

# Rapport du Groupe de travail intersessions sur les gaz à effet de serre (ISWG-GHG 21)



Dola Oluteye, Fitzroy Meyer-Petgrave, Helvi Petrus  
SaGrace Awuya, Russell LOKO Komi, Annette Wangari

Avril 2026

# Rapport du Groupe de travail intersessions sur les gaz à effet de serre (ISWG-GHG 21)

*Tenu du 20 au 24 avril 2026*

*Par*

*Dola Oluteye, Fitzroy Meyer-Petgrave, Helvi Petrus,  
SaGrace Awuya, Russell LOKO Komi, Annette Wangari*

## TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES.....	3
Auteurs.....	5
Publication Details.....	5
Remerciements.....	5
Avertissement.....	5
Coordonnées.....	6
À propos de l'Initiative PATNA.....	6
À propos de l'Organisation maritime internationale (OMI) et du Groupe de travail intersessions sur les gaz à effet de serre (ISWG-GHG).....	6
RÉSUMÉ EXÉCUTIF.....	7
1. INTRODUCTION.....	9
2. FONDEMENTS DE LA NORME MONDIALE SUR LES CARBURANTS.....	9
2.1 Définitions, facteurs de conversion et périmètre de comptabilisation.....	9
2.2 Captage et stockage du carbone à bord (OCCS).....	10
2.3 Le multiplicateur d'énergie, l'ajustement pour les navires de classe glace et la propulsion nucléaire..	10
2.4 Vérification, SEEMP et alimentation électrique à quai.....	11
2.5 Propulsion vélique et technologies à zéro émission à bord.....	11
3. ARCHITECTURE INSTITUTIONNELLE ET FINANCIÈRE.....	12
3.1 Systèmes de certification des carburants durables (SFCS).....	12
3.2 Registre GFI de l'OMI.....	12
3.3 Technologies à émission nulle ou quasi nulle (ZNZ) et mécanisme de récompense.....	13
3.4 Le Fonds Net-Zéro de l'OMI.....	13
4. ÉVALUATION DU CYCLE DE VIE : QUESTIONS MÉTHODOLOGIQUES.....	14
4.1 Du puits au réservoir (Well-to-Tank) : émissions évitées, émissions incorporées et cargaison utilisée comme carburant.....	14
4.2 Du réservoir au sillage (Tank-to-Wake) : méthane imbrûlé, captage et utilisation du carbone.....	15
5. DURABILITÉ : DIMENSIONS ENVIRONNEMENTAUX, SOCIAUX ET ÉCONOMIQUES.....	16
5.1 Changement direct d'affectation des terres (DLUC).....	16
5.2 Critères de durabilité et label de cycle de vie des carburants.....	16
5.3. Changement indirect d'affectation des terres (ILUC).....	16
5.4 Durabilité sociale et économique.....	17
6. POSITIONS ET DYNAMIQUE DES COALITIONS.....	17
6.1 Points de convergence et de fracture.....	17
6.2. La coalition de blocage et la coalition pour l'équité.....	18
7. PRINCIPAUX ACTEURS ET ALIGNEMENTS.....	20
8. POINTS REPORTÉS AU MEPC 84.....	22
9. OBSERVATIONS FINALES.....	23
ANNEXE I: Registre des preuves des décisions clés.....	24

## Auteurs

Dola Oluteye<sup>1</sup>,  
Fitzroy Meyer-Petgrave<sup>1</sup>,  
Helvi Petrus<sup>1</sup>,  
SaGrace Awuya<sup>1</sup>  
Russell LOKO Komi<sup>1</sup>  
Annette Wangari<sup>1</sup>

<sup>1</sup> The PATNA Initiative

## Publication Details

Publication Date: 26 Avril 2026

Cite as: Oluteye, D., Meyer-Petgrave, F., Petrus, H., Awuya, S., Komi, R., Wangari, A. (2026) Rapport du Groupe de travail intersessions sur les gaz à effet de serre (ISWG-GHG 21). Published on:

<https://www.thepatna.org/fr-iswg-ghg-21-report>

## Remerciements

Le présent rapport a été élaboré pour l'initiative PATNA. Les auteurs expriment leur profonde reconnaissance envers leurs bailleurs de fonds, partenaires et collaborateurs pour leurs contributions.

Ils adressent également leurs remerciements aux délégués africains auprès de l'Organisation maritime internationale ainsi qu'aux représentants des pays pour leur collaboration et leur engagement commun à amplifier la voix de l'Afrique dans la décarbonation du transport maritime mondiale. Les auteurs remercient également le Secrétariat de l'OMI et le Chair de l'ISWG-GHG 21 pour avoir facilité un environnement de négociation ouvert et transparent.

## Avertissement

Les opinions exprimées dans ce rapport sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement celles des organisations qu'ils représentent, ni celles des entités impliquées dans l'étude. Le présent document et son contenu ont été élaborés et sont destinés exclusivement à l'usage de l'initiative PATNA et des décideurs intéressés dans le cadre des négociations à l'OMI. Il ne se substitue pas aux politiques institutionnelles ou gouvernementales.

L'ensemble des analyses repose sur des documents officiels de l'OMI, des transcriptions de sessions et des enregistrements d'interventions publiquement accessibles. L'utilisation de ce document doit être effectuée en tenant compte des politiques propres à chaque pays et de l'appréciation souveraine de chaque État. L'initiative PATNA décline toute responsabilité à l'égard de toute autre partie en lien avec l'utilisation du présent document et/ou de son contenu.

## Coordonnées

Pour toute information complémentaire concernant ce rapport, veuillez contacter : Équipe de recherche de l'initiative PATNA – [research@thepatna.org](mailto:research@thepatna.org)

## À propos de l'Initiative PATNA

L'Initiative PATNA est un réseau à but non lucratif regroupant plus de 100 experts africains, décideurs, chercheurs et acteurs de plaidoyer, créée pour amplifier la voix de l'Afrique dans le débat mondial de la transition énergétique et l'action climatique. PATNA s'appuie sur des recherches fondées sur des données probantes pour promouvoir des politiques qui équilibrent la croissance économique et la protection de l'environnement.

En réunissant des universitaires, des experts techniques, des professionnels du secteur public et des acteurs du secteur privé, nous veillons à ce que les perspectives africaines soient représentées dans les politiques mondiales climatiques. Pour plus d'informations, veuillez consulter [www.thepatna.org](http://www.thepatna.org).

## À propos de l'Organisation maritime internationale (OMI) et du Groupe de travail intersessions sur les gaz à effet de serre (ISWG-GHG)

L'Organisation maritime internationale (OMI) est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée de réglementer le transport maritime international. Créée en 1948, l'OMI élabore des normes mondiales pour la sécurité, la sûreté et la performance environnementale du transport maritime, avec 176 États membres et trois membres associés.

