



CUỘC HỌP CHUYÊN TRÁCH
CỦA NHÓM CÔNG TÁC VỀ
GIẢM PHÁT THẢI KNK TỪ TÀU
Phiên họp lần thứ 14
Mục Chương trình Nghị sự 2

ISWG-GHG 14/2/3
Ngày 03 tháng 02 năm 2023
CHỈ TIẾNG ANH
Bản phát hành công khai trước phiên
họp:

**XEM XÉT THÊM VÀ HOÀN THIỆN VIỆC XÂY DỰNG DỰ THẢO
CHIẾN LƯỢC GIẢM PHÁT THẢI KNK TỪ TÀU CỦA IMO SỬA ĐỔI**

**Giải thích về những sửa đổi cần thiết trong phần nguyên tắc pháp lý của
Chiến lược Giảm Phát thải Khí Nhà kính từ Tàu của IMO Sửa đổi cho
IMO tạo ra quá trình chuyển đổi công bằng tương xứng với 1,5°C.**

Do Fiji, Quần đảo Marshall, Quần đảo Solomo và Tuvalu đệ trình

TÓM TẮT

<i>Tóm tắt dự án:</i>	Văn bản này cung cấp giải thích chi tiết về từ ngữ được đề xuất để đưa vào sửa đổi mục nguyên tắc của Chiến lược Sửa đổi trong văn bản ISWG-GHG 13/3/7 (Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon) và đáp ứng yêu cầu của một số phái đoàn liên quan đến việc cần trình bày rõ ràng khung nguyên tắc hiện được yêu cầu và hệ thống phân cấp các chuẩn mực trong đó IMO phải giải quyết thách thức giảm phát thải khí nhà kính từ ngành vận tải biển quốc tế.
<i>Định hướng chiến lược, nếu có:</i>	3
<i>Kết quả:</i>	3.2
<i>Hành động cần thực hiện:</i>	Đoạn 30
<i>Văn bản liên quan:</i>	Các Nghị quyết MEPC.67(37) and MEPC.304(72); MEPC 72/7/7, MEPC 76/7/11, MEPC 76/INF.21, MEPC 76/INF.22, MEPC 76/INF.24, MEPC 79/WP.10; ISWG-GHG 3/2/4, ISWG-GHG 3/2/9, ISWG-GHG 4/2/3, ISWG-GHG 11/4/2 và ISWG-GHG 13/3/7

Giới thiệu

1 Trong bối cảnh đàm phán về việc cắt giảm KNK từ tàu, IMO phải đưa ra các quy định được lồng ghép và phù hợp với các nguyên tắc của luật pháp, cũng như với hiến pháp và khuôn khổ của IMO. Thừa nhận rằng các nguyên tắc pháp lý này không nằm trong sự sắp xếp của bản thân IMO và có lĩnh vực áp dụng cũng như hệ thống phân cấp các chuẩn mực áp dụng, trong *Chiến lược Giảm Phát thải Khí nhà Kính từ Tàu của IMO Ban đầu* (Chiến lược Ban đầu), IMO cam kết tuân thủ một số nguyên tắc nhất định và một số vấn đề liên quan khác mà IMO xác định.

2 Kể từ đó, trong quá trình đàm phán, các nguyên tắc và khái niệm khác đã được khuyến nghị bắt buộc phải tuân theo. Cụ thể, phân tích pháp lý trong các văn bản MEPC 76/7/11 (Bỉ và các quốc gia khác), MEPC 76/INF.21 (Quần đảo Marshall), MEPC 76/INF.22 (Bỉ và các quốc gia khác) và ISWG-GHG 11/4/2 (CSC) được thu hồi. Đáp lại yêu cầu của Chủ tịch, văn bản ISWG-GHG 13/3/7 (Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon) đã đưa ra dự thảo văn bản sửa đổi, đề nghị sửa đổi Chiến lược Ban đầu bao gồm tăng cường mục nguyên tắc và đề 'điều chỉnh' quá trình ra quyết định trong tương lai của IMO hơn là 'hướng dẫn' bằng những nguyên tắc này. Trong các cuộc đàm phán tại ISWG-GHG 13 và MEPC 79, một số Quốc gia đã ủng hộ việc sửa đổi mục nguyên tắc. Nhiều Quốc gia đã viện dẫn các nguyên tắc khác nhau xuyên suốt ISWG-GHG 13 và MEPC 79 để áp dụng cho các cuộc đàm phán, bao gồm việc nhắc đi nhắc lại các nguyên tắc 'người gây ô nhiễm phải trả tiền', 'mục tiêu tham vọng cao nhất có thể' và 'Mục tiêu chung nhưng trách nhiệm khác biệt và năng lực tương ứng' (CBDR-RC) trong bối cảnh quốc gia khác nhau.

