



**CUỘC HỌP CHUYÊN TRÁCH  
CỦA NHÓM CÔNG TÁC VỀ GIẢM  
PHÁT THẢI KNK TỪ TÀU**

**ISWG-GHG 14/2/4**

**Ngày 03 tháng 02 năm 2023**

**Phiên họp lần thứ 14**

**CHỈ TIẾNG ANH**

**Mục Chương trình Nghị sự 2**

**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**

**Sửa đổi Chiến lược Giảm Phát thải Khí nhà Kính từ Tàu của IMO Ban đầu**

**Do Fiji, Quần đảo Marshall, Quần đảo Solomo và Vanuatu đệ trình**

**TÓM TẮT**

*Tóm tắt dự án:* Văn bản này đề xuất các cải tiến đối với văn bản phản hồi của Chủ tịch đã ban hành, nhưng không được tranh luận, tại MEPC 79 về tình hình tại thời điểm đó của các cuộc thảo luận về dự thảo chiến lược KNK của IMO sửa đổi. Văn bản này đặc biệt nêu rõ các ý kiến về tầm nhìn, các cấp độ mục tiêu tham vọng, thời gian và các mục hành động tiếp theo nhất quán với các báo cáo của IPCC và lộ trình 1,5°C. Cụ thể, văn bản đề xuất việc sử dụng các mục tiêu tạm thời trong Chiến lược sửa đổi là giảm 37% lượng khí nhà kính vào năm 2030 và giảm 96% lượng khí nhà kính vào năm 2040, cả trên cơ sở Từ Giếng dầu Đến Lặn nước do Tàu chạy Tạo ra và so với đường cơ sở năm 2008.

*Định hướng  
chiến lược, nếu  
có:* 3

*Kết quả:* 3.2

*Hành động cần  
thực hiện:* Đoạn 24

*Văn bản liên  
quan:* MEPC 79/WP.10, phụ lục 1; ISWG-GHG 13/INF.2; ISWG-GHG 14/2/3 và ISWG-GHG 14/2/5

## **Giới thiệu**

1 MEPC 79 lưu ý rằng những phản hồi của Chủ tịch Nhóm công tác về dự thảo Chiến lược giảm phát thải khí nhà kính từ tàu của IMO sửa đổi (Chiến lược Sửa đổi), như được nêu trong phụ lục 1 của văn bản MEPC 79/WP.10, đã được Nhóm xem xét tại phiên họp tiếp theo. Văn bản này đã được Chủ tịch ISWG-GHG phát triển để tạo điều kiện thuận lợi cho các cuộc thảo luận nhưng không được tranh luận tại MEPC 79. Mặc dù vẫn giữ tất cả các đề xuất về nguyên tắc, phụ lục 1 chỉ có một số phương án thay thế khả thi, xóa bỏ văn bản đề xuất do một số Quốc gia cung cấp và không nêu rõ điểm chung. Văn bản này sẽ được xem xét tại ISWG-GHG 14 và ISWG-GHG 15 nhằm hoàn thiện Chiến lược Sửa đổi tại MEPC 80.

2 Văn bản này xác định con đường phía trước dựa trên các cuộc tranh luận tại ISWG-GHG 13 và MEPC 79, đồng thời đưa ra các đề xuất cụ thể về mối liên hệ giữa điều này với các phản hồi của Chủ tịch.

## **Thảo luận**

### ***Điểm chung***

3 Điều này cho thấy cần phải rõ ràng một cách nhất quán rằng các giới hạn được đặt ra cho toàn bộ phát thải khí nhà kính và trên cơ sở vòng đời/ Từ Giếng dầu Đến Làn nước do Tàu chạy Tạo ra (WtW).