En juillet 2023, l'OMI a adopté sa Stratégie révisée sur la réduction des émissions de GES des navires, engageant le secteur à atteindre un pic d'émissions de gaz à effet de serre dès que possible et à parvenir à la neutralité carbone d'ici ou vers 2050. Cette stratégie a introduit le Cadre Net-Zéro de l'OMI (NZF), une architecture réglementaire complète comprenant :

- La **Norme mondiale sur les carburants (GFS)**, qui fixe des critères de référence d'intensité carbone de plus en plus stricts pour les carburants marins selon une approche “du puits au sillage”;
- La **métrique d'Intensité de gaz à effet de serre des carburants (GFI)**, qui est la norme de mesure de l'intensité carbone des carburants;
- Le **cadre d'Évaluation du cycle de vie (LCA)**, le système technique qui sous-tend les calculs de la GFI;
- Le **Fonds Net-Zéro**, un mécanisme financier alimenté par des prélèvements sur les navires non conformes, destiné à récompenser l'adoption précoce de technologies à émissions nulles ou quasi nulles (ZNZ) et à soutenir les États en développement tout au long de la transition.

Le **Groupe de travail intersessions sur les gaz à effet de serre (ISWG-GHG)** est l'organe technique chargé d'élaborer les règles détaillées, les méthodologies et les dispositifs institutionnels qui rendront opérationnel le Cadre Net-Zéro. L'ISWG-GHG se réunit entre les sessions du Comité de la protection du milieu marin (MEPC), l'organe technique supérieur de l'OMI sur les questions environnementales, pour faire progresser les projets de textes en vue de leur adoption par le comité.

L'ISWG-GHG 21, tenu du 20 au 24 avril 2026 au siège de l'OMI à Londres, était la vingt et unième session de ce groupe de travail. Elle représentait une étape charnière dans le cycle d'élaboration des règles : la base technique du cadre se stabilise, tandis que les débats politiques sur sa portée, sa gouvernance et ses conséquences distributives s'intensifient. Les résultats de la session alimenteront directement les travaux du MEPC 84, prévu la semaine suivante, où des décisions fondamentales seront prises quant à la configuration finale du Cadre Net-Zéro.

## RÉSUMÉ EXÉCUTIF

La vingt et unième session du Groupe de travail intersessions sur les gaz à effet de serre (ISWG-GHG 21) a permis de faire progresser l'architecture de fond du Cadre Net-Zéro de l'OMI selon trois dimensions interdépendantes : les fondements méthodologiques de la Norme mondiale sur les carburants (GFS) et son cadre d'évaluation du cycle de vie (LCA) sous-jacent ; la conception institutionnelle et financière des mécanismes de certification, de registre, de récompense et de financement ; et un ensemble croissant de questions de durabilité et d'équité qui interrogent les limites extérieures de ce que le Cadre NZF devrait réglementer.

Les progrès ont toutefois été inégaux. Un large consensus transrégional s'est dégagé autour de la base méthodologique pour le captage et le stockage du carbone à bord (OCCS), de la fusion des propositions concurrentes de technologies à émission nulle ou quasi nulle (ZNZ) en un texte modulaire unique, et de la décision d'étendre les lignes directrices MEPC.348 (78) existantes plutôt que de créer un nouvel instrument de vérification. Les projets de définitions pour les « sources d'énergie à émission nulle » et « l'alimentation électrique à quai » ont été acceptés comme base de travail avec peu de contestation.

Cependant, plusieurs points sont entrés dans la semaine non résolus et l'ont quittée dans un état similaire. Le « multiplicateur d'énergie » proposé a suscité une vive opposition de la part d'une coalition comprenant la Norvège, les États-Unis, le Brésil et les petits États insulaires du Pacifique, tandis que l'Iran en était le principal défenseur. Les ajustements pour les navires de classe glace ont révélé une fracture inhabituelle au sein du bloc de haute ambition, la Finlande et la Suède se désolidarisant des délégations alliées pour soutenir la mesure. Le Groupe de Travail a transmis sans convergence le traitement des fuites de méthane, la comptabilisation du captage et de l'utilisation du carbone (CCU) et les orientations sur le changement indirect d'affectation des terres (ILUC). Une proposition visant à établir un groupe de correspondance sur la durabilité sociale et économique a

été bloquée par l'Arabie saoudite, la Chine, les Émirats arabes unis et la Fédération de Russie, et la décision a été renvoyée au MEPC 84.

Un schéma analytique important s'est dégagé au cours de la semaine. Une coalition de blocage cohérente, comprenant l'Arabie saoudite, la Chine, la Fédération de Russie et les Émirats arabes unis, s'est alignée sur plusieurs dossiers clés, notamment la question de la gouvernance du Fonds Net-Zéro, les émissions incorporées et la proposition de groupe de correspondance sur les dimensions sociales et économiques. Leur position commune consiste à s'opposer à toute extension du champ du cadre ou à l'ouverture de nouveaux axes de travail. Les États membres africains, sous l'impulsion de l'Union africaine et avec le soutien de pays tels que l'Angola, l'Afrique du Sud, le Kenya et la République démocratique du Congo, se sont affirmés comme la principale voix en faveur de l'équité dans les choix méthodologiques, la conception des redevances du registre et la gouvernance du Fonds. Le présent rapport propose une synthèse thématique des délibérations de la semaine, sans distinction chronologique, et identifie les points qui seront reportés à la session du MEPC 84.

## 1. INTRODUCTION

L'ISWG-GHG 21 se situe à un moment charnière dans l'élaboration du cadre Net-Zéro (NZF) de l'Organisation maritime internationale. La norme mondiale sur les carburants (Global Fuel Standard), avec sa métrique d'intensité de gaz à effet de serre des carburants (GFI) « du puits au sillage » (well-to-wake), déterminera quels carburants et technologies seront favorisés ou défavorisés dans le régime réglementaire ; le cadre d'analyse du cycle de vie (LCA) qui sous-tend cette métrique fixera les paramètres méthodologiques par défaut ainsi que les conventions comptables ; et le Fonds Net-Zéro, alimenté par un prélèvement sur les navires non conformes, établira l'architecture financière de la transition. Les choix effectués à ce stade ne sont donc pas uniquement techniques : ils façonnent les effets distributifs entre régions, flottes et filières énergétiques pour les années à venir.

Le présent rapport présente une synthèse unifiée des délibérations du groupe de travail. Il est structuré de manière thématique plutôt que chronologique, regroupant les décisions et les questions non résolues par axe de travail afin que les lecteurs qu'ils soient universitaires, décideurs politiques ou diplomates puissent suivre l'état des discussions de chaque question de fond sans avoir à le reconstituer à partir du compte rendu quotidien. Chaque section présente les enjeux, les principales positions exprimées, les résultats et leurs implications. Lorsque les divergences sont stratégiquement importantes, elles sont explicitement mises en évidence. Le rapport se conclut par une note consolidée sur le durcissement des positions, les délégations méritant une attention particulière et les points reportés au MEPC 84.

## 2. FONDEMENTS DE LA NORME MONDIALE SUR LES CARBURANTS

### 2.1 Définitions, facteurs de conversion et périmètre de comptabilisation

Les projets de définitions des « sources d'énergie à zéro émission » et de « l'alimentation électrique à quai » contenus dans le document ISWG-GHG 21/2/1 ont été acceptés comme base de travail, avec un large soutien. L'Union africaine et l'Angola ont dès le départ souligné que des considérations d'équité devaient être intégrées dans le cadre final, préfigurant les interventions qui allaient se succéder tout au long de la semaine.

