

ỦY BAN BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN MEPC 75/18

MEPC 15 tháng 12 năm

2020

Phiên họp thứ 75

Bản gốc: TIẾNG ANH

Mục chương trình làm việc 18

BÁO CÁO CỦA BAN BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN PHIÊN HỌP 75

Nội dung

- 1 GIỚI THIỆU –THÔNG QUA CHƯƠNG TRÌNH
- 2 QUYẾT ĐỊNH CỦA CÁC ĐƠN VỊ KHÁC
- 3 XEM XÉT VÀ THÔNG QUA CÁC SỬA ĐỔI ĐỐI VỚI CÁC VĂN KIỆN BẮT BUỘC
- 4 CÁC THỦY SINH ĐỘC HẠI TRONG NƯỚC BALLAST
- 5 PHÒNG NGỪA Ô NHIỄM KHÔNG KHÍ
- 6 HIỆU QUẢ NĂNG LƯỢNG CỦA TÀU
- 7 GIẢM THIỂU KHÍ THẢI TỪ TÀU
- 8 CÔNG VIỆC TIẾP THEO TỪ KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG ĐẾN GIẢI QUYẾT RÁC THẢI NHỰA HÀNG HẢI TỪ TÀU
- 9 XÁC ĐỊNH VÀ BẢO VỆ CÁC KHU VỰC ĐẶC BIỆT, ECA VÀ PSSA
- 10 PHÒNG NGỪA VÀ ỨNG PHÓ Ô NHIỄM
- 11 BÁO CÁO CỦA CÁC TIỂU BAN KHÁC
- 12 HOẠT ĐỘNG HỢP TÁC KỸ THUẬT VỀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN
- 13 XÂY DỰNG NĂNG LỰC ĐỂ THỰC HIỆN CÁC BIỆN PHÁP MỚI
- 14 CHƯƠNG TRÌNH CÔNG TÁC CỦA ỦY BAN VÀ CÁC CƠ QUAN TRỰC THUỘC
- 15 ÁP DỤNG PHƯƠNG PHÁP LÀM VIỆC CỦA ỦY BAN
- 16 CÁC CÔNG TÁC KHÁC

17 BẦU CHỦ TỊCH VÀ PHÓ CHỦ TỊCH NĂM 2021

18 HÀNH ĐỘNG YÊU CẦU CỦA CÁC ĐƠN VỊ IMO KHÁC

DANH MỤC CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 NGHỊ QUYẾT MEPC.324 (75) - NHỮNG SỬA ĐỔI CHO PHỤ LỤC VI MARPOL

(THỦ TỤC LẤY MẪU VÀ XÁC NHẬN CHẤT SULPHUR CỦA DẦU NHIÊN LIỆU VÀ EEDI)

PHỤ LỤC 2 NGHỊ QUYẾT MEPC.325 (75) - SỬA ĐỔI QUY ĐỊNH E-1 VÀ PHỤ LỤC I CỦA CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ VỀ KIỂM SOÁT VÀ QUẢN LÝ NƯỚC DẪN VÀ CẶN NƯỚC DẪN TÀU, 2004

PHỤ LỤC 3 NGHỊ QUYẾT MEPC.326 (75) - 2020 HƯỚNG DẪN THEO DÕI HÀM LƯỢNG SULPHUR TRUNG BÌNH TRÊN THẾ GIỚI CỦA DẦU NHIÊN LIỆU ĐƯỢC CUNG CẤP ĐỂ SỬ DỤNG TRÊN TÀU

PHỤ LỤC 4 NGHỊ QUYẾT MEPC.327 (75) –KHUYẾN KHÍCH QUỐC GIA THÀNH VIÊN XÂY DỰNG VÀ ĐỀ TRÌNH CÁC KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG QUỐC GIA TỰ NGUYỆN ĐỂ GIẢI QUYẾT KHÍ THẢI GHG TỪ TÀU BIỂN

PHỤ LỤC 5 BẢN DỰ THẢO CÁC SỬA ĐỔI CHO PHỤ LỤC VI MARPOL (CÁC BIỆN PHÁP KỸ THUẬT VÀ VẬN HÀNH DỰA TRÊN MỤC TIÊU BẮT BUỘC ĐỂ GIẢM THIỂU CARBON TRONG VẬN TẢI BIỂN QUỐC TẾ)

PHỤ LỤC 6 ĐIỀU KHOẢN THAM CHIẾU VÀ SẮP XẾP ĐỀ KẾT THÚC ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG TOÀN DIỆN CỦA BIỆN PHÁP ĐO LƯỜNG NGẮN HẠN TRƯỚC MEPC 76

PHỤ LỤC 7 BẢN DỰ THẢO CÁC SỬA ĐỔI ĐỐI VỚI CÔNG ƯỚC AFS (PHỤ LỤC 1 VÀ 4)

PHỤ LỤC 8 BẢN DỰ THẢO SỬA ĐỔI CHO PHỤ LỤC I MARPOL (CẤM SỬ DỤNG VÀ VẬN CHUYỂN ĐỂ SỬ DỤNG NHƯ NHIÊN LIỆU DẦU NHIÊN LIỆU NẶNG BẰNG TÀU Ở VÙNG BẮC CỰC)

PHỤ LỤC 9 BẢN DỰ THẢO SỬA ĐỔI CHO PHỤ LỤC I, IV VÀ VI MARPOL (MIỄN TRỪ CỦA XÀ LAN UNSP ĐỐI VỚI YÊU CẦU KHẢO SÁT VÀ CẤP CHỨNG NHẬN)

PHỤ LỤC 10 BÁO CÁO THƯỜNG NIÊN (2 năm/lần) CỦA TIỂU BAN PPR

PHỤ LỤC 11 CHƯƠNG TRÌNH DỰ KIẾN PPR 8

PHỤ LỤC 12 BÁO CÁO THỰC TRẠNG VỀ KẾT QUẢ CỦA MEPC CHO HAI NĂM 2020-2021

PHỤ LỤC 13 CHƯƠNG TRÌNH 2 năm CỦA MEPC

PHỤ LỤC 14 CÁC MỤC ĐƯỢC BAO GỒM TRONG MEPC 76

PHỤ LỤC 15 PHÁT BIỂU CỦA TỔNG THƯ KÝ VỀ SAFER FSO THEO CHƯƠNG TRÌNH 1 VÀ VỀ VIỆC PHÊ DUYỆT DỰ THẢO CÁC SỬA ĐỔI ĐỐI VỚI PHỤ LỤC VI MARPOL THEO CHƯƠNG TRÌNH 7

PHỤ LỤC 16 TUYÊN BỐ CỦA CÁC ĐOÀN VÀ QUAN SÁT VIÊN

1 GIỚI THIỆU –THÔNG QUA CHƯƠNG TRÌNH

1.1 Phiên họp thứ bảy mươi lăm của Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển, ban đầu dự kiến được tổ chức từ ngày 30 tháng 3 đến ngày 3 tháng 4 năm 2020, đã bị hoãn lại do đại dịch COVID-19 (Thông tư số 4213 / Bổ sung 1) và cuối cùng đã được tổ chức từ xa từ ngày 16 đến ngày 20 tháng 11 năm 2020 (Thông tư Thư số 3985 / Rev.1), do Ông H. Saito (Nhật Bản) chủ trì. Phó Chủ tịch Ủy ban, ông H. Conway (Liberia), cũng có mặt.

1.2 Phiên họp có sự tham gia của các Thành viên và Thành viên liên kết; đại diện từ các Chương trình của Liên hợp quốc, các cơ quan chuyên môn và các đơn vị khác; quan sát viên từ các tổ chức liên chính phủ có thỏa thuận hợp tác; và các quan sát viên từ các tổ chức phi chính phủ trong tình trạng tham vấn, như được liệt kê trong tài liệu MEPC 75 / INF.1.

1.3 Phiên họp còn có sự tham dự của Chủ tịch Ủy ban Tạo điều kiện Thuận lợi, Bà Marina Angsell (Thụy Điển).

Bài phát biểu khai mạc của Tổng thư ký

1.4 Tổng thư ký hoan nghênh các đại biểu và phát biểu khai mạc, toàn văn có thể được tải xuống từ trang web của IMO tại liên kết sau:

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/Secretary-GeneralsSpensesToMeetings.aspx>

Nhận xét của chủ tọa

1.5 Chủ tọa cảm ơn Tổng thư ký về bài phát biểu khai mạc và tuyên bố rằng lời khuyên và yêu cầu của ông sẽ được xem xét trong quá trình cân nhắc của Ủy ban.

Tuyên bố của các phái đoàn

1.6 Phái đoàn Pháp, thay mặt cho các phái đoàn của Đức, Hà Lan, Ả Rập Xê-út và Vương quốc Anh, với sự hỗ trợ của phái đoàn Malaysia, đã đưa ra một tuyên bố liên quan đến nguy cơ tràn dầu lớn do FSO gây ra (tại các kho nổi và chuyển tải) SAFER thả neo ngoài khơi cảng Ras Issa, phía tây Yemen, kêu gọi các Quốc gia Thành viên IMO hành động khẩn cấp để ngăn chặn thảm họa sắp xảy ra. Phái đoàn Ả-rập Xê-út đề nghị Ban Thư ký phối hợp huy động nguồn lực từ các nhà tài trợ và đối tác quan tâm để xây dựng năng lực trong khu vực nhằm ứng phó với bất kỳ sự cố tràn dầu đáng tiếc nào. Đáp lại, Tổng thư ký đã giới thiệu các hành động mà IMO đã thực hiện cho đến nay và nói thêm rằng một bài thuyết trình riêng về vấn đề này sẽ được tổ chức để tìm kiếm lời khuyên từ các Thành viên về các hành động tiếp theo mà Tổ chức sẽ thực hiện. Toàn văn tuyên bố và các nhận xét của Tổng thư ký lần lượt được trình bày trong phụ lục 16 và phụ lục 15.

Các biện pháp được thực hiện để tạo điều kiện cho phiên từ xa

1.7 Ủy ban nhắc lại rằng, tại phiên họp bất thường đầu tiên vào tháng 9 năm 2020, là một phần của phiên họp bất thường của tất cả các Ủy ban IMO (ALCOM / ES), đã đồng ý từ bỏ quy tắc 3 trong các quy tắc thủ tục của mình, một phần, để cho phép các phiên được tổ chức từ xa, cũng như các quy tắc liên quan khác. Các Ủy ban cũng đã thông qua MSC-LEG-MEPC-TCC-FAL.1 / Circ.1 về *Hướng dẫn tạm thời để tạo điều kiện cho các phiên họp từ xa của các Ủy ban trong đại dịch COVID-19*.

1.8 Ủy ban, cũng nhắc lại rằng:

.1 có tính đến việc lên lịch lại MEPC 75 và MEPC 76, tài liệu MEPC 75/1/2 (Ban thư ký) đã được ban hành, đề xuất các đề trình bổ sung có thể có của Ban thư ký cho phiên họp này;

.2 theo Thông tư số 3985 / Rev.1 liên quan đến việc nói lại MEPC 75, nộp tài liệu bổ sung cho MEPC 75 đến ngày 25 tháng 9 năm 2020 đã được phép tùy thuộc vào việc họ bình luận về các tài liệu được liệt kê theo đoạn 10 của thông tư; và

.3 sau thời hạn bổ sung tài liệu, như đã đề cập trong tiểu đoạn .2 ở trên, tài liệu MEPC 75/1/3 (Chủ tọa) và chương trình và phụ lục của nó đã được xuất bản trên IMODOCS.

1.9 Ủy ban đã tán thành các đề xuất của Chủ tịch về việc sắp xếp cho phiên họp từ xa như được nêu trong tài liệu MEPC 75/1/3 (Chủ tọa) và chương trình và phụ lục của nó.

1.10 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã đồng ý với các đề xuất của Chủ tịch, với những sửa đổi nếu thích hợp, liên quan đến các tài liệu được xem xét bằng thư từ trước cuộc họp ảo, như được nêu trong tài liệu MEPC 75 / 1/3 / Corr.2, đã lưu ý tài liệu MEPC 75/1/3 / Add.1 cung cấp đối chiếu tất cả các nhận xét nhận được bằng thư từ và giải thích về cách giải quyết các nhận xét đó. Ủy ban lưu ý rằng các đề xuất nêu trên của Chủ tịch và cuộc thảo luận sẽ được phản ánh trong các mục liên quan của chương trình nghị sự.

1.11 Ủy ban cũng đồng ý hoãn việc xem xét các tài liệu được liệt kê trong phụ lục 4 để chuyển tài liệu MEPC 75/1/3 (xem thêm MEPC 75 / 1/3 / Corr.1) đến MEPC 76. Danh sách tài liệu được hoãn gửi đến MEPC 76 được sao chép ở cuối các mục có liên quan trong chương trình nghị sự.

Thông qua chương trình nghị sự và các vấn đề liên quan

1.12 Ủy ban đã thông qua chương trình nghị sự (MEPC 75/1 / Rev.1) và đồng ý được hướng dẫn trong công việc của nó theo thời gian biểu tạm thời (MEPC 75/1/3, phụ lục 1, được sửa chữa bởi MEPC 75 / 1/3 / Corr.1). Liên quan đến vấn đề này, Ủy ban lưu ý rằng chương trình làm việc có chú thích nêu trong tài liệu MEPC 75/1/1 không liên quan đến phiên họp từ xa, vì nó đã được chuẩn bị và ban hành trước khi các hạn chế COVID-19 được đưa ra.

Thông tin xác thực

1.13 Ủy ban lưu ý rằng giấy ủy nhiệm của 104 phái đoàn tham dự phiên họp là đúng hạn và đúng hình thức.

2 QUYẾT ĐỊNH CỦA CÁC ĐƠN VỊ KHÁC

2.1 Sau khi xem xét bằng thư từ, trước cuộc họp ảo, phù hợp với các sắp xếp cho phiên họp từ xa, như được nêu trong tài liệu MEPC 75/1/3 (đoạn 9 đến 12) và phụ lục 3 (mục 1 trong chương trình nghị sự 2), Ủy ban ghi nhận các quyết định và kết quả của LEG 106 (MEPC 75/2), FAL 43 (MEPC 75/2/1), MSC 101 (MEPC 75/2/2), C 122 (MEPC 75/2/3), TC 69 (MEPC 75/2/4), LC 41 / LP 14 (MEPC 75/2/5), A 31, C / ES.30 và C 123 (MEPC 75/2/6) và C / ES .31 và C / ES.32 (MEPC 75/2/7) liên quan đến công việc của mình và đồng ý thực hiện hành động thích hợp theo các mục liên quan trong chương trình nghị sự.

2.2 Về kết quả của MSC 102, Ủy ban lưu ý rằng các mục 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 20 và 23 của phiên họp đó, và các tài liệu tương ứng được đệ trình theo các mục đó, đã bị hoãn lại. tới MSC 103, có tính đến thời gian có hạn tại phiên họp từ xa và để đảm bảo tính liên tục của công việc của các Tiểu ban.

3 XEM XÉT VÀ LỰA CHỌN CÁC SỬA ĐỔI ĐỐI VỚI VIỆC XỬ LÝ DUNG CỤ

Sửa đổi các công cụ bắt buộc

3.1 Ủy ban đã xem xét mục chương trình nghị sự này trong cuộc họp ảo và được mời xem xét và thông qua các đề xuất sửa đổi đối với:

.1 MARPOL Phụ lục VI, liên quan đến các thủ tục lấy mẫu và xác minh hàm lượng lưu huỳnh và Chỉ số thiết kế hiệu quả năng lượng (EEDI); và

.2 Công ước Quản lý nước dằn (Công ước BWM), liên quan đến vận hành thử các hệ thống quản lý nước dằn và mẫu Chứng chỉ quản lý nước dằn quốc tế.

3.2 Ủy ban lưu ý rằng văn bản của các sửa đổi nói trên đối với các công cụ bắt buộc đã được lưu hành, phù hợp với các điều 16 (2) (a) của MARPOL và 19 (2) (a) của Công ước BWM, cho tất cả các Thành viên IMO và Các bên tham gia MARPOL và Công ước BWM theo Thông tư số 3984 ngày 28 tháng 6 năm 2019 và số 3974 ngày 1 tháng 7 năm 2019.

Dự thảo sửa đổi MARPOL Phụ lục VI

3.3 Ủy ban nhắc lại rằng MEPC 74 đã xem xét và phê duyệt dự thảo sửa đổi Phụ lục VI của MARPOL liên quan đến các thủ tục lấy mẫu và xác minh hàm lượng lưu huỳnh và EEDI, nhằm thông qua tại phiên họp này, như được nêu trong phụ lục của tài liệu MEPC 75 / 3.

3.4 Ủy ban đã xem xét ba tài liệu góp ý cho dự thảo sửa đổi, như sau: MEPC 75/3/2 (Nhật Bản), MEPC 75/3/3 (Hàn Quốc) và MEPC 75/3/4 (IACS).

3.5 Ủy ban đã xem xét tài liệu MEPC 75/3/2 (Nhật Bản) đề xuất một số sửa đổi biên tập đối với các quy định 2 và 14 của MARPOL Phụ lục VI, theo quan điểm của Nhật Bản, sẽ mang lại độ chính xác cao hơn cho việc mô tả các điều khoản nhất định và việc áp dụng sửa đổi.

3.6 Ủy ban đã không đồng ý về các đề xuất sửa đổi đối với quy định 2 liên quan đến việc bổ sung từ dầu nhiên liệu liên quan đến các thuật ngữ "MARPOL đã giao mẫu", "mẫu đang sử dụng" và "mẫu trên tàu", nhưng đồng ý với cho rằng cần phải cải thiện thêm văn bản trong đoạn 11 của quy định 14 liên quan đến việc đưa vào ngày cụ thể của việc sửa đổi có hiệu lực, để đảm bảo sự rõ ràng về ngày áp dụng.

3.7 Ủy ban đã xem xét tài liệu MEPC 75/3/3 (Hàn Quốc) cung cấp ý kiến về dự thảo sửa đổi quy định 21 của MARPOL Phụ lục VI liên quan đến Đường tham chiếu EEDI của các hãng vận chuyển số lượng lớn.

3.8 Sau khi xem xét phân tích được cung cấp và đề xuất rằng dòng 2.25 của quy định 21, bảng 2 liên quan đến tàu chở hàng rời được giữ nguyên ở định dạng hiện tại, Ủy ban đã không đồng ý với đề xuất và đồng ý rằng từ ngữ của sửa đổi như trong tài liệu MEPC 75/3 được giữ lại.

3.9 Ủy ban, sau khi xem xét tài liệu MEPC 75/3/4 (IACS) đề xuất sửa đổi dự thảo quy định mới 20.3 của MARPOL Phụ lục VI, để tránh tạo ra gánh nặng hành chính mới, đã không đồng ý với các sửa đổi được đề xuất.

3.10 Lưu ý rằng quan sát viên từ IACS cũng đã đề xuất trong tài liệu MEPC 75/3/4 rằng không nên báo cáo về EEDI đạt được và thông tin liên quan đối với các tàu chở khách không phải là tàu chở khách ro-ro và tàu chở khách du lịch với động cơ không thông thường, được đề cập trong dự thảo quy định mới 20.3 của MARPOL Phụ lục VI, và theo quan điểm rằng đề xuất nhằm cung cấp giải thích hoặc làm rõ sửa đổi, Ủy ban đã mời IACS gửi lại tài liệu về vấn đề này cho MEPC 76 để xem xét tại phiên họp đó theo chương trình nghị sự mục 6 về "Tiết kiệm năng lượng của tàu biển".

3.11 Ủy ban ghi nhận sự can thiệp của quan sát viên từ CESA liên quan đến việc áp dụng các yêu cầu của giai đoạn 3 EEDI đối với tàu chở khách du lịch có động cơ không theo công ước, đặc biệt là yêu cầu đối với tàu du lịch sản xuất hàng loạt, ngày hoàn thành là ngày 1 tháng 1 năm 2029 được duy trì cho các tàu giai đoạn 3 để đảm bảo rằng các tàu loại đó được chế tạo theo một thông số kỹ thuật giống hệt nhau theo cùng một hợp đồng có thể được hoàn thiện theo các yêu cầu của EEDI áp dụng vào ngày hợp đồng.

3.12 Sau khi ghi nhận đề xuất của quan sát viên từ CESA để giải quyết vấn đề nêu trên trong bối cảnh đang phát triển hoặc sửa đổi các diễn giải thống nhất có liên quan, Ủy ban đã mời CESA đệ trình một tài liệu về vấn đề này lên MEPC 76 để xem xét tại phiên họp đó theo mục 6 chương trình nghị sự về "Hiệu quả năng lượng của tàu biển".

3.13 Sau khi quyết định về các đề xuất nói trên, Ủy ban đã xác nhận nội dung của nghị quyết cần thiết và, có tính đến việc hoãn MEPC 75, đồng ý rằng ngày chấp nhận được coi là ngày 1 tháng 10 năm 2021 và ngày có hiệu lực của các sửa đổi là ngày 1 tháng 4 năm 2022. Ủy ban cũng đồng ý rằng ngày bắt đầu áp dụng sớm Giai đoạn 3 EEDI, như được nêu trong các đề xuất sửa đổi đối với bảng 1 hiện có trong quy định 21, cũng nên được thay đổi từ ngày 1 tháng 1 năm 2022 sang ngày 1 tháng 4 năm 2022. .

3.14 Ủy ban cũng đồng ý bổ sung một đoạn trong dự thảo nghị quyết MEPC cần thiết, như sau:

"CŨNG ĐỀ NGHỊ các Bên xem xét việc áp dụng các sửa đổi phụ lục từ ngày 1 tháng 1 năm 2022."

3.15 Sau khi hoàn thành việc xem xét văn bản của dự thảo sửa đổi, Ủy ban ghi nhận tuyên bố của quan sát viên từ IBIA kêu gọi các Bên sớm áp dụng dự thảo sửa đổi liên quan đến thủ tục sửa đổi để lấy mẫu và xác minh hàm lượng lưu huỳnh, trong thời gian sớm nhất trước ngày có hiệu lực, để đảm bảo cách tiếp cận nhất quán và hài hòa hơn trong bối cảnh thực hiện các yêu cầu về hàm lượng lưu huỳnh 0,5%. Tuyên bố đầy đủ được bao gồm trong phụ lục 16.

3.16 Sau khi quyết định về các sửa đổi tương ứng đối với dự thảo sửa đổi và ngày sửa đổi và từ ngữ của nghị quyết, có tính đến việc hoãn MEPC 75, Ủy ban đã hướng dẫn nhóm soạn thảo chuẩn bị văn bản cuối cùng của nghị quyết MEPC cần thiết cùng với các sửa đổi của Phụ lục VIMARPOL, có tính đến các quyết định được đưa ra trong phiên họp toàn thể, để Ủy ban xem xét và thông qua.

Dự thảo sửa đổi Công ước BWM

3.17 Ủy ban nhắc lại rằng MEPC 74 đã xem xét và thông qua dự thảo sửa đổi Công ước BWM liên quan đến việc vận hành thử nghiệm các hệ thống quản lý nước dằn và hình thức của Chứng chỉ Quản lý nước dằn quốc tế, nhằm thông qua tại phiên họp này, như được nêu trong tài liệu MEPC 75/3/1.

3.18 Ủy ban đã xác nhận nội dung của nghị quyết cần thiết và, có tính đến thực tế là MEPC 75 đã bị hoãn lại, đồng ý rằng ngày chấp nhận được coi là ngày 1 tháng 12 năm 2021 và ngày có hiệu lực của các sửa đổi phải là ngày 1 tháng 6 năm 2022 .

3.19 Sau khi thống nhất về các ngày sửa đổi, Ủy ban đã hướng dẫn Nhóm soạn thảo chuẩn bị văn bản cuối cùng của nghị quyết MEPC cần thiết, cùng với các sửa đổi đối với Công ước BWM để Ủy ban xem xét và thông qua.

3.20 Theo đề xuất trong tài liệu MEPC 75/1/3 (phụ lục 4), Ủy ban đã đồng ý hoãn việc xem xét tài liệu MEPC 75/3/5 (Trung Quốc) thành MEPC 76 trong chương trình nghị sự mục 4 về "Sinh vật thủy sinh có hại trong nước dằn" .

Thành lập Nhóm soạn thảo trực tuyến về các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc

3.21 Ủy ban đã thành lập Nhóm soạn thảo trực tuyến về các sửa đổi đối với các công cụ bắt buộc và hướng dẫn nhóm này, có tính đến các nhận xét, đề xuất và quyết định được đưa ra trong phiên họp toàn thể, để chuẩn bị:

.1 văn bản cuối cùng của dự thảo sửa đổi Phụ lục VIMARPOL, liên quan đến quy trình lấy mẫu và xác minh hàm lượng lưu huỳnh và EEDI;

và

.2 văn bản cuối cùng của dự thảo sửa đổi Công ước BWM, liên quan đến vận hành thử các hệ thống quản lý nước dằn và mẫu Chứng chỉ quản lý nước dằn quốc tế.

Báo cáo của Nhóm soạn thảo

3.22 Sau khi xem xét báo cáo của Nhóm soạn thảo (MEPC 75 // WP.5), Ủy ban nói chung đã chấp thuận báo cáo đó và thực hiện hành động như được chỉ ra dưới đây.

Sửa đổi Phụ lục VIMARPOL

3.23 Ủy ban đồng tình với việc bổ sung một đoạn tiền đề mới trong nghị quyết về các sửa đổi đối với Phụ lục VIMARPOL, viện dẫn đến MEPC.1 / Circ.882, phù hợp với đoạn 4 mới mời áp dụng sớm các sửa đổi.

3.24 Ủy ban đã xem xét văn bản cuối cùng của dự thảo sửa đổi Phụ lục VI của MARPOL liên quan đến các thủ tục lấy mẫu và xác minh hàm lượng lưu huỳnh và EEDI (MEPC 75 / WP.5, phụ lục 1), và thông qua các sửa đổi theo nghị quyết MEPC.324 (75), như được trình bày trong phụ lục 1.

3.25 Khi thông qua nghị quyết MEPC.324 (75), Ủy ban đã xác định, theo Điều 16 (2) (f) (iii) của MARPOL rằng các sửa đổi đã được thông qua đối với Phụ lục VI MARPOL sẽ được coi là đã được chấp nhận vào ngày 1 tháng 10 năm 2021 (trừ khi, trước ngày đó, các phản đối được thông báo cho Tổng thư ký của Tổ chức, như quy định tại Điều 16 (2) (f) (iii) của Công ước) và sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 4 năm 2022, phù hợp với Điều 16 (2) (g) (ii) của Công ước.

Sửa đổi Công ước BWM

3.26 Ủy ban đã xem xét văn bản cuối cùng của dự thảo sửa đổi Công ước BWM liên quan đến việc vận hành thử nghiệm hệ thống quản lý nước dẫn và mẫu Giấy chứng nhận quản lý nước dẫn quốc tế (MEPC 75 / WP.5, phụ lục 2), và thông qua các sửa đổi bằng nghị quyết MEPC.325 (75), như được nêu trong phụ lục 2.