3 Việc sửa đổi mục nguyên tắc cho đến nay vẫn chưa được Nhóm xem xét đúng mức. Tại MEPC 79, Chủ tịch Nhóm Công tác về Giảm phát thải khí nhà kính từ tàu đã chuẩn bị các phản hồi về dự thảo Chiến lược sửa đổi để Nhóm xem xét tại phiên họp tiếp theo (phụ lục 1 của văn bản MEPC 79/WP.10). Văn bản này dường như xóa văn bản dự thảo được đề xuất theo các nguyên tắc nêu trong văn bản ISWG-GHG 13/3/7. Các nhà đồng bảo trợ yêu cầu khôi phục văn bản này và tiếp tục thảo luận để hỗ trợ Nhóm thảo luận về điểm này.

4 Chiến lược Ban đầu gồm mục 3.2 về Nguyên tắc Hướng dẫn, được các Quốc gia Thành viên nhất trí tại MEPC 72 (Nghị quyết MEPC.304(72)). Ở giai đoạn đó của quy trình của IMO, Chiến lược Ban đầu không dự tính bất kỳ yếu tố tạo doanh thu đáng kể nào được triển khai trước khi sửa đổi Chiến lược Ban đầu

vào năm 2023¹ do đó không yêu cầu hướng dẫn về cách phân bổ doanh thu quy mô lớn phát sinh từ quá trình chuyển đổi.

5 Một số Quốc gia trước đây đã trình bày rằng các Thước đo Dựa trên Thị trường (MBM) lẽ ra nên được xem xét sớm hơn và việc chuẩn bị cho việc giới thiệu các chỉ số này được đưa vào chương trình làm việc về chỉ số ngắn hạn được xem xét trong Chiến lược Ban đầu (văn bản ISWG-GHG 3/2/4, ISWG - GHG 3/2/9, ISWG-GHG 4/2/3 và MEPC 72/7/7). Tuy nhiên, điều này đã không đạt được thỏa thuận. Dự đoán MBM cuối cùng sẽ được đưa vào Chiến lược Sửa đổi, các văn bản MEPC 76/7/11, MEPC 76/INF.21, MEPC 76/INF.24 (Quần đảo Marshall) và ISWG-GHG 11/4/2 trích dẫn luật và chính sách phân tích những nguyên tắc nào sẽ cần được áp dụng theo 'hệ thống phân cấp các chuẩn mực' trong Chiến lược Sửa đổi để điều chỉnh phù hợp và hỗ trợ việc thiết kế và triển khai MBM một cách hiệu quả nhất.

Nguyên tắc hướng dẫn hoặc điều chỉnh

6 Văn bản ISWG-GHG 13/3/7 đề nghị đưa ra các nguyên tắc để điều chỉnh về bản chất, sửa đổi giá trị hướng dẫn được ấn định cho các nguyên tắc nêu trong Chiến lược Ban đầu. Để có hiệu quả đầy đủ, IMO cần đảm bảo với cộng đồng toàn cầu rằng việc ra quyết định trong tương lai của tổ chức này để thực hiện Chiến lược Sửa đổi sẽ được 'điều chỉnh', chứ không chỉ là 'được hướng dẫn', bằng một bộ nguyên tắc pháp lý đã được thống nhất.

7 Thước đo ngắn hạn được thống nhất theo các nguyên tắc hướng dẫn của Chiến lược Ban đầu có tính chất kỹ thuật hoặc tự nguyện. Có rất ít tác động tài chính các Quốc gia từ việc thực hiện các nguyên tắc này. So sánh, các thước đo nêu trong Chiến lược Sửa đổi và các thước đo trung và dài hạn đi kèm có ý nghĩa tài chính và kinh tế lớn, với tác động kinh tế đáng kể bên trong và bên ngoài lĩnh vực vận tải biển quốc tế.