S'agissant des facteurs de conversion, un consensus a commencé à émerger en faveur de l'utilisation de valeurs par défaut standardisées comme approche initiale. L'Afrique du Sud, l'Angola et la Dominique ont plaidé pour un modèle hybride permettant une transition progressive vers des valeurs réelles certifiées, à mesure que les infrastructures de certification se développent. Cette orientation et ces choix méthodologiques ont des conséquences distributives pour le

développement des flottes nationales et ont constitué un fil conducteur analytique tout au long de la session.

## **2.2 Captage et stockage du carbone à bord (OCCS)**

Le captage et stockage du carbone à bord (OCCS) a produit l'un des résultats les plus nets de la semaine. Une large coalition, comprenant les co-auteurs à savoir l'Arabie saoudite et la Norvège ainsi que Chypre, la Chine, les Pays-Bas, le Danemark, le Japon, l'Inde, le Royaume-Uni, le Bangladesh, l'Argentine, la République de Corée, la Fédération de Russie, le Mexique, Singapour et deux associations industrielles, a soutenu l'élaboration de la méthodologie sur la base des propositions de l'Arabie saoudite et de la Norvège comme référence. Les deux serviront de base à un développement ultérieur au sein du groupe de travail GESAMP-LCA.

Une structure de vérification scindée a reçu un soutien général : l'administration de l'État du pavillon du navire vérifie les émissions captées à bord, tandis que le système de certification des carburants durables (SFCS) vérifie la gestion en aval du CO<sub>2</sub> capté. L'Arabie saoudite s'est opposée à cette approche, arguant que l'ensemble de la chaîne devrait dépendre d'un organisme de vérification unique. Le CO<sub>2</sub> minéralisé de façon permanente, où le carbone capté est converti en forme minérale solide, a été accepté en principe comme entrant dans le champ d'application du cadre LCA, sous réserve de l'élaboration de normes de permanence certifiables. Le Canada et le Royaume-Uni ont obtenu le maintien d'un groupe de correspondance dédié en parallèle du groupe de travail GESAMP-LCA, garantissant que les volets méthodologiques et comptables puissent progresser simultanément.

Il en résulte que l'OCCS est désormais sur une trajectoire de développement claire, appuyée par un soutien politique transrégional. Les questions restantes portent sur l'architecture de vérification détaillée et les normes techniques de permanence.

## **2.3 Le multiplicateur d'énergie, l'ajustement pour les navires de classe glace et la propulsion nucléaire**

Le « multiplicateur d'énergie » proposé, qui permettrait à certains carburants ou technologies à faibles émissions d'être comptabilisés au-delà de leur réduction directe d'émissions, a suscité une large opposition. La coalition contre cette mesure comprenait la Norvège, les États-Unis, le Brésil et les petits États insulaires en développement du Pacifique, transcendant ainsi les habituels regroupements régionaux et de développement. L'Iran en était le principal défenseur. Un nombre limité de délégations ont indiqué une acceptation conditionnelle d'un multiplicateur limité dans le temps si le Fonds Net-Zéro s'avérait insuffisant, mais cette position reste minoritaire.

Les ajustements pour les navires de classe glace ont produit le changement de coalition le plus notable de la semaine. La Finlande et la Suède, habituellement alignées sur le bloc de haute ambition, ont soutenu la disposition d'ajustement grâce à une clause de caducité (sunset clause), tandis que d'autres délégations de haute ambition ont fait valoir que toute exemption structurelle portent atteinte à l'intégrité de la métrique GFI, quel que soit le cadrage. Cette divergence illustre le fait que la composition des flottes nationales peut primer sur la solidarité de coalition lorsque des dispositions ont des conséquences commerciales directes pour le secteur maritime d'un État.

La propulsion nucléaire a suscité une division prévisible. Le Royaume-Uni, les États-Unis et l'Argentine se sont globalement montrés favorables à son inclusion ; les États insulaires du Pacifique ont exprimé des préoccupations concernant la sécurité, la responsabilité nucléaire et les obligations découlant du Traité de Rarotonga, qui établit une zone exempte d'armes nucléaires dans le Pacifique Sud. Il a été décidé comme résultat de maintenir la propulsion nucléaire dans le champ des discussions de principe, tout en reportant sa mise en œuvre technique aux travaux plus larges de l'OMI en matière de sécurité.

#### **2.4 Vérification, SEEMP et alimentation électrique à quai**

Concernant la vérification, les délégations se sont accordées sur la fusion des nouvelles procédures dans le cadre des lignes directrices existantes MEPC.348(78) plutôt que sur la création d'un instrument parallèle. Cette décision réduit la charge administrative et préserve la cohérence institutionnelle. Un large consensus s'est dégagé sur l'importance de vérifier les labels de cycle de vie des carburants (Fuel Lifecycle Labels – FLL) et l'alimentation électrique à quai (OPS), bien que le choix de l'architecture qu'il s'agisse d'une base de données centrale ou d'un modèle de chaîne de traçabilité (chain of custody) reste en cours d'élaboration.

La proposition de l'Arabie saoudite d'étendre la partie IV du SEEMP pour inclure des dispositions détaillées sur la planification de la GFS (norme mondiale sur les carburants) a suscité des réserves quant à son périmètre et à son séquençage. Les discussions se sont orientées vers une introduction progressive et par étapes des exigences de planification, plutôt que vers une révision unique et extensive.

#### **2.5 Propulsion vélique et technologies à zéro émission à bord**

L'annexe 4 du document ISWG-GHG 21/2/1 a reçu un soutien clair comme base pour le suivi de la propulsion assistée par le vent. Les propositions de la Chine concernant des niveaux de déclaration supplémentaires ont suscité plus de résistance. Un mécanisme de « Niveau 0 » (Tier 0), qui attribuerait des crédits sur la base de la capacité installée en propulsion vélique indépendamment de son utilisation réelle, a été critiqué pour le risque de récompenser des équipements inactifs. En

revanche, un mécanisme de « Niveau 3 » (Tier 3) plus détaillé a été accepté comme un domaine légitime pour des développements techniques ultérieurs.

### **3. ARCHITECTURE INSTITUTIONNELLE ET FINANCIÈRE**

#### **3.1 Systèmes de certification des carburants durables (SFCS)**

La reconnaissance des systèmes de certification des carburants par l'OMI constitue la porte d'entrée procédurale vers la norme mondiale sur les carburants (GFS). La question centrale était de savoir si les systèmes devaient soumettre leur demande directement à l'OMI ou si l'implication d'un État membre devait être une condition préalable. Les partisans de la demande directe, notamment la Norvège et le bloc de l'UE, ont mis l'accent sur l'efficacité administrative et l'indépendance des organismes de certification vis-à-vis des interférences politiques. À l'inverse, les partisans d'une implication des États membres, dont la Chine, la Fédération de Russie et plusieurs nations africaines, ont insisté sur la redevabilité et l'alignement avec le modèle de responsabilité de l'État du pavillon qui caractérise les instruments de l'OMI.

