



CUỘC HỌP CHUYÊN TRÁCH CỦA
NHÓM CÔNG TÁC VỀ GIẢM PHÁT
THẢI KNK TỪ TÀU BIỂN
Phiên họp thứ 14
Chương trình nghị sự mục 3

ISWG-GHG 14/3
Ngày 2 tháng 2 năm 2023
CHỈ CÓ TIẾNG ANH
Phát hành công khai trước phiên họp:

**TIẾP TỤC XEM XÉT VÀ HOÀN THIỆN VIỆC ĐÁNH GIÁ VÀ LỰA CHỌN BIỆN
PHÁP ĐỂ TIẾP TỤC PHÁT TRIỂN TRONG BỐI CẢNH GIAI ĐOẠN II CỦA KẾ
HOẠCH LÀM VIỆC XÂY DỰNG CÁC BIỆN PHÁP TRUNG VÀ DÀI HẠN**

**Thông tin thêm về đề xuất IMSF&R sửa đổi và dự thảo sửa đổi có thể có đối với Phụ lục
VI Công ước MARPOL để thực hiện cơ chế IMSF&R và thành lập Quỹ Bền vững Hàng
hải IMO (IMSF)**

Do ICS đệ trình

TÓM TẮT

Tóm tắt:

MEPC 79 lưu ý sự hỗ trợ ngày càng tăng đối với một yếu tố kinh tế trong một loạt các biện pháp có thể cung cấp cho đội tàu thế giới động lực cần thiết để đẩy nhanh quá trình chuyển đổi năng lượng một cách hiệu quả. ISWG-GHG 13 tạm thời được coi là cơ chế IMSF&R sửa đổi bao gồm việc thành lập Quỹ Bền vững Hàng hải của IMO. Tài liệu này cung cấp thông tin bổ sung, bao gồm các sửa đổi dự thảo có thể có đối với Phụ lục VI của MARPOL, để hỗ trợ quyết định tại MEPC 80 về các biện pháp được ưu tiên phát triển trong Giai đoạn III và xúc tiến phê duyệt các sửa đổi cần thiết của các Bên vào năm 2024. Tài liệu này nhắc lại các yếu tố cốt lõi về cơ chế cần được hoàn thiện và các biến số sẽ xác định lượng đóng góp của tàu và đề xuất các khuyến nghị mà Nhóm có thể đưa ra đối với MEPC 80.

Định hướng chiến lược, nếu có: 3

Kết quả đầu ra: 3.2

Hành động cần thực hiện: Đoạn 45

Tài liệu liên quan: MEPC 79/WP.1/Rev.1, MEPC 79/WP.5, ISWG-GHG 13/4/3, ISWG-GHG 13/4/4, ISWG-GHG 13/4/6, ISWG-GHG 13/4/8, ISWG-GHG 13/4/9, ISWG-GHG 13/4/11, ISWG-GHG 12/3/9, ISWG-GHG 12/3/10, ISWG-GHG 3/12/17, ISWG-GHG 10/5/2, MEPC 76/7/7, MEPC 76/7/12 và nghị quyết MEPC.304(72)

Giới thiệu

1 ISWG-GHG 13 nhắc lại rằng theo Kế hoạch làm việc để phát triển các biện pháp trung và dài hạn như là phần tiếp theo của Chiến lược ban đầu của IMO về giảm phát thải khí nhà kính từ tàu, quyết định tại MEPC 80 về các biện pháp được phát triển như một ưu tiên có thể được thực hiện cùng với việc sửa đổi Chiến lược ban đầu và theo Giai đoạn II của Kế hoạch Làm việc, quyết định này phải dựa trên đánh giá các biện pháp được đề xuất, đặc biệt là:

.1 tính khả thi;

.2 hiệu quả để đạt được các mức độ tham vọng dài hạn của Chiến lược ban đầu; Và

.3 tác động tiềm ẩn đối với các Quốc gia (MEPC 79/WP.5, đoạn 116).

2 Sau khi xem xét rộng rãi các đề xuất cho các biện pháp trung hạn, một số phái đoàn tại ISWG-GHG 13 đã nhấn mạnh sự cần thiết phải có thêm thông tin chi tiết về các biện pháp được đề xuất để có thể đánh giá đầy đủ tính khả thi của chúng (MEPC 79/WP.5, đoạn 142).

3 Để cung cấp thông tin cho một quyết định tại MEPC 80, tài liệu này trình bày thêm thông tin về đề xuất về biện pháp tài trợ và khen thưởng cho sự bền vững hàng hải quốc tế (IMSF&R) sửa đổi – hoặc biện pháp “F&R” – sử dụng mức đóng góp cố định (dựa trên tiền thuê) của các tàu, như được nêu trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/9 (ICS). Nhất quán với Hệ thống thu thập dữ liệu dầu nhiên liệu (DSC) hiện có, tài liệu mới này vẫn đề cập đến đóng góp trên mỗi tấn CO₂ thải ra và phần thưởng cho mỗi tấn CO₂ được ngăn chặn bằng cách sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện. Tuy nhiên, quyết định về lượng phát thải khí nhà kính bổ sung nào, nếu có, sẽ được bao hàm và cách thức báo cáo những phát thải này có thể được đưa ra trong Giai đoạn III của Kế hoạch Làm việc.

4 Để hỗ trợ Nhóm hiểu rõ về biện pháp F&R được đề xuất liên quan đến tính khả thi, hiệu quả và tác động đối với các Quốc gia, các phụ lục của tài liệu này đưa ra các dự thảo sửa đổi có thể có đối với Phụ lục VI MARPOL và dự thảo Hướng dẫn kèm theo để thực hiện Phần thưởng và Tài trợ Bền vững Hàng hải Quốc tế (IMSF&R) và thành lập Quỹ Bền vững Hàng hải IMO (IMSF).

5 Để giúp Nhóm đạt được tiến bộ nhằm thông qua một biện pháp kinh tế vào năm 2024, tài liệu này cũng đưa ra các đề xuất, trong đoạn 45, về các khuyến nghị có thể được đưa ra cho MEPC 80 để biện pháp đó có thể được hoàn thiện và thông qua ngay khi khả thi.

6 Nhóm sẽ nhắc lại rằng để tạo thuận lợi cho sự đồng thuận, tài liệu ISWG-GHG 13/4/9 đã đề xuất kết hợp các yếu tố cốt lõi của các đề xuất được đệ trình trong Giai đoạn I của Kế hoạch Công việc để phát triển trong Giai đoạn III, sửa đổi đề xuất IMSF&R ban đầu được nêu trong tài liệu ISWG-GHG 12/3/9 (Argentina và cộng sự) đồng thời tính đến các đề xuất tương tự có trong các tài liệu MEPC 78/7/5 và ISWG-GHG 12/3/17 (cả hai đều của Nhật Bản) về hệ thống "giảm phí", và tài liệu MEPC 76/7/12 (Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon) cũng đề xuất một hệ thống đóng góp tỷ lệ cố định sử dụng cơ chế đóng góp tương tự như cơ chế được đề xuất cho cái mà sau đó được gọi là IMRF như được nêu trong tài liệu MEPC 76/7/7 (Đan Mạch và cộng sự).

7 Tóm lại, mục đích trước mắt của cơ chế F&R sửa đổi, như được nêu trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/9, là đẩy nhanh quá trình chuyển đổi của ngành vận tải biển sang nhiên liệu ít và không có carbon để đạt được điểm 'cắt cánh' trên lộ trình hướng tới khử cacbon hoàn toàn bằng cách thu hẹp khoảng cách giá giữa nhiên liệu mới và nhiên liệu thông thường.

8 Điều quan trọng là, để giải quyết những lo ngại do nhiều phái đoàn nêu lên, khoản đóng góp đề xuất của tàu trên mỗi tấn CO₂ thải ra cho Quỹ Bền vững Hàng hải của IMO (IMSF) ban đầu sẽ được đặt ở mức định lượng để tránh các tác động tiêu cực không tương xứng đối với các Quốc gia. Điều này có thể đạt được vì khoảng cách giá giữa nhiên liệu mới và nhiên liệu truyền thống sẽ được thu hẹp bằng cách cung cấp phần thưởng cho một số lượng tương đối nhỏ tàu sẽ sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện trong những năm đầu tiên thực hiện biện pháp (tức là đến năm 2030) để lượng ban đầu của khoản đóng góp do đó sẽ nhỏ hơn nhiều so với khoảng cách giá trong khi vẫn đạt được mục tiêu thu hẹp khoảng cách giá.

9 Nhận thức được nguyên tắc CBDR-RC, cũng như phần thưởng tài trợ, IMSF sẽ được sử dụng, ngoài những điều khác, để hỗ trợ các hoạt động của một Ban Bền vững Hàng hải IMO (IMSB) riêng biệt nhằm đẩy nhanh quá trình chuyển đổi công bằng và hợp lý cũng như đẩy nhanh nghiên cứu và phát triển nhiên liệu và công nghệ không carbon. Với ý chí chính trị, ICS nhắc lại rằng là một phần của nhóm các biện pháp trung hạn, một biện pháp kinh tế như vậy có thể được thông qua tại MEPC 82 vào năm 2024.

10 Trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/9, ICS đề xuất rằng để nhanh chóng đẩy nhanh quá trình khử cacbon trong vận tải biển, nhu cầu trước mắt là đảm bảo rằng, ví dụ, 5% năng lượng mà vận tải biển sử dụng vào năm 2030 có thể được sản xuất từ nhiên liệu thay thế bằng cách thu hẹp khoảng cách giá với nhiên liệu truyền thống. Ngoài việc thiết lập mức đóng góp giảm của các tàu sử dụng nhiên liệu có hệ số chuyển đổi carbon thấp hơn, việc giảm chênh lệch giá này sẽ đạt được thông qua chương trình thưởng cho lượng khí thải CO₂ do các tàu sử dụng "nhiên liệu thay thế đủ điều kiện" ngăn chặn được. Định nghĩa về nhiên liệu thay thế đủ điều kiện có thể được quyết định trong Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc, có tính đến các hướng dẫn về cường độ khí nhà kính trong vòng đời của nhiên liệu (hướng dẫn LCA) dự kiến sẽ được thông qua tại MEPC 80.

11 Tài liệu ISWG-GHG 13/4/9 đề xuất rằng việc quản lý việc thu phí đóng góp theo tỷ lệ cố định của các tàu trên mỗi tấn CO₂ thải ra và quản lý chương trình phần thưởng cho các tàu sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện sẽ do Quỹ Bền vững Hàng hải của IMO đảm nhận (IMSF), trong khi, nhận thức được nguyên tắc CBDR-RC, hàng tỷ đô la tiền do IMSF thu hàng năm, không được sử dụng để thưởng hoặc quản lý IMSF, sẽ được giải ngân cho IMSB để hỗ trợ, ngoài những điều khác, hàng hải. Các dự án giảm khí nhà kính ở các nước đang phát triển.

12 Tài liệu ISWG-GHG 13/4/9 đề xuất rằng tỷ lệ phần thưởng cho mỗi tấn khí thải CO₂ được ngăn chặn bằng cách sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện nên được MEPC xác định dựa trên giá trung bình toàn cầu của dầu diesel/dầu khí trong năm năm trước khi áp dụng biện pháp này, vì sẽ không thể ước tính một cách có ý nghĩa chi phí tương lai của nhiên liệu thay thế đủ điều kiện với bất kỳ độ chính xác nào. Tỷ lệ phần thưởng này sẽ được biểu thị bằng tỷ lệ phần trăm của con số trung bình 5 năm này, mà ICS đề xuất nên được đặt để đảm bảo rằng số lượng đóng góp của các tàu cho IMSF cần thiết để tạo đủ tiền để đáp ứng tổng chi phí hàng năm của chương trình phần thưởng IMSF sẽ được chấp nhận về mặt chính trị đối với các Quốc gia lo ngại về các tác động thương mại tiềm ẩn. Tuy nhiên, tùy thuộc vào thiết kế của biện pháp, bao gồm mức tài trợ được sử dụng cho các mục đích khác ngoài phần thưởng, tức là hỗ trợ cho các hoạt động của IMSB, tỷ lệ phần trăm chi phí trung bình của nhiên liệu thông thường được sử dụng để xác định tỷ lệ phần thưởng có thể cao hơn nếu đã có sự hỗ trợ cho điều này giữa các quốc gia thành viên. Tỷ lệ phần thưởng cũng sẽ được xem xét lại 5 năm một lần, cũng như lượng đóng góp của các tàu cho IMSF.

Thảo luận tại ISWG-GHG 13

13 Tại ISWG-GHG 13, nhiều phái đoàn đã ủng hộ cách tiếp cận "đánh thuế", "thường", "giảm phí" hoặc "đóng góp theo tỷ lệ cố định" như một biện pháp kinh tế để điều chỉnh phát thải khí nhà kính từ vận chuyển, như được đề xuất trong một số tài liệu bao gồm ISWG-GHG 13 /4/9. Một số phái đoàn đã đề cập đến sự hỗ trợ rộng rãi của ngành vận tải biển đối với phương pháp tiếp cận này, về tính đơn giản, khả năng dự đoán, dễ thiết lập và quản lý cũng như tính minh bạch. Một số phái đoàn lưu ý rằng một biện pháp như vậy có thể được thông qua vào năm 2024 (MEPC 79/WP.5, đoạn 131).

14 Tại ISWG-GHG 13, một số phái đoàn bày tỏ quan điểm rằng trong giai đoạn đầu thực hiện, mức độ đóng góp có thể tương đối thấp và có thể tăng lên khi có sẵn nhiên liệu thay thế. Một số phái đoàn cũng đề cập rằng cấu trúc của Ủy ban và Quỹ Nghiên cứu và Phát triển Hàng hải Quốc tế được đề xuất có thể được sử dụng để tạo điều kiện phát triển phương pháp tiếp cận "thuế", "thường", "giảm phí" hoặc "đóng góp theo tỷ lệ cố định" (MEPC 79/WP .5, đoạn 133).

15 Các nhà đồng tài trợ của tài liệu ISWG-GHG 13/4/8 (Áo và cộng sự) cũng chỉ ra rằng họ có thể chấp nhận hệ thống đóng góp tỷ lệ cố định (dựa trên tiền thu) miễn là hệ thống này được bổ sung bằng một biện pháp kỹ thuật như nhiên liệu toàn cầu tiêu chuẩn (GFS). Cùng với các nhận xét khác được đưa ra tại ISWG-GHG 13, điều này cho thấy có một lộ trình để đạt được sự đồng thuận cho một cách tiếp cận như vậy sẽ được phát triển và hoàn thiện trong Giai đoạn III, và Nhóm có thể đề xuất một cách tiếp cận như vậy cho MEPC 80.

16 Đối với tài liệu ISWG-GHG 13/4/8 (Áo và cộng sự), ICS hỗ trợ xem xét thêm các biện pháp kỹ thuật bổ sung có thể giải quyết các vấn đề như phát thải ngược dòng từ nhiên liệu do tàu sử dụng đã được đề xuất trong bối cảnh nhóm các biện pháp trung hạn, bao gồm cả đề xuất về GFS trong tài liệu ISWG-GHG 12/3/3 như được trình bày chi tiết hơn trong ISWG-GHG 13/4/7 (cả hai từ Áo và cộng sự). Tuy nhiên, thay vì kết hợp một biện pháp kỹ thuật bổ sung như vậy với một biện pháp kinh tế trong cùng một bộ quy định, điều sẽ gây khó khăn đáng kể cho việc thực hiện từ góc độ soạn thảo, chúng tôi đề xuất rằng biện pháp kỹ thuật này nên được phát triển song song với một biện pháp kinh tế như một chương riêng trong Phụ lục VI Công ước MARPOL.¹ ICS cũng mong muốn nhắc lại nhận xét của mình về một GFS tiềm năng như được nêu trong tài liệu ISWG-GHG 12/3/10 (ICS).

Thảo luận

17 ICS gợi ý rằng để xác định tính khả thi và hiệu quả của một biện pháp bắt buộc đối với vận chuyển quốc tế được Tổ chức thông qua, Ủy ban cần phải hiểu các điều khoản bắt buộc có thể được thông qua để thực hiện biện pháp đó. Cũng có ý kiến cho rằng chỉ bằng cách tiến hành đánh giá dự thảo các điều khoản bắt buộc như vậy, các tác động tiềm ẩn đối với các Quốc gia

¹ Ngoài ra, ICS mong muốn nêu bật mối lo ngại tiềm ẩn về đề xuất của Áo và cộng sự để GFS đưa vào "Hệ thống phần thưởng thặng dư" liên quan đến việc trao đổi "Đơn vị phần thưởng thặng dư" giữa các công ty vận chuyển, với các đơn vị này được lưu trữ trong cơ quan đăng ký toàn cầu trung tâm do IMO điều hành, cơ quan này sẽ theo dõi quyền sở hữu và sự tồn tại của chúng. Ngoài việc dường như làm tăng thêm độ phức tạp quá mức, một hệ thống như vậy dường như sẽ đặt gánh nặng hành chính lớn lên các Quốc gia và Tổ chức. Hệ thống Phần thưởng Thặng dư này cũng có thể được coi là có điểm tương đồng với một biện pháp kinh tế dựa trên hệ thống thương mại mà Tập đoàn đã chỉ ra rất ít sự hỗ trợ và có mức độ trùng lặp với một biện pháp kinh tế. Do đó, ICS gợi ý rằng các yếu tố này có thể cần phải được sửa đổi đáng kể nếu một biện pháp kỹ thuật bổ sung, chẳng hạn như GFS, sẽ được phát triển hơn nữa. ICS cũng lưu ý rằng, nếu được phát triển thành các chương riêng biệt trong Phụ lục VI của MARPOL, thì biện pháp kỹ thuật và biện pháp kinh tế tạo thành nhóm các biện pháp trung hạn, có thể được phát triển với tốc độ khác nhau, đặc biệt là đề xuất cho một biện pháp kinh tế, chẳng hạn như IMSF&R sửa đổi như được trình bày trong tài liệu này, đã hoàn thiện hơn.

mới có thể được đánh giá một cách dễ dàng và chính xác trước khi bắt đầu, càng sớm càng tốt trong Giai đoạn III, đánh giá tác động toàn diện của biện pháp.

