

CUỘC HỌP CHUYÊN TRÁCH CỦA ISWG-GHG 15/3/8

NHÓM CÔNG TÁC VỀ GIẢM PHÁT Ngày 12 tháng 5 năm 2023

THẢI KNK TỪ TÀU BIỂN

CHỈ CÓ TIẾNG ANH

Phiên họp thứ 15

Phát hành công khai trước phiên họp:

Chương trình nghị sự mục 3

**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**

**Rà soát và đề xuất liên quan đến quỹ KNK huy động từ các biện pháp  
trung hạn**

**Do Hàn Quốc đệ trình**

**TÓM TẮT**

*Tóm tắt:*

Tài liệu này xem xét các đề xuất của các Quốc gia Thành viên và các tổ chức có liên quan về quỹ KNK huy động được từ các biện pháp trung hạn để tạo điều kiện cho các cuộc thảo luận tiếp theo. Hàn Quốc đề xuất các nguyên tắc được đề nghị xem xét trong các cuộc thảo luận tiếp theo về thu thập, sử dụng và quản lý quỹ KNK.

*Định hướng chiến lược, nếu có:*

*Kết quả đầu ra:* 3.2

*Hành động cần thực hiện:* Đoạn 16

*Tài liệu liên quan:* MEPC 76/7/12; MEPC 77/7/17; MEPC 78/7, MEPC 78/7/5; ISWG-GHG 10/5/2; ISWG-GHG 12/3/7, ISWG-GHG 12/INF.4; ISWG-GHG 13/4/3, ISWG-GHG 13/4/4, ISWG-GHG 13/4/7, ISWG-GHG 13/4/8; ISWG-GHG 14/2/6, ISWG-GHG 14/3/1 và ISWG-GHG 14/3/2

## **Giới thiệu**

1 Ủy ban đã thông qua Kế hoạch làm việc xây dựng các biện pháp trung hạn và dài hạn tại MEPC 76 và các Quốc gia Thành viên cũng như các tổ chức quốc tế đã đưa ra các đề xuất liên quan đến việc thu thập, sử dụng và quản lý quỹ có thể thu được từ các biện pháp trung hạn tiềm năng (sau đây được gọi là "quỹ KNK"). Mặc dù các đề xuất có ý nghĩa riêng lẻ, nhưng việc xem xét các đề xuất hiện có là cần thiết để nâng cao hiểu biết toàn diện về các vấn đề và chương trình nghị sự cũng như thúc đẩy các cuộc thảo luận có liên quan theo cách có cấu trúc hơn.

2 Do đó, Hàn Quốc đã xem xét các vấn đề và chương trình nghị sự liên quan đến việc thu thập, sử dụng và quản lý các quỹ KNK và đề xuất các nguyên tắc được đề nghị xem xét trong các cuộc thảo luận tiếp theo liên quan đến các biện pháp trung hạn.

## **Rà soát việc thu, sử dụng và quản lý quỹ KNK**

### ***Định giá và thu thập***

3 Nhiều đề xuất dựa trên điều kiện tiên quyết là mức giá KNK áp đặt bởi biện pháp trung hạn tiềm năng phải tạo động lực cho các công ty vận tải biển và chủ tàu chuyển từ nhiên liệu thông thường sang nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp hoặc bằng 0 bằng cách giải quyết khoảng cách chi phí giữa nhiên liệu thông thường và nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp hoặc bằng 0 (MEPC 76/7/12 (Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon), đoạn 12; ISWG-GHG 10/5/2 (ICS và INTERCARGO), đoạn 17; ISWG-GHG 12/3/ 7 (ICS), đoạn 4; MEPC 78/7 (WSC), đoạn 7; MEPC 78/7/5 (Nhật Bản), đoạn 3 và ISWG-GHG 14/2/6 (Fiji và cộng sự), đoạn 10). Có một số đề xuất trình bày giá KNK chi tiết. Tài liệu MEPC 76/7/12 đề xuất 100 USD cho mỗi tấn phát thải KNK giả sử nó được áp dụng vào năm 2025 với các đánh giá thường xuyên trên cơ sở 5 năm. Tài liệu ISWG-GHG 12/INF.4 (Ngân hàng Thế giới) đề cập đến 250 USD/tấn trích dẫn một nghiên cứu trước đó.<sup>1</sup> Tài liệu MEPC 77/7/17 (CSC) đề xuất rằng giá KNK nên đạt 400 USD/tấn hoặc cao hơn và được đặt ở mức cao giá ở giai đoạn đầu để đáp ứng mục tiêu giảm phát thải KNK của IMO. Tuy nhiên, hầu hết các đề xuất đều cho rằng giá KNK sẽ được Tổ chức xác định thông qua quy trình hợp lý và bảo lưu các đề xuất chi tiết.