Une voie médiane a émergé : les systèmes pourraient soumettre directement leur candidature, mais devraient fournir une lettre de soutien d'au moins un État membre sans pour autant accorder à cet État un droit de veto formel. Ce compromis n'a pas été acté mais représente la base de négociation la plus viable pour la suite. S'agissant de la sensibilité des données, le groupe s'est accordé sur la transmission à l'OMI de données agrégées plutôt que spécifiques aux navires, à condition que ce niveau d'agrégation ne compromette pas le travail technique des organismes de certification.

#### **3.2 Registre GFI de l'OMI**

Le registre GFI nécessitera un financement durable pour son développement, sa maintenance et sa cybersécurité. Une majorité de délégations a soutenu une structure tarifaire progressive basée sur le tonnage brut des navires, au motif que les navires de plus grande taille sollicitent davantage le système et disposent d'une capacité financière supérieure. L'Iran et le Nigeria ont fait part de leurs inquiétudes concernant l'impact sur les flottes plus petites et plus anciennes, et un plafonnement tarifaire maximal a été discuté comme mesure de sauvegarde. Le Canada et la Chine ont défendu l'option d'un taux forfaitaire, arguant que les coûts administratifs ne sont pas proportionnels à la taille des navires. Le Secrétariat a été invité à poursuivre les travaux techniques en accordant une attention explicite à la cybersécurité et à l'interopérabilité avec le système existant de collecte de données de l'OMI (DCS).

### **3.3 Technologies à émission nulle ou quasi nulle (ZNZ) et mécanisme de récompense**

Plusieurs projets concurrents relatifs aux définitions des technologies ZNZ ont été consolidés en un texte de rédaction modulaire unique, une étape procédurale qui préserve les options tout en réduisant la charge de la rédaction de textes parallèles. L'Arabie saoudite s'est formellement opposée à l'inclusion de certains éléments de base dans le document fusionné, mais la consolidation a néanmoins été poursuivie. Un soutien fort a émergé en faveur d'une définition neutre sur le plan technologique de l'éligibilité ZNZ, fondée sur les performances « du puits au sillage », conformément aux lignes directrices en matière d'analyse du cycle de vie (LCA).

En ce qui concerne le mécanisme de récompense, un système déterminé par l'OMI, dans lequel une récompense fixe par unité de carburants ZNZ est établie de manière centralisée, apparaît comme l'option la plus probable pour la phase initiale. Une alternative fondée sur des enchères inversées, dans laquelle les fournisseurs de carburants soumissionnent de manière compétitive pour fournir des carburants ZNZ, reste une option parallèle active, maintenue à l'insistance des Îles Marshall et de plusieurs délégations de haute ambition, qui la considèrent comme un instrument plus rentable. Le choix entre ces options aura des conséquences significatives sur la quantité de carburant ZNZ que le Fonds pourra se procurer avec une enveloppe de revenus donnée, et déterminera si les principaux bénéficiaires seront les grands producteurs établis ou les petits entrants compétitifs sur les prix.

### **3.4 Le Fonds Net-Zéro de l'OMI**

Le Fonds sera alimenté par un prélèvement sur les navires qui ne respectent pas les exigences d'intensité carbone de la norme mondiale sur les carburants (GFS). Deux questions ont dominé les discussions : la structure de gouvernance et la portée des dépenses (ou financements) éligibles. Le Kenya et la République démocratique du Congo ont mené une offensive pour un conseil de gouvernance avec une représentation géographique équilibrée et une influence explicite des petits États insulaires en développement (PEID), les pays les moins avancés (PMA) et les pays africains. Cette approche reflète une préoccupation largement partagée par les délégations des pays en développement selon laquelle, en l'absence de garanties structurelles, les ressources du Fonds bénéficieront de manière disproportionnée aux grandes puissances industrielles.

Les catégories de financement proposées allaient de projets de décarbonation industrielle à grande échelle à l'adaptation des infrastructures portuaires et au soutien des communautés côtières, reflétant des visions divergentes quant à la nature du Fonds, notamment sur le fait de savoir si le Fonds est dédié à la décarbonation du transport maritime ou un mécanisme de financement du développement.

Une ligne de résistance procédurale a traversé la discussion. Les États-Unis, la Fédération de Russie, le Liberia et les Émirats arabes unis ont estimé que le groupe de travail dépassait son mandat en concevant l'architecture de gouvernance et que de telles décisions appartiennent au comité. Ce « camp du report » ne s'oppose pas nécessairement au Fonds, mais son argument procédural a pour effet pratique de ralentir le développement d'un modèle de gouvernance que les délégations des pays en développement considèrent comme fondamental.

## **4. ÉVALUATION DU CYCLE DE VIE : QUESTIONS MÉTHODOLOGIQUES**

### **4.1 Du puits au réservoir (Well-to-Tank) : émissions évitées, émissions incorporées et cargaison utilisée comme carburant**

La proposition de la CLIA et de ses coauteurs visant à reconnaître les « émissions évitées » dans le cadre de l'Analyse du Cycle de Vie (LCA), via le paramètre existant *efecu*, a été renvoyée au groupe de travail GESAMP-LCA pour une évaluation de compatibilité technique. Une question méthodologique sous-jacente à savoir si le cadre LCA doit suivre une approche attributionnelle ou conséquentielle a été soulevée par Chypre, Singapour, les Pays-Bas et des ONG environnementales comme nécessitant une clarification préalable avant toute évaluation approfondie de la proposition. Le Royaume-Uni a proposé une mesure de sauvegarde inspirée du dispositif CORSIA de l'OACI pour éviter l'octroi de crédits lorsque les émissions sont simplement déplacées. Le Japon a suggéré la création d'un paramètre dédié aux émissions évitées plutôt que de les intégrer dans *efecu*. Seules les Tuvalu se sont opposées au concept de fond, au motif qu'il était incompatible avec la méthodologie attributionnelle actuellement intégrée au cadre.

Concernant les émissions incorporées, définies comme les émissions de gaz à effet de serre générés lors de la fabrication des matériels utilisés pour produire ou consommer un carburant, une nette majorité, incluant la Chine, l'Inde, la Fédération de Russie, le Japon, Chypre et Singapour, s'est opposée à l'introduction d'une obligation de déclaration à ce stade. La Fédération de Russie est allée plus loin, soutenant que la question dépasse le mandat de l'OMI. Le Brésil a soutenu l'inclusion pour des raisons d'alignement avec les normes ISO. En conséquence, la déclaration des émissions incorporées resteront facultatives plutôt qu'obligatoires. Le Chair a pris note d'une préoccupation structurelle selon laquelle cette décision crée des conditions de concurrence inégales, dans la mesure où les sources d'énergie directes à bord, telles que la propulsion assistée par le vent ou l'énergie solaire, présentent des émissions opérationnelles quasi nulles mais des émissions de fabrication non négligeables, et sont comparées à des carburants dont les émissions liées à la production sont déjà comptabilisées. Cette préoccupation a été notée sans donner lieu à une action.

