



ỦY BAN BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN

Phiên họp thứ 76

Mục 6 của chương trình họp

MEPC 76/6/1

Ngày 10 tháng 3 năm 2020

Bản gốc: TIẾNG ANH

Bản phát hành công khai trước phiên họp:



HIỆU QUẢ NĂNG LƯỢNG TÀU BIỂN

Báo cáo dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu được gửi đến Cơ sở dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển của IMO trong GISIS (Năm báo cáo: 2019)

Lưu ý của Ban thư ký

TÓM TẮT

<i>Phần tóm tắt:</i>	Tài liệu này cung cấp báo cáo dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu cho năm 2019 được gửi tới Cơ sở dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển của IMO trong GISIS, theo quy định 22A.10 của MARPOL Phụ lục VI và <i>Hướng dẫn năm 2017 về xây dựng và quản lý cơ sở dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển của IMO</i> (nghị quyết MEPC.293 (71))
<i>Định hướng chiến lược, nếu có:</i>	3
<i>Kết quả đầu ra:</i>	3.7
<i>Hành động cần thực hiện:</i>	Đoạn 23
<i>Tài liệu liên quan:</i>	MEPC 70/18; MEPC 71/17; nghị quyết MEPC.278(70), MEPC.282(70) và MEPC.293(71)

Bối cảnh

1 Các sửa đổi đối với MARPOL Phụ lục VI về hệ thống thu thập dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu của tàu biển đã được thông qua tại MEPC 70 theo nghị quyết MEPC.278 (70).

2 MEPC 71 tiếp tục thông qua nghị quyết MEPC.293 (71) về *Hướng dẫn năm 2017 về xây dựng và quản lý Cơ sở dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển của IMO* (sau đây gọi là "*Hướng dẫn năm 2017*"). Đoạn 1.4 của *Hướng dẫn năm 2017* đã xác định rằng cơ

I:\MEPC\76\MEPC 76-6-1.docx



sở dữ liệu sẽ được phát triển dưới dạng mô-đun trong Hệ thống Thông tin Vận tải biển Tích hợp Toàn cầu (GISIS).

3 Theo quy định 22A.3 của MARPOL Phụ lục VI, ngoại trừ được quy định trong đoạn 4, 5 và 6 của quy định này, trong vòng 3 tháng sau khi kết thúc mỗi năm dương lịch, một con tàu trong phạm vi quy định 22A phải báo cáo cho Chính quyền hoặc bất kỳ tổ chức nào được Chính quyền ủy quyền hợp pháp, các giá trị tổng hợp về dữ liệu được quy định trong phụ lục IX của MARPOL Phụ lục VI, thông qua giao tiếp điện tử sử dụng định dạng tiêu chuẩn được nêu trong phụ lục 3 của nghị quyết MEPC.282 (70) về *Hướng dẫn năm 2016 về việc xây dựng Kế hoạch Quản lý Hiệu quả Năng lượng Tàu biển (SEEMP)*.

4 Sau khi nhận được dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu được báo cáo, và theo quy định 6.6 của MARPOL Phụ lục VI, Chính quyền hoặc bất kỳ tổ chức nào được ủy quyền hợp pháp sẽ xác định xem dữ liệu đã được báo cáo theo quy định 22A của MARPOL Phụ lục VI hay chưa, và, nếu có, thì sẽ đưa ra Tuyên bố Tuân thủ không muộn hơn 5 tháng kể từ đầu năm dương lịch.

5 Theo quy định 22A.9 của MARPOL Phụ lục VI, chậm nhất là 1 tháng sau khi ban hành Tuyên bố Tuân thủ, chậm nhất là ngày 30 tháng 6, Chính quyền phải đảm bảo rằng dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu được báo cáo của các tàu 5.000 GT trở lên đã đăng ký và trong phạm vi quy định 22A của MARPOL Phụ lục VI được chuyển sang Cơ sở dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển của IMO trong GISIS.

6 Mặc dù vậy, do đại dịch COVID-19, một số Chính quyền đã gặp phải sự chậm trễ trong việc ban hành Tuyên bố Tuân thủ và/hoặc trong việc gửi dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu tới cơ sở dữ liệu GISIS. Do đó, Ban Thư ký tiếp tục quan sát việc đệ trình dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu đáng kể của năm 2019 sau thời hạn báo cáo dữ liệu vào ngày 30 tháng 6 năm 2020.

7 Quy định 22A.10 của MARPOL Phụ lục VI yêu cầu Tổng thư ký phải lập báo cáo hàng năm cho Ủy ban tóm tắt dữ liệu thu thập được, tình trạng của dữ liệu còn thiếu và các thông tin liên quan khác nếu Ủy ban có thể yêu cầu. Báo cáo hàng năm về dữ liệu năm 2019 được nêu trong phụ lục của tài liệu này.

Số lượng tàu mà dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu đã được báo cáo

8 Vào tháng 1 năm 2019, bằng cách tham khảo chéo với dữ liệu từ mô-đun Chi tiết về Tàu biển và Công ty trong GISIS, Ban thư ký ước tính rằng 32.511 tàu, thuộc 135 Chính quyền, có khả năng nằm trong phạm vi quy định 22A của MARPOL Phụ lục VI.

9 Đã nhận được dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu trong giai đoạn từ ngày 1 tháng 1 năm 2019 đến ngày 31 tháng 12 năm 2019 từ 107 Chính quyền, bao gồm 72 Bên tham gia MARPOL Phụ lục VI và 35 Bên không tham gia, đối với 27.221 tàu trong tổng số 32.511

tàu tiềm năng (83.7%) . Trên cơ sở tổng dung tích, dữ liệu được báo cáo đại diện cho 93.0% số tàu được ước tính là thuộc phạm vi quy định 22A của MARPOL Phụ lục VI.

10 Chính quyền có thể tải xuống dữ liệu không ẩn danh cho các tàu treo cờ của mình mà dữ liệu đã được gửi lên GISIS bởi Chính quyền đó hoặc thay mặt cho họ. Theo quy định 22A.11 của MARPOL Phụ lục VI, các Bên tham gia MARPOL Phụ lục VI cũng có quyền truy cập vào dữ liệu của tất cả các tàu được nộp cho GISIS ở định dạng ẩn danh.

Các biện pháp đảm bảo tính đầy đủ của cơ sở dữ liệu

11 Theo đoạn 5.1 của Hướng dẫn năm 2017, vào tháng 1 năm 2019, mỗi Chính quyền đã chỉ định người liên hệ trong mô-đun Cơ sở dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu trong GISIS đều được gửi một danh sách biểu thị tất cả các tàu trong Chính quyền của họ thuộc phạm vi quy định 22A của MARPOL Phụ lục VI (trong tổng số 32.511 tàu đã được xác định).