18 Về vấn đề này, và để giải quyết nhu cầu cấp thiết về việc xem xét và phê duyệt các đề xuất sửa đổi đối với Phụ lục VI của MARPOL tại MEPC 81, tài liệu này cung cấp dự thảo văn bản quy định để thực hiện đề xuất "Quỹ và Khen thưởng" như đã nêu trong tài liệu ISWG- KNK 13/4/9 (ICS).

Tính khả thi

19 Để hỗ trợ Nhóm hiểu biết về biện pháp IMSF&R (F&R) được đề xuất và chứng minh tính khả thi của nó, bao gồm cả việc áp dụng nhanh chóng vào năm 2024, các phụ lục của tài liệu này đưa ra các sửa đổi dự thảo có thể có đối với Phụ lục VI MARPOL để thực hiện Phần thưởng và Tài trợ Bền vững Hàng hải Quốc tế (IMSF&R) và thành lập Quỹ bền vững hàng hải IMO (IMSF).

20 Cần nhắc lại rằng kiến trúc đề xuất cho việc thu thập các khoản đóng góp từ tàu của IMSF rất giống với kiến trúc được đề xuất cho Quỹ Nghiên cứu Hàng hải Quốc tế nêu trong tài liệu ISWG-GHG 76/7/7 (Đan Mạch và cộng sự) và rằng cấu trúc này đã đạt được sự hỗ trợ đáng kể trong Ủy ban cũng như trong các đề xuất tiếp theo cho các biện pháp kinh tế trung hạn. Điều này bao gồm tài liệu ISWG-GHG 13/4/8 (Áo và cộng sự) đề xuất cấu trúc và cách sắp xếp hoạt động của một "Quỹ chuyển đổi khí hậu IMO" khả thi có điểm tương đồng với IMSF được đề xuất.

21 Tóm lại, dữ liệu để hỗ trợ việc thực hiện hệ thống đóng góp IMSF sẽ sử dụng Hệ thống thu thập dữ liệu dầu nhiên liệu (DCS) hiện có của IMO để tiêu thụ dầu nhiên liệu của tàu, điều này sẽ giảm thiểu đáng kể gánh nặng hành chính cho các Quốc gia Thành viên. IMSF được đề xuất sẽ thực hiện tất cả các chức năng cần thiết để tính toán các khoản đóng góp do tàu thực hiện, thu thập các khoản đóng góp này bằng cách sử dụng hệ thống đóng góp hoàn toàn tự động và cung cấp bằng chứng rằng các khoản đóng góp cần thiết đã được thực hiện mà tàu sẽ trình cho Quốc gia tàu treo cờ. . Tất cả những gì Chính quyền hành chính yêu cầu là cấp cho tàu một Tuyên bố tuân thủ, được sử dụng làm phương tiện chính để chứng minh sự tuân thủ đối với sự kiểm soát của Quốc gia có cảng. Chính phủ hoặc Cơ quan quản lý hàng hải sẽ không thu các khoản đóng góp từ tàu và tất cả các khoản đóng góp của tàu sẽ được chuyển trực tiếp cho IMSF.

22 Nhóm sẽ nhắc lại rằng ICS trước đây đã phát triển một nguyên mẫu hoạt động cho một hệ thống hoàn toàn tự động để thu thập các khoản đóng góp của tàu cho quỹ IMO, để chứng minh điều này sẽ giảm thiểu gánh nặng hành chính cho các Quốc gia Thành viên như thế nào và sẽ khả thi đối với việc thành lập Tổ chức. Điều này có thể dễ dàng được điều chỉnh để IMSF được đề xuất sử dụng nhằm quản lý việc giải ngân phần thưởng cho các tàu sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện. Có thể tìm thấy liên kết internet đến hệ thống thu thập đóng góp nguyên mẫu trong tài liệu MEPC 77/7 nhưng để thuận tiện cho Nhóm, liên kết này có thể được tìm thấy ở đây².

23 Để biện pháp F&R khả thi, biện pháp đó phải có khả năng đạt được sự đồng thuận. Ngoài việc đẩy nhanh quá trình sản xuất và tiếp nhận nhiên liệu thay thế đủ điều kiện và cung cấp hàng tỷ đô la hàng năm để hỗ trợ các nỗ lực giảm khí nhà kính hàng hải ở các nước đang phát triển, một lợi thế quan trọng của cơ chế khen thưởng (feebate) được đề xuất là khoảng cách

² <https://www.figma.com/proto/bNh4TdfFgbFZSSxWc9LEgk/IMRF-Prototype?nodeid=0%3A482&scaling=scale-down&page-id=0%3A1>

giá giữa nhiên liệu thay thế đủ điều kiện và các loại nhiên liệu thông thường có thể được giảm bớt mà không yêu cầu định lượng đóng góp của tàu cho IMSF ở mức có thể dẫn đến tác động tiêu cực không tương xứng đối với các Quốc gia.

24 ICS không có quan điểm nào về lượng đóng góp của các tàu cho IMSF, vì đây sẽ là một quyết định chính trị của các Quốc gia Thành viên và phụ thuộc vào một số biến số, như được liệt kê trong đoạn 38 dưới đây, sẽ cần phải được do Ủy ban quyết định trong Giai đoạn III.

25 Mặc dù vậy, ICS không có quan điểm nào về lượng đóng góp của các tàu vào IMSF, và nhắc lại rằng đánh giá tác động ban đầu có trong tài liệu ISWG-GHG 12/3/8 (ICS) chỉ ra rằng lượng đóng góp vượt quá US\$50 trở lên cho mỗi tấn CO₂ (hơn US\$150 cho mỗi tấn nhiên liệu) dường như không có tác động kinh tế tiêu cực một cách không tương xứng đối với các Quốc gia, tài liệu ISWG-GHG 13/4/9 đã sử dụng một ví dụ, chỉ nhằm mục đích minh họa, để chứng minh rằng tỷ lệ phần thưởng ban đầu là 100 đô la Mỹ cho mỗi tấn CO₂ được ngăn chặn bằng cách sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện, trong 5 năm đầu tiên thực hiện, sẽ có tổng chi phí tối đa khoảng 5 tỷ đô la Mỹ mỗi năm (mặc dù các quốc gia thành viên tất nhiên, có thể đồng ý đặt tỷ lệ phần thưởng cao hơn). Nếu, dựa trên ví dụ này, vốn chỉ được đưa vào để cho thấy biện pháp có thể hoạt động như thế nào, thì các quỹ tương tự (tức là khoảng 5 tỷ đô la Mỹ mỗi năm) cũng được thu thập để hỗ trợ các dự án giảm khí nhà kính ở các nước đang phát triển và hỗ trợ R&D, điều này có thể chỉ yêu cầu đóng góp bằng tàu đến IMSF được đặt ở mức định lượng tương đương với khoảng 40 USD/tấn dầu nhiên liệu thông thường (khoảng 12,5 USD/tấn CO₂ thải ra). Điều này dựa trên giả định rằng, trong 5 năm đầu tiên thực hiện, có tới 48 triệu tấn khí thải CO₂ sẽ được ngăn chặn mỗi năm và điều này đòi hỏi phải có phần thưởng (tức là khoảng 5% tổng lượng khí thải CO₂ hàng năm của vận tải biển, dựa trên tổng mức tiêu thụ nhiên liệu bằng cách vận chuyển 300 triệu tấn mỗi năm).

26 Như được giải thích dưới đây, đánh giá tác động ban đầu được đệ trình cùng với tài liệu ISWG-GHG 12/3/8 (ICS) chỉ ra rằng lượng đóng góp vượt quá 150 USD/tấn nhiên liệu (hơn 50 USD/tấn CO₂ thải ra) sẽ là không có khả năng dẫn đến các tác động tiêu cực không tương xứng đối với các quốc gia. Theo thỏa thuận về các biến được liệt kê trong đoạn 38, do đó, Ủy ban sẽ khả thi để đạt được sự đồng thuận về lượng đóng góp của các tàu cho IMSF, miễn là điều này được hỗ trợ bởi một đánh giá toàn diện về tác động đối với các Quốc gia, mà dự thảo các sửa đổi đối với Phụ lục VI của MARPOL có trong các phụ lục của tài liệu này cũng nhằm tạo điều kiện thuận lợi.

27 Ví dụ về tỷ lệ phần thưởng cho các nhiên liệu thay thế đủ điều kiện được sử dụng trong đoạn 25, tùy thuộc vào những gì đã được quyết định liên quan đến các biến số khác, sẽ yêu cầu tổng số tiền khoảng 10 tỷ đô la Mỹ mỗi năm, giả sử các khoản đóng góp được thu thập để tiêu thụ khoảng 250 triệu tấn dầu nhiên liệu mỗi năm (tức là có tính đến các tàu mà yêu cầu đóng góp ban đầu sẽ được áp dụng). ICS sẽ không phản đối việc đóng góp ban đầu được ấn định ở mức cao hơn mức được sử dụng cho mục đích minh họa trong đoạn 25, nhưng Tập đoàn có thể cân nhắc cẩn thận liệu các bộ tài chính có hài lòng với tổng số tiền đóng góp lớn hơn, chẳng hạn như 10 tỷ đô la Mỹ hay không được thực hiện hàng năm cho một quỹ toàn cầu như IMSF.

Hiệu quả để đạt được các mức độ tham vọng dài hạn của Chiến lược ban đầu

28 Cần nhấn mạnh rằng việc đạt được các mức độ tham vọng dài hạn của Chiến lược ban đầu, như có thể được sửa đổi bởi MEPC 80, sẽ phụ thuộc rất nhiều vào việc sản xuất và khả năng vận chuyển nhiên liệu có hàm lượng carbon thấp và không có carbon tại các cảng trên khắp

thế giới, bao gồm cả các nước đang phát triển, cũng như các công nghệ như thu hồi và lưu trữ carbon.

29 Mặc dù tiêu chuẩn nhiên liệu toàn cầu có thể hỗ trợ, nhưng tiêu chuẩn này khó có thể tự nó có hiệu quả để đảm bảo đầu tư sớm cần thiết vào sản xuất và sử dụng nhiên liệu hàng hải mới trên toàn cầu trừ khi có thể cung cấp các ưu đãi kinh tế đáng kể cho các nhà sản xuất năng lượng để khuyến khích sản xuất nhiên liệu thay thế nhiên liệu có thể được cung cấp cho vận tải biển quốc tế, ở quy mô lớn, càng sớm càng tốt, lưu ý rằng vận tải biển sẽ cạnh tranh với các lĩnh vực khác để tiếp cận nhiên liệu có hàm lượng carbon thấp và bằng không. Tàu thường có tuổi thọ 25 năm. Nếu có thể đạt được điểm 'cắt cánh' vào khoảng năm 2030, theo đó, chẳng hạn, 5% năng lượng sử dụng trong vận tải biển được tạo ra từ nhiên liệu thay thế – để các nhà sản xuất năng lượng, chủ tàu, nhà đóng tàu và nhà sản xuất động cơ hiểu rõ về loại nhiên liệu nào sẽ được sử dụng bởi những con tàu đang được đóng để phục vụ trong suốt phần còn lại của quá trình chuyển đổi – việc cung cấp các mức độ tham vọng dài hạn, như có thể được MEPC 80 đồng ý, sẽ vẫn hợp lý.

30 Cơ chế F&R sửa đổi, như được nêu trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/9 và được trình bày chi tiết hơn trong tài liệu này, sẽ tương đối đơn giản để thiết lập. ICS cho rằng phương pháp được đề xuất để thiết lập định lượng đóng góp trên mỗi tấn CO₂ thải ra và tỷ lệ phần thưởng cho việc sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện, cũng như đơn giản để quản lý và giảm thiểu khả năng bóp méo thị trường, vẫn là đủ. Để khuyến khích những người đi đầu, gửi tín hiệu mạnh mẽ đến các nhà sản xuất nhiên liệu và ngành vận tải biển sẽ đẩy nhanh việc sản xuất và sử dụng nhiên liệu ít và không chứa cacbon để đạt đến điểm 'cắt cánh' vào năm 2030, trên lộ trình khử cacbon hoàn toàn phù hợp với mục tiêu các mức độ tham vọng dài hạn của Chiến lược KNK có thể được sửa đổi tại MEPC 80.

31 Như đã giải thích trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/9, một con tàu sử dụng 10.000 tấn nhiên liệu thay thế như amoniac trong một năm dương lịch, nếu dựa trên tỷ lệ phần thưởng, ví dụ, khoảng 100 đô la Mỹ cho mỗi tấn CO₂ được ngăn chặn, sẽ nhận được phần thưởng hàng năm khoảng 1,4 triệu đô la Mỹ cho tổng lượng khí thải CO₂ được ngăn chặn trong năm dương lịch. Tuy nhiên, nếu tỷ lệ phần thưởng được đặt ở mức gấp đôi số tiền này – hoặc thậm chí có thể nhiều hơn đối với amoniac xanh – thì phần thưởng hàng năm nhận được sẽ cao hơn. Điều này và các mức phần thưởng tương đương, đối với việc sử dụng các loại nhiên liệu ít carbon và không có carbon khác, sẽ gửi một tín hiệu rất mạnh mẽ đến các nhà sản xuất nhiên liệu và ngành vận tải biển sẽ đẩy nhanh việc sản xuất và sử dụng các loại nhiên liệu thay thế đó. Các tàu lựa chọn thiết bị thu giữ carbon có thể được xem xét theo các điều khoản của quy định 4 của MARPOL Phụ lục VI "Các chất tương đương"³ và do đó được miễn yêu cầu đóng góp cho Quỹ IMO. Ngoài ra, các tàu sử dụng thiết bị thu giữ carbon có thể nhận được phần thưởng vì đã ngăn chặn khí thải CO₂.

Tác động tiềm năng đối với các quốc gia

32 Theo MEPC.1/Circ.885/Rev.1, đánh giá tác động ban đầu đối với các Quốc gia của hệ thống đóng góp theo tỷ lệ cố định (dựa trên tiền) đã được nêu trong phụ lục của tài liệu ISWG-GHG 12/3/8 (ICS) trong đó có đánh giá chi tiết ban đầu, được chuẩn bị với sự hỗ trợ của Nghiên cứu Clarksons, về các tác động đối với các Quốc gia của một loạt các lượng đóng

³ "4.1 Chính quyền của một Bên có thể cho phép lắp bất kỳ phụ tùng, vật liệu, thiết bị hoặc dụng cụ nào vào tàu hoặc các quy trình khác, dầu nhiên liệu thay thế hoặc các phương pháp tuân thủ được sử dụng thay thế cho yêu cầu của Phụ lục này nếu phụ kiện, vật liệu đó, thiết bị hoặc máy móc hoặc các quy trình khác, dầu nhiên liệu thay thế hoặc các phương pháp tuân thủ ít nhất có hiệu quả về mặt giảm phát thải như yêu cầu của Phụ lục này, bao gồm bất kỳ tiêu chuẩn nào được nêu trong quy định 13 và 14."

góp khác nhau của tàu trên mỗi tấn CO₂ thải ra. Có ý kiến cho rằng vì lượng tử có thể cho sự đóng góp của các tàu vào IMSF sẽ nằm trong phạm vi được đánh giá bởi đánh giá tác động ban đầu này nên nó vẫn có thể áp dụng cho các sửa đổi dự thảo được đề xuất đối với Phụ lục VI MARPOL để thực hiện đề xuất F&R, như đã đề ra tại phụ lục 1 của tài liệu này.

33 ICS không có quan điểm về lượng tử đóng góp nên là bao nhiêu và, như đã xem xét ở trên, thỏa thuận về lượng tử tương đối nhỏ hơn ban đầu có thể phù hợp để đạt được sự đồng thuận. Nhưng đánh giá tác động ban đầu, phân tích sự biến động của giá dầu nhiên liệu hàng hải trong mười năm qua đối với giá cước vận tải và giá hàng hóa được giao cho nhiều tuyến thương mại và loại hàng hóa, tập trung vào các nước đang phát triển cách xa thị trường của họ về mặt địa lý. , gợi ý rằng khoản đóng góp ban đầu của tàu được đặt ở mức 50 đô la Mỹ trở lên cho mỗi tấn CO₂ thải ra sẽ không có tác động tiêu cực quá mức đối với nền kinh tế của các quốc gia. Tuy nhiên, số lượng đóng góp cuối cùng đã được Ủy ban đồng ý sẽ cần phải được đánh giá tác động toàn diện và, theo đề xuất của ICS và những người khác, sẽ được xem xét 5 năm một lần, có tính đến bất kỳ sự gia tăng nào về khả năng sẵn có của đủ điều kiện nhiên liệu thay thế.