S'agissant des navires qui consomment une partie de leur cargaison comme carburant, principalement les transporteurs de GNL et de GPL, la proposition de la Norvège concernant des facteurs de correction ainsi que l'approche alternative de la RINA consistant à ajuster différents paramètres méthodologiques, ont toutes deux été renvoyées au groupe de travail GESAMP-LCA sans que le Chair n'approuve l'une ou l'autre. Les associations de l'industrie des navires-citernes SIGTTO et InterTanko, ainsi que la SGMF, le Methanol Institute et plusieurs États du pavillon, ont soutenu l'approche de la Norvège. L'ONG Pacific Environment s'y est opposé au motif qu'elle confère un traitement préférentiel à un secteur. Les Pays-Bas ont signalé un risque de double comptage dans les facteurs de correction proposés. Le Chair a invité le groupe de travail à examiner l'ensemble des options, y compris y compris toute nouvelle approche qu'il jugerait pertinente d'élaborer.

#### **4.2 Du réservoir au sillage (Tank-to-Wake) : méthane imbrûlé, captage et utilisation du carbone**

La question des fuites de méthane ou méthane imbrûlé (rejet de méthane non brûlé par les moteurs au GNL) reste contestée. Trois approches divisent l'assemblée : Les Tuvalu, Pacific Environment, l'Environmental Defense Fund et les îles Cook ont soutenu le maintien de l'approche actuelle au nom du principe de précaution. EUROMOT, Singapour, la Norvège et le Canada ont plaidé pour une correction basée sur un gaz de référence, permettant de simplifier l'administration. La SGMF a soutenu une position intermédiaire modifiée, et la Finlande a indiqué pouvoir accepter l'une ou l'autre des options.

Chypre a soulevé une préoccupation définitionnelle distincte concernant la manière dont les « fuites de C » (ou C Slip) sont définies dans les résolutions existantes de l'OMI. Le Chair a pris acte de ces divergences et a renvoyé la question au groupe de travail APEE du MEPC 84, ce qui signifie un examen au niveau du comité plénier. Le traitement (ou comptabilisation) final du méthane imbrûlé déterminera concrètement la qualification du GNL comme carburant de transition ou une solution à long terme.

Le captage et l'utilisation du carbone (CCU), qui consiste à transformer le CO<sub>2</sub> capté en produits utiles tels que des carburants de synthèse, a suscité de nombreuses interventions, mais sans orientation claire. L'Arabie saoudite a souligné une asymétrie méthodologique entre le traitement actuel du CO<sub>2</sub> issu du captage direct dans l'air ou de la biomasse, auquel est attribuée une valeur de crédit de 1, et celui du CO<sub>2</sub> capté d'origine fossile, qui reste indéterminé. Les délégations à sensibilité environnementale ont soulevé des inquiétudes concernant la vérification et les risques de fuites. L'IPIECA a appelé à un alignement sur CORSIA, tandis que la Belgique et l'Allemagne ont privilégié les lignes directrices du GIEC comme référence. Le Chair a invité le groupe de travail GESAMP-LCA à poursuivre ses travaux conformément aux lignes directrices du GIEC.

## **5. DURABILITÉ : DIMENSIONS ENVIRONNEMENTAUX, SOCIAUX ET ÉCONOMIQUES**

### **5.1 Changement direct d'affectation des terres (DLUC)**

La recommandation du groupe de travail GESAMP-LCA de mettre à jour la métrique DLUC a été soutenue par une large majorité incluant l'Indonésie, les États-Unis, le Brésil, l'Argentine, l'Arabie saoudite, l'Angola, le Royaume-Uni, les Pays-Bas, l'Inde, le Danemark, le Ghana, la Pologne et la Chine. La Norvège a été la seule délégation du bloc de haute ambition à s'y opposer, préférant transmettre au préalable deux soumissions complémentaires de Pacific Environment au GESAMP. Pacific Environment, la Clean Shipping Coalition et l'Environmental Defense Fund se sont également opposés à la modification, arguant que le texte existant est plus rigoureux que celui proposé par le groupe de travail. La mise à jour sera poursuivie en tenant compte de ces préoccupations.

### **5.2 Critères de durabilité et label de cycle de vie des carburants**

La Chine a proposé de remplacer les indicateurs de durabilité prescriptifs du cadre par une approche plus simple consistant à s'en remettre à la conformité du carburant aux réglementations nationales applicables. Une majorité substantielle, comprenant Chypre, le Mexique, le Vanuatu, les Îles Marshall, le Royaume-Uni, les Pays-Bas, la Belgique, le Danemark, le Canada, l'Allemagne et plusieurs ONG, s'est opposée à ce changement au motif qu'il affaiblirait les garanties environnementales du cadre. L'Indonésie, l'Iran, l'Arabie saoudite, l'Angola, le Bangladesh, l'Inde, la Malaisie, la Pologne et le Ghana ont soutenu l'approche chinoise. Une sous-question connexe, portant sur la suppression de l'indicateur relatif à la source de carbone dans le label de cycle de vie des carburants (FLL), a été soutenue par l'Arabie saoudite, le Qatar, la Fédération de Russie et la Chine, et contestée par les Pays-Bas, la Belgique, le Danemark et l'Allemagne. Cette question n'a pas été tranchée.

### **5.3 Changement indirect d'affectation des terres (ILUC)**

Le changement d'affectation indirecte des terres (ILUC), soit le déplacement d'activités agricoles existantes vers des terres auparavant non exploitées sous l'effet de la production de biocarburants, demeure une véritable impasse. Trois approches distinctes ont été maintenues dans les documents transmis, sans qu'il y ait de convergence.

Une approche quantitative globale avec des facteurs de risque standardisés a été soutenue par Chypre, Pacific Environment, la Clean Shipping Coalition, le Vanuatu, les Îles Marshall, l'Environmental Defense Fund, la Belgique et le Royaume-Uni. Une approche basée sur des données nationales ou par projet, avec une évaluation au cas par cas, a été défendue par le Brésil,

l'Angola, l'Indonésie, la Thaïlande et la Malaisie. Un modèle de classification par région proposé par les États-Unis lors dans le document ISWG 21/3/21 a reçu le soutien des Pays-Bas. L'Argentine n'a pas été en mesure de soutenir la transmission d'une classification ILUC.

#### **5.4 Durabilité sociale et économique**

Une proposition visant à établir un groupe de correspondance sur les impacts sociaux et économiques de la transition énergétique sur les communautés et les travailleurs dépendant du transport maritime, particulièrement dans les pays en développement, a été soutenue par le Brésil, Pacific Environment, Chypre, le Mexique, les Îles Marshall, le Vanuatu et le Ghana. Le Canada a proposé d'élargir le champ à l'ensemble des dimensions de la durabilité. L'Arabie saoudite a conduit l'opposition, arguant que le cadre LCA est un outil technique de comptabilisation des émissions et que les critères sociaux et économiques globaux se situent en dehors de son champ d'application approprié. La Chine a soutenu qu'un seul thème serait suffisant. Les Îles Marshall ont directement contesté l'interprétation du Chair, affirmant que le niveau de soutien était plus élevé que ce qui avait été conclu. Le Chair a conclu que l'opposition de l'Arabie saoudite, de la Chine, des Émirats arabes unis et de la Fédération de Russie était suffisante pour empêcher l'établissement du groupe, et a reporté la décision au MEPC 84. Le statut non résolu de cette question reflète un débat structurel plus large sur la finalité ultime du cadre LCA.