3.27 Khi thông qua nghị quyết MEPC.325 (75), Ủy ban đã xác định, theo Điều 19 (2) (e) (ii) của Công ước BWM, rằng các sửa đổi được thông qua sẽ được coi là đã được chấp nhận vào ngày 1 tháng 12 năm 2021 (trừ khi, trước ngày đó, các phản đối được thông báo cho Tổng thư ký của Tổ chức, như quy định tại Điều 19 (2) (e) (ii) của Công ước) và sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 6 năm 2022, phù hợp với Điều 19 (2) (f) (ii) của Công ước.

Hướng dẫn cho Ban thư ký

3.28 Khi thông qua các sửa đổi nói trên, Ủy ban đã ủy quyền cho Ban Thư ký, khi chuẩn bị các văn bản xác thực, thực hiện bất kỳ chỉnh sửa biên tập nào có thể được xác định là phù hợp, bao gồm cập nhật các tham chiếu đến các đoạn được đánh số lại và thông báo cho Ủy ban về bất kỳ sai sót nào hoặc các thiếu sót yêu cầu các Bên tham gia MARPOL và Công ước BWM hành động.

4 THUY SINH ĐỘC HẠI TRONG NƯỚC DẪN TÀU

NHỮNG VẤN ĐỀ ĐƯỢC XEM XÉT TRƯỚC HỌP TRỰC TUYẾN

4.1 Phù hợp với các sắp xếp cho phiên họp từ xa, như được nêu trong tài liệu MEPC 75/1/3 (đoạn 9 đến 12) và phụ lục 3 (mục 2 trong mục 4 của chương trình nghị sự), Ủy ban đã xem xét bằng thư từ, trước khi họp trực tuyến, các tài liệu sau:

- .1 MEPC 75/4 (Hàn Quốc), có đơn xin Phê duyệt Cuối cùng của hệ thống quản lý nước dẫn EcoGuardian™ về nước sạch;
- .2 MEPC 75/4/1 (Hàn Quốc), có đơn xin Phê duyệt cuối cùng của hệ thống quản lý nước dẫn HiBallast™ về nước sạch;
- .3 MEPC 75/4/2 (Hàn Quốc), có đơn xin Phê duyệt cuối cùng của Hệ thống Electro-Clean™ về nước sạch;
- .4 MEPC 75/4/3 (Na Uy), có đơn xin Phê duyệt Cuối cùng CleanBallast® - Hệ thống rào chắn đại dương;
- .5 MEPC 75/4/4 (Vương quốc Anh), có đơn xin Phê duyệt Cuối cùng của hệ thống quản lý nước dẫn BALPURE® về nước sạch;
- .6 MEPC 75/4/5 (Síp), có đơn xin Phê duyệt cuối cùng Hệ thống quản lý nước dẫn FlowSafe;
- .7 MEPC 75/4/6 (Ban thư ký), có báo cáo của cuộc họp thứ ba mươi chín của Nhóm công tác Nước dẫn -GESAMP-;
- .8 MEPC 75/4/9 (Liberia), có đơn xin Phê duyệt Cuối cùng SeaCURE® BWMS;
- .9 MEPC 75/4/10 (Liberia), có đơn xin Phê duyệt cuối cùng Hệ thống quản lý nước dẫn NK-O3 BlueBallast II Plus về nước sạch;
- .10 MEPC 75/4/12 (Ban thư ký), chứa báo cáo của cuộc họp lần thứ bốn mươi của Nhóm công tác về nước dẫn của GESAMP (ngoại trừ hành động được yêu cầu trong đoạn 3.2 của tài liệu, đã được xem xét trong cuộc họp ảo);
- .11 MEPC 75 / INF.2 (Việt Nam), cung cấp thông tin về loại phê duyệt của Hệ thống quản lý nước dẫn tàu của Công ty TNHH Phát triển Công nghệ Hàng hải Thảo Linh;
- .12 MEPC 75 / INF.6 (Vương quốc Anh), cung cấp thông tin về loại phê duyệt hệ thống quản lý nước dẫn tàu Cathelco Ltd Evolution;

.13 MEPC 75 / INF.7 (Hy Lạp), cung cấp thông tin về loại phê duyệt của Hệ thống quản lý nước dẫn tàu ERMA FIRST BWTS;

.14 MEPC 75 / INF.11 và Corr.1 (Singapore), có các phát hiện từ nghiên cứu đánh giá hiệu quả hoạt động của hệ thống quản lý nước dẫn được lắp đặt trên tàu theo tiêu chuẩn D-2 của Công ước quản lý nước dẫn ;

.15 MEPC 75 / INF.12 (Đan Mạch), cung cấp thông tin về loại phê duyệt của Bawat BWMS Mk2 do Bawat A / S sản xuất;

.16 MEPC 75 / INF.14 (Na Uy), cung cấp thông tin về loại phê duyệt của Hệ thống quản lý nước dẫn tàu BLUE OCEAN SHIELD của COSCO (Uy Hải) Shipbuilding Marine Technology Co., Ltd.

.17 MEPC 75 / INF.15 (Na Uy), cung cấp thông tin về loại phê duyệt của Hệ thống quản lý nước dẫn GloEn-Patrol 2.0;

.18 MEPC 75 / INF.16 (Na Uy), cung cấp thông tin về loại phê duyệt của Hệ thống xử lý nước dẫn bằng hóa chất số lượng lớn Envirocleanse inTank TM;

.19 MEPC 75 / INF.17 (Na Uy), cung cấp thông tin về loại phê duyệt của Hệ thống xử lý nước dẫn tàu biển MKIIB;

.20 MEPC 75 / INF.18 (Na Uy), cung cấp thông tin về loại phê duyệt của Hệ thống quản lý nước dẫn Ecochlor®;

.21 MEPC 75 / INF.20 (ISO), cung cấp bản cập nhật về công việc ISO cho một tiêu chuẩn phương pháp tiếp cận để xác minh các thiết bị giám sát tuân thủ nước dẫn; và

.22 MEPC 75 / INF.21 (Na Uy), cung cấp thông tin về loại phê duyệt của Hệ thống xử lý nước dẫn Hyde GUARDIAN US.

4.2 Trong cuộc họp ảo, Ủy ban đã xác nhận lại việc tán thành các đề xuất của Chủ tịch trong phụ lục 3 về tài liệu MEPC 75/1/3, như được trình bày trong các đoạn 4.3 đến 4.12 sau đây .

Phê duyệt hệ thống quản lý nước dẫn

Xem xét và phê duyệt các hệ thống quản lý nước dẫn có sử dụng các chất hoạt động

4.3 Ủy ban đã mở rộng các Phê duyệt cuối cùng ban đầu của hệ thống quản lý nước dằn EcoGuardian™, hệ thống quản lý nước dằn HiBallast™, Hệ thống Electro-Cleen™, hệ thống quản lý nước dằn BALPURE® và quản lý nước dằn NK-O3 BlueBallast II Plus hệ thống sử dụng nước sạch theo đề xuất của Hàn Quốc trong tài liệu MEPC 75/4, MEPC 75/4/1 và MEPC 75/4/2, Vương quốc Anh trong tài liệu MEPC 75/4/4, và Liberia trong tài liệu MEPC 75/4/10 tương ứng.

4.4 Ủy ban đã phê duyệt lần cuối đối với Hệ thống rào chắn biển CleanBallast® và SeaCURE® BWMS, theo đề xuất của Na Uy trong tài liệu MEPC 75/4/3 và Liberia trong tài liệu MEPC 75/4/9 tương ứng.

4.5 Ủy ban đã không cấp Phê duyệt cuối cùng cho hệ thống quản lý nước dằn FlowSafe do Síp đề xuất trong tài liệu MEPC 75/4/5, lưu ý rằng một đơn xin Phê duyệt cuối cùng của cùng một hệ thống do Síp đề xuất trong tài liệu MEPC 75/4/11 sẽ được xem xét tại cuộc họp ảo cùng với kết quả liên quan của GESAMP-BWWG 40 và tài liệu bình luận MEPC 75/4/13 (Síp).

4.6 Ủy ban đã mời Chính quyền Liberia, Na Uy, Hàn Quốc và Vương quốc Anh xác minh rằng tất cả các khuyến nghị có trong các báo cáo của cuộc họp thứ ba mươi chín và bốn mươi của GESAMP-BWWG (MEPC 75/4/6, các phụ lục 4 và 6 đến 9, và MEPC 75/4/12, phụ lục 4 và 6) đã được đề cập đầy đủ trong quá trình phát triển thêm hệ thống quản lý nước dằn.

4.7 Ủy ban lưu ý quan điểm của GESAMP-BWWG rằng cần có một cách tiếp cận thống nhất để xác định khi nào thì một sự thay đổi đối với hệ thống quản lý nước dằn sau khi Phê duyệt cuối cùng hoặc phê duyệt kiểu loại cần được coi là một thay đổi đáng kể theo đoạn 8.4.2 của Quy trình (G9), và yêu cầu GESAMP-BWWG chuẩn bị dự thảo hướng dẫn để đánh giá lại trong các trường hợp đã có sửa đổi, để Ủy ban xem xét tại một phiên họp trong tương lai.

Phê duyệt kiểu hệ thống quản lý nước dằn

4.8 Ủy ban đã ghi nhận thông tin liên quan đến các hệ thống quản lý nước dằn được phê duyệt theo kiểu được cung cấp trong các tài liệu MEPC 75 / INF.2 (Việt Nam), MEPC 75 / INF.6 (Vương quốc Anh), MEPC 75 / INF.7 (Hy Lạp), MEPC 75 / INF.12 (Đan Mạch), MEPC 75 / INF.14, MEPC 75 / INF.15, MEPC 75 / INF.16, MEPC 75 / INF.17, MEPC 75 / INF.18 và MEPC 75 / INF.21 (Na Uy).

4.9 Ủy ban lưu ý rằng Ban Thư ký đã cơ cấu lại danh sách các hệ thống quản lý nước ballast được phê duyệt trên website của Tổ chức (<https://www.imo.org/en/OurWork/Enosystem/Pages/BWMTechnologies.aspx>) để phân biệt những hệ thống đã được phê duyệt loại theo *Hướng dẫn phê duyệt hệ thống quản lý nước dằn (G8) năm 2016* hoặc *Bộ luật phê duyệt Hệ thống quản lý nước dằn (Bộ luật BWMS)*.

4.10 Ủy ban đã mời các Quốc gia Thành viên gửi thông tin về Giấy chứng nhận Phê duyệt Kiểu có thể đã được cập nhật theo Hướng dẫn 2016 (G8) hoặc Bộ luật BWMS.

Các vấn đề khác liên quan đến việc thực hiện Công ước BWM

Thông tin về các vấn đề khác liên quan đến việc thực hiện Công ước BWM

4.11 Ủy ban đã ghi nhận thông tin có trong tài liệu MEPC 75 / INF.11 và Corr.1 (Singapore) về một nghiên cứu đánh giá hiệu suất của hệ thống quản lý nước dẫn được lắp đặt trên tàu theo tiêu chuẩn D-2 của Công ước BWM.

4.12 Ủy ban đã ghi nhận thông tin có trong tài liệu MEPC 75 / INF.20 (ISO) về việc hướng tới cách tiếp cận tiêu chuẩn để xác minh các thiết bị giám sát tuân thủ nước dẫn và mời quan sát viên từ ISO cung cấp bản cập nhật thêm về công việc này cho MEPC 76. Phái đoàn của Pháp đã đưa ra nhận xét qua thư từ, trong đó lưu ý rằng các công việc tiếp theo đã được thực hiện kể từ khi đệ trình tài liệu, cả ISO và IMO, về việc phát triển một tiêu chuẩn và giao thức để xác minh các thiết bị giám sát nước dẫn, và tiếp tục các công việc của IMO đã được mong đợi tại PPR 8, tất cả những điều này cũng cần được ISO tính đến trong công việc tiếp theo của mình.

CÁC VẤN ĐỀ ĐƯỢC XEM XÉT TRONG CUỘC HỌP TRỰC TUYẾN

Phê duyệt hệ thống quản lý nước dẫn

Xem xét và phê duyệt các hệ thống quản lý nước dẫn có sử dụng các chất hoạt động

4.13 Ủy ban lưu ý rằng, trong cuộc họp cuối cùng (lần thứ bốn mươi) của mình, GESAMP-BWWG, ngoài ra, đã đánh giá đơn xin Phê duyệt cuối cùng của hệ thống quản lý nước dẫn FlowSafe do Síp đề xuất trong tài liệu MEPC 75/4/11, báo cáo của cuộc họp này đã được lưu hành dưới dạng tài liệu MEPC 75/4/12, và Síp đã gửi tài liệu MEPC 75/4/13 về báo cáo.

4.14 Ủy ban đã xem xét tài liệu MEPC 75/4/13 (Síp), đưa ra nhận xét về khuyến nghị của GESAMP-BWWG rằng Phê duyệt cuối cùng không nên được cấp cho hệ thống quản lý nước dẫn FlowSafe, cũng như làm rõ thêm một số điểm, theo quan điểm của Síp, có thể cung cấp đủ lý do để xem xét lại kết luận của Nhóm và yêu cầu Ủy ban đồng ý rằng Phê duyệt cuối cùng được cấp cho hệ thống quản lý nước dẫn FlowSafe.

4.15 Chủ tịch của GESAMP-BWWG nhấn mạnh tầm quan trọng của việc kiểm tra tính đầy đủ đối với tất cả các thông tin cần thiết để thực hiện đánh giá và tuyên bố rằng người nộp đơn đã không cung cấp thông tin trong đơn đăng ký của mình hoặc theo yêu cầu của Nhóm, về cách hệ thống quản lý nước dẫn FlowSafe sẽ đảm bảo nồng độ xả tối đa cho phép (MADC) của tổng chất ôxy hóa dư (TRO) tại mọi thời điểm, điều này thiếu thông tin quan trọng dẫn đến việc không đề xuất Phê duyệt cuối cùng cho hệ thống quản lý nước dẫn FlowSafe.

4.16 Trong cuộc thảo luận sau đó, một số phái đoàn ủng hộ quan điểm của Síp rằng các khuyến nghị trước đây của GESAMP-BWWG 39 đã được tính đến và các biện pháp bảo vệ đầy đủ đã được thực hiện để kiểm soát TRO và MADC cũng như quy trình phê duyệt loại hình phù hợp với BWMS Bộ quy tắc phải đảm bảo rằng tất cả các khuyến nghị sẽ được xem xét và thực hiện. Do đó, các phái đoàn đó đã ủng hộ việc cấp Phê duyệt cuối cùng cho hệ thống quản lý nước dẫn FlowSafe.

4.17 Các đoàn khác bày tỏ sự tin tưởng vào chuyên môn của GESAMP-BWWG, lưu ý rằng Nhóm đã đánh giá kỹ lưỡng tất cả các khía cạnh một cách kỹ lưỡng và người nộp đơn chưa cung cấp đầy đủ bằng chứng để chứng minh rằng việc bảo vệ môi trường biển khỏi các rủi ro liên quan đến hóa chất. được sử dụng trong hệ thống quản lý nước dẫn này sẽ được bảo vệ. Do đó, các phái đoàn đó đã ủng hộ việc duy trì khuyến nghị GESAMP-BWWG không cấp Phê duyệt cuối cùng cho hệ thống này.

4.18 Sau khi xem xét, Ủy ban đã yêu cầu GESAMP-BWWG xem xét thêm việc áp dụng hệ thống quản lý nước dẫn FlowSafe, có trong tài liệu MEPC 75/4/11 (Síp), tại cuộc họp thường kỳ tiếp theo hoặc bất kỳ cơ hội nào có sẵn trước đó, có tính đến các nhận xét do Síp cung cấp trong tài liệu MEPC 75/4/13. Về vấn đề này, Ủy ban lưu ý rằng không cần nộp đơn đăng ký mới.

CÁC VẤN ĐỀ ĐƯỢC CHUYỂN ĐẾN MEPC 76

Áp dụng Công ước BWM đối với các loại tàu chuyên dụng

4.19 Theo đề xuất trong tài liệu MEPC 75/1/3 (phụ lục 4), Ủy ban đã đồng ý trì hoãn xem xét các tài liệu MEPC 75/4/7 (Úc và cộng sự), MEPC 75/4/8 (Liên bang Nga), MEPC 74/4/13 (Liên bang Nga) và MEPC 74/4/18, MEPC 74/4/19 và MEPC 74/4/20 (Thổ Nhĩ Kỳ) đến MEPC 76.

5 PHÒNG NGỪA Ô NHIỄM KHÔNG KHÍ

CÁC VẤN ĐỀ ĐƯỢC XEM XÉT TRƯỚC CUỘC HỌP TRỰC TUYẾN

5.1 Phù hợp với sự sắp xếp của phiên họp từ xa, như được nêu trong tài liệu MEPC 75/1/3 và phụ lục và phụ lục (đoạn 9 đến 12) và phụ lục 3 (mục 3 trong mục 5 của chương trình nghị sự), Ủy ban đã xem xét bằng thư, trước cuộc họp ảo, các tài liệu sau:

.1 MEPC 75/5/8 (Ban thư ký), cung cấp thông tin về giám sát chương trình của hàm lượng lưu huỳnh trung bình trên toàn thế giới của các loại dầu nhiên liệu cung cấp cho sử dụng trên tàu sau 1 tháng 1 năm 2020, và đề xuất sửa đổi các *Hướng dẫn 2010 để theo dõi hàm lượng lưu huỳnh trung bình trên toàn thế giới của các loại dầu nhiên liệu cung cấp để sử dụng trên tàu* (MEPC.192 (61), được sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.273 (69));

.2 MEPC 75/5/9 (Ban thư ký), trình bày kết quả giám sát chương trình hàm lượng lưu huỳnh trung bình trên toàn thế giới của dầu nhiên liệu cho năm 2019;

.3 MEPC 75 / INF.27 (ICOMIA), cung cấp tổng quan về việc áp dụng yêu cầu cấp III NO X được quy định trong quy định 13 của Phụ lục VI MARPOL đối với du thuyền lớn hơn chiều dài 24 m và tổng dung tích nhỏ hơn 500 GT ; và

.4 MEPC 75 / INF.28 (Hoa Kỳ), cung cấp thông tin bổ sung liên quan đến việc chậm áp dụng giới hạn Cấp III NO X đối với động cơ diesel hàng hải được lắp đặt trên các tàu giải trí có chiều dài lớn hơn 24 m và tổng trọng tải nhỏ hơn 500 GT

5.2 Trong cuộc họp ảo, Ủy ban đã xác nhận lại các đề xuất của Chủ tịch trong phụ lục 3 về tài liệu MEPC 75/1/3 như được sửa đổi bởi phụ lục như được nêu trong các đoạn 5.3 đến 5.7 sau đây.

Chương trình giám sát IMO về hàm lượng lưu huỳnh trung bình trên toàn thế giới của các loại dầu nhiên liệu được cung cấp

5.3 Ủy ban đã ghi nhận thông tin được cung cấp trong tài liệu MEPC 75/5/9 (Ban thư ký) liên quan đến kết quả giám sát hàm lượng lưu huỳnh trung bình trên toàn thế giới của dầu nhiên liệu chung cất và dư được cung cấp để sử dụng trên tàu trong suốt năm 2019.

5.4 Ủy ban đã thông qua nghị quyết MEPC.326 (75) về *Hướng dẫn năm 2020 để giám sát hàm lượng lưu huỳnh trung bình trên toàn thế giới của các loại dầu nhiên liệu được cung cấp để sử dụng trên tàu*, như được nêu trong phụ lục 3.

5.5 Sau nhận xét của phái đoàn Đức qua thư từ, Ủy ban lưu ý rằng nhiên liệu chung cất và nhiên liệu dư sẽ tiếp tục được báo cáo và hiển thị riêng theo Hướng dẫn năm 2020.

Phụ lục VI MARPOL, Yêu cầu cấp III NO_x đối với du thuyền lớn

5.6 Ủy ban đã ghi nhận thông tin trong các tài liệu MEPC 75 / INF.27 (ICOMIA) và MEPC 75 / INF.28 (Hoa Kỳ), cung cấp bản cập nhật về việc thực hiện các quy định về khí thải Cấp III NO X đối với du thuyền lớn hơn 24 m chiều dài và tổng trọng tải nhỏ hơn 500 GT theo quy định trong quy định 13 của MARPOL Phụ lục VI (xem thêm đoạn 5.8 đến 5.12).

5.7 Phái đoàn của Ý đã đưa ra ý kiến bằng thư từ, thông báo cho Ủy ban về những khó khăn mà lĩnh vực du thuyền gặp phải trong việc tuân thủ các tiêu chuẩn khí thải Cấp III NO X vào thời hạn đã thống nhất là vào tháng 1 năm 2021, chủ yếu là do sự thiếu tuân thủ hiện tại. động cơ lắp trong du thuyền mới đóng và ảnh hưởng của đại dịch COVID-19. Hơn nữa, phái đoàn của Ý không tin rằng việc trì hoãn thêm nữa việc quy định 13 của MARPOL Phụ lục VI có hiệu

lực sẽ là giải pháp cho những thách thức. Họ đề nghị khám phá các giải pháp khả thi khác, bao gồm tạm thời đình chỉ việc thực thi một phần của quy định 13 liên quan đến lĩnh vực du thuyền và yêu cầu ngành này để trình các biện pháp tương đương cần được MEPC phê duyệt.

C CÁC VẤN ĐỀ ĐƯỢC XEM XÉT TRONG PHIÊN HỌP

5.8 Ngoài việc xem xét các tài liệu MEPC 75 / INF.27 (ICOMIA) và MEPC 75 / INF.28 (Hoa Kỳ) bằng thư từ, trước cuộc họp ảo, Ủy ban đã ghi nhận sự can thiệp của phái đoàn Hoa Kỳ, được hỗ trợ của nhà quan sát từ ICOMIA, nhận xét rằng ngành công nghiệp du thuyền giải trí tiếp tục đối mặt với những thách thức nghiêm trọng trong việc đóng thuyền giải trí tuân thủ các giới hạn Cấp III NO X và những thách thức này đã được gia tăng bởi đại dịch COVID-19. Nhận thấy rằng không có đủ thời gian để thảo luận sâu tại phiên họp này, phái đoàn Hoa Kỳ đã thúc giục Ủy ban khuyến nghị các Bên tham gia Phụ lục VI MARPOL thực hiện một cách tiếp cận thực tế liên quan đến việc thực thi các giới hạn Cấp III NO X đối với du thuyền, ít nhất là cho đến khi một cuộc thảo luận kỹ lưỡng hơn có thể được tổ chức tại MEPC 76.

5.9 Một số phái đoàn ủng hộ sự can thiệp của phái đoàn Hoa Kỳ, bày tỏ lo ngại về tác động mà COVID-19 đã gây ra đối với các nhà chế tạo du thuyền và nhà sản xuất động cơ, đồng thời đồng tình với việc cần xem xét hoãn việc thực thi quy định đối với các du thuyền lớn cho đến khi tuân theo thảo luận thêm tại MEPC 76.

5.10 Tuy nhiên, một số phái đoàn khác bày tỏ quan điểm rằng, vì chỉ những tài liệu thông tin về chủ đề đã được đệ trình cho phiên họp này, được Ủy ban ghi nhận bằng thư từ, trước cuộc họp ảo (xem đoạn 5.6), nên không có lý do gì để thảo luận hoặc hành động thêm tại phiên họp này. Cũng không có bất kỳ cơ sở rõ ràng nào để đình chỉ việc thực thi các yêu cầu kể từ ngày 1 tháng 1 năm 2021 cho đến khi có thông báo mới. Các đề xuất mới về vấn đề này nên được đệ trình lên MEPC 76 để xem xét trước khi thực hiện bất kỳ hành động nào nhằm nới lỏng việc thực thi, nếu thích hợp.

5.11 Sau khi thảo luận, Ủy ban ghi nhận những lo ngại về việc các du thuyền lớn không thể tuân thủ các giới hạn Cấp III NO X vào ngày 1 tháng 1 năm 2021, như được nêu trong các tài liệu MEPC 75 / INF.27 và MEPC 75 / INF.28. Ủy ban đồng ý rằng, nếu bất kỳ Quốc gia Thành viên nào muốn tiếp tục theo đuổi vấn đề, họ nên gửi thêm các đề xuất tới một phiên họp trong tương lai.

5.12 Theo yêu cầu, nội dung tuyên bố của quan sát viên từ ICOMIA được nêu trong phụ lục 16.

CÁC VẤN ĐỀ KHÁC

Thành lập Nhóm Thư tín về Ô nhiễm Không khí và Tiết kiệm Năng lượng

5.13 Ủy ban nhắc lại rằng trong phụ lục 2 của tài liệu MEPC 75/1/3, Chủ tịch đã đề xuất dự thảo điều khoản tham chiếu cho Nhóm tương ứng về ô nhiễm không khí và tiết kiệm năng lượng sẽ được thành lập tại phiên họp này.

5.14 Sau khi xem xét, Ủy ban đã thành lập Nhóm Thư tín về Ô nhiễm Không khí và Hiệu quả Năng lượng, do Nhật Bản điều phối, ¹ với các điều khoản tham chiếu sau:

.1 xem xét và sửa đổi, nếu thích hợp, ví dụ điển hình về giấy phép cho cung cấp nhiên liệu dầu, như được nêu trong phụ lục của tài liệu MEPC 75/5/2, có tính đến các thông lệ tốt nhất, cũng như tài liệu MSC 94 / INF.8 và các chế độ cấp phép khác, và xem xét đưa vào phụ lục tài liệu *Hướng dẫn thực hành tốt nhất cho Quốc gia thành viên / quốc gia ven biển* (MEPC.1 / Circ.884);

Điều phối viên:

Ông Naoto Nakagawa

Giám đốc / Văn phòng Môi trường Quốc tế Ban Chính sách Môi trường và Phát triển Đại dương Cục Hàng hải, Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng, Giao thông và Du lịch

Email: nakagawa-n2qn@mlit.go.jp

.2 xem xét các proxy được đề xuất trong các tài liệu MEPC 74/6, MEPC 74/6/1 và MEPC 74/6/3, và xem xét dự thảo sửa đổi phụ lục IX về *Thông tinsẽ được đệ trình cho Cơ sở dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển IMO của MARPOLPhụ lục VI*;

.3 theo quy định 22A.10 của MARPOL Phụ lục VI, được coi là "khác thông tin liên quan" để đưa vào báo cáo hàng năm cho Ủy ban cácchi số hoạt động được nêu trong phụ lục của tài liệu MEPC 74/6/2;

.4 Xem xét thêm đề xuất về giới hạn công suất trực được nêu trong tài liệu MEPC 75/6/6, có tính đến các tài liệu MEPC 75/6/2, MEPC 75/6/8, MEPC 74/5/5, MEPC 74/5/17, MEPC 74/5/26, MEPC 74/5/29, MEPC 74/5/31 và ISWG-GHG 7/2/35, nhằm phát triển một kế hoạch làm việc để tiến triển công việc về khái niệm giới hạn công suất trực, và tư vấn cho Ủy ban một cách phù hợp;

.5 Xem xét thêm các tài liệu MEPC 75/6/3, MEPC 75/6/10, MEPC 75/6/12 và MEPC 75/6/13, nhằm hoàn thiện việc sửa đổi hướng dẫn công suất tối thiểu tạm thời có trong MEPC.1 / Circ.850 / Rev.2;

.6 hoàn thiện dự thảo sửa đổi *Hướng dẫn năm 2018 về phương pháp tính toán Chỉ số Thiết kế Hiệu quả Năng lượng (EEDI) đạt được cho các tàu mới*, được nêu trong tài liệu MEPC 75/6/1, có tính đến các sửa đổi trong tài liệu MEPC 75/6/11;

.7 Chuẩn bị bản thảo cuối cùng của cách diễn giải thống nhất, sử dụng tài liệu MEPC 75/6/7 làm cơ sở để làm rõ các ngày liên quan đến EEDI giai đoạn 2 và 3 đối với "tàu mới", được ban hành như một thông tư MEPC mới sau khi các sửa đổi tương ứng của Phụ lục VI MARPOL có hiệu lực;

.8 Xem xét liệu có cần phải làm rõ thêm các loại tàu đang tuân theo các quy định cho "EEDI đạt được" và "EEDI bắt buộc", có tính đến tài liệu MEPC 74/5/14, và tư vấn cho Ủy ban cho phù hợp;
và

.9 nộp báo cáo bằng văn bản cho MEPC 76.