---

<sup>1</sup> Trung tâm Maersk Mc-Kinney Moller về Vận tải biển Không Carbon (2021) *Chiến lược chuyển đổi ngành*. Copenhagen: Trung tâm Maersk Mc-Kinney Moller về Vận tải biển Không Carbon.

4 Cần lưu ý rằng có những lo ngại về mức giá KNK cao. Tài liệu ISWG-GHG 13/4/4 (Argentina và cộng sự) nhấn mạnh rằng nên tránh tăng chi phí nhiên liệu cao hơn một mức nhất định (ví dụ: trung bình 5%) và thêm vào đó gợi ý rằng khoảng cách chi phí giữa nhiên liệu thông thường và nhiên liệu thay thế nên giữ nguyên để cơ chế khuyến khích phát huy hiệu quả nhằm khuyến khích sản xuất và sử dụng nhiên liệu thay thế. Mặt khác, các tài liệu MEPC 76/7/12 và ISWG-GHG 10/5/2 gợi ý mức đầu vào thấp, chẳng hạn như 100 USD/tấn khi đưa vào với sự điều chỉnh tăng định kỳ với các đánh giá thường xuyên, ví dụ, trên cơ sở 5 năm. Gợi ý này dựa trên những lo ngại rằng giá KNK có thể không hiệu quả trong việc giảm phát thải KNK do thiếu hoặc phát triển quá sớm các công nghệ không KNK tại thời điểm áp dụng và chỉ đóng vai trò như một công cụ để tích lũy vốn.

5 Có một cách tiếp cận khác được gợi ý trong tài liệu ISWG-GHG 14/3/1 (Nhật Bản) để xác định giá KNK. Cách tiếp cận này gợi ý rằng, khi xác định giá KNK, các quyết định liên quan đến chi phí (ví dụ: ngân sách hàng năm) nên được xem xét chủ yếu ở mức giá KNK. Gợi ý này được đưa ra để đảm bảo đủ doanh thu sẽ được sử dụng để cung cấp cho những người đi tiên phong các ưu đãi cũng như hỗ trợ các nước đang phát triển.

6 Điều kiện tiên quyết là giá KNK phải được áp dụng trên toàn cầu mà không có ngoại lệ với một mức giá cố định được đề xuất mạnh mẽ trong một số đề xuất (MEPC 76/7/12, đoạn 13; ISWG-GHG 10/5/2, đoạn 3 và ISWG-GHG 13/4/3, đoạn 9). Tài liệu ISWG-GHG 12/INF.4 gợi ý rằng việc miễn trừ hoặc áp dụng các biện pháp thuận lợi cho các nước đang phát triển có thể được xem xét khi tiếp cận các biện pháp dựa trên thị trường từ góc độ chuyển đổi công bằng và bình đẳng, nhưng sự gián đoạn thị trường hoặc ô nhiễm khu vực có thể xảy ra. Do đó, đề xuất gợi ý rằng tất cả các biện pháp nên được áp dụng cho tất cả các Quốc gia Thành viên mà không có ngoại lệ, và cần tìm kiếm một quá trình chuyển đổi công bằng và bình đẳng thông qua việc sử dụng quỹ KNK một cách chiến lược, đồng thời giải quyết các nguyên tắc CBDR-RC và DNI. Tài liệu MEPC 77/7/17, đoạn 9, gợi ý rằng doanh thu phân bổ (tức là: giảm giá) nên được cung cấp cho các nước đang phát triển như LDC và SIDS thay vì loại trừ chúng khỏi giá KNK. Mặt khác, tài liệu ISWG-GHG 13/4/4, đoạn 6, gợi ý rằng các biện pháp kinh tế đối với lượng phát thải KNK từ các chuyến đi từ/đến các cảng bị ảnh hưởng không cân xứng bởi các biện pháp trung hạn tiềm năng nên được miễn trừ ở một mức độ nào đó để phản ánh đầy đủ nguyên tắc CBDR-RC.