12 Ban thư ký đã thực hiện quá trình xác minh dữ liệu được gửi cho GISIS để xác định các tàu mất tích mà không có dữ liệu nào được báo cáo cũng như xác định các sai sót rõ ràng trong dữ liệu đã được đệ trình, chủ yếu bằng cách xác định các tàu có các đặc điểm hoặc con số không thực tế trong dữ liệu được báo cáo. Ban Thư ký đã không sửa đổi bất kỳ dữ liệu nào được báo cáo trong chính GISIS, nhưng trong trường hợp có sai sót tiềm ẩn được xác định, đã liên hệ với các Chính quyền có liên quan và/hoặc các tổ chức được công nhận để họ có thể cập nhật dữ liệu trong GISIS, nếu cần.

13 Vào tháng 7 năm 2020, mỗi Chính quyền đã được gửi một danh sách khác xác định những con tàu mất tích mà dữ liệu chưa được gửi đến Cơ sở dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển trong GISIS, và nếu có, các tàu mà việc phân tích dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu được báo cáo đã chỉ ra các sai sót tiềm ẩn. Các Chính quyền và các tổ chức được công nhận đã được mời chỉnh sửa và/hoặc cập nhật dữ liệu trong GISIS và cung cấp thêm thông tin phản hồi trong trường hợp có bất kỳ sự khác biệt nào.

14 Để đối phó với những con tàu mất tích nói trên và những con tàu có khả năng xảy ra sai sót, một số Chính quyền đã sửa chữa và/hoặc cập nhật dữ liệu được báo cáo trong GISIS. Một số Chính quyền cũng đã thông báo cho Ban Thư ký về tình trạng của các tàu mất tích. Khoảng một nửa số tàu mất tích nói trên vẫn được dự kiến sẽ báo cáo dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu cho năm 2019; đối với một nửa số tàu mất tích còn lại nói trên, không có dữ liệu nào được báo cáo, Chính quyền cho rằng những con tàu này không thuộc phạm vi quy định 22A của MARPOL Phụ lục VI vì nhiều lý do khác nhau, chẳng hạn như tàu đang tạm ngừng hoạt động hoặc chỉ hoạt động trong nước.

15 Ban Thư ký cũng xác định một số tàu được phân loại không chính xác. Sau khi kiểm tra dữ liệu của hàng trăm con tàu được đệ trình, bằng cách so sánh với dữ liệu từ IHS, Ban Thư ký đã tạo ra một danh sách các tàu trong danh mục "Tàu chở khách", "Tàu chở

hàng ro-ro" và "Tàu khác" cần được phân loại lại, nhằm sắp xếp tốt hơn với phân loại loại tàu thích hợp của EEDI như được định nghĩa trong quy định 2 của MARPOL Phụ lục VI; điều này bao gồm hơn 200 tàu chở khách du lịch và hơn 400 tàu chở dầu cần được phân loại lại. Danh sách các tàu cần được phân loại lại nói trên đã được gửi đến các Chính quyền có liên quan và các tổ chức được công nhận để cập nhật dữ liệu sau đó trong GISIS.

16 Việc phân loại các tàu chở khí và tàu chở LNG cũng được nhận thấy là có thể cải thiện. Nhiều tàu thuộc loại "Tàu chở khí" được nhận thấy có thể được phân loại là "Tàu chở LNG". Vấn đề này có thể cần được xem xét thêm trong tương lai.

17 Ban Thư ký đã bao gồm dữ liệu trong GISIS cho đến ngày 1 tháng 2 năm 2021 trong báo cáo này để các Chính quyền và các tổ chức được công nhận có thời gian cập nhật dữ liệu trong GISIS, như đã thảo luận trong các đoạn trên. Đến ngày 1 tháng 2 năm 2021, số lượng tàu có dữ liệu được báo cáo rằng có khả năng xảy ra sai sót, có thể ảnh hưởng lớn đến dữ liệu tổng hợp, đã giảm xuống còn 166 tàu. Những con tàu này chưa được đưa vào báo cáo cho năm 2019, được nêu trong phụ lục của tài liệu này.

Báo cáo dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu được gửi tới Cơ sở dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển của IMO trong GISIS

18 Theo quy định 22A.10 của MARPOL Phụ lục VI, và dựa trên dữ liệu được báo cáo cho Cơ sở dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển của IMO trong GISIS cho tổng số 27.221 tàu, bao gồm dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu trong GISIS cho đến ngày 1 tháng 2 năm 2021, Ban Thư ký đã chuẩn bị một báo cáo tóm tắt dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu cho năm 2019, như được nêu trong phụ lục của tài liệu này. Báo cáo này đã được chuẩn bị theo Hướng dẫn năm 2017, đặc biệt, có tính đến mục 6 liên quan đến báo cáo hàng năm cho Ủy ban.

19 Mọi dữ liệu được báo cáo bổ sung trong GISIS hoặc các thay đổi được thực hiện đối với dữ liệu được báo cáo vào năm 2019 sau ngày 1 tháng 2 năm 2021 của Chính quyền hoặc các tổ chức được công nhận sẽ không được đưa vào báo cáo cho năm 2019, nhưng sẽ có sẵn trong dữ liệu có thể tải xuống trực tiếp từ GISIS.

20 Có thể ghi nhận những phát hiện chung sau đây liên quan đến dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu cho năm 2019:

- .1 dữ liệu được báo cáo bởi 27.221 tàu có tổng dung tích kết hợp là 1.187 triệu tấn; tổng số tàu và tổng dung tích nói trên không bao gồm các tàu mà dữ liệu đã được báo cáo vào cơ sở dữ liệu nhiều lần và các tàu có sai sót trong dữ liệu đã gửi, có thể ảnh hưởng lớn đến dữ liệu tổng hợp; đến ngày 1 tháng 2 năm 2021, số tàu này giảm xuống còn 166 tàu như vậy, chưa được sửa đổi bởi Quốc gia tàu treo cờ liên quan hoặc tổ chức được công nhận;

- .2 213 triệu tấn nhiên liệu, tính theo số lượng, đã được sử dụng cho 27.221 con tàu nói trên với tổng dung tích kết hợp là 1.187 triệu tấn;
- .3 99,95% nhiên liệu được sử dụng là Dầu nhiên liệu nặng, Dầu nhiên liệu nhẹ, Dầu Diesel / Khí hoặc Khí thiên nhiên hoá lỏng; và
- .4 phần lớn lượng dầu nhiên liệu được báo cáo đã được tiêu thụ bởi ba loại tàu EEDI sau: tàu container, tàu chở hàng rời và tàu chở dầu.

