



CUỘC HỌP CHUYÊN TRÁCH CỦA
NHÓM CÔNG TÁC VỀ GIẢM PHÁT
THẢI KNK TỪ TÀU BIỂN
Phiên họp thứ 15
Chương trình nghị sự mục 3

ISWG-GHG 15/3
Ngày 12 tháng 5 năm 2023
CHỈ CÓ TIẾNG ANH
Phát hành công khai trước phiên họp:



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

Đề xuất thêm về cơ chế giảm phí

Do Nhật Bản đệ trình

TÓM TẮT

Tóm tắt:

Tài liệu này trình bày chi tiết về hiệu quả và tính khả thi của cơ chế giảm phí hoặc Chương trình khuyến khích vận tải biển không phát thải (ZESIS). Đầu tiên, một nghiên cứu điển hình sẽ được trình bày để chỉ ra ảnh hưởng của nó đối với quyết định đầu tư của các chủ tàu vào tàu không phát thải. Tiếp theo, một lộ trình giảm dài hạn có thể đạt được bằng cơ chế này sẽ được trình bày. Cuối cùng, tiến hành trình bày chi tiết về cách cơ chế có thể hoạt động kết hợp với Tiêu chuẩn Nhiên liệu KNK (GFS) để khuyến khích hơn nữa việc giảm KNK. Dự thảo sửa đổi có thể có đối với Phụ lục VI Công ước MARPOL để thiết lập cơ chế cũng được đưa vào tài liệu này.

Định hướng chiến lược, nếu có:

3

Kết quả đầu ra:

3.2

Hành động cần thực hiện:

Đoạn 16

Tài liệu liên quan:

MEPC 78/7/5; MEPC 79/15; ISWG-GHG 12/3/17; ISWG-GHG 13/4/6; ISWG-GHG 14/3/1; ISWG-GHG 15/2/1 và MEPC 80/WP.6

Giới thiệu

1 Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển đã cam kết nỗ lực xác định các biện pháp giảm thiểu KNK ứng cử sẽ được ưu tiên xây dựng như một phần của nhóm các biện pháp bao gồm cả yếu tố kỹ thuật và kinh tế của MEPC 80 theo kế hoạch làm việc (MEPC 79/15, đoạn 7.21.2). Ủy ban cũng đã lưu ý rằng ISWG-GHG 13 đã lưu ý sự hỗ trợ ngày càng tăng đối với khả năng kết hợp yếu tố kỹ thuật và yếu tố kinh tế trong một nhóm các biện pháp, có thể thúc đẩy hiệu quả quá trình chuyển đổi năng lượng của vận tải biển và cung cấp cho đội tàu thế giới sự khuyến khích cần thiết đồng thời đóng góp và đảm bảo một sân chơi bình đẳng và quá trình chuyển đổi công bằng và bình đẳng (MEPC 79/15, đoạn 7.32.2).

2 Tài liệu này giải thích thêm về hiệu quả và tính khả thi của cơ chế giảm phí hoặc Chương trình khuyến khích vận tải biển không phát thải (ZESIS), được đề xuất như một biện pháp trung hạn. Đầu tiên, tài liệu này sẽ thảo luận về tác động của cơ chế bằng một nghiên cứu tình huống minh họa để chỉ ra cách nó sẽ cung cấp các tín hiệu về giá để hỗ trợ các quyết định đầu tư của chủ tàu nhằm giới thiệu tàu không phát thải. Tiếp theo, tài liệu này sẽ trình bày lộ trình giảm KNK dài hạn có thể đạt được bằng cách thực hiện một cơ chế hỗ trợ như vậy. Cuối cùng, tài liệu này sẽ trình bày chi tiết về cách thức hoạt động của cơ chế này khi kết hợp với một biện pháp kỹ thuật, cụ thể là Tiêu chuẩn Nhiên liệu KNK (GFS), để khuyến khích hơn nữa việc giảm KNK, có tính đến các nhận xét được đưa ra trong phiên họp trước (MEPC 80/WP. 6, đoạn 101.13).

3 Tài liệu này cũng cung cấp các dự thảo sửa đổi có thể có đối với Phụ lục VI Công ước MARPOL để thiết lập cơ chế giảm phí hoặc tài trợ và khen thưởng, làm ý kiến đóng góp bổ sung cho cuộc thảo luận trong Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc. Dự thảo sửa đổi được đề xuất nêu trong phụ lục nhằm cung cấp một khuôn khổ tạm thời và yêu cầu xem xét và cải tiến thêm trước khi hoàn thiện.

