TỔ CHỨC
HÀNG HẢI
QUỐC TẾ

E

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 2

ISWG-GHG 14/2/10
Ngày 3 tháng 2 năm 2023
CHỈ CÓ TIẾNG ANH
Phát hành công khai trước phiên họp:
☒

TIẾP TỤC XEM XÉT VÀ HOÀN THIỆN VIỆC XÂY DỰNG DỰ THẢO CHIẾN LƯỢC SỬA ĐỔI CỦA IMO VỀ GIẢM PHÁT THẢI KNK TỪ TÀU BIỂN

Dự thảo chiến lược sửa đổi của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển

Gửi bởi Angola, Argentina, Bahrain, Bangladesh, Brazil, Trung Quốc, Ecuador, Vương triều Hashemite tại Jordan, Ấn Độ, Ả-rập Xê-út, Nam Phi và Các Tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất

TÓM TẮT

Tóm tắt:	Tài liệu này cung cấp thông tin và đề xuất về việc hoàn thiện việc xây dựng dự thảo Chiến lược sửa đổi của IMO năm 2023 về giảm phát thải KNK từ tàu biển.
Định hướng chiến lược, nếu có:	3
Kết quả đầu ra:	3.2
Hành động cần thực hiện:	Đoạn 52
Tài liệu liên quan:	Nghị quyết MEPC.304(72); MEPC 75/7/2; MEPC 77/1; MEPC 78/17; ISWG-GHG 13/3/5; MEPC 79/WP.5, MEPC 79/WP.10 và MEPC 79/15

Giới thiệu

1 Năm 2018, Tổ chức đã thông qua *Chiến lược Ban đầu của IMO về giảm phát thải khí nhà kính từ tàu biển* ('Chiến lược Ban đầu của IMO') (nghị quyết MEPC.304(72)). Chiến lược Ban đầu của IMO chỉ ra rằng Chiến lược sửa đổi sẽ được thông qua vào Mùa xuân năm 2023 phù hợp với *Lộ trình xây dựng Chiến lược toàn diện của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển* (Lộ trình).

MARPOL AT 50
OUR COMMITMENT GOES ON

2 Sau khi xem xét trong MEPC 77, Ủy ban đã đồng ý bắt đầu sửa đổi Chiến lược Ban đầu với các điều khoản tham chiếu sau:

> "Có tính đến tiến độ mà Tổ chức đã đạt được kể từ khi thông qua Chiến lược KNK Ban đầu, ′các giai đoạn chính′ để thông qua Chiến lược KNK Sửa đổi của IMO, như được nêu trong phần 6.2 của Chiến lược KNK Ban đầu, dữ liệu liên quan và phù hợp với với mốc thời gian được mô tả trong Chương trình hành động tiếp theo của Chiến lược ban đầu của IMO về Giảm phát thải KNK từ tàu biển đến năm 2023, tiến hành sửa đổi Chiến lược KNK ban đầu với dự thảo cuối cùng Chiến lược KNK sửa đổi của IMO sẽ được MEPC 80 xem xét (mùa xuân năm 2023), nhằm mục đích thông qua."

3 MEPC 79 lưu ý cuộc thảo luận tại ISWG-GHG 13 về việc xây dựng thêm dự thảo Chiến lược KNK sửa đổi của IMO trên cơ sở phụ lục 2 của tài liệu MEPC 79/WP.5 và lưu ý rằng Nhóm công tác được thành lập tại phiên họp này đã đồng ý rằng văn bản của dự thảo Chiến lược KNK sửa đổi của IMO như được nêu trong phụ lục 1 của tài liệu MEPC 79/WP.10 thể hiện nhận xét của Chủ tọa về tình trạng của các cuộc thảo luận, không được Nhóm xem xét và sẽ được Nhóm xem xét thêm tại phiên họp tiếp theo.

4 Ủy ban cũng đã phê duyệt Điều khoản tham chiếu cho ISWG-GHG 14 để tiếp tục xem xét và hoàn thiện việc xây dựng dự thảo Chiến lược sửa đổi của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển.

Thảo luận bao gồm các đề xuất

5 Vì Chiến lược về cơ bản liên quan đến định hướng và hành động chung được đặt ra cho IMO để đạt được mục tiêu mong muốn về giảm phát thải từ vận tải biển quốc tế trong tương lai, nên văn bản của Chiến lược sửa đổi cần được giữ ngắn gọn, rõ ràng, đi thẳng vào vấn đề và không nên dư thừa. Do đó, nên thực hiện ít sửa đổi nhất đối với Chiến lược ban đầu, chỉ với những thay đổi rất cần thiết.

Nội dung hoặc cấu trúc của Chiến lược

6 Các bên đồng ủng hộ cho rằng Chiến lược ban đầu là một khuôn khổ rất hữu ích cho Tổ chức cho đến nay để thúc đẩy hành động giảm phát thải KNK từ tàu biển. Cũng có thể lưu ý các quan điểm đồng nhất, tại ISWG-GHG 13 cũng như tại MEPC 79, rằng Chiến lược sửa đổi nên duy trì cấu trúc mục lục tương tự như trong Chiến lược ban đầu với chỉ những điều chỉnh nhỏ khi cần thiết, và đưa vào hai phụ lục, như được trình bày trong phụ mục.

Giới thiệu

7 Cần phải thừa nhận rằng Chiến lược sửa đổi, về mặt khái niệm, là sự tiếp nối của Chiến lược ban đầu. Chiến lược sửa đổi cũng duy trì đà phát triển và thể hiện sự tiếp tục công việc của IMO với tư cách là cơ quan quốc tế thích hợp, cụ thể là giải quyết vấn đề phát thải khí nhà kính (KNK) từ vận tải biển quốc tế.

8 Sau khi lưu ý việc sử dụng các thuật ngữ như "Chiến lược sửa đổi lần thứ hai" hoặc "Chiến lược sửa đổi tiếp theo", các bên đồng ủng hộ cho rằng tiêu đề của Chiến lược nên được giữ linh hoạt hơn và dễ áp dụng hơn cũng như đánh giá trong tương lai bằng cách đưa vào năm tham chiếu của việc áp dụng. Dựa trên việc áp dụng một hệ thống dự kiến đánh giá 5 năm một lần, do đó, nên sử dụng thuật ngữ "Chiến lược sửa đổi năm 2023" khi MEPC 80 thông qua và thuật ngữ "Chiến lược sửa đổi năm 2028" khi nó sẽ được thông qua, dựa trên đánh giá trong tương lai, bởi MEPC 87 hoặc MEPC 88.

9 Ngoài thông tin được trình bày trong phần "Giới thiệu" của Chiến lược ban đầu, phần này của Chiến lược sửa đổi cần được cập nhật để bao gồm tiến độ đạt được kể từ khi thông qua Chiến lược ban đầu tại MEPC 72 (tháng 4 năm 2018) cho đến khi thông qua Chiến lược sửa đổi tại MEPC 80 (tháng 7 năm 2023). Do đó, công việc cập nhật như vậy để giải quyết vấn đề phát thải KNK từ tàu biển do Tổ chức thực hiện nên được tóm tắt trong phụ lục 1.

10 Trước đây trong bối cảnh Chiến lược ban đầu, Chương trình nghị sự năm 2030 của Liên hợp quốc về Phát triển Bền vững đã được đề cập đến. Cũng sẽ phù hợp nếu đưa vào Mục tiêu 13 "thực hiện hành động khẩn cấp để chống biến đổi khí hậu và các tác động của biến đổi khí hậu" phù hợp với Chiến lược và các mục tiêu của Chiến lược.

Phát thải và các kịch bản phát thải

11 Các nghiên cứu và phân tích KNK trong tương lai của IMO kết hợp với dữ liệu có sẵn từ Cơ sở dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển của IMO trong Hệ thống thu thập dữ liệu (DCS) sẽ giúp giảm bớt sự không chắc chắn liên quan đến các ước tính và kịch bản phát thải này. Do đó, cần phản ánh các ước tính và kịch bản phát thải từ Nghiên cứu KNK lần thứ ba và lần thứ tư của IMO, đồng thời lưu ý rằng cường độ carbon đã được cải thiện từ năm 2012 đến năm 2018 đối với toàn bộ ngành vận tải biển quốc tế, cũng như đối với hầu hết các loại tàu. Tuy nhiên, kể từ khi DCS có hiệu lực vào tháng 3 năm 2018 theo nghị quyết MEPC.278(70), dữ liệu hiện có phát sinh từ việc sử dụng Tỷ lệ hiệu quả hàng năm (AER) và Chỉ số khai thác hiệu quả năng lượng (EEOI), các chỉ số khai

thác này không đủ mạnh để đưa vào Chiến lược sửa đổi. Vì vậy, đoạn 1.6cis trong phụ lục 1 của tài liệu MEPC 79/WP.10 không nên được đưa vào dự thảo Chiến lược sửa đổi.

Mục tiêu của Chiến lược sửa đổi năm 2023

12 Vì hiện tại trong Chiến lược ban đầu, các bên đồng ủng hộ cho rằng "Các mục tiêu" đã thiết lập một loạt các mục tiêu cho sự đóng góp của IMO vào các nỗ lực toàn cầu nhằm chống lại biến đổi khí hậu bằng cách giải quyết lượng phát thải KNK từ vận tải biển quốc tế và do đó, nó nên được duy trì cho Chiến lược sửa đổi. Nhấn mạnh rằng cần có mục tiêu rõ ràng trong việc xác định các hành động và biện pháp thích hợp để giúp đạt được các mục tiêu trên, bao gồm giám sát lượng phát thải KNK từ vận tải biển quốc tế, cung cấp hỗ trợ xây dựng năng lực và khuyến khích thúc đẩy nghiên cứu và phát triển (R&D).

Tầm nhìn và mức độ tham vọng

13 Lưu ý rằng đã có các cuộc thảo luận và đàm phán sâu rộng diễn ra trước khi thông qua Chiến lược ban đầu, cụ thể là để xây dựng và hoàn thiện tuyên bố Tầm nhìn và Mức độ Tham vọng. Kết quả là đã đạt được thỏa thuận và Chiến lược ban đầu đã được thông qua vào tháng 4 năm 2018 theo nghị quyết MEPC.304(72).

14 Đối với tuyên bố Tầm nhìn, các bên đồng ủng hộ tin rằng tuyên bố Tầm nhìn, như hiện tại trong Chiến lược ban đầu, là ngắn gọn và đơn giản để Tổ chức có thể truyền đạt rõ ràng Tầm nhìn của mình. Vì vậy, nó nên được duy trì cho Chiến lược sửa đổi.

15 Ngoài ra, việc sửa đổi Chiến lược ban đầu phải phù hợp với các nguyên tắc và cơ chế hỗ trợ của UNFCCC và Hiệp định Paris của nó, có tính đến việc bất kỳ cập nhật nào đối với Tầm nhìn và Mức độ tham vọng đều phải cung cấp phân tích khả thi cụ thể và đánh giá tác động, bao gồm nhưng không giới hạn các nội dung sau:

.1 lộ trình công nghệ tiềm năng để đạt được tầm nhìn và mức độ tham vọng được đề xuất;

.2 nhu cầu và tình trạng sẵn có của nhiên liệu thay thế/công nghệ năng lượng mới trong khu vực và trên toàn cầu theo các mức độ tham vọng cụ thể;

.3 chi phí để đạt được các mức độ tham vọng cụ thể và các tác động tiêu cực đối với ngành vận tải biển và các Quốc gia, đặc biệt là các Quốc gia đang phát triển, bao gồm SIDS và LDC; và

.4 giải quyết các vấn đề liên quan cần tránh và giảm thiểu, đặc biệt chú ý đến các tác động tiêu cực đối với các Quốc gia đang phát triển, bao gồm cả SIDS và LDC.

16 Cần phải tiếp tục ghi nhớ rằng vận tải biển rất quan trọng đối với thương mại quốc tế và nền kinh tế toàn cầu vì nó vận chuyển hơn 80% giao dịch thương mại thế giới, đóng vai trò then chốt trong nền kinh tế và chuỗi cung ứng toàn cầu. Thật khó để đề xuất sự liên kết trực tiếp giữa các mục tiêu vận tải biển quốc tế với các mục tiêu về nhiệt độ của Hiệp định Paris, vì ngành hàng hải chịu trách nhiệm cho ít hơn 3% lượng phát thải toàn cầu trong khi lại cần thiết cho việc vận chuyển 80% giao dịch thương mại toàn cầu. Cách tiếp cận như vậy có thể có nhiều tác động tiêu cực đối với thương mại toàn cầu.

17 Sự cân bằng giữa tăng trưởng kinh tế-xã hội và tính bền vững môi trường cũng cần được xem xét trong quá trình xây dựng Tầm nhìn và Mức độ tham vọng, vì đối với nhiều quốc gia, ngoài tính hợp pháp của mục tiêu đó, tính bền vững môi trường sẽ không thể đạt được nếu không kết nối với tăng trưởng kinh tế-xã hội. Do đó, Tổ chức nên thực hiện các bước thận trọng và dần dần để đạt được quá trình khử carbon từ vận tải biển nhằm tránh sự gián đoạn tiềm ẩn đối với hoạt động vận tải biển và thương mại, đồng thời hỗ trợ tăng trưởng kinh tế và thịnh vượng của các quốc gia trên toàn cầu. Như UNCTAD[1] đã nhấn mạnh, chi phí cao hơn ban đầu sẽ do ngành chịu, trước khi chuyển sang người tiêu dùng cuối. Ở các nước giàu, những chi phí này có thể tương đối dễ chịu, chỉ chiếm một phần nhỏ trong tổng chi phí vận tải biển. Tuy nhiên, các nước đang phát triển ở xa thị trường của họ và phụ thuộc nhiều vào thương mại quốc tế, bao gồm cả SIDS và LDC, có thể thấy chi phí vận tải biển vốn đã cao một cách bất hợp lý của họ tăng lên, làm trầm trọng thêm cuộc khủng hoảng chi phí sinh hoạt ngoài áp lực lạm phát hiện tại phát sinh từ đại dịch, căng thẳng địa chính trị và mất mùa do biến đổi khí hậu. IMO nên tránh kịch bản trong đó các nỗ lực chống biến đổi khí hậu dẫn đến gia tăng nghèo đói ở các nước đang phát triển, điều này sẽ mâu thuẫn với các mục tiêu của Chương trình nghị sự năm 2030 về Phát triển Bền vững nhằm chấm dứt nghèo đói.

