



BULLETIN DE LA SÉCURITÉ DES NAVIRES

Bulletin-N°: 11/2026
ISSN-N°: 3111-0983
Date: 2026-07-14
A - M - J

Nous fournissons les bulletins de la sécurité des navires à la communauté maritime. Visitez notre site Web à l'adresse www.tc.gc.ca/bsn-ssb pour voir les bulletins existants et aussi vous inscrire pour recevoir par courriel les nouveaux bulletins.



Objet : Exigences de déclaration pour l'Indicateur canadien d'intensité carbone

Le présent bulletin remplace le [bulletin de la sécurité des navires no 05/2025](#).

Avis important

Il s'agit d'une mise à jour du [BSN No.: 05/2025](#) concernant les exigences de déclaration de l'indicateur canadien d'intensité carbone (CCII). Nous avons fourni des conseils sur la façon de calculer l'intensité carbone des carburants, y compris les biocarburants, à utiliser dans le calcul de l'indicateur canadien d'intensité carbone (CCII) obtenu.

Champ d'application

Le présent bulletin s'applique aux navires canadiens qui:

- Sont d'une jauge brute de 5 000 tonnes et plus; et
- Naviguent dans les eaux canadiennes, y compris les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent; ou
- Naviguent dans les eaux canadiennes, y compris les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent, et qui se rendent dans des ports des États-Unis, à condition que les voyages du navire vers ces ports représentent 50% ou moins des voyages annuels.

Ceci inclut :

- Vraquiers
- Vraquiers autodéchargeurs
- Pétroliers
- Navires rouliers à passagers
- Navires de marchandises
- Navires rouliers à cargaisons

Keywords:

1. Plan de gestion de l'efficacité énergétique des navires
2. Indicateur d'intensité carbone
3. Données sur la consommation de fioul des navires
4. MARPOL Annexe VI

Questions concerning this Bulletin should be addressed to:

AMSKG

Transport Canada
Marine Safety and Security
Tower C, Place de Ville
330 Sparks Street, 9th Floor
Ottawa, Ontario K1A 0N8

Contact us at: marinesafety-securitemaritime@tc.gc.ca or 1-855-859-3123 (Toll Free).

Canada

- Porte-conteneurs

Ce bulletin ne s'applique pas aux navires désignés comme étant de **catégorie A** en vertu du Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (Recueil sur la navigation polaire) ni aux navires gouvernementaux.

Les navires décrits dans la section « Champ d'application » ci-dessus ne sont pas soumis à l'indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Objet du bulletin

Ce bulletin explique les nouvelles exigences en matière de déclaration pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la flotte canadienne qui effectue des voyages décrits dans le champ d'application.

Ces exigences seront incluses dans la mise à jour du [Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux](#).

Ce qu'il faut savoir

En juin 2021, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté des mesures visant à réduire les émissions de GES provenant du transport maritime international, notamment l'indicateur d'intensité carbone (CII), qui mesure l'efficacité avec laquelle un navire transporte des marchandises ou des passagers. Grâce à plusieurs études, Transports Canada et l'industrie maritime ont constaté que la majeure partie de la flotte canadienne ne pouvait pas répondre à ces exigences en raison de la conception unique des navires canadiens et de leurs caractéristiques opérationnelles.

La conception et les caractéristiques opérationnelles uniques des navires canadiens limitent également leur capacité à rencontrer les exigences de l'indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) de l'OMI. Par conséquent, les navires décrits dans la section « Champ d'application » ci-dessus ne sont pas assujettis à l'EEXI.

Le gouvernement du Canada a défini des objectifs nationaux de réduction des émissions de GES. Pour réduire les émissions de GES de la flotte domestique, Transports Canada a décidé que la meilleure approche consistait à appliquer les mesures de l'OMI dans la mesure du possible, tout en tenant compte des caractéristiques techniques et opérationnelles uniques de la flotte canadienne.

Exigences pour les représentants autorisés

Les exigences en matière de collecte de données de l'indicateur canadien d'intensité carbone (CCII) est entré en vigueur le **1er janvier 2024**. Le représentant autorisé (RA) du navire doit avoir mis à jour le Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) de chaque navire concerné et l'avoir soumis à Transports Canada. L'organisme reconnu (OR) doit avoir vérifié que le SEEMP est à jour et délivrer une confirmation de la conformité.

Comment vérifier et soumettre les données

Chaque année civile après 2025, le RA doit recueillir et communiquer à l'OR les données sur la consommation de carburant du navire de l'année civile précédente, ainsi que le CCII obtenu avant le 31 mars. L'OR émettra une déclaration de conformité au plus tard le 31 mai et en transmettra une copie à Transports Canada.

Lors du calcul de l'intensité en carbone des carburants utilisés pour déterminer le CCII opérationnel annuel obtenu du navire, l'OR doit utiliser les valeurs du facteur de conversion spécifiées dans les Directives de 2022 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) pour les nouveaux navires. Dans le cas où un carburant n'est pas couvert par ces directives l'OR peut utiliser les facteurs d'intensité carbone de GHGenius pour les carburants ou les portions de carburants consommés. Pour plus d'informations sur GHGenius, veuillez consultez le site Web de [GHGenius \(en anglais seulement\)](#).

L'OR documentera et vérifiera le CCII opérationnel annuel obtenu par le navire par rapport au CCII opérationnel annuel requis pour déterminer la cote d'intensité carbone annuelle opérationnelle du navire (A, B, C, D ou E).

Plan d'action correctif

Si un navire reçoit la cote D pendant trois années consécutives, ou une cote E à tout moment, le RA devra élaborer un plan de mesures correctives afin d'atteindre le CCII opérationnel annuel requis.

Le plan de mesures correctives doit être ajouté à la révision du Plan de gestion du rendement énergétique du navire et vérifié par l'OR dans le mois qui suit la déclaration de l'indicateur canadien d'intensité carbone opérationnel annuel obtenu.