34 Trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/4 (Argentina và cộng sự), các nhà đồng tài trợ đề xuất rằng nên "đồng ý về nguyên tắc rằng các nỗ lực được thực hiện để đảm bảo rằng chi phí nhiên liệu trung bình tăng hơn [5%] được tránh hoặc giảm thiểu nếu có thể". Tuy nhiên, tùy thuộc vào xác nhận của đánh giá tác động toàn diện, do đánh giá tác động ban đầu trong tài liệu ISWG-GHG 12/3/8 chỉ ra rằng đóng góp ban đầu của tàu được đặt ở mức 50 đô la Mỹ trở lên cho mỗi tấn CO₂ thải ra (khoảng 35% chi phí nhiên liệu trung bình trong 5 năm qua) sẽ không có tác động tiêu cực quá mức đối với nền kinh tế của các quốc gia, ICS gợi ý rằng sẽ phù hợp để đặt mức đóng góp ban đầu ở mức hơn 5% giá nhiên liệu thông thường trung bình toàn cầu trong khoảng thời gian 5 năm trước khi áp dụng biện pháp này mà không cần bất kỳ biện pháp giảm thiểu nào (điều này sẽ rất phức tạp để tính toán và quản lý) lưu ý rằng khi quyết định được đưa ra vào năm 2017 để thực hiện giới hạn lưu huỳnh toàn cầu năm 2020, người ta đã dự đoán rằng điều này sẽ làm tăng chi phí nhiên liệu hàng hải khoảng 50%. Tuy nhiên, mối quan ngại này về nhu cầu tiềm ẩn để giảm thiểu tác động thương mại có thể trở nên phù hợp hơn nếu lượng đóng góp được tăng lên sau 5 năm kể từ khi thực hiện sau khi xem xét lại.

Các yếu tố cốt lõi của đề xuất F&R sẽ được phát triển trong Giai đoạn III

35 ISWG-GHG 13/4/9 đưa ra các yếu tố cốt lõi có thể có cho một đề xuất F&R tinh chỉnh, theo đề xuất, với sự nhất trí của Ủy ban tại MEPC 80, nên được đưa ra để xem xét và phát triển thêm trong Giai đoạn III của Công việc Kế hoạch, đã được sử dụng làm cơ sở của dự thảo sửa đổi đối với Phụ lục VI của MARPOL như được nêu trong phụ lục của tài liệu này:

.1 một cơ chế IMSF&R sẽ được thiết lập bằng cách sửa đổi Phụ lục VI của MARPOL;

.2 tất cả các tàu áp dụng sẽ được yêu cầu đóng góp hàng năm trên mỗi tấn CO₂ thải ra cho IMSF được tính toán [trên cơ sở Tank-to-Wake (TtW)⁴/Well-to- Wake (WtW)]. Vì mục đích của biện pháp này, hệ số chuyển đổi đối với lượng khí thải CO₂ của tất cả các loại nhiên liệu sẽ phù hợp với giá trị [TtW/WtW] liên quan (tính bằng gCO₂/MJ) được cung cấp trong hướng dẫn LCA do Tổ chức chuẩn bị.⁵ Tuy nhiên, để tránh sự phức tạp quá mức (vì các hệ số chuyển đổi tương tự nhau), hiện tại người ta đề xuất rằng hệ số chuyển đổi cho lượng khí thải CO₂ của "diesel/dầu khí", "Dầu nhiên liệu nhẹ (LFO)" và "Dầu nhiên liệu nặng (HFO)" sẽ

⁴ Phù hợp với Hướng dẫn của IPCC năm 2006 về Kiểm kê khí nhà kính quốc gia.

⁵ Đang được chuẩn bị bởi Nhóm Thư tín về Phân tích GHG trong Vòng đời Nhiên liệu Hàng hải do MEPC 78 thành lập, với các điều khoản tham chiếu sửa đổi được MEPC 79 đồng ý.

được coi là ngang bằng với dầu diesel/gas.⁶ Đối với một con tàu sử dụng nhiều hơn một loại nhiên liệu, lượng CO₂ thải ra từ các loại nhiên liệu khác nhau phải được tính riêng và sau đó được tổng hợp làm cơ sở để tính toán tổng đóng góp cho IMSF ;

.3 định lượng đóng góp (tính bằng USD/tCO₂) của tàu cho IMSF sẽ được Ủy ban đồng ý và xem xét trên cơ sở 5 năm có tính đến, ngoài những điều khác, về sự sẵn có của "nhiên liệu thay thế đủ điều kiện", chênh lệch giá của chúng với dầu nhiên liệu lỏng thông thường (dầu diesel/gas) và các tác động đối với các Quốc gia;

.4 tỷ lệ đóng góp cố định (tính bằng USD/tCO₂) trên mỗi tấn CO₂ do tàu thải ra sẽ được đặt để tàu đốt nhiên liệu có hệ số chuyển đổi CO₂ thấp hơn (chẳng hạn như LNG hoặc metanol), [được xác định trên cơ sở TtW/WtW] có tính đến các hướng dẫn LCA của Tổ chức, do đó sẽ đóng góp ít hơn so với các tàu chỉ sử dụng dầu nhiên liệu lỏng (dầu diesel/dầu khí). Một số nhiên liệu thay thế, với hệ số carbon bằng không, bao gồm một số nhiên liệu khi được tàu tiêu thụ có thể đủ điều kiện nhận phần thưởng, sẽ không yêu cầu đóng góp cho IMSF;

.5 để giúp thu hẹp khoảng cách giá giữa dầu nhiên liệu lỏng thông thường và "nhiên liệu thay thế đủ điều kiện", tàu sẽ nhận được phần thưởng từ IMSF dựa trên lượng khí thải CO₂ được ngăn chặn bằng cách sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện. Vì nhiên liệu thay thế có mật độ năng lượng khác nhau và dầu nhiên liệu truyền thống, nên lượng khí thải CO₂ được ngăn chặn sẽ được tính theo năng lượng tiêu thụ so với dầu nhiên liệu lỏng, vì mục đích của biện pháp này sẽ được coi là tương đương với dầu diesel/dầu khí. Các loại nhiên liệu thay thế đủ điều kiện nhận thưởng sẽ được Ủy ban xem xét và chỉ định;

.6 để giải quyết những lo ngại nảy sinh về sự phức tạp của đề xuất IMSF&R trước đây, đề xuất rằng tất cả các tàu hiện hành nên được yêu cầu đóng góp tỷ lệ cố định cho IMSF dựa trên lượng phát thải CO₂ [TtW/WtW] thực tế hàng năm của họ,⁷ và rằng chỉ những tàu sử dụng "nhiên liệu thay thế đủ điều kiện" mới nhận được phần thưởng vì đã ngăn chặn được lượng khí thải CO₂. Để giúp thúc đẩy cuộc thảo luận, chúng tôi đề xuất rằng bất kỳ quyết định nào về loại nhiên liệu thay thế nào có thể đủ điều kiện nhận phần thưởng nên được hoãn lại cho Giai đoạn III của cuộc đàm phán;

.7 dữ liệu để hỗ trợ việc triển khai hệ thống đóng góp IMSF sẽ sử dụng Hệ thống thu thập dữ liệu dầu nhiên liệu (DCS) hiện có của IMO để tiêu thụ dầu nhiên liệu của tàu, điều này sẽ giảm thiểu gánh nặng hành chính cho các Quốc gia Thành viên. IMSF được đề xuất sẽ thực hiện tất cả các chức năng cần thiết để tính toán các khoản đóng góp do tàu thực hiện, thu thập các khoản đóng góp này bằng cách sử dụng hệ thống đóng góp hoàn toàn tự động và cung cấp bằng chứng rằng các khoản đóng góp cần thiết đã được thực hiện mà tàu sẽ trình cho Quốc gia tàu treo cờ. . Tất cả những gì Chính quyền hành chính yêu cầu là cấp cho tàu một Tuyên bố tuân thủ, được sử dụng làm phương tiện chính để chứng minh sự tuân thủ đối với sự kiểm soát của Quốc gia có cảng. Chính phủ hoặc Cơ quan quản lý hàng hải sẽ không thu các khoản đóng góp từ tàu và tất cả các khoản đóng góp của tàu sẽ được chuyển trực tiếp cho IMSF;

.8 tiếp tục đề xuất sửa đổi DCS để cho phép tàu báo cáo "nhiên liệu thay thế đủ điều kiện" mà chúng đã tiêu thụ và lượng khí thải CO₂ đã được ngăn chặn, để thông tin này có thể được báo

⁶ Hệ số chuyển đổi giữa mức tiêu thụ nhiên liệu và lượng khí thải CO₂, hiện được nêu trong đoạn 2.2.1 của phụ lục nghị quyết MEPC.308(73) về Hướng dẫn năm 2018 về phương pháp tính toán Chỉ số thiết kế hiệu quả năng lượng (EEDI) đạt được cho tàu mới, như đã sửa đổi. Tuy nhiên, vấn đề này có thể được xem xét lại khi các hướng dẫn LCA do Tổ chức xây dựng được hoàn thiện. Cần lưu ý rằng sau khi triển khai giới hạn lưu huỳnh toàn cầu của IMO 2020, nhiều tàu hiện đang sử dụng "Dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh rất thấp (VLSFO)".

⁷ TtW – "Tank-to-Wake" như được định nghĩa trong dự thảo hướng dẫn LCA của Tổ chức đang được chuẩn bị.

cáo hàng năm cho IMSF, sử dụng cùng một hệ thống hoàn toàn tự động để tính toán và thu các khoản đóng góp, vào cùng thời điểm mỗi năm khi các tàu được yêu cầu báo cáo dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu hàng năm đã được xác minh của họ cho IMSF. IMSF sẽ sử dụng dữ liệu này (dữ liệu đã được Tổ chức được công nhận xác minh đồng thời với dữ liệu tiêu thụ nhiên liệu DCS được xác minh) để tính toán bất kỳ phần thưởng nào cho các tàu sử dụng "nhiên liệu thay thế đủ điều kiện" và phân bổ các phần thưởng này cho các tàu liên quan;

.9 định lượng của tỷ lệ phần thưởng cho mỗi tấn CO₂ được ngăn chặn sẽ được xác định có tính đến giá dầu nhiên liệu lỏng thông thường trung bình trên toàn cầu trong 5 năm dương lịch trước khi áp dụng biện pháp này và sẽ tương đương với [X%] giá trị này giá trung bình trong giai đoạn này do MEPC xác định. Tỷ lệ phần thưởng sẽ được MEPC xem xét 5 năm một lần;

.10 các khoản đóng góp cho IMSF sẽ được giải ngân cho các mục đích sau:

.1 để đẩy nhanh sự phát triển và sử dụng "nhiên liệu thay thế đủ điều kiện" thông qua việc cung cấp phần thưởng hàng năm cho các tàu sử dụng "nhiên liệu thay thế đủ điều kiện";

.2 xây dựng năng lực và giảm thiểu tác động tiêu cực ở các nước đang phát triển, bao gồm triển khai các cơ sở sản xuất nhiên liệu hàng hải thay thế và cơ sở hạ tầng tiếp nhiên liệu mới có thể được yêu cầu để đẩy nhanh quá trình chuyển đổi và tài trợ, ngoài những điều khác, cho Quỹ ủy thác GHG-của IMO và chương trình IMO CARES, để hỗ trợ các dự án giảm khí nhà kính hàng hải khác ở các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC;

.3 tài trợ cho các chương trình nghiên cứu và phát triển ứng dụng (R&D) về nhiên liệu thay thế và công nghệ tiên tiến; Và

.4 quản lý IMSF bao gồm thiết lập và quản lý cơ chế đóng góp và khen thưởng để đảm bảo rằng điều này không gây ra chi phí cho Tổ chức.

.11 Ủy ban sẽ được yêu cầu đảm bảo rằng IMSF chi đạo đủ kinh phí mỗi năm để thưởng cho các tàu sử dụng "nhiên liệu thay thế đủ điều kiện", để Tổ chức có thể thực hiện các cam kết của mình với các nhà sản xuất năng lượng và các công ty vận tải biển đầu tư vào "nhiên liệu thay thế đủ điều kiện". Trong 5 năm đầu tiên sau khi có hiệu lực, lượng đóng góp ban đầu của các tàu sẽ do MEPC đặt ra với mục đích đảm bảo rằng khoảng [XX%] tổng số đóng góp của các tàu mỗi năm cho IMSF sẽ là đủ để tài trợ phần thưởng cho các tàu ngăn chặn phát thải CO₂, trên cơ sở năng lượng từ "nhiên liệu thay thế đủ điều kiện" được tiêu thụ hàng năm có thể chiếm tới [5%] tổng mức tiêu thụ nhiên liệu của vận tải biển quốc tế trong bất kỳ năm nào. Tuy nhiên, nếu trong năm năm đầu tiên thực hiện, tổng số đóng góp cho IMRF thấp hơn mức cần thiết để đáp ứng kinh phí khen thưởng, thì kinh phí khen thưởng (và để quản lý hệ thống đóng góp và khen thưởng) sẽ được ưu tiên hơn bất kỳ khoản nào khác. sử dụng đã được MEPC đồng ý cho các khoản đóng góp được thu thập, nhưng trong mọi trường hợp sẽ không nhiều hơn [XX%];

.12 việc quản lý IMSF và quản lý cơ chế đóng góp và khen thưởng của IMSF sẽ được thực hiện với sự giám sát tổng thể của các Quốc gia Thành viên IMO hành động thông qua MEPC. Việc sử dụng kinh phí được phân bổ cho các mục đích khác ngoài phần thưởng và quản lý hệ thống sẽ được xác định bởi IMSB, cơ quan này cũng sẽ báo cáo cho MEPC; Và

.13 các vấn đề quan trọng khác cần thiết để đảm bảo việc thực hiện biện pháp này diễn ra suôn sẻ cần được xem xét chi tiết hơn trong Giai đoạn III của Kế hoạch Làm việc. Chúng bao gồm, ngoài những điều khác, tránh tính hai lần lượng phát thải theo bất kỳ biện pháp quốc gia hoặc khu vực nào cũng có thể tính phí phát thải CO₂ cho tàu mà biện pháp của Tổ chức này áp dụng; đảm bảo rằng bất kỳ thực thể nào không phải là chủ tàu/người khai thác tàu chịu

trách nhiệm về hoạt động của tàu theo thỏa thuận trong hợp đồng thuê tàu và chịu trách nhiệm, ngoài những điều khác, thanh toán chi phí nhiên liệu, chịu trách nhiệm về chi phí đóng góp cho IMSF; ý nghĩa đối với việc duy trì cạnh tranh công bằng về ngưỡng tổng dung tích đối với tàu, theo đó các quy định sẽ được áp dụng khi được thông qua; và thay đổi quyền sở hữu tàu hoặc Cơ quan quản lý Nhà nước treo cờ trong một năm dương lịch.

36 Ngoài các yếu tố cốt lõi của biện pháp được liệt kê ở trên, ICS gợi ý rằng định nghĩa về nhiên liệu thay thế đủ điều kiện nên được giới hạn đối với nhiên liệu có hệ số chuyển đổi (CO₂) không quá [xx]% so với dầu diesel/dầu khí. Điều này nhằm đảm bảo rằng chỉ những nhiên liệu nào đóng góp cho tham vọng dài hạn của Chiến lược KNK của IMO mới nhận được phần thưởng và để giảm số tiền tài trợ cần thiết để hỗ trợ chương trình phần thưởng sao cho lượng đóng góp cần thiết tài trợ này có thể được thiết lập ở mức sẽ không dẫn đến tác động tiêu cực không tương xứng đối với các Quốc gia. Như đã đề cập ở trên, cũng nên xem xét phần thưởng cho lượng khí thải CO₂ được ngăn chặn bằng các công nghệ khác như thu giữ carbon và có khả năng, có thể được xem xét thêm, các công nghệ khác như sản xuất/tạo và lưu trữ năng lượng trên tàu từ các nguồn như năng lượng mặt trời và năng lượng mặt trời gió.

37 Để thông báo quyết định tại MEPC 80 về các biện pháp cần ưu tiên và để chứng minh cách thức thực hiện các yếu tố cốt lõi được đề xuất này cho một biện pháp kinh tế thông qua các sửa đổi có thể có đối với Phụ lục VI của MARPOL, ICS đã chuẩn bị một gói quy định toàn diện như được nêu trong đoạn 39 và các phụ lục của tài liệu này.

Xác định các biến để xác định lượng đóng góp được thực hiện bởi tàu

38 Tóm lại, các biến sẽ xác định việc tính toán lượng đóng góp của tàu cho IMSF theo biện pháp F&R được đề xuất này sẽ bao gồm:

.1 tổng kinh phí hàng năm cần thiết để đáp ứng các nghĩa vụ của IMSF (tổng kinh phí hàng năm cần thiết cho chương trình phần thưởng cộng với kinh phí cho các mục đích đã thỏa thuận khác) sẽ phụ thuộc vào:

.1 mục tiêu phần trăm năng lượng thay thế đã thống nhất cho năm 2030, ví dụ: 5%;

.2 các loại nhiên liệu thay thế khác nhau được xác định là đủ điều kiện nhận phần thưởng (xem ví dụ trong phụ lục 3 của tài liệu này);

.3 tỷ lệ phần trăm tối thiểu đã được thống nhất trong tổng số đóng góp hàng năm cho IMSF được phân bổ để cấp kinh phí khen thưởng và quản lý IMSF; Và

.4 tỷ lệ phần trăm đã thống nhất của tổng số đóng góp hàng năm cho IMSF được phân bổ cho tất cả các mục đích khác ngoài phần thưởng và quản lý IMSF;

.2 tỷ lệ phần thưởng cho lượng khí thải CO₂ được ngăn chặn bằng cách sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện sẽ phụ thuộc vào:

.1 giá toàn cầu trung bình của nhiên liệu thông thường (dầu diesel/dầu khí đốt) trong 5 năm trước khi áp dụng biện pháp này (hiện tại là khoảng 400 USD/tấn);

.2 tỷ lệ phần trăm đã thỏa thuận của mức giá toàn cầu trung bình trong 5 năm này để làm cơ sở cho tỷ lệ phần thưởng; Và

.3 ước tính thống nhất về tổng mức tiêu thụ nhiên liệu tối thiểu hàng năm của tàu, trong năm năm đầu tiên thực hiện, áp dụng các khoản đóng góp bắt buộc (ví dụ: khoảng 250 triệu tấn dầu nhiên liệu mỗi năm).