[1] Aly Shaw và Christiaan De Beukelaer, Bài báo số 93 [Bản tin Tạo thuận lợi cho Thương mại và Vận tải của UNCTAD số 96 - Quý 3 năm 2022, https://unctad.org/news/why-should-we-talk-about-just-and-equitable-transition-shipping

18 Việc sửa đổi Chiến lược ban đầu nên chủ yếu dựa trên nguyên tắc hướng dẫn của chiến lược là đưa ra các quyết định "dựa trên bằng chứng", có nghĩa là việc đưa ra quyết định phải dựa trên bằng chứng khoa học chắc chắn, thay vì chỉ dựa trên thiện chí. Do đó, đề xuất duy trì Tầm nhìn hiện tại như trong Chiến lược ban đầu có tính đến việc sửa đổi Chiến lược trong tương lai tạo cơ hội cải tiến hơn nữa được hỗ trợ bởi kinh nghiệm thu được, dữ liệu khoa học và cách tiếp cận ba bước (tức là thu thập dữ liệu, phân tích dữ liệu và ra quyết định) vì Chiến lược sẽ được xem xét đánh giá 5 năm một lần để theo dõi tiến trình đạt được Tầm nhìn và, nếu cần, có thể thực hiện các điều chỉnh cho phù hợp.

19 Trong bối cảnh toàn cầu, IMO cũng cần tiếp tục tăng cường hợp tác với các cơ quan khác của LHQ và giữa LHQ với các cơ quan quốc gia và quốc tế khác để đẩy nhanh hành động về khí hậu và làm cho nó hiệu quả hơn.

20 Có những danh sách đề xuất khác về các mức độ tham vọng bổ sung như:

.1 Sáng kiến về Chương trình Hành lang Xanh của IMO được xác định là một hành động tự nguyện. Nó không nên là một phần của Chiến lược hoặc các mức độ tham vọng, kể cả khi có những lo ngại về tính tương thích của nó với cơ chế thương mại đa phương;

.2 Thực hiện các nghiên cứu chuyên sâu đối với Carbon đen. Người ta tin rằng còn quá sớm để đưa nó vào Chiến lược, vì các cuộc thảo luận cũng đã bị hoãn lại. Do đó, nó không nên được đưa vào;

.3 Sự liên quan của các cộng đồng bản địa để tham gia vào tất cả các khía cạnh của quá trình chuyển đổi xanh của ngành vận tải biển. Các cộng đồng dễ bị tổn thương trong các Quốc gia sẽ cần được quan tâm ở cấp Quốc gia. Việc bao gồm một hoặc một vài cộng đồng sẽ mâu thuẫn với tính bao quát, đồng thời sẽ tạo ra sự nhầm lẫn với cấp Quốc gia, cấp được IMO thông qua. Các bên đồng ủng hộ tin rằng các Quốc gia Thành viên có thể đề cập đến các cộng đồng và lĩnh vực cụ thể (tức là các lĩnh vực kinh tế liên quan đến thương mại) trong thông tin mà họ cung cấp cho các đánh giá tác động toàn diện, theo quyết định của MEPC79; và

.4 Thuật ngữ "chuyển đổi công bằng" (hoặc "chuyển đổi hợp lý") vẫn chưa được hiểu và định nghĩa theo cách không mâu thuẫn

với khuôn khổ biến đổi khí hậu toàn cầu, đồng thời phù hợp với lĩnh vực hàng hải/vận tải biển và không phải là một định nghĩa toàn cầu. Do nhu cầu khám phá và định nghĩa các thuật ngữ như vậy, chúng sẽ phù hợp hơn cho các hướng dẫn hơn là các Mức độ tham vọng của Chiến lược.

Nguyên tắc hướng dẫn

21 Liên quan đến việc sử dụng thuật ngữ "Nguyên tắc quản trị", nên giữ lại thuật ngữ "Nguyên tắc hướng dẫn" để hướng dẫn Chiến lược, đây là các dạng quy tắc và tiêu chí chính cần được xem xét khi xây dựng chiến lược chứ không phải là Quản trị, liên quan đến việc thiết lập các quy trình giúp thực hiện các nguyên tắc hướng dẫn, nên thuật ngữ "Nguyên tắc quản trị" trong Chiến lược là không phù hợp.

22 Liên quan đến Nguyên tắc Hướng dẫn, *Kế hoạch Chiến lược cho Tổ chức cho giai đoạn 6 năm 2018 đến 2023* như được nêu trong Nghị quyết Đại hội đồng A.1149(32) được nêu trong đoạn 18, do những tiến bộ công nghệ mang lại cơ hội cũng như thách thức, nên việc giới thiệu chúng cần được xem xét cẩn thận để phù hợp với khuôn khổ pháp lý của Tổ chức. Điều này liên quan đến việc cân bằng các lợi ích thu được từ các công nghệ mới và tiên tiến với các mối lo ngại về an toàn và an ninh, tác động đến môi trường và tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại quốc tế, các chi phí tiềm ẩn đối với ngành, chi phí tiềm ẩn đối với các Quốc gia Thành viên đối với cơ sở hạ tầng cảng và nạp nhiên liệu, và cuối cùng là tác động đến nhân viên, cả trên tàu và trên bờ.

23 Xem xét kinh nghiệm thu được từ việc triển khai và tuân thủ Giới hạn Lưu huỳnh Toàn cầu năm 2020 của IMO đã đưa ra những thách thức bổ sung như khả năng tương thích giữa các loại nhiên liệu hiện có khác nhau có ý nghĩa quan trọng đối với sự an toàn của tàu cũng như hoạt động thương mại của tàu. Ngành vận tải biển cũng sẽ phải đối mặt với những thách thức như vậy do sự ra đời của nhiên liệu thay thế và công nghệ mới trong suốt quá trình khử carbon. Có ý kiến cho rằng một nguyên tắc bổ sung cũng nên được đưa vào Chiến lược sửa đổi về nhu cầu tiếp cận rộng rãi để điều chỉnh sự an toàn của tàu với các công nghệ mới và nhiên liệu thay thế để hỗ trợ đạt được các mục tiêu khử carbon của IMO. Ngoài ra, các bên đồng ủng hộ đề xuất rằng các tác động đối với thương mại cần được xem xét cẩn thận liên quan đến khả năng giảm thương mại quốc tế do tính không khả thi của các cảng nâng cấp trong một khoảng thời gian ngắn.

24 Cần lưu ý rằng đề xuất nêu trên liên quan đến an toàn của tàu với công nghệ mới và nhiên liệu thay thế thuộc thẩm quyền của Ủy ban An toàn Hàng hải. Tuy nhiên, cần có sự phối hợp chặt chẽ và hiệu quả giữa các Ủy ban để đảm bảo hài hòa và thực hiện Chiến lược.

Các biện pháp với các mốc thời gian khả thi và tác động của chúng đối với các Quốc gia

25 Các bên đồng ủng hộ cho rằng:

.1 các mốc thời gian phải nhất quán với Kế hoạch làm việc về xây dựng các biện pháp trung và dài hạn cũng như Tầm nhìn và Mức độ tham vọng trong Chiến lược sửa đổi. Các mốc thời gian này cũng nên được sửa đổi trong quá trình đánh giá định kỳ Chiến lược khi thích hợp khi có thêm thông tin; và

.2 các biện pháp ngắn hạn đã được thông qua theo nghị quyết MEPC.328(76) bao gồm cả việc thúc đẩy EEDI Giai đoạn 3 cũng nên được đưa vào.

26 Một trong những đoạn 4.1 được đề xuất dưới dạng danh sách những gì có thể có trong nhóm đã được đề cập đến. Các bên đồng ủng hộ tin rằng các cuộc thảo luận về nhóm biện pháp vẫn chưa kết thúc và do đó còn quá sớm để được xem xét trong Chiến lược. Ngoài ra, các bên đồng ủng hộ hiểu rằng việc tham gia vào phân tích so sánh dựa trên một bộ tiêu chí xác định sẽ tạo cơ sở cho các quyết định sáng suốt hơn, điều này cần được giải quyết trong một khuôn khổ/nghị quyết riêng.

27 Ngoài ra, khi xem xét đánh giá năm 2026 về các biện pháp ngắn hạn đã được phê duyệt, việc đề cập đến giả định về sự thất bại (tức là "không được chứng minh thỏa đáng") hoặc không hiệu quả trong Chiến lược là quá sớm. Do đó, việc xem xét như vậy không nên là một phần của Chiến lược sửa đổi.

28 Ngoài ra, đề xuất trong đoạn 4.3, liên quan đến việc cho phép xem xét và thông qua các biện pháp bổ sung tại kỳ đánh giá Chiến lược Sửa đổi 5 năm một lần hoặc sớm hơn. Các bên đồng ủng hộ cho rằng kỳ đánh giá Chiến lược Sửa đổi 5 năm một lần là đủ. Các sắp xếp làm việc tại IMO tạo cơ hội và tạo điều kiện thuận lợi cho việc xem xét và thảo luận trong một kế hoạch có cấu trúc kịp thời. Việc sử dụng những từ như "không làm ảnh hưởng" có vẻ không phù hợp trong Chiến lược. Do đó, việc sửa đổi nên nằm trong quá trình xem xét định kỳ Chiến lược.

29 Người ta cũng đề cập rằng các biện pháp trung và dài hạn nên tính đến các hướng dẫn Đánh giá Vòng đời (LCA) do Tổ chức xây dựng, mà không làm tăng lượng phát thải trong chuỗi giá trị năng lượng được sử dụng trên tàu và để ngăn chặn lượng phát thải chuyển dịch sang các lĩnh vực khác. Tất cả các nỗ lực hiện đang được tiến hành trong nhóm thư tín về vòng đời của nhiên liệu nhằm mục đích đăng ký Nhãn Vòng đời của Nhiên liệu (FLL) trong Phiếu Giao nhận Nhiên liệu (BDN), thiết lập các giới hạn phát thải thông qua Tiêu chuẩn Nhiên liệu (FS) và trợ cấp cho việc sử dụng CII sẽ dẫn đến cơ chế xếp hạng. Do đó, các yêu cầu về vòng đời cần chờ các cuộc thảo luận của nhóm thư tín để đánh giá vòng đời của nhiên liệu mà báo cáo cuối cùng sẽ được đệ trình lên MEPC 80 để xem xét.

30 Liên quan đến các biện pháp ngắn hạn, trung hạn và dài hạn, các bên đồng ủng hộ tin rằng các biện pháp sau đây nên được chuyển từ các biện pháp ngắn hạn và được xem xét theo các biện pháp trung và dài hạn, như sau:

> ".1 khuyến khích các hoạt động và phát triển cảng trên toàn cầu để tạo điều kiện giảm phát thải KNK từ vận tải biển, bao gồm cung cấp nguồn điện cho tàu và bờ biển/trên bờ từ các nguồn tái tạo, cơ sở hạ tầng để hỗ trợ cung cấp nhiên liệu carbon thấp và không carbon thay thế, và tối ưu hóa hơn nữa chuỗi logistic và quá trình lập kế hoạch; và
>
> .2 hỗ trợ các hoạt động nghiên cứu và phát triển trên toàn thế giới để giải quyết vấn đề động cơ đẩy trên biển, nhiên liệu carbon thấp và không carbon thay thế cũng như các công nghệ đổi mới để nâng cao hơn nữa hiệu quả năng lượng của tàu và khả năng tiếp cận những công nghệ do IMO tài trợ."

31 Các sửa đổi Công ước MARPOL đã được đề cập đến. Các bên đồng ủng hộ cho rằng tất cả các sửa đổi Công ước MARPOL đã được phản ánh trong phụ lục 1 "tổng quan về công việc IMO đã thực hiện để giải quyết vấn đề phát thải KNK từ tàu biển "của dự thảo Chiến lược sửa đổi"". Do đó, nó không nên được đưa vào phần này.

32 Cần lưu ý rằng các biện pháp trung và dài hạn ứng cử được đề xuất kết hợp dưới một tiêu đề. Các bên đồng ủng hộ có quan điểm rằng chúng nên được tách ra. Danh sách đề xuất các biện pháp ứng cử theo từng biện pháp trung và dài hạn đã được sắp xếp lại như được trình bày trong phụ lục của tài liệu này.

33 Cũng cần lưu ý rằng sáng kiến về Chương trình Hành lang Xanh của IMO đã được đề xuất đưa vào các biện pháp trung và dài hạn. Các bên đồng ủng hộ cho rằng các Hành động dựa trên Tuyến đường (RA) hoặc ″Hành lang Vận tải biển Xanh″ đang được phát triển không hoàn toàn mang tính "quốc gia" (nghĩa là đơn phương) vì chúng áp dụng cho các tuyến thương mại. Trước mối lo ngại rõ ràng về sự phù hợp của chúng với chế độ thương mại đa phương, việc đưa chúng vào Chiến lược có thể làm giảm độ tin cậy và hiệu quả của các quy định đa phương của IMO, đồng thời nhấn mạnh rằng Tổ chức không nên khuyến khích hoặc hợp pháp hóa loại biện pháp này, mà nên hỗ trợ một cách tiếp cận đa phương, đồng thời lưu ý rằng việc bao gồm các dẫn chiếu đến ″hành lang biển xanh″ hoặc ″hành động dựa trên tuyến đường″ không được ủng hộ trong các nghị quyết sửa đổi MEPC.323(74) và MEPC.327(75). Do đó, nó không nên được đưa vào các biện pháp trung hạn ứng cử cũng như các biện pháp dài hạn.

34 Kế hoạch làm việc đã được phê duyệt tại MEPC 76 đã được đề cập đến. Các bên đồng ủng hộ tin rằng Kế hoạch làm việc không nên được đề cập hoặc là một phần của Chiến lược, vì nó được đề xuất như một khuôn khổ hoạt động.

35 Ở giai đoạn này, không nên đưa vào đề xuất bao gồm dẫn chiếu đến thuật ngữ như "chuyển đổi hợp lý" vì những lý do tương tự đã giải thích trong các đoạn trước.

36 Các Quốc gia Thành viên đều thấy rõ rằng việc đánh giá tác động đối với các Quốc gia, cụ thể là các quốc gia đang phát triển, bao gồm cả SIDS và LDC, có vai trò kép trong việc giải quyết các tác động đó: khi xem xét các biện pháp ứng cử, để hướng dẫn việc hình thành các biện pháp đó nhằm tránh/giảm thiểu tác động tác động tiêu cực đến các Quốc gia; và sau khi áp dụng các biện pháp, cho phép điều chỉnh các biện pháp hoặc khoản bồi thường trong quá trình theo dõi.