8 Việc thực hiện nhóm thước đo sẽ yêu cầu áp dụng nhiều hình thức đối xử bình đẳng hoặc khác biệt đối với các nhóm bên tham gia khác nhau. Do đó, cần phải thống nhất hệ thống phân cấp các chuẩn mực áp dụng trong từng tình huống. Ví dụ, dự kiến các nghĩa vụ đối với ngành công nghiệp theo nguyên tắc 'người gây ô nhiễm phải trả tiền' sẽ được áp dụng như nhau đối với các tàu mang cờ của tất cả các quốc gia trong khi việc giải ngân doanh thu dự kiến sẽ được áp dụng khác nhau giữa các Quốc gia theo nguyên tắc 'đối xử công bằng và khác biệt'. Trong trường hợp IMO không thông qua một MBM phù hợp, các Quốc gia

¹ Chiến lược Ban đầu quy định một Thước đo Dựa trên Thị trường có thể được đưa vào, sau khi nhất trí, trong Chiến lược Sửa đổi theo các chỉ số trung hạn trong tương lai.

Thành viên cần tài trợ chi phí của quá trình chuyển đổi công bằng không bỏ lại phía sau với trách nhiệm được phân bổ theo nguyên tắc CBDR-RC dựa trên năng lực khác nhau của các quốc gia, v.v.

9 Vì không có vấn đề nào trong số này được đưa ra để thảo luận chi tiết trước khi thông qua Chiến lược Ban đầu, các nguyên tắc được thông qua sau đó và mức độ tuân thủ mà IMO cam kết ràng buộc chung được Ủy ban coi là phù hợp tại thời điểm đó và theo Chiến lược Ban đầu. Với sự rõ ràng hơn hiện có về cấp độ mục tiêu tham vọng tăng lên đáng kể hiện được yêu cầu, các yếu tố của nhóm thước đo trong tương lai sẽ được thông qua theo Chiến lược Sửa đổi và lợi ích của ý kiến đã nắm về các nguyên tắc pháp lý phù hợp nhất có thể áp dụng với Ủy ban, các nhà đồng bảo trợ một lần nữa khẳng định cần phải xem lại mục 3.2 của Chiến lược Ban đầu.

10 Các quốc gia dễ bị ảnh hưởng nhất do khí hậu là những bên chấp nhận rủi ro lớn nhất vì lợi ích chung toàn cầu về vấn đề này. Cam kết chỉ 'được hướng dẫn' theo các nguyên tắc luật pháp quốc tế có liên quan ngụ ý rằng việc tuân thủ, ở một mức độ nào đó, là tùy chọn hoặc tùy ý và đưa ra bảo đảm không đầy đủ cho tất cả các Quốc gia rằng những vấn đề này có thể được giải quyết và các nguyên tắc luật pháp được duy trì.

Hệ thống phân cấp các chuẩn mực

11 Các nguyên tắc liên quan quốc tế khác nhau được đề cập dưới đây không tồn tại và không nên được áp dụng tách biệt với nhau hoặc với nội dung rộng hơn của luật quốc tế. Khuôn khổ chung của luật pháp quốc tế hiện nay bao gồm các quy phạm và nguyên tắc vô cùng đa dạng về nguồn và giá trị.

12 Điều quan trọng cần lưu ý là có mối liên hệ và phụ thuộc lẫn nhau giữa các chuẩn mực và nguyên tắc. Điều này là cần thiết vì hệ thống phân cấp các chuẩn mực và lĩnh vực áp dụng cho từng chuẩn mực có liên quan trong bối cảnh giảm phát thải khí nhà kính từ tàu cần phải phù hợp với luật pháp quốc tế khác. Các chuẩn mực và nguyên tắc được xem xét trong các văn bản đệ trình này là các chuẩn mực của công pháp quốc tế và luật môi trường quốc tế, cũng như các chuẩn mực được IMO áp dụng.