Các cải tiến được đề xuất cho mô-đun Cơ sở dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển của IMO trong GISIS

21 Sau khi phân tích dữ liệu năm 2019, Ban Thư ký đề xuất các cải tiến sau đối với quy trình báo cáo và mô-đun Mức tiêu thụ Dầu nhiên liệu Tàu biển trong GISIS:

- .1 GISIS giới hạn loại dữ liệu có thể được nhập và nhiều thông số sẽ được kiểm tra trong quá trình xác minh dữ liệu. Tuy nhiên, các giá trị ngoại lệ rõ ràng đã được xác định trong dữ liệu được báo cáo theo "giờ đã di chuyển". Điều này là do GISIS không giới hạn độ lớn của các con số có thể được báo cáo. Tuy nhiên, khi báo cáo "giờ đã di chuyển", thì số giờ tối đa trong một năm dương lịch là một hạn chế rõ ràng giống nhau đối với tất cả các tàu. Do đó, để giảm thiểu sai sót hơn nữa trong báo cáo trong tương lai, GISIS nên được cập nhật để bao gồm hạn mức hàng giờ là 8.784 giờ khi nhập "giờ đã di chuyển" trong GISIS;
- .2 một số tàu được phân loại sai, cụ thể hơn 200 tàu chở khách du lịch ban đầu được xếp vào loại "Tàu chở khách" và hơn 400 tàu chở dầu thuộc loại "Tàu khác". Mặc dù các vấn đề này đã được giải quyết trong năm 2019, nhưng để báo cáo trong tương lai, GISIS nên được cập nhật để cung cấp hướng dẫn bổ sung cho các Chính quyền và các tổ chức được công nhận để họ kiểm tra cẩn thận xem các tàu nên được báo cáo theo loại "Tàu chở khách du lịch" hay "Tàu chở khách Ro-ro" trước khi báo cáo theo loại "Tàu chở khách" và đảm bảo rằng các loại tàu chở dầu khác nhau được báo cáo theo loại "Tàu chở dầu";
- .3 sau khi phân tích các loại nhiên liệu được báo cáo theo loại "Tàu khác" trong GISIS, 11 tàu được báo cáo là sử dụng etan làm nhiên liệu và 2 tàu sử dụng nhiên liệu sinh học. Do mức sử dụng etan và nhiên liệu sinh học là rất thấp, các tàu sử dụng etan hoặc nhiên liệu sinh học làm nhiên liệu nên tiếp tục báo cáo theo loại "Nhiên liệu khác", nêu rõ mô tả do người dùng xác định và giá trị C_F , trong GISIS; tuy nhiên, trong tương lai, Ủy ban có thể muốn xem xét sửa đổi *Hướng dẫn năm 2018 về phương pháp tính Chỉ số Thiết kế Hiệu quả Năng lượng (EEDI) đạt được đối với các tàu mới*, như

được nêu trong nghị quyết MEPC.308 (73), để bao gồm etan và nhiên liệu sinh học; và

- .4 liên quan đến việc báo cáo nhiên liệu sinh học theo loại "Tàu khác", các giá trị C_F do người dùng xác định phải được tính toán dựa trên các đặc tính hóa học và lượng khí thải CO_2 khi vận hành (nhiên liệu sinh học thường có giá trị C_F tương tự với nhiên liệu hóa thạch tương đương của chúng). Điều này sẽ cho phép so sánh với các giá trị C_F được xác định trong nghị quyết MEPC.308 (73).

22 Ban Thư ký cũng nhận thức được những khó khăn gặp phải khi tải xuống phiên bản ẩn danh của dữ liệu chứa tất cả dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu được báo cáo trong mô-đun GISIS. Về vấn đề này, quá trình tải xuống phiên bản ẩn danh của dữ liệu đang được xây dựng lại để làm cho quá trình tải xuống nhanh hơn và mạnh hơn.

Hành động được yêu cầu của Ủy ban

23 Ủy ban được mời:

- .1 xem xét thông tin có trong tài liệu này và báo cáo tóm tắt được nêu trong phụ lục;
- .2 đồng ý với các khuyến nghị được đề xuất trong đoạn 21 liên quan đến việc cải thiện hơn nữa mô-đun Cơ sở dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển của IMO trong GISIS; và
- .3 thực hiện hành động khi thích hợp.

PHỤ LỤC

BÁO CÁO TÓM TẮT DỮ LIỆU VỀ MỨC TIÊU THỤ DẦU NHIÊN LIỆU ĐƯỢC GỬI ĐẾN CƠ SỞ DỮ LIỆU VỀ MỨC TIÊU THỤ DẦU NHIÊN LIỆU TÀU BIỂN CỦA IMO NĂM 2019

Tổng số tàu mà dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu đã được báo cáo

1 Đối với giai đoạn báo cáo năm 2019 (từ ngày 1 tháng 1 năm 2019 đến ngày 31 tháng 12 năm 2019), dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu của 27.221 tàu đã được báo cáo cho mô-đun Mức Tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển trong GISIS. Báo cáo tóm tắt này phản ánh dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu trong GISIS cho đến ngày 1 tháng 2 năm 2021. Mọi thay đổi được thực hiện đối với dữ liệu năm 2019 trong GISIS sau ngày này sẽ không được phản ánh trong báo cáo này.

2 Trong quá trình phân tích dữ liệu báo cáo, 2.128 trường hợp của nhiều mục báo cáo cho một con tàu đã được tìm thấy. Điều này đã được tính đến khi tổng hợp dữ liệu. Khi điều tra, điều này dường như chủ yếu là do các tàu thay đổi giữa các Chính quyền khác nhau và/hoặc các tổ chức được công nhận. Tại thời điểm báo cáo này, dữ liệu báo cáo cho 166 tàu được xác định là có sai sót. Đây là những sai sót chưa được Quốc gia tàu treo cờ liên quan và/hoặc tổ chức được công nhận sửa đổi và có thể có khả năng ảnh hưởng lớn đến dữ liệu tổng hợp. Vì lý do này, 166 tàu này không nằm trong số 27.221 tàu được phân tích trong báo cáo này.

Số lượng tàu mà dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu đã được báo cáo

3 Theo đoạn 5.1 của Hướng dẫn năm 2017, vào tháng 1 năm 2019, mỗi Chính quyền đã chỉ định người liên hệ trong mô-đun Mức tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển trong GISIS đều đã được gửi một danh sách biểu thị các tàu trong Chính quyền của họ thuộc phạm vi của quy định 22A, tổng cộng 32.511 tàu, thuộc 135 Chính quyền. Danh sách các tàu nói trên được tạo ra bằng cách tham chiếu chéo với dữ liệu từ mô-đun Chi tiết về Tàu biển và Công ty trong GISIS.

4 Bảng 1 trình bày tóm tắt về các tàu mà Chính quyền đã báo cáo dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu cho kỳ báo cáo năm 2019. Bảng 1 so sánh tổng số tàu mà dữ liệu đã được báo cáo cho danh sách biểu thị các tàu thuộc phạm vi quy định 22A của MARPOL Phụ lục VI, được gửi cho từng Chính quyền vào tháng 1 năm 2019.