Gói quy định toàn diện bao gồm dự thảo đề xuất sửa đổi Phụ lục VI MARPOL

39 Như đã chỉ ra ở trên, ICS đã tính đến cuộc thảo luận tại ISWG-GHG 13 và MEPC 79, đặc biệt là về các vấn đề được nêu ra liên quan đến các khía cạnh vận hành, hành chính, pháp lý và quản trị của đề xuất và, để đáp lại Lời đề nghị của Ủy ban để biết thêm chi tiết, đã chuẩn bị một đề xuất quy định toàn diện, được nêu trong các phụ lục của tài liệu này như sau:

.1 phụ lục 1 – dự thảo sửa đổi Phụ lục VI của MARPOL để bổ sung, ngoài những điều khác, chương 6 mới "Cơ chế khen thưởng và tài trợ bền vững hàng hải quốc tế";

.2 phụ lục 2 – dự thảo nghị quyết MEPC và phụ lục đưa ra dự thảo "Hướng dẫn thành lập và quản trị của Ủy ban bền vững hàng hải quốc tế và thu các khoản đóng góp và khen thưởng (Phí) từ Quỹ bền vững hàng hải IMO theo chương 6 của Phụ lục VI MARPOL";

.3 phụ lục 3 – dự thảo nghị quyết MEPC và phụ lục đưa ra dự thảo hướng dẫn về "Đóng góp và Khen thưởng (Phí) từ Quỹ Bền vững Hàng hải của IMO"; Và

.4 phụ lục 4 – dự thảo nghị quyết MEPC và phụ lục đưa ra dự thảo "Điều lệ thành lập và quản trị của Ủy ban bền vững hàng hải quốc tế" (có thể được hoàn thiện và thông qua sau khi dự thảo sửa đổi Phụ lục VI của MARPOL được thông qua).

40 Dự thảo đề xuất sửa đổi nêu trong phụ lục 1 của tài liệu này bao gồm các điều khoản cho chương 6 mới của Phụ lục VI MARPOL như sau:

.1 quy định 32 - Ứng dụng;

.2 quy định 33 - Quỹ Bền vững Hàng hải của IMO (IMSF);

.3 quy định 34 - Ủy ban Bền vững Hàng hải Quốc tế (IMSB);

.4 quy định 35 - Đóng góp của tàu cho IMSF;

.5 quy định 36 - Phần thưởng (phí) do IMSF giải ngân;

.6 quy định 37 - Ngày thực hiện;

.7 tiết 38 - Ôn tập chương này; Và

.8 phụ lục XII - Mẫu Tuyên bố Tuân thủ IMSF.

41 Ngoài ra, dự thảo sửa đổi mang tính hệ quả đối với các quy định sau đây của Phụ lục VI MARPOL được đề xuất bao gồm Tuyên bố Tuân thủ IMSF:

.1 quy định 6 – Cấp hoặc xác nhận Giấy chứng nhận và Tuyên bố Tuân thủ;

.2 quy định 8 – Mẫu Giấy chứng nhận và Tuyên bố Tuân thủ;

.3 quy định 9 – Thời hạn và hiệu lực của Giấy chứng nhận và Tuyên bố Tuân thủ; Và

.4 quy định 10 – Kiểm soát của Quốc gia có cảng đối với các yêu cầu khai thác.

42 Dự thảo "Hướng dẫn thành lập và quản lý Quỹ bền vững hàng hải quốc tế và thu các khoản đóng góp và phần thưởng (Phí) từ IMSF theo chương 6 của Phụ lục VI MARPOL" kèm theo dự thảo nghị quyết MEPC, được trình bày trong phụ lục 2 của tài liệu này, cung cấp hướng dẫn cho các yếu tố của cơ cấu quản trị của IMSF và quá trình thu thập các khoản đóng góp như sau:

.1 mục đích của IMSF;

- .2 quản lý IMSF;
- .3 giám sát IMSF bởi MEPC;
- .4 thu các khoản đóng góp từ tàu cho IMSF;
- .5 tài trợ phần thưởng (feebate) từ IMSF;
- .6 tỷ lệ phần thưởng cho lượng khí thải CO₂ được ngăn chặn bằng cách sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện;
- .7 tài trợ hỗ trợ cho các hoạt động của Ủy ban Bền vững Hàng hải Quốc tế; Và
- .8 tài trợ cho các dự án và chương trình R&D.

43 Dự thảo nghị quyết MEPC và phụ lục kèm theo được trình bày trong phụ lục 3 của tài liệu này bao gồm, ngoài những điều khác, các yêu cầu, theo các quy định dự thảo đề xuất 35.1 và 36.1 của Phụ lục VI MARPOL, để tính toán các yếu tố đóng góp và khen thưởng của cơ chế F&R được đề xuất và hơn nữa cho biết thực thể chịu trách nhiệm về chi phí liên quan đến khoản đóng góp.

44 Dự thảo đề xuất quy định 34 của Phụ lục VI MARPOL được nêu trong phụ lục 1 của tài liệu này yêu cầu Tổ chức thiết lập Điều lệ cho IMSB. Dự thảo Điều lệ thành lập và quản trị IMSB và nghị quyết MEPC kèm theo được nêu trong phụ lục 4 của tài liệu này.

Hành động được yêu cầu của Nhóm công tác

45 Nhóm được đề nghị đề xuất với MEPC 80:

.1 rằng biện pháp kinh tế được ưu tiên phát triển, như là một phần của nhóm các biện pháp trung hạn, nên được thực hiện đơn giản nhất có thể và dựa trên hệ thống đóng góp tỷ lệ cố định (dựa trên tiền thuế) sẽ cung cấp, thông qua một Quỹ IMO, phần thưởng (phí) cho các tàu sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện, cũng như hỗ trợ nỗ lực giảm khí nhà kính ở các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC;

.2 rằng khoản đóng góp của tàu cho quỹ IMO nên được đặt ở mức định lượng để tránh các tác động tiêu cực không tương xứng đối với các Quốc gia và khoảng cách giá giữa nhiên liệu có hàm lượng carbon thấp/không carbon và nhiên liệu thông thường nên được thu hẹp bằng cách cung cấp phần thưởng cho số lượng tàu tương đối nhỏ sẽ sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện trong những năm đầu tiên thực hiện biện pháp này (đến năm 2030) để lượng đóng góp ban đầu sẽ nhỏ hơn nhiều so với chênh lệch giá trong khi vẫn đạt được mục tiêu thu hẹp chênh lệch giá, gửi tín hiệu rõ ràng tới các nhà sản xuất năng lượng và chủ tàu rằng sẽ đẩy nhanh việc sản xuất nhiên liệu ít phát thải và không phát thải;

.3 để xem xét thêm biện pháp IMSF&R đã tinh chỉnh này như được nêu trong tài liệu này và các yếu tố cốt lõi được xác định như được nêu trong đoạn 35, với quan điểm đồng ý khuyến nghị rằng các yếu tố cốt lõi này cần được tiếp tục phát triển và hoàn thiện trong Giai đoạn III của Công việc Lập kế hoạch cùng với khung pháp lý cần thiết để biện pháp có thể được phê duyệt tại MEPC 81;

.4 rằng quyết định về nhiên liệu thay thế nào có thể đủ điều kiện nhận phần thưởng cho việc ngăn chặn phát thải CO₂ nên được hoãn lại cho đến Giai đoạn III của Kế hoạch Làm việc, cũng như quyết định về bất kỳ phát thải khí nhà kính nào khác có thể áp dụng đóng góp hoặc phần thưởng, và quyết định cuối cùng quyết định về việc xử lý khí thải đầu nguồn và liệu việc tính toán đóng góp/phần thưởng ban đầu có nên dựa trên lượng khí thải từ Bể chứa đến Thúc

ấn hay không nên được hoãn lại cho đến Giai đoạn III khi các hướng dẫn LCA sẽ được phát triển thêm;

.5 để lưu ý các biến số, theo thước đo IMSF&R tinh tế này, có thể được sử dụng để xác định lượng đóng góp tỷ lệ cố định của các tàu cho IMSF như được tóm tắt trong đoạn 38 của tài liệu này; Và

.6 rằng, với quan điểm có thể bắt đầu, càng sớm càng tốt, đánh giá toàn diện về tính khả thi, hiệu quả và tác động của đề xuất đối với các Quốc gia, lưu ý để xem xét thêm trong Giai đoạn III gói dự thảo sửa đổi có thể có đối với Phụ lục MARPOL VI để thực hiện cơ chế IMSF&R và các hướng dẫn dự thảo liên quan như được trình bày trong các phụ lục từ 1 đến 4 của tài liệu này.

PHỤ LỤC 1

DỰ THẢO SỬA ĐỔI CÓ THỂ CÓ ĐỐI VỚI PHỤ LỤC VI CÔNG ƯỚC MARPOL (Thành lập Cơ chế khen thưởng và tài trợ bền vững hàng hải của IMO)

Quy định 6

Tên của quy định được sửa đổi (xóa gạch ngang, bổ sung gạch chân) như sau:

Cấp hoặc chứng thực Giấy chứng nhận và Tuyên bố Tuân thủ liên quan đến báo cáo mức tiêu thụ dầu nhiên liệu và đánh giá cường độ carbon hoạt động và Quỹ Bền vững Hàng hải IMO (IMSF)

Tiêu đề mới và các đoạn 9 và 10 được bổ sung như sau:

Tuyên bố Tuân thủ – IMO Maritime Sustainability Fund (IMSF)

9 Khi nhận được Báo cáo tài khoản hàng năm của IMSF theo quy định 35.5 của Phụ lục này, Cơ quan quản lý hoặc bất kỳ tổ chức nào được ủy quyền hợp lệ phải xác định xem khoản đóng góp đã được thực hiện cho IMSF theo quy định 35.1 của Phụ lục này hay chưa bằng cách xác minh xem thông tin được cung cấp trong Báo cáo tài khoản hàng năm của IMSF phù hợp với dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu của tàu theo quy định 27.3 của Phụ lục này và nếu đúng như vậy, hãy đưa ra Tuyên bố tuân thủ liên quan đến IMSF không muộn hơn sáu tháng kể từ đầu lịch năm. Trong mọi trường hợp, Ban quản lý chịu hoàn toàn trách nhiệm đối với Tuyên bố tuân thủ này.

10 Đối với tàu không được đăng ký tại một Bên của Phụ lục này, Tuyên bố Tuân thủ liên quan đến IMSF có thể được cấp bởi Cơ quan quản lý thích hợp của bất kỳ Bên nào của Phụ lục này, nếu thấy rằng khoản đóng góp được yêu cầu theo quy định 35.1 của Phụ lục này đã được thực hiện cho IMSF cho năm dương lịch trước cho con tàu đó. Tuyên bố Tuân thủ được ban hành như vậy sẽ có cùng hiệu lực và được công nhận giống như Tuyên bố Tuân thủ được ban hành theo đoạn 9 của quy định này.

Quy định 8

Tên của quy định được sửa đổi (xóa gạch ngang, bổ sung gạch chân) như sau:

Mẫu Giấy chứng nhận và Tuyên bố Tuân thủ liên quan đến báo cáo mức tiêu thụ dầu nhiên liệu, đánh giá cường độ carbon hoạt động và Quỹ Bền vững Hàng hải của IMO

Tiêu đề mới và đoạn 5 được bổ sung như sau:

Tuyên bố Tuân thủ – IMO Maritime Sustainability Fund

5 Tuyên bố Tuân thủ theo quy định 6.9 và 6.10 của Phụ lục này phải được soạn thảo theo mẫu tương ứng với mẫu được đưa ra trong phụ lục [XII] của Phụ lục này và ít nhất phải được viết bằng tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia phát hành cũng được sử dụng, ngôn ngữ này sẽ được ưu tiên áp dụng trong trường hợp có tranh chấp hoặc khác biệt.

Quy định 9

Tên của quy định được sửa đổi (xóa gạch ngang, bổ sung gạch chân) như sau:

Thời hạn và hiệu lực của Giấy chứng nhận và Tuyên bố Tuân thủ liên quan đến báo cáo tiêu thụ dầu nhiên liệu, đánh giá cường độ carbon hoạt động và Quỹ Bền vững Hàng hải của IMO

Tiêu đề mới và đoạn 13 được bổ sung như sau:

Tuyên bố Tuân thủ – IMO Maritime Sustainability Fund

13 Tuyên bố Tuân thủ được ban hành theo quy định 6.9 và 6.10 của Phụ lục này sẽ có hiệu lực trong năm dương lịch mà nó được ban hành và trong sáu tháng đầu tiên của năm dương lịch tiếp theo. Tất cả các Tuyên bố Tuân thủ phải được lưu giữ trên tàu trong ít nhất 5 năm.

Quy định 10

Kiểm soát của Quốc gia có cảng đối với các yêu cầu khai thác

Bổ sung khoản 7 mới như sau:

7 Liên quan đến chương 6 của Phụ lục này, bất kỳ cuộc kiểm tra nào của Quốc gia có cảng sẽ chỉ giới hạn ở việc xác minh, khi thích hợp, rằng có Tuyên bố Tuân thủ hợp lệ liên quan đến IMSF trên tàu, theo điều 5 của Công ước này.

Một chương mới 6 được thêm vào như sau:

Chương 6 – Quy chế tài trợ và cơ chế khen thưởng bền vững hàng hải quốc tế 32

Áp dụng

1 Chương này sẽ áp dụng cho tất cả các tàu có tổng dung tích từ 5.000 trở lên.

2 Các điều khoản của chương này sẽ không áp dụng cho:

.1 tàu chỉ tham gia vào các chuyến đi trong vùng biển thuộc chủ quyền hoặc quyền tài phán của Quốc gia mà tàu treo cờ; Và

.2 các tàu không được đẩy bằng phương tiện cơ học, và các bộ bao gồm FPSO và FSU và giàn khoan, bất kể động cơ đẩy của chúng.

Quy định 33

Quỹ bền vững hàng hải IMO

1 Tổ chức sẽ thành lập Quỹ Bền vững Hàng hải IMO (IMSF) với mục đích quản lý việc thu các khoản đóng góp của tàu, theo yêu cầu của quy định 35, và tài trợ của cơ chế Khen thưởng và Tài trợ Bền vững Hàng hải Quốc tế (IMSF&R), sẽ được quản lý bởi Tổ chức, có tính đến Nguyên tắc được Tổ chức thông qua.¹

2 Các quỹ do tàu đóng góp cho IMSF sẽ được sử dụng cho các mục đích sau:

.1 để đẩy nhanh sự phát triển và sử dụng nhiên liệu có hàm lượng carbon thấp và bằng không thông qua việc cung cấp phần thưởng hàng năm (feebates) cho các tàu vì lượng khí thải CO₂ được ngăn chặn bằng cách sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện;

.2 quản lý IMSF và Ủy ban Bền vững Hàng hải của IMO (IMSB) bao gồm việc thiết lập và quản lý cơ chế đóng góp và khen thưởng (feebate) đảm bảo điều này không gây ra chi phí cho Tổ chức; Và

.3 hỗ trợ các dự án và chương trình, như có thể được quyết định bởi Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển, được giám sát bởi IMSB, bao gồm:

¹ Bằng nghị quyết MEPC được thông qua tại thời điểm thông qua các sửa đổi này. Dự thảo nghị quyết quy định tại phụ lục 2 của văn bản này.

.1 xây dựng năng lực và giảm thiểu tác động tiêu cực ở các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC, bao gồm triển khai các cơ sở sản xuất nhiên liệu hàng hải thay thế và cơ sở hạ tầng hầm dầu mới có thể cần thiết để đẩy nhanh quá trình chuyển đổi;

.2 tài trợ, ngoài những điều khác, cho Quỹ Ủy thác GHG-TC của IMO và chương trình IMO CARES, để hỗ trợ các dự án giảm khí nhà kính hàng hải khác ở các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC; Và

.3 tài trợ cho các chương trình nghiên cứu và phát triển (R&D) ứng dụng về nhiên liệu thay thế và công nghệ tiên tiến.

3 Các khoản đóng góp cho IMSF sẽ chỉ được sử dụng cho các mục đích quy định tại đoạn 2 của quy định này.

4 Với điều kiện là tổng số đóng góp từ các tàu cho IMSF trong bất kỳ năm dương lịch nào phải đủ để đáp ứng các mục đích nêu trong đoạn 2.1 và 2.2 của quy định này, [X]% tổng số đóng góp cho IMSF trong bất kỳ năm dương lịch nào sẽ được sử dụng để hỗ trợ các hoạt động của IMSB.

5 Để đảm bảo rằng Tổ chức sẽ tôn trọng các cam kết của mình với các nhà sản xuất năng lượng và các công ty vận tải biển đầu tư vào nhiên liệu thay thế đủ điều kiện, trong năm năm đầu tiên sau khi Chương này có hiệu lực, lượng đóng góp ban đầu của các tàu sẽ do Cơ quan Hàng hải quy định. Ủy ban Bảo vệ Môi trường sao cho ít nhất [XX]% tổng số đóng góp của tàu mỗi năm dương lịch cho IMSF sẽ đủ để tài trợ cho phần thưởng cho tàu vì đã ngăn chặn được tất cả lượng khí thải CO₂, có tính đến Nguyên tắc được Tổ chức thông qua, trên cơ sở rằng năng lượng từ nhiên liệu thay thế đủ điều kiện được vận chuyển quốc tế tiêu thụ hàng năm có thể chiếm [5%] tổng mức tiêu thụ năng lượng của vận chuyển quốc tế trong bất kỳ năm dương lịch nào.

6 Nếu tổng số đóng góp của tàu cho IMSF trong bất kỳ năm dương lịch nào ít hơn mức cần thiết để đáp ứng kinh phí khen thưởng (phí) và quản lý cơ chế IMSF&R, tỷ lệ phần trăm của tổng số đóng góp thu được hàng năm sẽ được chỉ định cho các mục đích quy định tại khoản 2.3 của quy định này có thể được giảm bớt.