Ảnh hưởng đến quyết định của chủ tàu

4 Như đã giải thích trong tài liệu ISWG-GHG 12/3/15 (Na Uy) đoạn 7 và 11, các chủ tàu đang phải đối mặt với sự không chắc chắn về giá cả và tính sẵn có của nhiên liệu trung tính carbon cũng như các khoản đầu tư cần thiết trên tàu, nhưng để đạt được tham vọng phát thải năm 2050, các tàu không phát thải cần phải được triển khai trước năm 2030 và điều này sẽ yêu cầu các quyết định đầu tư được đưa ra trong vài năm tới. Trong các đoạn sau đây, một nghiên cứu điển hình được trình bày để minh họa tác động của cơ chế giảm phí trong việc hỗ trợ các quyết định đầu tư như vậy. Các phương pháp và giả định như sau:

- .1 Chi phí vốn tích lũy và chi phí khai thác của tàu container 9.000 TEU với hai phương án thiết kế được so sánh cho ba trường hợp khác nhau. Phương án đầu tiên là tàu thông thường sử dụng Dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh thấp (LSFO) và phương án thứ hai là tàu có động cơ metanol nhiên liệu kép sử dụng e-methanol. Giá nhiên liệu dự kiến và các giả định khác được sử dụng trong nghiên cứu được trình bày trong bảng 1 và 2.

Bảng 1: Dự báo giá nhiên liệu của Ricardo (2022)¹

Nhiên liệu	2020	2030	2040
MDO [USD/GJ]	\$8,61	\$12,61	\$12,08
Metanol xanh [USD/GJ]	\$48,35	\$39,95	\$30,27

Ghi chú: Giá MDO được dùng để tính chi phí nhiên liệu cho LSFO

Bảng 2: Các giả định đối với tàu container LSFO và e-methanol

Tàu LSFO	Giá đóng mới là 90 triệu USD. Chi phí vận hành không bao gồm chi phí nhiên liệu là 2,2 triệu USD mỗi năm. Mức tiêu thụ nhiên liệu là 42.500 tấn mỗi năm.
Tàu e-methanol	Giá đóng mới là 103 triệu USD. Chi phí vận hành không bao gồm chi phí nhiên liệu và mức tiêu thụ nhiên liệu (trên cơ sở năng lượng) giống với tàu LSFO.

- .2 Ba trường hợp được xem xét để so sánh tác động của cơ chế giảm phí và thuế KNK well-to-wake (WtW) không có phần thưởng, như thể hiện trong bảng 3.

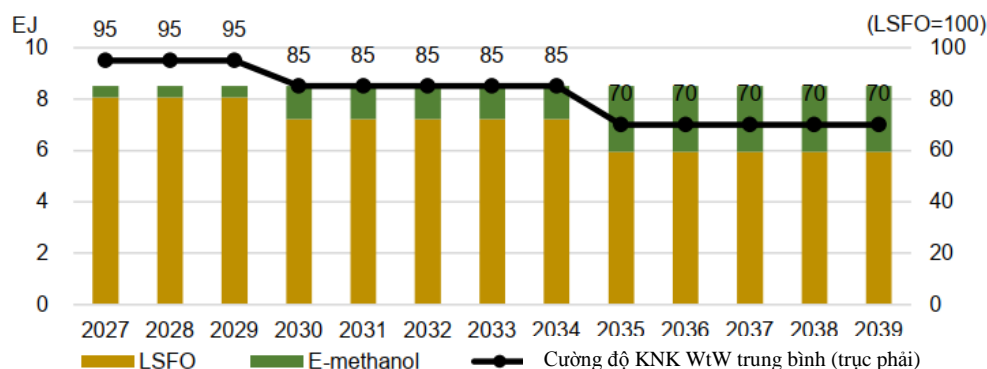
Bảng 3: Trường hợp giả định cho nghiên cứu về tác động của giảm phí

Trường hợp 1: BAU	Kinh doanh như bình thường (BAU) không có sự can thiệp của chính sách
Trường hợp 2: Giảm phí	Phần thưởng 20 USD/GJ với tỷ lệ đóng góp là 14 USD/t CO ₂ eq trong năm 2027-2029, 40 USD/t CO ₂ eq trong năm 2030-2034 và 93 USD/t CO ₂ eq trong năm 2035-2036.
Trường hợp 3: Thuế KNK WtW	Thuế KNK 100 USD/t CO ₂ eq WtW không có phần thưởng

- .3 Một kịch bản chuyển đổi nhiên liệu đơn giản hóa được thiết lập như một kịch bản cơ bản cho trường hợp 2 để tính tỷ lệ đóng góp của nó. Người ta giả định rằng nhu cầu năng lượng hàng năm của vận tải biển quốc tế không đổi ở mức 8,5 exajoules, LSFO và e-

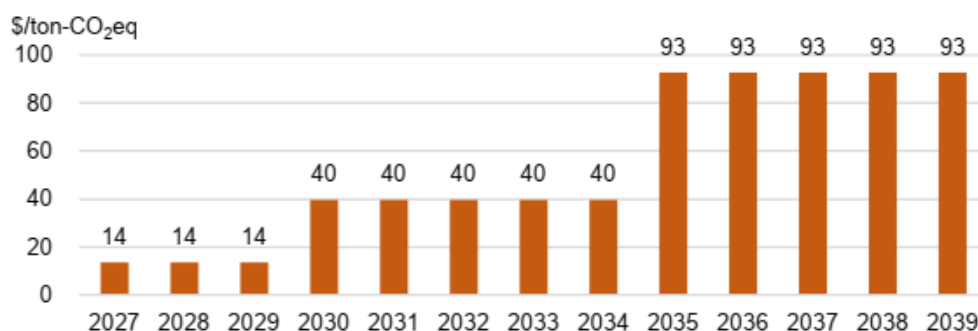
¹ Ricardo (2022) Lộ trình công nghệ, vận hành và năng lượng cho vận tải biển để giảm phát thải đến năm 2050. OGCI và Concawe. http://www.ogci.com/wp-content/uploads/2022/02—/OGCI_Concawe_Maritime_Decarbonisation_Final_Report_Issue_6C.pdf