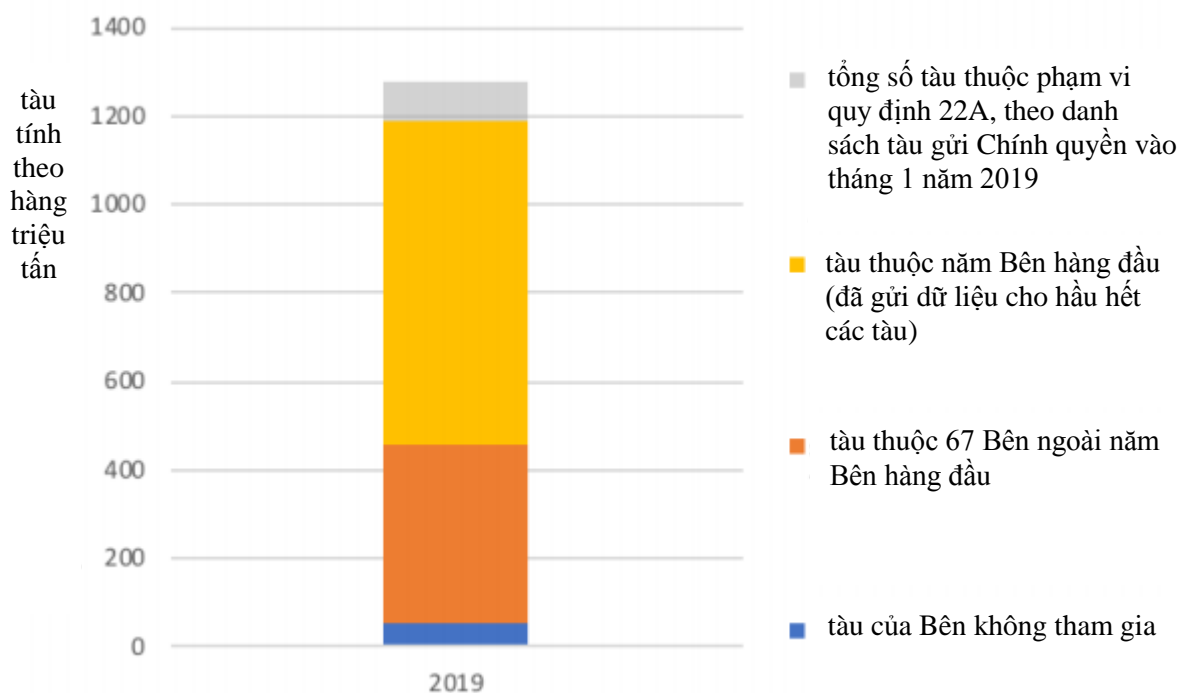
Bảng 1: Số lượng tàu do Chính quyền báo cáo trong kỳ báo cáo

	Tổng số	Bên tham gia	Bên không tham gia
Các tàu nằm trong danh sách các tàu thuộc phạm vi quy định 22A đã được gửi cho Chính quyền vào tháng 1 năm 2019	32.511 tàu ước tính thuộc phạm vi của 135 Chính quyền	30.337 tàu thuộc phạm vi của 87 Chính quyền	2.174 tàu thuộc phạm vi của 48 Chính quyền
Tổng số tàu mà dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu đã được nộp	27.221 tàu được báo cáo bởi 107 Chính quyền	26.121 tàu được báo cáo bởi 72 chính quyền	1.100 tàu được báo cáo bởi 35 Chính quyền

5 Bảng 1 cho thấy tỷ lệ báo cáo cao; dữ liệu được báo cáo cho 83.7% tổng số tàu ước tính thuộc phạm vi quy định 22A của MARPOL Phụ lục VI. Tỷ lệ báo cáo cũng cao về số lượng Chính quyền và các Bên không tham gia MARPOL Phụ lục VI đã báo cáo dữ liệu cho các tàu của họ; tổng cộng, 107 Chính quyền trong số 135 Chính quyền tiềm năng đã gửi dữ liệu. Số lượng Chính quyền trong bảng 1 cũng bao gồm các cơ quan đăng ký quốc gia hoặc cơ quan đăng ký phụ mà dữ liệu được gửi qua đó.

6 Hình 1 so sánh tổng số tàu mà dữ liệu đã được báo cáo vào danh sách các tàu thuộc phạm vi quy định 22A của MARPOL Phụ lục VI về tổng dung tích.

Hình 1: Tổng dung tích của các tàu do Chính quyền báo cáo



7 Như thể hiện trong hình 1, 32.511 tàu ước tính thuộc phạm vi quy định 22A của MARPOL Phụ lục VI đại diện cho tổng cộng 1.277 triệu tấn. 27.221 tàu mà dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu được báo cáo đại diện cho tổng dung tích kết hợp là 1.187 triệu tấn (con số này là 93.0% trong tổng số 1.277 triệu tấn).

Các biện pháp đảm bảo tính đầy đủ của Cơ sở dữ liệu

8 Theo đoạn 5.1 của Hướng dẫn năm 2017, vào tháng 1 năm 2019, mỗi Chính quyền đã chỉ định người liên hệ trong mô-đun Cơ sở dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu trong GISIS đều đã được gửi một danh sách biểu thị các tàu trong Chính quyền của họ thuộc phạm vi của quy định 22A, tổng cộng 32.511 tàu, thuộc 135 Chính quyền.

9 Ngoài ra, theo mục 5 của Hướng dẫn năm 2017, vào cuối tháng 7 năm 2020, Ban Thư ký đã gửi cho tất cả các Chính quyền một danh sách các tàu chưa được nộp cho mô-đun Mức Tiêu thụ Dầu Nhiên liệu Tàu biển trong GISIS. Danh sách này được tạo cho từng Chính quyền bằng cách so sánh các tàu đã được báo cáo vào tháng 7 năm 2020 với danh sách các tàu thuộc phạm vi quy định 22A của MARPOL Phụ lục VI đã được gửi cho từng Chính quyền vào tháng 1 năm 2019. Vào tháng 7 năm 2020, các Chính quyền đã được yêu cầu cung cấp dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu cho 8.912 tàu mất tích.

10 Các Chính quyền đã trả lời rằng đối với khoảng một nửa số tàu mất tích, họ vẫn có ý định báo cáo dữ liệu, nhưng vì nhiều lý do khác nhau, chẳng hạn như đang chờ xác minh hoặc điều tra thêm, điều này đã không thể thực hiện được.

11 Đối với khoảng một nửa số tàu mất tích còn lại, Chính quyền cho rằng những con tàu này không hoặc không còn thuộc phạm vi quy định 22A của MARPOL Phụ lục VI. Một số tàu bị loại khỏi chương 4 của MARPOL Phụ lục VI trên cơ sở quy định 19 của MARPOL Phụ lục VI. Các Chính quyền đã nêu những lý do chính sau đây trong việc không gửi dữ liệu cho một số tàu: (hiện tại) đang không tham gia các chuyến đi quốc tế; loại tàu không phù hợp, chẳng hạn như do tàu không có động cơ đẩy; hoặc con tàu đã được dỡ bỏ hoặc tạm dừng hoạt động.

12 Phản hồi nhận được từ các Chính quyền cũng hỗ trợ Ban Thư ký cập nhật thêm quá trình tham khảo chéo với mô-đun Chi tiết về Tàu biển và Công ty trong GISIS để đưa ra danh sách biểu thị các tàu thuộc phạm vi quy định 22A của MARPOL Phụ lục VI.