Quy định 34

Ủy ban bền vững hàng hải quốc tế

1 Tổ chức sẽ thành lập Ủy ban Bền vững Hàng hải Quốc tế (IMSB) theo Hiến chương do Tổ chức thành lập theo yêu cầu trong đoạn 2, để giám sát các dự án và chương trình được nêu trong quy định 33.2.3 của Phụ lục này.

2 Tổ chức sẽ thiết lập một Điều lệ² cho việc thành lập và quản trị IMSB (Điều lệ IMSB), có tính đến các Hướng dẫn được Tổ chức thông qua.³

3 Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển sẽ giám sát các hoạt động và quản trị của IMSB theo các quy tắc và quy định của Tổ chức, có tính đến các Hướng dẫn được Tổ chức thông qua.⁴

Quy định 35

² Dự thảo Điều lệ thành lập và quản trị của IMSB được nêu trong phụ lục 4 của tài liệu này.

³ Theo nghị quyết MEPC được thông qua tại thời điểm thông qua các sửa đổi này. Dự thảo nghị quyết quy định tại phụ lục 2 của văn bản này.

⁴ Theo nghị quyết MEPC được thông qua tại thời điểm thông qua các sửa đổi này. Dự thảo nghị quyết quy định tại phụ lục 2 của văn bản này.

Đóng góp của tàu cho Quỹ bền vững hàng hải của IMO

1 Theo quy định 37 của Phụ lục này, trong vòng bốn tháng sau khi kết thúc mỗi năm dương lịch, mỗi tàu có tổng dung tích từ 5.000 tấn trở lên áp dụng Chương này phải đóng góp cho IMSF. Khoản đóng góp cho mỗi con tàu áp dụng quy định này sẽ được cố định theo tỷ lệ và giá trị do Tổ chức xác định.⁵

2 Đối với các tàu không phát thải CO₂, có tính đến Hướng dẫn được Tổ chức⁶ thông qua, khoản đóng góp được yêu cầu theo đoạn 1 của quy định này sẽ bằng không.

3 Trong vòng ba tháng sau khi kết thúc mỗi năm dương lịch, mỗi tàu phải cung cấp cho IMSF dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu như đã báo cáo cho Chính quyền hành chính hoặc bất kỳ tổ chức nào được Chính quyền ủy quyền hợp lệ, theo quy định 27.3, 27.4 hoặc 27.5 của Phụ lục này.

4 Không muộn hơn một tháng sau khi nhận được khoản đóng góp từ mỗi tàu, theo yêu cầu trong đoạn 1 của quy định này, IMSF sẽ cung cấp Báo cáo Tài khoản Hàng năm của IMSF cho mỗi tàu xác nhận rằng tổng số tiền đóng góp cho IMSF cho tàu đó là năm dương lịch trước đó, bao gồm cả phần của nó theo quy định tại đoạn 6 và 7 của quy định này, đã được thực hiện.

5 Sau khi nhận được Báo cáo tài khoản hàng năm của IMSF, tàu phải nhanh chóng cung cấp cho Chính quyền hành chính hoặc bất kỳ tổ chức nào được họ ủy quyền hợp lệ, Báo cáo tài khoản hàng năm của IMSF.

6 Trong trường hợp chuyển giao một con tàu từ Chính quyền này sang Chính quyền khác, khoản đóng góp của con tàu theo khoản 1 của quy định này sẽ bao gồm khoảng thời gian của năm dương lịch tương ứng với Chính quyền bị mất.

7 Trong trường hợp có sự thay đổi từ Công ty này sang Công ty khác, phần đóng góp của tàu theo khoản 1 của quy định này sẽ bao gồm phần của năm dương lịch tương ứng với Công ty trước đó.

8 Trong trường hợp thay đổi từ Chính quyền này sang Chính quyền khác và từ Công ty này sang Công ty khác đồng thời, đoạn 6 của quy định này sẽ được áp dụng.

Quy định 36

Phần thưởng (feebate) do Quỹ Bền vững Hàng hải IMO giải ngân

1 Mỗi tàu sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện sẽ nhận được phần thưởng (feebate) từ IMSF dựa trên tỷ lệ phần thưởng cho mỗi tấn khí thải CO₂ được ngăn chặn mỗi năm dương lịch do Tổ chức có thể xác định, có tính đến Nguyên tắc được Tổ chức thông qua.⁷

2 Trong vòng ba tháng sau khi kết thúc mỗi năm dương lịch, mỗi tàu muốn nhận phần thưởng (giảm phí) cho việc ngăn chặn phát thải CO₂ trong năm dương lịch trước đó phải cung cấp cho IMSF dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu đối với nhiên liệu thay thế đủ điều kiện như đã báo

⁵ Theo nghị quyết của MEPC được thông qua tại thời điểm thông qua các sửa đổi này. Dự thảo nghị quyết quy định tại phụ lục 3 của văn bản này.

⁶ Các hướng dẫn sẽ được xây dựng đối với các loại nhiên liệu thay thế đủ điều kiện, bao gồm việc xem xét lượng phát thải Well-to-Wake (WtW) hoặc Tank-to-Wake (TtW) dựa trên hướng dẫn LCA.

⁷ Theo nghị quyết MEPC và phụ lục được thông qua tại thời điểm thông qua các sửa đổi này. Dự thảo nghị quyết quy định tại phụ lục 3 của văn bản này.

cáo cho Ủy ban Chính quyền hoặc bất kỳ tổ chức nào được ủy quyền hợp pháp theo quy định 27.3, 27.4 hoặc 27.5 của Phụ lục này.⁸

3 Không muộn hơn một tháng sau khi nhận được dữ liệu được chỉ định trong đoạn 2 của quy định này, IMSF sẽ cung cấp Tuyên bố Phần thưởng IMSF tạm thời (Feebate) cho mỗi tàu, trong đó đưa ra tổng số phần thưởng được thực hiện cho lượng khí thải CO₂ được ngăn chặn trong lịch trước đó năm bằng cách sử dụng các loại nhiên liệu thay thế đủ điều kiện, bao gồm cả phần của chúng như được quy định trong đoạn 5 và 6 của quy định này.

4 Không muộn hơn một tháng sau khi nhận được xác nhận từ Công ty vận hành tàu rằng Tuyên bố về Phần thưởng (Mức phí) Tạm thời của IMSF là chính xác, IMSF sẽ giải ngân phần thưởng (phần thưởng).

5 Trong trường hợp chuyển tàu từ Chính quyền này sang Chính quyền khác, phần thưởng (phí) mà tàu nhận được theo khoản 1 của quy định này sẽ bao gồm khoảng thời gian của năm dương lịch tương ứng với Chính quyền hành chính bị mất.

6 Trong trường hợp có sự thay đổi từ Công ty này sang Công ty khác, khoản đóng góp của tàu theo khoản 1 của quy định này sẽ bao gồm phần của năm dương lịch tương ứng với Công ty trước đó.

Quy định 37

Ngày thực hiện

1 Việc thực hiện các yêu cầu quy định theo quy định 35 của Phụ lục này sẽ bắt đầu vào ngày sau khi IMSF được thành lập theo các yêu cầu của quy định 33 của Phụ lục này và IMSF đã sẵn sàng bắt đầu hoạt động.

2 Việc thực hiện các yêu cầu quy định theo quy định 36 của Phụ lục này sẽ bắt đầu vào ngày 12 tháng sau khi thực hiện các yêu cầu quy định 35 của Phụ lục này.

3 Tổ chức sẽ xem xét và xác nhận rằng các yêu cầu theo quy định 33 và 34 của Phụ lục này đã được đáp ứng không muộn hơn 12 tháng sau khi chương 6 của Phụ lục này có hiệu lực. Các Bên, dựa trên đánh giá do Tổ chức thực hiện, sẽ quyết định liệu IMSF đã sẵn sàng để bắt đầu hoạt động hay chưa. Nếu IMSF chưa sẵn sàng để bắt đầu hoạt động thì cần tiến hành đánh giá thêm trong vòng sáu tháng.

Quy định 38

Xem xét chương này

1 Sau thời gian hoạt động 5 năm, bắt đầu từ ngày chương này có hiệu lực, Tổ chức sẽ xem xét tình trạng của chương này và sửa đổi các điều khoản liên quan nếu cần.

2 Sau khi hoàn thành các chương trình làm việc của IMSF và IMSB, và với sự chấp thuận của Tổ chức, IMSF và IMSB sẽ ngừng hoạt động. Theo quyết định đó, chương 6 của Phụ lục này và các yêu cầu của nó sẽ bị hủy bỏ, trừ khi các Bên có quyết định khác.

⁸ Sửa đổi cần thiết để bao gồm nhiên liệu thay thế đủ điều kiện nhận phần thưởng

PHỤ LỤC [XII]

Mẫu Tuyên bố Tuân thủ – Quỹ Bền vững Hàng hải của IMO

Được ban hành theo các điều khoản của Nghị định thư năm 1997, như đã sửa đổi, để sửa đổi Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, năm 1973, như đã sửa đổi bởi Nghị định thư năm 1978 có liên quan (sau đây gọi là "Công ước") theo thẩm quyền của Chính phủ:

.....

(tên gọi đầy đủ của Bên tham gia)

qua

(tên gọi đầy đủ của người có thẩm quyền hoặc tổ chức được ủy quyền theo quy định của Công ước)

Đặc điểm tàu⁹

Tên tàu

Số đăng ký hoặc hồ hiệu.

Số IMO¹⁰

Cảng đăng ký

Tổng dung tích.

TUYÊN BỐ RẰNG:

1. Tàu đã nộp cho Chính quyền này Báo cáo Tài khoản Hàng năm IMSF theo yêu cầu của quy định 35.5 của Phụ lục VI của Công ước, phù hợp với dữ liệu tiêu thụ nhiên liệu của tàu theo quy định 27.3 của Phụ lục VI của Công ước, bao gồm các hoạt động của tàu từ (01/01/yyyy) đến (31/12/yyyy).

Tuyên bố Tuân thủ này có hiệu lực cho đến ngày (dd/mm/yyyy)

Ban hành tại:

(nơi cấp Tờ trình)

Ngày (ngày/tháng/năm)

(ngày cấp) (chữ ký của quan chức được ủy quyền hợp lệ ban hành Tuyên bố)

(con dấu hoặc tem của cơ quan, nếu thích hợp)

⁹ Ngoài ra, các chi tiết cụ thể của con tàu có thể được đặt theo chiều ngang trong các ô.

¹⁰ Theo sơ đồ số nhận dạng tàu của IMO (nghị quyết A.1078(28)).

PHỤ LỤC 2

NGHỊ QUYẾT MEPC.XXX(XX)

(Được thông qua vào [cùng ngày thông qua dự thảo sửa đổi đối với việc Thành lập Cơ chế Khen thưởng và Tài trợ Bền vững Hàng hải Quốc tế])

HƯỚNG DẪN THÀNH LẬP VÀ QUẢN LÝ QUỸ BỀN VỮNG HÀNG HẢI QUỐC TẾ, THU CÁC KHOẢN ĐÓNG GÓP VÀ GIẢI NGÂN PHẦN THƯỞNG (FEEBATE) THEO CHƯƠNG 6 CỦA PHỤ LỤC VI CÔNG ƯỚC MARPOL [20XX]

ỦY BAN BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN,

NHẮC LẠI điều 38(a) của Công ước về Tổ chức Hàng hải Quốc tế liên quan đến chức năng của Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển (Ủy ban) được trao cho nó theo các công ước quốc tế về ngăn ngừa và kiểm soát ô nhiễm biển do tàu gây ra,

CŨNG NHẮC LẠI rằng nó đã thông qua, theo nghị quyết MEPC.XXX(XX), Sửa đổi phụ lục của Nghị định thư năm 1997 để sửa đổi Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, năm 1973, như được sửa đổi bởi Nghị định thư năm 1978 liên quan (các quy định về nghiên cứu và phát triển giảm phát thải khí nhà kính trong Phụ lục VI của MARPOL),

NHẮC LẠI THÊM rằng đã thông qua, theo nghị quyết MEPC.229(65) Thúc đẩy hợp tác kỹ thuật và chuyển giao công nghệ liên quan đến cải thiện hiệu quả năng lượng của tàu,

NHẮC LẠI THÊM Kế hoạch chiến lược của Tổ chức từ năm 2018 đến năm 2023, được thông qua theo nghị quyết A30/Res.1110, xác định rằng để đạt được mục tiêu thực hiện thống nhất, Tổ chức sẽ tiếp tục phát triển và thực hiện các dự án nhằm cung cấp hợp tác kỹ thuật và nâng cao năng lực có mục tiêu nhằm thúc đẩy, thúc đẩy và hỗ trợ các nỗ lực thực hiện, đặc biệt là của các nước đang phát triển, và sẽ tiếp tục quan tâm đặc biệt đến nhu cầu của các quốc đảo nhỏ đang phát triển (SIDS) và các nước kém phát triển nhất (LDCs),

LƯU Ý rằng các sửa đổi nói trên đối với Phụ lục VI của MARPOL, bao gồm chương 6 mới về Cơ chế khen thưởng và tài trợ bền vững hàng hải quốc tế có hiệu lực vào ngày [XXX],

CŨNG LƯU Ý rằng quy định 33 của Phụ lục VI MARPOL, như đã sửa đổi, yêu cầu Tổ chức thành lập Quỹ Bền vững Hàng hải IMO (IMSF) với mục đích chính là cung cấp hỗ trợ tài chính cho cơ chế Khen thưởng và Tài trợ Bền vững Hàng hải Quốc tế (IMSF&R),

GHI NHẬN THÊM rằng quy định 34 của Phụ lục VI MARPOL, như đã được sửa đổi, yêu cầu thiết lập một Điều lệ để quản lý Ủy ban Bền vững Hàng hải Quốc tế (IMSB) và mối quan hệ của nó với Tổ chức,

CÔNG NHẬN rằng những sửa đổi nói trên đối với Phụ lục VI của MARPOL yêu cầu thông qua các hướng dẫn liên quan để thực hiện thống nhất và hiệu quả các quy định và cung cấp đủ thời gian chuẩn bị cho Tổ chức và Chính quyền hành chính chuẩn bị,

SAU KHI XEM XÉT, tại phiên họp [8-XXX], dự thảo [20XX] Hướng dẫn thành lập và quản lý của Ủy ban Bền vững Hàng hải Quốc tế và thu các khoản đóng góp và phần thưởng từ Quỹ Bền vững Hàng hải IMO theo chương 6 của Phụ lục VI MARPOL,

1 THÔNG QUA Hướng dẫn [20XX] để thành lập và quản lý Quỹ Bền vững Hàng hải Quốc tế và thu các khoản đóng góp và phần thưởng (phí) từ Quỹ Bền vững Hàng hải IMO theo Chương 6 của Phụ lục VI MARPOL (Hướng dẫn [20XX]), như được quy định trong phụ lục của nghị quyết này;

2 ĐỀ NGHỊ Tổ chức xem xét Hướng dẫn đính kèm [20XX] khi xây dựng và thực hiện các yêu cầu được nêu trong Chương 6 của Phụ lục VI MARPOL, như đã được sửa đổi;

3 ĐỒNG Ý tiếp tục xem xét Nguyên tắc [20XX] dựa trên kinh nghiệm thu được khi triển khai chúng.

PHỤ LỤC

Hướng dẫn thành lập và quản lý Quỹ bền vững hàng hải quốc tế, thu các khoản đóng góp và giải ngân phần thưởng (feebate) theo Chương 6 của Phụ lục VI Công ước MARPOL [20XX]

Giới thiệu

1 Mục đích của các hướng dẫn này là chỉ đạo việc quản trị của Tổ chức và hoạt động của Quỹ Bền vững Hàng hải IMO (IMSF) được thành lập theo Chương 6 của Phụ lục VI MARPOL.

Quỹ bền vững hàng hải IMO

Mục đích của IMSF

2 Mục đích chính của IMSF là quản lý việc thu các khoản đóng góp của các tàu để cung cấp hỗ trợ tài chính cho cơ chế Khen thưởng và Tài trợ Bền vững Hàng hải Quốc tế (IMSF&R).

3 [[Chiến lược IMO sửa đổi về giảm phát thải khí nhà kính từ tàu [(MEPC.XXX(80))], xác định rằng Tổ chức công nhận rằng các nước đang phát triển, đặc biệt là các nước LDC và SIDS, có nhu cầu đặc biệt liên quan đến xây dựng năng lực và hợp tác kỹ thuật.]

4 Ngoài việc tài trợ phần thưởng (phí) cho các tàu ngăn ngừa phát thải CO₂ bằng cách sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện, IMSF phải cung cấp tài trợ cho Ủy ban Bền vững Hàng hải của IMO (IMSB) để hỗ trợ các nỗ lực giảm GHG hàng hải của các nước đang phát triển, đặc biệt LDCs và SIDS, bao gồm việc triển khai các cơ sở sản xuất nhiên liệu hàng hải thay thế và cơ sở hạ tầng tiếp nhiên liệu để cung cấp nhiên liệu ít carbon và không carbon để vận chuyển quốc tế sử dụng, cũng như hỗ trợ cho R&D và, ngoài những điều khác, IMO GHG-TC Trust Quỹ.

Quản lý IMSF

5 Quỹ Bền vững Hàng hải của IMO (IMSF) nên được thành lập, quản lý và vận hành mà Tổ chức không phải trả chi phí và một khi IMSF đi vào hoạt động, chi phí có thể được thu hồi từ IMSF.

Giám sát của IMSF bởi Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển

6 Ủy ban nên thiết lập các thỏa thuận, ngoài những điều khác, để phê duyệt ngân sách và chi tiêu hàng năm của IMSF, và giám sát các chức năng quản lý của IMSF.