Tính công bằng

13 Theo luật pháp quốc tế, tất cả các quốc gia đều bình đẳng và cần được đối xử như vậy. Tuy nhiên, sự bình đẳng giữa các quốc gia không có nghĩa là các chế độ giống nhau và luật môi trường quốc tế đã xây dựng thông lệ thường xuyên để thực thi công bằng bằng cách áp dụng các đối xử khác biệt giữa các quốc gia. Công bằng nói lên trách nhiệm toàn cầu của tập thể, trong trường hợp

này là các Thành viên của IMO, để đảm bảo quyền của tất cả các Quốc gia được công nhận và cung cấp. Ví dụ: việc áp dụng rộng rãi Hiệp định Paris vào năm 2015 dẫn đến sự công bằng được tạo ra thông qua việc đối xử khác biệt dành cho các Quốc gia theo nguyên tắc CBDR-RC cùng với nguyên tắc 'mục tiêu tham vọng cao nhất có thể' có liên quan nhưng không phân biệt đối xử tại UNFCCC, tạo ra khuôn khổ cân bằng để các Quốc gia hành động trong khi phân bổ trách nhiệm, công nhận các năng lực khác nhau và xác định bên nhận nhu cầu.

14 Công bằng trực tiếp nói đến khẩu hiệu 'không ai bị bỏ lại phía sau' mà tất cả các Quốc gia tham gia đàm phán KNK của IMO cho đến nay đều tuyên bố ủng hộ. Đảm bảo tính công bằng là điều tối quan trọng trong việc xem xét những người hưởng lợi cuối cùng của việc sử dụng doanh thu, yêu cầu giải ngân khác biệt cho các Quốc gia dựa trên nhu cầu, thay vì phân bổ lợi ích bình đẳng giữa các Quốc gia.

15 Công bằng bao gồm nguyên tắc 'công bằng giữa các thế hệ'. Nhu cầu của các thế hệ tương lai và quyền của các thế hệ này đối với một môi trường trong sạch, lành mạnh và bền vững cũng phải được xem xét và cung cấp. Việc công nhận quyền của tất cả mọi người đối với một môi trường trong sạch, lành mạnh và bền vững được ghi trong Nghị quyết A/RES/76/300 được Đại hội đồng Liên Hợp Quốc thông qua vào năm 2022².

16 Công bằng đòi hỏi phải chấp nhận khái niệm về sự khác biệt giữa các Quốc gia, một thông lệ đã có từ lâu trong luật pháp quốc tế. Ví dụ, Phần XII của khuôn khổ Công ước Liên Hợp Quốc về Luật Biển (UNCLOS) tán thành một số hình thức phân biệt nhất định như Điều 194(1) yêu cầu các Bên áp dụng mọi biện pháp phù hợp với Công ước để ngăn chặn, kiểm soát hoặc giảm thiểu ô nhiễm môi trường biển “phù hợp với năng lực của mình”³. IMO đã áp dụng thông lệ đối xử khác biệt trong Công ước về ngăn ngừa ô nhiễm biển do đổ chất thải và các vấn đề khác (Công ước London) bằng cách yêu cầu các bên tham gia "thực hiện các biện pháp hiệu quả, theo năng lực khoa học, kỹ thuật và kinh tế của mình, để ngăn ngừa, giảm bớt và loại bỏ ô nhiễm nếu có thể."

Không phân biệt đối xử

² Mặc dù không ràng buộc về mặt pháp lý đối với các Quốc gia, nhưng nghị quyết này một lần nữa khẳng định *Tuyên ngôn Quốc tế Nhân quyền* và *Tuyên bố Viên và Chương trình Hành động*, nhắc lại *Tuyên bố về Quyền được Phát triển*, *Tuyên bố của Hội nghị Liên hợp quốc về Môi trường của Con người* (Tuyên bố Stockholm), *Tuyên bố Rio về Môi trường và Phát triển*, và các hiệp ước nhân quyền quốc tế có liên quan.

³ Xem thêm Điều 202 và 203 liên quan đến việc tài trợ và hỗ trợ kỹ thuật cho các quốc gia đang phát triển.

17 Nguyên tắc "không phân biệt đối xử" trong Điều 1 của Công ước IMO đề cập đến sự cần thiết của việc không phân biệt đối xử giữa các tàu mang cờ khác nhau⁴. Nguyên tắc này được áp dụng theo MARPOL thông qua điều khoản "Không đối xử ưu ái" (NMFT) và nói lên sự cần thiết của trách nhiệm giảm phát thải phải được áp dụng "bình đẳng" đối với tất cả những người gây ô nhiễm. NMFT không phải là cơ sở để IMO áp dụng thước đo cắt giảm khí nhà kính, nhưng thay vào đó đảm bảo mọi thước đo được thông qua sẽ được áp dụng rộng rãi hơn là chỉ áp dụng đối với các Quốc gia ký kết⁵.

