**DỰ THẢO SỬA ĐỔI PHỤ LỤC VI CỦA CÔNG ƯỚC MARPOL**

**CÁC QUY ĐỊNH VỀ NGĂN NGỪA Ô NHIỄM KHÔNG KHÍ TỪ TÀU**

**(Dự thảo sửa đổi Phụ lục VI của MARPOL năm 2025)**

***Chương 1 – Quy định chung***

**Quy định 1**

*Phạm vi áp dụng*

Các quy định của Phụ lục này sẽ áp dụng cho tất cả các tàu, trừ khi có quy định khác một cách rõ ràng.

**Quy định 2**

*Định nghĩa*

1 Vì mục đích của Phụ lục này:

.1 Phụ lục có nghĩa là Phụ lục VI của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu, 1973 (MARPOL), được sửa đổi bởi Nghị định thư năm 1978 liên quan đến đó, và được sửa đổi bởi Nghị định thư năm 1997, được Tổ chức sửa đổi, với điều kiện các sửa đổi đó được thông qua và có hiệu lực theo các quy định của điều 16 của Công ước này.

.2 *Giai đoạn xây dựng tương tự* có nghĩa là giai đoạn mà:

.1 việc đóng tàu có thể nhận dạng được với một con tàu cụ thể bắt đầu; và

.2 việc lắp ráp con tàu đó đã bắt đầu, bao gồm ít nhất 50 tấn hoặc một phần trăm tổng khối lượng ước tính của tất cả các vật liệu kết cấu, tùy theo giá trị nào nhỏ hơn.

.3 *Ngày kỷ niệm* có nghĩa là ngày và tháng hàng năm sẽ tương ứng với ngày hết hạn của Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm không khí quốc tế.

.4 *Kiểm toán* có nghĩa là một quy trình có hệ thống, độc lập và được lập thành tài liệu để thu thập bằng chứng kiểm toán và đánh giá một cách khách quan để xác định mức độ các tiêu chí kiểm toán được đáp ứng.

.5 *Chương trình kiểm toán* có nghĩa là Chương trình kiểm toán thành viên của IMO được Tổ chức thiết lập và có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng[[1]](#footnote-1).

.6 *Tiêu chuẩn kiểm toán* có nghĩa là Bộ luật thực hiện.

.7 *Thiết bị điều khiển phụ trợ* có nghĩa là một hệ thống, chức năng hoặc chiến lược điều khiển được lắp đặt trên động cơ diesel hàng hải được sử dụng để bảo vệ động cơ và/hoặc các thiết bị phụ trợ khỏi các điều kiện vận hành có thể dẫn đến hư hỏng hoặc sự cố, hoặc được sử dụng để hỗ trợ khởi động động cơ. Thiết bị điều khiển phụ trợ cũng có thể là một chiến lược hoặc biện pháp đã được chứng minh một cách thỏa đáng là không phải là thiết bị đánh lừa.

.8 Năm dương lịch có nghĩa là giai đoạn từ ngày 1 tháng 1 đến hết ngày 31 tháng 12.

.9 Bộ luật thực hiện có nghĩa là Bộ luật Thực hiện các Công cụ của IMO (Bộ luật III) được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.1070(28).

.10 Ủy ban có nghĩa là Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển của Tổ chức.

.11 Công ty có nghĩa là chủ sở hữu tàu hoặc bất kỳ tổ chức hoặc cá nhân nào khác, chẳng hạn như người quản lý hoặc người thuê tàu trần, người đã đảm nhận trách nhiệm vận hành tàu từ chủ tàu và khi đảm nhận trách nhiệm đó đã đồng ý tiếp quản tất cả các nhiệm vụ và trách nhiệm được áp đặt bởi Bộ luật Quản lý Quốc tế về Vận hành Tàu an toàn và Phòng ngừa ô nhiễm.

.12 Nạp liên tục được định nghĩa là quá trình chất thải được đưa vào buồng đốt mà không cần sự hỗ trợ của con người khi lò đốt đang trong điều kiện hoạt động bình thường với nhiệt độ hoạt động của buồng đốt nằm trong khoảng từ 850°C đến 1.200°C.

.13 Thiết bị vô hiệu hóa có nghĩa là một thiết bị đo, cảm nhận hoặc phản ứng với các biến số vận hành (ví dụ: tốc độ động cơ, nhiệt độ, áp suất nạp hoặc bất kỳ thông số nào khác) nhằm mục đích kích hoạt, điều chỉnh, trì hoãn hoặc ngừng hoạt động của bất kỳ thành phần nào hoặc chức năng của hệ thống kiểm soát khí thải, làm giảm hiệu quả của hệ thống kiểm soát khí thải trong các điều kiện gặp phải trong quá trình vận hành bình thường, trừ khi việc sử dụng thiết bị đó được bao gồm đáng kể trong các quy trình thử nghiệm chứng nhận khí thải đã áp dụng.

.14 Sổ ghi chép điện tử có nghĩa là một thiết bị hoặc hệ thống, được Cơ quan quản lý phê duyệt, được sử dụng để ghi lại điện tử các mục nhập bắt buộc đối với việc xả thải, chuyển giao và các hoạt động khác theo yêu cầu của Phụ lục này, thay cho sổ ghi chép bản cứng[[2]](#footnote-2).

.15 Phát thải có nghĩa là bất kỳ sự thải ra các chất, thuộc đối tượng kiểm soát của Phụ lục này, từ tàu ra khí quyển hoặc biển.

.16 Khu vực kiểm soát phát thải có nghĩa là một khu vực mà việc áp dụng các biện pháp bắt buộc đặc biệt đối với khí thải từ tàu là cần thiết để ngăn ngừa, giảm thiểu và kiểm soát ô nhiễm không khí từ NOx hoặc SOx và vật chất hạt hoặc cả ba loại khí thải và các tác động bất lợi đi kèm của chúng đối với sức khỏe con người và môi trường. Các khu vực kiểm soát phát thải sẽ bao gồm những khu vực được liệt kê trong hoặc được chỉ định theo các quy định 13 và 14 của Phụ lục này.

.17 Dầu nhiên liệu có nghĩa là bất kỳ nhiên liệu nào được cung cấp và dự định sử dụng trên tàu.