7 Nguyên tắc Người gây ô nhiễm phải trả tiền (PPP) được hầu hết các đề xuất xác nhận (MEPC 76/7/12, đoạn 18; ISWG-GHG 12/INF.4 và ISWG-GHG

14/2/6). Có tranh luận về việc liệu giá KNK dựa trên lượng phát thải KNK hay lượng tiếp nhiên liệu. Trong khi các tài liệu ISWG-GHG 13/4/8 (Áo và cộng sự) và MEPC 78/7/5 đề xuất rằng lượng phát thải KNK hàng năm được báo cáo vào DCS của IMO nên là cơ sở của giá KNK, tài liệu MEPC 76/7/12 đề xuất cung cấp nhiên liệu làm cơ sở giá KNK để thuận tiện trong thực tế. Ngoài ra, có ý kiến đề xuất nên quy định tiêu chuẩn giá KNK trong Phụ lục VI Công ước MARPOL mặc dù các căn cứ chưa được thảo luận nhiều.

8 Tài liệu ISWG-GHG 13/4/7 (Áo và cộng sự) đề xuất Hệ thống Phần thưởng Thặng dư (SRS) như một cơ chế linh hoạt cung cấp cho các tàu thiếu các phương án sẵn có để tuân thủ GFS sự linh hoạt để giảm thiểu sự gián đoạn có thể xảy ra trong thương mại vận tải biển quốc tế. Các ưu đãi có thể được tạo theo cách mà các tàu đạt được GFS vượt quá mức yêu cầu được cấp Đơn vị Phần thưởng Thặng dư (SRU) có thể được giao dịch cho các tàu không tuân thủ trong đề xuất. Ngoài ra, đề xuất áp dụng các Đơn vị Khắc phục hậu quả GFS (GRU) do cơ quan đăng ký GFS thanh toán trong trường hợp thiếu SRU. Giá của SRU được xác định bởi thị trường và giá của GRU là do ủy ban xem xét triển vọng giá dầu quốc tế. Vì cơ chế này được phân loại là một yếu tố kinh tế trong tài liệu ISWG-GHG 14/3/2 (Angola và cộng sự), theo đó, kinh phí có thể được thu thập từ sự kết hợp các biện pháp kỹ thuật.

***Giải ngân: lĩnh vực sử dụng, nhóm người nhận và thủ tục***

9 Ưu đãi hoặc phần thưởng cho những người đi tiên phong được gợi ý trong nhiều đề xuất khác nhau (MEPC 76/7/12, ISWG-GHG 13/4/4, đoạn 4.2; ISWG-GHG 14/3/1; MEPC 78/7, đoạn 12.3 và MEPC 78/7/5). Tuy nhiên, các nguồn có thể được sử dụng để thanh toán các ưu đãi không được thảo luận chi tiết. Cơ chế giảm phí quy định rõ ràng rằng các ưu đãi cho những người đi tiên phong nên được trả từ quỹ KNK (MEPC 78/7/5 và ISWG-GHG 14/3/1). Tài liệu MEPC 76/7/12, đoạn 21, vẫn đề nghị về việc sử dụng các quỹ KNK để khuyến khích những người tiên phong đề cập rằng các ưu đãi như giảm phí có thể thúc đẩy RD&D trong các công nghệ không KNK. Ngoài ra, tài liệu ISWG-GHG 13/4/7 giả định các biện pháp khuyến khích tàu đạt được GFS vượt quá mức yêu cầu thông qua cơ chế linh hoạt. Việc đưa ra các ưu đãi cho những người đi tiên phong không được nêu rõ trong các đề xuất liên quan khác. Tài liệu ISWG-GHG 12/3/7 (ICS), đoạn 11, đề cập rằng các tàu sử dụng nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp hoặc bằng 0 được miễn định giá KNK, điều này có thể được hiểu là ưu đãi cho những người đi tiên phong. Do đó, những người đi tiên phong không được hưởng các ưu đãi bổ sung. Tài liệu ISWG-GHG 12/INF.4 và ISWG-GHG 14/3/3 (Ngân hàng Thế giới) không thảo luận chi tiết về việc sử dụng quỹ KNK