methanol là nhiên liệu duy nhất được sử dụng trong đội tàu thế giới và quá trình chuyển đổi nhiên liệu từ LSFO sang e-methanol diễn ra để cường độ KNK WtW trung bình giảm 5 % vào năm 2027-2029, 15% vào năm 2030-2034 và 30% vào năm 2035-2039 so với thời điểm ban đầu khi giả định chỉ sử dụng LSFO (hình 1). Tỷ lệ đóng góp cho LSFO theo cơ chế giảm phí được tính toán để thu đủ doanh thu để mang lại phần thưởng 20 USD/GJ cho việc sử dụng e-methanol và cung cấp hỗ trợ 2 tỷ đô la hàng năm để tạo điều kiện chuyển đổi công bằng (hình 2). Các tỷ lệ đóng góp này được sử dụng để tính chi phí lũy kế của tàu cho trường hợp 2.



Hình 1: Nhu cầu năng lượng theo kịch bản chuyển đổi nhiên liệu đơn giản hóa

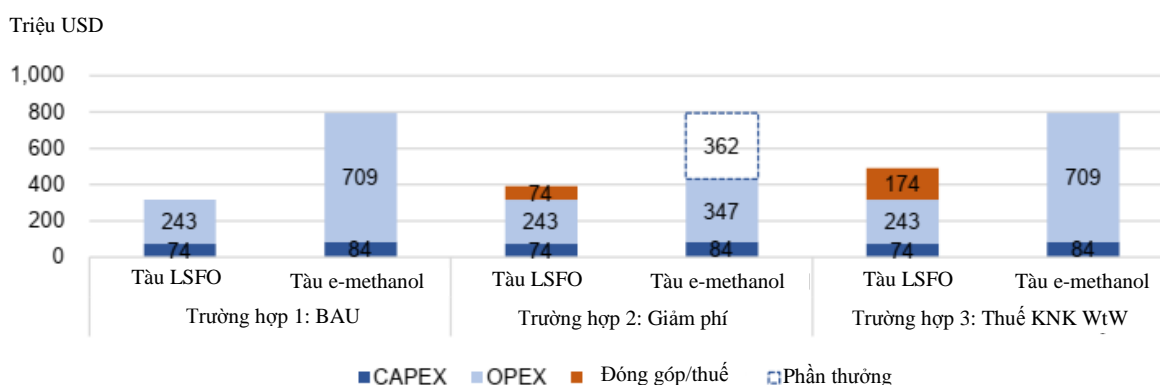
Lưu ý: Hệ số phát thải WtW đối với LSFO (96gCO₂eq/MJ) được lấy từ Trung tâm Mærsk Mc-Kinney Møller về Vận tải biển Không Carbon (2022)². Hệ số phát thải WtW đối với e-methanol được giả định là 0,0gCO₂eq/MJ để đơn giản.



Hình 2: Tỷ lệ đóng góp theo kịch bản chuyển đổi nhiên liệu đơn giản hóa

² Trung tâm Mærsk Mc-Kinney Møller về Vận tải biển Không Carbon (2022) Chúng tôi cho thế giới thấy điều đó là có thể. Tài liệu và giả định cho NavigaTE 1.0. https://cms.zerocarbonsipping.com/media/uploads/documents/Ammonia-Documentation-for-Navigate-1.0_2022-06-07-104302_erdg.pdf

5 Hình 3 cho thấy kết quả của nghiên cứu. Trong trường hợp 1, chi phí vốn lũy kế và chi phí vận hành, bao gồm cả chi phí nhiên liệu, ước tính là 74 triệu USD và 243 triệu USD đối với tàu LSFO, trong khi chi phí vốn và chi phí vận hành đối với tàu e-methanol ước tính là 84 triệu USD và 709 triệu USD. Trong trường hợp 2, tàu LSFO sẽ phải chịu thêm chi phí đóng góp, trong khi tàu e-methanol sẽ trở nên cạnh tranh hơn về chi phí so với trường hợp 1 bằng cách nhận phần thưởng. Trường hợp 3, chênh lệch chi phí giữa 2 tàu giảm so với trường hợp 1, tuy nhiên, sự gia tăng chi phí đối với tàu thông thường sẽ lớn hơn trường hợp 2.