7 Các trách nhiệm cụ thể của Ủy ban nên bao gồm, nhưng không giới hạn ở:

.1 cung cấp giám sát chung về định hướng chiến lược và ngân sách hàng năm của IMSF;

.2 đảm bảo rằng IMSF thực hiện các nhiệm vụ và trách nhiệm của mình phù hợp với các yêu cầu của Chương 6 của Phụ lục VI MARPOL;

.3 đảm bảo có đủ tiền trong bất kỳ năm dương lịch nào để tài trợ cho phần thưởng mà tàu sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện, điều chỉnh tỷ lệ phần thưởng và/hoặc quỹ được sử dụng để hỗ trợ các hoạt động của IMSB có thể được yêu cầu trong những năm dương lịch tiếp theo;

.4 phê duyệt tổng ngân sách hoạt động hàng năm cho IMSF;

.5 thực hiện kiểm toán tài chính độc lập của IMSF liên quan đến việc quản lý và điều hành các quỹ và các khoản đầu tư liên quan để đảm bảo rằng IMSF đáp ứng đầy đủ các trách nhiệm ủy thác của mình, bao gồm cả việc hạch toán các khoản tiền đã chi tiêu; Và

.6 tư vấn về các khuyến nghị do IMSB đưa ra để sửa đổi và điều chỉnh chiến lược và ngân sách IMSF, khi thích hợp

Thu thập các khoản đóng góp từ tàu cho IMSF

8 IMSF nên thiết lập một tài khoản IMSF cho mỗi tàu áp dụng Chương 6 của Phụ lục VI MARPOL, phù hợp với sơ đồ nhận dạng tàu của IMO (nghị quyết A.1078(28)) mà Công ty chịu trách nhiệm về việc đó có thể gửi các khoản đóng góp tới đó. tàu như được định nghĩa trong đoạn 2.8 của quy định 2 của Phụ lục VI MARPOL.

9 Không muộn hơn một tháng sau khi nhận được dữ liệu theo quy định 35.4 của Phụ lục VI MARPOL, IMSF phải cung cấp một tuyên bố tạm thời cho mỗi tàu trong đó đưa ra tổng đóng góp cho IMSF cho năm dương lịch trước đó, theo yêu cầu theo quy định 35.1 của Phụ lục VI MARPOL.

10 Không muộn hơn một tháng sau khi nhận được khoản đóng góp từ mỗi tàu, theo yêu cầu theo quy định 35.1 của Phụ lục VI MARPOL, IMSF sẽ cung cấp Báo cáo tài khoản hàng năm của IMSF cho mỗi tàu xác nhận rằng tổng số tiền đóng góp cho IMSF cho tàu đó cho năm dương lịch trước đã được thực hiện, theo quy định 35.5 của Phụ lục VI MARPOL.

11 Cơ chế để IMSF thu các khoản đóng góp phải cho phép Công ty, như được định nghĩa trong đoạn 2.8 của quy định 2 của Phụ lục VI MARPOL, chịu trách nhiệm đóng góp thay mặt cho tàu, thực hiện một khoản đóng góp hàng năm duy nhất được tính toán từ dữ liệu được báo cáo cho IMSF theo quy định 35.4 của Phụ lục VI MARPOL. Ngoài ra, cơ chế này nên cho phép Công ty lựa chọn đóng góp trước, hàng quý hoặc thường xuyên theo yêu cầu, dựa trên đầu nhiên liệu mua để tàu tiêu thụ.

Tài trợ phần thưởng (feebate) bởi IMSF

12 Việc tài trợ cho phần thưởng của IMSF nên như sau:

.1 đối với các tàu sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện, theo định nghĩa của Hướng dẫn được Tổ chức thông qua, được vận chuyển đến và dự định cho mục đích đốt cháy để đẩy hoặc vận hành trên tàu;

.2 được xác định bằng cách sử dụng dữ liệu nhiên liệu thay thế đủ điều kiện do tàu gửi cho Chính quyền hành chính theo các yêu cầu của quy định 27 của MARPOL Phụ lục VI (Hệ thống thu thập dữ liệu của IMO); và

.3 với tỷ lệ phần thưởng được MEPC đồng ý là US\$ cho mỗi tấn khí thải CO₂ được ngăn chặn so với việc sử dụng dầu diesel/dầu khí hàng hải, được tính theo năng lượng tiêu thụ bằng cách đốt cháy dầu diesel/dầu khí.

13 Ngân quỹ hỗ trợ cho mục đích này sẽ do Ủy ban quyết định và trong 5 năm đầu tiên sau khi Chương 6 của Phụ lục VI có hiệu lực phải chiếm ít nhất [65]% tổng số đóng góp của các tàu theo quy định 35 của Chương 6 của Phụ lục VI MARPOL trong bất kỳ năm dương lịch nào.

14 Việc tài trợ phần thưởng cho các tàu không nên bắt đầu cho đến năm dương lịch thứ hai sau khi Chương 6 của Phụ lục VI MARPOL có hiệu lực.

15 Ngân quỹ cần thiết cho phần thưởng của IMSF phải được Ủy ban xem xét trong vòng 5 năm sau khi Chương 6 của Phụ lục VI MARPOL có hiệu lực.

Tỷ lệ phần thưởng cho lượng khí thải CO₂ được ngăn chặn bằng cách sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện

16 Trong 5 năm đầu tiên thực hiện, tỷ lệ phần thưởng cho mỗi tấn khí thải CO₂ được ngăn chặn sẽ được Ủy ban xác định bằng cách sử dụng giá dầu diesel/gas trung bình toàn cầu trong giai đoạn 5 năm trước khi thông qua Chương 6 của Phụ lục VI MARPOL, được biểu thị bằng [xx]% của số tiền này theo quyết định của Ủy ban.

17 Tỷ lệ phần thưởng sẽ được xem xét lại trong vòng 5 năm kể từ khi Chương 6 của Phụ lục VI MARPOL có hiệu lực.

Kinh phí hỗ trợ hoạt động của Ủy ban Bền vững Hàng hải Quốc tế

18 Việc tài trợ hỗ trợ cho các mục đích nêu trong quy định 33.2.3 của Chương 6 của Phụ lục VI MARPOL phải do Ủy ban quyết định và với điều kiện là các quỹ IMSF được sử dụng cho các mục đích này, các dự án và chương trình giảm khí nhà kính được hỗ trợ bởi nguồn tài trợ này có thể được quản lý bởi các cơ quan khác của Liên hợp quốc.

Tài trợ cho các dự án và chương trình R&D

19 Việc tài trợ cho các dự án và chương trình R&D của IMSF và do IMSB quản lý nên như sau:

.1 đối với các dự án và chương trình chỉ được thực hiện bởi những người nhận tài trợ ở các nước phát triển, (những) người nhận tài trợ có thể được yêu cầu cung cấp một mức đồng tài trợ phù hợp theo thỏa thuận giữa IMSB và (những) người nhận tài trợ;

.2 đối với các dự án và chương trình được thực hiện một mình hoặc cùng nhau bởi những người nhận tài trợ ở các nước đang phát triển, sẽ không yêu cầu đồng tài trợ; Và

.3 đối với các dự án và chương trình được thực hiện chung bởi những người nhận tài trợ ở một hoặc nhiều quốc gia phát triển cộng với một hoặc nhiều quốc gia đang phát triển, sẽ không yêu cầu đồng tài trợ.

Ủy ban Bền vững Hàng hải Quốc tế (IMSB)

Quản lý IMSB

20 IMSB phải được thiết lập, quản lý và vận hành mà Tổ chức không phải trả chi phí, và một khi Quỹ Bền vững Hàng hải của IMO (IMSF) đi vào hoạt động, chi phí có thể được thu hồi từ IMSF.

Điều lệ IMSB

21 Hiến chương IMSB nên đặt ra, ngoài những điều khác, các mục tiêu chính của IMSB, các nguyên tắc quan trọng và các thông số vận hành bao gồm nhưng không ảnh hưởng đến các luật và quy định hiện hành của quốc gia.

22 Về hỗ trợ cho R&D, Hiến chương nên quy định việc xử lý quyền sở hữu trí tuệ, hợp tác với các sáng kiến R&D liên quan, thủ tục lựa chọn Ban Giám đốc IMSB, các điều khoản về xung đột lợi ích, tiêu chí và thủ tục để đủ điều kiện và xem xét các đề xuất R&D được đưa ra đến IMSB bao gồm các mức sẵn sàng về công nghệ (TRL); và các tiêu chí khác nếu thấy cần thiết.

Giám sát của IMSB bởi Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển

23 Ủy ban nên thiết lập các thỏa thuận, ngoài những điều khác, để phê duyệt ngân sách và chỉ tiêu hàng năm của IMSB, giám sát các chức năng quản lý của IMSB và công việc phù hợp với Hiến chương IMSB, và phê duyệt việc bổ nhiệm các quan chức cấp cao của IMSB.

24 Các trách nhiệm cụ thể của Ủy ban nên bao gồm, nhưng không giới hạn ở:

.1 cung cấp giám sát chung và tư vấn cho IMSB và Ban Giám đốc của IMSB về định hướng chiến lược và ngân sách hàng năm của IMSB;

.2 đảm bảo rằng IMSB thực hiện các nhiệm vụ và trách nhiệm của mình nhất quán với các mục tiêu đặt ra trong Điều lệ IMSB;

.3 phê duyệt tổng ngân sách hoạt động hàng năm cho IMSB sau khi xem xét các khuyến nghị và các thông tin liên quan khác do IMSB và Ban Giám đốc của IMSB cung cấp;

.4 thực hiện kiểm toán tài chính độc lập của IMSB liên quan đến việc quản lý và điều hành các quỹ và các khoản đầu tư liên quan để đảm bảo rằng IMSB đáp ứng đầy đủ các trách nhiệm được ủy thác của mình, bao gồm cả việc hạch toán các quỹ được chỉ cho các dự án và chương trình giảm khí nhà kính, các khoản trợ cấp và các khoản tài trợ khác được cung cấp bởi IMSB sử dụng quỹ IMSF; Và

.5 tư vấn dựa trên các khuyến nghị do IMSB đưa ra để sửa đổi và điều chỉnh chiến lược và ngân sách IMSB, khi thích hợp.

PHỤ LỤC 3

NGHỊ QUYẾT MEPC.XXX(XX)

(Được thông qua vào [cùng ngày thông qua dự thảo sửa đổi đối với việc Thành lập Ủy ban Bền vững Hàng hải Quốc tế và Quỹ bền vững hàng hải của IMO])

ĐÓNG GÓP VÀ KHEN THƯỞNG TỪ QUỸ BỀN VỮNG HÀNG HẢI IMO

ỦY BAN BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN,

NHẮC LẠI điều 38(a) của Công ước về Tổ chức Hàng hải Quốc tế liên quan đến chức năng của Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển (Ủy ban) được trao cho nó theo các công ước quốc tế về ngăn ngừa và kiểm soát ô nhiễm biển do tàu gây ra,

CŨNG NHẮC LẠI rằng nó đã thông qua, theo nghị quyết MEPC.XXX(XX), Sửa đổi phụ lục của Nghị định thư năm 1997 để sửa đổi Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, năm 1973, như được sửa đổi bởi Nghị định thư năm 1978 liên quan (IMO Quỹ bền vững hàng hải),

LƯU Ý rằng các sửa đổi nói trên đối với Phụ lục VI của MARPOL, bao gồm Chương 6 mới yêu cầu Tổ chức thành lập Quỹ Bền vững Hàng hải IMO (IMSF), có hiệu lực vào ngày [XXX],

CŨNG LƯU Ý rằng quy định 35.1 của Phụ lục VI MARPOL, như đã được sửa đổi, yêu cầu mỗi tàu đóng góp cho IMSF,

LƯU Ý THÊM rằng quy định 36.1 của Phụ lục VI MARPOL, như đã được sửa đổi, yêu cầu mỗi tàu sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện phải nhận được phần thưởng từ IMSF,

CÔNG NHẬN rằng những sửa đổi nói trên đối với Phụ lục VI MARPOL yêu cầu Tổ chức xác định một tỷ lệ và giá trị cố định cho khoản đóng góp,

XÁC NHẬN rằng khoản đóng góp cho IMSF sẽ chỉ được sử dụng để cung cấp kinh phí cần thiết cho các mục đích được chỉ định theo quy định 33.2 của Phụ lục VI MARPOL,

SAU KHI XEM XÉT, tại phiên họp [tám mươi-XXX], dự thảo Đóng góp và Phần thưởng từ Quỹ Bền vững Hàng hải của IMO,

1 THÔNG QUA Khoản đóng góp và phần thưởng từ Quỹ bền vững hàng hải của IMO, như được nêu trong phụ lục của nghị quyết hiện tại;

2 YÊU CẦU các Bên tham gia Phụ lục VI của MARPOL và các Chính phủ thành viên khác lưu ý đến sự đóng góp của chủ tàu, người khai thác tàu, người thuê tàu, cơ quan có thẩm quyền của Quốc gia có cảng và bất kỳ bên nào quan tâm khác.

PHỤ LỤC

ĐÓNG GÓP VÀ KHEN THƯỞNG TỪ QUỸ BỀN VỮNG HÀNG HẢI IMO

[Lưu ý: Điều này sẽ cần được điều chỉnh để phản ánh các hướng dẫn LCA sẽ được thông qua tại MEPC 80 bao gồm cả việc xử lý khí thải đầu nguồn. Tỷ lệ đóng góp được hiển thị và các ví dụ về nhiên liệu thay thế đủ điều kiện chỉ nhằm mục đích minh họa¹]

Đóng góp cho Quỹ bền vững hàng hải của IMO

1 Theo quy định 35.1 của Phụ lục VI MARPOL, khoản đóng góp vào Quỹ Bền vững Hàng hải của IMO cho mỗi tàu sẽ được tính như sau:

Tỷ lệ đóng góp: [US\$12,4766] trên mỗi tấn CO₂ do tàu thải ra

Đối với dầu nhiên liệu lỏng bao gồm Dầu Diesel/Dầu khí, Dầu nhiên liệu nhẹ (LFO) và Dầu nhiên liệu nặng (HFO):² tương đương [40 đô la Mỹ] mỗi tấn dầu nhiên liệu lỏng mà tàu tiêu thụ

Đối với LPG:³ tương đương [US\$37,80] trên một tấn LPG mà tàu tiêu thụ Đối với LNG: tương đương với [US\$34,31] trên một tấn LNG mà tàu tiêu thụ

Đối với metanol: tương đương [US\$17,16] trên một tấn metanol mà tàu tiêu thụ

Đối với Ethanol: tương đương với [US\$23,87] trên một tấn ethanol mà tàu tiêu thụ

Đối với Ammonia: tương đương với [US\$0,00] trên một tấn amoniac mà tàu tiêu thụ tàu

Đối với Hydro: tương đương [0,00 USD] mỗi tấn hydro mà tàu tiêu thụ

Đối với dầu diesel sinh học: tương đương [35,76 USD] mỗi tấn dầu diesel sinh học mà tàu tiêu thụ

Đối với HVO: tương đương [40 USD] mỗi tấn lượng HVO mà tàu tiêu thụ.

2 Trong trường hợp tàu được trang bị động cơ chính hoặc động cơ phụ sử dụng nhiên liệu kép, tàu phải cung cấp cho IMSF dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu cho cả hai loại nhiên liệu, như đã cung cấp cho Chính quyền hành chính theo quy định 27.3 của Phụ lục VI MARPOL.

3 Bất kể yêu cầu theo quy định 35.1 của Phụ lục VI MARPOL đối với một con tàu phải đóng góp cho IMSF, thực thể chịu trách nhiệm cuối cùng trong việc thanh toán chi phí dầu nhiên liệu cuối cùng phải chịu trách nhiệm đáp ứng chi phí đóng góp. Khi một con tàu đang hoạt động theo một điều khoản trong hợp đồng thuê tàu yêu cầu người thuê tàu trả tiền cho dầu nhiên liệu đã mua để tiêu thụ trên con tàu đó, thì chi phí đóng góp liên quan vào IMSF cho con tàu đó phải do người thuê tàu chịu trách nhiệm.

4 Để tránh tính trùng lặp lượng khí thải CO₂, cả trong các biện pháp được Tổ chức thông qua và các biện pháp khác của khu vực hoặc quốc gia, đóng góp bắt buộc của tàu vào cơ chế tài trợ được thiết lập cho vận tải biển quốc tế không được trùng lặp và lượng khí thải hoặc tiêu thụ nhiên liệu làm cơ sở khoản đóng góp như vậy chỉ được tính một lần.

¹ Các loại nhiên liệu và tính toán dựa trên tài liệu ISWG-GHG 11/2/3 (Áo và cộng sự) Bảng 2 - Hệ số phát thải mặc định của Tank to Wake.

² Với mục đích tính toán đóng góp cho IMSF, lượng khí thải CO₂ của tất cả các loại dầu nhiên liệu lỏng được coi là bằng với Dầu Diesel/Gas.

³ Lượng khí thải CO₂ của butan LPG được coi là tương đương với propan.

Phần thưởng từ Quỹ bền vững hàng hải IMO

5 Theo quy định 36.1 của Phụ lục VI MARPOL, phần thưởng từ Quỹ Bền vững Hàng hải của IMO cho mỗi tàu sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện⁴ sẽ được tính như sau:

Tỷ lệ Phần thưởng: [US\$XX] cho mỗi tấn khí thải CO₂ được ngăn chặn

Đối với Methanol: tương đương [US\$XX] mỗi tấn metanol mà tàu tiêu thụ, dựa trên tỷ lệ mật độ năng lượng theo khối lượng so với dầu diesel/dầu ga là 0,466;⁵

Đối với Ammonia: tương đương [US\$XX] mỗi tấn amoniac mà tàu tiêu thụ, dựa trên tỷ lệ mật độ năng lượng theo khối lượng so với dầu diesel/dầu khí 0,436;²

[Lưu ý: MEPC có thể bổ sung các loại nhiên liệu thay thế hợp lệ khác khi Hướng dẫn này được thông qua, miễn là hệ số chuyển đổi không quá [XX]% của dầu diesel/dầu khí].