làm động cơ khuyến khích. Vấn đề sử dụng quỹ KNK làm động cơ khuyến khích những người đi tiên phong dẫn đến một cuộc thảo luận về sự cân bằng giữa việc sử dụng thụ động quỹ KNK như chương trình giảm phí và sử dụng chủ động để trợ cấp nhằm giảm khoảng cách công nghệ giữa các Quốc gia. Cụ thể, tài liệu ISWG-GHG 14/2/6 có triển vọng rằng sự căng thẳng giữa hai cách tiếp cận sẽ là 'vấn đề gây tranh cãi nhất' và vấn đề cần được giải quyết một cách thích hợp để thiết lập các nguyên tắc sử dụng quỹ KNK.

10 Có thể cho rằng có một sự đồng thuận tiềm năng rằng việc sử dụng các quỹ KNK nên chủ yếu nằm trong lĩnh vực hàng hải. Việc sử dụng trong ngành bao gồm quá trình khử carbon cho vận tải biển, phát triển cơ sở hạ tầng để khử carbon cho vận tải biển, xây dựng năng lực trong lĩnh vực hàng hải và phát triển công nghệ để khử carbon cho vận tải biển. Các ưu đãi như giảm phí sẽ là một phần của việc sử dụng trong ngành. Ngoài ra còn có một góc độ khác về việc sử dụng trong ngành này. Tài liệu ISWG-GHG 14/2/6 thừa nhận rằng việc đầu tư R&D cho phát triển công nghệ có lợi hơn cho các nước phát triển và các ngành công nghiệp lâu đời. Đề xuất cũng khẳng định rằng tỷ lệ sử dụng chủ động nên cao hơn tỷ lệ sử dụng thụ động vì sử dụng thụ động có thể mang lại hiệu quả trong quá trình chuyển đổi năng lượng trong lĩnh vực hàng hải sẽ có lợi cho các nước phát triển và các nước đang phát triển với khối lượng thương mại lớn hơn so với các nước kém phát triển. Mặt khác, tài liệu ISWG-GHG 12/3/7 đề xuất rằng quỹ KNK không nên được phân bổ cho đầu tư R&D cho các công nghệ và nhiên liệu không có KNK vì IMRB/IMRF chịu trách nhiệm đầu tư cho R&D.

11 Quan sát thấy có nhiều đề xuất khác nhau liên quan đến việc sử dụng quỹ KNK ngoài lĩnh vực hàng hải. Tài liệu ISWG-GHG 13/4/4 có quan điểm tiêu cực đối với việc sử dụng ngoài ngành nêu rõ rằng quỹ KNK chỉ nên được phân bổ cho lĩnh vực hàng hải. Tài liệu MEPC 78/7/5 đề xuất chỉ sử dụng trong ngành vì một phần đáng kể của quỹ KNK nên được sử dụng để cung cấp ưu đãi cho những người đi tiên phong và phần còn lại nên được sử dụng cho các quốc gia dễ bị tổn thương để đạt được mức giảm KNK trong lĩnh vực hàng hải của họ. Ngược lại, tài liệu ISWG-GHG 14/2/6 đề xuất rằng phần lớn quỹ KNK nên được phân bổ cho việc sử dụng ngoài ngành đối với SIDS và LDC sẽ bị ảnh hưởng bất lợi bởi các biện pháp kinh tế mà không phải chịu trách nhiệm lịch sử về biến đổi khí hậu ở lĩnh vực hàng hải. Các đề xuất thỏa hiệp với các quan điểm trái chiều cho rằng trong khi quỹ KNK nên được phân bổ chủ yếu cho việc sử dụng trong ngành, và việc sử dụng chung để ứng phó với biến đổi khí hậu có thể được áp dụng cho SIDS và LDC (ISWG 12/3/16; ISWG-GHG 13/4/8 và ISWG-GHG 13/4).