CÁC VẤN ĐỀ ĐƯỢC CHUYỂN ĐẾN MEPC 76

5.15 Theo đề xuất trong các tài liệu MEPC 75/1/3 (phụ lục 4) và MEPC 75 / 1/3 / Corr.1, Ủy ban đã đồng ý hoãn việc xem xét các tài liệu MEPC 75/5 (Ban thư ký), MEPC 75/5 / Bổ sung .1 (Ban thư ký), MEPC 75/5/1 (Ban thư ký), MEPC 75/5/3 (Hàn Quốc), MEPC 75/5/4 (FOEI et al.), MEPC 75/5/5 (FOEI et al. al.), MEPC 75/5/6 (ICS), MEPC 75/5/7 (IPIECA và IBIA), MEPC 75 / INF.4 (Ban thư ký), MEPC 75 / INF.9 (Ban thư ký), MEPC 75 / INF .10 (Thụy Điển) và MEPC 75 / INF.13 (Hy Lạp) đến MEPC 76.

6 HIỆU QUẢ NĂNG LƯỢNG CỦA TÀU BIỂN

CÁC VẤN ĐỀ ĐƯỢC XEM XÉT TRƯỚC CUỘC HỌP TRỰC TUYẾN

6.1 Phù hợp với các sắp xếp cho phiên họp từ xa, như được nêu trong tài liệu MEPC 75/1/3 và phụ lục và phụ trương (đoạn 9 đến 12) và phụ lục 3 (mục 4 trong mục 6 của chương trình nghị sự), Ủy ban đã xem xét bằng thư , trước cuộc họp ảo, các tài liệu sau:

.1 MEPC 75/6 (Ban thư ký), bao gồm các vấn đề cần được xem xét thêm như theo yêu cầu của MEPC 74 và danh sách các tài liệu đã được hoãn đến phiên họp này

.2 MEPC 75/6/5 (Nhật Bản), cung cấp báo cáo tạm thời của Nhóm Thư tín Giới thiệu Khả thi về EEDI Giai đoạn 4, được thành lập tại MEPC 74;

.3 MEPC 75 / INF.3, MEPC 75 / INF.3 / Corr.1 và MEPC 75 / INF.3 / Add.1 (Ban thư ký), cung cấp bản tóm tắt thứ tám về dữ liệu và biểu diễn đồ họa của thông tin có trong cơ sở dữ liệu EEDI;

.4 MEPC 75 / INF.8 (Nhật Bản), cung cấp các ý kiến nhận được trong quá trình làm việc của Nhóm Thư tín về Giới thiệu Khả thi về Giai đoạn 4 của EEDI được thành lập tại MEPC 74; và

.5 MEPC 74/6/2 (IACS và OCIMF), cung cấp thông tin về khả năng phân tích dữ liệu từ Cơ sở dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu thủy của IMO bao gồm xác định các chỉ số hoạt động và các phân tích sâu hơn có thể được thực hiện.

6.2 Trong cuộc họp ảo, Ủy ban đã xác nhận lại các đề xuất của Chủ tịch trong phụ lục 3 về tài liệu MEPC 75/1/3 như được sửa đổi bởi phụ lục, như được nêu trong các đoạn từ 6.3 đến 6.7 dưới đây.

Danh sách các tài liệu được hoãn lại từ MEPC 74

6.3 Ủy ban đã lưu ý tài liệu MEPC 75/6 (Ban thư ký) về các vấn đề cần được xem xét thêm theo yêu cầu của MEPC 74 và danh sách các tài liệu đã được hoãn đến phiên họp này .

Các đánh giá của EEDI được yêu cầu theo quy định 21.6 của Phụ lục VIMARPOL

6.4 Ủy ban ghi nhận thông tin được gửi đến cơ sở dữ liệu EEDI như có trong các tài liệu MEPC 75 / INF.3, MEPC 75 / INF.3 / Corr.1 và MEPC 75 / INF.3 / Add, 1 (Ban thư ký) rằng dữ liệu đã được nhận được 10 tổ chức được công nhận cho tổng cộng 6.431 tàu (tính đến ngày 3 tháng 9 năm 2020), và dữ liệu tổng hợp và ấn danh đã được đăng trong mô-đun Phụ lục VI MARPOL của GISIS.

Báo cáo tạm thời của Nhóm thư tín về việc giới thiệu khả thi EEDI Giai đoạn 4

6.5 Ủy ban đã ghi nhận tiến độ của Nhóm Thư tín về việc Giới thiệu Khả thi về Giai đoạn 4 của EEDI, như được mô tả trong các tài liệu MEPC 75/6/5 (Nhật Bản) và MEPC 75 / INF.8 (Nhật Bản), và sự cần thiết phải theo dòng chảy công việc đang diễn ra trong ISWG-KNK.

6.6 Ủy ban đã hướng dẫn Nhóm Thư tín tiếp tục công việc của mình và đệ trình báo cáo cuối cùng lên MEPC 76.

CÁC VẤN ĐỀ ĐƯỢC XEM XÉT TRONG CUỘC HỌP TRỰC TUYẾN

Thành lập Nhóm Thư tín về Ô nhiễm Không khí và Tiết kiệm Năng lượng

6.7 Ủy ban đã thành lập Nhóm Thư tín về Ô nhiễm không khí và Tiết kiệm Năng lượng (xem đoạn 5.14).

CÁC VẤN ĐỀ ĐƯỢC CHUYỂN ĐẾN MEPC 76

6.8 Theo đề xuất trong tài liệu MEPC 75/1/3 (phụ lục 4), Ủy ban đã đồng ý hoãn việc xem xét các tài liệu MEPC 75/6/1 (Ban Thư ký), MEPC 75/6/2 (Hoa Kỳ), MEPC 75/6 / 3 (ICS và RINA), MEPC 75/6/4 (INTERTANKO), MEPC 75/6/6 (Pháp và cộng sự), MEPC 75/6/7 (IACS), MEPC 75/6/8 (Đức và cộng sự al.), MEPC 75/6/10 (IMPA), MEPC 75/6/11 (IACS), MEPC 75/6/12 (Nhật Bản), MEPC 75/6/13 (Nhật Bản), MEPC 74/5 (IACS), MEPC 74/5/5 (Pháp và

cộng sự), MEPC 74/5/6 (ICS và cộng sự), MEPC 74/5/7 (Ban thư ký), MEPC 74/5/14 (Hàn Quốc), MEPC 74/5/17 (Đan Mạch), MEPC 74/5/26 (ICS và cộng sự), MEPC 74/5/29 (Hoa Kỳ), MEPC 74/5/30 (Trung Quốc), MEPC 74/5/31 (Trung Quốc), MEPC 74/6 (Liên bang Nga và IMCA), MEPC 74/6/1 (CLIA), MEPC 74/6/2 (IACS và OCIMF), MEPC 74/6/3 (Liên bang Nga) và MEPC 74 /INF.39 (Trung Quốc) đến MEPC 76.

7 GIẢM KHÍ THẢI TỪ TÀU BIỂN

CÁC VẤN ĐỀ ĐƯỢC XEM XÉT TRƯỚC CUỘC HỌP TRỰC TUYẾN

7.1 Phù hợp với các sắp xếp cho phiên họp từ xa, như được nêu trong tài liệu MEPC 75/1/3 và phụ lục và phụ trương (đoạn 9 đến 12) và phụ lục 3 (mục 5 trong mục 7 của chương trình nghị sự), Ủy ban đã xem xét bằng thư, trước cuộc họp ảo, các tài liệu sau:

.1 MEPC 75/7 (Ban thư ký), cung cấp thông tin về cơ sở và hoạt động của Quỹ TC-Trust KNK;

.2 MEPC 75/7/1 (Ban thư ký), cung cấp kết quả về Khí hậu của Liên hợp quốc Hội nghị thượng đỉnh về Hành động, được tổ chức tại New York, Hoa Kỳ, vào ngày 23 tháng 9 năm 2019;

.3 MEPC 75/7/5 (Indonesia), cung cấp nhận xét về tài liệu MEPC 75/7 và đề xuất tài chính hỗn hợp để hỗ trợ việc thành lập và hoạt động của Quỹ ủy thác KNK-TC;

.4 MEPC 75/7/6 (Ban thư ký), cung cấp kết quả của Liên hợp quốc Hội nghị về Biến đổi khí hậu tổ chức tại Madrid, Tây Ban Nha, vào tháng 12 năm 2019 (COP 25); và

.5 MEPC 75 / INF.22 (Ban Thư ký) về Hướng dẫn Đến Đúng Thời gian - Các rào cản và Các giải pháp.

7.2 Trong cuộc họp ảo, Ủy ban đã xác nhận lại các đề xuất của Chủ tịch trong phụ lục 3 về tài liệu MEPC 75/1/3 như được sửa đổi bởi phụ lục và phụ trương, như được nêu trong các đoạn 7.3 đến 7.8 sau đây.

Kết quả của Hội nghị thượng đỉnh về khí hậu của LHQ năm 2019 và các cuộc họp liên quan của UNFCCC

7.3 Ủy ban ghi nhận thông tin do Ban thư ký cung cấp trong tài liệu MEPC 75/7/1 báo cáo về kết quả của Hội nghị thượng đỉnh về khí hậu của Liên hợp quốc được tổ chức tại New York, Hoa Kỳ, vào ngày 23 tháng 9 năm 2019 và trong tài liệu MEPC 75/7 / 6 báo cáo về kết quả của phiên họp thứ 25 của Hội nghị về Biến đổi khí hậu của Liên hợp quốc (COP 25) được tổ chức tại Madrid, Tây Ban Nha, vào tháng 12 năm 2019, bao gồm phiên họp thứ 50 của Cơ quan trực thuộc UNFCCC về Tư vấn Khoa học và Công nghệ (SBSTA 51).

7.4 Ủy ban yêu cầu Ban Thư ký tiếp tục duy trì thiết lập tốt với Ban Thư ký UNFCCC và việc tham dự các cuộc họp liên quan của UNFCCC và các chương trình tiếp theo, nếu thích hợp, báo cáo kết quả công việc của IMO cho các cơ quan liên quan của UNFCCC.

Thông tin về việc thành lập và hoạt động của Quỹ TC-Trust GHG

7.5 Ủy ban đã ghi nhận thông tin được cung cấp trong tài liệu MEPC 75/7 (Ban Thư ký) về việc thành lập và hoạt động của Quỹ TC-Trust GHG và đặc biệt là kể từ khi Quỹ TC-Trust GHG được thành lập vào ngày 2 tháng 7 năm 2019, các Chính phủ Malaysia và Pháp đã cung cấp khoản đóng góp tài chính lần lượt là \$ 10.000 và \$ 80.209, và một số Chính phủ thành viên khác đã bày tỏ sự quan tâm đến việc đóng góp cho Quỹ TC-TrustGHG.

7.6 Ủy ban khuyến khích các Chính phủ thành viên và các tổ chức quốc tế xem xét đóng góp tài chính cho Quỹ TC-Trust GHG.

7.7 Ủy ban đã ghi nhận thông tin được cung cấp trong tài liệu MEPC 75/7/5 (Indonesia) và mời các Quốc gia Thành viên quan tâm và các tổ chức quốc tế cung cấp thêm ý kiến và kinh nghiệm của họ về các khái niệm liên quan đến "tài trợ hỗn hợp".

Thông tin về việc đúng thời hạn

7.8 Ủy ban lưu ý rằng Hướng dẫn đúng thời hạn, được phát triển bởi Liên minh Công nghiệp Toàn cầu để Hỗ trợ Vận tải biển Các-bon thấp (GIA) được thành lập trong khuôn khổ Dự án GEF-UNDP-IMO GloMEEP, đã được hoàn thiện và được nêu trong phụ lục để lập tài liệu MEPC 75 / INF.22 (Ban thư ký).

CÁC VẤN ĐỀ ĐƯỢC XEM XÉT TRONG CUỘC HỌP TRỰC TUYẾN

Cuộc họp lần thứ sáu của Nhóm công tác chuyên đề về giảm phát thải khí nhà kính từ tàu biển (ISWG-GHG 6)

7.9 Ủy ban lưu ý rằng cuộc họp lần thứ sáu của Nhóm làm việc chuyên đề về Giảm phát thải khí nhà kính từ tàu (ISWG-GHG 6) đã được tổ chức từ 11 đến ngày 15 tháng 11 năm 2019 và báo cáo đã được nộp (tài liệu MEPC 75/7/2). Sau khi xem xét báo cáo và thông tin bổ sung do Trưởng nhóm cung cấp bằng miệng, ông Sveinung Oftedal (Na Uy), Ủy ban đã thông qua báo cáo nói chung, ghi nhận những tiến bộ đạt được trong cuộc họp thứ sáu của Nhóm công tác và đã hành động như mô tả dưới đây .

Nghị quyết của MEPC về việc khuyến khích các Quốc gia Thành viên xây dựng và đệ trình các Kế hoạch Hành động Quốc gia tự nguyện để giải quyết phát thải khí nhà kính từ tàu

7.10 Ủy ban lưu ý rằng Nhóm công tác chuyên trách đã hoàn thiện dự thảo nghị quyết MEPC 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 phát thải khí nhà kính từ tàu, như được nêu trong phụ lục 1 của tài liệu MEPC 75/7/2.

7.11 Sau khi xem xét, Ủy ban 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 phát thải khí nhà kính từ tàu*, như được nêu trong phụ lục 4, và hướng dẫn Ban Thư ký tạo điều kiện chia sẻ các Kế hoạch Hành động Quốc gia đã đệ trình bằng cách phát triển và cập nhật một trang chuyên dụng trên trang web IMO và báo cáo cho Ủy ban.

Cuộc họp lần thứ bảy của Nhóm làm việc chuyên trách về Giảm phát thải khí nhà kính từ tàu thuyền (ISWG-GHG 7)

7.12 Ủy ban lưu ý rằng cuộc họp lần thứ bảy của Nhóm công tác không chuyên trách về Giảm phát thải KNK từ tàu thuyền (ISWG-GHG 7) đã được tổ chức từ xa từ ngày 19 đến ngày 23 tháng 10 năm 2020 và báo cáo của nhóm đã được đệ trình dưới dạng tài liệu MEPC 75 / WP.3. Sau khi xem xét báo cáo và thông tin bổ sung do Chủ tịch Tập đoàn, ông Sveinung Oftedal (Na Uy) cung cấp bằng miệng, Ủy ban đã thông qua báo cáo nói chung và thực hiện hành động như mô tả dưới đây.

7.13 Ủy ban ghi nhận sự đánh giá cao của các phái đoàn Fiji, Kenya và Trinidad và Tobago và quan sát viên từ SPC đối với sự hỗ trợ được cung cấp thông qua dự án Mạng MTCC Toàn cầu (GMN) do EU tài trợ về việc thực hiện các biện pháp hiệu quả năng lượng và Chiến lược khí nhà kính ban đầu ở các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDCs, cũng như yêu cầu tiếp tục dự án. Nội dung tuyên bố của phái đoàn Kenya về vấn đề này được nêu trong phụ lục 16.

Xem xét thêm về dự thảo sửa đổi Phụ lục VI MARPOL để giảm nồng độ carbon của các tàu hiện có

7.14 Ủy ban ghi nhận cuộc thảo luận của Nhóm làm việc chuyên trách về việc xây dựng dự thảo sửa đổi MARPOL Phụ lục VI nhằm giảm cường độ carbon của các tàu hiện có.

7.15 Về vấn đề này, Ủy ban lưu ý rằng các tài liệu sau đây được đệ trình lên MEPC 75 cũng đã được xem xét trong ISWG-GHG 7, ngoài những tài liệu đã được đệ trình cho cuộc họp chuyên trách:

.1 MEPC 75/6/9 (INTERFERRY) cho rằng yêu cầu các tàu loại ro-ro hiện có phù hợp với hiệu suất của các thiết kế mới cần được xem xét cẩn thận; rằng các chỉ số được sử dụng thay cho công việc vận chuyển nên được xem xét lại; và rằng một khoảng thời gian thu thập dữ liệu và tích lũy kinh nghiệm cần phải có trước khi các yêu cầu về hiệu quả bắt buộc có hiệu lực;

.2 MEPC 75/7/8 (IPTA - cũng được gửi dưới dạng tài liệu ISWG-GHG 7/2/1) đưa ra nhận xét về các yếu tố vận hành ảnh hưởng đến mức tiêu thụ dầu nhiên liệu trong lĩnh vực tàu chở hóa chất / chở dầu, nhấn mạnh rằng bản chất đa dạng của hoạt động buôn bán tàu chở hóa chất / chở dầu và các nhu cầu vận hành khác nhau đối với mức tiêu thụ nhiên liệu của các sản phẩm khác nhau có nghĩa là trong hầu hết các trường hợp cực kỳ khó để đưa ra một bản ghi chính xác về cường độ carbon của những con tàu như vậy; và đề xuất duy trì sự linh hoạt trong các biện pháp đã áp dụng, để đảm bảo rằng việc tuân thủ được giám sát theo cách phù hợp nhất đối với con tàu được đề cập;

.3 MEPC 75/7/9 (Môi trường Thái Bình Dương và CSC - cũng đệ trình tài liệu ISWG-GHG 7/2/4) đánh giá tiềm năng hạn chế công suất động cơ (EPL) để giảm lượng khí thải CO₂ từ đội tàu hiện có, dựa trên kết quả của một nghiên cứu mới của Hội đồng Quốc tế về Giao thông Sạch; và kết luận rằng EPL như dự kiến hiện tại không phù hợp với mục đích là một biện pháp ngắn hạn để giảm cường độ carbon của vận chuyển quốc tế và rằng các biện pháp khác, bao gồm giảm tốc độ bắt buộc và hạn chế trực tiếp cường độ carbon hoạt động của tàu, sẽ hiệu quả hơn và thích hợp; và

.4 MEPC 75 / INF.24 (Môi trường Thái Bình Dương và CSC - cũng đệ trình tài liệu ISWG-GHG 7/2/5) tóm tắt những phát hiện chính của một nghiên cứu mới của Hội đồng Quốc tế về Vận tải Sạch về hiệu quả của việc hạn chế công suất động cơ (EPL) như một biện pháp để giảm lượng khí thải CO₂ từ các tàu hiện có; và cung cấp nghiên cứu đầy đủ trong phụ lục.

7.16 Ủy ban đã xem xét dự thảo sửa đổi Phụ lục VI MARPOL về giảm nồng độ carbon của các tàu hiện có như được nêu trong phụ lục 1 của tài liệu MEPC 75 / WP.3, với sự hiểu biết rằng đây là một gói cùng với các điều khoản tham chiếu cho một đánh giá toàn diện các tác động có thể có của biện pháp ngắn hạn đối với các Quốc gia.

7.17 Trong cuộc thảo luận tiếp theo, nhiều phái đoàn đã bày tỏ sự ủng hộ đối với việc phê duyệt biện pháp cắt giảm khí nhà kính ngắn hạn như được nêu trong dự thảo sửa đổi Phụ lục VI MARPOL kết nối với đánh giá EEXI, SEEMP và CII, nói rằng biện pháp mới này cung cấp một sự cân bằng tốt mà điều đó sẽ cho phép vận chuyển quốc tế đạt được mức giảm cường độ carbon ít nhất 40% vào năm 2030 so với năm 2008 theo Chiến lược GHG IMO ban đầu, đồng thời cho phép thu thập thêm thông tin, có thêm kinh nghiệm về hoạt động của biện pháp và tránh bị phạt của những con tàu không thể giảm cường độ carbon của chúng do những lý do ngoài tầm kiểm soát.

7.18 Một số phái đoàn cho rằng biện pháp ngắn hạn vừa tham vọng vừa thiết thực, vừa góp phần ứng phó với biến đổi khí hậu vừa bảo vệ sự phát triển thuận lợi của thương mại quốc tế. Đây là điều tối quan trọng đối với sự phát triển bền vững của tất cả các quốc gia, bao gồm cả các quốc gia đang phát triển, đặc biệt là các nước LDCs và SIDS.

7.19 Nhiều phái đoàn, trong khi nhấn mạnh tầm quan trọng của việc khẩn trương hoàn thiện việc xem xét biện pháp khí nhà kính ngắn hạn và ủng hộ việc phê duyệt biện pháp này tại phiên họp này như một bước đầu tiên và cụ thể quan trọng để thực hiện Chiến lược KNK ban đầu của IMO, cũng bày tỏ quan điểm rằng biện pháp này còn thiếu tham vọng, thực thi và trừng phạt mạnh mẽ, đồng thời sẽ không phạt đủ các tàu bị đánh giá kém cũng như không khuyến khích các tàu di chuyển nhanh hoặc tiếp thu nhanh các tàu và công nghệ tiết kiệm năng lượng. Điều đó có thể có tác động tiêu cực đến sân chơi bình đẳng toàn cầu và có thể dẫn đến các biện pháp giảm phát thải KNK của quốc gia hoặc khu vực.

7.20 Tuy nhiên, nhiều phái đoàn nhấn mạnh rằng dự thảo sửa đổi thể hiện một thỏa hiệp là kết quả của các cuộc đàm phán phức tạp nhưng hiệu quả giữa các Quốc gia Thành viên và thừa nhận rằng biện pháp ngắn hạn kết hợp, đặc biệt là SEEMP nâng cao và cơ chế xếp hạng, đã cung cấp một khuôn khổ pháp lý vững chắc mà Tổ chức có thể xây dựng trong tương lai, bao gồm cả khi xem xét các biện pháp ứng viên có thể có trong trung và dài hạn .

7.21 Một số phái đoàn nhấn mạnh sự cần thiết phải làm việc càng sớm càng tốt về việc xây dựng các hướng dẫn kỹ thuật để hỗ trợ việc thực hiện các biện pháp ngắn hạn vào năm 2023 phù hợp với chương trình hành động tiếp theo của Chiến lược ban đầu.

7.22 Một số phái đoàn khác nhấn mạnh tầm quan trọng của việc hoàn thiện các hướng dẫn liên quan tại thời điểm áp dụng biện pháp, đặc biệt đối với EEXI, bao gồm hệ số hiệu chỉnh đối với tàu chở khách và tàu chở hàng ro-ro, hệ số giám cường độ carbon và cơ chế đánh giá.

7.23 Khi xem xét dự thảo sửa đổi Phụ lục VIMARPOL, nhiều phái đoàn nhấn mạnh rằng, trước khi áp dụng biện pháp ngắn hạn, điều cần thiết là phải thực hiện đánh giá toàn diện các tác động của nó đối với các Quốc gia, bao gồm cả các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDCs, phù hợp với Chiến lược GHG IMO ban đầu, quy trình có trong MEPC.1 / Circ.885 và các điều khoản tham chiếu đã được phê duyệt và các thỏa thuận để tiến hành đánh giá tác động toàn diện của biện pháp ngắn hạn trước MEPC 76. Về vấn đề đó, các phái đoàn nhấn mạnh rằng dự thảo sửa đổi và các điều khoản tham chiếu để đánh giá toàn diện các tác động có thể có của biện pháp ngắn hạn đối với các Quốc gia nên được phê duyệt dưới dạng tổng thể (xem thêm đoạn 7.35 đến 7.37 bên dưới).

7.24 Các phái đoàn của New Zealand, Quần đảo Marshall, Quần đảo Solomon và Tuvalu, với sự hỗ trợ của các quan sát viên từ WWF, CSC và Môi trường Thái Bình Dương, nêu bật tính cấp thiết của hành động khí hậu đáng kể, bày tỏ sự thất vọng với dự thảo sửa đổi, theo quan điểm của họ sẽ thất bại trong việc giảm phát thải KNK từ vận chuyển quốc tế càng sớm càng tốt, không đạt được giảm phát thải KNK trước năm 2023 và không đưa vận chuyển quốc tế vào lộ trình giảm phát thải CO₂ phù hợp với các mục tiêu về nhiệt độ của Thỏa thuận Paris. Các phái đoàn này cũng kêu gọi Tổ chức khẩn trương xem xét các biện pháp bổ sung, với một số đề xuất các biện pháp dựa trên thị trường, đặc biệt là sử dụng định giá carbon làm cơ sở. Các phái đoàn của Quần đảo Marshall, Quần đảo Solomon và Tuvalu, được hỗ trợ bởi các quan sát viên từ WWF, CSC và Môi trường Thái Bình Dương, đề nghị rằng biện pháp này không được thông qua tại phiên

hợp này, mà thay vào đó sẽ được sửa đổi và tăng cường để thông qua tại MEPC 76. Theo yêu cầu, văn bản tuyên bố của quan sát viên từ CSC được nêu trong phụ lục 16.

7.25 Nhiều phái đoàn nhấn mạnh, khi đề cập đến các phát hiện của Nghiên cứu về KNK lần thứ tư của IMO 2020, Tổ chức cần bắt tay vào việc phát triển các biện pháp trung và dài hạn để giảm phát thải KNK của vận tải biển quốc tế phù hợp với tầm nhìn đã đề ra. trong Chiến lược ban đầu, đặc biệt là việc đẩy nhanh công việc về các nhiên liệu thay thế carbon thấp và không carbon, bao gồm các hướng dẫn về cường độ carbon trong vòng đời và bắt đầu công việc về các cơ chế mới và sáng tạo để khuyến khích giảm phát thải khí nhà kính.