37 Liên quan đến cụm từ "kết hợp", được đề xuất như một từ định tính của "tác động đối với các Quốc gia" trong đoạn 3.2.3 của dự thảo Chiến lược sửa đổi, bên đồng ủng hộ có thể đồng ý với thực tế rằng việc đánh giá tác động toàn diện sẽ được thực hiện liên quan đến "sự kết hợp" có thể có của các biện pháp, trong một nhóm các biện pháp. Điều đó đã được quy định trong *Quy trình sửa đổi để đánh giá tác động đối với các Quốc gia của các biện pháp ứng cử* (MEPC.1/Circ.885/Rev.1). Các bên đồng ủng hộ tin rằng việc giới thiệu từ "kết hợp" sẽ dẫn đến một cách diễn đạt không rõ ràng ("tác động kết hợp") có thể tạo ra mức độ nhầm lẫn cao, do đó nên tránh và không nên giới thiệu.

Các rào cản và biện pháp hỗ trợ; xây dựng năng lực và hợp tác kỹ thuật; R&D

38 Đề xuất theo đoạn 5.1bis của dự thảo Chiến lược sửa đổi nên bao gồm tất cả các nước đang phát triển, cụ thể là SIDS và LDC. Do đó, các bên đồng ủng hộ đề xuất bổ sung tính bao quát của sự tham gia và ưu tiên trong việc sử dụng các nguồn lực trong đoạn 5.1 mà không cần phải có đoạn 5.1bis.

39 Đề xuất theo đoạn 5.4cis của dự thảo Chiến lược sửa đổi dường như không liên quan vì phần này chủ yếu là giải quyết các rào cản và các biện pháp hỗ trợ cùng với xây dựng năng lực và hợp tác kỹ thuật và R&D. Vì vậy, nó không nên được đưa vào.

40 Đề xuất theo đoạn 5.4quat của dự thảo Chiến lược sửa đổi sử dụng một số thuật ngữ như "công bằng và bình đẳng" và "không quốc gia nào bị bỏ lại phía sau". Các bên đồng ủng hộ cho rằng các điều khoản và phạm vi của nó cần phải được thiết lập trước khi được đề cập trong Chiến lược và nó cũng chỉ nên dành riêng cho ngành.

Hành động tiếp theo

41 Giống như bất kỳ Chiến lược thành công và hiệu quả nào, cần có hành động tiếp theo để biến Chiến lược thành hành động với các giai đoạn chính chi tiết và rõ ràng trong một kế hoạch có cấu trúc kịp thời minh họa các bước cần thực hiện tại mỗi phiên họp MEPC từ khi thông qua cho đến lần sửa đổi tiếp theo (đánh giá 5 năm một lần).

42 Liên quan đến các cột mốc quan trọng được đề xuất trong tài liệu ISWG-GHG 13/3/1(Áo và cộng sự), bảng dự thảo theo đoạn 6.2 của dự thảo Chiến lược sửa đổi được ủng hộ, cũng bao gồm hầu hết các cột mốc quan trọng được đề xuất, chẳng hạn như:

.1 xây dựng và xem xét các biện pháp trung hạn và đánh giá tác động liên quan của nó;

.2 xem xét và công bố Nghiên cứu KNK lần thứ năm của IMO; và

.3 rà soát các biện pháp ngắn hạn đã được phê duyệt.

43 Các bên đồng ủng hộ tin rằng các tác động đối với các Quốc gia (để điều chỉnh các biện pháp) nên là một phần của quá trình theo dõi. Dường như không có sự bất đồng giữa các Quốc gia Thành viên về cách tiếp cận này.

44 Các bên đồng ủng hộ cũng đề xuất đưa vào cam kết giải quyết các tác động tiêu cực đối với các Quốc gia, thông qua một cơ chế/khuôn khổ được xây dựng riêng, nhưng gắn liền với Chiến lược (chẳng hạn như MEPC.1/Circ.885/Rev.1).

Rà soát định kỳ Chiến lược

45 Trong quá trình hoạch định chiến lược, Chiến lược dài hạn cần được rà soát định kỳ 5 năm một lần để giúp đạt được và cân bằng với các mục đích/mục tiêu trung và dài hạn của chiến lược. Nó cũng sẽ cung cấp sự linh hoạt để thực hiện các điều chỉnh cần thiết dựa trên các biến số khác nhau như tiến bộ công nghệ, ngân sách, nguồn lực và tiến độ thực hiện. Ngoài ra, nó sẽ hỗ trợ Tổ chức trong việc quản lý và lập kế hoạch phù hợp với nguồn nhân lực và ngân sách phù hợp. Do đó, IMO sẽ đảm bảo rằng Chiến lược sửa đổi sẽ phù hợp với kế hoạch và đánh giá 5 năm được thực hiện theo cách tương tự bởi hầu hết các Chính phủ của các Quốc gia Thành viên IMO. Do đó, đề xuất duy trì đánh giá 5 năm như nó đã được thực hiện thành công trong Chiến lược ban đầu.

46 Hơn nữa, các bên đồng ủng hộ tin rằng đoạn 7.1 của dự thảo Chiến lược sửa đổi, liên quan đến năm thông qua, có thể không bắt buộc phải là một phần của Chiến lược vì nó được thông qua bằng nghị quyết MEPC cũng nêu rõ ngày thông qua. Theo gợi ý rằng tiêu đề của Chiến lược sửa đổi sẽ bao gồm năm thông qua. Do đó, đoạn 7.1 có thể bị xóa.

Các phụ lục

47 Đoạn 31 của phụ lục 1 cần được cập nhật để bao gồm hai nghị quyết được MEPC 79 thông qua:

.1 nghị quyết MEPC.366(79) về *Đề nghị các Quốc gia Thành viên khuyến khích sự hợp tác tự nguyện giữa cảng và ngành vận tải biển để góp phần giảm phát thải KNK từ tàu biển*; Và

.2 nghị quyết MEPC.367(79) về *Khuyến khích các Quốc gia Thành viên xây dựng và đệ trình các Kế hoạch Hành động Quốc gia (NAP) tự nguyện để giải quyết vấn đề phát thải KNK từ tàu biển.*

48 Phần 5 của dự thảo Chiến lược sửa đổi trong đoạn 5.5 của phụ lục 2 đã được đề cập đến. Do đó, đề xuất bổ sung một phụ lục 2 mới để bao gồm tổng quan về các sáng kiến liên quan của IMO hỗ trợ giảm phát thải KNK từ tàu biển.

Dự thảo Nghị quyết thông qua Chiến lược sửa đổi

49 COP 21 và COP 26 đã được đề cập đến trong đoạn mở đầu của dự thảo nghị quyết. Các bên đồng ủng hộ cho rằng không cần phải có những đề cập như vậy trong dự thảo nghị quyết vì nó đã được nêu trong phần "bối cảnh" bao gồm các văn kiện hiện có liên quan đến luật biển, bao gồm UNCLOS, và biến đổi khí hậu, bao gồm UNFCCC và các văn kiện pháp lý liên quan, bao gồm Hiệp định Paris. Ngoài ra, một đề cập đến UNFCCC và Hiệp định Paris của nó có thể được thêm vào đoạn mở đầu trước đó.

50 Đoạn mở đầu bắt đầu bằng "XEM XÉT Chương trình hợp tác kỹ thuật tích hợp của IMO […] về việc thực hiện Chiến lược ban đầu của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển", không rõ ràng về mức độ phù hợp của nó với Chiến lược giảm thiểu mà dường như không phù hợp. Vì vậy, không nên đưa vào dự thảo nghị quyết.

51 Liên quan đến đoạn 3 có hiệu lực của dự thảo nghị quyết, các bên đồng ủng hộ cho rằng dự thảo nghị quyết nên bao gồm một đoạn có hiệu lực để tiếp tục xem xét Chiến lược sửa đổi năm 2023, nhằm thông qua Chiến lược sửa đổi của IMO năm 2028 về giảm phát thải KNK từ tàu biển vào năm 2028.

Hành động được yêu cầu của Nhóm Công tác

52 Nhóm được đề nghị lưu ý thông tin được cung cấp, xem xét các đề xuất trong đoạn 5 đến 51, coi dự thảo phụ lục là tài liệu cơ bản để thảo luận thêm về việc sửa đổi Chiến lược và có hành động phù hợp.

***

PHỤ LỤC

NGHỊ QUYẾT MEPC.[XXX][(80)]

Thông qua ngày [7 tháng 7 năm 2023]

CHIẾN LƯỢC CỦA IMO [SỬA ĐỔI NĂM 2023] ~~[BAN ĐẦU]~~ VỀ GIẢM THIỂU PHÁT THẢI KNK TỪ TÀU BIỂN ~~(ISWG-GHG 13/3/1 - Áo và cộng sự) (ISWG-GHG 13/3/5 - Brazil và cộng sự)~~

ỦY BAN BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN

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

THỪA NHẬN rằng công việc giải quyết vấn đề phát thải khí nhà kính (KNK) từ tàu biển đã được Tổ chức thực hiện liên tục kể từ năm 1997, cụ thể, thông qua việc áp dụng các biện pháp hiệu quả năng lượng vận hành và kỹ thuật bắt buộc toàn cầu đối với tàu theo Phụ lục VI của Công ước MARPOL,

CŨNG THỪA NHẬN [các] quyết định của [các] phiên họp thứ ba mươi [và thứ ba mươi hai] của Đại Hội đồng vào tháng 12 năm 2017 [và tháng 12 năm 2021] đã thông qua cho Tổ chức một định hướng chiến lược mang tên "Ứng phó với Biến đổi Khí hậu",

[NHẮC LẠI việc thông qua Chiến lược ban đầu của IMO về giảm phát thải khí nhà kính từ tàu biển, theo nghị quyết MEPC.304(72),]

[CŨNG] NHẮC LẠI Chương trình nghị sự năm 2030 của Liên hợp quốc về Phát triển Bền vững [,~~cụ thể~~ bao gồm Mục tiêu 13, thực hiện hành động khẩn cấp để chống biến đổi khí hậu và các tác động của biến đổi khí hậu cũng như Công ước khung của Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu (UNFCCC) và Hiệp định Paris của nó] (~~ISWG-GHG 13/3/5 - Brazil và cộng sự~~)

~~[NHẮC LẠI Hiệp định Paris được thông qua tại Hội nghị về biến đổi khí hậu của Liên hợp quốc (COP 21), trong đó xác định mục tiêu rõ ràng là "giữ mức tăng nhiệt độ trung bình toàn cầu ở mức dưới 2°C so với mức thời kỳ tiền công nghiệp và theo đuổi các nỗ lực nhằm hạn chế mức tăng nhiệt độ ở mức 1.5°C so với mức thời kỳ tiền công nghiệp như đã được công nhận trong Hiệp ước Khí hậu Glasgow tại COP 26];~~

~~[XEM XÉT rằng biến đổi khí hậu đã gây ra sự gián đoạn trên diện rộng ở mọi khu vực trên thế giới chỉ với 1.1 độ °C (2 độ °F) ấm lên];~~

[NHẮC LẠI thỏa thuận tại MEPC 72 nhằm tiếp tục xem xét *Chiến lược ban đầu của IMO về Giảm phát thải KNK từ tàu biển*, nhằm thông qua Chiến lược sửa đổi của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển vào năm 2023];

~~[NHẮC LẠI THÊM Nghị quyết A.998(25) của Đại hội đồng IMO về nhu cầu phát triển xây dựng năng lực để xây dựng và thực hiện các văn kiện mới và sửa đổi đối với các văn kiện hiện có];~~

~~[XEM XÉT Chương trình Hợp tác Kỹ thuật Tích hợp của IMO như Quỹ Tín thác GHG TC; để thúc đẩy xây dựng năng lực trong lĩnh vực hàng hải và các nguyên tắc hướng dẫn được ghi trong nghị quyết A.1127(30) của Đại hội đồng IMO, và đặc biệt lưu ý rằng Quỹ Tín thác GHG TC cho phép các phái đoàn (đặc biệt là từ SIDS và LDC) tham dự các cuộc họp của IMO về thực hiện *Chiến lược ban đầu của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển*]; (**ISWG-GHG 13/3/1 - Áo và cộng sự**)~~

1 THÔNG QUA *Chiến lược [Sửa đổi năm 2023] ~~[Ban đầu]~~ của IMO về Giảm phát thải KNK từ tàu biển* (sau đây gọi là Chiến lược [Sửa đổi] [~~Ban đầu~~]) như được nêu trong phụ lục của nghị quyết hiện tại; **~~(ISWG-GHG 13/3/1 - Áo và cộng sự)~~** **~~(ISWG-GHG 13/3/5 - Brazil và cộng sự)~~**

2 ĐỀ NGHỊ Tổng thư ký của Tổ chức đưa ra các điều khoản đầy đủ trong Chương trình Hợp tác Kỹ thuật Tích hợp (ITCP) [và bất kỳ phương tiện hỗ trợ nào khác] [~~để hỗ trợ~~] các hành động tiếp theo [có liên quan] của Chiến lược [Sửa đổi năm 2023] [~~Ban đầu~~] có thể được Ủy ban quyết định thêm và được thực hiện bởi các nước đang phát triển, đặc biệt là các quốc gia kém phát triển nhất (LDC) và các quốc đảo nhỏ đang phát triển (SIDS); **~~(ISWG-GHG 13/3/1 - Áo và cộng sự)~~**

~~3 ĐỒNG Ý tiếp tục xem xét Chiến lược [Sửa đổi] [Ban đầu], nhằm thông qua Chiến lược sửa đổi của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển năm 2023. **(ISWG-GHG 13/3/1 - Áo và cộng sự)** **(ISWG-GHG 13/3/5 - Brazil và cộng sự)**~~

~~[3 ĐỒNG Ý tiếp tục xem xét Chiến lược sửa đổi.] **(ISWG-GHG 13/3/1 - Áo và cộng sự)**~~

[3 ĐỒNG Ý tiếp tục xem xét Chiến lược sửa đổi năm 2023, nhằm thông qua Chiến lược sửa đổi ~~lần thứ hai~~ [năm 2028] của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển vào năm 2023 [2028.]