12 Một cách tiếp cận phân biệt đối tượng thụ hưởng quỹ KNK theo nhóm quốc gia cũng được thảo luận trong một số đề xuất. Cách tiếp cận này chỉ được sử dụng khi việc sử dụng thụ động cung cấp các ưu đãi không được thảo luận tích cực vì việc sử dụng thụ động như giảm phí được thực hiện cho các tàu sử dụng nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp hoặc bằng 0 bất kể quốc tịch nào. Hầu hết các đề xuất đều thống nhất rằng việc sử dụng chủ động quỹ KNK nên được tập trung vào các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC. Tài liệu ISWG-GHG 13/4/4 bổ sung đề xuất rằng ít nhất 30% quỹ KNK nên được phân bổ cho các nước đang phát triển để xây dựng năng lực trong lĩnh vực hàng hải và giải quyết vấn đề DNI. Mặt khác, tài liệu ISWG-GHG 14/3/3 đề xuất khả năng tiếp cận quỹ KNK của các nước phát triển nên được áp dụng với các mục tiêu và tiêu chí hạn chế, chia sẻ hạn chế và tiêu chí tài chính nghiêm ngặt hơn để sử dụng quỹ KNK như một công cụ để đẩy nhanh quá trình khử carbon của vận tải biển quốc tế.

### ***Quản trị và quản lý***

13 Làm thế nào để áp đặt giá KNK và cách thức quản trị được thiết lập để quản lý các quỹ KNK là những vấn đề được thảo luận trong một số đề xuất. Khi các cuộc thảo luận trở nên chi tiết hơn theo thời gian, một số đề xuất đang thay đổi quan điểm trong việc hạn chế sự can thiệp của IMO. Tài liệu MEPC 78/7/5 ban đầu gợi ý rằng đủ quỹ KNK được phân bổ cho Chương trình Hợp tác Kỹ thuật Tích hợp (ITCP) của IMO do việc sử dụng văn kiện hiện có của IMO giúp duy trì hiệu quả và tính minh bạch trong việc cung cấp hợp tác kỹ thuật. Tài liệu ISWG-GHG 14/3/1 (Nhật Bản) sau đó đề xuất rằng mặc dù mức giá KNK và các ưu đãi nên được xác định bởi IMO, nhưng việc thu giá KNK và cung cấp ưu đãi nên được quản lý bởi quỹ ZES sau khi thành lập. Vai trò của quỹ ZES trong đề xuất bao gồm thiết lập các tiêu chí để lựa chọn dự án và đánh giá và lựa chọn các dự án được đề xuất mà không có sự tham gia của ITCP của IMO. Tài liệu MEPC 76/7/12 chia quỹ KNK thành hai phần: phần giải quyết giảm nhẹ biến đổi khí hậu được quản lý dưới sự ủy quyền của UNFCCC, ví dụ, Quỹ Khí hậu Toàn cầu; và RD&D hỗ trợ khác của các công nghệ không phát thải KNK được quản lý dưới sự ủy quyền của IMO, ví dụ, IMRB. Tuy nhiên, tài liệu ISWG-GHG 14/2/6 chỉ ra rằng IMO với tư cách là cơ quan quản lý có thể có xung đột lợi ích trong việc quản lý quỹ KNK và các chức năng hiện tại của ITCP không phù hợp để quản lý quỹ. Đề xuất cũng gợi ý rằng các phương án thay thế được xem xét trong đề xuất: ủy quyền quản lý quỹ cho một hội đồng do IMO thành lập; sử dụng GCF hoặc GEF; thành lập một quỹ mới. Mặt khác, tài liệu ISWG-GHG 10/5/2 đề xuất thành lập Quỹ Khí hậu của IMO, thông qua việc sửa đổi Phụ lục VI Công ước MARPOL, quản lý, áp đặt và chứng minh sự đóng góp carbon

trong khi đề xuất này có khả năng xem xét việc sử dụng GCF kết hợp với Quỹ Khí hậu của IMO. Tài liệu ISWG-GHG 13/4/8 đề xuất thành lập Quỹ Chuyển đổi Khí hậu của IMO (ICTF) dưới sự bảo trợ của IMO để quản lý quỹ thu được từ doanh thu carbon. Đề xuất này vẫn đề ngỏ về việc ủy quyền quản lý một số hoặc toàn bộ quỹ cho các văn kiện hiện có như ngân hàng phát triển đa phương và GCF trong khi các quyết định được đưa ra bởi hội đồng. Tài liệu ISWG-GHG 12/3/16 (Ngân hàng Thế giới) gợi ý việc sử dụng các quỹ tài chính khí hậu hiện có trong số các cân nhắc khác nhau.