## **6. POSITIONS ET DYNAMIQUE DES COALITIONS**

### **6.1 Points de convergence et de fracture**

Les interventions, les positions et la dynamique des coalitions révèlent une asymétrie frappante : sur certaines questions, les délégations ont convergé de manière quasi-unanime ; sur d'autres, l'opposition s'est structurée de manière forte et cohérente. La Figure 1 cartographie les interventions sur sept points de décision pour lesquels les positions étaient suffisamment cristallisées pour être comptabilisées.

Le captage et le stockage du carbone à bord (OCCS) a recueilli dix-sept soutiens sans aucune opposition, un niveau de convergence rare dans les négociations climatiques de l'OMI et révélateur d'un consensus politique solide. La mention du pays d'origine et l'utilisation des normes ISO pour les facteurs d'émission réels présentent un soutien similaire, la Chine étant isolée dans son opposition sur ces deux points. À l'inverse, le multiplicateur d'énergie et l'inclusion obligatoire des émissions incorporées affichent le profil proposé : une résistance large et organisée avec le soutien d'une seule délégation.

Les ajustements pour les navires de classe glace et la création d'un groupe de correspondance sur la durabilité sociale et économique occupent une position intermédiaire, contestés mais bénéficiant d'un soutien significatif des deux côtés. Cette répartition n'est pas seulement descriptive ; elle permet de prédire quels points nécessiteront des efforts politiques importants au MEPC 84 et lesquels pourraient progresser sur la base d'une dynamique technique.

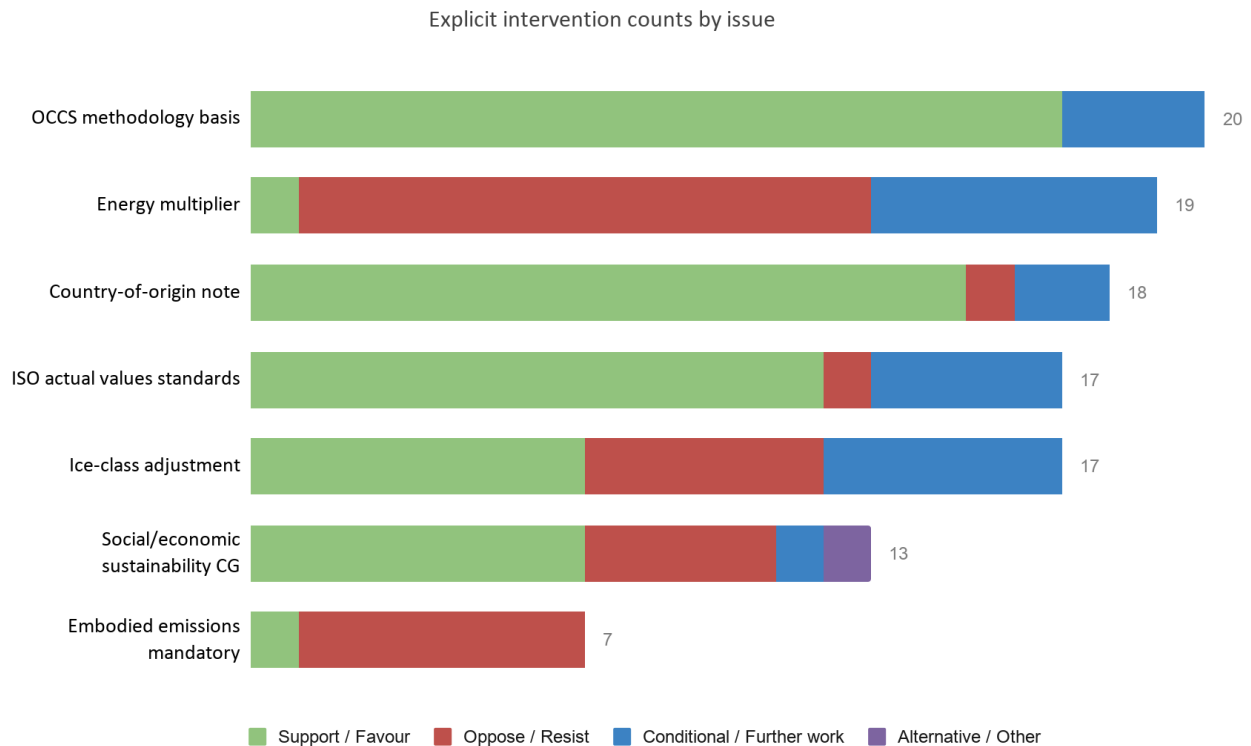


Figure 1: Orientation des interventions explicites sur certains points de décision

Les interventions conditionnelles et alternatives, présentées en bleu et en violet, se concentrent autour du multiplicateur d'énergie et de l'ajustement pour les navires de classe glace. Ce qui indique que, sur ces questions, les délégations n'ont pas fermé la porte mais ont attaché des conditions spécifiques qui constitueront la base des compromis à venir. La quasi-absence de positions conditionnelles sur l'OCCS et les normes ISO indique que ces questions ont dépassé la phase de négociation pour entrer dans celle de la conception de la mise en œuvre.

## 6.2. La coalition de blocage et la coalition pour l'équité

Plusieurs tendances structurelles méritent une attention particulière. Le Tableau 1 montre qu'une coalition de blocage cohérente a émergé concernant la gouvernance du Fonds, le calendrier, les émissions incorporées et le groupe de correspondance sur les dimensions sociales et

économiques. L'Arabie saoudite, la Chine, la Fédération de Russie et les Émirats arabes unis se sont alignés à plusieurs reprises pour s'opposer à toute extension du champ d'application du cadre. Cette dynamique structurera le contexte stratégique du MEPC 84 .

Tableau 1: Tendances structurels façonnant le contexte stratégique

<b>Domaine (Sujet)</b>	<b>Description</b>
Opposition au multiplicateur d'énergie	Désormais large et bien organisée, englobant des groupes régionaux, des États à revenu élevé et en développement, ainsi que des ONG, rendant son inclusion dans le cadre final de plus en plus difficile à soutenir politiquement.
Comptabilisation de l'OCCS au niveau du navire	Suffisamment bien soutenue pour que la question ne porte plus sur son inclusion, mais sur son intégration dans le cadre LCA complet.
Bloc de haute ambition	Les positions de la Finlande et de la Suède sur les ajustements pour les navires de classe glace ont divergé, illustrant que les intérêts des flottes nationales peuvent l'emporter sur la solidarité des coalitions pour des dispositions ayant des conséquences commerciales directes.
Émissions incorporées	Pour le moment, exclues de l'ordre du jour obligatoire . La question reviendra probablement à mesure que les technologies d'énergie renouvelable à bord se développent et que les préoccupations relatives à l'équité des comparaisons s'intensifient.
ILUC	Reste une impasse structurelle sans perspective de convergence en vue dans l'immédiat.