Xác minh dữ liệu đã gửi trong GISIS

13 Mặc dù không được quy định trong Hướng dẫn năm 2017, nhưng Ban Thư ký đã thực hiện quy trình kiểm soát chất lượng để xác minh dữ liệu đã được báo cáo trong GISIS. Một quy trình tự động đã xác định các tàu có các đặc điểm và dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu hàng năm không khả thi về mặt kỹ thuật. Các tàu được xác định bằng quy trình này đã được kiểm tra thêm để xác định nguyên nhân của mọi sai sót. Ban Thư ký đã không sửa đổi

bất kỳ dữ liệu nào được báo cáo trong chính GISIS, nhưng trong trường hợp có sai sót tiềm ẩn được xác định, đã liên hệ với các Chính quyền có liên quan và/hoặc các tổ chức được công nhận để họ có thể cập nhật dữ liệu trong GISIS, nếu cần.

14 Vào tháng 7 năm 2020, số IMO của các tàu có sai sót tiềm ẩn đã được gửi đến các Chính quyền và các tổ chức được công nhận để họ cập nhật và chỉnh sửa dữ liệu trong GISIS và cung cấp thêm phản hồi cho Ban thư ký, nếu cần. Sau khi các Chính quyền và các tổ chức được công nhận chỉnh sửa dữ liệu trong GISIS, số lượng sai sót trong dữ liệu được gửi đã giảm xuống.

15 Tại thời điểm báo cáo này, số lượng các sai sót được xác định, có khả năng ảnh hưởng lớn đến dữ liệu tổng hợp, đã giảm xuống còn 166 tàu. Những con tàu này có sai sót chưa được các Chính quyền có trách nhiệm hoặc các tổ chức được công nhận chỉnh sửa và chưa được đưa vào quá trình phân tích dữ liệu trong báo cáo này.

16 Vào thời điểm báo cáo này, 126 tàu trong số 166 tàu nói trên đã bị loại trừ vì chúng đã báo cáo số giờ đã di chuyển nhiều hơn tổng số giờ trong một năm mà bên nộp hồ sơ chưa chỉnh sửa. Ngoài ra, 7 tàu đã bị loại vì có mức tiêu thụ nhiên liệu cao không thực tế. Các tàu còn lại bị loại do báo cáo các thông số tàu không thực tế mà bên nộp hồ sơ chưa chỉnh sửa. Tổng dung tích của 166 tàu đó chiếm 0.74% tổng số tàu đã báo cáo dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu.

17 Vào tháng 12 năm 2020, Ban Thư ký cũng đã xác định một số tàu được phân loại không chính xác. Sau khi kiểm tra dữ liệu của hàng trăm tàu bằng cách so sánh với dữ liệu của IHS, Ban Thư ký đã tạo ra một danh sách các tàu thuộc loại "Tàu chở khách", "Tàu chở hàng ro-ro" và "Tàu khác" cần được phân loại lại nhằm sắp xếp tốt hơn với phân loại loại tàu thích hợp của EEDI như được định nghĩa trong quy định 2 của MARPOL Phụ lục VI. Điều này bao gồm hơn 200 tàu chở khách du lịch và hơn 400 tàu chở dầu cần được phân loại lại. Danh sách các tàu được xác định là đã được phân loại không chính xác này đã được gửi đến các Chính quyền có liên quan và các tổ chức được công nhận để cập nhật dữ liệu sau đó trong GISIS. Vào tháng 1 năm 2021, các Chính quyền và các tổ chức được công nhận đã cập nhật dữ liệu trong GISIS để phân loại lại hàng trăm tàu thuộc loại "Tàu chở khách", được đưa vào báo cáo này. Tại thời điểm báo cáo này, các Chính quyền cũng đã được gửi danh sách các tàu, đối với các tàu thuộc loại "Tàu chở hàng ro-ro" và "Tàu khác" đã được phân loại không chính xác.

18 Việc phân loại các tàu chở khí và tàu chở LNG cũng được nhận thấy là có thể được cải thiện. Nhiều tàu thuộc loại "Tàu chở khí" được nhận thấy có thể được phân loại là "Tàu chở LNG". Vấn đề này có thể cần được xem xét thêm trong tương lai.

19 Bản thân GISIS không giới hạn loại dữ liệu có thể được nhập và nhiều tham số sẽ được kiểm tra trong quá trình xác minh dữ liệu. Tuy nhiên, GISIS không giới hạn mức độ lớn của các con số có thể được báo cáo; những sai sót này được tìm thấy trong quá trình xác

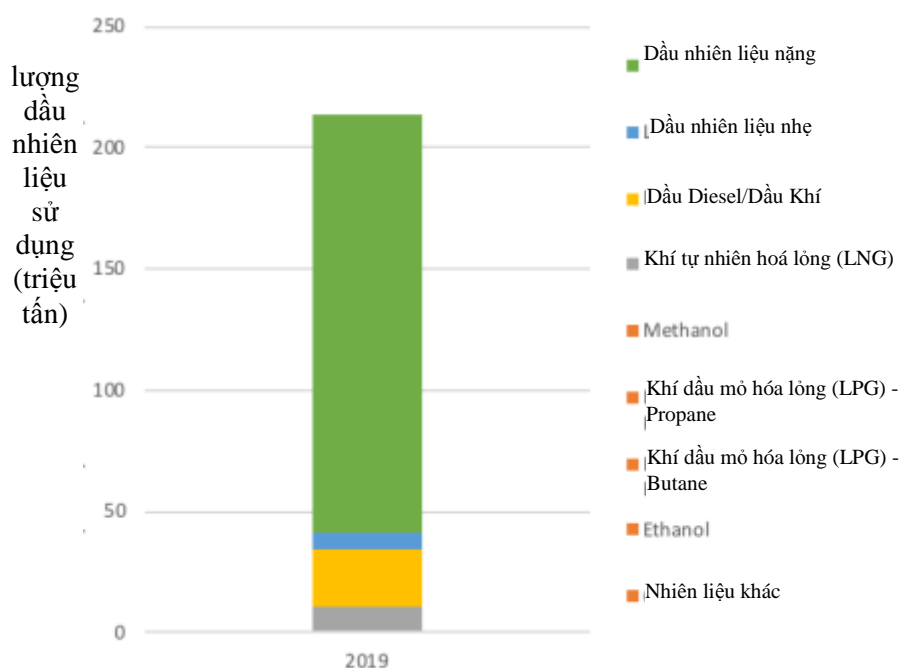
minh dữ liệu. Tuy nhiên, khi báo cáo số "giờ đã di chuyển", thì số giờ tối đa trong một năm dương lịch là một hạn chế rõ ràng giống nhau đối với tất cả các tàu. Do đó, để giảm thiểu sai sót hơn nữa trong báo cáo trong tương lai, GISIS nên được cập nhật để bao gồm giới hạn hàng giờ là 8.784 giờ khi nhập "giờ đã di chuyển" trong GISIS.