[4 THU HỒI Chiến lược ban đầu của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển được thông qua theo nghị quyết MEPC.304(72), kể từ ngày này.] **~~(ISWG-GHG 13/3/5 - Brazil và cộng sự)~~**

***

PHỤ LỤC

CHIẾN LƯỢC CỦA IMO [SỬA ĐỔI NĂM 2023] [~~BAN ĐẦU~~] VỀ GIẢM PHÁT THẢI KNK TỪ TÀU BIỂN ~~(ISWG-GHG 13/3/1 - Áo và cộng sự) (ISWG-GHG 13/3/5 - Brazil và cộng sự)~~

Mục lục

1 GIỚI THIỆU

2 TẦM NHÌN

3 MỨC ĐỘ THAM VỌNG VÀ NGUYÊN TẮC HƯỚNG DẪN

~~[3 MỨC ĐỘ THAM VỌNG VÀ NGUYÊN TẮC QUẢN TRỊ (ISWG-GHG 13/3/7 – QUẦN ĐẢO MARSHALL VÀ QUẦN ĐẢO SOLOMON)~~

~~4 DANH SÁCH CÁC BIỆN PHÁP [NGẮN HẠN], TRUNG VÀ DÀI HẠN ỨNG CỬ VỚI MỐC THỜI GIAN KHẢ THI VÀ TÁC ĐỘNG CỦA CHÚNG ĐẾN CÁC QUỐC GIA (ISWG-GHG 13/3/1 - Áo và cộng sự) (ISWG-GHG 13/3/5 - Brazil và cộng sự.)~~

[4 DANH SÁCH CÁC BIỆN PHÁP NGẮN HẠN, TRUNG VÀ DÀI HẠN ỨNG CỬ ĐƯỢC THỎA THUẬN VỚI MỐC THỜI GIAN KHẢ THI VÀ TÁC ĐỘNG CỦA CHÚNG ĐẾN CÁC QUỐC GIA] (~~ISWG-GHG 13/3/1 - Áo và cộng sự~~)

~~[4 NHÓM BIỆN PHÁP CÙNG MỐC THỜI GIAN VÀ TÁC ĐỘNG CỦA CHÚNG ĐẾN CÁC QUỐC GIA] (ISWG-GHG 13/3/7 – QUẦN ĐẢO MARSHALL VÀ QUẦN ĐẢO SOLOMON)~~

5 RÀO CẢN VÀ BIỆN PHÁP HỖ TRỢ; XÂY DỰNG NĂNG LỰC VÀ HỢP TÁC KỸ THUẬT; R&D ~~(ISWG-GHG 13/3/5 - Brazil và cộng sự)~~

6 HÀNH ĐỘNG TIẾP THEO [ĐỐI VỚI VIỆC XÂY DỰNG CHIẾN LƯỢC SỬA ĐỔI] ~~(ISWG-GHG 13/3/1 - Áo và cộng sự) (ISWG-GHG 13/3/5 - Brazil và cộng sự)~~

[7 ĐÁNH GIÁ ĐỊNH KỲ CHIẾN LƯỢC] ~~(ISWG-GHG 13/3/7 – QUẦN ĐẢO MARSHALL VÀ QUẦN ĐẢO SOLOMON) (ISWG-GHG 13/3/5 - Brazil và cộng sự)~~

~~[7 ĐÁNH GIÁ ĐỊNH KỲ CHIẾN LƯỢC] (ISWG-GHG 13/3/1 - Áo và cộng sự)~~

[Phụ lục 1 TỔNG QUAN VỀ CÔNG VIỆC TRƯỚC ĐÂY DO IMO THỰC HIỆN ĐỂ GIẢI QUYẾT VẤN ĐỀ PHÁT THẢI KNK TỪ TÀU BIỂN]

[Phụ lục 2 TỔNG QUAN VỀ CÁC SÁNG KIẾN CÓ LIÊN QUAN CỦA IMO HỖ TRỢ GIẢM PHÁT THẢI KNK TỪ TÀU BIỂN]

1 GIỚI THIỆU

1.1 Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) là cơ quan chuyên môn của Liên hợp quốc chịu trách nhiệm về vận tải biển an toàn, an ninh và hiệu quả cũng như ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu.

1.2 *Chiến lược IMO sửa đổi năm 2023 về giảm phát thải KNK từ tàu biển* (Chiến lược sửa đổi năm 2023) ~~Chiến lược~~ thể hiện sự tiếp tục công việc của IMO với tư cách là cơ quan quốc tế thích hợp để giảm ~~giải quyết vấn đề~~ phát thải khí nhà kính (KNK) từ vận tải biển quốc tế. Công việc này bao gồm nghị quyết A.963(23) của Đại Hội đồng về *các chính sách và thông lệ của IMO liên quan đến việc giảm phát thải khí nhà kính từ tàu biển*, được thông qua vào ngày 5 tháng 12 năm 2003, thúc giục Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển (MEPC) xác định và xây dựng các cơ chế cần thiết để đạt được việc hạn chế hoặc giảm phát thải KNK từ vận tải biển quốc tế.

1.3 Để đáp ứng yêu cầu của Đại Hội đồng, công việc giải quyết vấn đề phát thải KNK từ tàu biển đã được Tổ chức tiến hành, như được tóm tắt trong phụ lục 1. , ~~bao gồm~~:

~~1.4 Chiến lược ban đầu này là cột mốc quan trọng đầu tiên được đặt ra trong *Lộ trình phát triển Chiến lược toàn diện của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển* (Lộ trình) được phê duyệt tại MEPC 70. Lộ trình này xác định rằng Chiến lược sửa đổi đã sẽ được thông qua vào năm 2023.~~

1.4bis Việc thông qua Chiến lược IMO sửa đổi năm 2023 là cột mốc mới nhất được đặt ra trong Lộ trình. Chiến lược sửa đổi cũng duy trì động lực và thể hiện sự tiếp tục công việc của IMO với tư cách là cơ quan quốc tế thích hợp để giải quyết vấn đề phát thải KNK từ vận tải biển quốc tế.

[1.5b Chiến lược sửa đổi năm 2023 nên được xem xét lại [5 năm] một lần và [bản sửa đổi tiếp theo nên] được thông qua vào năm 2028]

Bối cảnh

1.5 Chiến lược ~~ban đầu~~ sửa đổi năm 2023 nằm trong bối cảnh rộng hơn bao gồm:

.1 các văn kiện hiện có khác liên quan đến luật biển, bao gồm UNCLOS, và biến đổi khí hậu, bao gồm UNFCCC và các văn kiện pháp lý liên quan, bao gồm Hiệp định Paris;

.2 vai trò lãnh đạo của Tổ chức đối với việc xây dựng, thông qua và hỗ trợ thực hiện các quy định về môi trường áp dụng cho vận tải biển quốc tế;

.3 quyết định của phiên họp thứ ~~ba mươi~~ ba mươi hai của Đại Hội đồng vào tháng 12 năm 2021 ~~năm 2017~~ đã thông qua Định hướng Chiến lược mang tên "Ứng phó với biến đổi khí hậu" cho Tổ chức; và

.4 Chương trình nghị sự năm 2030 của Liên Hợp Quốc về Phát triển Bền vững, bao gồm cả Mục tiêu 13 ~~cụ thể~~, để thực hiện hành động khẩn cấp nhằm chống lại biến đổi khí hậu và các tác động của biến đổi khí hậu.

Phát thải và các kịch bản phát thải

1.6 *Nghiên cứu KNK lần thứ ba của IMO năm 2014* đã ước tính rằng lượng phát thải KNK từ vận tải biển quốc tế vào năm 2012 chiếm khoảng 2.2% lượng phát thải CO_2 do con người tạo ra và lượng phát thải đó có thể tăng từ 50% đến 250% vào năm 2050.

1.6bis *Nghiên cứu KNK lần thứ tư của IMO năm 2020* đã ước tính rằng lượng phát thải KNK từ vận tải biển trong năm 2018 chiếm khoảng 2.89% lượng phát thải KNK do con người tạo ra trên toàn cầu và lượng phát thải đó có thể chiếm từ 90% đến 130% lượng phát thải của năm 2008 vào năm 2050.

~~1.6cis Cường độ carbon đã được cải thiện từ năm 2012 đến 2018 đối với toàn bộ ngành vận tải biển quốc tế, cũng như đối với hầu hết các loại tàu. Cường độ carbon tổng thể, tính trung bình trong vận tải biển quốc tế, tốt hơn 21% và 29% so với năm 2008, được đo bằng AER và EEOI, trong mức phân bổ dựa trên hành trình.~~

1.6qrt Các nghiên cứu và phân tích trong tương lai của IMO kết hợp với dữ liệu có sẵn từ Cơ sở dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển (DCS) của IMO, sẽ giúp giảm bớt sự không chắc chắn liên quan đến các ước tính và kịch bản phát thải này.

Mục tiêu của Chiến lược ban đầu sửa đổi năm 2023

1.7 Chiến lược ~~ban đầu~~ sửa đổi năm 2023 nhằm mục đích:

.1 tăng cường sự đóng góp của IMO vào các nỗ lực toàn cầu bằng cách giải quyết vấn đề phát thải KNK từ vận tải biển quốc tế. Các nỗ lực quốc tế trong việc giải quyết vấn đề phát thải KNK bao gồm Hiệp định

Paris của UNFCCC và các mục tiêu của nó và Chương trình nghị sự năm 2030 của Liên Hợp Quốc về Phát triển bền vững và SDG 13: "*Hành động khẩn cấp để chống biến đổi khí hậu và các tác động của biến đổi khí hậu*";

.2 xác định các hành động được ngành vận tải biển quốc tế thực hiện, khi thích hợp, đồng thời giải quyết các tác động đối với các Quốc gia và công nhận vai trò quan trọng của vận tải biển quốc tế trong việc hỗ trợ sự phát triển liên tục của thương mại toàn cầu và các dịch vụ vận tải biển; và

.3 xác định các hành động và biện pháp thích hợp để giúp đạt được các mục tiêu trên, bao gồm giám sát phát thải KNK từ vận tải biển quốc tế, cung cấp hỗ trợ xây dựng năng lực và khuyến khích ~~cho việc~~ để thúc đẩy nghiên cứu và phát triển (R&D) và tiếp cận công nghệ mới và nhiên liệu thay thế ~~giám sát lượng phát thải KNK từ vận tải biển quốc tế~~.

2 TẦM NHÌN

IMO [vẫn] [sẽ] cam kết:

[giảm phát thải KNK từ vận tải biển quốc tế [và], như một vấn đề cấp bách, ~~[và]~~ nhằm mục đích ~~[loại bỏ chúng]~~ [đạt mức 0 ròng]:

[càng sớm càng tốt trong thế kỷ này]

[~~tốt nhất là giữa năm 2050 và trước khi kết thúc thế kỷ này~~]

[~~chậm nhất vào năm 2050~~]

~~[để loại bỏ dần lượng phát thải KNK từ lĩnh vực này thành mức phát thải bằng 0, phù hợp với mục tiêu của Hiệp định Paris nhằm theo đuổi các nỗ lực hạn chế mức tăng nhiệt độ ở mức 1.5°C so với mức trước thời kỳ tiền công nghiệp và hướng tới một quá trình chuyển đổi công bằng không để ai bị bỏ lại phía sau.]~~

~~[quá trình chuyển đổi công bằng của vận tải biển quốc tế từ các công nghệ và nhiên liệu phát thải KNK hiện tại là một vấn đề cấp bách và nhằm mục đích loại bỏ hoàn toàn chúng vào giữa thế kỷ]~~

3 MỨC ĐỘ THAM VỌNG VÀ NGUYÊN TẮC HƯỚNG DẪN

3.1 Theo sửa đổi tùy thuộc vào các đánh giá do Tổ chức tiến hành, Chiến lược sửa đổi ~~ban đầu~~ năm 2023 xác định các mức độ tham vọng đối với ngành vận tải biển quốc tế, lưu ý rằng sự đổi mới công nghệ và giới thiệu trên toàn cầu

các nhiên liệu thay thế và/hoặc nguồn năng lượng cho vận tải biển quốc tế sẽ là một phần không thể thiếu trong việc đạt được tham vọng tổng thể. Các đánh giá nên tính đến các ước tính phát thải được cập nhật, các phương án giảm phát thải cho vận tải biển quốc tế, [và] các báo cáo của Ủy ban liên chính phủ về biến đổi khí hậu (IPCC) ~~[cụ thể, chúng bao gồm các báo cáo của IPCC Báo cáo đặc biệt: Sự nóng lên toàn cầu 1.5 (2018) và Báo cáo đánh giá lần thứ sáu (2021, 2022)]~~, [và các nghiên cứu về [KNK] của IMO trong tương lai] nếu có liên quan.

~~[Việc đạt được phản ứng tương xứng với khoa học của IPCC yêu cầu tỷ trọng của vận tải biển quốc tế trong tổng lượng phát thải phải duy trì gần như không đổi trong bối cảnh lộ trình khử carbon phù hợp với 1.5°C của nền kinh tế rộng lớn hơn mà không bị vượt quá.]~~

~~[Mức độ tham vọng cần phải phù hợp rõ ràng với mục tiêu của Hiệp định Paris là giữ cho nhiệt độ ấm lên dưới 1.5 độ][[và không cần viện đến việc cắt giảm phát thải ngoài ngành (ví dụ: bù trừ, mua tín dụng phát thải từ các ngành khác); và~~

~~[Công nhận trách nhiệm của IMO trong việc tránh chuyển phát thải KNK từ vận tải biển quốc tế sang các lĩnh vực khác, bằng cách điều chỉnh giảm phát thải KNK trên cơ sở Well-to-Wake (WtW) (từ giếng dầu đến lằn nước do tàu chạy tạo ra).]~~

Các mức độ tham vọng chỉ đạo Chiến lược sửa đổi ~~ban đầu~~ như sau:

[Các biện pháp hiệu quả năng lượng]

.1 cường độ carbon [CII] của [~~con tàu~~] [các tàu] [tiếp tục] giảm xuống thông qua việc thực hiện [các giai đoạn tiếp theo của chỉ số thiết kế hiệu quả năng lượng (EEDI) cho tàu mới] [các biện pháp kỹ thuật và vận hành] để xem xét nhằm mục đích ~~tăng cường~~ [cải thiện] [~~các yêu cầu thiết kế hiệu quả năng lượng cho tàu với phần trăm cải thiện cho từng giai đoạn được xác định cho từng loại tàu, khi thích hợp~~] [các yêu cầu hiện tại đối với CI ~~bao gồm cải thiện EEDI, EEXI, SEEMP và CII)~~], [kết hợp với bất kỳ tiêu chuẩn nào khác có thể được thông qua]

~~[.1a nâng mức độ tham vọng trong Chỉ số cường độ carbon (CII) đã được thống nhất gần đây lên 6 đến 7% hàng năm để đảm bảo cải thiện tương thích 1.5°C về cường độ carbon của tàu]~~

[Điểm kiểm tra]

[Bao gồm các điểm kiểm tra đầy tham vọng, cụ thể là lượng phát thải KNK phải bắt đầu giảm theo giá trị tuyệt đối càng sớm càng tốt để đạt được mức giảm đáng kể trước năm 2030 và giảm ít nhất [x%] vào năm 2040 so với năm 2008. Các điểm kiểm tra bổ sung có thể được đưa ra khi cần thiết.]