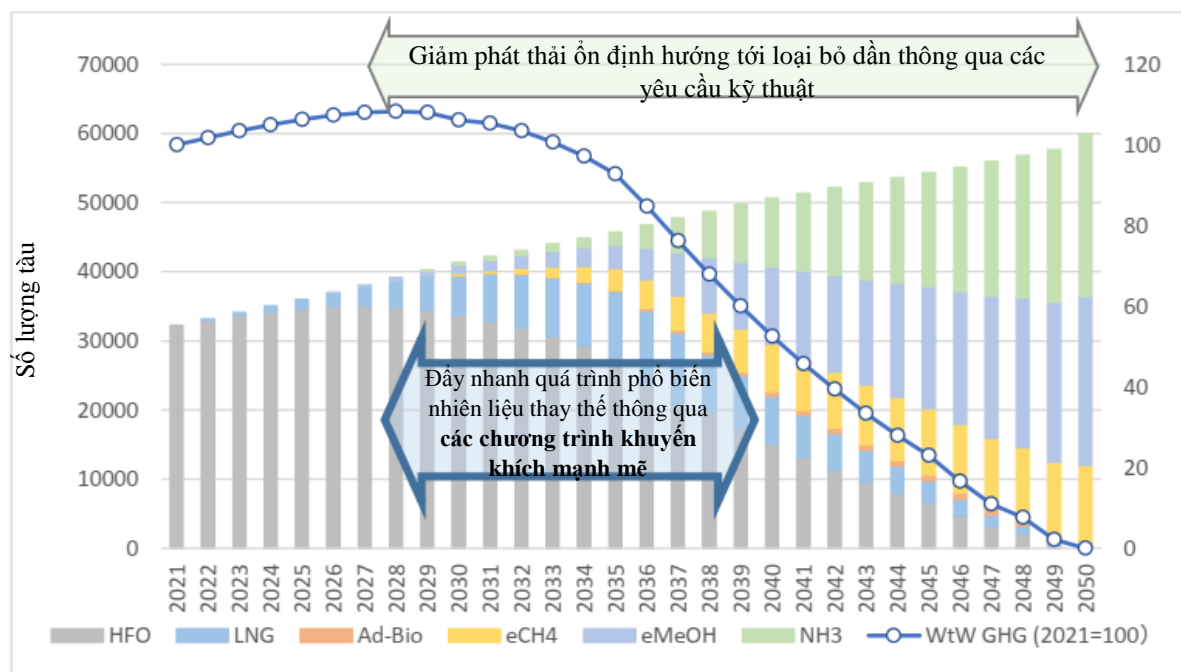
Hình 3: So sánh chi phí cộng dồn 10 năm đối với tàu container 9.000 TEU

6 Các kết quả ngụ ý như sau:

- .1 Trừ khi một cơ chế được giới thiệu để cung cấp tín hiệu về giá, sự khác biệt lớn về chi phí giữa tàu thông thường và tàu không phát thải có thể sẽ cản trở các quyết định đầu tư nên được đưa ra.
- .2 Thuế KNK WtW không có phần thưởng sẽ giúp giảm chênh lệch chi phí và khuyến khích các chủ tàu đầu tư vào các tàu không phát thải, nhưng các tàu thông thường có thể sẽ phải chịu một lượng lớn chi phí bổ sung, điều này có thể dẫn đến tác động tiêu cực cao hơn đối với các Quốc gia hoặc thương mại. (Trong trường hợp 3 đã đề cập ở trên, tàu LSFO sẽ trả trung bình 17,4 triệu đô la hàng năm cho tiền thuế. Chi phí này sẽ lớn hơn khi mức thuế được tăng theo định kỳ).
- .3 Cơ chế giảm phí có thể giảm chênh lệch chi phí đồng thời giảm thiểu mức tăng chi phí đối với tàu thông thường, từ đó thiết lập một môi trường giúp chủ tàu đưa ra quyết định đầu tư mà không tạo gánh nặng không cần thiết cho tàu thông thường và thương mại trong giai đoạn đầu của quá trình chuyển đổi trong thập kỷ này và cho đến năm 2040.

Dự kiến lộ trình giảm phát thải KNK dài hạn

7 Một nhóm các biện pháp trung hạn, trong đó bao gồm cơ chế giảm phí, sẽ tạo ra một môi trường để phổ biến nhanh chóng các nhiên liệu và công nghệ không phát thải. Một kịch bản chuyển đổi năng lượng cho vận tải biển quốc tế đã được xem xét, như thể hiện trong hình 4.



Hình 4: Kịch bản chuyển đổi năng lượng và lộ trình giảm phát thải KNK

8 Như thể hiện trong Hình 4, có thể giảm đáng kể lượng KNK với sự phổ biến nhanh chóng các tàu và công nghệ không phát thải từ nửa sau của thập kỷ này, và có thể đạt được mục tiêu loại bỏ dần phát thải KNK vào năm 2050. Chi tiết về lộ trình giảm KNK này được cung cấp trong tài liệu ISWG-GHG 15/2/1 (Nhật Bản).