4 Khả năng thực hiện của lộ trình 1,5°C, bao gồm tốc độ tăng trưởng cao trong việc cung cấp nhiên liệu không phát thải có thể mở rộng mới (SZEF) và đội tàu có thể sử dụng những nhiên liệu này, được chứng minh bằng sự ủng hộ rõ ràng của ngành đối với các Cấp độ Mục tiêu Tham vọng 1,5°C (LoA ) cả từ các bên liên quan trên đất liền (ví dụ: IAPH) và những người sở hữu và khai thác tàu (ví dụ: WSC). Điều này cũng được chứng minh trong các tài liệu thông tin phân tích quá trình chuyển đổi 1,5°C và bằng sự ủng hộ rõ ràng đối với mức 1,5°C từ các Quốc gia Thành viên có kinh nghiệm và kiến thức vững chắc về lĩnh vực vận tải biển (ví dụ: Hàn Quốc và Na Uy).

5 Các nhà đồng bảo trợ lưu ý rằng một số Quốc gia Thành viên và các quan sát viên bày tỏ lo ngại về khả năng tăng quy mô nhanh chóng của năng lượng tái tạo và sản xuất nhiên liệu có nguồn gốc từ hydro, đồng thời chỉ ra khả năng tồn tại của nhiên liệu sinh học và hiệu quả năng lượng đáng kể. Ví dụ, INTERTANKO đã đề xuất giảm thêm 40% lượng phát thải khí nhà kính từ việc cải thiện hiệu suất vào năm 2030, thay vì sử dụng SZEF. Giống như INTERTANKO, các nhà đồng bảo trợ nhận thấy giá trị đáng kể trong một loạt

các giải pháp rộng hơn nhiều so với SZEFG, đặc biệt là hỗ trợ gió, điện khí hóa, hiệu quả và giảm nhu cầu.

6 Nhiều Quốc gia Thành viên bày tỏ lo ngại về tác động đối với các Quốc gia, tuy nhiên bằng chứng trong các tài liệu thông tin cho thấy sự chậm trễ trong việc bắt đầu quá trình chuyển đổi chỉ làm tăng chi phí từ đó làm tăng tác động. Bằng chứng thích hợp đã được chia sẻ trong các sự kiện bên lề về các dự án cụ thể đang được tiến hành (ví dụ như ở Namibia), để sản xuất nhiên liệu có nguồn gốc từ hydro. Cuộc họp đã lắng nghe ý kiến của các nhà sản xuất nhiên liệu và khách hàng vận tải biển, chứng minh cam kết của các nhà sản xuất và khách hàng trong việc tạo điều kiện cho quá trình chuyển đổi phù hợp với 1,5°C, với các cơ hội được tạo ra ở các quốc gia đang phát triển. Điều này cũng chỉ ra nhu cầu cấp thiết là phải rõ ràng và cụ thể về cam kết đạt được quá trình chuyển đổi công bằng, cả trong Chiến lược Sửa đổi và nội dung của các thước đo trung hạn được đưa vào danh sách rút gọn tại MEPC 80 để chuyển sang Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc để xây dựng các thước đo trung và dài hạn như là phần tiếp theo của Chiến lược Giảm Phát thải Khí nhà Kính từ Tàu của IMO Ban đầu.

7 Đã có lời kêu gọi rõ ràng từ các ý kiến của tổ chức quan sát viên trong ngành và các sự kiện bên lề về một sân chơi bình đẳng cho ngành và sự rõ ràng. Những điểm này cho thấy cần phải thảo luận để tìm ra cách diễn đạt rõ ràng nhất có thể và loại bỏ mâu thuẫn trong các đoạn đã soạn thảo hoặc giữa các đoạn khác nhau. Mặc dù việc kết hợp các văn bản đề xuất khác nhau có thể nhằm trấn an các Quốc gia Thành viên rằng quan điểm của các Quốc gia đã được đưa vào, nhưng nếu không thể hiểu rõ ngôn ngữ kết quả thì các mục tiêu của Chiến lược Sửa đổi sẽ bị tổn hại.

