ce cas de figure, la déclaration de conformité ne devrait pas être délivrée, sauf si l'anomalie importante est clarifiée ou corrigée.

⁵ Se reporter aux Directives de 2022 sur la notation en fonction de l'intensité carbone opérationnelle des navires (directives sur la notation relative aux CII ou directives G4), adoptées par la résolution MEPC.354(78).

⁶ Se reporter aux Directives de 2022 sur les indicateurs d'intensité carbone opérationnels et leurs méthodes de calcul (directives sur les CII ou directives G1), adoptées par la résolution MEPC.352(78).

⁷ Se reporter aux Directives relatives à la vérification et aux audits de compagnie effectués par l'Administration eu égard à la partie III du plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) (résolution MEPC.347(78)).

Appendice 1

MODÈLE DE RÉSUMÉ DES NOTES DE LIVRAISON DE SOUTES

Date des opérations (jj/mm/aaaa)	Type/masse (t) de fuel-oil							Descriptions
	Huile diesel/ gas-oil	LFO	HFO	GPL (propane)	GPL (butane)	GNL	Autres (C _F)	
① Notes de livraison de soutes								
09/01/2023								
02/05/2023			150					
08/07/2023								
09/10/2023								
10/12/2023			300					
① Quantité annuelle livrée	0	0	450	0	0	0	0	
② Corrections apportées pour tenir compte de la quantité de fuel-oil restant dans la citerne								
01/01/2023			400					
31/12/2023			200					
② Corrections apportées pour tenir compte de la quantité de fuel-oil restant dans la citerne	0	0	200	0	0	0	0	Différence entre la quantité de fuel-oil restant dans la citerne au début et à la fin de la période de collecte des données
③ Autres corrections								
30/03/2023								
15/09/2023								
31/12/2023								
③ Autres corrections annuelles	0	0	0	0	0	0	0	
Consommation annuelle de combustible								
Consommation annuelle de combustible (①+②+③)	0	0	650	0	0	0	0	

Remarques explicatives :

Si les données relatives à la livraison de soutes/aux corrections apportées ont été enregistrées dans le système électronique de notification de la compagnie, il est possible de les communiquer sous forme électronique au lieu d'utiliser le présent modèle.

Appendice 2

MODÈLE DE RÉSUMÉ DES DONNÉES RECUEILLIES

Date et heure de début (jj/mm/aaaa hh:mm UTC)	* Date et heure de fin (jj/mm/aaa a hh:mm UTC)	Distance parcourue (milles marins)	Heures pendant lesquelles le navire a fait route (hh:mm)	** Conditions exceptionnelles énoncées à la règle 3.1 de l'Annexe VI de MARPOL (O/N)	** Navigation dans des conditions de glace (O/N)	** Opérations STS (O/N)	Consommation de fuel-oil (tonnes métriques)				
							Masse totale	Consommation à des fins de production d'électricité (FC _{électrique})	Consommation de la chaudière à combustible liquide aux fins /déchargement de la cargaison (FC _{chaudière})	Consommation des pompes à cargaison autonomes entraînées par la machine à bord des navires-citernes (FC _{autres})	
							*** Huile diesel/gas-oil	*** Huile diesel/gas-oil	*** Huile diesel/gas-oil	*** Huile diesel/gas-oil	..
01/01/2023 00:00	01/01/2023 13:20	150	13:20	N	N	N					
01/01/2023 13:20	01/01/2023 24:00	60	10:40	N	O	N					
02/01/2023 00:00	02/01/2023 24:00	288	24:00	N	N	O					
03/01/2023 00:00	03/01/2023 24:00	260	24:00	N	N	O					
31/12/2023 00:00	31/12/2023 24:00	290	24:00	N	N	N					
Total annuel											

* En cas de données de base quotidiennes, laisser cette colonne en blanc.

** Se reporter aux Directives de 2022 relatives aux facteurs de correction et ajustements en fonction du voyage à prendre en compte dans le calcul du CII (Directives G5), adoptées par la résolution MEPC.355(78). Des documents justificatifs supplémentaires peuvent être soumis afin de faciliter la vérification, lorsque cela est nécessaire, tels que les fichiers BAPLIE dans lequel est consigné le nombre de conteneurs réfrigérés à bord en cours d'utilisation. Il convient de noter qu'il faudrait indiquer sur des lignes distinctes les voyages effectués dans des conditions de navigation ou d'exploitation différentes afin que les facteurs de correction et les ajustements en fonction du voyage puissent être dûment calculés et vérifiés.

*** Se reporter aux types de combustibles énoncés dans les Directives de 2018 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) obtenu applicable aux navires neufs (résolution MEPC.308(73), telle qu'elle pourra être modifiée).