### **Nguyên tắc và đề xuất liên quan đến thảo luận thêm về quỹ KNK huy động được từ các biện pháp trung hạn**

14 Hàn Quốc đề xuất các nguyên tắc cần xem xét liên quan đến việc thu thập, sử dụng và quản lý quỹ KNK như sau. Những nguyên tắc này không chỉ áp dụng cho quỹ thu được bằng các biện pháp kinh tế mà còn cho quỹ tiềm năng có thể được thu bằng cơ chế linh hoạt đang được thảo luận.

- .1 giá KNK nên được xác định để giải quyết chênh lệch giá giữa nhiên liệu hóa thạch thông thường và nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp hoặc bằng 0 trong khi đẩy nhanh việc đạt được mục tiêu giảm KNK;
- .2 các biện pháp trung hạn tiềm năng nên được áp dụng trên toàn cầu cho các Quốc gia Thành viên và các bên tham gia thị trường mà không có ngoại lệ để góp phần đạt được mục tiêu giảm KNK. Các nguyên tắc CBRD-RC và vấn đề DNI cần được giải quyết thông qua việc sử dụng chiến lược các quỹ KNK được thu thập bằng các biện pháp trung hạn nhằm tìm kiếm một quá trình chuyển đổi công bằng và bình đẳng. Do đó, đề xuất rằng "Nguyên tắc Người gây ô nhiễm phải trả tiền (PPP)" được áp dụng cho bất kỳ biện pháp trung hạn tiềm năng nào;
- .3 thảo luận về việc sử dụng quỹ KNK nên bao gồm cả việc sử dụng chủ động và thụ động, chẳng hạn như khuyến khích những người đi tiên phong, dựa trên quan điểm rằng việc cung cấp các khuyến khích sẽ có hiệu quả đối với các biện pháp trung hạn để đẩy nhanh việc đạt được mục tiêu giảm KNK;
- .4 việc sử dụng quỹ KNK chủ yếu nên tập trung vào lĩnh vực hàng hải bao gồm khử carbon cho vận tải biển, phát triển cơ sở hạ tầng để khử carbon cho vận tải biển, xây dựng năng lực và phát triển công nghệ. Việc sử dụng ngoài lĩnh vực hàng hải cần được làm

rõ thông qua thảo luận thêm. Cũng có đề xuất rằng những người nhận khả năng sử dụng ngoài ngành nên được cho phép một cách hạn chế theo cách mà chỉ SIDS và LDC mới được phép tiếp cận hoặc lập danh sách những người nhận khả thi cho việc sử dụng ngoài ngành; và

- .5 liên quan đến quản trị và quản lý quỹ KNK, vai trò và chức năng của IMO cần được xem xét cẩn thận. Các hành động pháp lý như xác định giá KNK và mức độ khuyến khích đối với những người đi tiên phong nên được IMO thực hiện theo đúng thủ tục. Việc quản lý quỹ KNK cần được thảo luận theo đề xuất rằng phần lớn quỹ KNK chủ yếu được phân bổ cho việc sử dụng trong ngành và việc giải ngân cho việc sử dụng trong ngành cũng cần được quản lý hiệu quả. Ngoài ra, tác động có thể có đối với các hoạt động và dự án ITCP của IMO hiện có nên được xem xét trong cuộc thảo luận này.

15 Các vấn đề và chương trình nghị sự tiếp theo liên quan đến quỹ KNK, theo các nguyên tắc đề xuất ở trên, dự kiến sẽ được giải quyết thông qua các nghiên cứu do Ban thư ký IMO khởi xướng và thực hiện.

#### **Hành động được yêu cầu của Nhóm Công tác**

16 Nhóm được đề nghị xem xét thông tin trong tài liệu này và các đề xuất được nêu trong đoạn 14 và thực hiện hành động khi thích hợp.