### ***Con đường phía trước đảm bảo đạt được sự ủng hộ rộng rãi***

8 Chiến lược Ban đầu và dự thảo số 0 hiện tại của Chiến lược Sửa đổi vẫn giữ nguyên nhu cầu ra quyết định dựa trên bằng chứng (đoạn 3.2.4). MEPC 79 cũng xác minh rằng từ góc độ khoa học và phòng ngừa,<sup>1</sup> phương án duy nhất của Tổ chức là thực hiện vị trí mục tiêu tham vọng cao nhất có thể phù hợp với 1,5°C, như đã được các nhà đồng bảo trợ kêu gọi nhất quán và được nêu chi tiết gần đây nhất trong văn bản ISWG-GHG 13/3/7 (Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon).

9 Tuy nhiên, các nhà đồng bảo trợ nhận thấy lợi ích của việc xây dựng tài liệu trong văn bản ISWG-GHG 13/3/7 với những hiểu biết thu được từ các cuộc

---

<sup>1</sup> Điều này bộc lộ điểm yếu trong cách giải thích Nguyên tắc Phòng ngừa trước đây (và hiện đã được 25 năm) của Tổ chức, vấn đề được đề cập trong văn bản MEPC 76/INF.22 (Bỉ và các quốc gia khác) và được tiếp tục thảo luận trong văn bản ISWG-GHG 14/2/3 (Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon).

tranh luận ISWG-GHG 13 và MEPC 79. Cụ thể, điều này nói lên việc cần phải tối đa hóa sự rõ ràng và nhất quán, đồng thời kết hợp các quan điểm về khả năng cung cấp nhiên liệu, tác động đối với các Quốc gia và giảm thiểu. Điều này dẫn đến đề xuất:

- .1 chỉ đưa vào nội dung làm rõ và loại bỏ các nội dung trùng lặp và đảm bảo rằng nội dung được đưa vào mạch lạc, nhất quán trong các năm mục tiêu tạm thời và bắt nguồn từ lộ trình giảm khí nhà kính duy nhất;
- .2 chỉ sử dụng mức giảm KNK trên cơ sở WtW để thể hiện các giới hạn trong LoA;
- .3 công nhận sự cần thiết của tính trung lập về công nghệ và tiềm năng lớn trong việc giảm khí nhà kính trong thời gian ngắn từ các cải tiến hiệu quả và các công nghệ như hỗ trợ gió. Điều này dẫn đến việc kiểm duyệt các mục tiêu được đề xuất trong văn bản ISWG-GHG 13/3/7 về việc sử dụng nhiên liệu/năng lượng không phát thải vào năm 2030 từ 35% xuống ít nhất 10%. Điều này sẽ mở ra tiềm năng đạt được mức giảm khí nhà kính với mức độ sử dụng SZEF cao hơn nhiều trong giai đoạn này, ví dụ: 35%, nhưng xem xét việc lựa chọn liệu đó có phải là cách hành động tốt nhất để ngành xác định hay không; và
- .4 nhận thấy những mối quan ngại thể hiện ở các bước khác nhau cần được thực hiện để đảm bảo quá trình chuyển đổi công bằng; niềm tin lớn của ngành vào việc mở rộng quy mô nhanh chóng của nhiên liệu mới cho đến những năm 2030; và tầm quan trọng của khoa học IPCC, đề xuất điều chỉnh tất cả các hoạt động cắt giảm khí nhà kính theo lộ trình đề xuất của SBTi (văn bản ISWG-GHG 13/INF.2 của WWF). Điều này có thể đạt được trong Chiến lược Sửa đổi bằng cách điều chỉnh các mục tiêu tạm thời (năm 2030 và 2040) để giảm phát thải khí nhà kính tuyệt đối. Lộ trình SBTi này trao đổi mục tiêu tham vọng thấp hơn vào năm 2030, so với các mục tiêu cắt giảm từ kết chứa nhiên liệu đến lần nước do tàu chạy tạo ra trong văn bản ISWG-GHG 13/3/7, với mục tiêu tham vọng cao hơn vào năm 2040 để duy trì sự phù hợp với giới hạn không quá 1,5°C. Do đó, cần phải nhắm mục tiêu sử dụng SZEF thâm nhập cao hơn, ví dụ: 90% vào năm 2040, so với các khuyến nghị từ văn bản ISWG-GHG 13/3/7.