Người gây ô nhiễm phải trả tiền

18 Văn bản MEPC 76/INF.21 khuyến nghị rằng nguyên tắc này ủng hộ mạnh mẽ nhất mọi MBM được thông qua theo Chiến lược Sửa đổi. Nguyên tắc này được xây dựng dựa trên trách nhiệm lịch sử và logic kinh tế và đã được công nhận là nguyên tắc pháp lý kể từ khuyến nghị năm 1972 của Hội đồng OECD về Nguyên tắc Hướng dẫn liên quan đến các khía cạnh kinh tế quốc tế của chính sách môi trường và được tiếp tục ghi nhận trong Tuyên bố Rio năm 1992.

19 Trong bối cảnh phát thải khí nhà kính từ tàu, "người gây ô nhiễm phải trả tiền" có nghĩa là toàn bộ lượng phát thải khí nhà kính từ ngành vận tải biển quốc tế cần phải được định giá. Nguyên tắc quy định rõ ràng nghĩa vụ kép đối với người gây ô nhiễm là chấm dứt thiệt hại do ô nhiễm gây ra và khắc phục hoặc bồi thường cho các nạn nhân về tác động của ô nhiễm. Tác nhân kinh tế gây ô nhiễm chưa tính được chi phí phải chịu trách nhiệm về hậu quả của việc ô nhiễm đó và khắc phục thiệt hại đã gây ra. Trong trường hợp phát thải khí nhà kính, những người bị tổn hại nhiều nhất bao gồm khí hậu dễ bị ảnh hưởng nhất và tất cả các thể hệ trong tương lai.

20 "Người gây ô nhiễm phải trả tiền" đã thành tiền lệ tại IMO và hiện được quy định trong các công ước sau của IMO: Công ước Quốc tế về hợp tác, sẵn sàng và ứng phó đối với ô nhiễm dầu (Công ước

⁴ Công ước của IMO tại Điều 1 "Mục đích của Tổ chức là: (b) Khuyến khích Chính phủ loại bỏ các hành động phân biệt đối xử và hạn chế không cần thiết ảnh hưởng đến ngành vận tải biển tham gia vào thương mại quốc tế để thúc đẩy khả năng cung cấp các dịch vụ vận tải biển đối với thương mại của thế giới mà không phân biệt". Quy ước về NMFT được sử dụng tại IMO bắt nguồn từ nguyên tắc không phân biệt đối xử nhưng được áp dụng trong phạm vi hẹp, làm nảy sinh mâu thuẫn giữa Điều 5(4) MARPOL có yêu cầu về NMFT và Công ước của IMO chỉ yêu cầu không phân biệt đối xử. Việc áp dụng đúng hệ thống phân cấp các chuẩn mực sẽ yêu cầu IMO chỉ bị ràng buộc bởi nguyên tắc không phân biệt đối xử giữa các quốc gia.

⁵ Aidun, H., Metzger, D. & Gerrard, M. (2021) *Các nguyên tắc của luật pháp quốc tế và việc áp dụng cơ chế dựa trên thị trường đối với phát thải khí nhà kính từ vận tải biển*, tr.26.

OPRC)⁶; Công ước Quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với tổn thất ô nhiễm dầu (Công ước CLC)⁷; Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm từ dầu nhiên liệu (Công ước Dầu nhiên liệu)⁸; Công ước Quốc tế về Thành lập Quỹ quốc tế về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu (Công ước Quỹ)⁹; Công ước về vận chuyển các chất nguy hiểm và độc hại¹⁰.

Công ước quốc tế về trách nhiệm pháp lý và bồi thường thiệt hại liên quan đến Công ước về vận chuyển các chất nguy hiểm và độc hại¹¹.

21 Nguyên tắc này không phân biệt đối xử do đó được áp dụng bình đẳng với tất cả những người gây ô nhiễm theo tỷ lệ.

Mục tiêu tham vọng cao nhất có thể

22 'Mục tiêu tham vọng cao nhất có thể' bắt nguồn từ Hiệp định Paris của UNFCCC. Bởi vì nguyên tắc 'mục tiêu tham vọng cao nhất có thể' buộc các Quốc gia phải tuân thủ tiêu chuẩn nghiêm ngặt về giảm phát thải, nên nguyên tắc này là cơ sở cho IMO tìm cách cắt giảm mạnh lượng phát thải từ vận tải biển và hoàn thành mục tiêu đạt được mức giảm phù hợp với mục tiêu nhiệt độ của Hiệp định Paris¹². Điều này nói lên tính cấp bách và quy mô của quá trình chuyển đổi cần thiết cũng như việc cần tất cả các bên tham gia phải nỗ lực hết sức có thể.