.18 Nhiên liệu khí có nghĩa là dầu nhiên liệu có áp suất hơi vượt quá 0,28 MPa tuyệt đối ở nhiệt độ 37,8°C[[3]](#footnote-3).

.19 Tổng dung tích có nghĩa là tổng dung tích được tính toán theo các quy định đo lường dung tích có trong Phụ lục I của Công ước quốc tế về đo lường dung tích tàu, 1969, hoặc bất kỳ Công ước kế nhiệm nào.

.20 Mẫu đang sử dụng có nghĩa là mẫu dầu nhiên liệu đang được sử dụng trên tàu.

.21 Lắp đặt liên quan đến quy định 12 của Phụ lục này có nghĩa là việc lắp đặt các hệ thống, thiết bị, bao gồm các thiết bị chữa cháy xách tay, vật liệu cách nhiệt hoặc các vật liệu khác trên tàu, nhưng không bao gồm việc sửa chữa hoặc nạp lại các hệ thống, thiết bị, vật liệu cách nhiệt hoặc các vật liệu khác đã được lắp đặt trước đó, hoặc việc nạp lại các thiết bị chữa cháy xách tay.

.22 Được lắp đặt có nghĩa là một động cơ diesel hàng hải đã hoặc dự định được lắp trên tàu, bao gồm một động cơ diesel hàng hải phụ trợ di động, chỉ khi hệ thống nhiên liệu, làm mát hoặc xả là một phần không thể thiếu của tàu. Một hệ thống nhiên liệu được coi là một phần không thể thiếu của tàu chỉ khi nó được gắn cố định vào tàu. Định nghĩa này bao gồm một động cơ diesel hàng hải được sử dụng để bổ sung hoặc tăng cường công suất lắp đặt của tàu và được dự định là một phần không thể thiếu của tàu.

.23 Chiến lược kiểm soát khí thải phi lý có nghĩa là bất kỳ chiến lược hoặc biện pháp nào mà, khi một động cơ diesel hàng hải được vận hành trong điều kiện sử dụng bình thường, làm giảm hiệu quả của hệ thống kiểm soát khí thải xuống mức thấp hơn mức mong đợi từ các quy trình thử nghiệm khí thải áp dụng.

.24 Nhiên liệu có điểm chớp cháy thấp có nghĩa là dầu nhiên liệu dạng khí hoặc lỏng có điểm chớp cháy thấp hơn mức cho phép theo đoạn 2.1.1 của quy định 4 của chương II-2 của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng trên biển (SOLAS), 1974, đã được sửa đổi.

.25 Động cơ diesel hàng hải có nghĩa là bất kỳ động cơ đốt trong piston nào hoạt động bằng nhiên liệu lỏng hoặc nhiên liệu kép, mà quy định 13 của Phụ lục này áp dụng, bao gồm cả hệ thống tăng áp/hỗn hợp nếu có. Ngoài ra, một động cơ chạy bằng khí đốt được lắp đặt trên tàu được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 3 năm 2016 hoặc một động cơ chạy bằng khí đốt bổ sung hoặc thay thế không giống hệt được lắp đặt vào hoặc sau ngày đó cũng được coi là một động cơ diesel hàng hải.

.26 Mẫu giao MARPOL có nghĩa là mẫu dầu nhiên liệu được giao theo quy định 18.8.1 của Phụ lục này.

.27 Bộ luật kỹ thuật NOx có nghĩa là Bộ luật kỹ thuật về kiểm soát phát thải oxit nitơ từ động cơ diesel hàng hải được thông qua theo nghị quyết 2 của Hội nghị MARPOL năm 1997, đã được Tổ chức sửa đổi, với điều kiện các sửa đổi đó được thông qua và có hiệu lực theo các quy định của điều 16 của Công ước hiện hành.

.28 Mẫu trên tàu có nghĩa là mẫu dầu nhiên liệu dự định được sử dụng hoặc mang theo để sử dụng trên tàu đó.

.29 Các chất làm suy giảm tầng ôzôn có nghĩa là các chất bị kiểm soát được định nghĩa trong đoạn (4) của điều 1 của Nghị định thư Montreal về các chất làm suy giảm tầng ôzôn, 1987, được liệt kê trong Phụ lục A, B, C hoặc E của Nghị định thư nói trên có hiệu lực tại thời điểm áp dụng hoặc giải thích Phụ lục này.

Các chất làm suy giảm tầng ôzôn có thể tìm thấy trên tàu bao gồm, nhưng không giới hạn ở:

Halon 1211 Bromochlorodifluoromethane

Halon 1301 Bromotrifluoromethane

Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroethane (còn được gọi là Halon 114B2)

Trichlorofluoromethane

CFC-11 Dichlorodifluoromethane

CFC-12 1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroethane

CFC-113 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroethane

CFC-114 Chloropentafluoroethane

CFC-115

.30 *Đốt trên tàu* có nghĩa là việc đốt chất thải hoặc các vật chất khác trên tàu, nếu những chất thải hoặc vật chất đó được tạo ra trong quá trình hoạt động bình thường của con tàu đó.

.31 *Lò đốt trên tàu* có nghĩa là một cơ sở trên tàu được thiết kế với mục đích chính là đốt.

.32 *Tàu được đóng* có nghĩa là những con tàu có sống keel đã được đặt hoặc đang ở giai đoạn đóng tương tự.

.33 *Dầu bùn* có nghĩa là bùn từ các bộ tách dầu nhiên liệu hoặc dầu bôi trơn, dầu bôi trơn thải từ máy chính hoặc máy phụ, hoặc dầu thải từ các bộ tách nước đáy tàu, thiết bị lọc dầu hoặc khay hứng nhỏ giọt.

.34 *Hàm lượng lưu huỳnh của dầu nhiên liệu* có nghĩa là nồng độ lưu huỳnh trong dầu nhiên liệu, được đo bằng % m/m như đã thử nghiệm theo tiêu chuẩn được Tổ chức chấp nhận.[[4]](#footnote-4)

.35 *Tàu chở dầu* liên quan đến quy định 15 của Phụ lục này có nghĩa là một tàu chở dầu như được định nghĩa trong quy định 1 của Phụ lục I của Công ước hiện hành hoặc một tàu chở hóa chất như được định nghĩa trong quy định 1 của Phụ lục II của Công ước hiện hành.