Nhìn chung, lộ trình này cũng đạt được sự nhất quán tốt hơn với khoa học của IPCC trên cơ sở WtW.

***Ý kiến cụ thể về phụ lục 1 (Phản hồi của Chủ tịch về tình hình thảo luận về dự thảo Chiến lược KNK của IMO sửa đổi) - Tầm nhìn***

10 Theo văn bản phản hồi của Chủ tịch, có thể kết hợp các từ hiện tại trong ngoặc vuông. Trong số này, hai yếu tố cần thiết để thực hiện các lập luận được nêu trong đoạn 9 ở trên là:

- .1 Giảm khí nhà kính phù hợp với giới hạn nhiệt độ trên 1,5°C; và
- .2 thông qua quá trình chuyển đổi công bằng trong tầm nhìn và các mục LoA.

***Ý kiến cụ thể về phụ lục 1 (Phản hồi của Chủ tịch về tình hình thảo luận về dự thảo đề xuất Chiến lược KNK của IMO Sửa đổi) – Cấp độ Mục tiêu Tham vọng***

11 Trong phần nội dung lời nói đầu của mục 3.1, tất cả từ trong ngoặc vuông đều được chấp nhận. Các yếu tố cần thiết cần thiết để thực hiện các lập luận nêu trong đoạn 9 là:

- .1 cần phải rõ ràng phù hợp với giới hạn trên 1,5°C của Hiệp định Paris và tránh phóng đại;
- .2 không viện đến việc cắt giảm phát thải ngoài lĩnh vực; và
- .3 công nhận trách nhiệm của IMO không chuyển phát thải khí nhà kính từ vận tải biển quốc tế sang các lĩnh vực khác, từ đó điều chỉnh trên cơ sở WtW.

12 Về các thước đo hiệu quả năng lượng, phần lớn văn bản được đề xuất trong đoạn 3.1.1 không làm rõ mục tiêu tham vọng (ví dụ: "xem xét nhằm mục đích tăng cường") và gây nhầm lẫn cho tiêu đề về hiệu quả năng lượng và chỉ số cường độ CO<sub>2</sub> từ kết cấu nhiên liệu đến lần nước do tàu chạy tạo ra. Mục này có thể được đơn giản hóa thành:

- ".1 tăng cường hiệu quả sử dụng năng lượng, phù hợp với mục tiêu tham vọng 2030/40/50, bao gồm thông qua các cải tiến trong EEDI, EEXI, SEEMP và CII."

13 Tại các điểm kiểm soát, phần lớn ngôn từ được đề xuất không mang lại sự rõ ràng, ví dụ: "để đạt được mức cắt giảm đáng kể trước năm 2030" mà không bao gồm tính cụ thể của ý nghĩa 'đáng kể'. Mục này thừa và có thể được loại bỏ, miễn là ngôn từ rõ ràng về các mục tiêu tham vọng năm 2030, 2040 và

2050 được đưa vào các đoạn tiếp theo. Nếu có mục rõ ràng về mục tiêu tham vọng năm 2040 không được đưa vào các đoạn tiếp theo, thì dự kiến sẽ đưa vào đoạn này giới hạn năm 2040 là giảm 96% GHG trên cơ sở WtW.

14 Về mục tiêu tham vọng năm 2030, đoạn 3.1.2 kết hợp cả mục tiêu năm 2030 và năm 2050, cường độ carbon và mục tiêu giảm phát thải tuyệt đối, điều này hiện có nguy cơ khiến văn bản không rõ ràng. Được chứng minh bằng bằng chứng về nhu cầu cắt giảm tuyệt đối cấp thiết và nỗ lực giảm phát thải sớm hơn đảm bảo giảm chi phí vận chuyển, kết hợp với niềm tin từ ngành về tiềm năng cải thiện hiệu quả mạnh mẽ trước năm 2030, mục .2a có các yếu tố có thể được làm rõ đáng kể. Các thành phần thiết yếu là tài liệu tham khảo về lượng phát thải khí nhà kính trong vòng đời và mục tiêu rõ ràng có thể liên quan đến mức giảm cần thiết để đạt được mức giảm phát thải phù hợp với 1,5°C, ví dụ:

- "1 lượng phát thải khí nhà kính trong vòng đời phải giảm ít nhất 37% so với năm 2008; hoặc
- .2 Lượng phát thải khí nhà kính trong vòng đời phải bắt đầu giảm về giá trị tuyệt đối càng sớm càng tốt để giảm một nửa tác động khí hậu của hoạt động vận tải biển vào năm 2030 so với năm 2008."

15 Việc đưa vào mục tiêu cụ thể đối với việc sử dụng nhiên liệu vào năm 2030 đã được ủng hộ và chứng minh là sẽ giúp giảm phát thải khí nhà kính dài hạn. Tuy nhiên, để làm rõ và có hiệu quả, mục tiêu này phải đầy tham vọng và chỉ cụ thể đối với tập hợp con nhiên liệu có thể cho phép sử dụng sớm không phát thải bằng các giải pháp trên cơ sở từ giếng dầu đến lần nước do tàu chạy tạo ra, ví dụ:

- "1 năng lượng được ngành vận tải biển quốc tế sử dụng, được sản xuất từ nhiên liệu và công nghệ với nhiên liệu không phát thải hoặc gần như bằng không, để đạt ít nhất 10% tổng năng lượng sử dụng trên tàu, như giá trị trung bình của ngành vận tải biển quốc tế, trên cơ sở WtW, đến năm 2030."

16 Về mục tiêu tham vọng năm 2040, mục tiêu năm 2040 về phát thải khí nhà kính trong vòng đời rất quan trọng để làm rõ lộ trình giảm khí nhà kính phù hợp với 1,5°C, và do đó, các mục tiêu mà các thước đo hiện tại và các thước đo khác sẽ cần được thiết kế để đạt được. Do đó, điều cần thiết là ít nhất phải bao gồm:

- "1 giảm 96% lượng phát thải khí nhà kính trong vòng đời của ngành vận tải biển quốc tế vào năm 2040 so với năm 2008."

17 Mặc dù không phải là thay thế cho các nỗ lực xác định mức giảm khí nhà kính trong vòng đời, nhưng có thể thêm vào việc làm rõ thêm về nỗ lực cần thiết để khử carbon cho vận tải biển thông qua mục tiêu cụ thể được đề xuất liên quan đến nhiên liệu.

18 Về mục tiêu tham vọng đến năm 2050, có một số thay đổi được đề xuất nhằm làm rõ theo những cách khác nhau về việc lượng phát thải khí nhà kính từ hoạt động vận tải biển cần đạt mức 0 trước năm 2050, điều này được trình bày rõ ràng nhất như sau:

"1.1 khử carbon hoàn toàn, không phát thải khí nhà kính trong vòng đời, trước năm 2050."