23 Công ước của IMO năm 1948 đã được nhất trí trước khi sự đóng góp của ngành vận tải biển quốc tế vào biến đổi khí hậu trở thành vấn đề được Tổ chức quan tâm và chắc chắn là trước các quyết định tập thể về 'mục tiêu tham vọng cao nhất có thể' dẫn đến việc đưa mục tiêu này vào Hiệp định Paris. Điều 1 của Công ước cam kết IMO "[...] khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho việc áp dụng chung các tiêu chuẩn khả thi cao nhất trong các vấn đề liên quan đến [...] ngăn ngừa và kiểm soát ô nhiễm biển từ tàu". Rõ ràng là ô nhiễm biển từ tàu

⁶[http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-oil-pollutionpreparedness,-response-and-co-operation-\(oprc\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-oil-pollutionpreparedness,-response-and-co-operation-(oprc).aspx)

⁷[https://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-civilliability-for-oil-pollution-damage-\(clc\).aspx](https://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-civilliability-for-oil-pollution-damage-(clc).aspx)

⁸[http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-civil-liabilityfor-bunker-oil-pollution-damage-\(bunker\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-civil-liabilityfor-bunker-oil-pollution-damage-(bunker).aspx)

⁹[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-theEstablishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-\(FUND\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-theEstablishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-(FUND).aspx)

¹⁰<http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/HNS-2010.aspx>

¹¹<http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/HNS-2010.aspx>

¹² Ibid tr. 9

bao gồm phát thải khí nhà kính và "tiêu chuẩn cao nhất có thể thực hiện được" báo hiệu nguyên tắc "mục tiêu tham vọng cao nhất có thể" tại IMO.

24 Mặc dù công nhận trách nhiệm và năng lực hành động của các Quốc gia khác nhau, nhưng "mục tiêu tham vọng cao nhất có thể" được áp dụng bình đẳng đối với tất cả các Quốc gia, không quốc gia nào được miễn trừ hành động trong giới hạn trách nhiệm và năng lực của mình. Việc xuất phát từ cách hiểu mới về trách nhiệm tập thể phát sinh từ Hiệp định Paris là rất quan trọng, trong đó nguyên tắc này đóng vai trò kiểm tra việc sử dụng CBDR-RC làm giấy phép cho một số người tham gia ít hơn mức có thể. Dựa trên bằng chứng về quy mô và cường độ của tình trạng khẩn cấp toàn cầu ngày càng trầm trọng, chỉ khi tất cả cam kết thực hiện hành động cao nhất có thể thì tất cả mới có cơ hội sống sót.

Mục tiêu chung nhưng trách nhiệm khác biệt và năng lực tương ứng (CBDR-RC) trong bối cảnh các quốc gia khác nhau

25 Nguyên tắc CBDR-RC áp dụng tại IMO, cũng như tại các diễn đàn khác, đối với sự khác biệt trong các hành động cần thiết của từng Quốc gia để thực hiện các biện pháp tích cực hướng tới mục tiêu khử cacbon, điều này lý giải cho sự khác biệt giữa các Quốc gia bao gồm cả mức phát thải.

26 Xuất phát từ Công ước Viên năm 1985 về Bảo vệ Tầng Ôzôn và Tuyên bố Rio năm 1992, nguyên tắc CBDR-RC quy định rằng các quốc gia phát triển và đang phát triển có thể có các mức độ trách nhiệm khác nhau trong việc ứng phó với các vấn đề môi trường quốc tế, mặc dù tất cả đều chịu một số trách nhiệm và nhằm mục đích phân bổ nỗ lực cần thiết để quản lý các vấn đề môi trường có tính chất toàn cầu giữa các Quốc gia trên cơ sở hai tiêu chí: trách nhiệm và năng lực. CBDR-RC được công nhận rộng rãi trong luật pháp quốc tế và mặc dù không phải lúc nào nguyên tắc này cũng chiếm ưu thế tại IMO, nhưng nguyên tắc này được đưa vào Chiến lược Ban đầu một cách rõ ràng. Khi các Quốc gia thành viên yêu cầu các hành động riêng lẻ trong việc thực hiện Chiến lược Sửa đổi, CBDR-RC quy định việc đối xử khác biệt giữa các Quốc gia.