⁴ Các nhiên liệu thay thế đủ điều kiện do Ủy ban quyết định.

⁵ Tỷ lệ mật độ năng lượng bắt nguồn từ dự thảo hướng dẫn LCA dự kiến sẽ được MEPC 80 thông qua.

PHỤ LỤC 4

NGHỊ QUYẾT MEPC.XXX(XX)

(Được thông qua vào [XXXX])

ĐIỀU LỆ THÀNH LẬP VÀ QUẢN TRỊ CỦA ỦY BAN BỀN VỮNG HÀNG HẢI QUỐC TẾ

ỦY BAN BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN,

NHẮC LẠI điều 38(a) của Công ước về Tổ chức Hàng hải Quốc tế liên quan đến chức năng của Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển (Ủy ban) được trao cho nó theo các công ước quốc tế về ngăn ngừa và kiểm soát ô nhiễm biển do tàu gây ra,

CŨNG NHẮC LẠI rằng nó đã thông qua, theo nghị quyết MEPC.XXX(XX), Sửa đổi phân phụ lục của Nghị định thư năm 1997 để sửa đổi Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, năm 1973, như được sửa đổi bởi Nghị định thư năm 1978 liên quan (các quy định về nghiên cứu và phát triển giảm phát thải khí nhà kính trong Phụ lục VI của MARPOL),

LƯU Ý rằng quy định 33.1 của Phụ lục VI MARPOL, như đã sửa đổi, yêu cầu Tổ chức thành lập Ủy ban Bền vững Hàng hải Quốc tế (IMSB), theo Điều lệ do Tổ chức thành lập, theo quy định 33.2 của Phụ lục VI MARPOL,

CÔNG NHẬN rằng những sửa đổi nói trên đối với Phụ lục VI của MARPOL yêu cầu thông qua các hướng dẫn liên quan để thực hiện thống nhất và hiệu quả các quy định và cung cấp đủ thời gian chuẩn bị cho Tổ chức và Chính quyền hành chính chuẩn bị,

SAU KHI XEM XÉT, tại phiên họp [8-XXX], dự thảo Điều lệ Quản lý của Ủy ban Bền vững Hàng hải Quốc tế theo Chương 6 của Phụ lục VI MARPOL,

1 THÔNG QUA Hiến chương về Quản lý của Ủy ban Bền vững Hàng hải Quốc tế (IMSB) theo Chương 6 của Phụ lục VI MARPOL như được nêu trong phụ lục của nghị quyết hiện tại;

2 ĐỒNG Ý tiếp tục xem xét Điều lệ này.

PHỤ LỤC

Điều lệ thành lập và quản trị của Ủy ban bền vững hàng hải quốc tế (IMSB)

Điều 1

Thành lập

- (1) Ủy ban Bền vững Hàng hải Quốc tế (IMSB) được Tổ chức thành lập theo quy định 34.2 của Phụ lục VI MARPOL, phù hợp với hướng dẫn được Tổ chức thông qua.
- (2) IMSB sẽ được thành lập, quản lý và vận hành miễn phí cho Tổ chức. Sau khi Quỹ bền vững hàng hải của IMO (IMSF) hoạt động, chi phí có thể được thu hồi từ IMSF. Các quỹ ban đầu cần thiết để thành lập IMSB cũng sẽ được hoàn trả từ IMSF.

Điều 2

Nhiệm vụ

- (1) Nhiệm vụ và mục đích của Ủy ban Bền vững Hàng hải Quốc tế (IMSB) là hỗ trợ:
 - (a) xây dựng năng lực và giảm thiểu tác động tiêu cực ở các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC, bao gồm triển khai các cơ sở sản xuất nhiên liệu hàng hải thay thế và cơ sở hạ tầng hầm dầu mới có thể cần thiết để đẩy nhanh quá trình chuyển đổi;
 - (b) tài trợ, ngoài những điều khác, cho Quỹ ủy thác GHG-TC của IMO và chương trình IMO CARES, để hỗ trợ các dự án giảm khí nhà kính hàng hải khác ở các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC; Và
 - (c) tài trợ cho các chương trình nghiên cứu và phát triển ứng dụng (R&D) nhiên liệu thay thế và công nghệ tiên tiến.
- (2) IMSB và các dự án và chương trình của IMSB sẽ được tài trợ bằng cách sử dụng quỹ do Quỹ Bền vững Hàng hải của IMO (IMSF) cung cấp và các nguồn tài trợ bổ sung khác bao gồm đồng tài trợ cho các chương trình và dự án cụ thể được thực hiện thông qua IMSB.
- (3) Các quỹ IMSF đã cung cấp được sử dụng cho các mục đích nêu trong quy định 33.2.3 của Chương 6 của Phụ lục VI MARPOL, các dự án và chương trình giảm khí nhà kính do IMSB hỗ trợ sử dụng quỹ IMSF có thể được quản lý bởi các cơ quan khác của Liên hợp quốc.

Điều 3

Mục tiêu của IMSB

- (1) Mục tiêu chính của IMSB là đáp ứng nhiệm vụ trên thông qua việc giải ngân các quỹ đóng góp cho IMSF để hỗ trợ các mục đích được xác định theo quy định 32.2.3 của Chương 6 của Phụ lục VI MARPOL và Điều 2 của Điều lệ này.
- (2) IMSB sẽ đạt được mục tiêu này một cách minh bạch, đáng tin cậy và đáng tin cậy, trong khi vẫn phù hợp với các mục tiêu của Chiến lược KNK của IMO.

Điều 4

Quản lý và Tổ chức của IMSB

- (1) IMSB sẽ bao gồm Hội đồng quản trị IMSB, Giám đốc điều hành, Giám đốc hành chính, Giám đốc tài chính, Tổng cố vấn và các nhân viên hành chính và chuyên môn khác để thực

hiện các chức năng và trách nhiệm quản lý cần thiết cho sự vận hành thành công của IMSB (xem hình 1 trong phụ lục 1 của tài liệu này).

(2) IMSF sẽ cung cấp các nguồn tài chính cần thiết để hỗ trợ công việc theo chương trình của IMSB, bao gồm các khoản tài trợ và hợp đồng cho các thực thể đủ điều kiện và các bên đủ điều kiện khác thực hiện các dự án và chương trình được IMSB ủy quyền. IMSF cũng sẽ cung cấp các nguồn tài chính cần thiết để hỗ trợ Ban thư ký IMSB bao gồm tiền lương, văn phòng và tất cả các chi phí liên quan khác.

(3) Hội đồng quản trị IMSB sẽ bao gồm [11] cá nhân, bao gồm cả Chủ tịch, là các chuyên gia phi chính phủ có nhiều kinh nghiệm và chuyên môn được công nhận trong một hoặc nhiều lĩnh vực sau: vận chuyển, cảng, dịch vụ thấp và không nhiên liệu và công nghệ carbon, chính sách môi trường, chính sách năng lượng và chuyên môn khác liên quan đến nhiệm vụ của IMSB.

(4) Hội đồng quản trị IMSB sẽ cân bằng về mặt địa lý (ví dụ: liên quan đến năm khu vực của Liên hợp quốc), và đại diện một cách công bằng cho các quốc gia đang phát triển và đang phát triển. Hội đồng quản trị IMSB sẽ cố gắng thực hiện mọi nỗ lực hợp lý để đảm bảo cân bằng giới tính trong tất cả các cuộc hẹn bao gồm cả Hội đồng quản trị IMSB.

(5) Nhiệm kỳ của Hội đồng quản trị ban đầu sẽ được so le, với bốn thành viên phục vụ nhiệm kỳ một năm, bốn thành viên phục vụ nhiệm kỳ hai năm và ba thành viên phục vụ nhiệm kỳ ba năm. Nhiệm kỳ tiêu chuẩn sau mỗi nhiệm kỳ ban đầu sẽ là ba năm và các Thành viên Hội đồng sẽ có thể phục vụ tối đa hai nhiệm kỳ. Để phục vụ nhiệm kỳ thứ hai, một Thành viên Hội đồng Quản trị phải được đề cử và lựa chọn lại thông qua cùng một quy trình mà một ứng cử viên mới sẽ phải đối mặt. Sử dụng quy trình này, mỗi năm, khoảng một phần ba số ghế của Hội đồng sẽ luân chuyển cho những người được đề cử mới, hoặc trong một số trường hợp, sẽ được giữ lại cho nhiệm kỳ thứ hai của Thành viên Hội đồng. Do đó, Hội đồng quản trị sẽ luôn có các thành viên có đủ kinh nghiệm cụ thể về IMSB.

(6) Chủ tịch ban đầu của Hội đồng sẽ được Tổng thư ký IMO lựa chọn từ danh sách các ứng cử viên do Ủy ban đề cử IMSB cung cấp. Sau đó, [10] Thành viên Ban đầu của IMSB còn lại sẽ được Chủ tịch lựa chọn từ danh sách các ứng cử viên do Ủy ban Đề cử IMSB nêu tên.

(7) Ủy ban Đề cử IMSB sẽ bao gồm [21] thành viên. Trong số [21] thành viên này, [10] sẽ là đại diện của Chính phủ, [8] sẽ đến từ ngành vận tải biển và [3] sẽ đến từ các học viện và tổ chức phi chính phủ về môi trường. Ủy ban Đề cử IMSB có thể sử dụng hỗ trợ chuyên nghiệp để đề cử các Thành viên Hội đồng tiềm năng phù hợp với đoạn 7 dưới đây. Sau khi Hội đồng quản trị IMSB đã được thành lập, các đề cử tiếp theo để đảm bảo tính liên tục của Hội đồng quản trị (phù hợp với thời hạn nêu trong đoạn 4) sẽ được Ủy ban đề cử IMSB thực hiện với sự chấp thuận của Hội đồng quản trị IMSB. Các cuộc phỏng vấn và đánh giá khác có thể được thực hiện khi Ủy ban Đề cử IMSB, Giám đốc Điều hành và Ban Giám đốc IMSB cho là phù hợp.

(8) Ủy ban Đề cử IMSB sẽ đảm bảo rằng các ứng cử viên cho Ban Giám đốc IMSB là các chuyên gia phi chính phủ có kinh nghiệm, ngoài những lĩnh vực khác, trong: vận chuyển, vận chuyển, cảng, nhiên liệu và công nghệ các-bon thấp và không các-bon, chính sách môi trường, chính sách năng lượng và kiến thức chuyên môn khác liên quan đến nhiệm vụ của IMSB. Các tiêu chí và hướng dẫn cụ thể về chuyên môn, kinh nghiệm được nêu tại phụ lục 2 của tài liệu này.

(9) Hội đồng quản trị IMSB sẽ chịu trách nhiệm đưa ra các quyết định cấp cao liên quan đến chiến lược và quản lý của IMSB. Những trách nhiệm này sẽ bao gồm: phát triển các nhu cầu cụ thể để thực hiện các mục tiêu của IMSF, cung cấp hướng dẫn cho Giám đốc Điều hành, và xác định, định nghĩa và hoàn thiện liên tục các ưu tiên nghiên cứu cụ thể phù hợp với nhiệm vụ của IMSB.

(10) Hội đồng quản trị IMSB sẽ có thẩm quyền thiết lập các quy trình và thủ tục riêng để xem xét và đánh giá các đề xuất trên cơ sở cá nhân và/hoặc nhóm, và sẽ có tiếng nói cuối cùng về việc phê duyệt các khoản tài trợ và hợp đồng đã được khuyến nghị để nó bởi nhân viên IMSB.

(11) Hội đồng quản trị IMSB có thể, nếu phù hợp, đề xuất tăng hoặc giảm nguồn tài trợ cho IMSB nếu Hội đồng quản trị IMSB kết luận rằng mức tài trợ hiện tại được phép điều chỉnh.

(12) Chủ tịch Hội đồng sẽ luân chuyển [2-4] năm một lần. Nhiệm kỳ ban đầu của Chủ tịch nhậm chức phải là [X] năm.

(13) Trách nhiệm của Chủ tịch Hội đồng quản trị bao gồm triệu tập và chủ trì các cuộc họp của Hội đồng quản trị IMSB và hỗ trợ Giám đốc điều hành trong việc liên lạc với Tổ chức và các bên khác khi thích hợp.

(14) Đối với việc thành lập IMSB lần đầu, Hội đồng quản trị IMSB sẽ chọn một Giám đốc điều hành IMSB và Giám đốc tài chính từ danh sách các ứng cử viên do Ủy ban đề cử IMSB cung cấp. Sau một quá trình phỏng vấn nghiêm ngặt, Hội đồng quản trị sẽ chọn ra người có năng lực nhất cho các vị trí tương ứng. Các Giám đốc Điều hành và Giám đốc Tài chính tiếp theo của IMSB sẽ do Hội đồng Quản trị IMSB lựa chọn.

(15) Trách nhiệm của Giám đốc Điều hành IMSB sẽ bao gồm quản lý và chỉ đạo chung của IMSB. Giám đốc điều hành IMSB và Chủ tịch Hội đồng quản trị chịu trách nhiệm trình bày ngân sách hoạt động hàng năm cho MEPC và báo cáo về công việc và tiến độ của IMSB cho MEPC và các cơ quan khác, khi thích hợp.

(16) Giám đốc Tài chính (CFO) của IMSB sẽ giám sát ngân sách hoạt động của IMSB, và quản lý tài chính của các hợp đồng và khoản trợ cấp theo chương trình, và tất cả các nghĩa vụ ủy thác liên quan phù hợp với ngân sách được phê duyệt bởi Ban Giám đốc IMSB và MEPC. Giám đốc tài chính sẽ báo cáo với Giám đốc điều hành IMSB và sẽ thường xuyên liên lạc với Tổ chức về việc quản lý IMSF, đóng góp cho IMSF và các khía cạnh khác của IMSF, khi IMSB thấy phù hợp.

(17) Giám đốc Điều hành IMSB sẽ thuê một Giám đốc Hành chính để điều hành và giám sát các mục tiêu của IMSB và đưa ra lời khuyên cho Giám đốc Điều hành và Hội đồng Quản trị IMSB. Giám đốc hành chính sẽ báo cáo với Giám đốc điều hành.

(18) Giám đốc điều hành IMSB, với sự chấp thuận của Hội đồng quản trị IMSB, sẽ xem xét các ứng viên đủ điều kiện và lựa chọn cho vị trí Tổng Cố vấn. Tổng Cố vấn sẽ cung cấp tư vấn pháp lý cho Giám đốc Điều hành, Giám đốc Hành chính và Ban Giám đốc IMSB. Ngoài ra, Tổng Cố vấn sẽ chịu trách nhiệm và có quyền giám sát tất cả các vấn đề có thể phát sinh xung đột lợi ích. Trong bối cảnh này, Tổng Cố vấn sẽ xem xét và có quyền truy cập vào tất cả các báo cáo hành chính và quản lý của Tổ chức liên quan đến IMSB, giải thưởng tài trợ, thủ tục tuyển dụng, quyết định tuyển dụng, đề cử và bổ nhiệm vào Ban Giám đốc IMSB và các lĩnh vực khác của IMSB như cần thiết để đảm bảo rằng không có xung đột lợi ích. Bất kỳ xung đột lợi ích nào được xác định sẽ được Tổng Cố vấn báo cáo cho Ban Giám đốc IMSB một cách kịp thời.

(19) Chủ tịch Hội đồng quản trị IMSB, Giám đốc điều hành IMSB, Giám đốc hành chính và Giám đốc tài chính, khi thích hợp, sẽ trình bày các báo cáo thường xuyên về việc quản lý và tình trạng của các chương trình giảm khí nhà kính và các vấn đề liên quan cho MEPC.

(20) Giám đốc điều hành IMSB [với sự chấp thuận của Hội đồng quản trị IMSB] sẽ có quyền thuê nhân viên hành chính và chuyên nghiệp khi cần thiết để đảm bảo IMSB vận hành trôi chảy và hiệu quả. Giám đốc Điều hành IMSB cũng có quyền ủy quyền các quyền quản lý cụ thể khi họ thấy cần thiết.

Điều 5

Điều khoản xung đột lợi ích

(1) Việc lựa chọn Hội đồng quản trị IMSB, Giám đốc điều hành IMSB, Giám đốc tài chính, Giám đốc hành chính và Tổng cố vấn (sau đây gọi là Viên chức IMSB) phải tuân theo các điều khoản xung đột lợi ích nghiêm ngặt để đảm bảo rằng quản lý, chỉ đạo và ra quyết định trong IMSB được thực hiện theo cách không có xung đột lợi ích chính trị và thương mại hoặc biểu hiện của những xung đột đó. Điều quan trọng là những người được đề cử làm Viên chức IMSB không có xung đột lợi ích đáng chú ý, cả về thương mại và chính trị. Do đó, bất kỳ người được đề cử nào cũng phải được xem xét theo các tiêu chí cụ thể được xác định trong phụ lục 2 của tài liệu này và phải được xem xét và chấp thuận của Tổng cố vấn IMSB.

(2) Các Cán bộ IMSB và việc thực hiện trách nhiệm của họ phải tuân theo một tập hợp quy định về xung đột lợi ích được nêu trong phụ lục 2 của tài liệu này.

Điều 6

Mua lại và quản lý tài nguyên

(1) Theo quy định 33.2.3 của Phụ lục VI MARPOL, Quỹ Bền vững Hàng hải của IMO (IMSF) sẽ cung cấp hỗ trợ tài chính cho việc quản lý, quản lý và vận hành IMSB. IMSB cũng có thể chấp nhận và sử dụng các khoản đóng góp tài chính được cung cấp cho IMSB trên cơ sở tự nguyện của Chính phủ, các tổ chức và các thực thể khác.