Khả năng tương thích với GFS

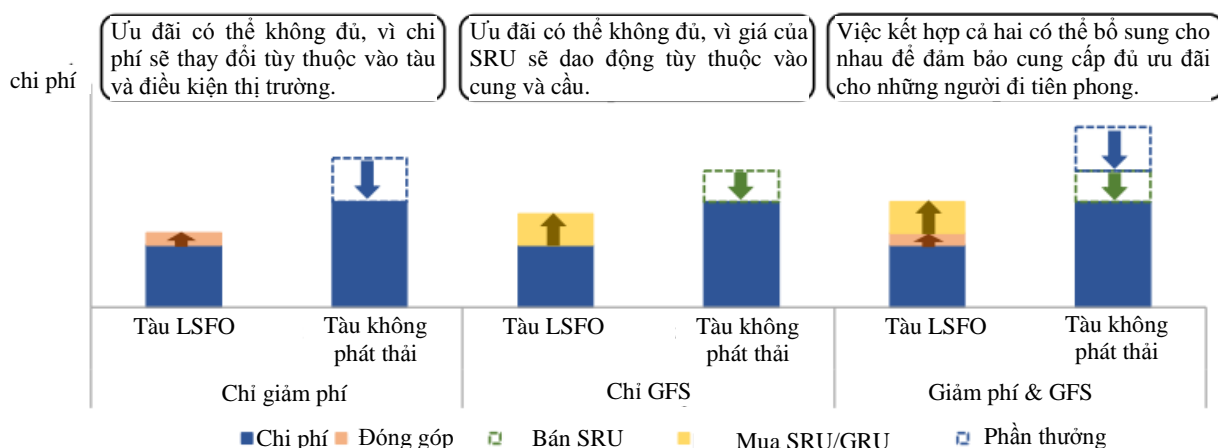
9 Như đã đề cập ở trên, cơ chế giảm phí sẽ tạo ra một môi trường khuyến khích các công ty vận tải biển đầu tư vào các tàu không phát thải. Tuy nhiên, chỉ riêng cơ chế giảm phí sẽ không đảm bảo rằng các mức độ tham vọng dài hạn được đáp ứng và GFS, sẽ điều chỉnh cường độ KNK của nhiên liệu sử dụng trên tàu, có thể đảm bảo từng bước sử dụng nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0 tương thích với quỹ đạo phù hợp với các mức độ tham vọng dài hạn.

10 Ưu điểm của GFS là nó là một biện pháp kỹ thuật yêu cầu các tàu tuân thủ một giá trị giới hạn nhất định của cường độ KNK (gCO₂e/MJ) và do đó cung cấp sự chắc chắn cho thị trường về nhu cầu nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0. Cơ chế linh hoạt được đề xuất hoặc Hệ thống Phần thưởng

Thặng dư và hành động tuân thủ khắc phục hậu quả KNK cho phép các tàu không thể sử dụng nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp hoặc bằng 0 tuân thủ bằng cách sử dụng Đơn vị Phần thưởng Thặng dư (SRU) và/hoặc Đơn vị Khắc phục hậu quả KNK (GRU). Hệ thống Phần thưởng Thặng dư cũng sẽ khuyến khích những người đi tiên phong tuân thủ quá mức giới hạn, vì họ có thể bán SRU cho những con tàu không thể chạy bằng nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0 để đáp ứng giới hạn cường độ KNK cần thiết. Khía cạnh thứ hai thoát nhìn có vẻ trùng lặp với tác động dự kiến của cơ chế giảm phí, nhưng trên thực tế, cơ chế giảm phí có thể đóng một vai trò quan trọng để bổ sung cho GFS bằng cách cung cấp sự rõ ràng hơn về các ưu đãi cho những người đi tiên phong.

11 Nói cách khác, các ưu đãi được cung cấp bởi Hệ thống Phần thưởng Thặng dư có thể trở nên không chắc chắn đối với những người đi tiên phong. Để đầu tư vào tàu không phát thải, chủ tàu cần hiểu rõ chi phí và lợi ích của việc đưa ra quyết định đầu tư, bao gồm lợi ích của việc có được SRU bằng cách tuân thủ quá mức giới hạn cường độ KNK theo GFS. Tuy nhiên, giá của SRU, phụ thuộc vào cung và cầu của chúng, sẽ dao động và có thể khó ước tính đối với những người đi tiên phong. Việc tăng giá GRU hoặc hạn chế sử dụng chúng có thể giúp tăng nhu cầu về SRU, nhưng điều này có thể gây ra tác dụng phụ khiến các tàu thông thường bị phạt. Vì lý do này, việc chỉ giới thiệu GFS có thể không tạo ra một môi trường giúp giảm thiểu rủi ro đầu tư một cách hiệu quả cho các công ty trong ngành sẵn sàng trở thành người đi tiên phong. Do đó, điều quan trọng là gửi các tín hiệu giá hữu hình thông qua cơ chế giảm phí, điều này sẽ mang lại các ưu đãi rõ ràng hơn cho những người đi tiên phong, đặc biệt là trong giai đoạn đầu.