7.26 Một số đoàn đại biểu nhấn mạnh thêm tầm quan trọng của việc thúc đẩy nhanh chóng việc xây dựng bộ luật cường độ carbon và việc xem xét lại biện pháp này vào năm 2025 nhằm tăng cường khả năng của cơ chế thực thi và mức độ tham vọng của biện pháp.

7.27 Theo yêu cầu, các tuyên bố của các phái đoàn Argentina, Quần đảo Cook, Pháp, Đức, Hoa Kỳ và Vanuatu được nêu trong phụ lục 16.

7.28 Sau khi xem xét, Ủy ban bày tỏ sự đánh giá cao đối với Nhóm công tác về Giảm phát thải KNK từ tàu thuyền dưới sự lãnh đạo của Chủ tịch, ông Oftedal Sveinung (Na Uy), đã thông qua dự thảo sửa đổi Phụ lục VI MARPOL liên quan các biện pháp hoạt động và kỹ thuật dựa trên mục tiêu bắt buộc để giảm cường độ carbon của vận tải biển quốc tế, như được nêu trong phụ lục 5, và yêu cầu Tổng thư ký thông qua dự thảo sửa đổi phù hợp với điều 16 (2) của MARPOL nhằm thông qua tại MEPC 76.

7.29 Ủy ban ghi nhận tuyên bố của Tổng thư ký sau khi phê duyệt dự thảo sửa đổi Phụ lục VIMARPOL, như được nêu trong phụ lục 15.

7.30 Ủy ban đã yêu cầu Ban Thư ký đưa vào văn bản sau khi chuẩn bị dự thảo nghị quyết cần thiết của MEPC về việc thông qua dự thảo sửa đổi Phụ lục VIMARPOL:

- .1 yêu cầu Tổ chức lưu ý đến các điều khoản xem xét được cung cấp trong các quy định 21A.3 và 22B.11 của các sửa đổi nói trên đối với MARPOL Phụ lục VI, để bắt đầu việc xem xét này càng sớm càng tốt;
- .2 cũng yêu cầu các Bên xem xét và tiến hành càng sớm càng tốt xây dựng bộ luật cường độ carbon;
- .3 yêu cầu Tổ chức tiếp tục xem xét các tác động đối với các Quốc gia của các sửa đổi nêu trên của Phụ lục VI MARPOL, đặc biệt chú ý 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 (LDCs), để có thể thực hiện bất kỳ điều chỉnh cần thiết nào; và
- .4 khuyến khích các Bên xem xét việc áp dụng sớm những sửa đổi đã nói ở trên.

7.31 Ủy ban đã ủy quyền cho Ban thư ký xem xét dự thảo sửa đổi theo quan điểm soạn thảo và thực hiện bất kỳ chỉnh sửa biên tập nào có thể được xác định, nếu thích hợp, bao gồm cập nhật các tham chiếu đến các đoạn được đánh số lại và lưu ý đến bất kỳ lỗi hoặc thiếu sót nào sẽ yêu cầu xem xét tại MEPC 76.

7.32 Ủy ban đã hướng dẫn Ban Thư ký chuẩn bị dự thảo sửa đổi về biện pháp ngăn hạn dưới dạng dự thảo sửa đổi Phụ lục VI MARPOL, kết hợp tất cả các sửa đổi trước đó.

Đánh giá tác động đối với các quốc gia

7.33 Ủy ban ghi nhận cuộc thảo luận của Nhóm công tác chuyên đề về việc đánh giá tác động đối với các Quốc gia.

7.34 Ủy ban đã xem xét dự thảo các điều khoản tham chiếu và các thỏa thuận để tiến hành đánh giá tác động toàn diện của biện pháp ngăn hạn trước MEPC 76, như được nêu trong phụ lục 2 của tài liệu MEPC 75 / WP.3.

7.35 Trong cuộc thảo luận tiếp theo, nhiều phái đoàn nhấn mạnh sự cần thiết phải xem xét dự thảo sửa đổi và đánh giá tác động của chúng đối với các Quốc gia một cách tổng thể và theo đó MEPC 76 nên xem xét dự thảo sửa đổi để thông qua và kết quả của đánh giá tác động toàn diện một cách thống nhất. Khi chỉ ra những tác động xã hội và kinh tế rộng lớn của đại dịch COVID-19 đến việc kinh doanh và giảm việc làm, đồng thời với các khoản đầu tư và doanh thu ở mức thấp, có thể mất nhiều năm để phục hồi, một số phái đoàn cảnh báo rằng khả năng tăng chi phí vận chuyển tác động đáng kể đến quốc gia của họ trừ khi các biện pháp giảm thiểu thích hợp được thực hiện. Một số phái đoàn khác nhấn mạnh tầm quan trọng của việc giảm thiểu bất kỳ tác động tiêu cực nào đã được xác định đối với SIDS và LDCs, vốn có nhiều khả năng bị ảnh hưởng bởi sự gia tăng đáng kể của chi phí vận tải, do khoảng cách với các tuyến đường thương mại chính, phụ thuộc nhiều vào nhập khẩu và khả năng thấp hấp thụ giá tăng mà không có tác động phúc lợi đáng kể.

7.36 Ngoài ra, một số phái đoàn nhấn mạnh rằng những phát hiện của đánh giá tác động toàn diện có thể dẫn đến việc điều chỉnh biện pháp tại thời điểm áp dụng. Các đại biểu cũng bày tỏ quan điểm rằng điều quan trọng là phải giữ các tác động có thể có của biện pháp đối với các Quốc gia đang được xem xét sau khi thông qua biện pháp và rằng những tác động này sẽ phải được xem xét khi đánh giá biện pháp ngăn hạn, phải được hoàn thành trước 1 Tháng 1 năm 2026.

7.37 Sau khi cân nhắc, Ủy ban đã phê duyệt các điều khoản tham chiếu và sắp xếp để thực hiện đánh giá tác động toàn diện của biện pháp ngăn hạn, được nêu trong phụ lục 6, và hướng dẫn Ban thư ký bắt đầu đánh giá tác động theo các điều khoản tham chiếu đã được phê duyệt, với mục đích gửi báo cáo cuối cùng để MEPC 76 xem xét.

7.38 Sau khi phê duyệt các điều khoản tham chiếu, phái đoàn Argentina, trong việc tham khảo *Thủ tục đánh giá tác động đối với các Quốc gia áp dụng các biện pháp được đưa ra*

(MEPC.1 / Circ.885), với điều kiện là các tác động tiêu cực không tương xứng phải được giải quyết trước khi áp dụng biện pháp được xem xét để áp dụng, nhấn mạnh rằng nó sẽ không xảy ra trước khi áp dụng biện pháp; rằng theo quan điểm của họ, kỳ vọng là các tác động tiêu cực sẽ được xác định bằng đánh giá tác động toàn diện do UNCTAD thực hiện để có thể được khắc phục hoặc giảm thiểu; rằng những tác động đó, vì chúng cũng cần được tránh (như đã nêu trong đoạn 15.3 của thông tư), phải là một phần không thể thiếu của quá trình xem xét dự kiến cho năm 2026; và đánh giá được cung cấp trong biện pháp ngăn hạn phải bao gồm các tác động đối với các Quốc gia theo các điều khoản tham chiếu, Chiến lược ban đầu và MEPC.1 / Circ.885. Phái đoàn của Argentina cũng đề cập đến đoạn 3.3 của điều khoản tham chiếu và, khi chỉ ra rằng nó đã được điều chỉnh về mặt biên tập, tuyên bố rằng theo hiểu biết của họ, mặc dù UNCTAD sẽ không được mong đợi thực hiện một đánh giá cụ thể về tác động của đại dịch COVID- 19 đối với các Quốc gia, tác động tiêu cực đến các nước đang phát triển như vậy, sẽ là một trong những yếu tố cần được xem xét trong bối cảnh đánh giá toàn diện các biện pháp tổng hợp.

7.39 Ủy ban cũng yêu cầu Ban thư ký thành lập một ban chỉ đạo theo các điều khoản tham chiếu đã được phê duyệt để công việc có thể bắt đầu càng sớm càng tốt.

7.40 Trong bối cảnh đó, Ủy ban đã đồng ý nới lỏng thời hạn nộp bản đánh giá tác động toàn diện lên MEPC 76 xuống thời hạn 9 tuần.

7.41 Ủy ban ghi nhận với sự đánh giá cao rằng các phái đoàn của Đan Mạch, Pháp, Đức, Hà Lan và Na Uy đã cam kết đóng góp tài chính lần lượt là 10.000 €, 50.000 €, 80.000 €, 10.000 € và 60.000 € cho việc thực hiện đánh giá tác động toàn diện và mời các Quốc gia Thành viên quan tâm và các tổ chức quốc tế đóng góp tài chính cho việc đánh giá tác động toàn diện để đảm bảo việc đánh giá tác động đúng thời hạn.

7.42 Ủy ban ghi nhận sự phát biểu của phái đoàn Quần đảo Cook, đề xuất rằng Ủy ban nên mời Ủy ban Hợp tác Kỹ thuật tại phiên họp thứ bảy mươi để xem xét cách tạo điều kiện huy động các nguồn lực nhằm hỗ trợ thêm cho các nước đang phát triển, đặc biệt là các nước LDCs và SIDS, với liên quan đến các tác động tiêu cực, nếu có, ảnh hưởng đến họ do đánh giá tác động toàn diện của biện pháp ngăn hạn.

7.43 Trong cuộc thảo luận tiếp theo, một số phái đoàn đã ủng hộ đề xuất này, với sự hiểu biết rằng Ủy ban Hợp tác Kỹ thuật sẽ hỗ trợ các hành động tiếp theo do đánh giá tác động toàn diện sau khi thông qua các sửa đổi đối với L Phụ lục VIMARPO tại MEPC 76. Một số Các đoàn khác, mặc dù nhận thấy giá trị về nguyên tắc của sự tham gia của Ủy ban Hợp tác Kỹ thuật, nhấn mạnh rằng sự tham gia đó không được ảnh hưởng đến các mốc thời gian đã thỏa thuận để thực hiện đánh giá tác động toàn diện và việc áp dụng các biện pháp ngăn hạn tại MEPC 76.

7.44 Sau khi xem xét, Ủy ban đã đồng ý mời TC 70 bắt đầu thảo luận về đề xuất nêu trên, đặc biệt là xem xét các phương thức huy động nguồn lực có thể có để hỗ trợ các nước đang phát triển, cụ thể là các nước LDCs và SIDS, để bổ sung cho bất kỳ phản ứng nào nếu đánh giá tác động

toàn diện của biện pháp ngăn hạn phát hiện ra rằng có khả năng có những tác động tiêu cực không tương xứng đối với các Quốc gia đó.

Xây dựng dự thảo hướng dẫn liên quan và bộ luật nồng độ carbon và kế hoạch làm việc liên quan

7.45 Ủy ban ghi nhận cuộc thảo luận của Nhóm làm việc chuyên đề về việc xây dựng dự thảo hướng dẫn liên quan và bộ luật nồng độ carbon và kế hoạch làm việc liên quan.

7.46 Về vấn đề này, Ủy ban lưu ý rằng ISWG-GHG 7 đã đồng ý về sự khẩn trương hoàn thiện dự thảo hướng dẫn và rằng, để cung cấp rõ ràng về các yêu cầu bắt buộc và tính chất khuyến nghị của các hướng dẫn, Ủy ban đã đồng ý về sự cần thiết phải xây dựng một đàng bắt buộc cường độ carbon (MEPC 75 / WP.3, đoạn 59).

Thành lập nhóm thư tín

7.47 Ủy ban đã thành lập Nhóm Thư tín về việc Xây dựng Hướng dẫn Kỹ thuật về Giảm nồng độ Các-bon, dưới sự điều phối chung của Trung Quốc, Nhật Bản và Ủy ban Châu Âu,² với các điều khoản tham khảo sau:

".1 tiếp tục xem xét và phát triển dự thảo hướng dẫn kỹ thuật hỗ trợ Khung EEXI như được nêu trong các phụ lục của tài liệu ISWG-GHG 7/2/7:

.1 dự thảo hướng dẫn về phương pháp tính EEXI đạt được;

.2 dự thảo hướng dẫn về khảo sát và chứng nhận EEXI đã đạt được;

.3 dự thảo hướng dẫn về Hệ thống giới hạn công suất trục / động cơ để tuân thủ các yêu cầu EEXI và sử dụng nguồn điện dự trữ;

.2 xem xét và phát triển các hướng dẫn kỹ thuật hỗ trợ khuôn khổ CII cho việc áp dụng tự nguyện trước tiên cho đến ngày 1 tháng 1 năm 2026, sử dụng các tài liệu ISWG-GHG 7/2/21, ISWG-GHG 7/2/27 và ISWG-GHG 7/2/30 làm cơ sở, và có tính đến dữ liệu hiện có, như sau:

.1 dự thảo hướng dẫn về các chỉ số cường độ carbon hoạt động và phương pháp tính toán (hướng dẫn CII);

.2 dự thảo hướng dẫn về các dòng tham chiếu để sử dụng với chỉ số nồng độ carbon hoạt động (Hướng dẫn dòng tham chiếu CII);

Tiến sĩ Shuang ZHANG
Phó giáo sư
Đại học Hàng hải Đại Liên, Trung Quốc
Email: zhangshuang_dmu@163.com

Ông Kohei IWAKI
Giám đốc Chính sách Môi trường
Ban Chính sách Môi trường và Phát triển Đại dương
Cục Hàng hải, Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng, Giao thông và Du lịch, Nhật Bản
Điện thoại: +81 3 5253 8118
Email: kiwaki@gmail.com

Ông Kees Metselaar
Kiến trúc sư Hải quân
Đơn vị An toàn Hàng hải, DM 28 3/034
Ủy ban Châu Âu
Điện thoại: +32 2 298 3677
Email: kees.metselaar@ec.europa.eu

.3 dự thảo hướng dẫn về các yếu tố giảm nồng độ carbon trong hoạt động liên quan đến đường tham chiếu (hướng dẫn hệ số giảm CII);

.4 dự thảo hướng dẫn về đánh giá nồng độ carbon hoạt động của tàu (Hướng dẫn xếp hạng CII);

.3 xem xét và cập nhật *Hướng dẫn xây dựng phát triển Kế hoạch Quản lý Hiệu quả Năng lượng Tàu năm 2016 (SEEMP)* (nghị quyết MEPC.282 (70)), bao gồm việc kết hợp việc phát triển một kế hoạch các hành động khắc phục và các yêu cầu xác minh của SEEMP;

.4 xem xét sự cần thiết phải cập nhật các hướng dẫn, thủ tục hoặc hướng dẫn hiện có, kể cả:

.1 *Hướng dẫn 2017 về quản lý xác minh dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển* (MEPC.292 (71)), nếu thích hợp;

.2 *Hướng dẫn năm 2017 về xây dựng và quản lý Cơ sở dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển IMO* (MEPC.293 (71));

.3 quy trình về *Gửi dữ liệu vào hệ thống thu thập dữ liệu IMO mức tiêu thụ dầu nhiên liệu của các tàu từ một Quốc gia không phải là Thành viên của Phụ lục VI MARPOL* (MEPC.1 / Circ.871);

.4 *Thủ tục kiểm tra Nhà nước cảng biển, 2019* (nghị quyết A.1138 (31));

.5 *Hướng dẫn 2013 xử lý hiệu quả năng lượng sáng tạo công nghệ tính toán và xác định EEDI đạt được* (MEPC / 1 / Circ.815); và

.5 đệ trình một báo cáo bằng văn bản cho MEPC 76, để được ISWG-GHG 8. xem xét đầu tiên. "

7.48 Ủy ban đã đồng ý chuyển tài liệu ISWG-GHG 7/2/35 (Trung Quốc) tới Nhóm Thư tín về Ô nhiễm Không khí và Tiết kiệm Năng lượng được thành lập tại phiên họp này (xem đoạn 5.14).

Dự thảo các điều khoản tham chiếu cho cuộc họp lần thứ tám của Nhóm làm việc chuyên trách về Giảm phát thải khí nhà kính từ tàu thuyền (ISWG-GHG 8)

7.49 Ngoài ra, Ủy ban đã thông qua việc tổ chức cuộc họp không chuyên trách lần thứ tám của Nhóm công tác về Giảm phát thải KNK từ tàu thuyền trước MEPC 76, với các điều khoản tham chiếu sau:

"Nhóm công tác chuyên trách về giảm phát thải khí nhà kính từ tàu biển được hướng dẫn, có tính đến các tài liệu đã nộp cho ISWG-GHG 8 và báo cáo của Nhóm tương ứng về việc xây dựng các hướng dẫn kỹ thuật về giảm nồng độ carbon và các tài liệu liên quan được đệ trình cho ISWG- GHG 6, ISWG-GHG 7 và MEPC 75, để:

.1 hoàn thiện dự thảo hướng dẫn kỹ thuật hỗ trợ EEXI khuôn khổ như được nêu trong các phụ lục của tài liệu ISWG-GHG 7/2/7:

.1 dự thảo hướng dẫn về phương pháp tính giá trị đạt được EEXI;

.2 dự thảo hướng dẫn về khảo sát và chứng nhận EEXI; và

.3 dự thảo hướng dẫn về hệ thống giới hạn công suất trục / động cơ tuân thủ các yêu cầu của EEXI và sử dụng nguồn điện dự trữ;³

.2 Xem xét thêm và hoàn thiện các hướng dẫn kỹ thuật chính hỗ trợ khuôn khổ CII cho việc đăng ký tự nguyện trước hết cho đến ngày 1 tháng 1 năm 2026, sử dụng các tài liệu ISWG-GHG 7/2/21, ISWG-GHG 7/2/27 và ISWG-GHG 7/2/30 làm cơ sở và có tính đến dữ liệu:

.1 dự thảo hướng dẫn về các chỉ số nồng độ carbon hoạt động và các phương pháp tính toán (hướng dẫn CII);

.2 dự thảo hướng dẫn về các dòng tham chiếu để sử dụng với các chỉ số cường độ carbon hoạt động (Hướng dẫn dòng tham chiếu CII);

.3 dự thảo hướng dẫn về hệ số giảm nồng độ carbon hoạt động liên quan đến đường tham chiếu (hướng dẫn CII Reduction factor); và

.4 dự thảo hướng dẫn về đánh giá nồng độ carbon hoạt động của tàu (Hướng dẫn xếp hạng CII);

.3 Xem xét thêm để hoàn thiện bản cập nhật của năm 2016 *Hướng dẫn xây dựng Kế hoạch Quản lý Hiệu quả Năng lượng Tàu biển (SEEMP)* (nghị quyết MEPC.282 (70)), bao gồm cả việc kết hợp việc phát triển một kế hoạch các hành động khắc phục và các yêu cầu xác minh của SEEMP;

.4 xem xét các đề xuất cụ thể để cập nhật các hướng dẫn hiện có, các thủ tục và hướng dẫn, bao gồm:

.1 *Hướng dẫn 2017 về quản lý xác minh dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển* (MEPC.292 (71)), nếu thích hợp;

.2 *Hướng dẫn năm 2017 về xây dựng và quản lý Cơ sở dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển IMO* (MEPC.293 (71));

.3 quy trình về *Gửi dữ liệu vào hệ thống thu thập dữ liệu IMO mức tiêu thụ dầu nhiên liệu của các tàu từ một Quốc gia không phải là Thành viên của Phụ lục VI MARPOL* (MEPC.1 / Circ.871);

.4 *Thủ tục kiểm tra Nhà nước cảng biển, 2019* (nghị quyết A.1138 (31));

.5 *Hướng dẫn 2013 xử lý hiệu quả năng lượng sáng tạo công nghệ tính toán và xác định EEDI đạt được* (MEPC / 1 / Circ.815);

.5 xác định danh sách sơ bộ các hướng dẫn kỹ thuật hỗ trợ Chương 4 của Phụ lục VI MARPOL có thể được hợp nhất thành bộ luật nồng độ carbon bắt buộc; và

.6 nộp báo cáo bằng văn bản cho MEPC 76. "

7.50 Khi xem xét dự thảo các điều khoản tham chiếu cho Nhóm Thứ chín và ISWG-GHG 8, phái đoàn của Pháp lưu ý rằng các điều khoản tham chiếu không được làm ảnh hưởng đến ngày có hiệu lực của bộ luật nồng độ carbon trong tương lai, bộ luật này có thể có hiệu lực trước ngày 1 tháng 1 năm 2026.

7.51 Khi xem xét dự thảo điều khoản tham chiếu cho ISWG-GHG 8, một số phái đoàn nhắc lại rằng ISWG-GHG 7 đã không thể giải quyết các điều khoản tham chiếu đầy đủ như đã được MEPC 74 phê duyệt (MEPC 74/18, đoạn 7.48), vì nó đã tập trung vào mục 1 của các điều khoản tham chiếu đó, cụ thể là việc xem xét thêm các dự thảo sửa đổi Phụ lục VI của MARPOL để giảm nồng độ carbon của các tàu hiện có. Do đó, các phái đoàn này nhấn mạnh sự cần thiết phải khẩn trương xem xét các mục còn lại trong chương trình nghị sự, đặc biệt là các đề xuất cụ thể để giảm sự giải phóng metan và phát thải các hợp chất hữu cơ dễ bay hơi (VOC) và khuyến khích việc sử dụng các nhiên liệu carbon thấp và không carbon thay thế, bao gồm sự phát triển của các hướng dẫn về nồng độ khí nhà kính/carbon trong vòng đời cho tất cả các loại nhiên liệu liên quan.

Nghiên cứu về KNK lần thứ tư của IMO năm 2020

7.52 Ủy ban nhắc lại rằng MEPC 74 đã yêu cầu Ban Thư ký bắt đầu Nghiên cứu GHG IMO lần thứ tư theo các điều khoản tham chiếu đã được phê duyệt tại phiên họp đó, bao gồm cả việc thành lập một ban chỉ đạo để giám sát sự phát triển của Nghiên cứu phù hợp với các điều khoản của tham chiếu, để công việc có thể bắt đầu vào mùa thu năm 2019.

7.53 Ủy ban đã xem xét các tài liệu sau:

- .1 MEPC 75/7/3 (Ban thư ký) cung cấp thông tin về việc thành lập Ban chỉ đạo và kết quả của cuộc họp đầu tiên, được tổ chức vào ngày 23 tháng 7 năm 2019, về kết quả của quá trình đấu thầu, bao gồm giá trị tính thành tiền kết hợp điểm kỹ thuật và tài chính (có trọng số 50% -50%) cho mỗi đấu thầu, trên phân bổ của hợp đồng với liên danh do CE Delft đứng đầu, về thành phần của liên danh, và về tiến độ công việc của nhà thầu;
- .2 MEPC 75/7/3 / Add.1 (Ban thư ký) cung cấp thông tin về kết quả của cuộc họp thứ hai của Ban chỉ đạo, được tổ chức vào ngày 6 tháng 2 năm 2020, xem xét báo cáo tạm thời do nhà thầu đệ trình, định hướng công việc của nhà thầu về các hạng mục phương pháp luận cụ thể và các khuyến nghị được xác định trong báo cáo tạm thời, cung cấp phản hồi cho nhà thầu về tiến độ của nghiên cứu, xem xét các phương thức đánh giá bên ngoài về các vấn đề đảm bảo chất lượng và kiểm soát chất lượng (QA / QC) sẽ được tiến hành, và xem xét mốc thời gian để thực hiện Nghiên cứu cuối cùng;
- .3 MEPC 75/7/3 / Add.2 cung cấp thông tin về kết quả của phần thứ ba cuộc họp của Ban Chỉ đạo, được tổ chức vào ngày 17 tháng 6 năm 2020, và về việc hoàn thiện nghiên cứu được trình lên Ủy ban trong tài liệu MEPC 75/7/15;
- .4 MEPC 75/7/15 (Ban thư ký) cung cấp trong phụ lục báo cáo cuối cùng của Nghiên cứu về KNK lần thứ tư của IMO năm 2020, cũng như các 'điểm nổi bật' của Nghiên cứu và bản tóm tắt điều hành;
- .5 MEPC 75/7/16 (SGMF) chào mừng việc hoàn thành và phát hành Phần thứ tư Nghiên cứu về KNK của IMO, cho biết rằng nó đã đóng góp mạnh mẽ vào các nỗ lực tập thể nhằm loại bỏ cacbon trong vận tải biển, và nâng cao các điểm kỹ thuật cụ thể mà theo quan điểm của SGMF đòi hỏi một số đánh giá cẩn thận hơn nữa; và
- .6 MEPC 75/7/17 (Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon) cung cấp nhận xét liên quan đến những phát hiện từ báo cáo cuối cùng của Nghiên cứu IMO GHG lần thứ tư và nêu bật tính cấp thiết của việc bắt đầu công việc sửa đổi Chiến lược GHG IMO ban đầu, nhằm tăng mức độ tham vọng, cũng như nhu cầu tiến tới các cuộc tranh luận về giữa - và các biện pháp dài hạn, bao gồm cả các biện pháp dựa trên thị trường, càng sớm càng tốt.

7.54 Trong cuộc thảo luận tiếp theo, tất cả các phái đoàn phát biểu đều bày tỏ sự đánh giá cao đối với liên danh, đối với Ban Chỉ đạo đã giám sát sự phát triển của Nghiên cứu và sự điều phối công việc của Ban Chỉ đạo do Ông Harry Conway (Liberia), và khuyến nghị rằng Nghiên cứu được phê duyệt tại phiên họp này.

7.55 Nhiều đoàn đã khen ngợi chất lượng khoa học của Nghiên cứu KNK lần thứ tư của IMO 2020, cho rằng nó thể hiện sự cải thiện đáng kể về tính đầy đủ, chính xác và độ tin cậy so với các nghiên cứu GHG IMO trước đây và nó sẽ đại diện cho một công cụ quan trọng, cùng với các nghiên cứu liên quan khác các nguồn như dữ liệu tiêu thụ nhiên liệu, để thông báo cho việc hoạch định chính sách trong tương lai của Tổ chức.

7.56 Một số phái đoàn chỉ ra rằng Nghiên cứu cho thấy sự tách biệt rõ ràng lượng phát thải KNK từ vận tải biển quốc tế khỏi khối lượng thương mại hàng hải gia tăng cũng như sự cải thiện đáng kể nồng độ các-bon trong giai đoạn được xem xét, cho thấy rằng các biện pháp IMO đã thống nhất trước đó đã bắt đầu hiệu quả tích cực; và bày tỏ quan điểm rằng biện pháp ngăn hạn được Tổ chức phê duyệt sẽ tạo cơ sở vững chắc cho việc giảm phát thải hơn nữa và cần tập trung vào việc thực hiện biện pháp ngăn hạn trước khi xem xét các biện pháp tiếp theo.