(2) Phù hợp với ngân sách được phê duyệt bởi Hội đồng quản trị IMSB và MEPC, Giám đốc điều hành IMSB sẽ có thẩm quyền phê duyệt các hợp đồng, mua hàng và các hành động khác cần thiết cho hoạt động hiệu quả của IMSB. Các hợp đồng và trợ cấp liên quan đến các hoạt động cụ thể cần có sự chấp thuận của Ban Giám đốc IMSB và phải tuân theo các quy định được nêu rõ trong Điều 7.

Điều 7

Quản lý tài trợ và hợp đồng

(1) IMSB sẽ thiết lập và triển khai một hệ thống, trong đó các ứng viên đủ điều kiện có thể nộp đề xuất cho các hoạt động bao gồm các dự án giảm khí nhà kính theo yêu cầu của IMSB thông qua "Yêu cầu đề xuất" (RFP), mời chào các đề xuất hợp đồng, hoặc thông qua các cơ chế khác mà Giám đốc điều hành IMSB cho là phù hợp. IMSB cũng sẽ phát triển một quy trình và tiêu chí để xem xét các đề xuất tự nguyện phù hợp với Điều 3 của tài liệu này.

(2) Các ứng viên đủ điều kiện có thể bao gồm bất kỳ tổ chức hoặc tổ chức Chính phủ, công cộng, tư nhân hoặc phi lợi nhuận nào có kinh nghiệm và chuyên môn cần thiết để thực hiện công việc và các điều khoản được yêu cầu trong một khoản trợ cấp hoặc hợp đồng nhất định do IMSB hỗ trợ.

(3) Cán bộ chuyên môn của IMSB sẽ xem xét các đề xuất dựa trên giá trị, tính khả thi, chi phí đề xuất và tiềm năng khoa học và kỹ thuật của chúng. Việc xem xét các đề xuất này có thể được thực hiện bởi các cơ quan khác của Liên hợp quốc.

(4) Khi xem xét các đề xuất, nhân viên của IMSB (hoặc, với sự đồng ý của IMSB, nhân viên của các cơ quan khác) có thể sử dụng các biện pháp đánh giá ngang hàng phù hợp và thuê chuyên gia tư vấn bên ngoài có chuyên môn phù hợp để xác định giá trị và tính khả thi của các đề xuất và để đánh giá tiến độ thực hiện trong trường hợp các hoạt động hiện có.

(5) Những đề xuất được coi là có giá trị nhất sẽ được đề xuất với Ban Giám đốc IMSB để xem xét lần cuối và quyết định xem có phê duyệt hoạt động hay không, thời gian của hoạt động và mức tài trợ cụ thể sẽ được phê duyệt. Các quyết định liên quan đến các khoản tài trợ và hợp đồng do Hội đồng quản trị IMSB đưa ra sẽ yêu cầu sự ủng hộ khẳng định của đa số Thành viên Hội đồng quản trị IMSB đủ điều kiện và tham gia khi bỏ phiếu cho một kiến nghị nhất định. Nếu một hoặc nhiều Thành viên Hội đồng IMSB nhất định được xác định là có xung đột lợi ích tiềm ẩn đối với một đề xuất cụ thể, thì (những) Thành viên Hội đồng IMSB đó sẽ không được biểu quyết hoặc tham gia vào cuộc thảo luận của Hội đồng về đề xuất cụ thể đang được xem xét.

(6) IMSB và Hội đồng quản trị của IMSB sẽ xem xét, ngoài những điều khác, các tiêu chí sau trong quá trình đánh giá và đánh giá các đề xuất dự án nghiên cứu và phát triển cụ thể:

(a) khả năng đáp ứng các mục tiêu carbon thấp và không carbon được xác định tại Điều 3 của Điều lệ này;

(b) tiềm năng tăng nguồn cung và tính sẵn có của nhiên liệu ít và không có carbon cho vận tải biển quốc tế tại các cảng của các nước đang phát triển và quá trình khử cacbon của vận tải biển quốc tế;

(c) tiềm năng tăng mức độ sẵn sàng về công nghệ (TRL) của các công nghệ ít carbon và không carbon phù hợp cho ứng dụng hàng hải;

(d) mật độ năng lượng, tính khả thi và tiềm năng áp dụng trong các loại tàu biển và ngành nghề cụ thể, bao gồm nhu cầu về không gian và năng lượng của các chuyến đi xuyên đại dương;

(e) các cân nhắc về an toàn kiểm tra các rủi ro đối với thuyền viên của tàu, nhân viên trên bờ và các rủi ro liên quan đối với công chúng nói chung;

(f) tiềm năng được sử dụng cùng với cơ sở hạ tầng hiện có;

(g) tác động đến cạnh tranh và duy trì một sân chơi bình đẳng, đặc biệt là việc tránh các khoản trợ cấp trực tiếp cho chủ tàu, nhà máy đóng tàu, nhà sản xuất năng lượng hoặc các bên khác có thể gây bóp méo thị trường; Và

(h) các tiêu chí đề xuất dự án cụ thể theo quy định của IMSB.

(7) Hợp đồng và các khoản thanh toán khác (ví dụ: tiền lương, văn phòng và các chi phí khác) chủ yếu liên quan đến quản lý nội bộ và trách nhiệm hành chính của IMSB có thể được Giám đốc điều hành IMSB phê duyệt. Giám đốc Điều hành IMSB cũng có thể ủy quyền phê duyệt như vậy cho Giám đốc Tài chính.

Điều 8

Quản lý tài trợ và hợp đồng cho các dự án R&D

(1) Tất cả các khoản tài trợ phát triển và hợp đồng cho các dự án nghiên cứu và phát triển phải được bên nhận tài trợ chấp nhận các điều khoản cụ thể do IMSB thiết lập, bao gồm, nhưng không giới hạn ở:

(a) Chính sách sở hữu trí tuệ đối với tất cả các khoản tài trợ và hợp đồng sẽ như sau: Tất cả các khoản tài trợ và hợp đồng nghiên cứu và phát triển sẽ không ảnh hưởng đến luật pháp và quy định hiện hành của quốc gia tùy thuộc vào sự chấp nhận của bên nhận các điều khoản cụ thể liên quan đến quyền sở hữu trí tuệ liên quan đến các phát minh phát sinh từ khoản trợ cấp hoặc hợp đồng. Các điều khoản này, sẽ được IMSB xác định trong quá trình thảo luận với người được cấp phép hoặc nhà thầu trong từng trường hợp, sẽ được thiết kế để tiếp tục hai mục đích quan trọng không kém:

(i) khuyến khích sự tham gia rộng rãi vào công việc do IMSB tài trợ và chỉ đạo bằng cách tạo cơ hội cho những người được cấp tài trợ có được quyền sở hữu trí tuệ đối với kết quả của công việc do IMSB tài trợ; Và

(ii) để đảm bảo rằng tài sản trí tuệ liên quan đến khám phá và kiến thức được tạo ra bởi công việc do IMSB tài trợ có sẵn để kết hợp với phát minh và sản phẩm phái sinh được tạo ra bởi các bên không phải là người được cấp tài trợ thực hiện công việc dẫn đến khám phá và kiến thức đó.

(b) Các mục tiêu được chỉ định trong 7a sẽ được IMSB đáp ứng thông qua các điều kiện cấp có thể bao gồm, ngoài những điều khác, yêu cầu rằng tất cả các bằng sáng chế tiện ích và đơn đăng ký bằng sáng chế tiện ích yêu cầu các phát minh được thực hiện theo một khoản trợ cấp hoặc hợp đồng của IMSB sẽ được cấp phép cho bất kỳ ai trong thế giới theo các điều khoản Công bằng, Hợp lý và Không Phân biệt đối xử (FRAND), để những phát minh đó có thể được cộng đồng quốc tế chấp nhận rộng rãi;

(c) Người được tài trợ hoặc nhà thầu phải cung cấp thông tin cập nhật thường xuyên về tiến độ thực chất đã đạt được và việc sử dụng các quỹ được cung cấp cho đến nay;

(d) Người được tài trợ hoặc nhà thầu sẽ trả lại số tiền chưa sử dụng (nếu còn lại) khi hoàn thành dự án được đề xuất cho IMSB, sau đó IMSB sẽ gửi lại số tiền còn lại đó vào IMSF; Và

(e) IMSB sẽ được phép chấm dứt một dự án công việc nhất định và tài trợ cho dự án đó nếu theo đánh giá của Ban Giám đốc IMSB, người nhận đã không thực hiện thỏa đáng công việc được quy định một cách kịp thời hoặc không giải thích hoặc quản lý đúng đắn quỹ IMSB. IMSB sẽ có thẩm quyền duy nhất để chấm dứt tài trợ cho một dự án công việc nhất định.

(2) IMSB nên chuẩn bị một tài liệu "thỏa thuận tài trợ mẫu" cung cấp khuôn khổ cho các đối tác dự án (người nhận tài trợ) trong việc quản lý IPR. Tài liệu này nên bao gồm:

(a) khuyến nghị chính sách cho các đối tác dự án (người được cấp) về xác định, khai thác, bảo vệ và phổ biến IP;

(b) "Quy tắc Thực hành" bao gồm hướng dẫn thực hiện; Và

(c) một phụ lục chi tiết về các trường hợp ví dụ, các quy tắc cụ thể, hậu quả của việc không tuân thủ, v.v.

(3) IMSB nên bố trí một cán bộ chuyên nghiệp (viên chức IP) chịu trách nhiệm hỗ trợ các đối tác dự án (người được cấp) trong việc thiết lập các thỏa thuận về IPR và giám sát việc thực hiện các khuyến nghị.

(4) "Thỏa thuận viện trợ mẫu" phải bao gồm, ngoài những vấn đề khác, các vấn đề sau:

- (a) các đối tác dự án (người được cấp) chỉ định một đầu mối liên hệ chịu trách nhiệm quản lý quyền sở hữu trí tuệ, người sẽ liên lạc với cán bộ sở hữu trí tuệ trong suốt dự án để đảm bảo rằng quyền sở hữu trí tuệ được phổ biến một cách thích hợp;
- (b) làm rõ và xác định các chủ đề liên quan đến IP bao gồm: xác định trước IP thuộc sở hữu của người được cấp (IP nền); quyền sở hữu kết quả (Foreground IP) và sự bảo vệ của nó; và quyền truy cập và bất kỳ khoản phí giấy phép nào đối với IP nền và nền trước;
- (c) các thỏa thuận liên quan đến bất kỳ thỏa thuận không tiết lộ (NDA) nào có thể bao gồm một khoảng thời gian sau khi hoàn thành dự án để bảo vệ bất kỳ IP hiện có nào hoặc bất kỳ IP nào được tạo ra trước khi có quyết định phổ biến IP hoặc nộp đơn sáng chế; Và
- (d) các thỏa thuận liên quan đến bất kỳ việc lưu giữ IP nền nào được tạo hoặc phát triển trước ngày ký thỏa thuận và quyền truy cập vào IP nền [và mức độ, nếu có, điều này có thể được coi là tài trợ đối sánh].
- (5) IMSB nên phát triển một chính sách để thúc đẩy việc phổ biến dễ dàng các kết quả từ tất cả các dự án R&D, bao gồm cả việc xuất bản các phát hiện trong cơ sở dữ liệu truy cập mở và thiết lập một kho lưu trữ có thể truy cập được cho tất cả các Quốc gia Thành viên và các bên liên quan khác có liên quan. Kho lưu trữ phải chứa cả thông tin miền công cộng hiện có và báo cáo dự án IMSB.
- (6) IMSB nên thiết lập cơ sở dữ liệu về IP, bao gồm bằng sáng chế và tình trạng giấy phép, từ các dự án IMSB [và, nếu có thể, các công nghệ trước đây liên quan đến các dự án IMSB tiềm năng]. Sở hữu trí tuệ nên được đưa vào cơ sở dữ liệu, bất kể bằng sáng chế đã hoặc sẽ được áp dụng hay chưa.
- (7) Để hỗ trợ chia sẻ kiến thức giữa tất cả các Quốc gia Thành viên, IMSB nên thúc đẩy và hỗ trợ các đơn xin tài trợ bao gồm sự hợp tác với các tổ chức từ nhiều Quốc gia Thành viên, bao gồm cả những tổ chức ở các khu vực khác nhau và ở cả các quốc gia phát triển và đang phát triển.

Điều 9

phối hợp

- (1) Xem xét Điều 3, IMSB sẽ hoạt động như thực tế, để phối hợp các hoạt động của mình với các tổ chức khác đang thực hiện các nỗ lực liên quan.

Điều 10

Giám sát và Giám sát bởi MEPC

- (1) IMSB phải chịu sự giám sát của MEPC theo quy định 34.3 của Phụ lục VI MARPOL.
- (2) Trách nhiệm giám sát của MEPC sẽ bao gồm:
- (a) cung cấp giám sát chung và tư vấn cho IMSB và Ban Giám đốc của IMSB về định hướng chiến lược và ngân sách của IMSB;
- (b) đảm bảo rằng IMSB thực hiện các nhiệm vụ và trách nhiệm của mình phù hợp với các mục tiêu và nhiệm vụ được quy định trong Điều lệ này;
- (c) tư vấn về các khuyến nghị của IMSB để sửa đổi và điều chỉnh chiến lược và ngân sách IMSB khi thích hợp;

(d) xem xét và phê duyệt ngân sách hoạt động hàng năm của IMSB sau khi xem xét các khuyến nghị và các báo cáo cũng như thông tin liên quan khác do IMSB và Hội đồng quản trị của IMSB cung cấp. Trong trường hợp MEPC không phê duyệt ngân sách hoạt động hàng năm được đề xuất, IMSB sẽ chuẩn bị ngân sách sửa đổi trong vòng 45 ngày kể từ ngày có quyết định ban đầu; Và

(e) xem xét, và, nếu cần thiết, thực hiện kiểm toán tài chính độc lập của IMSB để đảm bảo rằng IMSB đáp ứng đầy đủ các nhiệm vụ được ủy thác của mình, bao gồm cả việc hạch toán các quỹ được sử dụng cho các chương trình phát triển cụ thể, các khoản tài trợ, hợp đồng và các khoản tài trợ khác do IMSB cung cấp bằng cách sử dụng quỹ IMSF.

(3) IMSB sẽ cung cấp các báo cáo thường xuyên cho MEPC về tiến độ của các chương trình IMSB, các vấn đề khác và các cập nhật phù hợp.

(4) Phù hợp với quy định 34 của Phụ lục VI MARPOL, MEPC sẽ xem xét và phê duyệt ngân sách hàng năm của IMSB. Các quyết định về tài trợ cho các dự án R&D riêng lẻ sẽ do IMSB và Ban Giám đốc của IMSB chịu trách nhiệm.

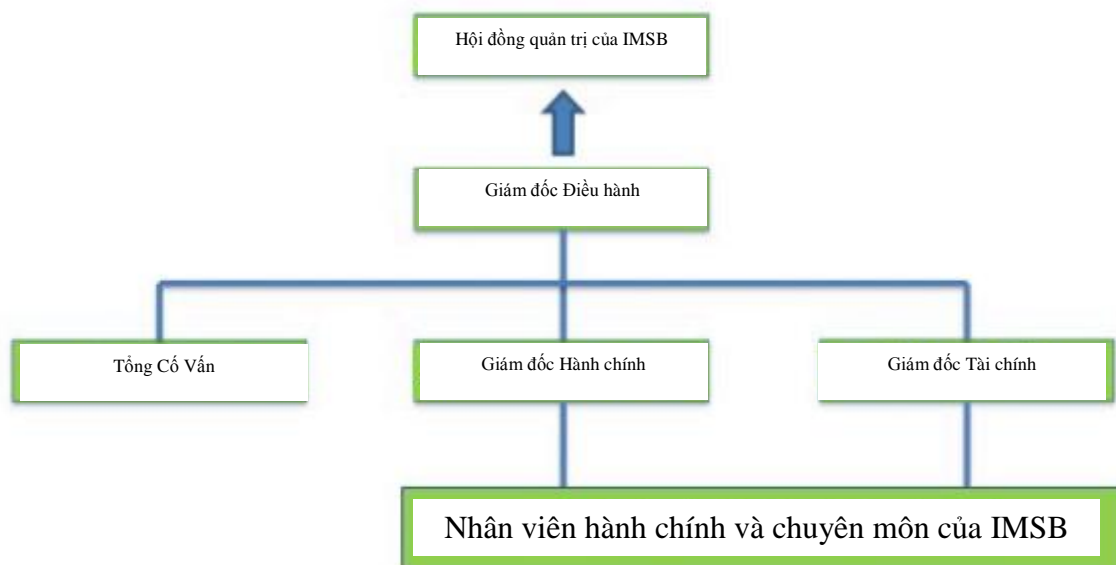
Điều 11

Giải tán

(1) Theo quy định 38.1 của Phụ lục VI MARPOL, bắt đầu từ ngày chương 6 của Phụ lục VI MARPOL có hiệu lực, Tổ chức sẽ xem xét tình trạng của chương 6 của Phụ lục VI MARPOL và sửa đổi các điều khoản liên quan nếu cần.

(2) Theo quy định 38.2 của Phụ lục VI MARPOL, sau khi hoàn thành chương trình làm việc của IMSB và với sự chấp thuận của Tổ chức, IMSB sẽ ngừng hoạt động. Theo quyết định đó, chương 6 của Phụ lục VI MARPOL và các yêu cầu của nó sẽ bị hủy bỏ, trừ khi các Bên của Phụ lục VI MARPOL có quyết định khác.

Phụ lục 1



Hình 1 Quản lý và Tổ chức của IMDB

Phụ lục 2

Tiêu chí kiểm tra và điều khoản về xung đột lợi ích đối với cán bộ IMSB

[sẽ được phát triển ở giai đoạn sau]