.36 *Sà lan không người lái không tự hành (UNSP)* có nghĩa là một sà lan mà:

.1 không được đẩy bằng phương tiện cơ khí;

.2 không có hệ thống, thiết bị và/hoặc máy móc được trang bị có thể tạo ra khí thải được điều chỉnh bởi Phụ lục này; và

.3 không có người hoặc động vật sống trên tàu.

2 Theo mục đích của Chương 4

.1 Tàu được giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 9 năm 2019 có nghĩa là một con tàu:

.1 mà hợp đồng đóng tàu được ký vào hoặc sau ngày 1 tháng 9 năm 2015; hoặc

.2 trong trường hợp không có hợp đồng đóng tàu, có sống keel được đặt, hoặc đang ở giai đoạn đóng tương tự, vào hoặc sau ngày 1 tháng 3 năm 2016; hoặc

.3 được giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 9 năm 2019.

.2 CII hoạt động hàng năm đạt được là giá trị chỉ số cường độ carbon hoạt động mà một con tàu riêng lẻ đạt được theo các quy định 26 và 28 của Phụ lục này.

.3 EEDI đạt được là giá trị EEDI mà một con tàu riêng lẻ đạt được theo quy định 22 của Phụ lục này.

.4 EEXI đạt được là giá trị EEXI mà một con tàu riêng lẻ đạt được theo quy định 23 của Phụ lục này.

.5 Tàu chở hàng rời có nghĩa là một con tàu chủ yếu dùng để chở hàng khô rời, bao gồm các loại như tàu chở quặng như được định nghĩa trong quy định 1 của chương XII của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng trên biển (SOLAS), 1974, (đã sửa đổi) nhưng không bao gồm các tàu chở hỗn hợp.

.6 Tàu chở hỗn hợp có nghĩa là một con tàu được thiết kế để chở 100% trọng tải cả hàng lỏng và hàng khô rời.

.7 Tàu container có nghĩa là một con tàu được thiết kế dành riêng để chở container trong khoang và trên boong.

.8 Động lực thông thường có nghĩa là một phương pháp đẩy trong đó một hoặc nhiều động cơ đốt trong piston chính là động cơ sơ cấp và được nối với trục đẩy trực tiếp hoặc thông qua hộp số.

.9 Tàu khách du lịch có nghĩa là tàu chở khách không có sàn chở hàng, được thiết kế dành riêng cho việc vận chuyển hành khách thương mại ở các phòng nghỉ qua đêm trong một chuyến đi biển.

.10 Khoảng cách di chuyển có nghĩa là khoảng cách di chuyển trên mặt đất.

.11 Tàu hiện có có nghĩa là một con tàu không phải là tàu mới.

.12 Tàu chở khí có nghĩa là một tàu chở hàng, không phải là tàu chở LNG như được định nghĩa trong đoạn 2.14 của quy định này, được đóng hoặc điều chỉnh và sử dụng để chở bất kỳ loại khí hóa lỏng nào với số lượng lớn.

.13 Tàu chở hàng tổng hợp có nghĩa là một con tàu có nhiều boong hoặc một boong được thiết kế chủ yếu để chở hàng tổng hợp. Định nghĩa này không bao gồm các tàu chở hàng khô chuyên dụng, không được đưa vào tính toán đường tham chiếu cho tàu chở hàng tổng hợp, cụ thể là tàu chở gia súc, tàu chở sà lan, tàu chở hàng nặng, tàu chở du thuyền, tàu chở nhiên liệu hạt nhân.

.14 Tàu chở LNG có nghĩa là tàu chở hàng được đóng hoặc điều chỉnh và sử dụng để chở khí tự nhiên hóa lỏng (LNG) với số lượng lớn.

.15 Chuyển đổi lớn có nghĩa là việc chuyển đổi một con tàu:

.1 làm thay đổi đáng kể kích thước, khả năng chở hàng hoặc công suất động cơ của tàu; hoặc

.2 làm thay đổi loại tàu; hoặc

.3 mà theo ý kiến của Cơ quan quản lý, mục đích là kéo dài đáng kể tuổi thọ của tàu; hoặc

.4 mà việc thay đổi đó làm thay đổi tàu đến mức, nếu là tàu mới, nó sẽ phải tuân theo các quy định liên quan của Công ước hiện hành mà không áp dụng cho nó với tư cách là một tàu hiện có; hoặc

.5 làm thay đổi đáng kể hiệu quả năng lượng của tàu và bao gồm bất kỳ sửa đổi nào có thể khiến tàu vượt quá EEDI yêu cầu áp dụng như được quy định trong quy định 24 của Phụ lục này hoặc EEXI yêu cầu áp dụng như được quy định trong quy định 25 của Phụ lục này.

.16 Tàu mới có nghĩa là một con tàu:

.1 mà hợp đồng đóng tàu được ký vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2013; hoặc

.2 trong trường hợp không có hợp đồng đóng tàu, sống keel được đặt hoặc đang ở giai đoạn đóng tương tự vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 2013; hoặc

.3 được giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 2015.

.17 Động lực phi thông thường có nghĩa là một phương pháp đẩy, không phải động lực thông thường, bao gồm hệ thống đẩy diesel-điện, đẩy turbine và đẩy hybrid.

.18 Tàu chở khách có nghĩa là tàu chở hơn 12 hành khách.

.19 Bộ luật vùng cực có nghĩa là Bộ luật quốc tế về tàu hoạt động ở vùng nước cực, bao gồm phần giới thiệu, phần I-A và II-A và phần I-B và II-B, được thông qua bởi các nghị quyết MSC.385(94) và MEPC.264(68), có thể được sửa đổi, với điều kiện:

.1 các sửa đổi đối với các quy định liên quan đến môi trường của phần giới thiệu và chương 1 của phần II-A của Bộ luật vùng cực được thông qua, có hiệu lực và có hiệu lực theo các quy định của điều 16 của Công ước hiện hành liên quan đến các thủ tục sửa đổi áp dụng cho một phụ lục của một phụ lục; và

.2 các sửa đổi đối với phần II-B của Bộ luật vùng cực được Ủy ban bảo vệ môi trường biển thông qua theo quy tắc thủ tục của mình.