7.57 Dù vậy, nhiều đoàn đại biểu đã chỉ ra mức giảm phát thải KNK từ vận chuyển quốc tế từ năm 2008 đến nay, sự chậm lại trong việc cải thiện nồng độ các-bon kể từ năm 2012, và dự kiến sẽ tăng thêm phát thải KNK từ vận chuyển quốc tế như đã trình bày trong Nghiên cứu, và do đó bày tỏ quan điểm rằng các công việc tiếp theo về các biện pháp trung và dài hạn cũng như việc xem xét lại Chiến lược KNK ban đầu của IMO cần được bắt đầu nhanh chóng.

7.58 Một số đoàn đại biểu, khi hỗ trợ Nghiên cứu nói chung, bày tỏ lo ngại rằng việc kiểm kê phát thải của khí Carbon đen chỉ dựa trên đánh giá tài liệu và rằng phương pháp cập nhật để phân tách lượng khí thải trong nước và quốc tế có thể dẫn đến sự không thống nhất và nhầm lẫn so với Nghiên cứu KNK IMO trước đó và báo cáo cho các tổ chức LHQ khác, đặc biệt là UNFCCC, về phát thải KNK quốc gia. Các phái đoàn này cũng lưu ý rằng việc thiếu dữ liệu đáng tin cậy đôi khi khiến liên danh phải đưa ra các giả định, do đó cần chú ý đến những điểm không chắc chắn khi trích dẫn các kết luận của Nghiên cứu và Tổ chức nên nhận thức được những lo ngại này khi xem xét các phát triển chính sách tiếp theo.

7.59 Một số phái đoàn đã ủng hộ những cân nhắc đưa ra liên quan đến sự gia tăng phát thải khí mê-tan được tính toán trong tài liệu MEPC 75/7/16 (SGMF), đặc biệt là sự gia tăng phát thải mê-tan được quan sát trong giai đoạn 2012-2018 cần được đặt trong bối cảnh Ngày càng có nhiều động cơ nhiên liệu kép được lắp đặt trên các tàu chở khí, nhưng việc sử dụng LNG làm nhiên liệu thay thế sẽ vẫn có tác động tích cực tổng thể đối với việc giảm KNK. Nội dung tuyên bố của quan sát viên của SGMF về vấn đề này được nêu trong phụ lục 16.

7.60 Quan sát viên của CLIA bày tỏ quan điểm rằng một số phát hiện của Nghiên cứu không mang tính đại diện đầy đủ cho lĩnh vực du lịch và kêu gọi sử dụng các proxy cụ thể để tính toán

cường độ carbon của các tàu du lịch như được đề xuất trong bản đề trình lên MEPC 74 (MEPC 74/6/1). Nội dung tuyên bố của quan sát viên về vấn đề này được nêu trong phụ lục 16.

7.61 Khi xem xét tài liệu MEPC 75/7/17 (Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon) kêu gọi hành động khẩn cấp để khởi động các cuộc thảo luận về các hành động trung và dài hạn, đặc biệt là các biện pháp dựa trên thị trường, nâng cao mức độ tham vọng trong Chiến lược KNK ban đầu trong phù hợp với khoa học khí hậu gần đây và việc đưa ra thỏa thuận làm việc mạnh mẽ đó sẽ cho phép các tổ chức giải quyết những phát hiện trong nghiên cứu GHG MO lần thứ 4 một cách khẩn cấp, một số đoàn đại biểu ủng hộ đề xuất đưa ra bởi các nhà đồng tài trợ.

7.62 Một số phái đoàn khác không ủng hộ tài liệu MEPC 75/7/17, nói rằng Ủy ban nên tập trung vào việc hoàn thiện các hướng dẫn kỹ thuật hỗ trợ cho biện pháp ngắn hạn và đánh giá tác động toàn diện của nó để xác định các tác động có thể xảy ra đối với các Quốc gia trước khi xem xét các biện pháp bổ sung. Một số phái đoàn nhấn mạnh rằng ISWG-GHG đã cung cấp một sự sắp xếp thích hợp để thảo luận các vấn đề liên quan đến KNK; nhắc lại mốc thời gian thông qua Chiến lược GHG IMO sửa đổi, dự kiến cho năm 2023; và nhấn mạnh rằng theo quan điểm của họ, các biện pháp dựa trên thị trường có thể làm sai lệch thương mại, ảnh hưởng đến các quốc gia xa rời thị trường, tác động tiêu cực đến sự phát triển bền vững của thương mại hàng hải quốc tế và trái với các quy tắc của Tổ chức Thương mại Thế giới.

7.63 Theo yêu cầu, các tuyên bố của các phái đoàn của Quần đảo Cook và Liên bang Nga và các quan sát viên từ ICS và CSC được nêu trong phụ lục 16.

7.64 Đã xem xét thông tin do Ban chỉ đạo cung cấp trong các tài liệu MEPC 75/7/3, MEPC 75/7/3 / Add.1 và MEPC 75/7/3 / Add.2 và thông tin bổ sung do điều phối viên của Ủy ban chỉ đạo, ông Harry Conway (Liberia), Ủy ban bày tỏ sự đánh giá cao đối với nhà thầu đã thực hiện Nghiên cứu và điều phối viên và các thành viên khác của Ban chỉ đạo đã giám sát việc chuẩn bị, cũng như các chuyên gia bên ngoài vì những đóng góp của họ vào quá trình đảm bảo chất lượng và kiểm soát chất lượng (QA / QC).

7.65 Ủy ban cảm ơn Chính phủ Australia, Canada, Đan Mạch, Pháp, Nhật Bản, Hà Lan, Na Uy, Hàn Quốc, Các Tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất và Vương quốc Anh đã đóng góp tài chính cho Nghiên cứu GHG IMO lần thứ tư 2020.

7.66 Ủy ban đã phê duyệt Nghiên cứu về GHG lần thứ tư của IMO 2020 nêu trong phụ lục 2 của tài liệu MEPC 75/7/15 và yêu cầu Ban Thư ký công bố và phổ biến Nghiên cứu bao gồm bất kỳ hiệu chỉnh biên tập nào có thể được xác định.

Xem xét đề xuất về ban nghiên cứu và phát triển hàng hải quốc tế (IMRB)

7.67 Ủy ban đã xem xét một đề xuất được đồng ý kiến bởi một số hiệp hội ngành về việc phát triển một chương trình nghiên cứu và phát triển (R&D) nhằm đẩy nhanh việc giới thiệu các công

nghe và nhiên liệu carbon thấp và không carbon, như được nêu trong tài liệu MEPC 75/7/4 (ICS và cộng sự).

7.68 Ủy ban lưu ý rằng chương trình được đề xuất sẽ dựa trên sự thành lập của Tổ chức về ban nghiên cứu và phát triển hàng hải quốc tế phi chính phủ (IMRB) phụ trách tài trợ, giám sát và điều phối các dự án R&D cụ thể, một "cơ quan giám sát" IMO báo cáo cho Ủy ban và Quỹ Nghiên cứu Hàng hải Quốc tế (IMRF) dự kiến sẽ huy động được khoảng 5 tỷ đô la trong vòng 10 đến 15 năm của chương trình thông qua khoản đóng góp R&D bắt buộc là 2 đô la cho mỗi tấn dầu nhiên liệu mua để tiêu dùng.

7.69 Về mỗi liên hệ này, Ủy ban cũng lưu ý rằng tài liệu MEPC 75 / INF.5 (ICS và cộng sự) đã cung cấp một phân tích có tên *Tăng tốc nhiên liệu không carbon*, do Ricardo thực hiện, về những hoạt động R&D có thể được thực hiện với 5 tỷ đô la tài trợ vòng đời của IMRB, xem xét các vấn đề kỹ thuật liên quan đến công nghệ không carbon, giải thích quy trình R&D điển hình bao gồm mức độ sẵn sàng của công nghệ (TRL), cung cấp các nghiên cứu điển hình về R&D về các dự án có thể được yêu cầu, minh họa phạm vi của các dự án mà quỹ có thể hỗ trợ và thảo luận về các tác động đối với các chủ tàu và nhà khai thác.

7.70 Ủy ban cũng đã xem xét các tài liệu bình luận sau:

.1 MEPC 75/7/11 (Hà Lan), hoan nghênh đề xuất thành lập IMRB, nhấn mạnh rằng IMRB có thể cung cấp động lực hữu ích cho sự phát triển của công nghệ carbon thấp và không carbon trên tàu; đề xuất rằng IMRB nên tập trung vào nghiên cứu, lưu trữ và chuyển đổi các hệ thống nhiên liệu hoặc năng lượng, thay vì tập trung vào quá trình sản xuất nhiên liệu thay thế, hãy cân bằng giữa việc khuyến khích các nhà cung cấp công nghệ phát triển công nghệ mới và thử nghiệm chúng trên tàu, đồng thời cũng tập trung vào công nghệ đối với các lĩnh vực thích hợp, phân khúc nhỏ và phân khúc có mô hình hành trình không thể đoán trước; và đề xuất rằng IMRF có thể xác nhận việc thanh toán khoản đóng góp bất kỳ lúc nào để các cán bộ PSC có thể coi khoản thanh toán đó trở thành điều kiện để vào hoặc ra khỏi một cảng trong trường hợp phát hiện sự không tuân thủ;

.2 MEPC 75/7/12 (Vanuatu), về nguyên tắc hỗ trợ sáng kiến dẫn đầu ngành này nhưng, có tính đến những thách thức và sự không chắc chắn khác nhau mà nó phải đối mặt, gợi ý hai biến thể: 1) IMRB sẽ trở thành một bộ phận hợp thành của Tổ chức, ví dụ như dưới hình thức một bộ phận nghiên cứu và phát triển hàng hải IMO (MRDD) mới; và 2) nguồn tài chính cốt lõi cho quỹ ủy thác R&D của IMO sẽ được cung cấp thông qua một khoản đóng góp bắt buộc dựa trên tổng trọng tải - ví dụ: khoản đóng góp 0,5 đô la cho mỗi GT - để tạo điều kiện thu thập và với một phần nhỏ dành riêng cho Quỹ GHG-TC như một phương tiện đảm bảo tính hiệu quả toàn cầu của sáng kiến;

.3 MEPC 75/7/13 (Quần đảo Solomon và Tonga), bày tỏ quan điểm rằng, trong khi IMRB được đề xuất phù hợp với Chiến lược ban đầu, ở dạng hiện tại, nó không có khả năng giải quyết các lợi ích và nhu cầu cụ thể của SIDS và LDCs; và mời Ủy ban xem xét IMRB

trong bối cảnh tranh luận rộng rãi hơn về kiến trúc và lượng tử của các biện pháp dựa trên thị trường (MBM)

đối với vận chuyển quốc tế, cần được xem xét trước khi áp dụng bất kỳ đề xuất cụ thể nào; đồng ý rằng bất kỳ cơ quan giám sát nào được thành lập để xác định các ưu tiên và phân bổ kinh phí cho R&D không được chi phối bởi một nhóm và phải bao gồm đại diện của SIDS và LDCs; đồng ý rằng 20% kinh phí R&D được phân bổ từ IMRF nên nhắm vào nhu cầu vận chuyển của các SIDS và LDCs; và đồng ý rằng tài trợ không chỉ được phân bổ cho các nguyên mẫu mà còn cho các dự án triển khai, sẵn sàng đưa ra thị trường và thương mại hóa; và

.4 MEPC 75/7/14 (OECD), đưa ra những cân nhắc về việc thành lập IMRB, dựa trên các bài học kinh nghiệm từ một nghiên cứu về trợ cấp hàng hải OECD công bố vào năm 2019 và nhấn mạnh rằng một chương trình R&D GHG của IMO sẽ cần các mục tiêu rõ ràng, bao gồm các kết quả dự kiến, giai đoạn nào của R&D sẽ được đưa vào, phạm vi trợ cấp, đối tượng thụ hưởng, và đánh giá chương trình; Các điều kiện tài trợ cần được xem xét như việc bổ sung vốn, chuyển giao công nghệ và các đánh giá bắt buộc về hiệu quả của khoản đóng góp;

và chương trình như vậy cũng có thể nhằm giải quyết sân chơi không cân bằng hiện nay giữa dầu nhiên liệu và nhiên liệu thay thế, kết hợp với các biện pháp như định giá carbon.

7.71 Trong cuộc thảo luận sau đó, các quan điểm sau đây, ngoài những điều khác, đã được bày tỏ:

.1 Khả năng của vận chuyển quốc tế để đáp ứng các tham vọng đặt ra trong Chiến lược GHG IMO ban đầu cũng như các mục tiêu về nhiệt độ của Thỏa thuận Paris sẽ đòi hỏi sự chuyển đổi cơ bản sang các loại nhiên liệu và công nghệ carbon thấp và không carbon thay thế; do đó, cần khuyến khích tăng tốc các hoạt động R&D để phát triển các loại nhiên liệu carbon thấp và không carbon thay thế;

.2 khái niệm IMRB nói chung cần được ủng hộ và Ủy ban nên bắt đầu ngay công việc xây dựng một khuôn khổ như vậy, nhằm hoàn thiện dự thảo sửa đổi Công ước MARPOL trong ngắn hạn;

.3 khái niệm về IMRB còn quá sớm và nó sẽ yêu cầu sự xem xét chi tiết hơn của Ủy ban cũng như đánh giá tác động đối với các Quốc gia;

.4 việc thành lập một hội đồng R&D quốc tế sẽ là lần đầu tiên nhưng bước cần thiết để hỗ trợ đổi mới và đẩy nhanh việc giới thiệu các công nghệ và nhiên liệu carbon thấp và không carbon để sử dụng trong lĩnh vực hàng hải quốc tế, nhưng sẽ không khuyến khích thay đổi hành vi và do đó không thể được phân loại là MBM;

.5 Chỉ có một sáng kiến toàn cầu mới mang lại triển vọng lớn nhất cho cuộc họp tham vọng IMO, đồng thời đảm bảo rằng vận chuyển quốc tế tiếp tục cung cấp các dịch vụ hiệu quả và đáng tin cậy mà các nền kinh tế trên thế giới dựa vào; cũng cần phải hiệp lực đòn bẩy và các cơ hội khai thác cho sự hợp tác, với sự phối hợp toàn cầu, nhằm thúc đẩy sự phát triển của các giải pháp các bon thấp và không các bon và cơ sở hạ tầng hỗ trợ của họ;

.6 vì nhiều quốc gia đã tiến hành nghiên cứu công nghệ về năng lượng mới như pin nhiên liệu và nhiên liệu hydro, việc thành lập IMRB có thể có nguy cơ trùng lặp các nỗ lực;

.7 Các quan hệ đối tác và dự án khác nên được thiết lập dưới tổ chức IMO; về vấn đề này, các nước thành viên đã được mời lưu ý đến Dự án SMART GHG của IMO-Hàn Quốc tập trung vào việc hỗ trợ các SIDS và LDCs trong việc giảm phát thải GHG từ lĩnh vực vận tải biển của họ;

.8 không có sự hiểu biết đầy đủ về các tác động của đề xuất đối với các Quốc gia, đề xuất không thể được hỗ trợ;

.9 IMRB được đề xuất và quỹ liên kết của nó có thể cung cấp hỗ trợ đẩy nhanh việc phát triển các biện pháp hướng tới tham vọng được đề ra trong Chiến lược ban đầu về GHG của IMO; tuy nhiên, tổ chức, nhiệm vụ, chức năng và quy trình của IMRB sẽ cần được nghiên cứu cẩn thận, lưu ý đến nhu cầu đảm bảo tính minh bạch, trách nhiệm giải trình, dễ vận hành và kịp thời;

.10 vì IMRB được đề xuất dựa vào huy động của ngành và được thiết kế để hỗ trợ nghiên cứu dựa trên ngành công nghiệp, sẽ thích hợp hơn cho ngành công nghiệp phát triển một khái niệm như vậy bên ngoài khuôn khổ quy định của IMO;

.11 IMRB như được đề xuất có thể không phải là công cụ thích hợp để kích thích tiến bộ trong nghiên cứu và phát triển;

.12 Không có tiền lệ trong Tổ chức hỗ trợ trực tiếp nghiên cứu và phát triển công nghệ và R&D về cơ bản là một hoạt động thương mại, vì vậy không rõ bằng cách nào IMO có thể hỗ trợ việc này trong khi vẫn giữ tính trung lập về công nghệ; thay vào đó, Tổ chức cần đảm bảo rằng tất cả các quốc gia đều được hưởng lợi như nhau từ việc nghiên cứu và phát triển công nghệ;

.13 đề xuất có thể hỗ trợ nhiều R & D hơn, nhưng sẽ cần đưa ra khuyến khích cần thiết để tăng nhu cầu về nhiên liệu thay thế hoặc kêu gọi thêm các khoản đầu tư cần thiết;

.14 Việc quản lý đề xuất của cơ chế này dường như rất phức tạp; do đó, Ủy ban nên xem xét từ các cơ cấu tài trợ hiện có như quỹ IOPC; và lời khuyên của Ban Thư ký về việc tạo ra một quỹ R&D liên quan đến GHG với các cơ chế hiện có sẽ hữu ích;

.15 Không nên ủng hộ việc thành lập một tổ chức phi chính phủ độc lập mới; thay vào đó, Ủy ban nên xem xét thành lập một bộ phận mới trong Ban Thư ký và sử dụng các quỹ

hiện có; để đạt được mục đích đó, Ban Thư ký cần thực hiện một nghiên cứu khả thi bao gồm các khía cạnh pháp lý và hành chính của việc thiết lập cơ chế đó trong Tổ chức;

.16 đề xuất kéo theo những thách thức pháp lý đáng kể và bao gồm các yêu cầu không liên quan trực tiếp đến bảo vệ môi trường biển trong Công ước MARPOL sẽ làm loãng các mục tiêu của Công ước, và việc lựa chọn công cụ pháp lý và cơ cấu quản trị cần được xem xét thêm;

.17 trong số các vấn đề về quản trị, vai trò của các Quốc gia Thành viên IMO cần được làm rõ như một khái niệm và được định nghĩa rõ ràng trong điều lệ IMRB / IMRF;

.18 Cơ cấu quản trị được đề xuất không rõ ràng lắm: trong khi Các quốc gia Thành viên sẽ có vai trò trong việc thu thập các khoản đóng góp thông qua Quốc gia treo cờ và PSC, vai trò của họ trong việc quản lý và phân bổ ngân quỹ dường như khá hạn chế;

.19 trong việc tuân theo các Phương pháp làm việc của Ủy ban, đề xuất như vậy phải được quy định phù hợp trong thuật ngữ SMART (cụ thể, đo lường được, có thể đạt được, thực tế, giới hạn thời gian);

.20 nếu chỉ áp dụng một khoản đóng góp tài chính bắt buộc cho việc vận chuyển sẽ khiến nó kém cạnh tranh hơn so với các lĩnh vực khác không chịu sự đóng góp tương tự và thay đổi phương thức vận tải rủi ro;

.21 việc thiết lập một khoản đóng góp tài chính bắt buộc sẽ thuộc kiểm soát tài khóa của các Quốc gia và do đó sẽ dẫn đến những thách thức pháp lý đáng kể;

.22 yêu cầu các Quốc gia áp dụng mức thuế tiêu thụ nhiên liệu bắt buộc đối với tàu biển là không được một số Quốc gia Thành viên chấp nhận, do đó các nguồn tài trợ thay thế nên được coi là các lựa chọn;

.23 mặc dù những người đề xuất chỉ ra rằng IMRB không phải là phương pháp dựa trên thị trường, khoản phí đề xuất sẽ đóng vai trò như một loại thuế carbon trên thực tế, do đó trừng phạt các nước xuất khẩu ở xa thị trường đích của họ do chuyển giao việc tăng chi phí nhiên liệu; và do đó, ý tưởng về việc có một khoản đóng góp bắt buộc không thể được ủng hộ;

.24 gánh nặng hành chính đối với các Quốc gia treo cờ để đảm bảo tuân thủ cần được đánh giá và giải quyết;

.25 Bất kỳ biện pháp được đề xuất nào cũng nên xem xét các tác động của bối cảnh Đại dịch COVID-19, theo UNCTAD, sẽ khiến vận tải hàng hải quốc tế giảm 4,1% vào năm 2020;

.26 mặc dù tác động kinh tế của đóng góp tài chính là điều lo ngại, cần nhắc lại rằng đề xuất 2\$ cho mỗi tấn nhiên liệu nằm trong sự biến động hàng ngày của giá thị trường nhiên liệu boongke và đã dao động đáng kể từ khu vực địa lý này sang khu vực địa lý khác; do đó, tác động kinh tế của đề xuất nên ở mức thấp;

.27 áp đặt một khoản đóng góp bắt buộc đối với lượng nhiên liệu được sử dụng sẽ áp đặt gánh nặng không cân xứng đối với các chủ tàu đã điều khiển tàu trên những chuyến đi dài ngày hoặc ở những vùng có mức tiêu thụ nhiên liệu tương đối cao hơn, ví dụ như để giải quyết các điều kiện thời tiết bất lợi hoặc điều kiện băng giá;

.28 nghiên cứu và phát triển, phù hợp với phần XIV của UNCLOS, là quan trọng về mặt này, và câu hỏi về quyền sở hữu trí tuệ đối với việc chuyển giao công nghệ không rõ ràng trong đề xuất;

.29 Một cơ chế cần được thiết lập để đảm bảo phân phối công bằng các nguồn vốn có tính đến tình hình phát triển của các nước và cam kết của Tổ chức ủng hộ chuyển giao công nghệ;

.30 quỹ khác (ví dụ như Quỹ Khí hậu Xanh (GCF)) đã có sẵn cho lĩnh vực hàng hải và Tổ chức cần nỗ lực thu hút các nguồn vốn đó vào lĩnh vực hàng hải, trước khi bắt tay vào một quỹ độc lập mới cho lĩnh vực hàng hải;

.31 một phần quỹ thu được chỉ nên dành riêng cho SIDS và LDCs đối với một số vấn đề cụ thể nhưng có liên quan, và SIDS và LDCs nên được đại diện trong bất kỳ cơ cấu giám sát nào của quỹ;

.32 trong khi quỹ này có thể hữu ích để kích thích một số lĩnh vực thích hợp, cũng như được nêu rõ trong tài liệu MEPC 75/7/11 (Hà Lan), mặt khác sẽ là quá muộn đối với những chủ tàu đã đầu tư vào các giải pháp công nghệ trên tàu của họ; những chủ tàu này sẽ phụ thuộc rất nhiều vào các khoản đầu tư vào hệ thống lắp đặt trên bờ để sản xuất, lưu trữ và vận chuyển nhiên liệu; phần lớn các khoản đầu tư cho hành hải không phải nên được đầu tư trên đất liền và không rõ khía cạnh này đã được tính đến như thế nào, loại dự án nào và theo tiêu chí nào thì quỹ sẽ được trao và hiệu quả của chúng sẽ được đánh giá như thế nào;

.33 các quy định về quyền sở hữu trí tuệ nêu tại Điều 7 của dự thảo Điều lệ IMRB sẽ không đảm bảo quyền tiếp cận bình đẳng đối với kết quả công việc;

.34 đề xuất không chỉ ra ai sẽ được hưởng lợi từ thu nhập có được từ việc cấp phép công nghệ và các bằng sáng chế liên quan; do đó, cần thảo luận và cân nhắc thêm về vấn đề này;

.35 các quyền sở hữu trí tuệ có được theo khoản 6a của Điều 7 dự thảo điều lệ IMRB cần được bảo vệ đầy đủ để đảm bảo sự tham gia đầy đủ của các nhà phát triển công nghệ công nghiệp;

- .36 một cơ chế toàn cầu và trong ngành dựa trên thuế hoặc các khoản thanh toán do IMO nên được phát triển càng sớm càng tốt để giảm khoảng cách cạnh tranh giữa các nguồn năng lượng thông thường và các nguồn năng lượng trung tính carbon;
- .37 có thể tham khảo các bài học kinh nghiệm về tài chính kết hợp, như đã thiết lập trong tài liệu MEPC 75/7/5 (Indonesia);
- .38 Tổ chức nên nhắc lại lập trường của mình đã đệ trình lên UNFCCC vào năm 2009 về sự cần thiết phải thiết lập các biện pháp dựa trên thị trường để giảm phát thải GHG từ vận chuyển một cách hiệu quả;
- .39 một phần của quỹ nên được dành riêng cho các khoản đầu tư vào cơ sở hạ tầng tại các cảng, bao gồm cả cơ sở hạ tầng kho chứa nhiên liệu carbon thấp, vì đây là những yếu tố cần thiết để tạo điều kiện cho quá trình chuyển đổi carbon;
- .40 Tổ chức cần, song song với việc thành lập IMRB, bắt đầu công việc hướng tới phát triển một MBM sẽ kích hoạt sự phát triển thương mại của nhiên liệu không carbon, công nghệ và cơ sở hạ tầng liên quan;
- .41 để tiến tới xóa bỏ cacbon trong vận chuyển quốc tế, Tổ chức nên bắt đầu các cuộc thảo luận về các biện pháp trung và dài hạn càng sớm càng tốt trước năm 2023 và bắt đầu thảo luận về việc xem xét lại Chiến lược GHG ban đầu ; Để hỗ trợ khối lượng công việc bổ sung này, MEPC 76 cần xem xét các đề xuất cụ thể và đồng ý về việc thiết lập các bố trí làm việc thích hợp;
- .42 để đảm bảo rằng các Quốc gia Thành viên có thể tiếp tục cùng nhau tiến lên những vấn đề này, đề xuất IMRB nên được liên kết với cuộc thảo luận rộng hơn về gói biện pháp có thể tiếp theo cùng với việc xem xét tác động của chúng đối với các Quốc gia; do đó, Ủy ban nên xây dựng một kế hoạch làm việc cụ thể hơn để tiến hành các biện pháp trung và dài hạn cho ứng cử viên;
- .43 Đề xuất IMRB không nên được liên kết với cuộc thảo luận rộng hơn về giữa và các biện pháp dài hạn, vì nó sẽ làm cho vấn đề trở nên phức tạp một cách không cần thiết;
- .44 cho đến khi có thể xác định được liệu các biện pháp ngắn hạn có tác động tiêu cực đến SIDS từ xa và sau đó có thể xác định các cách để giảm thiểu các tác động đó, bao gồm cơ chế miễn trừ và / hoặc bồi thường, không nên xem xét các biện pháp khác, chẳng hạn như MBM , vì chi phí của chúng sẽ được chuyển xuống chuỗi cung ứng, đặt thêm gánh nặng cho nền kinh tế của SIDS;
- .45 chương trình các hành động tiếp theo được thống nhất tại MEPC 73 đã xác định rằng xem xét các biện pháp trung và dài hạn nên bắt đầu ở MEPC 74 và MEPC 75; do đó, Ủy ban đã quá muộn và việc thảo luận về các biện pháp trung và dài hạn nên được thảo luận như một vấn đề cấp bách tại MEPC 76;

.46 Chiến lược ban đầu đặt ra ngày xem xét là năm 2023 và bất kỳ dự đoán nào về ngày không phải là con đường đúng đắn, vì MEPC 76 cần tập trung vào các phát hiện của đánh giá tác động toàn diện và xây dựng các hướng dẫn đi kèm với biện pháp ngắn hạn;

.47 mặc dù IMO nên nhanh chóng bắt tay vào thảo luận về MBM, các nỗ lực cần trước hết hãy tập trung vào việc thành lập IMRB trong ngắn hạn; các cuộc thảo luận có thể được tổ chức và tổ chức song song;

.48 ưu tiên trước mắt của Ủy ban về các vấn đề liên quan đến GHG phải là hoàn thiện các biện pháp dựa trên mục tiêu ngắn hạn và việc xem xét liên quan đến các tác động đối với các Quốc gia; và

.49 Ủy ban sẽ không quyết định gì về việc xem xét thêm về đề xuất IMRB do không có sự đồng thuận về nhiều vấn đề thiếu rõ ràng, và do đó Ủy ban không nên bắt đầu ngay lập tức công việc về IMRB; ưu tiên hơn là dành cho công việc về hướng dẫn và đánh giá tác động toàn diện liên quan đến biện pháp ngắn hạn đã được phê duyệt, nhằm hoàn thiện dự thảo sửa đổi

Phụ lục VI MARPOL tại MEPC 76, theo thỏa thuận trong doISWG - GHĐ 7 cung cấp; việc xem xét Chiến lược ban đầu không nên diễn ra trước năm 2023; và liên kết IMRB với cuộc thảo luận về các biện pháp trung và dài hạn sẽ tạo thêm một lớp phức tạp không cần thiết.