Nguyên tắc phòng ngừa và phương pháp dựa trên bằng chứng

27 Khái niệm biện pháp phòng ngừa quy định rằng việc thiếu sự không chắc chắn về mặt khoa học về các tác động thực tế hoặc tiềm ẩn của một hoạt động không được ngăn cản các Quốc gia thực hiện hành động thích hợp khi các tác động đó có thể nghiêm trọng hoặc không thể khắc phục, và được ghi nhận trong

Tuyên bố Rio¹³ và hiện được lặp lại ở những văn kiện khác, ví dụ như Thỏa thuận về trữ lượng cá của Liên hợp quốc (Điều 6), được liên kết chặt chẽ với UNCLOS.¹⁴

28 Trong bối cảnh cụ thể của các nghị quyết của IMO, nguyên tắc "phòng ngừa" được thảo luận song song với nhu cầu ra quyết định dựa trên bằng chứng (MEPC 76/INF.21). Trong Chiến lược Ban đầu, IMO đã xác định rằng nguyên tắc này sẽ được "hướng dẫn" bằng "việc ra quyết định dựa trên bằng chứng được cân bằng với phương pháp phòng ngừa như được nêu trong nghị quyết MEPC.67(37) về *Hướng dẫn Kết hợp Phương pháp Phòng ngừa trong bối cảnh của các hoạt động cụ thể của IMO*". Trong nghị quyết MEPC.67(37), IMO cảnh báo trước việc áp dụng nguyên tắc "phòng ngừa" trong trường hợp cần chờ đợi để hành động cho đến khi có "nhu cầu cấp bách".

29 Do đó, việc IMO sử dụng biện pháp phòng ngừa ở đây mâu thuẫn trực tiếp với nguyên tắc phòng ngừa theo luật và như trong các chuẩn mực cao hơn mà IMO cần tuân thủ. Hiệu lực qua lại của các chuẩn mực này đòi hỏi IMO phải ưu tiên bảo vệ môi trường nói chung và áp dụng phương pháp phòng ngừa đối với các vấn đề mà khoa học chưa xác định được. Ngày nay có rất nhiều bằng chứng về "nhu cầu cấp bách" để chấm dứt ô nhiễm khí nhà kính. Điều này có thể gây tranh cãi khi IMO xác định hướng dẫn của mình về vấn đề này. Tuy nhiên, vào năm 2023, đề nghị này rõ ràng đã lỗi thời, là rào cản và cần xem xét lại. Do đó, các nhà bảo tài trợ đề nghị chuyển nghị quyết MEPC.67(37) cho Ủy ban Pháp lý. Việc chuyển như vậy không phải là lý do để Ủy ban trì hoãn việc sửa đổi Chiến lược Ban đầu.

Hành động được yêu cầu của Nhóm Công tác

30 Nhóm được đề nghị xem xét văn bản và đặc biệt là:

- .1 khôi phục văn bản không dự thảo được đề xuất cho 3.2 về Nguyên tắc từ văn bản ISWG-GHG 13/3/7 trong văn bản dự thảo Chiến lược Sửa đổi đang đàm phán; và
- .2 chuyển nghị quyết MEPC.67(37) cho Ủy ban Pháp lý để xem xét.

¹³ Ibid tr.14. Ở trang 16, các tác giả cũng đề nghị rằng Nguyên tắc Phòng ngừa không chỉ lý giải cho việc can thiệp để ngăn ngừa ô nhiễm. Nguyên tắc này cũng có thể quy định khuôn khổ can thiệp đó bằng cách nâng cao tiêu chuẩn thẩm định cần thiết khi đối mặt với các tác hại môi trường có thể nghiêm trọng hoặc không thể khắc phục.

¹⁴ UNCLOS cũng đặt ra “nghĩa vụ bảo vệ và gìn giữ môi trường biển” (Điều 192) và “thực hiện mọi biện pháp cần thiết để ngăn ngừa, giảm thiểu và kiểm soát ô nhiễm môi trường biển từ bất kỳ nguồn nào” (Điều 194).