.20 Tàu chở hàng đông lạnh có nghĩa là một con tàu được thiết kế dành riêng để chở hàng hóa đông lạnh trong các khoang chứa.

.21 CII hoạt động hàng năm yêu cầu là giá trị mục tiêu của CII hoạt động hàng năm đạt được theo các quy định 26 và 28 của Phụ lục này cho loại và kích thước tàu cụ thể.

.22 EEDI yêu cầu là giá trị tối đa của EEDI đạt được được cho phép theo quy định 24 của Phụ lục này cho loại và kích thước tàu cụ thể.

.23 EEXI yêu cầu là giá trị tối đa của EEXI đạt được được cho phép theo quy định 25 của Phụ lục này cho loại và kích thước tàu cụ thể.

.24 Tàu chở hàng Ro-ro có nghĩa là một con tàu được thiết kế để chở các đơn vị vận chuyển hàng hóa "roll-on-roll-off".

.25 Tàu chở hàng Ro-ro (tàu chở xe) có nghĩa là một tàu chở hàng "roll-on-roll-off" nhiều boong được thiết kế để chở ô tô và xe tải rỗng.

.26 Tàu khách Ro-ro có nghĩa là một tàu chở khách có các khoang chở hàng "roll-on-roll-off".

.27 Tàu chở dầu có nghĩa là một tàu chở dầu như được định nghĩa trong quy định 1 của Phụ lục I của Công ước hiện hành hoặc một tàu chở hóa chất hoặc một tàu chở NLS như được định nghĩa trong quy định 1 của Phụ lục II của Công ước hiện hành.

3 Theo mục đích của Chương 5

.1 *Cường độ nhiên liệu khí nhà kính hàng năm đạt được (GFI hàng năm đạt được)*, được biểu thị bằng gam CO2 tương đương trên một đơn vị năng lượng (gCO2eq/MJ), có nghĩa là cường độ khí nhà kính trung bình có trọng số của tất cả các loại nhiên liệu được sử dụng trên tàu trong một năm dương lịch nhất định trên cơ sở từ giếng đến ống xả (WtW), có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng theo quy định 33 của Phụ lục này.

.2 *CO2 tương đương (CO2eq)* có nghĩa là thước đo được sử dụng để tổng hợp lượng khí thải CO2, CH4 và N2O trên cơ sở tiềm năng nóng lên toàn cầu 100 năm (GWP) của chúng, bằng cách chuyển đổi lượng CH4 và N2O thành lượng CO2 tương đương như được đưa ra trong Báo cáo Đánh giá lần thứ năm của IPCC.

.3 *Thâm hụt tuân thủ*, được biểu thị bằng tấn CO2eq, có nghĩa là mức độ không tuân thủ của một con tàu với GFI hàng năm mục tiêu theo quy định 36 của Phụ lục này.

.4 *Tàu hiện có* có nghĩa là một con tàu không phải là tàu mới.

.5 *Nhiên liệu* có nghĩa là bất kỳ nguồn năng lượng hoặc chất mang năng lượng nào được sử dụng trên tàu để đẩy hoặc vận hành bất kỳ thiết bị nào trên tàu.

.6 *Nhãn vòng đời nhiên liệu (FLL)* có nghĩa là công cụ kỹ thuật để thu thập và truyền đạt thông tin liên quan đến việc đánh giá cường độ GHG theo vòng đời (LCA) của một loại nhiên liệu.

.7  *Số dư tuân thủ GFI,* được biểu thị bằng tấn CO2eq, có nghĩa là phép đo tình trạng tuân thủ GFI của một con tàu so với cường độ nhiên liệu GHG hàng năm mục tiêu theo quy định 36 của Phụ lục này.

.8 *Cường độ nhiên liệu GHG (GFI)*, được biểu thị bằng gam CO2eq trên một đơn vị năng lượng (gCO2eq/MJ), đề cập đến lượng khí thải GHG trong vòng đời trên một đơn vị năng lượng được sử dụng trên tàu trên cơ sở từ giếng đến ống xả (well-to-wake), có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.[[5]](#footnote-5)

.9 *Phát thải khí nhà kính (GHG)* có nghĩa là bất kỳ sự thải carbon dioxide (CO2), mêtan (CH4) hoặc oxit nitơ (N2O) vào khí quyển.

.10 *Tàu mới* có nghĩa là một con tàu:

.1 mà hợp đồng đóng tàu được ký vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2028; hoặc

.2 trong trường hợp không có hợp đồng đóng tàu, sống keel được đặt hoặc đang ở giai đoạn đóng tương tự vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 2028; hoặc

.3 được giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 2030.

.11 *Đơn vị khắc phục (RU)*, được biểu thị bằng tấn CO2eq, là một đơn vị không thể chuyển nhượng được mua lại thông qua đóng góp định giá khí thải GHG vào Quỹ Net-Zero của IMO, để tàu sử dụng nhằm cân bằng mức thâm hụt tuân thủ của mình theo quy định 36 của Phụ lục này.

.12 *Thưởng* có nghĩa là khoản bồi thường hàng năm do Quỹ Net-Zero của IMO cung cấp cho các ZNZ đã sử dụng theo quy định 39 của Phụ lục này.

.13 *Tàu bán chìm* là một loại tàu được thiết kế để chở tàu, các cơ sở hàng hải và các tải trọng lớn, thường được lắp đặt với cấu trúc thượng tầng hoặc khoang boong cao hoặc bể nổi ở mũi hoặc đuôi tàu, và có khả năng chìm một phần khi xử lý hàng hóa.

.14 *Tài khoản tàu* có nghĩa là tài khoản bắt buộc đối với một con tàu mà chương 5 của Phụ lục này áp dụng trong Sổ đăng ký GFI của IMO theo quy định 38 của Phụ lục này.

.15 *Báo cáo tài khoản tàu* có nghĩa là báo cáo tài khoản tàu hàng năm do Sổ đăng ký GFI của IMO cấp, phản ánh các giao dịch được ghi lại trong tài khoản đó theo quy định 38 của Phụ lục này.

.16 *Đơn vị dư thừa (SU)*, được biểu thị bằng tấn CO2eq, có nghĩa là một đơn vị có thể chuyển nhượng mà một con tàu tuân thủ trực tiếp đủ điều kiện nhận được theo quy định 36 của Phụ lục này.