7.72 Phái đoàn Phần Lan,⁴ được một số phái đoàn ủng hộ, đã đề nghị làm việc không chính thức trong giai đoạn xen kẽ với các phái đoàn quan tâm, nhằm đệ trình một đề xuất về việc sắp xếp hợp lý và tổ chức công việc của Ủy ban, bao gồm thông qua một đề xuất khả thi về một kế hoạch làm việc dưới theo chương trình này. Văn bản tuyên bố của quan sát viên của CSC về việc đưa tất cả các bên liên quan vào các quá trình không chính thức nêu trên được nêu trong phụ lục 16.

7.73 Theo yêu cầu, các tuyên bố của các phái đoàn Brazil, Chile, Đức, Malaysia và Các Tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất được nêu trong phụ lục 16.

4

Ông Eero Hokkanen Chuyên gia cao cấp
Bộ Giao thông và Truyền thông Phần Lan
Email: eero.hokkanen@lvm.fi

7.74 Sau cuộc thảo luận, Ủy ban ghi nhận đề xuất của các tổ chức trong ngành về việc thành lập IMRB và ghi nhận những quan điểm và mối quan tâm khác nhau về đề xuất có trong tài liệu MEPC 75/7/4, đặc biệt liên quan đến các khía cạnh hoạt động, hành chính, pháp lý và quản trị.

7.75 Ủy ban cũng lưu ý rằng sẽ yêu cầu xem xét chi tiết hơn, có tính đến các tài liệu được đề trình và nhận xét được đưa ra về đề xuất tại phiên họp này, bao gồm cả việc xem xét các tác động của đối với các Quốc gia, trước khi đưa ra bất kỳ quyết định nào về đề xuất.

7.76 Sau đó, Ủy ban đã yêu cầu các Quốc gia Thành viên và các tổ chức quốc tế quan tâm nộp thêm các tài liệu bình luận và các đề xuất khác.

CÁC VẤN ĐỀ VỀ THỦ TỤC

7.77 Trong quá trình xem xét các vấn đề thuộc chương trình nghị sự này, Ủy ban đã nhận được khiếu nại của một số phái đoàn về việc sử dụng Twitter để đưa ra các bản cập nhật thường xuyên về các vấn đề xem xét, đặc biệt là quan điểm của từng Quốc gia Thành viên. Về vấn đề này, Giám đốc, Ban Pháp chế và Đối ngoại cho rằng, theo quy tắc 10 (1) của quy tắc thủ tục của Ủy ban, trong trường hợp không có quyết định ngược lại, các cuộc họp của Ủy ban được tổ chức riêng. Quy tắc 10 (2) cho phép giới truyền thông tham dự các cuộc họp riêng tư, với điều kiện giới truyền thông được công nhận tuân thủ các điều khoản và điều kiện để giới truyền thông tham dự các cuộc họp đã được Hội đồng thông qua tại phiên họp bất thường lần thứ ba mươi của Hội đồng. Các điều khoản và điều kiện đó cho phép các tuyên bố của các phái đoàn được trích dẫn. Tuy nhiên, Ủy ban có thể hạn chế các điều khoản và điều kiện này để duy trì một môi trường đảm bảo trao đổi quan điểm tự do và cởi mở về các chủ đề trong chương trình nghị sự. Trong cuộc họp này, Chủ tịch đã phán quyết rằng không nên sử dụng phương tiện truyền thông xã hội để tweet về những cân nhắc của Ủy ban. Hướng dẫn này áp dụng cho các đại biểu của Quốc gia thành viên, các tổ chức phi chính phủ, theo quy tắc 5 của Quy định và Hướng dẫn về Trạng thái tham vấn cho các tổ chức phi chính phủ được Đại Hội đồng thông qua tại A.32 và các phương tiện truyền thông được công nhận, theo các điều khoản và điều kiện truyền thông của Hội đồng như sửa đổi bởi Chủ tịch. Giám đốc cũng thông báo với Ủy ban rằng các tweet là chủ đề của quan điểm do phái đoàn Ả Rập Xê-út đưa ra được một số phái đoàn ủng hộ không thể theo dõi bất kỳ đại biểu hoặc thành viên cụ thể nào của các phương tiện truyền thông được công nhận.

7.78 Khi nhắc lại quy tắc 24 của Quy tắc Thủ tục của Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển, phái đoàn Liên bang Nga bày tỏ lo ngại rằng do thời lượng hạn chế cho mỗi phiên họp ảo hàng ngày, Ủy ban đã nhiều lần tổ chức chỉ bằng tiếng Anh. Phái đoàn này cho rằng trong tương lai MEPC và các phiên họp liên quan đến GHG cần được lên kế hoạch tốt hơn, đặc biệt là xem xét tính chất ảo của phiên họp.

7.79 Khi thảo luận về việc sắp xếp công việc cho hạng mục chương trình nghị sự này, một số phái đoàn bày tỏ quan điểm rằng cần phải kéo dài số ngày làm việc được phân bổ cho Ủy ban và Nhóm công tác chuyên trách về Giảm phát thải KNK từ tàu thuyền để giải quyết hiệu quả tất cả các vấn đề liên quan GHG; các phái đoàn khác đã hỗ trợ việc thiết lập các quy trình làm việc chuyên dụng hơn nữa về giảm phát thải KNK từ tàu; trong khi một số phái đoàn khác cho rằng vấn đề này cần được Hội đồng giải quyết một cách có hệ thống hơn. Tuyên bố của phái đoàn Quần đảo Cook về vấn đề này được nêu trong phụ lục 16.

CÁC VẤN ĐỀ ĐƯỢC CHUYỂN ĐẾN MEPC 76

7.80 Theo đề xuất trong tài liệu MEPC 75/1/3 (phụ lục 4), Ủy ban đã đồng ý trì hoãn xem xét các tài liệu MEPC 75/7/7 (Na Uy), MEPC 75/7/10 (FOEI et al.), MEPC 75 / INF.25 (FOEI và cộng sự) và MEPC 75 / INF.26 (Comoros) đến MEPC 76.

8 CÔNG VIỆC TIẾP THEO PHÁT SINH TỪ KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG ĐẾN VIỆC GIẢI QUYẾT RÁC THẢI NHỰA HÀNG HẢI TỪ TÀU

8.1 Theo đề xuất trong tài liệu MEPC 75/1/3 (phụ lục 4), Ủy ban đã đồng ý hoãn việc xem xét các tài liệu MEPC 75/8 (Ban thư ký), MEPC 75/8/1 và MEPC 75/8/2 (FAO), MEPC 75/8/3 (Singapore), MEPC 75/8/4 (Vanuatu), MEPC 75/8/5 (Ban Thư ký), MEPC 75 / INF.19 (Ban Thư ký Công ước Basel) và MEPC 75 / INF.23 (Ban Thư ký) tới MEPC 76.

9 XÁC ĐỊNH VÀ BẢO VỆ CÁC KHU VỰC ĐẶC BIỆT, ECA VÀ PSSA

9.1 Ủy ban lưu ý rằng không có đề trình nào được thực hiện theo chương trình nghị sự này.

10 PHÒNG NGỪA VÀ ỨNG PHÓ Ô NHIỄM

CÁC VẤN ĐỀ ĐƯỢC XEM XÉT TRƯỚC HỌP TRỰC TUYẾN

10.1 Phù hợp với các sắp xếp cho phiên họp từ xa, như được nêu trong tài liệu MEPC 75/1/3 (đoạn 9 đến đoạn 12) và phụ lục 3 của nó (mục 6 trong mục 10 của chương trình nghị sự) (cũng tham khảo các sửa đổi liên quan trong tài liệu MEPC 75 / 1/3 / Corr.1 và Corr.2), Ủy ban đã xem xét qua thư tín, trước cuộc họp ảo, các tài liệu sau:

.1 MEPC 75/10 (Ban thư ký), đưa ra hành động theo yêu cầu của Ủy ban liên quan đến các vấn đề khẩn cấp phát sinh từ phiên họp thứ bảy của Tiểu ban PPR (chỉ từ đoạn 2.1 đến 2.11); và

.2 MEPC 75/10 / Add.1 (Ban Thư ký), đưa ra hành động được yêu cầu đối với Ủy ban liên quan đến các vấn đề còn lại phát sinh từ phiên họp thứ bảy của Tiểu ban PPR (chỉ đoạn 3.1, 3.2 và 3.14).

10.2 Trong cuộc họp ảo, có xem xét đến kết quả liên quan của MSC 102, Ủy ban đã xác nhận lại các đề xuất của Chủ tịch trong phụ lục 3 về tài liệu MEPC 75/1/3 đã được sửa chữa, như được nêu trong các đoạn 10.3 đến 10.13 sau đây.

Các nguy cơ về an toàn và ô nhiễm của hóa chất

Sửa đổi các Báo cáo và Nghiên cứu GESAMP số 64

10.3 Ủy ban ghi nhận việc hoàn thiện việc sửa đổi các Báo cáo và Nghiên cứu GESAMP số 64, đã được xuất bản thành Báo cáo và Nghiên cứu GESAMP số 102 (Quy trình đánh giá mối nguy vận chuyên hóa chất bằng tàu GESAMP, 2019) và bao gồm cột E1 được điều chỉnh lại và một phân loại phụ của cột C3 của bảng Hồ sơ nguy cơ GESAMP.

10.4 Dựa trên sự cải tiến của cột C3 và cột E1 của bảng Hồ sơ nguy cơ GESAMP, Ủy ban đã yêu cầu Ban thư ký chuẩn bị dự thảo sửa đổi phù hợp với phụ trương I của Phụ lục II MARPOL và trình lên MEPC 76, để phê duyệt và lưu hành tiếp theo để thông qua.

Thay thế Giấy Chứng nhận Quốc tế về Sức khỏe cho Vận chuyển Hàng Hóa chất Nguy hiểm dạng bao gói

10.5 Ủy ban, đã lưu ý rằng MSC 102 đã phê duyệt MSC-MEPC.5 / Circ.7 sửa đổi về *Hướng dẫn về thời gian thay thế các chứng chỉ hiện có bằng chứng chỉ sửa đổi do các sửa đổi chương 17 và 18 có hiệu lực. của Bộ luật IBC*, như được nêu trong phụ lục 1 của tài liệu PPR 7/22 / Add.1, đồng thời phê duyệt thông tư sửa đổi để phổ biến với tên gọi MSC-MEPC.5 / Circ.7 / Rev.1.

Đánh giá sản phẩm và phụ gia tẩy rửa

10.6 Đối với việc phân loại các chất lỏng, Ủy ban:

.1 đồng tình với việc đánh giá các sản phẩm của ESPH 25 và các sản phẩm tương ứng đưa vào danh sách 1, 3 và 5 của MEPC.2 / Circ.25 (ban hành vào ngày 1 tháng 12 năm 2019),

có hiệu lực đối với tất cả các quốc gia và không có ngày hết hạn nếu thích hợp;

.2 đồng tình với việc đánh giá các chất phụ gia làm sạch bằng ESPH 25 và đưa vào phụ lục 10 của MEPC.2 / Circ.25; và

.3 đồng tình với việc đánh giá sản phẩm và các chất phụ gia tẩy rửa của Nhóm công tác của ESPH tại PPR 7 và việc đưa vào danh sách 3 và phụ lục 10 tương ứng của bản sửa đổi tiếp theo của thông tư MEPC.2 về *Phân loại tạm thời các chất lỏng theo MARPOL Phụ lục II*

và *Bộ luật IBC* (tức là MEPC.2 / Circ.26, sẽ được ban hành vào tháng 12 năm 2020), có hiệu lực đối với tất cả các quốc gia và không có ngày hết hạn nếu thích hợp.

10.7 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã yêu cầu Nhóm công tác GESAMP/EHS đưa ra lời khuyên về cách đánh giá tốt nhất các hỗn hợp so với các tiêu chí xả trong đoạn 7.1.4 của quy định 13 của MARPOL Phụ lục II (được thông qua bằng nghị quyết MEPC.315 (74)).

10.8 Hơn nữa, Ủy ban đã tán thành việc bổ sung một định nghĩa phân biệt cho tên sản phẩm có trong danh sách 1 của thông tư MEPC.2 về *Phân loại tạm thời các chất lỏng phù hợp với*

MARPOL Phụ lục II và Bộ luật IBC khi các sản phẩm đã được liệt kê trong IBC Code đã được đánh giá lại.

10.9 Ủy ban đã tán thành PPR.1 / Circ.9 về các yêu cầu vận chuyển đã được sửa đổi đối với methyl acrylat và methyl metacrylat, lưu ý rằng thông tư này đã được ban hành trước MSC 102 và MEPC 75, để thông báo kịp thời cho các bên liên quan về các yêu cầu hoạt động 16.6.1 và 16.6.2 của Bộ luật IBC áp dụng cho methyl acrylat và methyl metacrylat. Ủy ban cũng ghi nhận quyết định tương tự của MSC 102.

10.10 Ngoài ra, Ủy ban cũng đồng tình với khuyến nghị của Tiểu ban rằng chương 17 của Bộ luật IBC nên được sửa đổi để bao gồm:

- .1 cập nhật đối với các yêu cầu vận chuyển methyl acrylat và methyl methacrylate; và
- .2 yêu cầu đặc biệt 16.2.7 trong n.o.s cho Danh mục ô nhiễm Y thích hợp.

10.11 Ủy ban đã tán thành PPR.1 / Circ.10 về việc *Đệ trình lại các sản phẩm được liệt kê trong danh sách 2 và 3 của thông tư MEPC.2 về Phân loại tạm thời các chất lỏng theo Phụ lục MARPOL II và Bộ luật IBC*, quy định thời hạn đánh giá sản phẩm đến ngày 31 tháng 12 năm 2025.

10.12 Ủy ban đã tán thành khuyến nghị của Tiểu ban rằng các mục nhập hiện có cho các sản phẩm giống parafin được liệt kê trong đoạn 5 của MEPC.1 / Circ.886 có thể được giữ lại trên Giấy chứng nhận sức khỏe của tàu, ngay cả khi các sản phẩm đã được đổi tên và đánh giá lại trong phụ lục của Giấy chứng nhận tàu, vì tên sản phẩm được sử dụng trong Bộ luật IBC và trong danh sách 1 của thông tư MEPC.2 là khác nhau.

Thời hạn lưu trên tàu của mẫu dầu đối với tàu chạy chuyên tuyến

10.13 Ủy ban lưu ý rằng Tiểu ban đã xem xét tài liệu MEPC 74/17/1 (Hàn Quốc) liên quan đến thời hạn lưu trữ trên tàu của các mẫu dầu cho các tàu chạy chuyên tuyến, và sau khi làm rõ được cung cấp trong các cuộc thảo luận thì không cần xem xét thêm của tài liệu nữa.

CÁC VẤN ĐỀ ĐƯỢC XEM XÉT TRONG CUỘC HỌP TRỰC TUYẾN

Các sửa đổi đối với Công ước AFS bao gồm các biện pháp kiểm soát đối với cybutryne

10.14 Sau khi ghi nhận báo cáo của Nhóm kỹ thuật về các sửa đổi đối với Công ước AFS, đã được thành lập tại PPR 7 (PPR 7/22 / Add.1, phụ lục 6), Ủy ban đã xem xét dự thảo sửa đổi Phụ lục 1 và 4 của Công ước AFS, được nêu trong các phụ lục 1 và 3 của phụ lục 6 trong tài liệu PPR 7/22 / Add.1.

10.15 Khi xem xét, Ủy ban đặc biệt tập trung vào phương án ưu tiên để chỉ định ngày có hiệu lực cho các tàu chịu sự điều chỉnh của Công ước AFS có chứa cybutryne, trong số hai phương án được nêu trong dấu ngoặc vuông trong phụ lục 1 của báo cáo của Nhóm Kỹ thuật về Sửa đổi Công ước AFS. Ủy ban cũng lưu ý rằng, kể từ phiên họp tiếp theo của MEPC, các sửa đổi dự kiến sẽ được thông qua, sẽ được tổ chức vào tháng 6 năm 2021, dự thảo ngày có hiệu lực của các biện pháp kiểm soát đối với cybutryne nên được sửa đổi từ ngày 1 tháng 7 năm 2022 đến ngày 1 tháng 1 năm 2023 đối với đăng ký mới và từ ngày 1 tháng 7 năm 2027 đến ngày 1 tháng 1 năm 2028 đối với đăng ký hiện có. Do đó, Ủy ban nhất trí rằng hai lựa chọn trong dấu ngoặc vuông nói trên để xác định ngày có hiệu lực cho các tàu hiện có nên đọc:

.1 Ngày 1 tháng 1 năm 2028; hoặc là

.2 vào lần làm mới theo lịch trình tiếp theo của hệ thống chống hà sau Ngày 1 tháng 1 năm 2023, nhưng không muộn hơn 60 tháng sau lần nộp đơn cuối cùng cho tàu của hệ thống chống hà có chứa cybutryne.

10.16 Sau khi xem xét, Ủy ban đã đồng ý phương án thứ hai để xác định ngày có hiệu lực (nghĩa là "Tại lần gia hạn tiếp theo theo lịch trình của hệ thống chống hà sau ngày 1 tháng 1 năm 2023, nhưng không quá 60 tháng sau lần nộp đơn cuối cùng cho tàu của một hệ thống chống hà có chứa cybutryne"), vì nó phù hợp với Điều 4 (2) của Công ước AFS. Về vấn đề này, Ủy ban lưu ý rằng, trường ngày trong Giấy chứng nhận Hệ thống Chống hà Quốc tế, như được thể hiện trong dấu ngoặc vuông trong phụ lục 3 của báo cáo của Nhóm Kỹ thuật về Sửa đổi Công ước AFS (PPR 7 / 22 / Add.1, phụ lục 6), sẽ được để trống để cơ quan cấp chứng chỉ điền vào.

10.17 Ủy ban đã thông qua dự thảo sửa đổi các phụ lục 1 và 4 của Công ước AFS, nêu trong phụ lục 7, và yêu cầu Tổng thư ký lưu hành chúng theo Điều 16 (2) của Công ước AFS, nhằm thông qua tại MEPC 76.

10.18 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã đồng ý đưa hai dự thảo đoạn điều hành vào nghị quyết thông qua các sửa đổi đối với Công ước AFS, được nêu trong phụ lục 7 của tài liệu PPR 7/22 / Add.1, và yêu cầu Ban thư ký đưa hai đoạn vào dự thảo nghị quyết sẽ được đệ trình lên MEPC 76 để thông qua.

10.19 Hơn nữa, Ủy ban khuyến khích các Quốc gia Thành viên tiến hành các nghiên cứu cơ bản trước khi có hiệu lực của các biện pháp kiểm soát đối với cybutryne, để cho phép xác định sau đó về hiệu quả của các biện pháp kiểm soát.

10.20 Ngoài ra, Ủy ban đã yêu cầu các cơ quan chủ quản của Công ước và Nghị định thư London, tại cuộc họp tiếp theo, xem xét việc *sửa đổi Hướng dẫn đã sửa đổi về các phương pháp quản lý tốt nhất để loại bỏ lớp phủ chống hà khỏi tàu, bao gồm cả sơn TBT*. (LC-LP.1 / Circ.31 / Rev.1), dựa trên việc giới thiệu các biện pháp kiểm soát đối với cybutryne theo Công ước AFS, nhằm cập nhật hướng dẫn có trong AFS.3 / Circ.3 / Rev.1, và thông báo cho Ủy ban về việc xem xét của họ.

10.21 Nhận thấy sự cần thiết phải xem xét cập nhật danh sách các mục trong Bản kiểm kê các vật liệu nguy hiểm theo Công ước Hồng Kông bao gồm cybutryne khi các biện pháp kiểm soát tương ứng có hiệu lực, Ủy ban đã yêu cầu Tiểu ban PPR tư vấn về bất kỳ sửa đổi cần thiết nào trong phụ lục 1 của Công ước Hồng Kông, có tính đến việc Công ước Hồng Kông chưa có hiệu lực.

Lấy mẫu dầu nhiên liệu

10.22 Trong quá trình xem xét dự thảo hướng dẫn lấy mẫu dầu nhiên liệu trên tàu dự định sử dụng hoặc mang theo để sử dụng trên tàu, được nêu trong phụ lục 8 của tài liệu PPR7/22 / Add.1, quan sát viên của IBIA đã có những nhận xét sau và truy vấn liên quan đến việc giao mẫu, đặc biệt liên quan đến việc đưa vào chi tiết của phiếu giao hàng của dầu nhiên liệu được lấy mẫu theo nhãn của mẫu (đoạn 3.1.2 của dự thảo hướng dẫn):

.1 thành phần của một thùng dầu nhiên liệu trên tàu có thể là hỗn hợp của nhiều hơn một loại dầu nhiên liệu do bốc dỡ trên tàu hoặc nhiên liệu còn lại trong bồn chứa khi nạp nhiên liệu mới; và

.2 Có tính đến thông tin trên phiếu giao hàng mới nhất không liên quan đến hàm lượng của thùng nhiên liệu trừ khi người ta tin rằng hàm lượng của thùng nhiên liệu nhỏ hơn 5% khi bắt đầu đưa xuống hầm, không rõ liệu đoạn 3.1.2 của dự thảo hướng dẫn có đề cập đến các chi tiết cụ thể của Phiếu xuất kho hoặc có khả năng từ nhiều phiếu xuất kho để phản ánh nội dung của một mẫu dầu nhiên liệu trên tàu.

10.23 Trong bối cảnh này, quan sát viên từ IMarEST bày tỏ quan điểm rằng:

.1 đoạn 3.1.2 của dự thảo hướng dẫn đã ngầm đề cập đến trường hợp nhiều hơn một tập hợp các chi tiết về phiếu giao hàng trong boongke có thể được bao gồm trên nhãn của mẫu; và

.2 có tính đến dự thảo sửa đổi Phụ lục VI MARPOL được xem xét tại phiên họp này theo mục 3 của chương trình nghị sự (Xem xét và thông qua các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc), trong đó nêu rõ rằng các kết quả cuối cùng thu được từ thủ tục xác minh nhiên liệu sẽ được cơ quan có thẩm quyền đánh giá về cách chúng có thể được thực hiện, văn bản trong Đoạn 3.1.2 của hướng dẫn dự thảo không cần phải thay đổi khi hiểu rằng các chi tiết của phiếu về dầu có khả năng đại diện cho nhiều hơn một phiếu xuất kho.

10.24 Lưu ý những điều trên, Ủy ban đã phê duyệt MEPC.1 / Circ.889 về *Hướng dẫn năm 2020 cho việc lấy mẫu trên tàu của dầu nhiên liệu dự định sử dụng hoặc chuyên chở để sử dụng trên tàu.*

Vận hành thủ hệ thống quản lý nước dằn

10.25 Ủy ban đã phê duyệt *BWM.2 / Circ.70 / Rev.1 về Hướng dẫn năm 2020 để thử nghiệm vận hành hệ thống quản lý nước dẫn*. Phái đoàn của Ấn Độ bày tỏ quan điểm rằng có thể cần phải làm rõ về số lần thử nghiệm vận hành theo yêu cầu trong các cấu hình nhất định (ví dụ như hệ thống công và mạn phải riêng biệt) vì Công ước BWM không quy định nhiều cách lắp đặt hệ thống.

10.26 Hơn nữa, Ủy ban đã chỉ đạo Tiểu ban III, trong sửa đổi tiếp theo của Hướng dẫn khảo sát thuộc Hệ thống hài hòa về khảo sát và giấy chứng nhận (HSSC), sửa đổi các đoạn của HSSC liên quan đến việc vận hành thử nghiệm hệ thống quản lý nước dẫn để đảm bảo rằng không có tham chiếu đến việc tuân thủ quy định D-2.

Lấy mẫu và phân tích nước dẫn

10.27 Khi xem xét dự thảo sửa đổi *Hướng dẫn lấy mẫu và phân tích nước dẫn để sử dụng thử theo Công ước và Hướng dẫn BWM (G2)*, được nêu trong phụ lục 5 của tài liệu PPR 7/22 / Add.1, Ủy ban lưu ý rằng, để tạo điều kiện thuận lợi cho công việc của Ủy ban, Ban Thư ký đã chuẩn bị dự thảo cập nhật văn bản hướng dẫn để Ủy ban xem xét, kết hợp các sửa đổi đã được PPR 7 đồng ý với các chỉnh sửa nhỏ theo yêu cầu, được nêu trong phụ lục của tài liệu MEPC 75 / 10/1.

10.28 Sau đó, Ủy ban đã phê duyệt *Hướng dẫn BWM.2 / Circ.42 / Rev.2 vào năm 2020 về lấy mẫu và phân tích nước dẫn để sử dụng thử theo Công ước và Hướng dẫn BWM (G2)*.

Dầu nhiên liệu nặng ở vùng biển Bắc Cực

10.29 Khi xem xét dự thảo sửa đổi Phụ lục I MARPOL để đưa vào việc cấm sử dụng và vận chuyển để sử dụng làm nhiên liệu dầu nặng cho tàu ở vùng biển Bắc Cực, được nêu trong phụ lục 12 của tài liệu PPR 7/22 / Add.1, Ủy ban cũng đã xem xét tài liệu MEPC 75/10/7 (FOEI và các cộng sự), nêu lên những lo ngại về tác động và hiệu quả của dự thảo cấm sử dụng và vận chuyển để sử dụng nhiên liệu dầu nặng bằng tàu ở vùng biển Bắc Cực và mời Ủy ban xem xét sửa đổi dự thảo đề xuất sửa đổi Phụ lục I của MARPOL bằng cách xóa đoạn 2 và 4 của dự thảo quy định mới 43A.