Coalition opposée à des thèmes spécifiques	Une coalition a émergé concernant la gouvernance du fonds, le calendrier, les émissions incorporées et le groupe de correspondance social et économique : l'Arabie saoudite, la Chine, la Fédération de Russie et les Émirats arabes unis se sont alignés de manière répétée pour résister à toute extension du champ d'application du cadre. Ce schéma façonnera le contexte stratégique du MEPC 84.
--	---

## 7. PRINCIPAUX ACTEURS ET ALIGNEMENTS

L'Arabie saoudite a porté l'agenda le plus large et le plus diversifié sur le fond de toutes les délégations, co-parrainant le document de référence sur l'OCCS, plaidant pour des facteurs par défaut quantifiés pour l'ILUC (une position méthodologiquement proche de celle des ONG environnementales), s'opposant à la vérification scindée de l'OCCS et menant le blocage contre le groupe de correspondance sur les dimensions sociales et économiques. Ses positions étaient transversales et non simplement obstructionnistes.

Les États membres africains, par l'intermédiaire de l'Union africaine, notamment l'Angola, l'Afrique du Sud, le Kenya, le Ghana, le Togo et la République démocratique du Congo, ont servi de voix principale en faveur de l'équité dans les choix méthodologiques, la conception des redevances du registre et la gouvernance du Fonds. L'argument selon lequel les choix méthodologiques entraînent des conséquences distributives devrait rester récurrent.

Les Îles Marshall sont intervenues à deux reprises pour défendre l'intégrité procédurale, d'abord pour préserver l'option des enchères inversées dans le mécanisme de récompense ZNZ, et ensuite pour contester l'interprétation par le Chair concernant le soutien au groupe de correspondance sur les dimensions sociales et économiques. Ces deux interventions émanent d'une délégation ayant un fort intérêt pour l'ambition du cadre.

Pacific Environment a maintenu une présence dans chaque bloc de discussion de fond et a affiché la position la plus cohérente de la semaine, incarnant de manière constante le point de vue des ONG environnementales.

La Norvège est restée globalement alignée sur la coalition de haute ambition, mais a divergé sur le changement de la métrique DLUC, préférant que les contributions de Pacific Environment soient d'abord examinées par le GESAMP.

Le Brésil a adopté une position nuancée sur les critères de durabilité, soutenant l'orientation environnementale tout en s'opposant à la fusion des dimensions environnementales et sociales, une position nuancée reflétant des arbitrages internes complexes.

Le Liberia et les États-Unis ont servi de freins procéduraux sur la gouvernance du Fonds Net-Zéro, remettant en question le mandat du groupe de travail pour trancher des questions structurelles. Le Liberia, en raison de son poids dans les questions liées aux registres et aux États du pavillon, mérite une attention particulière, notamment sur la gouvernance des dispositifs de certification (SFCS).

Les Émirats arabes unis se sont alignés avec l'Arabie saoudite sur les principales questions clivantes, constituant l'alignement bilatéral le plus complet observé au cours de la session. Le Canada est intervenu principalement sur les aspects procéduraux, obtenant notamment le suivi par le groupe de correspondance sur l'OCCS et proposant un champ d'application plus large du groupe sur la durabilité.

## **8. POINTS REPORTÉS AU MEPC 84**

Les points suivants nécessitent un examen plus approfondi :

- Émissions évitées : renvoyées au groupe de travail GESAMP-LCA avec la sauvegarde du plafonnement à zéro proposée par le Royaume-Uni et la proposition de nouveau paramètre du Japon en annexe.
- Émissions incorporées : exclues des soumissions obligatoires, la préoccupation du Chair concernant l'équité des conditions de concurrence ayant été actée au procès-verbal.
- Comptabilisation de la cargaison utilisée comme carburant : renvoyée au groupe de travail GESAMP-LCA avec les facteurs de correction proposés par la Norvège, l'ajustement alternatif de la RINA et la possibilité d'examiner d'autres options.
- OCCS : progression selon une approche à double voie, le groupe de travail GESAMP-LCA traitant des limites du système et le groupe de correspondance s'occupant de la comptabilité. La vérification à bord par l'administration de l'État du pavillon est confirmée ; la vérification en aval reste non résolue.
- Fuites de méthane ou Méthane imbrûlé (C slip) : transmises au groupe de travail APEE du MEPC 84 avec l'enregistrement de la division en trois approches.

- Comptabilisation du CCU : renvoyée au groupe de travail GESAMP-LCA avec l'alignement sur le cadre du GIEC comme principe directeur.
- Changement de la métrique DLUC : se poursuit avec le soutien de la majorité, les préoccupations de Pacific Environment ayant été notées.
- Proposition de la Chine sur les critères de durabilité (ISWG 21/3/11) : pas de consensus ; l'opposition large à la suppression des critères environnementaux est actée ; la question de l'indicateur de source de carbone reste ouverte.
- Classification ILUC : renvoyée au groupe de travail GESAMP-LCA, les trois approches (quantitative globale, par projet et par région) étant maintenues.
- Groupe de correspondance sur la durabilité sociale et économique : décision reportée au MEPC 84, l'opposition de l'Arabie saoudite, de la Chine, des Émirats arabes unis et de la Fédération de Russie enregistrée, ainsi que la contestation procédurale des Îles Marshall.
- Procédures de reconnaissance des SFCS : développement ultérieur attendu, avec le compromis de l'Option 2 plus une lettre de soutien comme base de négociation principale.
- Développement du registre : évolution vers une structure tarifaire progressive avec un éventuel plafond ; poursuite des travaux sur la cybersécurité et l'interopérabilité avec le système DCS.
- Technologies ZNZ : progression du texte modulaire consolidé, avec un mécanisme de récompense déterminé par l'OMI comme option principale, tout en maintenant les enchères inversées comme alternative.
- Gouvernance du Fonds Net-Zéro : le modèle de représentation porté par les pays africains demeure la référence principale, tandis que le mandat du groupe de travail reste contesté.

## 9. OBSERVATIONS FINALES

L'ISWG-GHG 21 illustre le schéma caractéristique des négociations climatiques de l'OMI à ce stade du cycle d'élaboration des règles : les fondements méthodologiques progressent là où des coalitions transrégionales peuvent être construites autour de nécessités techniques, tandis que les questions de répartition et de périmètre restent non résolues lorsqu'elles touchent aux intérêts fondamentaux des grands États producteurs, des registres d'États du pavillon ou des petits États insulaires. La clarté des progrès sur l'OCCS contraste radicalement avec l'absence de résolution sur les fuites de méthane (ou méthane imbrûlé), de l'ILUC et du groupe de correspondance sur les dimensions sociales et économiques. La session montre que le centre de gravité du cadre est en

mutation : la base technique se stabilise, tandis que le débat politique sur la finalité du cadre, à savoir s'il s'agit étroitement d'un régime de comptabilisation des émissions ou d'un instrument plus large de gouvernance de la transition s'intensifie.