12 Do đó, việc giảm phí có thể khuyến khích những người đi tiên phong với tín hiệu giá rõ ràng, nhưng mức độ khuyến khích có thể không đủ để bù đắp chênh lệch chi phí giữa tàu thông thường và tàu không phát thải vì chi phí thực tế sẽ khác nhau tùy thuộc vào từng tàu và điều kiện thị trường thay đổi bao gồm biến động giá nhiên liệu (hình 5). Ngoài ra, việc chỉ giới thiệu GFS có thể không đảm bảo cung cấp đủ ưu đãi cho những người đi tiên phong vì giá của SRU sẽ dao động tùy thuộc vào cung và cầu. Do đó, việc kết hợp hai hệ thống có thể bổ sung cho nhau để đảm bảo cung cấp đủ ưu đãi cho những người đi tiên phong, điều cần thiết để thực hiện quá trình chuyển đổi nhiên liệu phù hợp với các mục tiêu dài hạn.



Hình 5: Ưu đãi về chi phí tàu theo hệ thống giảm phí và GFS

13 Trong trường hợp theo đuổi một nhóm các biện pháp kết hợp giữa giảm phí và GFS, các biện pháp cần được xây dựng theo cách hài hòa giữa hai hệ thống. Ví dụ: tỷ lệ của cả đóng góp và phần thưởng theo cơ chế giảm phí cũng như giá của GRU (sẽ gián tiếp ảnh hưởng đến giá của SRU) theo GFS có mối quan hệ với nhau (như được thừa nhận trong hình 5) và sẽ ảnh hưởng đến quyết định đầu tư của các công ty vận tải biển vào nhiên liệu và tàu không phát thải. Do đó, các chi tiết của hệ thống cần được xem xét cẩn thận để đạt được sự cân bằng phù hợp nhằm khuyến khích những người đi tiên phong, để không áp đặt gánh nặng quá mức lên các tàu thông thường và nhiên liệu và tàu không phát thải không được trợ cấp quá mức. Sự kết hợp các biện pháp như vậy cũng không nên được hiểu là thực thi thanh toán hai lần, bởi vì khoản đóng góp được áp dụng như nhau cho tất cả các tàu dựa trên lượng phát thải KNK của chúng và GRU, một công cụ tùy chọn để tuân thủ GFS, có mục đích hoàn toàn khác nhau.

Kết luận

14 Nghiên cứu điển hình so sánh chi phí tích lũy của tàu container với các phương án thiết kế khác nhau cho thấy cơ chế giảm phí sẽ giúp chủ tàu đưa ra quyết định đầu tư vào tàu không phát thải mà không tạo gánh nặng không cần thiết lên tàu thông thường trong giai đoạn đầu của quá trình chuyển đổi.

15 Giảm phí và GFS có thể bổ sung cho nhau. Cơ chế giảm phí có thể hoạt động để khuyến khích những người đi tiên phong bằng cách gửi tín hiệu giá rõ ràng và kết hợp với GFS, cơ chế này có thể đảm bảo cung cấp đủ ưu đãi, điều cần thiết để thực hiện quá trình chuyển đổi nhiên liệu phù hợp với các mục tiêu dài hạn. Trong trường hợp theo đuổi một nhóm các biện pháp như vậy, các biện pháp đó cần được xây dựng theo cách hài hòa giữa hai hệ thống.

Các hành động được yêu cầu của Nhóm Công tác

16 Nhóm được đề nghị xem xét đề xuất và nhận xét được nêu trong tài liệu này và thực hiện hành động thích hợp để xác định biện pháp ứng cử để ưu tiên phát triển hơn nữa.

PHỤ LỤC

DỰ THẢO SỬA ĐỔI CÓ THỂ CÓ ĐỐI VỚI PHỤ LỤC VI CÔNG ƯỚC MARPOL

Thiết lập Cơ chế [Giảm phí] [Tài trợ và Khen thưởng]

Quy định 6

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

Cấp hoặc xác nhận Giấy chứng nhận và Tuyên bố Tuân thủ liên quan đến báo cáo mức tiêu thụ dầu nhiên liệu, và xếp hạng cường độ carbon vận hành và cơ chế [giảm phí] [tài trợ và khen thưởng]

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

Tuyên bố Tuân thủ liên quan đến cơ chế [giảm phí] [tài trợ và khen thưởng]

9 Khi nhận được Báo cáo Số dư Hàng năm theo quy định 35.4 của Phụ lục này, Chính quyền hàng hải hoặc bất kỳ tổ chức nào được ủy quyền hợp pháp, sẽ xác định xem khoản đóng góp đã được thực hiện cho Quỹ ZES theo quy định 35.1 của Phụ lục này hay chưa bằng cách xác minh xem liệu thông tin được cung cấp trong Báo cáo Số dư Hàng năm có nhất quán với dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu của tàu được báo cáo theo quy định 27.3 của Phụ lục này hay không và, nếu đúng như vậy, ban hành Tuyên bố Tuân thủ liên quan đến cơ chế [giảm phí] [tài trợ và phần thưởng] không muộn hơn [sáu] tháng kể từ đầu năm dương lịch. Trong mọi trường hợp, Chính quyền hàng hải chịu hoàn toàn trách nhiệm đối với Tuyên bố Tuân thủ này.