[**Tham vọng năm 2030**]

.2 cường độ carbon của vận tải biển quốc tế giảm [đến năm 2030]

giảm lượng phát thải CO2 trên mỗi công việc vận tải, tính trung bình trên toàn ngành vận tải biển quốc tế, ít nhất [40%] [60%] đến năm 2030, [theo đuổi các nỗ lực hướng tới [70%] [lượng phát thải CO2 ròng bằng 0] [đến năm 2050] [loại bỏ dần chúng như được kêu gọi trong Tầm nhìn] [mức ròng bằng 0 như được kêu gọi trong Tầm nhìn], so với năm 2008;

[.2a Lượng phát thải KNK [trong vòng đời] từ hoạt động vận tải biển quốc tế giảm vào năm 2030]

[lượng phát thải KNK [trong vòng đời] phải [giảm ít nhất 40%] bắt đầu giảm về giá trị tuyệt đối càng sớm càng tốt để [đạt được mức giảm đáng kể] [giảm một nửa tác động khí hậu của tàu biển] đến năm 2030, so với năm 2008];

[.2b [năng lượng được sử dụng bởi vận tải biển quốc tế được sản xuất từ nhiên liệu thay thế] [tỷ lệ phần trăm đội tàu toàn cầu hoạt động bằng nhiên liệu và công nghệ có lượng phát thải bằng 0 hoặc gần bằng 0 tăng vào năm 2030]

[[đạt] [bao gồm] ít nhất [5%] [35%] [tổng năng lượng sử dụng trên tàu, tính trung bình trên toàn ngành vận tải biển quốc tế] [đội tàu toàn cầu hoạt động bằng nhiên liệu được chứng nhận là bền vững và công nghệ có] mức phát thải [bằng 0] [gần bằng 0] trên cơ sở đánh giá vòng đời Well-to-Wake (từ giếng dầu đến lằn nước do tàu chạy tạo ra) (LCA) đến năm 2030];

[tăng cường sử dụng nhiên liệu thay thế có mức carbon thấp và không carbon trong tổng năng lượng sử dụng trên tàu]

~~[đặt mua tàu có công nghệ có mức phát thải bằng 0 từ năm 2030];~~

~~[giảm một nửa tác động khí hậu của tàu vào năm 2030];~~

[**~~Tham vọng năm 2040~~**]

~~[.3 [giảm [cường độ] [phát thải] [KNK trong vòng đời] [CO2] của vận tải biển quốc tế [giảm] [50%] [88%] [x%] vào năm 2040 so với năm 2008]~~

~~[.3a [năng lượng được sử dụng bởi vận tải biển quốc tế được sản xuất từ nhiên liệu thay thế] [tỷ lệ phần trăm đội tàu toàn cầu hoạt động bằng nhiên liệu và công nghệ có mức phát thải bằng 0 hoặc gần bằng 0] tăng vào năm 2040]~~

~~[bao gồm ít nhất [50%][75%] [tổng năng lượng sử dụng trên tàu, tính trung bình trên toàn ngành vận tải biển quốc tế] [đội tàu toàn cầu hoạt động bằng nhiên liệu và công nghệ có] mức phát thải bằng 0 hoặc gần bằng 0 trên cơ sở đánh giá vòng đời Well-to-Wake (từ giếng dầu đến lằn nước do tàu chạy tạo ra) vào năm 2040];~~

[~~Tham vọng năm 2050~~]

.4 lượng phát thải KNK [~~trong vòng đời~~] từ vận tải biển quốc tế ~~[đạt đỉnh và giảm] [giảm dần [về 0] [chậm nhất vào năm 2050] [ngay trước năm 2050]]~~

mức phát thải [KNK][CO2] tối đa từ hoạt động vận tải biển quốc tế càng sớm càng tốt[, cũng như hướng tới mục tiêu mức phát thải KNK ròng bằng 0 tốt nhất là vào khoảng giữa thế kỷ và trước cuối thế kỷ này.]

[~~khử carbon hoàn toàn cho ngành vận tải biển trước năm 2050~~];

~~[theo đuổi các nỗ lực] [và] [giảm tổng lượng phát thải [KNK] [CO2] hàng năm [ít nhất 50%]] [giảm dần lượng phát thải KNK [xuống [mức ròng] bằng 0] [lượng phát thải] [không muộn hơn] năm 2050 [so với 2008];~~

[~~nhằm mục tiêu có một đội tàu trung lập với khí hậu từ năm 2050~~];

~~[trong khi theo đuổi các nỗ lực nhằm loại bỏ dần chúng] [càng sớm càng tốt] như được kêu gọi trong Tầm nhìn như một điểm trên lộ trình [hướng tới] giảm lượng phát thải [KNK] [CO2] [ròng bằng 0] [bằng 0] phù hợp với các mục tiêu về nhiệt độ của Hiệp định Paris [bao gồm cả mục tiêu hạn chế mức tăng nhiệt độ ở mức 1.5°C];~~

~~***.4 [năng lượng được sử dụng bởi vận tải biển quốc tế được sản xuất từ nhiên liệu thay thế tăng vào năm 2050]***~~

~~[bao gồm ít nhất 90% tổng năng lượng sử dụng trên tàu, tính trung bình trên toàn ngành vận tải biển quốc tế là mức phát thải bằng 0 hoặc gần bằng 0 trên cơ sở đánh giá vòng đời Well-to-Wake (từ giếng dầu đến lằn nước do tàu chạy tạo ra) vào năm 2050];~~

[Mức độ tham vọng bổ sung]

[.i ~~thông qua Chương trình Hành lang Xanh của IMO, thiết lập ít nhất [xx] hành lang xanh vào năm 2030 và đến năm 2035 nhằm mục đích để hành lang xanh có mặt ở tất cả các tuyến thương mại chính và đến năm 2040 đạt được quá trình khử carbon hoàn toàn của [xx] hành lang xanh.]~~

[.ii giải quyết các vấn đề về an toàn, môi trường và đào tạo thuyền viên liên quan đến việc đóng/hoán cải và vận hành tàu sử dụng nhiên liệu thay thế vào năm 2028;]

[.iii ~~thực hiện nghiên cứu chuyên sâu về lượng phát thải Carbon Đen (BC) từ vận tải biển trong và gần Bắc Cực, ví dụ: thông qua việc chuyển đổi bắt buộc ngay lập tức sang các sản phẩm chưng cất, khẩn trương xây dựng các mục tiêu và biện pháp bắt buộc để giảm lượng phát thải Carbon Đen từ ngành vận tải biển quốc tế; và đưa BC vào chỉ số CO2e;]~~

~~[.iv đảm bảo rằng các quốc gia dễ bị tổn thương do khí hậu và các cộng đồng bản địa được tham gia đầy đủ và có khả năng tham gia vào tất cả các khía cạnh của quá trình chuyển đổi xanh công bằng và bình đẳng của ngành vận tải biển;]~~

[.v tăng cường hợp tác giữa các cơ quan của LHQ và giữa LHQ với các cơ quan quốc gia và quốc tế khác (quản trị đa trung tâm) để đẩy nhanh hành động về khí hậu và làm cho nó hiệu quả hơn;]

~~[.vi cung cấp quá trình chuyển đổi công bằng, giả định rằng quá trình này sẽ:~~

~~.1 Công bằng về mặt thủ tục. Sự tham gia bình đẳng của các quốc gia đang phát triển, đặc biệt là các Quốc đảo nhỏ đang phát triển và các quốc gia kém phát triển nhất (SIDS và LDC), trong tất cả các quá trình ra quyết định liên quan đến quá trình chuyển đổi sang vận tải biển có mức phát thải bằng 0 và việc thực hiện Chiến lược Sửa đổi, sẽ được đảm bảo. Điều này bao gồm đảm bảo sự đại diện công bằng trong bất kỳ cơ quan nào do Ủy ban hoặc Tổ chức thành lập để tiếp tục thực hiện Chiến lược sửa đổi, đạt được mục tiêu, tầm nhìn, mức độ tham vọng và các nguyên tắc hướng dẫn hoặc bất kỳ biện pháp ngắn hạn, trung hạn hoặc dài hạn nào được Tổ chức thông qua.~~

~~.2 Công bằng liên quan đến giảm thiểu hàng hải. Việc nghiên cứu, phát triển và triển khai nhiên liệu, công nghệ và cơ sở hạ tầng cho ngành vận tải biển có mức phát thải bằng 0 trên cơ sở Well-to-Wake sẽ cho phép tất cả các Quốc gia tiếp cận các cơ hội phát triển chiến lược và bền vững trên thị trường năng lượng và nhiên liệu mới do quá trình chuyển đổi tạo ra.~~

~~.3 Công bằng trong ứng phó với các tác động khí hậu. Thừa nhận trách nhiệm của ngành vận tải biển đối với các tác động khí hậu do lượng phát thải KNK trong quá khứ, hiện tại và tương lai, phần lớn mọi nguồn lực được tạo ra từ việc định giá phát thải vận tải biển quốc tế sẽ được dành riêng để ứng phó với các tác động khí hậu ở các nước đang phát triển, cụ thể là SIDS và LDC, trên cơ sở lâu dài và liên tục.]~~

Nguyên tắc hướng dẫn

3.2 Các nguyên tắc hướng dẫn Chiến lược sửa đổi ~~ban đầu~~ năm 2023 bao gồm:

.1 sự cần thiết phải nhận thức được các nguyên tắc được ghi trong các văn kiện đã được xây dựng, chẳng hạn như:

.1 nguyên tắc không phân biệt đối xử và nguyên tắc không đối xử thuận lợi hơn, được quy định trong Công ước MARPOL và các công ước khác của IMO; Và

.2 nguyên tắc về trách nhiệm chung nhưng có phân biệt và khả năng tương ứng [CBDR-RC], tùy theo các hoàn cảnh quốc gia khác nhau, được quy định trong UNFCCC, Nghị định thư Kyoto và Hiệp định Paris; và

.2 yêu cầu đối với tất cả các tàu triển khai hiệu lực đầy đủ và hoàn chỉnh, bất kể mang cờ, để thực hiện các biện pháp bắt buộc để đảm bảo thực hiện hiệu quả Chiến lược sửa đổi này;

.3 sự cần thiết phải xem xét tác động [~~kết hợp~~] của các biện pháp đối với các Quốc gia, bao gồm cả các nước đang phát triển, cụ thể là đối với LDC và SIDS như đã lưu ý trong MEPC 68 (MEPC 68/21, đoạn 4.18 đến 4.19) và các nhu cầu mới nổi cụ thể của họ, như được công nhận trong Kế hoạch chiến lược sửa đổi của Tổ chức (~~nghị quyết A.1110(30~~) cho Tổ chức trong giai đoạn sáu năm 2018 đến 2023 (nghị quyết A.1149(32)); và

.4 sự cần thiết phải ra quyết định dựa trên bằng chứng được cân bằng với phương pháp phòng ngừa như được nêu trong nghị quyết MEPC.67(37).

[.5 sự cần thiết phải có một cách tiếp cận rộng rãi để điều chỉnh sự an toàn của tàu với các công nghệ mới và nhiên liệu thay thế, bao gồm cả việc giải quyết vấn đề yếu tố con người, để hỗ trợ đạt được các mục tiêu khử carbon của IMO.]

4 ~~[NHÓM] [DANH SÁCH] [CÁC BIỆN PHÁP VỚI MỐC THỜI GIAN VÀ TÁC ĐỘNG CỦA CHÚNG ĐỐI VỚI CÁC QUỐC GIA] [ĐÃ ĐƯỢC ĐỒNG Ý]~~ [CÁC BIỆN PHÁP NGẮN HẠN, TRUNG HẠN VÀ DÀI HẠN ỨNG CỬ [TIẾP THEO] VỚI CÁC MỐC THỜI GIAN KHẢ THI VÀ TÁC ĐỘNG CỦA CHÚNG ĐỐI VỚI CÁC QUỐC GIA]

Mốc thời gian

[4.1 Các biện pháp [được phê duyệt/thông qua] [~~Ứng cử~~] [các biện pháp ngắn hạn và trung và dài hạn ứng cử] được nêu trong Chiến lược [~~Ban đầu~~] [Sửa đổi] này phải nhất quán với các mốc thời gian sau:

~~[.1 các biện pháp ngắn hạn khả thi có thể là các biện pháp được Ủy ban hoàn thiện và thống nhất từ năm 2018 đến năm 2023. Ngày có hiệu lực và thời điểm biện pháp có thể bắt đầu giảm phát thải KNK một cách hiệu quả sẽ được xác định cho từng biện pháp riêng lẻ;]~~

~~[.1 các biện pháp ngắn hạn là các biện pháp được liệt kê trong Chiến lược ban đầu (nghị quyết MEPC.304(72)) được Ủy ban hoàn thiện và thống nhất từ năm 2018 đến năm 2023 hoặc, nếu chưa được hoàn thiện và thống nhất, càng sớm càng tốt sau năm 2023. Ngày có hiệu lực và thời điểm biện pháp có thể bắt đầu giảm phát thải KNK một cách hiệu quả sẽ được xác định cho từng biện pháp riêng lẻ;]~~

~~[.1 các biện pháp ngắn hạn có thể là các biện pháp được liệt kê trong Chiến lược ban đầu (nghị quyết MEPC.304(72)) được Ủy ban hoàn thiện và thống nhất từ năm 2018 đến năm 2023 hoặc, nếu chưa được hoàn thiện và thống nhất, càng sớm càng tốt sau năm 2023. Ngày có hiệu lực và thời điểm biện pháp có thể bắt đầu giảm phát thải KNK một cách hiệu quả sẽ được xác định cho từng biện pháp riêng lẻ;]~~

[.1 các biện pháp ngắn hạn đã được phê duyệt/thông qua bao gồm Chỉ số hiệu quả năng lượng đối với tàu hiện có (EEXI) kỹ thuật, biện pháp Chỉ số cường độ carbon (CII) khai thác; và Kế hoạch quản lý hiệu quả năng lượng tàu (SEEMP) nâng cao như được thông qua theo nghị quyết MEPC.328(76) bao gồm sự tiến bộ của EEDI Giai đoạn 3;

.2 các biện pháp trung hạn [khả thi] [có thể] [~~là~~] các biện pháp được Ủy ban hoàn thiện và thống nhất từ năm 2023 đến [~~năm 2025~~] [2030]. Ngày có hiệu lực [có thể sớm hơn năm 2030] và thời điểm biện pháp có thể bắt đầu giảm phát thải KNK một cách hiệu quả sẽ được xác định cho từng biện pháp riêng lẻ; và

.3 các biện pháp dài hạn khả thi [có thể] [~~là~~] các biện pháp được Ủy ban hoàn thiện và thống nhất [sau năm 2030] [~~sau khi các biện~~

~~pháp trung hạn có hiệu lực~~]. Ngày có hiệu lực và thời điểm biện pháp có thể bắt đầu giảm phát thải KNK một cách hiệu quả sẽ được xác định cho từng biện pháp riêng lẻ.]