20 Cũng nên cập nhật GISIS để cung cấp hướng dẫn bổ sung cho các Chính quyền và các tổ chức được công nhận để họ kiểm tra cẩn thận xem các tàu nên được báo cáo thuộc loại "Tàu chở khách du lịch" hay "Tàu chở khách ro-ro" trước khi báo cáo theo loại "Tàu chở khách" và đảm bảo rằng các loại tàu chở dầu khác nhau được báo cáo theo loại "Tàu chở dầu".

Tổng lượng hàng năm của từng loại dầu nhiên liệu tiêu thụ, quãng đường đã đi và số giờ đã di chuyển đối với tàu từ 5.000 GT trở lên, theo loại tàu EEDI và loại kích cỡ EEDI, loại "Tàu khác" và "Tàu chở khách" đối với các tàu không thuộc EEDI

21 Trên cơ sở số lượng, tổng cộng 213 triệu tấn nhiên liệu đã được sử dụng trong năm 2019. Hình 2 cho thấy 95.03% lượng dầu nhiên liệu được sử dụng trong năm 2019 là Dầu nhiên liệu nặng, Dầu nhiên liệu nhẹ hoặc Dầu Diesel/Dầu Khí. 99.95% dầu nhiên liệu được báo cáo là Dầu nhiên liệu nặng, Dầu nhiên liệu nhẹ, Dầu Diesel/Dầu Khí hoặc Khí tự nhiên hoá lỏng. Các loại nhiên liệu còn lại ngoài 4 loại nhiên liệu này chiếm 0.05% tổng lượng nhiên liệu sử dụng trong năm 2019.

Hình 2: Tổng lượng hàng năm của từng loại dầu nhiên liệu tiêu thụ cho tất cả các tàu từ 5.000 GT trở lên



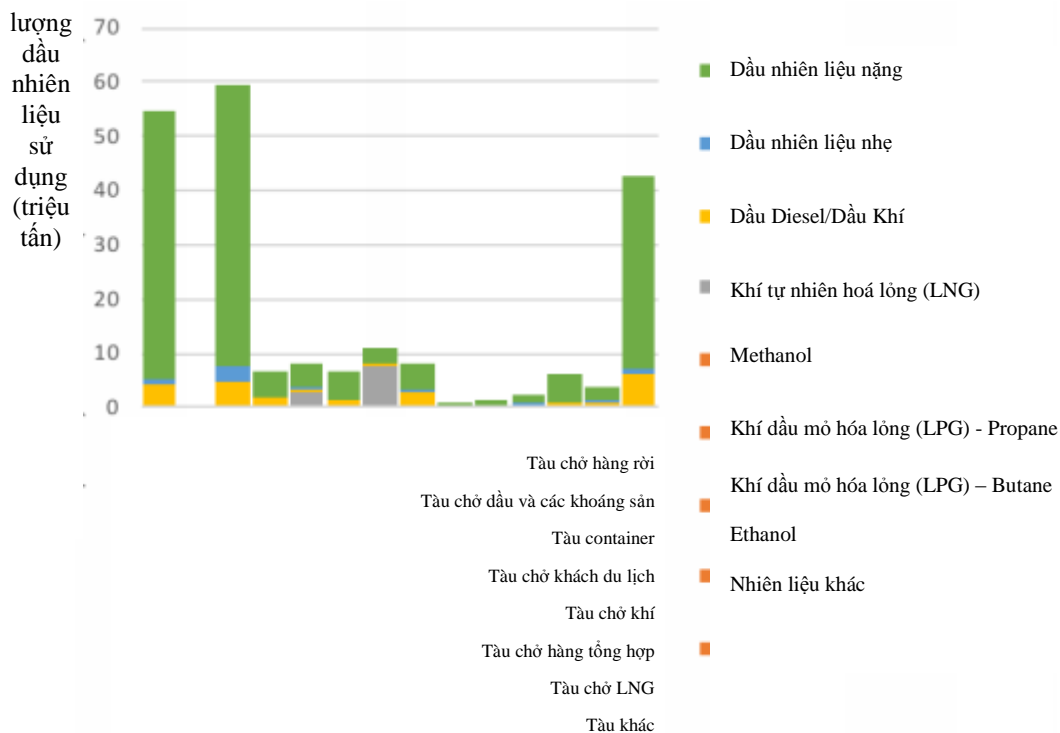
22 Năm 2019, 29.551 tấn metanol đã được báo cáo cho 9 tàu thuộc loại "Metanol". Trong danh mục loại nhiên liệu "Khác" trong GISIS, 2.978 tấn nhiên liệu sinh học, được 2

tàu sử dụng và 48.177 tấn etan, được 11 tàu sử dụng, chủ yếu cho các tàu chở etan dưới dạng hàng hóa, đã được báo cáo. Những nhiên liệu này, được báo cáo trong danh mục "Nhiên liệu khác", cùng đại diện cho 0.04% lượng nhiên liệu sử dụng toàn cầu, trên cơ sở số lượng.

23 Do mức sử dụng etan và nhiên liệu sinh học là rất thấp, các tàu sử dụng etan hoặc nhiên liệu sinh học làm nhiên liệu nên tiếp tục báo cáo theo loại "Nhiên liệu khác", nêu rõ mô tả do người dùng xác định và giá trị C_F , trong GISIS. Tuy nhiên, trong tương lai, Ủy ban có thể muốn xem xét sửa đổi *Hướng dẫn năm 2018 về phương pháp tính Chỉ số thiết kế hiệu quả năng lượng (EEDI) đạt được đối với các tàu mới*, như được nêu trong nghị quyết MEPC.308 (73), để bao gồm etan và nhiên liệu sinh học.

24 Liên quan đến việc báo cáo nhiên liệu sinh học, có rất nhiều loại nhiên liệu sinh học và hỗn hợp nhiên liệu sinh học khác nhau. Ví dụ, cả khí sinh học và dầu diesel sinh học đều là nhiên liệu sinh học. Hỗn hợp dầu diesel và etanol cũng rất phổ biến. Các giá trị C_F khác nhau có thể được báo cáo; tuy nhiên nhiên liệu sinh học phải có giá trị C_F dựa trên các đặc tính hóa học và lượng khí thải CO_2 của chúng. Nhiên liệu sinh học thường có giá trị C_F tương tự với nhiên liệu hóa thạch tương đương của chúng. Điều này sẽ cho phép so sánh với các giá trị C_F được xác định trong nghị quyết MEPC.308 (73).

Hình 3: Tổng lượng hàng năm của từng loại dầu nhiên liệu tiêu thụ cho các tàu từ 5.000 GT trở lên theo loại tàu EEDI, bao gồm loại "Tàu khác" và "Tàu chở khách" đối với các tàu không thuộc EEDI



25 Hình 3 cho thấy các loại tàu khác nhau sử dụng các loại nhiên liệu khác nhau như thế nào. Trong kỳ báo cáo, phần lớn lượng dầu nhiên liệu được tiêu thụ bởi ba loại tàu: tàu container, tàu chở hàng rời và tàu chở dầu. Dữ liệu tổng hợp được sử dụng để tạo hình 3 cũng có trong bảng 2.