Remarques explicatives :

Si les données mentionnées dans le présent modèle ont été enregistrées dans le système électronique de notification de la compagnie, il est possible de les communiquer sous cette forme électronique au lieu d'utiliser le présent modèle.

Appendice 2/Add.1

MODÈLE DE RÉSUMÉS DES DONNÉES SOUMISES À TITRE FACULTATIF POUR CALCULER LE CII À TITRE EXPÉRIMENTAL

Les données globales supplémentaires ci-après devraient être ajoutées dans le tableau figurant à l'appendice 2, lorsqu'un ou plusieurs paramètres de mesure du CII calculés à titre expérimental ont été appliqués à titre facultatif :

Date de début (jj/mm/aaaa)	*Date de fin (jj/mm/aaaa)	Distance parcourue en charge (milles marins)	****Activité de transport (unité de mesure de l'activité de transport)
01/01/2023			
01/01/2023			
03/01/2023			
31/12/2023			
Total annuel			

* En cas de données de base quotidiennes, laisser cette colonne en blanc.

**** Telle que définie à la section 3 des Directives pour l'utilisation facultative d'un indicateur opérationnel du rendement énergétique du navire (MEPC.1/Circ.684).

Remarques explicatives :

Si les données mentionnées dans le présent modèle ont été enregistrées dans le système électronique de notification de la compagnie, il est possible de les communiquer sous cette forme électronique au lieu d'utiliser le présent modèle.

Appendice 3

MODÈLE DE DONNÉES GLOBALES RECUEILLIES AVANT UN CHANGEMENT DE PAVILLON/DE COMPAGNIE VISÉ PAR LA RÈGLE 27.4, 27.5 OU 27.6 DE L'ANNEXE VI DE MARPOL

Date du changement (jj/mm/aaaa)	Type de changement (pavillon/compagnie/les deux)	Période de notification		Distance parcourue (mm)		Heures pendant lesquelles le navire a fait route (hh:mm)	Consommation de combustible (tonnes métriques)							
		Date de début (jj/mm/aaaa)	Date de fin (jj/mm/aaaa)	Distance totale parcourue	*Distance devant être déduite du calcul du CII		Masse totale	*Masse devant être déduite du total	**Masse de combustible consommé dans des opérations STS					
12/05/2023	Pavillon	01/01/2023	11/05/2023											
15/06/2023	Compagnie	12/05/2023	14/06/2023											
02/11/2023	Les deux	15/06/2023	01/11/2023											
....														

* Se reporter à la masse totale de combustible consommé utilisée pour calculer les facteurs de correction FC_{voyage} , $FC_{électrique}$, $FC_{chaudière}$ et FC_{autres} dans les Directives de 2022 relatives aux facteurs de correction et ajustements en fonction du voyage à prendre en compte dans le calcul du CII (Directives G5) (résolution MEPC.355(78)).

** Se reporter à la masse totale de combustible consommé utilisée pour calculer l'ajustement en fonction du voyage $AF_{navire\ citerne, STS}$ dans les Directives de 2022 relatives aux facteurs de correction et ajustements en fonction du voyage à prendre en compte dans le calcul du CII (Directives G5) (résolution MEPC.355(78)).

*** Se reporter aux types de combustible énoncés dans les Directives de 2018 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) obtenu applicable aux navires neufs (résolution MEPC.308(73)), telle qu'elle pourrait être modifiée).

Appendice 3/Add.1

**MODÈLE DE DONNÉES GLOBALES RECUEILLIES AVANT UN CHANGEMENT DE PAVILLON/DE COMPAGNIE
VISÉ PAR LA RÈGLE 27.4, 27.5 OU 27.6 DE L'ANNEXE VI À UTILISER POUR CALCULER LES
PARAMÈTRES DE MESURES DU CII À TITRE EXPÉRIMENTAL ET FACULTATIF**

Les données globales supplémentaires ci-après devraient être ajoutées dans le tableau figurant à l'appendice 3, lorsqu'un ou plusieurs paramètres de mesure du CII calculés à titre expérimental ont été appliqués à titre facultatif :

Date du changement (jj/mm/aaaa)	Type de changement (pavillon/compagnie/les deux)	Période de notification		Distance parcourue en charge (milles marins)	****Activité de transport (unité de mesure de l'activité de transport)
		Date de début (jj/mm/aaaa)	Date de fin (jj/mm/aaaa)		
12/05/2023	Pavillon	01/01/2023	11/05/2023		
15/06/2023	Compagnie	12/05/2023	14/06/2023		
02/11/2023	Les deux	15/06/2023	01/11/2023		
....					

**** Telle que définie à la section 3 des Directives pour l'utilisation facultative d'un indicateur opérationnel du rendement énergétique du navire (MEPC.1/Circ.684).