~~[4.1 Chiến lược sửa đổi thừa nhận rằng cần phải thực hiện một nhóm các biện pháp tích hợp (nhóm). Nhóm này bao gồm, ngoài những nội dung khác:~~

~~.1 các biện pháp ngắn hạn đã được thống nhất, sau khi được điều chỉnh để phù hợp với LOA tại 3.3 ở trên và được thực hiện từ năm 2023;~~

~~.2 các biện pháp tự nguyện đã được thống nhất, bao gồm các Kế hoạch Hành động Quốc gia, có thể được thực hiện càng sớm càng tốt phù hợp với hoàn cảnh quốc gia;~~

~~.3 một biện pháp dựa trên thị trường, cụ thể là một loại thuế KNK phổ biến, bắt buộc được áp dụng cho tất cả các loại dầu nhiên liệu quốc tế từ năm 2025 với mức giá ban đầu là 100 USD/tấn CO2e và phải được xem xét và rà soát 5 năm một lần; và~~

~~.4 quy định chỉ huy và kiểm soát, cụ thể là tiêu chuẩn nhiên liệu toàn cầu, hoạt động ở mức thấp ban đầu vào năm 2025 và sau đó sẽ được xem xét và điều chỉnh 5 năm một lần.]~~

~~[4.2 Nhằm mục đích hành động sớm, mốc thời gian [đối với các biện pháp ngắn hạn] nên ưu tiên các biện pháp [sớm tiềm năng] mà Tổ chức [có thể] xây dựng, đồng thời công nhận những biện pháp đã được thông qua, bao gồm các yêu cầu của Phụ lục VI Công ước MARPOL liên quan đến biến đổi khí hậu, [cũng như những biện pháp đã được xem xét và chưa được hoàn thiện,] nhằm mục đích [đẩy nhanh việc sử dụng nhiên liệu có mức phát thải thấp và bằng 0 và] để đạt được [mức độ tham vọng] [giảm hơn nữa lượng phát thải KNK từ vận tải biển quốc tế [trước năm 2023] [từ năm 2023 đến năm 2030.]].]~~

[4.2 Nhằm mục đích hành động sớm và phù hợp với nghị quyết MEPC.328(76), các biện pháp ngắn hạn được phê duyệt sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 11 năm 2022 và sẽ được xem xét hoàn thành trước ngày 1 tháng 1 năm 2026, nhằm mục tiêu đạt được mức giảm phát thải KNK hơn nữa từ vận tải biển quốc tế từ năm 2023 đến năm 2030, điều này cần dựa trên kinh nghiệm thu được và được hỗ trợ bởi dữ liệu khoa học.]

~~[4.2 Nếu các biện pháp này không được chứng minh là thỏa đáng và mang lại tiến bộ phù hợp để đáp ứng các Mức độ Tham vọng tại kỳ đánh giá năm 2028, IMO sẽ xem xét áp dụng các biện pháp bổ sung.]~~

~~[4.3 [Việc xây dựng] Một số biện pháp trung và dài hạn sẽ yêu cầu công việc bắt đầu trước năm 2023.]~~

~~[4.3 Danh sách các biện pháp là không toàn diện và không ảnh hưởng đến các biện pháp bổ sung mà IMO có thể xem xét và thông qua thêm, tại kỳ đánh giá Chiến lược sửa đổi 5 năm một lần hoặc sớm hơn.]~~

4.4 Các mốc thời gian này cần được sửa đổi, [trong quá trình đánh giá định kỳ Chiến lược] khi thích hợp khi có thêm thông tin.

4.5 [Các biện pháp] ~~Các biện pháp [ngắn hạn, trung hạn và dài hạn tiếp theo]~~ [sẽ được] đưa vào Chiến lược KNK sửa đổi của IMO [~~tiếp theo~~] [~~lần thứ hai~~] [năm 2028] phải đi kèm với lịch trình thực hiện.

[4.6 Danh sách các biện pháp ứng cử [được phê duyệt ~~và~~] là không toàn diện và không ảnh hưởng đến các biện pháp mà Tổ chức có thể xem xét và áp dụng thêm.]

[4.6 Các biện pháp trung và dài hạn cần xem xét các hướng dẫn Đánh giá Vòng đời (LCA) do Tổ chức xây dựng, mà không làm tăng lượng phát thải trong chuỗi giá trị năng lượng được sử dụng trên tàu và để ngăn chặn việc chuyển lượng phát thải sang các lĩnh vực khác.]

[Các biện pháp ngắn hạn đã được phê duyệt/thông qua [~~Ứng cử~~]

4.7 [Các biện pháp có thể được phân loại thành những biện pháp có tác động trực tiếp làm giảm lượng phát thải KNK từ tàu biển và những biện pháp hỗ trợ hành động giảm lượng phát thải KNK từ tàu biển] [Từ các biện pháp ứng cử được liệt kê trong Chiến lược ban đầu (nghị quyết MEPC.304(72))]. [Tất cả] các biện pháp[2] [được phê duyệt/thông qua] [ứng cử] [sau đây] [được liệt kê trong Chiến lược ban đầu (nghị quyết MEPC.304(72))] thể hiện hành động tiếp theo ngắn hạn [khả thi] của Tổ chức về các vấn đề liên quan đến giảm lượng phát thải KNK từ tàu biển:

[.1 tiếp tục cải thiện ~~[khung hiệu quả năng lượng hiện có, tập trung vào EEDI và SEEMP, có tính đến kết quả của việc xem xét các~~

[2] Chiến lược ban đầu có thể được sửa đổi dựa trên dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu được thu thập trong giai đoạn 2019-2021 và không ảnh hưởng đến bất kỳ biện pháp cụ thể nào khác có thể được thực hiện trong Giai đoạn 3 của phương pháp tiếp cận ba bước

~~quy định của EEDI;]~~ [các biện pháp kỹ thuật và vận hành (EEDI, EEXI, SEEMP và CII) như đã được thông qua tại MEPC. 328(76), ~~bao gồm các nghị quyết được liệt kê trong Đoạn 1.3.9 của Chiến lược sửa đổi~~;]

[.2 phát triển thêm các biện pháp hiệu quả năng lượng kỹ thuật và vận hành cho cả tàu mới và tàu hiện có, bao gồm việc xem xét các chỉ số phù hợp với phương pháp tiếp cận ba bước có thể được sử dụng để chỉ ra và nâng cao hiệu quả năng lượng của ngành vận tải biển, ví dụ: Tỷ lệ hiệu quả hàng năm (AER), Hiệu quả năng lượng trên mỗi giờ phục vụ (EESH), Chỉ số hiệu suất tàu riêng lẻ (ISPI), Chiến lược giảm dầu nhiên liệu (FORS);]

[.3 ~~thiết lập một~~ nâng cao hơn nữa Chương trình Cải tiến Đội tàu Hiện có;]

[.4 xem xét và phân tích việc sử dụng tối ưu hóa tốc độ và giảm tốc độ như một biện pháp, có tính đến các vấn đề an toàn, quãng đường di chuyển, sự biến dạng của thị trường hoặc thương mại và biện pháp đó không ảnh hưởng đến khả năng phục vụ các khu vực địa lý xa xôi của ngành vận tải biển;]

[.5 xem xét và phân tích các biện pháp giải quyết vấn đề phát thải khí mê-tan và tăng cường hơn nữa các biện pháp giải quyết vấn đề phát thải Hợp chất hữu cơ dễ bay hơi;]

[.6 [tiếp tục] khuyến khích xây dựng và cập nhật các kế hoạch hành động [hàng hải] quốc gia để xây dựng các chính sách và chiến lược giải quyết vấn đề phát thải KNK từ ngành vận tải biển quốc tế theo các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng, có tính đến sự cần thiết phải tránh các biện pháp khu vực hoặc đơn phương;]

[.7 tiếp tục và tăng cường các hoạt động hợp tác kỹ thuật và xây dựng năng lực trong khuôn khổ ITCP;]

~~[.8 xem xét và phân tích các biện pháp khuyến khích phát triển và hoạt động cảng trên toàn cầu để tạo điều kiện thuận lợi giảm phát thải KNK từ vận tải biển, bao gồm cung cấp năng lượng cho tàu và bờ/trên bờ từ các nguồn tái tạo, cơ sở hạ tầng để hỗ trợ cung cấp nhiên liệu thay thế có mức carbon thấp và bằng 0, đồng thời tối ưu hóa hơn nữa chuỗi logistic và quá trình lập kế hoạch, bao gồm cả các cảng;]~~

~~[.9 khởi xướng các hoạt động nghiên cứu và phát triển giải quyết vấn đề động cơ đẩy hàng hải, nhiên liệu thay thế có mức carbon thấp và bằng 0, và các công nghệ đổi mới để nâng cao hơn nữa hiệu quả năng lượng của tàu và thành lập Ủy ban Nghiên cứu Hàng hải Quốc tế để điều phối và giám sát các nỗ lực R&D này;]~~

~~[.10 ưu đãi cho những người tiên phong phát triển và tiếp thu công nghệ mới;]~~

~~[.11 xây dựng các hướng dẫn mạnh mẽ về cường độ KNK/carbon trong vòng đời cho tất cả các loại nhiên liệu, nhằm chuẩn bị cho một chương trình triển khai nhằm sử dụng hiệu quả các loại nhiên liệu thay thế có mức carbon thấp và bằng 0;]~~

[.12 tích cực quảng bá công việc của Tổ chức cho cộng đồng quốc tế, cụ thể là nhấn mạnh rằng, kể từ những năm 1990, Tổ chức đã xây dựng và áp dụng các biện pháp kỹ thuật và vận hành nhằm giảm phát thải khí từ tàu một cách nhất quán, và những biện pháp đó các biện pháp có thể hỗ trợ các Mục tiêu Phát triển Bền vững, bao gồm SDG 13 về Biến đổi Khí hậu; và]

[.13 thực hiện các nghiên cứu bổ sung về phát thải KNK và xem xét các nghiên cứu khác để cung cấp thông tin cho các quyết định chính sách, bao gồm việc cập nhật Đường cong chi phí biên giảm phát thải và các loại nhiên liệu thay thế có mức carbon thấp và bằng 0.]

~~[.1 [Các sửa đổi Công ước MARPOL];~~

~~.2 Nghị quyết MEPC.231(65) về Hướng dẫn tính toán các đường tham chiếu để sử dụng với Chỉ số thiết kế hiệu quả năng lượng (EEDI) năm 2013;~~

~~.3 Nghị quyết MEPC.245(66) về Hướng dẫn Phương pháp Tính toán Chỉ số Thiết kế Hiệu quả Năng lượng Đạt được (EEDI) đối với Tàu Mới;~~

~~.4 Nghị quyết MEPC.254(67) về Hướng dẫn Kiểm tra và Chứng nhận Chỉ số Thiết kế Hiệu quả Năng lượng (EEDI) năm 2014 đã được sửa đổi;~~

~~.5 Nghị quyết MEPC.346(78) về Hướng dẫn Xây dựng Kế hoạch Quản lý Hiệu quả Năng lượng Tàu biển (SEEMP) năm 2022;~~

~~.6 Nghị quyết MEPC.347(78) về Hướng dẫn Xác minh và Kiểm tra Công ty của Chính quyền Phần III Kế hoạch Quản lý Hiệu quả Năng lượng Tàu biển (SEEMP);~~

~~.7 Nghị quyết MEPC.348(78) về Hướng dẫn Quản lý Xác minh Dữ liệu Tiêu thụ Dầu Nhiên liệu Tàu biển và Cường độ Carbon Hoạt động năm 2022;~~

~~.8 Nghị quyết MEPC.348(78) về Hướng dẫn Quản lý Xác minh Dữ liệu Tiêu thụ Dầu Nhiên liệu Tàu biển và Cường độ Carbon Hoạt động năm 2022;~~

~~.9 Nghị quyết MEPC.349(78) về Hướng dẫn xây dựng và quản lý cơ sở dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển của IMO năm 2022;~~

~~.10 Nghị quyết MEPC.350(78) về Hướng dẫn phương pháp tính toán chỉ số hiệu quả năng lượng đạt được đối với tàu hiện có (EEXI) năm 2022;~~

~~.11 Nghị quyết MEPC.351(78) về Hướng dẫn Kiểm tra và Chứng nhận Chỉ số Hiệu quả Năng lượng Đạt được đối với Tàu Hiện có (EEXI) năm 2022;~~

~~.12 Nghị quyết MEPC.352(78) về Hướng dẫn các chỉ số cường độ carbon hoạt động và phương pháp tính toán (Hướng dẫn CII, G1) năm 2022; và~~

~~.13 [Hướng dẫn CII từ G2 đến G5].]~~

]

[Biện pháp trung hạn [~~và dài hạn~~] [ứng cử]