19 Về cấp độ mục tiêu tham vọng bổ sung, có các ý kiến sau:

- .1 Chương trình Hành lang xanh của IMO – việc đưa vào sáng kiến này không được ủng hộ. Khái niệm chính sách về hành lang xanh không được ủng hộ rộng rãi và mức độ chi tiết không phù hợp cho Chiến lược Sửa đổi;
- .2 đào tạo thuyền viên – về nguyên tắc đảm bảo việc chuyển đổi công bằng cho thuyền viên quốc tế. Tuy nhiên, cần lưu ý rằng quá trình chuyển đổi công bằng là khái niệm riêng biệt với quá trình chuyển đổi công bằng và các nhà bảo trợ đề xuất rằng việc đảm bảo quá trình chuyển đổi công bằng được trình bày rõ hơn trong Mục 5 của Chiến lược Sửa đổi;<sup>2</sup>
- .3 Carbon đen – bao gồm Carbon đen trong phạm vi Chiến lược Sửa đổi được tán thành hoàn toàn. Phát thải Carbon đen được chỉ ra trong Nghiên cứu KNK lần thứ tư của IMO năm 2020 là nguồn tác động đến khí hậu quan trọng thứ hai so với CO<sub>2</sub>. Do đó, mục đích đảm bảo cắt giảm sâu chất gây ô nhiễm này phù hợp với các mục tiêu tổng thể của Chiến lược và vì các mức phát thải này vẫn chưa được kiểm soát, nên việc đưa mục này vào là tuyên bố quan trọng cần đưa ra trong quá trình sửa đổi Chiến lược;
- .4 tham gia – mục này được tán thành. Việc tham gia công bằng là yếu tố quan trọng để đảm bảo quá trình chuyển đổi công bằng và vì vậy mục này nên được đặt trong bối cảnh theo tiêu đoạn .6 bên dưới;

<sup>2</sup> Chủ đề này được đề cập chi tiết hơn trong văn bản song song ISWG-GHG 14/2/5 (Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon).

- .5 tăng cường hợp tác – quản trị đa trung tâm được tán thành về nguyên tắc, nhưng tốt hơn là nên đưa vào mục 1.7 (Mục tiêu) hoặc vào mục 5 (Rào cản và thước đo hỗ trợ; xây dựng năng lực và hợp tác kỹ thuật; Nghiên cứu & Phát triển); và
- .6 các cấp độ mục tiêu tham vọng cho quá trình chuyển đổi công bằng – mục này được tán thành, các cấp độ này nên được đưa vào như dự thảo, phù hợp với lý giải trong các văn bản ISWG-GHG 13/3/7 và ISWG-GHG 14/2/5.

### ***Các mốc thời gian và hành động tiếp theo***

20 Cấp độ mục tiêu tham vọng (cho cả giảm phát thải và chuyển đổi công bằng), các mốc thời gian và các hành động tiếp theo đều liên quan với nhau. Tất cả đều được liên hệ với các mục tiêu được nêu trong mục 1.7. Sự đóng góp của Tổ chức vào các nỗ lực toàn cầu, phù hợp với mục tiêu của Hiệp định Paris nhằm ổn định nhiệt độ dưới 1,5°C, chỉ đạt được khi có hành động cấp thiết và cắt giảm KNK đáng kể trong thập kỷ này. Các mức cắt giảm đáng kể này được nêu rõ trong LoA, bao gồm cả các mức cắt giảm đáng kể vào năm 2030 và cho thấy việc cần phải tăng tốc nỗ lực trong suốt những năm 2030. Sự không phù hợp của các thước đo hiện tại và ngắn hạn để đạt được những mục tiêu tham vọng đó có nghĩa là việc sửa đổi Chiến lược chỉ đáng tin cậy nếu các mốc thời gian và hành động tiếp theo tạo ra sự chắc chắn cho những nỗ lực tăng tốc nhằm hoàn thiện và áp dụng các thước đo trung hạn. Chiến lược Sửa đổi chỉ có thể bền vững nếu công bằng và đảm bảo không có quốc gia nào bị bỏ lại phía sau. Tác động đối với các Quốc gia và ngành sẽ được giảm thiểu nếu Chiến lược Sửa đổi áp dụng các thước đo trung hạn càng sớm càng tốt và điều này được báo hiệu rõ ràng cho ngành.

21 Nội dung trong mục 4.1 là chìa khóa để làm rõ và nêu rõ ý định nhất quán với các mục tiêu và LoA. Dự thảo thay thế được đề xuất cho mục 4.1, phải bao gồm:

- .1 MEPC 80 quy định cụ thể nhóm thước đo trung hạn được quy định để đánh giá tác động toàn diện. Các thước đo trung hạn là các thước đo được Ủy ban hoàn thiện và thống nhất trong Chiến lược Sửa đổi từ năm 2023 đến mùa xuân năm 2024. Các thước đo này sẽ có hiệu lực vào năm 2025; và
- .2 các thước đo dài hạn khả thi là các thước đo được Ủy ban hoàn thiện và thống nhất sau khi các thước đo trung hạn có hiệu lực. Ngày có hiệu lực và thời điểm các thước đo có thể bắt đầu giảm



phát thải khí nhà kính một cách hiệu quả sẽ được xác định cho từng thước đo.