Quy định 8

Tiêu đề của quy định được sửa đổi (nội dung xóa ~~được gạch ngang~~, nội dung bổ sung được gạch chân) như sau:

Mẫu Giấy chứng nhận và Tuyên bố Tuân thủ liên quan đến báo cáo mức tiêu thụ dầu nhiên liệu, và xếp hạng cường độ carbon vận hành và cơ chế [giảm phí] [tài trợ và khen thưởng]

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

Tuyên bố Tuân thủ liên quan đến cơ chế [giảm phí] [tài trợ và khen thưởng]

5 Tuyên bố Tuân thủ theo quy định 6.9 của Phụ lục này phải được soạn thảo theo mẫu tương ứng với mẫu được đưa ra trong phụ lục [XII] của Phụ lục

này và ít nhất phải bằng tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia phát hành cũng được sử dụng, ngôn ngữ này sẽ được ưu tiên áp dụng trong trường hợp có tranh chấp hoặc khác biệt.

Quy định 9

Tiêu đề của quy định được sửa đổi (nội dung xóa ~~được gạch ngang~~, nội dung bổ sung được gạch chân) như sau:

Thời hạn và hiệu lực của Giấy chứng nhận và Tuyên bố Tuân thủ liên quan đến báo cáo mức tiêu thụ dầu nhiên liệu, và xếp hạng cường độ carbon vận hành và cơ chế [giảm phí] [tài trợ và khen thưởng]

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

Tuyên bố Tuân thủ liên quan đến cơ chế [giảm phí] [tài trợ và khen thưởng]

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

Quy định 10

Công tác kiểm tra của Quốc gia có cảng đối với các yêu cầu vận hành

Đoạn 7 mới được bổ sung như sau:

7 Liên quan đến chương 6 của Phụ lục này, bất kỳ cuộc kiểm tra nào của Quốc gia có cảng đều có thể xác minh, khi thích hợp, rằng có một Tuyên bố Tuân thủ hợp lệ liên quan đến cơ chế [giảm phí] [tài trợ và khen thưởng] trên tàu, theo điều 5 của Công ước này.

Chương 6 mới được bổ sung như sau:

Chương 6 – Quy định về cơ chế [giảm phí] [tài trợ và khen thưởng]

Quy định 32

Áp dụng

1 Chương này sẽ áp dụng cho tất cả các tàu có tổng dung tích từ [400] [5.000] trở lên.

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

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

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

Quy định 33

Thành lập Quỹ ZES

1 Quỹ ZES được thành lập với mục đích quản lý việc thu các khoản đóng góp và giải ngân phần thưởng, theo định nghĩa trong quy định 35 và 36, và để thực hiện các quy định khác liên quan đến cơ chế [giảm phí] [tài trợ và khen thưởng], sẽ được quản lý bởi Tổng thư ký của Tổ chức, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.

2 Quỹ ZES sẽ được sử dụng cho các mục đích sau:

- .1 đẩy nhanh quá trình phát triển và sử dụng nhiên liệu [có lượng phát thải KNK bằng 0 và gần bằng 0] thông qua việc cung cấp phần thưởng hàng năm cho các tàu sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện;
- .2 duy trì việc quản lý Quỹ ZES và Hội đồng của Quỹ, bao gồm cả việc thiết lập và vận hành tài khoản tàu điện tử; và
- .3 hỗ trợ các dự án và chương trình, bao gồm:
 - [.1 các sáng kiến hỗ trợ giảm KNK trong lĩnh vực hàng hải ở các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC, chẳng hạn như xây dựng năng lực, phát triển cơ sở hạ tầng để sản xuất và cung cấp nhiên liệu [có lượng phát thải KNK bằng 0 và gần bằng 0], cũng như nghiên cứu và phát triển; và
 - .2 các dự án hoặc sáng kiến khác ở các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC, để giảm thiểu các tác động tiêu cực không cân xứng, khi thích hợp.]

[3 Quỹ ZES sẽ xác định số tiền doanh thu cần thiết cho mỗi năm dương lịch để thực hiện các mục đích được chỉ định trong quy định 33.2. Số tiền doanh thu thưởng được tính bằng cách nhân tổng lượng nhiên liệu đủ điều kiện nhận phần thưởng mà tàu tiêu thụ trong năm dương lịch và tỷ lệ phần thưởng được xác định trong quy định 36.1. Quỹ ZES sẽ tính toán cho mỗi tàu số tiền đóng góp hàng năm của tàu, trên cơ sở một số tiền cố định cho mỗi tấn KNK do tàu thải ra trong năm dương lịch và cung cấp một tuyên bố tạm thời, trong đó nêu rõ số tiền đóng góp hàng năm cho được thực hiện cho Quỹ ZES, cho con tàu. Số tiền này

sẽ được tính bằng cách chia số tiền doanh thu được xác định bởi Quỹ ZES cho tổng lượng KNK do tất cả các tàu thải ra trong năm dương lịch.]