4.8 Các biện pháp có thể được phân loại thành những biện pháp [~~tác động của nó~~] [có tác động] là trực tiếp giảm lượng phát thải KNK từ tàu biển và những biện pháp hỗ trợ hành động giảm lượng phát thải KNK từ tàu biển. Tất cả các biện pháp [ứng cử] sau đây thể hiện hành động trung hạn [~~và dài~~] hạn khả thi [sau này] của Tổ chức về các vấn đề liên quan đến giảm lượng phát thải KNK từ tàu biển:

.1 chương trình triển khai để sử dụng hiệu quả nhiên liệu thay thế [~~có mức phát thải KNK thấp và bằng 0~~] [có mức carbon thấp và bằng 0], bao gồm cập nhật các kế hoạch hành động [hàng hải] quốc gia để xem xét cụ thể các loại nhiên liệu đó;

.2 các biện pháp hiệu quả năng lượng [kỹ thuật và] hoạt động cho cả tàu mới và tàu hiện có, bao gồm các chỉ số [phù hợp với cách tiếp cận ba bước] có thể được sử dụng để chỉ ra và nâng cao hiệu quả năng lượng của tàu;

.3 (các) cơ chế giảm phát thải mới/sáng tạo, [~~có thể~~] bao gồm ~~[thích hợp] [bao gồm các biện pháp kinh tế, để khuyến khích giảm phát thải KNK và đẩy nhanh việc sử dụng các công nghệ và nhiên liệu có mức carbon ròng bằng 0;]~~ [các biện pháp kỹ thuật, biện pháp kinh tế và (các) sự kết hợp có thể có của (các yếu tố của) các biện pháp được đề xuất, để khuyến khích giảm phát thải KNK và sử dụng các công nghệ và nhiên liệu có mức carbon ~~KNK~~ bằng 0;] [~~Các biện pháp dựa trên thị trường (MBM), để khuyến khích giảm phát thải KNK~~];

.4 tiếp tục và tăng cường hợp tác kỹ thuật và các hoạt động xây dựng năng lực như trong khuôn khổ ITCP [~~và~~] [bao gồm] [Quỹ tín thác GHG TC của IMO]; và

.5 xây dựng một cơ chế phản hồi để cho phép các bài học kinh nghiệm về việc thực hiện các biện pháp được đối chiếu và chia sẻ thông qua trao đổi thông tin có thể có về thực tiễn tốt nhất.

[.6 khuyến khích các hoạt động và phát triển cảng trên toàn cầu để tạo điều kiện giảm phát thải KNK từ vận tải biển, bao gồm cả việc cung cấp năng lượng cho tàu và bờ biển/trên bờ từ các nguồn tái tạo, cơ sở hạ tầng để hỗ trợ cung cấp nhiên liệu thay thế có mức carbon thấp và bằng 0, mở rộng quy mô của cơ sở hạ tầng cảng và nạp nhiên liệu và tối ưu hóa hơn nữa chuỗi logistic và quá trình lập kế hoạch; và]

[.7 hỗ trợ các hoạt động nghiên cứu và phát triển trên toàn thế giới để giải quyết vấn đề động cơ đẩy hàng hải, nhiên liệu thay thế có mức carbon thấp và bằng 0, và các công nghệ đổi mới để nâng cao hơn nữa hiệu quả năng lượng của tàu;]

~~[.x Thiết lập Chương trình Hành lang Xanh của IMO trước [năm 202X] với nhiệm vụ trình bày chi tiết các yếu tố khác nhau của hành lang xanh và cách đạt được tham vọng về hành lang xanh.]~~

~~[4.9 Theo Kế hoạch làm việc được phê duyệt tại MEPC 76, kết quả của giai đoạn 2 đã xác định các biện pháp trung hạn sau để phát triển hơn nữa là ưu tiên hàng đầu: […]]~~

[4.8bis Một khuôn khổ riêng biệt sẽ xác định một bộ tiêu chí cho phân tích so sánh sẽ cung cấp cơ sở cho các quyết định sáng suốt hơn liên quan đến các biện pháp được thông qua, trước MEPC 81.

[Các biện pháp dài hạn ứng cử

[4.9 Tất cả các biện pháp ứng cử sau đây thể hiện hành động dài hạn khả thi tiếp theo của Tổ chức về các vấn đề liên quan đến việc giảm phát thải KNK từ tàu biển:

.1 theo đuổi việc phát triển và cung cấp nhiên liệu không có carbon hoặc không có hóa thạch để cho phép ngành vận tải biển đánh giá và xem xét quá trình loại bỏ carbon trong nửa sau của thế kỷ; và

.2 khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho việc áp dụng chung (các) cơ chế giảm phát thải mới/sáng tạo khác]]

[.3 tiếp tục khuyến khích các hoạt động và phát triển cảng trên toàn cầu để tạo điều kiện giảm phát thải KNK từ vận tải biển, bao gồm cung cấp năng lượng cho tàu và bờ biển/trên bờ từ các nguồn tái tạo, cơ sở hạ tầng để hỗ trợ cung cấp nhiên liệu thay thế có mức carbon thấp và bằng 0, mở rộng quy mô của cơ sở hạ tầng cảng và nạp nhiên liệu và tối ưu hóa hơn nữa chuỗi logistic và quá trình lập kế hoạch; và]

[.4 hỗ trợ các hoạt động nghiên cứu và phát triển trên toàn thế giới để giải quyết vấn đề động cơ đẩy hàng hải, nhiên liệu thay thế mức carbon thấp và bằng 0, và các công nghệ đổi mới để nâng cao hơn nữa hiệu quả năng lượng của tàu và tất cả các Thành viên đều có thể tiếp cận chúng;]

.5 tiếp tục và tăng cường các hoạt động hợp tác kỹ thuật và xây dựng năng lực trong Chương trình Hợp tác Kỹ thuật Tích hợp của Tổ chức (ITCP);

.6 xây dựng các hướng dẫn mạnh mẽ về cường độ KNK/Carbon trong vòng đời cho tất cả các loại nhiên liệu, nhằm chuẩn bị cho một chương trình triển khai nhằm sử dụng hiệu quả các nhiên liệu thay thế có mức carbon thấp và bằng 0;]

.7 [bất kỳ biện pháp nào đảm bảo sự chuyển đổi của thuyền viên.]

[4.9bis Một khuôn khổ riêng biệt sẽ xác định một bộ tiêu chí cho phân tích so sánh sẽ cung cấp cơ sở cho các quyết định sáng suốt hơn về các biện pháp sẽ được thông qua trong các cuộc họp trong tương lai của MEPC.]

[Các biện pháp trung và dài hạn ứng cử

[.1 tiếp tục và tăng cường các hoạt động hợp tác kỹ thuật và xây dựng năng lực trong Chương trình Hợp tác Kỹ thuật Tích hợp của Tổ chức (ITCP);]

[.2 xem xét và phân tích các biện pháp khuyến khích phát triển và hoạt động cảng trên toàn cầu để tạo điều kiện giảm phát thải KNK từ vận tải biển, bao gồm cung cấp năng lượng cho tàu và bờ biển/trên bờ từ các nguồn tái tạo, cơ sở hạ tầng để hỗ trợ cung cấp các nhiên liệu thay thế có mức carbon thấp và bằng 0, và tối ưu hóa hơn nữa chuỗi logistic và quá trình lập kế hoạch, bao gồm cả các cảng;]

[.3 khởi xướng các hoạt động nghiên cứu và phát triển giải quyết vấn đề động cơ đẩy trên biển, nhiên liệu thay thế có mức carbon thấp và bằng 0, và các công nghệ đổi mới để nâng cao hơn nữa hiệu quả năng lượng của tàu và thành lập IMRB để điều phối và giám sát các nỗ lực R&D này]; và

[.4 xây dựng các hướng dẫn mạnh mẽ về cường độ KNK/Carbon trong vòng đời cho tất cả các loại nhiên liệu, nhằm chuẩn bị cho một chương trình triển khai nhằm sử dụng hiệu quả các loại nhiên liệu thay thế có mức carbon thấp và bằng 0.]

[.5 thiết lập Quyền sở hữu trí tuệ (IPR) và cơ chế chia sẻ lợi ích]

[.6 [bất kỳ biện pháp nào đảm bảo "sự chuyển đổi công bằng" cho thuyền viên]

Tác động đến các Quốc gia

4.10 Các tác động đối với các Quốc gia của một biện pháp/sự kết hợp các biện pháp nên được đánh giá và tính đến khi thích hợp trước khi áp dụng biện pháp đó theo Quy trình sửa đổi để đánh giá tác động đối với các Quốc gia của các biện pháp[3] ứng cử [và Kế hoạch làm việc cho việc xây dựng các biện pháp

[3] MEPC.1/Circ.885/Rev.1

~~trung và dài hạn được phê duyệt bởi MEPC 76~~]. Cần chú ý đặc biệt đến nhu cầu của các nước đang phát triển, đặc biệt là các quốc đảo nhỏ đang phát triển (SIDS) và các nước kém phát triển nhất (LDC).

4.11 Khi đánh giá tác động đối với các Quốc gia, tác động của một biện pháp cần được xem xét, nếu thích hợp, ngoài những nội dung khác, theo các khía cạnh sau:

.1 khoảng cách địa lý xa xôi và khả năng kết nối với các thị trường chính;

.2 giá trị và loại hàng hóa;

.3 sự phụ thuộc vào vận chuyển;

.4 chi phí vận chuyển;

.5 an ninh lương thực;

.6 ứng phó với thảm họa;

.7 hiệu quả chi phí;

.8 tiến bộ và phát triển kinh tế xã hội; [và]

~~[.x chèn dẫn chiếu đến "chuyển đổi công bằng"]~~

~~[4.12 Đặc tả thỏa thuận về quy trình đánh giá và tính đến tác động của các biện pháp liên quan đến vận tải biển quốc tế đối với các Quốc gia nên được thực hiện như một vấn đề cấp bách như một phần của các hành động tiếp theo.]~~

4.1~~3~~2 Theo MEPC.1/Circ.885/Rev.1, [Sau khi hoàn thành đánh giá tác động, và] các tác động tiêu cực [~~tiềm năng~~] [không tương xứng] [~~cần được đánh giá và giải quyết, khi thích hợp~~] [được đánh giá và giải quyết, nếu thích hợp, biện pháp có thể được xem xét áp dụng].

[4.13 Đặc tả quy trình theo dõi và giải quyết tác động của các biện pháp liên quan đến vận tải biển quốc tế đối với các Quốc gia nên được thực hiện như một vấn đề cấp bách như một phần của các hành động tiếp theo.]

5 RÀO CẢN VÀ BIỆN PHÁP HỖ TRỢ; XÂY DỰNG NĂNG LỰC VÀ HỢP TÁC KỸ THUẬT; R[D]&D

5.1 Ủy ban [Tổ chức] công nhận rằng các nước đang phát triển, cụ thể là LDC và SIDS, có nhu cầu đặc biệt liên quan đến xây dựng năng lực và hợp tác kỹ thuật, bao gồm hỗ trợ tài chính để tham gia các cuộc họp IMO có liên quan.

~~[5.1bis Ủy ban cũng ghi nhận những thách thức mà một số phái đoàn, cụ thể là SIDS và LDC, có thể gặp phải khi tham gia. Tổ chức được yêu cầu đánh giá định kỳ tình trạng sẵn có các nguồn lực thông qua, ví dụ, Quỹ Tín thác Nhiều Nhà tài trợ Tự nguyện, để hỗ trợ sự tham gia của SIDS và LDC.]~~

5.2 Ủy ban [Tổ chức] thừa nhận rằng việc phát triển và cung cấp các nguồn năng lượng mới an toàn cho tàu trên toàn cầu có thể là một rào cản cụ thể đối với việc thực hiện các biện pháp khả thi.

5.3 Ủy ban [Tổ chức] có thể hỗ trợ các nỗ lực thúc đẩy các công nghệ [có mức carbon thấp] [~~có mức phát thải KNK thấp và bằng 0~~] bằng cách tạo điều kiện thuận lợi cho quan hệ đối tác công-tư và trao đổi thông tin.

5.4 Ủy ban cần tiếp tục cung cấp các cơ chế tạo điều kiện chia sẻ thông tin, chuyển giao công nghệ, xây dựng năng lực và hợp tác kỹ thuật, có tính đến nghị quyết MEPC.229(65) về *Thúc đẩy hợp tác kỹ thuật và chuyển giao công nghệ liên quan đến cải thiện hiệu quả năng lượng của tàu.*

~~[5.4cis Ủy ban công nhận rằng tất cả các Quốc gia Thành viên IMO đều có thể khử carbon trong vận tải biển và tạo cơ hội mới cho các nước đang phát triển, bao gồm cả LDC và SIDS, tham gia vào chuỗi giá trị sản xuất và phân phối nhiên liệu có mức phát thải thấp và bằng 0.]~~

~~[5.4qrt Khi xây dựng các biện pháp giảm thiểu KNK trung và dài hạn, cần tính đến một quá trình chuyển đổi công bằng và hợp lý để không nước nào bị bỏ lại phía sau, kể cả các biện pháp hỗ trợ.]~~

5.5 Tổ chức [~~được yêu cầu~~] [nên] đánh giá định kỳ việc cung cấp các nguồn lực tài chính và công nghệ cũng như xây dựng năng lực để thực hiện Chiến lược sửa đổi năm 2023 [, đặc biệt đối với các nước đang phát triển bao gồm SIDS và LDC] thông qua ITCP, Quỹ tín thác GHG TC của IMO và các sáng kiến khác [~~, bao gồm các chương trình do các Quốc gia Thành viên và IMO tài trợ~~], như được liệt kê trong phụ lục 2. ~~Dự án GloMEEP và mạng lưới MTCC~~

[5.6 Tổ chức được yêu cầu tiếp tục đánh giá các văn kiện, hướng dẫn và tiêu chuẩn đào tạo của Tổ chức để giúp đảm bảo quá trình chuyển đổi ~~công bằng~~ của lực lượng lao động, đảm bảo rằng không ai bị bỏ lại phía sau.]

6 HÀNH ĐỘNG TIẾP THEO [~~HƯỚNG TỚI VIỆC XÂY DỰNG CHIẾN LƯỢC SỬA ĐỔI~~]

[6.1 Cần xây dựng một chương trình hành động tiếp theo của Chiến lược sửa đổi ~~ban đầu~~ năm 2023.