26 Theo đoạn 6.2 của Hướng dẫn năm 2017, bảng 2 có chứa tổng lượng hàng năm của từng loại dầu nhiên liệu tiêu thụ cho các tàu từ 5.000 GT trở lên theo loại tàu EEDI và loại kích cỡ EEDI, bao gồm loại "Tàu khác" và "Tàu chở khách" đối với các tàu không thuộc EEDI.

27 Theo đoạn 6.2 và 6.3 của Hướng dẫn năm 2017, bảng 3 có chứa số lượng tàu đã báo cáo, bao gồm tổng dung tích, tổng trọng tải, và tổng quãng đường đã đi hàng năm và số giờ đã di chuyển đối với các tàu từ 5.000 GT trở lên theo loại tàu EEDI và loại kích cỡ EEDI, bao gồm loại "Tàu khác" và "Tàu chở khách" đối với các tàu không thuộc EEDI.

Bảng 2: Tổng lượng hàng năm của từng loại dầu nhiên liệu tiêu thụ cho các tàu từ 5.000 GT trở lên theo loại tàu EEDI và loại kích cỡ EEDI, bao gồm loại "Tàu khác" và "Tàu chở khách" đối với các tàu không thuộc EEDI

	Dầu Diesel / Dầu Khí (MDO / MGO)	Ethanol	Dầu nhiên liệu nặng (HFO)	Dầu nhiên liệu nhẹ (LFO)	hí tự nhiên hóa lỏng (LNG)	Khí dầu mỏ hóa lỏng (LPG) Butane	Khí dầu mỏ hóa lỏng (LPG) - Propane	Methanol	Nhiên liệu khác
Tàu chở hàng rời	4.439.407	0	49.427.538	871.288	0	0	0	0	5.883
10.000 < DWT < 20.000	146.890	0	689.217	19.579	0	0	0	0	0
20.000 DWT trở lên	4.249.616	0	48.632.330	847.427	0	0	0	0	5.883
Dưới 10.000 DWT	42.901	0	105.991	4.282	0	0	0	0	0
Tàu chở dầu và các khoáng sản	13.194	0	100.701	4.191	0	0	0	0	0
20.000 DWT trở lên	11.725	0	99.305	4.191	0	0	0	0	0
4.000 < DWT < 20.000	1.469	0	1.396	0	0	0	0	0	0
Tàu container	4.603.965	0	52.095.315	2.871.069	24.893	0	8	0	2.794
10.000 < DWT < 15.000	384.566	0	2.043.007	162.345	2.367	0	8	0	0
15.000 DWT trở lên	4.022.126	0	49.472.834	2.604.727	22.526	0	0	0	2.794
Dưới 10.000 DWT	197.273	0	579.474	103.997	0	0	0	0	0
Tàu chở khách du lịch	1.688.243	0	4.950.051	6.015	23.209	0	0	0	0
25.000 < GT < 85.000	677.328	0	1.586.170	3.179	0	0	0	0	0
5.000 < GT < 25.000	101.806	0	68.304	2.836	0	0	0	0	0
85.000 GT trở lên	909.109	0	3.295.577	0	23.209	0	0	0	0
Tàu chở khí	608.368	0	4.692.209	166.454	2.733.961	0	0	0	44.900
10.000 DWT trở lên	475.980	0	4.460.811	157.590	2.724.598	0	0	0	44.900
2.000 < DWT < 10.000	132.388	0	231.398	8.864	9.363	0	0	0	0
Tàu chở hàng tổng hợp	1.294.802	0	5.341.618	170.615	8.025	0	1.576	0	685
15.000 DWT trở lên	522.223	0	3.028.937	79.415	2.586	0	0	0	685
3.000 < DWT < 15.000	765.015	0	2.312.681	91.200	5.439	0	1.576	0	0
Dưới 3.000 DWT	7.564	0	0	0	0	0	0	0	0
Tàu chở LNG	412.077	0	2.953.889	293.183	7.494.993	0	0	0	326
10.000 DWT trở lên	401.337	0	2.941.228	293.183	7.486.794	0	0	0	326

Bảng 3: Số lượng tàu đã báo cáo, bao gồm tổng dung tích, tổng trọng tải, và tổng quãng đường đã đi hàng năm và số giờ đã di chuyển đối với các tàu từ 5.000 GT trở lên theo loại tàu EEDI và loại kích cỡ EEDI, bao gồm loại "Tàu khác" và "Tàu chở khách" đối với các tàu không thuộc EEDI

	Số lượng tàu	Tổng dung tích	Tổng trọng tải	Quãng đường đã đi	Số giờ đã di chuyển
Tàu chở hàng rời	9.680	426.444.562	780.046.306	509.249.047	46.571.755
10.000 < DWT < 20.000	343	3.647.700	5.049.564	14.436.807	1.364.217
20.000 DWT trở lên	9.250	422.233.721	774.278.192	491.344.653	44.861.244
Dưới 10.000 DWT	87	563.141	718.550	3.467.587	346.294
Tàu chở dầu và các khoáng sản	20	765.079	1.319.141	1.117.911	111.560
20.000 DWT trở lên	19	756.002	1.303.669	1.083.100	108.250
4.000 < DWT < 20.000	1	9.077	15.472	34.811	3.310
Tàu container	4.456	233.971.213	261.010.301	344.843.744	24.865.606
10.000 < DWT < 15.000	533	5.436.898	6.675.745	32.387.419	2.588.825
15.000 DWT trở lên	3.691	226.886.267	252.415.394	299.676.933	21.210.046
Dưới 10.000 DWT	232	1.648.048	1.919.162	12.779.392	1.066.735
Tàu chở khách du lịch	253	20.505.883	1.954.173	20.318.620	1.486.958
25.000 < GT < 85.000	107	6.104.495	665.155	8.448.398	626.302
5.000 < GT < 25.000	33	478.698	68.624	1.442.093	143.656
85.000 GT trở lên	113	13.922.690	1.220.394	10.428.129	717.000
Tàu chở khí	804	32.230.142	31.455.905	54.365.472	4.032.888
10.000 DWT trở lên	656	31.233.072	30.365.093	47.948.671	3.450.015
2.000 < DWT < 10.000	148	997.070	1.090.812	6.416.801	582.873
Tàu chở hàng tổng hợp	2.081	27.731.363	38.711.263	98.353.160	9.159.972
15.000 DWT trở lên	765	17.860.707	25.699.454	41.075.112	3.567.630
3.000 < DWT < 15.000	1.315	9.854.966	13.010.864	57.188.450	5.585.707
Dưới 3.000 DWT	1	15.690	945	89.598	6.635
Tàu chở LNG	424	43.672.793	35.217.217	36.945.565	2.653.305