Quy định 34

Thành lập Hội đồng

1 Quỹ ZES sẽ có một Hội đồng để lựa chọn và giám sát các dự án và chương trình được nêu trong quy định 33.2.3 của Phụ lục này, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.

2 Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển sẽ giám sát các hoạt động và công tác quản trị của Hội đồng theo các quy tắc và quy định của Tổ chức, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.

Quy định 35

Thu các khoản đóng góp của Quỹ ZES

1 Theo quy định 37 của Phụ lục này, trong vòng [bốn] tháng sau khi kết thúc mỗi năm dương lịch, mỗi tàu áp dụng chương này sẽ đóng góp cho Quỹ ZES, khi nhận được tuyên bố tạm thời theo quy định 33.3, thông qua tài khoản của tàu do Tổng thư ký của Tổ chức quản lý có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.

2 Khi nhận được dữ liệu do từng tàu báo cáo theo quy định 27.3, 27.4 hoặc 27.5 của Phụ lục này, Chính quyền hàng hải hoặc bất kỳ tổ chức nào được ủy quyền hợp lệ sẽ chuyển tiếp dữ liệu, dữ liệu này sẽ được xác minh theo quy định 27.7 của Phụ lục này, thông qua liên lạc điện tử với Quỹ ZES.

3 Không muộn hơn [một] tháng sau khi nhận được các khoản đóng góp từ mỗi tàu, theo yêu cầu trong đoạn 1 của quy định này, Quỹ ZES sẽ cung cấp Báo cáo Số dư Hàng năm cho mỗi tàu sau khi xác nhận rằng khoản đóng góp hàng năm cho năm dương lịch trước đó đã được thực hiện bởi con tàu đó, bao gồm cả phần như được quy định trong đoạn 5 và 6 của quy định này.

4 Sau khi nhận được Báo cáo Số dư Hàng năm, tàu phải nhanh chóng cung cấp Báo cáo Số dư Hàng năm cho Chính quyền hàng hải hoặc bất kỳ tổ chức nào được ủy quyền hợp lệ.

5 Trong trường hợp chuyển tàu từ Chính quyền hàng hải này sang Chính quyền hàng hải khác, khoản đóng góp của tàu theo đoạn 1 của quy định này sẽ bao gồm khoảng thời gian của năm dương lịch tương ứng với Chính quyền hàng hải chuyển tàu.

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

7 Trong trường hợp thay đổi từ Chính quyền hàng hải này sang Chính quyền hàng hải khác và từ công ty này sang công ty khác đồng thời, đoạn 5 của quy định này sẽ được áp dụng.

Quy định 36

Giải ngân phần thưởng của Quỹ ZES

1 Quỹ ZES sẽ giải ngân phần thưởng cho mỗi tàu sử dụng nhiên liệu đủ điều kiện để nhận phần thưởng dựa trên tỷ lệ phần thưởng [XX] đô la cho mỗi gigajoule năng lượng được sử dụng trên tàu, tỷ lệ này sẽ được Tổ chức xem xét [năm] năm một lần, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.

2 Trong vòng [ba] tháng sau khi kết thúc mỗi năm dương lịch, mỗi tàu muốn nhận phần thưởng cho việc sử dụng nhiên liệu đủ điều kiện để nhận phần thưởng trong năm dương lịch trước đó phải gửi dữ liệu liên quan đến việc sử dụng nhiên liệu đó như đã báo cáo cho Chính quyền hàng hải hoặc bất kỳ tổ chức nào được ủy quyền hợp pháp, theo quy định 27.3, 27.4 hoặc 27.5 của Phụ lục này, cho Quỹ ZES.

3 Không muộn hơn [một] tháng sau khi nhận được dữ liệu được chỉ định trong đoạn 2 của quy định này, Quỹ ZES sẽ cung cấp báo cáo phần thưởng cho mỗi tàu, trong đó đưa ra tổng số phần thưởng sẽ được thực hiện cho năm dương lịch trước bằng cách sử dụng nhiên liệu đủ điều kiện để nhận phần thưởng, bao gồm cả phần theo quy định tại đoạn 5 và 6 của quy định này.

4 Không muộn hơn [XX] tháng sau khi cung cấp báo cáo phần thưởng, Quỹ ZES sẽ giải ngân phần thưởng.

5 Trong trường hợp chuyển tàu từ Chính quyền hàng hải này sang Chính quyền hàng hải khác, phần thưởng mà tàu nhận được theo đoạn 1 của quy định này sẽ bao gồm khoảng thời gian của năm dương lịch tương ứng với Chính quyền hàng hải chuyển tàu.

6 Trong trường hợp thay đổi từ công ty này sang công ty khác, phần thưởng mà tàu nhận được theo đoạn 1 của quy định này sẽ bao gồm phần của năm dương lịch tương ứng với công ty trước đó.

Quy định 37

Ngày thực hiện

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

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

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

Quy định 38

Xem xét chương này

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

2 Cơ chế phần thưởng của ZESIS sẽ chấm dứt vào năm 2040, dựa trên đánh giá do Tổ chức thực hiện.