.17 *Chương trình chứng nhận nhiên liệu bền vững (SFCS)* là một chương trình, do một pháp nhân quản lý, chứng nhận rằng nhiên liệu tuân thủ các yêu cầu được quy định trong chương 5 của Phụ lục này và các hướng dẫn liên quan.

.18 *Cường độ nhiên liệu GHG hàng năm mục tiêu (GFI hàng năm mục tiêu),* được biểu thị bằng gam CO2eq trên một đơn vị năng lượng (gCO2eq/MJ), là giá trị của hai mức GFI hàng năm mục tiêu (mục tiêu cơ sở và mục tiêu tuân thủ trực tiếp) theo quy định 35 của Phụ lục này.

.19 *Công nghệ, nhiên liệu và/hoặc nguồn năng lượng phát thải GHG bằng không hoặc gần bằng không (ZNZs)* có nghĩa là loại ZNZs đủ điều kiện nhận phần thưởng nhiên liệu hàng năm theo quy định 39.

**Quy định 3**

*Các trường hợp ngoại lệ và miễn trừ*

**Thông tin chung**

1 Các quy định của Phụ lục này sẽ không áp dụng cho:

.1 bất kỳ sự phát thải nào cần thiết cho mục đích đảm bảo an toàn cho tàu hoặc cứu sinh mạng trên biển; hoặc

.2 bất kỳ sự phát thải nào do hư hỏng tàu hoặc thiết bị của tàu:

.1 với điều kiện là tất cả các biện pháp phòng ngừa hợp lý đã được thực hiện sau khi xảy ra hư hỏng hoặc phát hiện phát thải nhằm mục đích ngăn chặn hoặc giảm thiểu phát thải; và

.2 trừ khi chủ sở hữu hoặc thuyền trưởng đã hành động với ý định gây hư hỏng, hoặc liều lĩnh và biết rằng hư hỏng có thể xảy ra.

**Thử nghiệm để nghiên cứu công nghệ giảm và kiểm soát khí thải tàu**

2 Cơ quan quản lý của một Quốc gia Thành viên có thể, phối hợp với các Cơ quan quản lý khác khi thích hợp, cấp giấy miễn trừ từ các quy định cụ thể của Phụ lục này cho một con tàu để tiến hành thử nghiệm nhằm phát triển các công nghệ giảm và kiểm soát khí thải tàu và các chương trình thiết kế động cơ. Việc miễn trừ này sẽ chỉ được cung cấp nếu việc áp dụng các quy định cụ thể của Phụ lục hoặc Bộ luật kỹ thuật NOₓ sửa đổi năm 2008 có thể cản trở nghiên cứu phát triển các công nghệ hoặc chương trình đó. Giấy phép được cấp theo quy định này sẽ không miễn trừ cho một con tàu khỏi yêu cầu báo cáo theo quy định 27 và quy định 37 sẽ không làm thay đổi loại và phạm vi dữ liệu được yêu cầu báo cáo theo quy định 27 và quy định 37. Giấy phép cho việc miễn trừ như vậy sẽ chỉ được cung cấp cho số lượng tàu tối thiểu cần thiết và phải tuân theo các quy định sau:

.1 đối với động cơ diesel hàng hải có dung tích xi lanh lên đến 30 L, thời gian thử nghiệm trên biển sẽ không vượt quá 18 tháng. Nếu cần thêm thời gian, Cơ quan quản lý hoặc các Cơ quan quản lý cấp phép có thể cho phép gia hạn thêm một thời gian 18 tháng; hoặc

.2 đối với động cơ diesel hàng hải có dung tích xi lanh từ 30 L trở lên, thời gian thử nghiệm tàu sẽ không vượt quá năm năm và sẽ yêu cầu Cơ quan quản lý hoặc các Cơ quan quản lý cấp phép xem xét tiến độ tại mỗi đợt kiểm tra trung gian. Giấy phép có thể bị rút lại dựa trên đánh giá này nếu việc thử nghiệm không tuân thủ các điều kiện của giấy phép hoặc nếu xác định rằng công nghệ hoặc chương trình không có khả năng mang lại kết quả hiệu quả trong việc giảm và kiểm soát khí thải tàu. Nếu Cơ quan quản lý hoặc các Cơ quan quản lý xem xét xác định rằng cần thêm thời gian để tiến hành thử nghiệm một công nghệ hoặc chương trình cụ thể, giấy phép có thể được gia hạn thêm một khoảng thời gian không quá năm năm.

**Phát thải từ hoạt động khoáng sản đáy biển**

3.1 Phát thải trực tiếp phát sinh từ việc thăm dò, khai thác và xử lý ngoài khơi liên quan đến tài nguyên khoáng sản đáy biển, phù hợp với điều 2(3)(b)(ii) của Công ước hiện hành, được miễn trừ khỏi các quy định của Phụ lục này. Các phát thải đó bao gồm những điều sau:

.1 phát thải do đốt các chất chỉ và trực tiếp là kết quả của việc thăm dò, khai thác và xử lý ngoài khơi liên quan đến tài nguyên khoáng sản đáy biển, bao gồm nhưng không giới hạn ở việc đốt khí hydrocarbon và đốt bùn khoan, dung dịch khoan, và/hoặc dung dịch kích thích trong quá trình hoàn thiện giếng và thử nghiệm hoạt động, và việc đốt khí phát sinh từ các điều kiện bất thường;

.2 việc giải phóng khí và các hợp chất dễ bay hơi lẫn trong dung dịch khoan và bùn khoan;

.3 phát thải chỉ và trực tiếp liên quan đến việc xử lý, vận chuyển hoặc lưu trữ khoáng sản đáy biển; và

.4 phát thải từ động cơ diesel hàng hải chỉ dành riêng cho việc thăm dò, khai thác và xử lý ngoài khơi liên quan đến tài nguyên khoáng sản đáy biển.

3.2 Các yêu cầu của quy định 18 của Phụ lục này sẽ không áp dụng cho việc sử dụng hydrocarbon được sản xuất và sau đó sử dụng tại chỗ làm nhiên liệu, khi được Cơ quan quản lý chấp thuận.