6.2 Các giai đoạn chính để thông qua Chiến lược KNK sửa đổi năm 2023 [~~lần thứ hai~~] của IMO vào ~~năm 2023~~ [năm 2028] như được nêu trong Lộ trình, như sau:

~~[Ngày mục tiêu]~~	~~[Cột mốc]~~
[MEPC 80]	[Thông qua Chiến lược sửa đổi]
[MEPC 81]	[bắt đầu Nghiên cứu KNK lần thứ năm của IMO sử dụng dữ liệu từ 2019-2024] ~~[xây dựng các biện pháp trung hạn và đánh giá tác động liên quan của nó]~~ [dựa trên phân tích so sánh sơ bộ, lựa chọn biện pháp trung hạn để xây dựng thêm và bắt đầu đánh giá tác động toàn diện của chúng]
[MEPC 82]	[tiếp tục xây dựng thêm các biện pháp trung hạn và đánh giá tác động liên quan của nó] [Bắt đầu xem xét cơ chế/quy trình theo dõi các tác động đối với các Quốc gia, bao gồm cả các nước đang phát triển, cụ thể là SIDS và LDC]
[MEPC 83]	[tiếp tục xây dựng thêm các biện pháp trung hạn và đánh giá tác động liên quan của nó] [xem xét và công bố Nghiên cứu KNK lần thứ năm của IMO] [Thông qua cơ chế/quy trình theo dõi các tác động đối với các Quốc gia, bao gồm cả các nước đang phát triển, cụ thể là SIDS và LDC]
[MEPC 84]	[xem xét các biện pháp ngắn hạn đã được phê duyệt/thông qua, bao gồm theo dõi các tác động đối với các Quốc gia, bao gồm cả các nước đang phát triển, cụ thể là SIDS và LDC.]
[MEPC 85]	[Xem xét khả năng điều chỉnh đối với các biện pháp ngắn hạn] [Tiếp tục xây dựng thêm các biện pháp trung hạn và đánh giá tác động toàn diện liên quan của nó]
[MEPC 86]	[Bắt đầu xem xét Chiến lược sửa đổi] [Tiếp tục xây dựng thêm các biện pháp trung hạn, đánh giá tác động toàn diện liên quan và khả năng hoàn thiện]

[MEPC 87/ MEPC 88]	[Thông qua Chiến lược IMO sửa đổi lần ~~thứ hai [tiếp theo]~~ [năm 2028]]

6.3 Đường cong chi phí biên giảm phát thải (MACC) cho từng biện pháp, khi thích hợp, cần được xác định và cập nhật, sau đó được đánh giá thường xuyên.]

~~Mùa xuân 2018 (MEPC 72)~~	~~Thông qua Chiến lược ban đầu[4] bao gồm, ngoài những nội dung khác, một danh sách các biện pháp tiếp theo ngắn hạn, trung hạn và dài hạn với các mốc thời gian khả thi, sẽ được sửa đổi khi thích hợp khi có thêm thông tin~~
~~Tháng 1 năm 2019~~	~~Bắt đầu Giai đoạn 1: Thu thập dữ liệu (Tàu thu thập dữ liệu)~~
~~Mùa xuân 2019 (MEPC 74)~~	~~Bắt đầu Nghiên cứu KNK lần thứ tư của IMO sử dụng dữ liệu từ 2012-2018~~
~~Mùa hè 2020~~	~~Dữ liệu từ năm 2019 sẽ được báo cáo cho IMO~~
~~Mùa thu 2020 (MEPC 76)~~	~~Bắt đầu Giai đoạn 2: phân tích dữ liệu (không muộn hơn mùa thu năm 2020) Xuất bản Nghiên cứu KNK lần thứ tư của IMO để MEPC 76 xem xét~~
~~Mùa xuân 2021 (MEPC 77)~~	~~Báo cáo của Ban thư ký tổng hợp số liệu năm 2019 theo quy định 22A.10~~ ~~Bắt đầu công việc điều chỉnh Chiến lược Ban đầu của IMO, dựa trên dữ liệu của Hệ thống thu thập dữ liệu (DCS)~~
~~Mùa hè 2021~~	~~Dữ liệu cho năm 2020 sẽ được báo cáo cho IMO~~
~~Mùa xuân 2022 (MEPC 78)~~	~~Giai đoạn 3: Bước quyết định~~ ~~Báo cáo của Ban thư ký tóm tắt dữ liệu năm 2020 theo quy định 22A.10~~
~~Mùa hè 2022~~	~~Dữ liệu cho năm 2021 sẽ được báo cáo cho IMO~~
~~Mùa xuân 2023 (MEPC 80)~~	~~Báo cáo của Ban thư ký tóm tắt dữ liệu năm 2021 theo quy định 22A.10~~ ~~Thông qua Chiến lược IMO sửa đổi, bao gồm (các) biện pháp tiếp theo ngắn hạn, trung hạn và dài hạn, theo yêu cầu, cùng với lịch trình thực hiện~~

[4] ~~Chiến lược IMO ban đầu có thể được sửa đổi dựa trên dữ liệu DCS trong giai đoạn 2019-2021 và không ảnh hưởng đến bất kỳ biện pháp cụ thể nào khác có thể được thực hiện trong Giai đoạn 3 của phương pháp tiếp cận ba bước~~

[7 ĐÁNH GIÁ ĐỊNH KỲ CHIẾN LƯỢC

7.1 Chiến lược sửa đổi [lần thứ hai] sẽ được thông qua vào Mùa xuân năm 2023 [2028] [2030].

7.21 Chiến lược sửa đổi ~~[lần thứ hai]~~ ~~[tiếp theo]~~ [năm 2028] [nên] [~~sẽ được xem xét và sửa đổi định kỳ~~] được xem xét lại [5 năm] ~~[không dưới 5 khoảng thời gian hàng năm] [với lần đánh giá đầu tiên sẽ diễn ra vào năm 2028]~~ [sau khi được thông qua lần cuối].

[7.32 Ủy ban nên tiến hành đánh giá bao gồm xác định phạm vi đánh giá và các điều khoản tham chiếu.]]

]

***

PHỤ LỤC 1 ~~MỚI~~

TỔNG QUAN VỀ CÔNG VIỆC TRƯỚC ĐÂY DO IMO THỰC HIỆN ĐỂ GIẢI QUYẾT VẤN ĐỀ PHÁT THẢI KNK TỪ TÀU BIỂN

Tổng quan về công việc IMO đã thực hiện để giải quyết vấn đề phát thải KNK từ tàu biển được cung cấp dưới đây:

.1 MEPC 62 (tháng 7 năm 2011) đã thông qua nghị quyết MEPC.203(62) về việc *Đưa các quy định về hiệu quả năng lượng cho tàu biển vào Phụ lục VI Công ước MARPOL* giới thiệu các biện pháp kỹ thuật (EEDI) và vận hành (SEEMP) bắt buộc đối với hiệu quả năng lượng của tàu biển;

.2 MEPC 65 (tháng 5 năm 2013) đã thông qua nghị quyết MEPC.229(65) về *Thúc đẩy hợp tác kỹ thuật và chuyển giao công nghệ liên quan đến việc cải thiện hiệu quả năng lượng của tàu biển*, nhằm cung cấp hỗ trợ kỹ thuật cho các Quốc gia Thành viên để có thể hợp tác trong việc chuyển giao các công nghệ tiết kiệm năng lượng, đặc biệt đối với các nước đang phát triển;

.3 MEPC 67 (tháng 10 năm 2014) đã phê duyệt *Nghiên cứu KNK lần thứ ba của IMO năm 2014*, ước tính rằng lượng phát thải KNK từ vận tải biển quốc tế vào năm 2012 chiếm khoảng 2.2% lượng phát thải CO2 do con người tạo ra và lượng phát thải đó có thể tăng từ 50% đến 250% vào năm 2050;

.4 MEPC 70 (tháng 10 năm 2016) đã thông qua, theo nghị quyết MEPC.278(70), các sửa đổi Phụ lục VI của Công ước MARPOL để giới thiệu hệ thống thu thập dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu của tàu biển, bao gồm các yêu cầu bắt buộc đối với tàu để ghi lại và báo cáo mức tiêu thụ dầu nhiên liệu của họ và tiếp tục thông qua *Lộ trình xây dựng Chiến lược toàn diện của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển* (Lộ trình). Các tàu có tổng dung tích từ 5.000 tấn trở lên (chiếm khoảng 85% tổng lượng phát thải KNK từ vận tải biển quốc tế) được yêu cầu thu thập dữ liệu tiêu thụ cho từng loại dầu nhiên liệu mà họ sử dụng, cũng như các dữ liệu cụ thể, bổ sung khác, bao gồm cả các đại diện cho "công việc vận chuyển";

.5 MEPC 72 (tháng 4 năm 2018) đã thông qua, theo nghị quyết MEPC.304(72), *Chiến lược ban đầu của IMO về giảm phát thải*

KNK từ tàu biển, đưa ra tầm nhìn xác nhận cam kết của IMO về giảm phát thải KNK từ vận tải biển quốc tế và loại bỏ dần chúng càng sớm càng tốt và đồng ý tiếp tục xem xét Chiến lược ban đầu, nhằm thông qua Chiến lược sửa đổi vào năm 2023;

.6 MEPC 73 (tháng 10 năm 2018), IMO đã phê duyệt Chương trình hành động tiếp theo của Chiến lược Ban đầu của IMO, dự định sẽ được sử dụng như một công cụ lập kế hoạch để đáp ứng các mốc thời gian được xác định trong Chiến lược Ban đầu của IMO;

.7 MEPC 74 (tháng 5 năm 2019) đã phê duyệt Thông tư MEPC.1/Circ.855 về *Quy trình đánh giá tác động đối với các Quốc gia của các biện pháp ứng cử*; đã thông qua nghị quyết MEPC.323(74) về *Đề nghị các Quốc gia Thành viên khuyến khích hợp tác tự nguyện giữa cảng và ngành vận tải biển để góp phần giảm phát thải KNK từ tàu biển*; và nhất trí thành lập một quỹ tín thác nhiều nhà tài trợ tự nguyện ("Quỹ tín thác GHG TC"), để cung cấp một nguồn hỗ trợ tài chính riêng cho các hoạt động hợp tác kỹ thuật và xây dựng năng lực nhằm hỗ trợ thực hiện Chiến lược ban đầu của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển;

.8 MEPC 75 (tháng 11 năm 2020) đã thông qua nghị quyết MEPC.327(75) về *Khuyến khích các Quốc gia Thành viên xây dựng và đệ trình các Kế hoạch Hành động Quốc gia tự nguyện để giải quyết vấn đề phát thải KNK từ tàu biển*; đã phê duyệt *Nghiên cứu KNK lần thứ tư của IMO năm 2020*; và đã thông qua, theo nghị quyết MEPC.324(75), các sửa đổi đối với Phụ lục VI của Công ước MARPOL thúc đẩy và củng cố các yêu cầu EEDI Giai đoạn 3 đối với một số loại tàu;

.9 MEPC 76 (tháng 6 năm 2021) đã thông qua, theo nghị quyết MEPC. 328(76), các sửa đổi đối với Phụ lục VI của Công ước MARPOL giới thiệu biện pháp giảm KNK ngắn hạn bao gồm Chỉ số hiệu quả năng lượng đối với tàu hiện có (EEXI), Chỉ số cường độ carbon hoạt động (CII) và Kế hoạch quản lý hiệu quả năng lượng của tàu (SEEMP); đã thông qua một loạt bảy hướng dẫn kỹ thuật hỗ trợ các khuôn khổ EEXI và CII; đã phê duyệt *Kế hoạch làm việc để tiến hành xây dựng các biện pháp giảm KNK trung và dài hạn phù hợp với Chiến lược ban đầu của IMO về*

giảm phát thải KNK từ tàu biển và Chương trình hành động tiếp theo;

.10 MEPC 77 (tháng 11 năm 2021) đã đồng ý bắt đầu sửa đổi *Chiến lược ban đầu của IMO về Giảm phát thải KNK từ tàu biển*, thừa nhận sự cần thiết phải tăng cường tham vọng trong quá trình sửa đổi; và đã thông qua nghị quyết MEPC.342(77) về việc bảo vệ Bắc Cực khỏi lượng phát thải Carbon Đen từ vận tải biển, công nhận rằng Carbon Đen là tác nhân mạnh mẽ trong thời gian ngắn góp phần vào sự nóng lên của khí hậu; và

.11 MEPC 78 (tháng 6 năm 2022) đã thông qua một loạt 10 hướng dẫn kỹ thuật để hỗ trợ việc thực hiện biện pháp giảm KNK ngắn hạn;

.12 Hội đồng 128 (tháng 11 năm 2022) đã xác nhận các điều khoản tham chiếu đã hoàn thiện của Quỹ Tín thác Nhiều Nhà tài trợ Tự nguyện nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho sự tham gia của các nước đang phát triển, đặc biệt là các quốc đảo nhỏ đang phát triển (SIDS) và các quốc gia kém phát triển nhất (LDC) trong các cuộc họp về KNK của IMO, và đã đồng ý xem xét các điều khoản tham chiếu, dựa trên kinh nghiệm của năm đầu tiên hoạt động của Quỹ, không muộn hơn tại Hội đồng 130;

.13 MEPC 79 (tháng 12 năm 2022) [đã thông qua các sửa đổi đối với Phụ lục VI của Công ước MARPOL để sửa đổi hệ thống thu thập dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu để thực hiện khuôn khổ EEXI và CII] ~~và~~, [đã phê duyệt *Quy trình sửa đổi để đánh giá tác động đối với các Quốc gia của các biện pháp ứng cử*] và đã thông qua nghị quyết MEPC.[…](79) về Đề nghị các Quốc gia Thành viên khuyến khích sự hợp tác tự nguyện giữa cảng và các ngành vận tải biển để góp phần giảm phát thải KNK từ tàu biển và nghị quyết MEPC. […] (79) về Khuyến khích các Quốc gia Thành viên xây dựng và đệ trình các Kế hoạch Hành động Quốc gia (NAP) tự nguyện để giải quyết vấn đề phát thải KNK từ tàu biển; và

.14 MEPC 80 (tháng 7 năm 2023) [giữ chỗ]

***

PHỤ LỤC 2 ~~MỚI~~

TỔNG QUAN VỀ CÁC SÁNG KIẾN CÓ LIÊN QUAN CỦA IMO HỖ TRỢ GIẢM PHÁT THẢI KNK TỪ TÀU BIỂN