22 Các nhà đồng bảo trợ muốn sử dụng toàn bộ dự thảo thay thế và đơn giản của mục 4.1 (bắt đầu từ "Chiến lược Sửa đổi công nhận"), như đề xuất ban đầu trong văn bản ISWG-GHG 13/3/7.

23 Nội dung trong mục 6 cũng là chìa khóa để làm rõ và nêu rõ ý định nhất quán với mục 1.7 Mục tiêu và mục 3 LoA. Những lý giải và đề xuất dưới đây sẽ đảm bảo tính nhất quán đó:

- .1 Kế hoạch làm việc được thông qua để xây dựng các thước đo trung hạn bao gồm quá trình chuyển đổi từ Giai đoạn II sang Giai đoạn III vào mùa xuân năm 2023, ví dụ: bởi MEPC 80. MEPC 79 xác nhận rằng chúng tôi đang hướng tới mục tiêu đó;
- .2 rút gọn danh sách các thước đo trung hạn khi Ủy ban chuyển sang Giai đoạn III tạo ra mức độ cụ thể có thể cho phép đánh giá tác động toàn diện. MEPC 79 đã hoàn thiện các bản sửa đổi cho MEPC.1/Circ.885 bao gồm các cải tiến cho đánh giá đó. Việc tiến hành đánh giá tại MEPC 80 đảm bảo thông tin có sẵn để hoàn thiện và thống nhất các thước đo trung hạn tại MEPC 81;
- .3 các thước đo trung hạn có hiệu lực vào năm 2025 đều cần thiết để đáp ứng mức cắt giảm phù hợp với các mục tiêu của Hiệp định Paris, theo mô tả trong LoA, với các tác động bất lợi được giảm thiểu đối với các Quốc gia và ngành. Khung thời gian để chuyển sang thông qua (MEPC 82) và sau đó có hiệu lực vào năm 2025, yêu cầu hoàn thiện và thống nhất các thước đo trung hạn tại MEPC 81; và
- .4 các thước đo ngắn hạn theo quy định hiện nay là dành cho Chiến lược Ban đầu. Vì Ủy ban đã cam kết tăng cường LoA cho Chiến lược Sửa đổi, nên có thể kỳ vọng rằng những điều này sẽ cần được sửa đổi và tăng cường. Việc này được thực hiện càng sớm thì dấu hiệu cảnh báo trước càng nhiều và tác động đối với các Quốc gia và ngành càng thấp. MEPC 83 dự kiến cũng sẽ là MEPC cuối cùng trước ngày 1 tháng 1 năm 2026.

**Bảng 1: Ngày mục tiêu và các mốc tương ứng cần đạt được**

Ngày mục tiêu	Mốc thời gian
MEPC 80	Thông qua Chiến lược Sửa đổi

	Chuyển tiếp từ Giai đoạn II sang Giai đoạn III của Kế hoạch Làm việc Tiến hành đánh giá tác động toàn diện của các thước đo trung hạn
MEPC 81	Bắt đầu Nghiên cứu KNK lần thứ năm của IMO sử dụng dữ liệu từ 2019-2024 Hoàn thiện và thống nhất các thước đo trung hạn
MEPC 82	Thông qua các thước đo trung hạn
MEPC 83	Xem xét và công bố Bản Sửa đổi Nghiên cứu GHGKNK lần thứ năm của IMO về các thước đo ngắn hạn đã được phê duyệt

**Hành động được yêu cầu của Nhóm công tác**

24 Nhóm được yêu cầu xem xét các thông tin và đề xuất được nêu trong văn bản này và thực hiện hành động phù hợp.