10.30 Trong cuộc thảo luận tiếp theo, các nhà đồng bảo trợ tài liệu MEPC 75/10/7 đã đưa ra các tuyên bố trình bày chi tiết các mối quan tâm và đề xuất của họ. Theo yêu cầu, các tuyên bố của các quan sát viên từ Môi trường Thái Bình Dương, WWF, CSC, FOEI và Greenpeace International được nêu trong phụ lục 16.

10.31 Tất cả các phái đoàn khác đã phát biểu ủng hộ việc phê duyệt dự thảo sửa đổi MARPOL Phụ lục I, được chuẩn bị bởi PPR 7 mà không có thay đổi, thừa nhận rằng họ đại diện cho

một thỏa hiệp khó khăn đã đạt được sau khi xem xét cẩn thận và các cuộc đàm phán được thực hiện tại Tiểu ban PPR, trong đó quan điểm và mối quan tâm của

hiều bên liên quan bị ảnh hưởng bởi các sửa đổi đã được tính đến. Theo yêu cầu, tuyên bố của phái đoàn Liên bang Nga được nêu trong phụ lục 16.

10.32 Sau khi xem xét, Ủy ban đã phê duyệt dự thảo sửa đổi Phụ lục I của MARPOL về việc cấm sử dụng và vận chuyển để sử dụng làm nhiên liệu dầu nặng bằng tàu ở các vùng biển Bắc Cực, như được nêu trong phụ lục 8, và yêu cầu Tổng thư ký lưu hành chúng theo Điều 16 (2) a của MARPOL, với mục tiêu được thông qua tại MEPC 76.

10.33 Về vấn đề này, quan sát viên từ IBIA nhận xét về tác động tích cực đến môi trường của việc tự nguyện chuyển sang chưng cất nhiên liệu dầu hoặc các loại nhiên liệu và giải pháp công nghệ khác có thể làm giảm đáng kể lượng phát thải Carbon đen cho các tàu hoạt động ở vùng biển Bắc Cực và bày tỏ tin tưởng rằng ngành cung cấp dầu có thể đáp ứng nhu cầu bắt nguồn từ sự thay đổi như vậy.

Các diễn giải thống nhất của IACS

10.34 Ủy ban nhắc lại rằng PPR 7 đã lưu ý rằng IACS UI MPC130 và bản sửa đổi 2 của UI MPC51 sẽ được các Thành viên IACS thực hiện từ ngày 1 tháng 7 năm 2020 (PPR 7/22, đoạn 18.8). Về vấn đề này, Ủy ban ghi nhận cập nhật do quan sát viên từ IACS cung cấp, cụ thể là các Thành viên IACS, sau khi xem xét các ý kiến được đưa ra tại PPR 7, đã rút UI MPC130 và bản sửa đổi 2 của UI MPC 51 trước ngày áp dụng dự kiến là ngày 1 tháng 7. 2020. Ủy ban cũng lưu ý rằng IACS tiếp tục làm việc về các vấn đề, có tính đến các phản hồi được thể hiện trong PPR 7.

CÁC VẤN ĐỀ ĐƯỢC CHUYỂN ĐẾN MEPC 76

10.35 Theo đề xuất trong tài liệu MEPC 75/1/3 (phụ lục 4), Ủy ban đã đồng ý chuyển các tài liệu MEPC 75/10 (Ban Thư ký), đoạn 2.19 đến 2.23, MEPC 75/10 / Add.1 (Ban thư ký), đoạn 3.4 và 3.6 đến 3.13, MEPC 75/10/2 (Hoa Kỳ), MEPC 75/10/3 (IACS), MEPC 75/10/4 (IACS), MEPC 75/10/5 (CLIA) và MEPC 75/10/6 (FOEI et al.) đến MEPC 76.

10.36 Ủy ban cũng nhắc lại rằng theo mục 5 của chương trình nghị sự (Ngăn ngừa ô nhiễm không khí), Ủy ban đã đồng chuyển việc xem xét chi tiết tài liệu MEPC 75/5/3 (Hàn Quốc) đối với MEPC 76 cùng với hành động theo yêu cầu của PPR 7 trong đoạn 2.20 của tài liệu MEPC 75/10 đến MEPC 76.

11 BÁO CÁO CỦA CÁC TIỂU BAN KHÁC

CÁC VẤN ĐỀ ĐƯỢC XEM XÉT TRƯỚC HỌP TRỰC TUYẾN

11.1 Phù hợp với sự sắp xếp cho phiên họp từ xa, như được nêu trong tài liệu MEPC 75/1/3 (đoạn 9 đến đoạn 12) và phụ lục 3 của nó (phần 7 trong mục 11 của chương trình nghị sự) (cũng tham khảo các sửa đổi liên quan trong tài liệu MEPC 75 / 1/3 / Corr.1 và Corr.2), Ủy ban đã xem

xét qua thư từ, trước cuộc họp ảo, các tài liệu sau:

.1 MEPC 75/11 (Ban thư ký), đưa ra hành động theo yêu cầu của Ủy ban liên quan đến phiên họp thứ sáu của Tiểu ban về Yếu tố con người, Đào tạo và Trục ca (HTW 6);

.2 MEPC 75/11/1 (Ban thư ký), đưa ra hành động được yêu cầu Ủy ban liên quan đến phiên họp thứ sáu của Tiểu ban Thực hiện các văn kiện IMO (III 6) (chỉ các đoạn 4.1, 4.2, 4.4, 4.6, và 4.9 đến 4.14);

.3 MEPC 75/11/2 (Ban thư ký), đưa ra hành động được yêu cầu Ủy ban liên quan đến phiên họp thứ sáu của Tiểu ban Vận chuyển hàng hóa và container (CCC 6);

.4 MEPC 75/11/3 (Na Uy và cộng sự), bình luận về báo cáo của III 6 và đặc biệt về dự thảo thông tư MSC-MEPC.5 về thỏa thuận mẫu về việc ủy quyền cho các tổ chức được công nhận thay mặt cho Chính quyền;

.5 MEPC 75/2/2 (Ban thư ký), đưa ra hành động theo yêu cầu của Ủy ban liên quan đến kết quả của MSC 101;

.6 MEPC 75/2/6 (Ban thư ký), đưa ra hành động theo yêu cầu của Ủy ban liên quan đến kết quả của A 31, C / ES.30 và C 123;

.7 MEPC 74/11 (Ban thư ký), đưa ra hành động theo yêu cầu của Ủy ban liên quan đến kết quả của III 5; và

.8 A 31/10/2 (Đức và cộng sự), nhận xét về quá trình cập nhật Hướng dẫn Khảo sát theo Hệ thống hài hòa về khảo sát và chứng nhận (HSSC).

11.2 Trong cuộc họp ảo, Ủy ban đã xác nhận lại các đề xuất của Chủ tịch trong phụ lục 3 về tài liệu MEPC 75/1/3 đã được sửa chữa, như được nêu trong các đoạn từ 11.3 đến 11.22.

Kết quả của HTW 6

11.3 Ủy ban ghi nhận lời khuyên của HTW 6 rằng việc chuyển đổi các khóa học theo mô hình STCW thành các khóa học theo mô hình e-learning sẽ:

.1 thay đổi cách tiếp cận hiện tại và mục tiêu của các khóa học mẫu, vì chúng không sẵn sàng được thực hiện ngoài các công cụ hỗ trợ các Quốc gia Thành viên và các bên liên quan khác xây dựng các chương trình đào tạo chi tiết; và

.2 yêu cầu xem xét cẩn thận bất kỳ ý nghĩa trách nhiệm giải trình nào đối với đánh giá tiếp theo về năng lực, chất lượng đào tạo và các đánh giá độc lập liên quan đến tài liệu đào tạo này theo Công ước STCW.

11.4 Ngoài ra, Ủy ban cũng đồng tình với quyết định của MSC 102 yêu cầu Tiểu ban III xem xét cách thức tài liệu đào tạo e-learning có thể hỗ trợ việc thực hiện các công cụ khác với Công ước STCW và tư vấn cho Ủy ban một cách phù hợp.

11.5 Hơn nữa, Ủy ban đồng tình với quyết định của MSC 102 xác nhận việc sử dụng có hệ thống Quỹ ủy thác khóa học mẫu để thuê các chuyên gia phát triển và sửa đổi các khóa học mẫu, tùy thuộc vào quy trình ký hợp đồng của Ban thư ký, được áp dụng cho tất cả các cơ quan IMO với các khóa học mẫu khi cần thiết.

Kết quả của III 5

11.6 Ủy ban nhắc lại rằng, do hạn chế về thời gian, MEPC 74 đã hoãn việc xem xét các mục hành động theo yêu cầu của III 5 (MEPC 74/11), ngoại trừ các mục hành động 3 và 16, đối với MEPC 75, đồng thời, đã chỉ thị cho Tiểu ban III thực hiện các hành động cần thiết theo hướng dẫn của MSC 101.

11.7 Nhắc lại rằng Ủy ban An toàn Hàng hải, tại phiên họp thứ 101 (từ ngày 5 đến ngày 14 tháng 6 năm 2019), đã xem xét kết quả của III 5 và đã thực hiện hành động như được ghi trong các đoạn 10.1 đến 10.16 của báo cáo (MSC 101/24), Ủy ban đồng tình với các quyết định của MSC 101.

11.8 Đối với hành động cụ thể của MEPC do Ủy ban III 5 yêu cầu trong đoạn 3.8 của tài liệu MEPC 74/11, liên quan đến tài liệu III 3/7/1 (Trung Quốc), Ủy ban đã chỉ đạo Tiểu ban PPR xem xét tài liệu này và tư vấn cho phù hợp.

Kết quả của III 6

11.9 Ủy ban đã thông qua báo cáo của III 6 nói chung và thực hiện hành động như được nêu trong các đoạn từ 11.10 đến 11.14 sau đây.

11.10 Phù hợp với kết quả của MSC 102, Ủy ban khẳng định lại phương pháp luận đã được III 3 đồng ý và được MSC 97 và MEPC 70 (MEPC 70/18, đoạn 10.10) tán thành để phát triển các hướng dẫn về kiểm tra Nhà nước cảng biển (PSC) và các sửa đổi dưới sự điều phối của Tiểu ban, để hợp nhất trong các *Thủ tục kiểm tra Nhà nước cảng biển*, khi quyết định phân bổ nhiệm vụ mới cho các tiểu ban.

11.11 Ủy ban lưu ý rằng, theo ủy quyền của MSC và MEPC, III 6 đã chuẩn bị các dự thảo nghị quyết của Hội đồng và A 31 sau đó đã thông qua như được liệt kê dưới đây:

.1 *Thủ tục kiểm tra Nhà nước cảng biển, 2019* (nghị quyết A.1138 (31));

.2 Hướng dẫn trao đổi thông tin của các Quốc gia Thành viên (A.1139 (31));

.3 Hướng dẫn khảo sát theo Hệ thống hài hòa về khảo sát và giấy chứng nhận (HSSC), 2019 (A.1140 (31)); và

.4 2019 Danh sách không đầy đủ các nghĩa vụ theo các văn bản liên quan đến Bộ luật Thực thi các văn kiện IMO (Bộ luật III) (nghị quyết A.1141 (31)).

11.12 Ủy ban đồng tình với quyết định của MSC 102 hướng dẫn III 7 xem xét thêm văn bản của đoạn 6.5.5 của dự thảo thông tư MSC-MEPC.5 về thỏa thuận mẫu về việc ủy quyền cho các tổ chức được công nhận thay mặt cho Chính quyền (III 6/15, phụ lục 8), có tính đến văn bản sửa đổi được đề xuất trong đoạn 10 của tài liệu MEPC 75/11/3 (Na Uy và cộng sự), và trong bối cảnh này cũng cần xem xét đoạn 5.3.2.4 của phần khuyến nghị III của Bộ luật RO, nhằm tư vấn cho các Ủy ban về việc liệu văn bản của cả hai đoạn có nên được căn chỉnh hay không.

11.13 Có tính đến việc hoãn III 7 đến năm 2021, Ủy ban đồng ý với quyết định của MSC 102 rằng:

.1 các nhóm thư tín do III 6 thành lập nên tiếp tục công việc của họ trên cơ sở các điều khoản tham chiếu đã đồng ý của họ;

.2 các nhóm cũng nên tính đến, theo hướng dẫn nhận được từ Trưởng Tiểu ban với sự tham vấn của các chủ tịch của các cơ quan liên quan khác, bất kỳ kết quả thích hợp nào của các cơ quan IMO đã họp kể từ III 6; và

.3 công việc bổ sung như vậy phải tương ứng với công việc thường xuyên của các nhóm thư tín được thành lập tại mỗi phiên họp để tiến hành công việc của Tiểu ban càng nhiều càng tốt, đặc biệt là liên quan đến việc chuẩn bị các dự thảo nghị quyết của Hội đồng.

11.14 Ủy ban ghi nhận báo cáo tình hình hai năm một lần của Tiểu ban III cho hai năm 2018-2019 và đồng ý với quyết định của MSC 102 về việc phê duyệt chương trình nghị sự hai năm một lần của Tiểu ban III và chương trình nghị sự tạm thời cho III 7, như được nêu trong các phụ lục 25 và 26 tài liệu MSC 102/24, tương ứng, có tính đến rằng việc xem xét hai đề xuất cho kết quả đầu ra mới bằng cách III 6 đã bị hoãn lại đến các phiên họp của Ủy ban và các Tiểu ban đã được hướng dẫn để xem xét thêm các dự thảo thỏa thuận mẫu về sự ủy quyền của các tổ chức được công nhận thay mặt cho Chính quyền.

Kết quả của MSC 101 và A 31

Phân tích Báo cáo Tóm tắt Đánh giá Hợp nhất theo Chương trình Đánh giá Quốc gia thành viên IMO

11.15 Ủy ban đồng tình với các quyết định và hành động do MSC 101 đưa ra liên quan đến kết quả phân tích của Báo cáo Tóm tắt Đánh giá Hợp nhất đầu tiên (CASR)

theo Chương trình Đánh giá Quốc gia Thành viên IMO (MEPC 75/2/2, đoạn 2.11; và MSC 101/24, đoạn 10.10).

11.16 Hơn nữa, Ủy ban đã lưu ý lời mời của A 31 cho MSC và MEPC xem xét các CASR có bài học kinh nghiệm từ 17 cuộc đánh giá bắt buộc đã hoàn thành trong năm 2017 và 2018 (Thông tư số 4028) và trong thời gian thích hợp, đề tư vấn cho Hội đồng về kết quả của việc xem xét của họ.

11.17 Về vấn đề này, Ủy ban đã lưu ý rằng MSC 102 đã chỉ đạo Tiểu ban III xem xét các CASR đã hoàn thành trong năm 2017 và 2018 và báo cáo cho các Ủy ban kết quả xem xét, đồng thời chỉ đạo Tiểu ban III thực hiện. .

Thay thế các tham chiếu theo Nghị quyết A.739 (18) và A.789 (19) trong các công cụ IMO hiện có bằng các tham chiếu trong các phần bắt buộc của Bộ luật RO

11.18 Ủy ban đồng tình với quyết định của MSC 101 mà tham chiếu đến các nghị quyết A.739 (18) trên *Hướng dẫn về việc uỷ quyền của các tổ chức đại diện cho chính quyền* và A.789 (19) trên *thông số kỹ thuật trên các cuộc khảo sát và chức năng chứng nhận công nhận các tổ chức thay mặt cho Chính quyền* trong các văn bản IMO hiện có nên được thay thế bằng các tham chiếu đến các phần bắt buộc của Bộ luật RO và các nghị quyết nêu trên phải được Hội đồng thu hồi, như đã lưu ý tại A 31.

Ngoài ra, Ủy ban đã yêu cầu Ban Thư ký thông báo tại một phiên họp trong tương lai về bất kỳ trường hợp nào của các nghị quyết nêu trên trong các văn kiện IMO hiện có theo mục đích của Ban Thư ký.

Quy trình cập nhật Hướng dẫn khảo sát theo Hệ thống hài hòa về khảo sát và giấy chứng nhận

11.19 Đã lưu ý rằng A 31 đã mời MSC 102 và MEPC 75 xem xét các đề xuất được đưa ra trong tài liệu A 31/10/2 (Đức và cộng sự) về quá trình cập nhật Hướng dẫn khảo sát theo Hệ thống hài hòa về khảo sát và giấy chứng nhận (HSSC), với quan điểm

hành động phù hợp và tuân theo kết quả của MSC 102, Ủy ban đã đồng ý hoãn việc xem xét vấn đề này, bao gồm cả tài liệu A 31/10/2, gửi tới MEPC 76.

Kết quả của CCC 6

11.20 Ủy ban đã phê duyệt báo cáo tình hình cập nhật hai năm một lần của Tiểu ban cho hai năm 2018-2019 như được nêu trong báo cáo của CCC 6 (CCC 6/14), phụ lục 11.

11.21 Ngoài ra, Ủy ban lưu ý rằng MSC 102 đã phê duyệt việc thay đổi năm hoàn thành mục tiêu của tài liệu hiện có về "Sửa đổi Bộ luật IGF và phát triển hướng dẫn cho nhiên liệu có điểm

chớp cháy thấp" thành "liên tục", có tính đến kế hoạch làm việc cho giai đoạn tiếp theo của quá trình phát triển Bộ luật IGF.

11.22 Ngoài ra, Ủy ban cũng đồng tình với quyết định của MSC 102 về việc phê duyệt chương trình nghị sự hai năm một lần của Tiểu ban CCC và chương trình nghị sự tạm thời cho CCC 7, như được nêu trong các phụ lục 25 và 26 của tài liệu MSC 102/24, tương ứng.

CÁC VẤN ĐỀ ĐƯỢC XEM XÉT TRONG CUỘC HỌP TRỰC TUYẾN

Miễn các yêu cầu khảo sát và chứng nhận của sà lan UNSP

11.23 Đã xem xét dự thảo sửa đổi MARPOL Phụ lục I, IV và VI liên quan đến việc miễn trừ các sà lan không người lái tự hành (UNSP) khỏi các yêu cầu khảo sát và chứng nhận, đã được chuẩn bị bởi III 6 (III 6/15, phụ lục 9), Ủy ban đã phê duyệt, như được nêu trong phụ lục 9, và yêu cầu Tổng thư ký lưu hành theo Điều 16 (2) của MARPOL, nhằm thông qua tại MEPC 76.

11.24 Về nguyên tắc, Ủy ban đã phê duyệt dự thảo thông tư MEPC.1 về hướng dẫn miễn các sà lan không người lái tự hành (UNSP) khỏi các yêu cầu khảo sát và chứng nhận theo Công ước MARPOL, như được nêu trong phụ lục 10 tài liệu III 6/15, để phê duyệt tại MEPC 76 khi sửa đổi MARPOL liên quan được thông qua.

CÁC VẤN ĐỀ ĐƯỢC CHUYỂN ĐẾN MEPC 76

11.25 Như được đề xuất trong tài liệu MEPC 75/1/3 (phụ lục 4), Ủy ban đã đồng ý việc chuyển tài liệu MEPC 75/11/1 (Ban Thư ký), đoạn 4.3 và 4.5, tới MEPC 76.

12 HOẠT ĐỘNG HỢP TÁC KỸ THUẬT VỀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN

12.1 Phù hợp với các sắp xếp cho phiên họp từ xa, như được nêu trong tài liệu MEPC 75/1/3 (đoạn 9 đến 12) và phụ lục 3 (mục 8 trong mục 12 của chương trình nghị sự), Ủy ban đã xem xét bằng thư từ, trước khi họp trực tuyến, các tài liệu sau :

.1 MEPC 75/12 (Ban thư ký), cung cấp thông tin cập nhật về các hoạt động đã triển khai trong khuôn khổ Chương trình Hợp tác Kỹ thuật Tích hợp IMO (ITCP) từ ngày 1 tháng 1 đến ngày 31 tháng 12 năm 2019;

.2 MEPC 75/12/1 (Ban thư ký), cung cấp thông tin cập nhật về các dự án lớn từ ngày 1 tháng 1 đến ngày 31 tháng 12 năm 2019;

.3 MEPC 75/12/2 (REMPEC), cung cấp bản cập nhật từ REMPEC cho giai đoạn từ ngày 1 tháng 1 đến ngày 31 tháng 12 năm 2019;

.4 MEPC 75/12/3 (Kenya), dựa trên kết quả của hội thảo khu vực do ITCP tài trợ ở Đông và Nam Phi về triển khai và thực thi hiệu quả MARPOL, dựa trên các phát hiện của Chương trình IMSAS;

.5 MEPC 75/12/4 (Ban thư ký), cung cấp thông tin cập nhật về công việc của Liên minh công nghiệp Toàn cầu hỗ trợ vận tải biển các-bon thấp; và

.6 MEPC 75/12/5 (Na Uy), về tầm quan trọng của hợp tác kỹ thuật trong đáp ứng các mục tiêu của khuôn khổ IMO về bảo vệ môi trường và biến đổi khí hậu.

12.2 Trong cuộc họp ảo, Ủy ban đã xác nhận lại các đề xuất của Chủ tịch trong phụ lục 3 về tài liệu MEPC 75/1/3, như được nêu trong các đoạn 12.3 đến 12.5 sau đây.

Cập nhật về các hoạt động trong ITCP, REMPEC và các dự án lớn

12.3 Ủy ban ghi nhận thông tin được cung cấp trong các tài liệu sau:

.1 MEPC 75/12 (Ban thư ký), về hợp tác kỹ thuật 61 của Tổ chức các hoạt động liên quan đến bảo vệ môi trường biển được thực hiện trong năm 2019 trong khuôn khổ ITCP, phối hợp với các Chương trình Môi trường Vùng biển của Liên hợp quốc, cũng như các hoạt động được cung cấp trong các Dự án lớn của IMO;

.2 MEPC 75/12/1 (Ban thư ký), về các hoạt động được thực hiện trong khuôn khổ Các dự án lớn của IMO liên quan đến bảo vệ môi trường biển được tài trợ từ các nguồn bên ngoài;

.3 MEPC 75/12/2 (REMPEC), cung cấp tổng quan về các quyết định chính của Cuộc họp thường kỳ lần thứ 21 của các Bên ký kết Công ước Barcelona, làm nền tảng cho công việc của REMPEC, cũng như các chi tiết khác về 10 lĩnh vực công việc chính của REMPEC liên quan đến bảo vệ môi trường biển ở khu vực Biển Địa Trung Hải vào năm 2019; và

.4 MEPC 75/12/4 (Ban thư ký), cung cấp thông tin cập nhật về công việc của Liên minh công nghiệp Toàn cầu hỗ trợ vận tải biển các-bon thấp, trong khuôn khổ dự án GloMEEP.

Kết quả của hội thảo khu vực do ITCP tài trợ cho Đông và Nam Phi về triển khai và thực thi hiệu quả MARPOL, dựa trên các kết quả của Chương trình IMSAS

12.4 Ủy ban ghi nhận thông tin được cung cấp trong tài liệu MEPC 75/12/3 (Kenya), nêu bật kết quả của hội thảo TC giải quyết các rào cản cản trở việc triển khai và thực thi đầy đủ MARPOL ở các Quốc gia Thành viên Đông và Nam Phi; và, có tính đến các phát hiện liên quan của IMSAS, đã đồng ý xem xét các hành động hỗ trợ kỹ thuật hơn nữa (thông qua ITCP hoặc các dự án cụ thể) để hỗ trợ việc triển khai và thực thi đầy đủ Công ước MARPOL và các Phụ lục.

Tầm quan trọng của hợp tác kỹ thuật trong việc đáp ứng các mục tiêu trong khuôn khổ IMO về bảo vệ môi trường và biến đổi khí hậu

12.5 Ủy ban ghi nhận thông tin nêu trong tài liệu MEPC 75/12/5 (Na Uy), cung cấp tổng quan về các dự án liên quan đến môi trường do Na Uy tài trợ, trong đó nêu bật kết quả thu được từ các dự án này và mời các nhà tài trợ khác tham gia vào các sáng kiến đó. Ủy ban cũng lưu ý rằng đóng góp của các nhà tài trợ bên ngoài là chìa khóa quan trọng trong việc bổ sung các nguồn lực bên trong của Tổ chức dành riêng cho hỗ trợ kỹ thuật.

13 XÂY DỰNG NĂNG LỰC ĐỂ THỰC HIỆN CÁC BIỆN PHÁP MỚI

13.1 Phù hợp với các sắp xếp cho phiên họp từ xa, như được nêu trong tài liệu MEPC 75/1/3 (đoạn 9 đến 12) và phụ lục 3 (mục 9 trong mục 13 của chương trình nghị sự), Ủy ban đã xem xét bằng thư từ, trước khi cuộc họp ảo, các tài liệu sau :

.1 MEPC 75/13 (Phó chủ tịch), cung cấp đánh giá về xây dựng năng lực tác động của các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc tại MEPC 74; và

.2 MSC 101/24 (Ban thư ký), cụ thể là đoạn 16.5 đến 16.7, chứa kết quả của MSC 101 liên quan đến việc đánh giá trong tương lai các tác động nâng cao năng lực của các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc.

13.2 Trong cuộc họp ảo, Ủy ban đã xác nhận lại các đề xuất của Chủ tịch trong phụ lục 3 về tài liệu MEPC 75/1/3, như được nêu trong các đoạn 13.3 đến 13.5 sau đây.

Đánh giá các tác động xây dựng năng lực

13.3 Ủy ban đã ghi nhận thông tin trong tài liệu MEPC 75/13 (Phó Chủ tịch), đưa ra đánh giá về tác động của dự thảo sửa đổi các văn kiện bắt buộc đã được phê duyệt tại MEPC 74.

13.4 Ủy ban nhất trí rằng không cần thiết phải thành lập Nhóm Phân tích nhu cầu xây dựng năng lực đặc biệt (ACAG) tại phiên họp này.

Đánh giá trong tương lai về các tác động xây dựng năng lực của các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc

13.5 Ủy ban ghi nhận quyết định của MSC 101 (MSC 101/24, đoạn 16.5 đến 16.7) và đồng ý rằng, trong tương lai, việc đánh giá các tác động xây dựng năng lực của các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc sẽ được thực hiện ở giai đoạn thông qua và rằng Nhóm soạn thảo về các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc có thể từ đó tiến hành đánh giá khi xem xét văn bản cuối cùng của các sửa đổi đó.