**Sà lan không người lái không tự hành**

4 Cơ quan quản lý có thể miễn trừ một sà lan không người lái không tự hành (UNSP)[[6]](#footnote-6) khỏi các yêu cầu của quy định 5.1 và 6.1 của Phụ lục này bằng cách cấp Giấy chứng nhận Miễn trừ Ngăn ngừa Ô nhiễm Không khí Quốc tế cho Sà lan Không người lái Không tự hành (UNSP), trong thời gian không quá năm năm với điều kiện sà lan đã được khảo sát để xác nhận rằng các điều kiện được đề cập trong các quy định 2.1.32.1 đến 2.1.32.3 của Phụ lục này được đáp ứng.

**Quy định 4:**

*Các biện pháp tương đương*

1 Cơ quan quản lý của một Quốc gia Thành viên có thể cho phép bất kỳ phụ kiện, vật liệu, thiết bị hoặc bộ máy nào được lắp đặt trên tàu hoặc các quy trình khác, dầu nhiên liệu thay thế, hoặc các phương pháp tuân thủ được sử dụng như một giải pháp thay thế cho những yêu cầu của Phụ lục này nếu các phụ kiện, vật liệu, thiết bị hoặc bộ máy đó hoặc các quy trình khác, dầu nhiên liệu thay thế, hoặc các phương pháp tuân thủ có hiệu quả giảm phát thải ít nhất bằng những yêu cầu của Phụ lục này, bao gồm bất kỳ tiêu chuẩn nào được quy định trong các quy định 13 và 14.

2 Cơ quan quản lý của một Quốc gia Thành viên cho phép lắp đặt, vật liệu, thiết bị hoặc bộ máy hoặc các quy trình khác, dầu nhiên liệu thay thế, hoặc các phương pháp tuân thủ được sử dụng như một giải pháp thay thế cho những yêu cầu của Phụ lục này sẽ thông báo cho Tổ chức để lưu hành đến các Quốc gia Thành viên các chi tiết cụ thể, để họ tham khảo và có hành động thích hợp, nếu có.

3 Cơ quan quản lý của một Quốc gia Thành viên nên xem xét bất kỳ hướng dẫn liên quan nào do Tổ chức[[7]](#footnote-7) phát triển liên quan đến các biện pháp tương đương được quy định trong quy định này.

4 Cơ quan quản lý của một Quốc gia Thành viên cho phép sử dụng biện pháp tương đương như được quy định trong đoạn 1 của quy định này sẽ cố gắng không làm suy yếu hoặc gây hại đến môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên của mình hoặc của các Quốc gia khác.

***Chương 2 – Khảo sát, cấp giấy chứng nhận và phương tiện kiểm soát***

**Quy định 5:**

*Các cuộc khảo sát*

1 Mọi tàu có tổng dung tích từ 400 trở lên và mọi giàn khoan cố định và nổi hoặc các nền tảng khác sẽ, để đảm bảo tuân thủ các yêu cầu của chương 3 của Phụ lục này, phải chịu các cuộc khảo sát được quy định dưới đây:

.1 Một cuộc khảo sát ban đầu trước khi tàu được đưa vào sử dụng hoặc trước khi giấy chứng nhận yêu cầu theo quy định 6 của Phụ lục này được cấp lần đầu tiên. Cuộc khảo sát này phải đảm bảo rằng thiết bị, hệ thống, phụ kiện, sắp xếp và vật liệu hoàn toàn tuân thủ các yêu cầu áp dụng của chương 3 của Phụ lục này;

.2 Một cuộc khảo sát đổi mới theo định kỳ do Cơ quan quản lý quy định, nhưng không quá năm năm, trừ khi quy định 9.2, 9.5, 9.6 hoặc 9.7 của Phụ lục này được áp dụng. Cuộc khảo sát đổi mới phải đảm bảo rằng thiết bị, hệ thống, phụ kiện, sắp xếp và vật liệu hoàn toàn tuân thủ các yêu cầu áp dụng của chương 3 của Phụ lục này;

.3 Một cuộc khảo sát trung gian trong vòng ba tháng trước hoặc sau ngày kỷ niệm thứ hai hoặc trong vòng ba tháng trước hoặc sau ngày kỷ niệm thứ ba của giấy chứng nhận, sẽ thay thế một trong các cuộc khảo sát hàng năm được quy định trong đoạn 1.4 của quy định này. Cuộc khảo sát trung gian phải đảm bảo rằng thiết bị và sắp xếp hoàn toàn tuân thủ các yêu cầu áp dụng của chương 3 của Phụ lục này và đang hoạt động tốt. Các cuộc khảo sát trung gian như vậy sẽ được xác nhận trên Giấy chứng nhận IAPP được cấp theo quy định 6 hoặc 7 của Phụ lục này;

.4 Một cuộc khảo sát hàng năm trong vòng ba tháng trước hoặc sau mỗi ngày kỷ niệm của giấy chứng nhận, bao gồm kiểm tra tổng thể thiết bị, hệ thống, phụ kiện, sắp xếp và vật liệu được đề cập trong đoạn 1.1 của quy định này để đảm bảo rằng chúng đã được bảo trì theo đoạn 5 của quy định này và chúng vẫn đạt yêu cầu cho mục đích sử dụng của tàu. Các cuộc khảo sát hàng năm như vậy sẽ được xác nhận trên Giấy chứng nhận IAPP được cấp theo quy định 6 hoặc 7 của Phụ lục này; và

.5 Một cuộc khảo sát bổ sung tổng quát hoặc cục bộ, tùy theo hoàn cảnh, sẽ được thực hiện bất cứ khi nào có bất kỳ sửa chữa hoặc đổi mới quan trọng nào được thực hiện theo quy định tại đoạn 5 của quy định này hoặc sau một sửa chữa do các cuộc điều tra được quy định tại đoạn 6 của quy định này. Cuộc khảo sát phải đảm bảo rằng các sửa chữa hoặc đổi mới cần thiết đã được thực hiện hiệu quả, rằng vật liệu và tay nghề của các sửa chữa hoặc đổi mới đó là thỏa đáng về mọi mặt và rằng con tàu tuân thủ mọi mặt các yêu cầu của chương 3 của Phụ lục này.

2 Đối với các tàu có tổng dung tích dưới 400, Cơ quan quản lý có thể thiết lập các biện pháp thích hợp để đảm bảo rằng các quy định áp dụng của chương 3 của Phụ lục này được tuân thủ.