L'ordre du jour reporté au MEPC 84 est donc substantiel et fortement politisé. Les conclusions de cette session du comité détermineront non seulement les modalités techniques du Cadre Net-Zéro, mais aussi une question plus fondamentale : les intérêts au service desquels ce cadre sera in fine conçu.

Une attention particulière à la dynamique des coalitions observée lors de l'ISWG-GHG 21 sera essentielle pour comprendre l'orientation future, notamment l'alignement de l'Arabie saoudite, de la Chine, de la Fédération de Russie et des Émirats arabes unis sur la restriction du champ du cadre, ainsi que le cadrage coordonné sur l'équité avancé par les États membres africains et plusieurs petits États insulaires. Ces éléments seront déterminants pour anticiper l'orientation des négociations.

## ANNEXE I: Registre des preuves des décisions clés

Enjeu	Position	Nombre	Délégations / Organisations nommées	Source / Phrase de preuve	Mises en garde / Remarques
Multiplicateur d'énergie	Soutien	1	Iran	Extraction Jour 1: plaide fortement en faveur de l'inclusion d'un multiplicateur énergétique	Il ne s'agit pas d'un vote ; seules les interventions explicites sont comptabilisées.
Multiplicateur d'énergie	Opposition	12	Norvège, Mexique, Argentine, Türkiye, IPIECA, Brésil, États-Unis, Îles Marshall, Pacific Environment, Angola, Indonésie, Fidji	Extraction Jour 1 et projet de rapport : opposition large ; plusieurs ont déclaré « ne pas supporter » ou équivalent	Certaines délégations ont exprimé des réserves, mais avec une nette préférence pour l'exclusion.
Multiplicateur d'énergie	d'énergie Conditionnel	6	Chypre, Singapour, Chine, Pays-Bas, Danemark, Îles Cook	Extraction Jour 1 : multiplicateur limité dans le temps / complémentaire / applicable uniquement si le mécanisme de récompense est insuffisant	Non comptabilisés comme soutien car les conditions posées étaient substantielles.
Ajustement pour les navires de classe glace	Soutien	7	Finlande, Chypre, Antigua-et-Barbuda, Suède, Brésil, Vanuatu, Pays-Bas	Extraction Jour 1 : le projet de rapport note le soutien de la Finlande et de la Suède ainsi qu'une division plus large	Certains soutiens sont liés à une clause de caducité (sunset clause).
Ajustement pour les navires de classe glace	Opposition	5	Norvège, NEMO, Îles Marshall, Pacific Environment, Fidji	Extraction Jour 1 : opposition fondée sur l'intégrité de la GFI / arguments liés à la sécurité	Certaines oppositions du bloc "haute ambition" sont captées comme un récit de groupe.
Base méthodologique OCCS	Soutien	17	Arabie saoudite, Norvège, Chypre, Chine, Pays-Bas, Danemark, Japon, Inde, Royaume-Uni, Bangladesh, Argentine, Rép. de Corée, Russie, Mexique, Singapour, 2 associations industrielles.	Projet de rapport mentionne une large coalition soutenant la base saoudo-norvégienne pour le GESAMP-LCA WG	L'architecture de vérification reste non résolue ; il s'agit d'un soutien à la base méthodologique, pas au design complet.
Inclusion Obligatoire des Émissions incorporées	Soutien	1	Brésil	Projet de rapport : le Brésil a soutenu l'inclusion au nom de l'alignement avec les normes ISO	Seule l'inclusion obligatoire est comptée. La soumission volontaire n'est pas traitée comme un soutien à l'obligation
Inclusion Obligatoire	Opposition	6	Chine, Inde, Russie, Japon,	Projet de rapport : majorité claire opposée à une obligation de	Les autres oppositions anonymes ou collectives ne

des Émissions incorporées			Chypre, Singapour	déclaration	sont pas comptabilisées.
Mention du pays d'origine	Soutien	15	Türkiye, Chypre, SGMF, Brésil, Singapour, INTERTANKO, Pacific Environment, EDF, Pays-Bas, Norvège, Danemark, Inde, Finlande, Rép. de Corée, Suède	Le projet de rapport liste ces acteurs comme soutenant l'ajout de la mention du pays d'origine	Pacific Environment et la Corée avaient des réserves ; également reflétées dans le décompte conditionnel.
Mention du pays d'origine	Opposition	1	Chine	Projet de rapport : la Chine est la seule opposante	Aucune
Normes ISO (Facteurs réels)	Soutien	12	Afrique du Sud, Chypre, SGMF, Japon, Sénégal, CLIA, Angola, Italie, Methanol Institute, Mexique, Türkiye, Rép. de Corée	Le projet de rapport liste les délégations et organisations favorables	Certains soutiens étaient soumis à l'examen du GESAMP.
Normes ISO (Facteurs réels)	Opposition	1	Chine	Projet de rapport : la Chine s'y oppose pour des raisons d'alignement	Aucune
GC Durabilité sociale/éco	Soutien	7	Brésil, Pacific Environment, Chypre, Mexique, Îles Marshall, Vanuatu, Ghana	Projet de rapport : soutien à la création du groupe de correspondance	La contestation procédurale des Îles Marshall n'est pas comptée deux fois.
GC Durabilité sociale/éco	Opposition	4	Arabie saoudite, Chine, Émirats arabes unis, Russie	Projet de rapport : le Président a conclu que l'opposition de ces délégations empêchait la création du groupe	Notés dans le rapport comme une opposition suffisante pour empêcher l'établissement du groupe.
ILUC	Option quantitative	8	Chypre, Pacific Environment, CSC, Vanuatu, Îles Marshall, EDF, Belgique, Royaume-Uni	Projet de rapport : soutien à un cadre quantitatif global	Question à options multiples (pas un simple soutien/opposition).
ILUC	Approche projet/nationale	5	Brésil, Angola, Indonésie, Thaïlande, Malaisie	Projet de rapport : promotion d'une approche basée sur des données spécifiques aux projets ou aux pays	Question à options multiples
ILUC classification	Region-based	2	États-Unis, Pays-Bas	Projet de rapport : proposition américaine soutenue par les	Question à options multiples.

	classification			Pays-Bas	
ILUC	Pas prêt à transmettre	1	Argentine	Projet de rapport : non-disposition à soutenir la transmission d'une classification ILUC	Question à options multiples
PPAs/EACs	Soutien de Principe	10	SGMF, Singapour, CLIA, Methanol Institute, Argentine, RINA, IPIECA, EDF, Norvège, Brésil	Projet de rapport : soutien de principe, sous réserve de garanties	Chevauchement avec le volet additionnalité ; ne pas additionner les colonnes PPA car mutuellement exclusives.
PPAs/EACs	Additionnalité d'abord	3	Norvège, Allemagne, EDF	Projet de rapport : nécessité d'opérationnaliser explicitement l'additionnalité (thème 3)	Ces acteurs ont également soutenu le principe dans certains cas.
PPAs/EACs	Pragmatique/Flexibilité	3	Iran, Bangladesh, Brésil	Projet de rapport : mise en garde contre des critères trop stricts / soutien à une approche hiérarchisée ou flexible	Il s'agit de réserves/nuances, pas d'une opposition pure et simple.