14 CHƯƠNG TRÌNH CÔNG TÁC CỦA ỦY BAN VÀ CÁC TIỂU BAN TRỰC THUỘC

CÁC VẤN ĐỀ ĐƯỢC XEM XÉT TRONG CUỘC HỌP TRỰC TUYẾN

Các chương trình nghị sự hai năm một lần của các Tiểu ban PPR, CCC và III và các chương trình nghị sự tạm thời cho các phiên họp sắp tới

Tiểu ban Phòng ngừa và Ứng phó với Ô nhiễm (PPR)

Chương trình nghị sự hai năm một lần của Tiểu ban PPR và chương trình nghị sự tạm thời cho PPR 8

14.1 Ủy ban ghi nhận báo cáo tình hình hai năm một lần của Tiểu ban cho giai đoạn hai năm 2020-2021, như được nêu trong phụ lục 19 của tài liệu PPR 7/22 / Add.1.

14.2 Sau khi xem xét chương trình nghị sự tạm thời giảm được đề xuất cho PPR 8 được nêu trong phụ lục 2 của tài liệu MEPC 75 / WP.4, Ủy ban:

- .1 lưu ý rằng PPR 8 đã được lên kế hoạch diễn ra từ ngày 22 đến ngày 26 tháng 3 năm 2021;
- .2 đã thông qua chương trình nghị sự tạm thời giảm bớt cho PPR 8, như được nêu trong phụ lục 11; và
- .3 khuyến khích các Quốc gia Thành viên và các tổ chức quốc tế không nộp các tài liệu cho PPR 8 không liên quan trực tiếp đến kết quả của các thư từ và các nhóm chuyên môn sẽ báo cáo cho Tiểu ban, hoặc không quan tâm đến việc phát triển một tiêu chuẩn để xác minh các hệ thống giám sát tuân thủ nước dẫn theo bất kỳ doanh nghiệp nào khác

Tiểu ban Vận chuyển Hàng hóa và Container (CCC)

Chương trình nghị sự hai năm một lần của Tiểu ban CCC và chương trình làm việc tạm thời cho CCC 7

14.3 Ủy ban thu hồi các quyết định của mình liên quan đến báo cáo tình trạng hai năm một lần và chương trình nghị sự hai năm một lần của Tiểu ban CCC và chương trình nghị sự tạm thời cho CCC 7 (đoạn 11.20 đến 11.22).

Tiểu ban thực thi các văn kiện IMO (III)

Chương trình nghị sự hai năm một lần của Tiểu ban III và chương trình làm việc tạm thời cho III 7

14.4 Ủy ban thu hồi các quyết định của mình liên quan đến báo cáo tình trạng hai năm một lần và chương trình nghị sự hai năm một lần của Tiểu ban III và chương trình nghị sự tạm thời cho III 7

(đoạn 11.12 đến 11.14).

Tình hình kết quả của MEPC trong hai năm 2020-2021

14.5 Tình hình các kết quả đầu ra cho giai đoạn hai năm 2020-2021 và chương trình nghị sự sau hai năm một lần của MEPC, do Ban Thư ký chuẩn bị có tính đến kết quả của cuộc họp, lần lượt được nêu trong phụ lục 12 và phụ lục 13.

Các mục được đưa vào chương trình nghị sự của Ủy ban cho MEPC 76

14.6 Trước khi xem xét một phần của tài liệu MEPC 75 / WP.4 liên quan đến các mục sẽ được đưa vào chương trình nghị sự của MEPC 76, một số phái đoàn đã bày tỏ quan ngại về việc giảm thời gian thảo luận trong các cuộc họp ảo kéo dài 5 ngày với 3 giờ diễn giải mỗi ngày, và hỗ trợ Ủy ban đưa ra sự chú ý của Hội đồng về những thách thức phải đối mặt tại phiên họp này do hạn chế về thời gian, bao gồm cả việc kéo dài cuộc họp ảo vào một số ngày mà không có phiên dịch.

14.7 Trong bối cảnh này, phái đoàn của Quần đảo Cook đã nhắc lại đề xuất mà họ đã đưa ra trước đây (xem đoạn 7.82) để dành thêm ngày cho các cuộc họp ảo trong tương lai của Ủy ban và Nhóm làm việc chuyên nghiệp về Giảm phát thải KNK từ tàu (ISWG-GHG), nhấn mạnh rằng 5 ngày của một cuộc họp trực tiếp tương đương với 8 ngày của một cuộc họp ảo.

14.8 Ban Thư ký đảm bảo với Ủy ban rằng các mối quan tâm được bày tỏ và các đề xuất được đưa ra trong phiên họp này liên quan đến việc sắp xếp công việc sẽ được xem xét khi lập kế hoạch công việc cho các phiên họp từ xa trong tương lai của Ủy ban và ISWG-KNK, và cũng sẽ được chuyển tới Hội đồng khi thích hợp.

14.9 Về vấn đề này, một số phái đoàn bày tỏ quan điểm rằng các vấn đề xung quanh việc sắp xếp công việc nên được Hội đồng xem xét rộng rãi hơn, vì chúng không chỉ giới hạn ở MEPC, nhằm giải quyết không chỉ thời gian có sẵn trong các cuộc họp ảo mà còn là thực tiễn thảo luận phần lớn các vấn đề trong các cuộc họp ảo thay vì sử dụng hiệu quả tùy chọn thư từ, có tính đến rằng một phiên họp từ xa đã được Hội đồng xác định là một phiên họp bao gồm cả các cuộc họp bằng thư từ và các cuộc họp ảo trong phiên họp.

14.10 Phái đoàn Tuvalu, được hỗ trợ bởi phái đoàn Quần đảo Solomon, nhắc lại rằng đối với các quốc gia Thái Bình Dương, trong số các quốc gia khác, các cuộc họp ảo của phiên MEPC này đã diễn ra từ 9 giờ tối đến 4 giờ sáng, tùy thuộc vào múi giờ cụ thể của từng quốc gia, do đó cung cấp một minh họa hữu hình về bất lợi mà các Quốc gia Thái Bình Dương phải đối mặt một cách có hệ thống. Về việc này, phái đoàn của Tuvalu bày tỏ ưu tiên rằng các thỏa thuận làm việc tốt hơn nên bao gồm các quy trình làm việc chuyên biệt về giảm phát thải KNK từ các tàu thay vì các phiên MEPC kéo dài.

14.11 Ủy ban lưu ý rằng Ban Thư ký sẽ sử dụng kinh nghiệm thu được từ phiên họp từ xa này và từ MSC 102 để tạo điều kiện tốt hơn cho các phiên họp từ xa trong tương lai của các Ủy ban và các cơ quan trực thuộc của họ.

14.12 Sau khi đồng ý rằng các cuộc thảo luận về các thỏa thuận làm việc sẽ được báo cáo cho Hội đồng, Ủy ban đã tiến hành xem xét một phần của tài liệu MEPC 75 / WP.4 liên quan đến các thỏa thuận cho MEPC 76. Trong mỗi liên hệ này, Ủy ban:

.1 lưu ý rằng MEPC 76 đã được lên lịch dự kiến diễn ra từ ngày 10 đến ngày 17 tháng 6 năm 2021, và MEPC 77 đó đã được dự kiến diễn ra từ ngày 9 đến ngày 12 tháng 11 năm 2021;

.2 đã phê duyệt các mục được đưa vào chương trình nghị sự cho MEPC 76, như đã nêu trong phụ lục 1 của tài liệu MEPC 75/WP.4;

.3 đồng ý rằng Chủ tịch sẽ ban hành một tài liệu trước MEPC 76, đề ra các đề xuất của Chủ tọa liên quan đến việc sắp xếp cho phiên họp; và

.4 khuyến khích các Quốc gia thành viên và các tổ chức quốc tế tham gia vào khối lượng công việc nặng nề của Ủy ban khi xem xét trình các tài liệu mới không liên quan đến các vấn đề đang được xem xét, đồng thời hạn chế gửi các đề xuất về các kết quả mới lên MEPC 76.

14.13 Danh sách cuối cùng các hạng mục sẽ được đưa vào chương trình làm việc tạm thời cho phiên họp tiếp theo của Ủy ban, do Ban Thư ký chuẩn bị với sự tham vấn của Chủ tịch, được nêu trong phụ lục 14.

Các nhóm thư tín và các cuộc họp trừ bị

Nhóm thư tín

14.14 Ủy ban nhắc lại rằng đã quyết định theo các mục liên quan trong chương trình nghị sự về việc thành lập các nhóm thư tín sau:

.1 Nhóm Thư tín về Ô nhiễm Không khí và Tiết kiệm Năng lượng; và

.2 Nhóm thư từ về việc Phát triển các Hướng dẫn kỹ thuật về Giảm nồng độ carbon.

14.15 Ủy ban cũng lưu ý rằng Nhóm Thư tín về Giới thiệu Khả thi về Giai đoạn 4 của EEDI, được thành lập tại MEPC 74, sẽ trình bày báo cáo cuối cùng cho MEPC 76.

Các cuộc họp trừ bị

14.16 Ủy ban đã phê duyệt, tùy thuộc vào sự chứng thực của Hội đồng, việc tổ chức:

.1 cuộc họp trụ bị của Nhóm kỹ thuật ESPH vào năm 2021; và

.2 cuộc họp lần thứ tám của Nhóm công tác về giảm Phát thải khí nhà kính từ tàu từ ngày 24 đến ngày 28 tháng 5 năm 2021.

CÁC VẤN ĐỀ ĐƯỢC ĐƯA ĐẾN MEPC 76

14.17 Theo đề xuất trong tài liệu MEPC 75/1/3 (phụ lục 4), Ủy ban đã đồng ý hoãn việc xem xét các tài liệu MEPC 75/14 (Australia và cộng sự), MEPC 75/14/1 (FOEI và cộng sự), MEPC 75/14/2 (Áo và cộng sự), MEPC 75/14/3 (Đại học Hàng hải Thế giới), MEPC 74/17/2 (Canada và Pháp), MEPC 74/17/3 (FOEI và cộng sự), MEPC 74 / INF.14 (CMS), MEPC 74 / INF.28 và MEPC 74 / INF.36 (Canada), và MEPC 75 / WP.2 (Ban thư ký) tới MEPC 76.

15 VẬN DỤNG PHƯƠNG PHÁP LÀM VIỆC CỦA CÁC ỦY BAN

15.1 Phù hợp với các sắp xếp cho phiên họp từ xa, như được nêu trong tài liệu MEPC 75/1/3 (đoạn 9 đến 12) và phụ lục 3 (mục 10 trong mục 15 của chương trình nghị sự), Ủy ban đã xem xét bằng thư từ, trước khi ảo cuộc họp, tài liệu MSC 101/24 (Ban thư ký), cụ thể là đoạn 20.2, bao gồm kết quả của MSC 101 liên quan đến dự thảo phương pháp làm việc đã sửa đổi của các Ủy ban.

15.2 Trong cuộc họp ảo, Ủy ban đã xác nhận lại các đề xuất của Chủ tịch trong phụ lục 3 về tài liệu MEPC 75/1/3 và lưu ý rằng MSC 101 đã phê duyệt phương pháp làm việc của Ủy ban đã sửa đổi, như được nêu trong phụ lục 29 của tài liệu MSC 101 /24/Add.1, tùy thuộc vào sự phê duyệt đồng thời của MEPC, đã phê duyệt MSC-MEPC.1 / Circ.5 / Rev.2 về *Tổ chức và phương pháp làm việc của Ủy ban An toàn Hàng hải và Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển và các cơ quan trực thuộc*, kết hợp các chỉnh sửa đã được ban hành trước đó là MSC-MEPC.1 / Circ.5 / Rev.1 / Corr.1.

16 CÁC CÔNG TÁC KHÁC

16.1 Phù hợp với các sắp xếp cho phiên họp từ xa, như được nêu trong tài liệu MEPC 75/1/3 (đoạn 9 đến 12) và phụ lục 3 (mục 11 trong mục 16 của chương trình nghị sự), Ủy ban đã xem xét bằng thư từ, trước cuộc họp trực tuyến, các tài liệu sau :

.1 MEPC 75/16 (Ban thư ký), cung cấp thông tin cập nhật về các hoạt động liên cơ quan gần đây ;

.2 MEPC 75/16/1 (Ban thư ký), cung cấp thông tin cập nhật về hội nghị liên chính phủ về đa dạng sinh học biển của các khu vực vượt quá quyền tài phán quốc gia(BBNJ);

.3 MEPC 74/17 và Add.1 (Ban Thư ký), cung cấp bản cập nhật về hoạt động liên cơ quan;

.4 MEPC 74 / INF.15 (Ban thư ký), cung cấp thông tin về Hệ thống thông tin vận chuyển tích hợp trên toàn cầu (GISIS);

.5 MEPC 74 / INF.16 (Ban thư ký), về tính toán khả năng tái chế nhằm đáp ứng các điều kiện có hiệu lực của Công ước Hồng Kông; và

.6 MEPC 74 / INF.29 (Úc và cộng sự), cung cấp thông tin về thảo luận xử lý sinh học.

16.2 Trong cuộc họp ảo, Ủy ban đã xác nhận lại các đề xuất của Chủ tịch trong phụ lục 3 về tài liệu MEPC 75/1/3, như được nêu trong các đoạn từ 16.3 đến 16.7 sau đây.

Hoạt động hợp tác liên ngành về các vấn đề liên quan đến bảo vệ môi trường biển

16.3 Ủy ban ghi nhận thông tin có trong các tài liệu MEPC 74/17, MEPC 74/17 / Add.1, MEPC 75/16 và MEPC 75/16/1 (Ban thư ký), cung cấp cập nhật về công việc gần đây do Ban thư ký thực hiện, hợp tác với các cơ quan khác của Liên hợp quốc về các vấn đề liên quan đến bảo vệ môi trường biển; và thông tin bổ sung liên quan đến kết quả của các phiên họp thứ hai và thứ ba của hội nghị liên chính phủ về đa dạng sinh học biển của các khu vực nằm ngoài quyền tài phán quốc gia (BBNJ).

16.4 Ủy ban yêu cầu Ban Thư ký tiếp tục cập nhật mọi sự hợp tác liên cơ quan quan trọng nào liên quan đến công việc của Ủy ban.

Tình trạng của Công ước Hồng Kông

16.5 Ủy ban ghi nhận thông tin được cung cấp trong tài liệu MEPC 74 / INF.16 (Ban Thư ký), phác thảo việc tính toán khả năng tái chế để đáp ứng các điều kiện có hiệu lực của Công ước Hồng Kông; và mời các Quốc gia Thành viên phê chuẩn Công ước Hồng Kông nếu họ chưa thực hiện.

Cập nhật thông tin chia sẻ về ô nhiễm sinh học

16.6 Ủy ban đã ghi nhận tài liệu MEPC 74 / INF.29 (Úc và các cộng sự), cung cấp thông tin cập nhật về các cuộc thảo luận không chính thức và chia sẻ thông tin về ô nhiễm sinh học, bao gồm tóm tắt cuộc họp của các bên quan tâm được tổ chức bên lề MEPC 73, do Úc và New Zealand chủ trì.

Các cải tiến đối với GISIS

16.7 Ủy ban ghi nhận thông tin trong tài liệu MEPC 74 / INF.15 (Ban thư ký), thông báo cho Ủy ban về những cải tiến gần đây đối với các mô-đun GISIS liên quan đến các công ước môi trường của IMO.

17 BẦU CỬ CHỦ TỊCH VÀ PHÓ CHỦ TỊCH NĂM 2021

17.1 Ủy ban, theo quy tắc 18 của Quy tắc Thủ tục, đã nhất trí bầu lại ông H. Saito (Nhật Bản) làm Chủ tịch và ông H. Conway (Liberia) làm Phó Chủ tịch cho năm 2021.

18 HÀNH ĐỘNG YÊU CẦU CỦA CÁC ĐƠN VỊ IMO KHÁC

18.1 Hội đồng, tại phiên họp thứ 125, được mời:

.1 xem xét báo cáo của phiên họp thứ 75 của MEPC và phù hợp với Điều 21 (b) của Công ước IMO, cùng với bất kỳ nhận xét và khuyến nghị nào, tới kỳ họp thứ 32 của Đại Hội đồng;

.2 lưu ý rằng Ủy ban đã thông qua các sửa đổi đối với MARPOL Phụ lục VI và Công ước BWM (phần 3 và các phụ lục 1 và 2);

.3 lưu ý hành động của Ủy ban về các vấn đề liên quan đến quản lý nước dằn, đặc biệt là việc phê duyệt các hệ thống quản lý nước dằn có sử dụng các Chất hoạt động (phần 4);

.4 lưu ý hành động của Ủy ban về các vấn đề liên quan đến ô nhiễm không khí và hiệu quả năng lượng của tàu, đặc biệt là việc thông qua nghị quyết MEPC 326 (75) về *Hướng dẫn giám sát hàm lượng lưu huỳnh trung bình trên toàn thế giới của các loại dầu nhiên liệu được cung cấp để sử dụng trên tàu* (phần 5 và 6 và phụ lục 3);

.5 lưu ý hành động của Ủy ban về các vấn đề liên quan đến việc giảm Phát thải KNK từ tàu, đặc biệt là việc 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 phát thải KNK từ tàu*; việc chấp thuận của dự thảo sửa đổi Phụ lục MARPOL VI liên quan đến các biện pháp kỹ thuật và hoạt động dựa trên mục tiêu bắt buộc để giảm nồng độ carbon vận chuyển quốc tế; phê duyệt các điều khoản tham chiếu và cách thỏa thuận để thực hiện đánh giá tác động toàn diện của biện pháp ngăn hạn; phê duyệt Nghiên cứu KNK lần thứ tư của IMO năm 2020; và việc xem xét đề xuất được đồng tài trợ bởi một số hiệp hội ngành để xây dựng chương trình nghiên cứu và phát triển (R&D) nhằm đẩy nhanh việc giới thiệu các công nghệ và nhiên liệu carbon thấp và không carbon (phần 7 và các phụ lục 4 đến 6);

.6 lưu ý hành động của Ủy ban đối với kết quả của PPR 7, cụ thể là sự chứng thực đánh giá các sản phẩm và phụ gia tẩy rửa của Tiểu ban PPR và việc xây dựng các hướng dẫn liên quan; việc thông qua dự thảo sửa đổi phụ lục 1 và 4 của Công ước AFS; phê duyệt MEPC.1 / Circ.889 về *Hướng dẫn năm 2020 về lấy mẫu dầu nhiên liệu trên tàu dự kiến sử dụng hoặc chuyên chở để sử dụng trên tàu*; phê duyệt BWM.2/Circ.70/Rev.1 về *Hướng dẫn năm 2020 cho việc chạy thử hệ thống quản lý nước dằn*; phê duyệt BWM.2/Circ.42 /Rev.2 vào năm 2020 *Hướng dẫn lấy mẫu và phân tích nước dằn để sử dụng thử theo Công ước và Hướng dẫn BWM (G2)*; và việc thông qua dự thảo sửa đổi Phụ lục I MARPOL liên quan đến việc cấm sử dụng và vận chuyển để sử dụng làm nhiên liệu dầu nặng bằng tàu ở vùng biển Bắc Cực (mục 10 và các phụ lục 7 và 8);

.7 lưu ý rằng Ủy ban đã đưa ra quyết định đồng thời với quyết định của MSC 102 về kết quả của HTW 6 liên quan đến việc chuyển đổi các khóa học theo mô hình STCW thành các khóa học theo mô hình e-learning (đoạn 11.3 đến 11.5);

.8 lưu ý hành động của Ủy ban về kết quả của III 5 và III 6, đặc biệt là Ủy ban đã ra quyết định đồng thời với quyết định của MSC 102 để hướng dẫn Tiểu ban III xem xét các CASR đã hoàn thành trong năm 2017 và 2018 và báo cáo cho các Ủy ban kết quả xem xét của mình; rằng Ủy ban đã đưa ra quyết định đồng thời với quyết định của MSC 102 liên quan đến việc thay thế các tham chiếu của các nghị quyết A.739 (18) và A.789 (19) trong các văn kiện IMO hiện có bằng các quyết định thuộc các phần bắt buộc của Bộ luật RO; và việc phê duyệt dự thảo sửa đổi MARPOL Phụ lục I, IV và VII liên quan đến việc miễn trừ các sà lan không người lái tự hành (UNSP) khỏi các yêu cầu khảo sát và chứng nhận (mục 11);

.9 lưu ý hành động của Ủy ban liên quan đến hợp tác kỹ thuật hoạt động bảo vệ môi trường biển (mục 12);

.10 lưu ý báo cáo tình trạng các kết quả đầu ra của MEPC cho hai năm 2020-2021 (đoạn 14.5 và phụ lục 12);

.11 xem xét cách tạo điều kiện tốt hơn cho các phiên họp từ xa trong tương lai của các Ủy ban và các cơ quan trực thuộc của họ, có tính đến các mối quan tâm được bày tỏ và các đề xuất được đưa ra trong MEPC 75 liên quan đến các thỏa thuận làm việc (đoạn 14.6 đến 14.11);

.12 lưu ý rằng Ủy ban đã phê duyệt các hạng mục được đưa vào chương trình nghị sự của MEPC 76 (đoạn 14.13 và phụ lục 14);

.13 tán thành việc tổ chức cuộc họp thứ tám của Nhóm Làm việc khởi động về Giảm phát thải KNK từ tàu thuyền, từ ngày 24 đến ngày 28 tháng 5 năm 2021, và cuộc họp khởi động của Nhóm công tác ESPH vào năm 2021 (đoạn 14.16); và

.14 lưu ý rằng Ủy ban đã phê duyệt MSC-MEPC.1 / Circ.5 / Rev.2 về *Tổ chức và phương thức làm việc của Ủy ban An toàn Hàng hải, Ủy ban Bảo vệ Môi trường biển và các cơ quan trực thuộc của Ủy ban* (đoạn 15.2).

18.2 Ủy ban An toàn Hàng hải, tại phiên họp thứ 103, được mời:

.1 lưu ý rằng Ủy ban đã phê duyệt MSC-MEPC.5 / Circ.7 / Rev.1 về *Hướng dẫn về thời điểm thay thế các chứng chỉ hiện có bằng các chứng chỉ sửa đổi do việc sửa đổi các chương 17 và 18 của Bộ luật IBC có hiệu lực* (đoạn 10.5);

.2 lưu ý rằng Ủy ban đã tán thành PPR.1 / Circ.9 về *vận chuyển được sửa đổi yêu cầu đối với methyl acrylat và methyl metacrylat* (đoạn 10.9);

.3 lưu ý rằng Ủy ban đã đưa ra quyết định đồng thời với quyết định của MSC 102 về kết quả của HTW 6 liên quan đến việc chuyển đổi các khóa học theo mô hình STCW thành các khóa học theo mô hình e-learning (đoạn 11.3 đến 11.5);

.4 lưu ý rằng Ủy ban đồng tình với các quyết định được đưa ra và hành động được thực hiện của MSC 101 liên quan đến kết quả phân tích Báo cáo Tóm tắt đánh giá Hợp nhất đầu tiên (CASR) theo chương trình đánh giá quốc gia Thành viên IMO (đoạn 11.15);

.5 lưu ý rằng Ủy ban đã chỉ đạo Tiểu ban III xem xét CASR đã hoàn thành trong năm 2017 và 2018 và báo cáo cho Ủy ban kết quả xem xét (đoạn 11.17);

.6 lưu ý rằng Ủy ban đã đưa ra quyết định đồng thời với quyết định của MSC 102 liên quan đến việc thay thế các tham chiếu đến các nghị quyết A.739 (18) và A.789 (19) trong các văn kiện IMO hiện có bằng các tham chiếu trong các phần bắt buộc của Bộ luật RO (đoạn 11.18);

.7 lưu ý rằng Ủy ban đã đưa ra quyết định đồng thời với quyết định của MSC 101 rằng, trong tương lai, việc đánh giá các tác động nâng cao năng lực của các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc sẽ được thực hiện ở giai đoạn thông qua và Nhóm soạn thảo về các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc phải thực hiện đánh giá khi xem xét văn bản cuối cùng của các sửa đổi đó. (đoạn 13.5); và

.8 lưu ý rằng Ủy ban đã phê duyệt MSC-MEPC.1 / Circ.5 / Rev.2 về *Tổ chức và phương thức làm việc của Ủy ban An toàn Hàng hải, Ủy ban Bảo vệ Môi trường biển và các cơ quan trực thuộc của Ủy ban* (đoạn 15.2).

18.3 Ủy ban Hợp tác Kỹ thuật, tại phiên họp thứ 70, được đề nghị:

.1 lưu ý hành động của Ủy ban về các vấn đề liên quan đến việc giảm Phát thải KNK từ các tàu, đặc biệt là việc phê duyệt dự thảo sửa đổi Phụ lục VI của MARPOL liên quan đến các biện pháp kỹ thuật và hoạt động dựa trên mục tiêu bắt buộc để giảm nồng độ carbon của vận tải biển quốc tế; và việc phê duyệt các điều khoản tham chiếu và các thỏa thuận để thực hiện đánh giá tác động toàn diện của biện pháp ngăn hạn (phần 7 và các phụ lục 5 và 6);

.2 đề nghị TC 70 xem xét các phương thức huy động nguồn lực có thể có để hỗ trợ các nước đang phát triển, cụ thể là các nước LDCs và SIDS, để bổ sung cho bất kỳ phản ứng nào nêu đánh giá tác động toàn diện của biện pháp ngăn hạn cho thấy rằng có khả năng có các tác động tiêu cực không tương xứng đối với các Quốc gia đó (đoạn 7.42 đến 7.44); và

.3 lưu ý hành động của Ủy ban liên quan đến hợp tác kỹ thuật hoạt động bảo vệ môi trường biển (mục 12).

18.4 Ủy ban hợp tác kỹ thuật, tại phiên họp thứ 71, được đề nghị ghi nhận hành động của Ủy ban về kết quả của HTW 6, đặc biệt là Ủy ban đã ghi nhận khuyến nghị của Tiểu ban liên quan đến việc chuyển đổi các khóa học theo mô hình STCW thành các khóa học theo mô hình e-learning; và đã ra quyết định đồng thời với quyết định của MSC 102 để yêu cầu Tiểu ban III xem xét cách tài liệu đào tạo e-learning có thể hỗ trợ việc thực hiện các văn kiện khác với Công ước STCW và xác nhận việc sử dụng có hệ thống Quỹ ủy thác khóa học mẫu để thuê các chuyên gia để phát triển và sửa đổi các khóa học mô hình, tùy thuộc vào quy trình ký hợp đồng của Ban Thư ký, được áp dụng cho tất cả các cơ quan IMO xử lý các khóa học mô hình, nếu cần (đoạn 11.3 đến 11.5).

18.5 Phiên họp đã bị hoãn lại vào ngày 7 tháng 12 năm 2020, sau khi kết thúc khoảng thời gian 5 ngày trao đổi thư theo quy định tại đoạn 21 của *Hướng dẫn tạm thời để tạo điều kiện cho các phiên họp từ xa của các Ủy ban trong đại dịch COVID-19*.

(Các phụ lục của báo cáo này đã được ban hành dưới dạng tài liệu MEPC 75/18 / Add.1)