3 Các cuộc khảo sát tàu liên quan đến việc thực thi các quy định của Phụ lục này sẽ được thực hiện bởi các sĩ quan của Cơ quan quản lý.

.1 Tuy nhiên, Cơ quan quản lý có thể giao các cuộc khảo sát cho các giám định viên được chỉ định cho mục đích này hoặc cho các tổ chức được công nhận bởi Cơ quan quản lý. Các tổ chức đó phải tuân thủ các hướng dẫn được Tổ chức thông qua.[[8]](#footnote-8)

.2 Việc khảo sát động cơ diesel hàng hải và thiết bị để tuân thủ quy định 13 của Phụ lục này sẽ được tiến hành theo Bộ luật kỹ thuật NOₓ sửa đổi năm 2008.

.3 Khi một giám định viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận xác định rằng tình trạng của thiết bị không tương ứng đáng kể với các chi tiết của giấy chứng nhận, họ sẽ đảm bảo rằng hành động khắc phục được thực hiện và sẽ thông báo cho Cơ quan quản lý kịp thời. Nếu hành động khắc phục đó không được thực hiện, giấy chứng nhận sẽ bị Cơ quan quản lý thu hồi. Nếu tàu đang ở một cảng của một Quốc gia Thành viên khác, các cơ quan có thẩm quyền của Quốc gia cảng cũng sẽ được thông báo ngay lập tức. Khi một sĩ quan của Cơ quan quản lý, giám định viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận đã thông báo cho các cơ quan có thẩm quyền của Quốc gia cảng, Chính phủ của Quốc gia cảng liên quan sẽ cung cấp cho sĩ quan, giám định viên hoặc tổ chức đó mọi hỗ trợ cần thiết để thực hiện các nghĩa vụ của họ theo quy định này.

.4 Trong mọi trường hợp, Cơ quan quản lý liên quan sẽ đảm bảo đầy đủ tính hoàn chỉnh và hiệu quả của cuộc khảo sát và sẽ cam kết đảm bảo các sắp xếp cần thiết để đáp ứng nghĩa vụ này.

4 Các tàu mà chương 4 của Phụ lục này áp dụng cũng sẽ phải chịu các cuộc khảo sát được quy định dưới đây, có tính đến các hướng dẫn được Tổ chức thông qua:[[9]](#footnote-9)

.1 Một cuộc khảo sát ban đầu được thực hiện trước khi một tàu mới được đưa vào sử dụng và trước khi Giấy chứng nhận Hiệu quả Năng lượng Quốc tế được cấp. Cuộc khảo sát sẽ xác minh rằng EEDI đạt được của tàu phù hợp với các yêu cầu trong chương 4 của Phụ lục này và rằng SEEMP được yêu cầu bởi quy định 26 của Phụ lục này đang có trên tàu;

.2 một cuộc khảo sát chung hoặc cục bộ, tùy theo hoàn cảnh, được thực hiện sau khi chuyển đổi lớn đối với một tàu mới mà quy định này áp dụng. Cuộc khảo sát sẽ đảm bảo rằng EEDI đạt được tính toán lại khi cần thiết và đáp ứng yêu cầu của quy định 24 của Phụ lục này, với hệ số giảm áp dụng cho loại và kích thước tàu đã chuyển đổi trong giai đoạn tương ứng với ngày ký hợp đồng hoặc đặt sống keel hoặc giao hàng được xác định cho tàu gốc theo quy định 2.2.16 của Phụ lục này;

.3 trong các trường hợp việc chuyển đổi lớn một tàu mới hoặc tàu hiện có quá mở rộng đến mức được Cơ quan quản lý coi là một tàu mới được đóng, Cơ quan quản lý sẽ xác định sự cần thiết của một cuộc khảo sát ban đầu về EEDI đạt được. Cuộc khảo sát đó, nếu được xác định là cần thiết, sẽ đảm bảo rằng EEDI đạt được tính toán và đáp ứng yêu cầu của quy định 24 của Phụ lục này, với hệ số giảm áp dụng tương ứng với loại và kích thước tàu đã chuyển đổi vào ngày ký hợp đồng chuyển đổi, hoặc trong trường hợp không có hợp đồng, ngày bắt đầu chuyển đổi. Cuộc khảo sát cũng sẽ xác minh rằng SEEMP được yêu cầu bởi quy định 26 của Phụ lục này đang có trên tàu và, đối với tàu mà quy định 27 áp dụng, đã được sửa đổi phù hợp để phản ánh việc chuyển đổi lớn trong những trường hợp việc chuyển đổi lớn ảnh hưởng đến phương pháp thu thập dữ liệu và/hoặc quy trình báo cáo;

.4 đối với các tàu hiện có, việc xác minh yêu cầu phải có SEEMP trên tàu theo quy định 26 của Phụ lục này sẽ diễn ra tại cuộc khảo sát trung gian hoặc khảo sát đổi mới đầu tiên được xác định trong đoạn 1 của quy định này, tùy theo cái nào đến trước, vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2013;

.5 Cơ quan quản lý sẽ đảm bảo rằng đối với mỗi tàu mà quy định 27 áp dụng, SEEMP tuân thủ quy định 26.2 của Phụ lục này. Điều này sẽ được thực hiện trước khi thu thập dữ liệu theo quy định 27 của Phụ lục này để đảm bảo phương pháp và quy trình được thiết lập trước khi bắt đầu giai đoạn báo cáo đầu tiên của tàu. Xác nhận tuân thủ sẽ được cung cấp và lưu giữ trên tàu;

.6 Cơ quan quản lý sẽ đảm bảo rằng, đối với mỗi tàu mà quy định 28 áp dụng, SEEMP tuân thủ quy định 26.3.1 của Phụ lục này. Điều này sẽ được thực hiện trước ngày 1 tháng 1 năm 2023. Xác nhận tuân thủ sẽ được cung cấp và lưu giữ trên tàu;

.7 việc xác minh rằng EEXI đạt được của tàu phù hợp với các yêu cầu trong các quy định 23 và 25 của Phụ lục này sẽ diễn ra tại cuộc khảo sát hàng năm, trung gian hoặc đổi mới đầu tiên được xác định trong đoạn 1 của quy định này hoặc cuộc khảo sát ban đầu được xác định trong các đoạn 4.1 và 4.3 của quy định này, tùy theo cái nào đến trước, vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2023; và

.8 bất kể đoạn 4.7 của quy định này, một cuộc khảo sát chung hoặc cục bộ, tùy theo hoàn cảnh, được thực hiện sau khi chuyển đổi lớn đối với một tàu mà quy định 23 của Phụ lục này áp dụng. Cuộc khảo sát sẽ đảm bảo rằng EEXI đạt được tính toán lại khi cần thiết và đáp ứng yêu cầu của quy định 25 của Phụ lục này.