	Số lượng tàu	Tổng dung tích	Tổng trọng tải	Quãng đường đã đi	Số giờ đã di chuyển
10.000 DWT trở lên	413	43.595.261	35.141.643	36.385.806	2.600.996
Dưới 10.000 DWT	11	77.532	75.574	559.759	52.309
Tàu khác	1.583	36.395.699	46.037.759	58.212.490	6.792.422
5.000 GT trở lên	1.583	36.395.699	46.037.759	58.212.490	6.792.422
Tàu chở khách	65	2.426.696	296.113	3.464.474	281.335
5.000 GT trở lên	65	2.426.696	296.113	3.464.474	281.335
Tàu chở hàng lạnh	270	2.636.536	2.877.447	15.866.234	1.105.402
5.000 DWT trở lên	270	2.636.536	2.877.447	15.866.234	1.105.402
Tàu chở hàng ro-ro	315	8.119.217	4.064.660	21.877.441	1.544.035
2.000 DWT trở lên	314	8.111.145	4.063.070	28.234	1.668
1.000 < DWT < 2.000	1	8.072	1.590	21.849.207	1.542.367
Tàu chở hàng ro-ro (tàu chở xe cộ)	648	34.455.052	11.605.961	59.864.962	4.175.818
10.000 DWT trở lên	587	33.419.356	11.261.065	55.822.074	3.845.405
Dưới 10.000 DWT	61	1.035.696	344.896	4.042.888	330.413
Tàu chở khách ro-ro	318	7.467.130	1.631.577	21.647.299	1.325.769
1.000 DWT trở lên	289	7.279.938	1.610.889	20.120.055	1.246.643
250 < DWT < 1.000	29	187.192	20.688	1.527.244	79.126
Tàu chở dầu	6.304	310.334.451	563.010.788	316.372.723	28.182.233
20.000 DWT trở lên	4.868	297.535.797	544.388.811	255.536.895	22.409.785
4.000 < DWT < 20.000	1.434	12.477.447	18.621.350	60.707.129	5.761.598
Dưới 4.000 DWT	2	321.207	627	128.699	10.850
Tổng cộng	27.221	1.187.155.816	1.779.238.611	1.562.499.142	132.289.058

28 Đối với các tàu đã được xác định trong danh sách các tàu có khả năng thuộc phạm vi quy định 22A của MARPOL Phụ lục VI, đã được đệ trình vào tháng 1 năm 2019 và chưa có dữ liệu nào được báo cáo, không thể phân nhóm những con tàu mất tích theo loại tàu EEDI và loại kích cỡ EEDI, theo yêu cầu trong đoạn 5.5 và 6.4 của Hướng dẫn năm 2017. Điều này là do không thể xác định liệu những con tàu mất tích đó có thực sự thuộc phạm vi điều chỉnh của quy định 22A hay không và những con tàu này nên được phân loại như thế nào. Loại tàu EEDI và kích cỡ EEDI chỉ được xác định bởi các Quốc gia thành viên hoặc các tổ chức được công nhận thay mặt cho các Quốc gia thành viên khi gửi dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu đến mô-đun Cơ sở dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu trong GISIS. Ban Thư ký không bổ sung hoặc thay đổi thông tin của các Quốc gia Thành viên, mà chỉ có thể đề nghị Chính quyền xem xét dữ liệu và sửa đổi, nếu thích hợp.

29 Loại loại tàu "Khác" chứa dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu đối với các tàu sử dụng nhiên liệu trong khi thực hiện nhiều hoạt động không liên quan đến vận chuyển hàng hóa hoặc hành khách, chẳng hạn như tàu vét bùn và tàu đặt ống. Tuy nhiên, việc phân tích dữ liệu về mức tiêu thụ nhiên liệu của các tàu không thuộc loại "Tàu khác" đã chỉ ra rằng cũng có những tàu có mức tiêu thụ nhiên liệu cao so với số giờ đã di chuyển và quãng đường đã đi. Ví dụ, một số tàu chở dầu thuộc loại "Tàu chở dầu" được xác định là có mức tiêu thụ nhiên liệu cao so với số giờ đã di chuyển. Phản hồi nhận được từ Chính quyền và các tổ chức được công nhận đã được sử dụng để xác minh rằng dữ liệu này là chính xác. Ví dụ, trong một tình huống, một con tàu chủ yếu giới hạn trong hoạt động vận chuyển hàng hoá. Điều này có nghĩa là một lượng lớn nhiên liệu đã được tiêu thụ trong khi cập cảng, điều này có nghĩa là con tàu này có mức tiêu hao nhiên liệu cao so với số giờ đã di chuyển và quãng đường đã đi. So sánh cẩn thận giữa các tàu, ngay cả trong cùng kích cỡ và loại tàu, là điều quan trọng để so sánh các tàu thực hiện các hoạt động tương tự và/hoặc lượng hoạt động tương tự trong năm.

C_F , hệ số chuyển đổi giữa mức tiêu thụ nhiên liệu và lượng khí thải CO_2

30 Cơ sở dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu của IMO trong GISIS tự động gán giá trị cho hệ số chuyển đổi carbon (C_F) cho mỗi nhiên liệu được nộp cho mỗi tàu theo loại nhiên liệu mà người dùng đã nhập. Các giá trị C_F phù hợp với *Hướng dẫn năm 2018 về phương pháp tính Chỉ số thiết kế hiệu quả năng lượng (EEDI) đạt được đối với các tàu mới*, như được nêu trong nghị quyết MEPC.308 (73). Người dùng cũng có thể chọn "Nhiên liệu khác" đối với các loại nhiên liệu không có trong danh sách; điều này cho phép người dùng nhập tên nhiên liệu và giá trị C_F do người dùng xác định.

Bảng 4: Các loại nhiên liệu và hệ số CF có thể lựa chọn trong Cơ sở dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển của IMO

Loại nhiên liệu	Hệ số chuyển đổi carbon (CF)
Dầu Diesel / Dầu khí	3,206
Dầu nhiên liệu nhẹ (LFO)	3,151
Dầu nhiên liệu nặng (HFO)	3,114
Khí dầu mỏ hóa lỏng (LPG) - Propane	3,000
Khí dầu mỏ hóa lỏng (LPG) - Butane	3,030
Khí tự nhiên hóa lỏng (LNG)	2,750
Methanol	1,375
Ethanol	1,913

31 Giá trị C_F của mỗi nhiên liệu được sử dụng cho mỗi con tàu có sẵn trong cả dữ liệu ẩn danh và không ẩn danh có thể được tải xuống từ Cơ sở dữ liệu về mức tiêu thụ dầu nhiên liệu của IMO trong GISIS.

Tải xuống dữ liệu năm 2019 từ mô-đun Mức Tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển trong GISIS

32 Các Chính quyền có thể tải xuống dữ liệu không ẩn danh cho các tàu treo cờ của họ. Đây là dữ liệu đã được Chính quyền hoặc người thay mặt họ gửi lên GISIS. Theo quy định 22A.11 của MARPOL Phụ lục VI, các Bên tham gia MARPOL Phụ lục VI cũng có quyền truy cập vào dữ liệu của tất cả các tàu được nộp cho GISIS ở định dạng ẩn danh. Dữ liệu liên quan đến tàu được làm tròn thành hai con số quan trọng.