5 Các tàu mà chương 5 của Phụ lục này áp dụng cũng sẽ phải chịu cuộc khảo sát được quy định dưới đây, có tính đến các hướng dẫn được Tổ chức thông qua:[[10]](#footnote-10)

.1 Một cuộc khảo sát ban đầu được thực hiện trước khi một tàu mới được đưa vào sử dụng và trước khi Giấy chứng nhận Hiệu quả Năng lượng Quốc tế được cấp. Cuộc khảo sát sẽ xác minh rằng Kế hoạch Quản lý Hiệu quả Năng lượng Tàu (SEEMP) được yêu cầu bởi quy định 26 của Phụ lục này đang có trên tàu; và

.2 đối với các tàu hiện có, Cơ quan quản lý sẽ đảm bảo rằng, đối với mỗi tàu mà chương 5 của Phụ lục này áp dụng, SEEMP tuân thủ quy định 26.4 của Phụ lục này. Điều này sẽ được thực hiện trước ngày 1 tháng 1 năm 2028. Xác nhận tuân thủ sẽ được cung cấp và lưu giữ trên tàu.

6 Thiết bị phải được bảo trì để phù hợp với các quy định của Phụ lục này và không được thay đổi thiết bị, hệ thống, phụ kiện, sắp xếp hoặc vật liệu được bảo hiểm bởi cuộc khảo sát, nếu không có sự chấp thuận rõ ràng của Cơ quan quản lý. Việc thay thế trực tiếp các thiết bị và phụ kiện đó bằng các thiết bị và phụ kiện phù hợp với các quy định của Phụ lục này được cho phép.

7 Bất cứ khi nào một tai nạn xảy ra với một con tàu hoặc một khiếm khuyết được phát hiện ảnh hưởng đáng kể đến hiệu quả hoặc tính hoàn chỉnh của thiết bị được bao phủ bởi Phụ lục này, thuyền trưởng hoặc chủ tàu phải báo cáo sớm nhất có thể cho Cơ quan quản lý, một giám định viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận chịu trách nhiệm cấp giấy chứng nhận liên quan.

**Quy định 6**

*Cấp hoặc xác nhận Giấy chứng nhận và Tuyên bố tuân thủ liên quan đến báo cáo tiêu thụ nhiên liệu, đánh giá cường độ carbon hoạt động và cường độ nhiên liệu GHG hàng năm*

**Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm không khí quốc tế**

1 Giấy chứng nhận Ngăn ngừa Ô nhiễm Không khí Quốc tế (IAPP) sẽ được cấp, sau một cuộc khảo sát ban đầu hoặc đổi mới theo các quy định của quy định 5 của Phụ lục này, cho:

.1 bất kỳ tàu nào có tổng dung tích từ 400 trở lên tham gia vào các chuyến đi đến các cảng hoặc bến cảng ngoài khơi thuộc thẩm quyền của các Quốc gia Thành viên khác; và

.2 các giàn và giàn khoan tham gia vào các chuyến đi đến các vùng nước thuộc chủ quyền hoặc thẩm quyền của các Quốc gia Thành viên khác.

2 Một con tàu được đóng trước ngày Phụ lục này có hiệu lực đối với Cơ quan quản lý của con tàu cụ thể đó, sẽ được cấp Giấy chứng nhận IAPP theo đoạn 1 của quy định này không muộn hơn lần đưa vào ụ khô theo lịch trình đầu tiên sau ngày có hiệu lực đó, nhưng không quá ba năm sau ngày này.

3 Giấy chứng nhận đó sẽ được cấp hoặc xác nhận bởi Cơ quan quản lý hoặc bởi bất kỳ người hoặc tổ chức nào được Cơ quan quản lý ủy quyền hợp lệ.[[11]](#footnote-11) Trong mọi trường hợp, Cơ quan quản lý chịu hoàn toàn trách nhiệm về giấy chứng nhận.

**Giấy chứng nhận hiệu quả năng lượng quốc tế**

4 Giấy chứng nhận hiệu quả năng lượng quốc tế cho tàu sẽ được cấp, sau một cuộc khảo sát theo các quy định của quy định 5.4 của Phụ lục này, cho bất kỳ tàu nào có tổng dung tích từ 400 trở lên trước khi tàu đó tham gia vào các chuyến đi đến các cảng hoặc bến cảng ngoài khơi thuộc thẩm quyền của các Quốc gia Thành viên khác.

5 Giấy chứng nhận sẽ được cấp hoặc xác nhận bởi Cơ quan quản lý hoặc bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý ủy quyền hợp lệ.[[12]](#footnote-12) Trong mọi trường hợp, Cơ quan quản lý chịu hoàn toàn trách nhiệm về giấy chứng nhận.

**Tuyên bố tuân thủ liên quan đến báo cáo tiêu thụ dầu nhiên liệu, đánh giá cường độ carbon hoạt động và cường độ nhiên liệu GHG hàng năm**

6 Khi nhận được dữ liệu được báo cáo theo quy định 27.3 của Phụ lục này và CII hoạt động hàng năm đạt được theo quy định 28.2 của Phụ lục này, Cơ quan quản lý, hoặc bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý ủy quyền hợp lệ[[13]](#footnote-13) sẽ:

.1 xác định xem dữ liệu có được báo cáo theo quy định 27 của Phụ lục này hay không;

.2 xác minh rằng CII hoạt động hàng năm đạt được báo cáo dựa trên dữ liệu đã nộp theo quy định 27 của Phụ lục này;

.3 dựa trên CII hoạt động hàng năm đạt được đã được xác minh, xác định mức độ cường độ carbon hoạt động của tàu theo quy định 28.6 của Phụ lục này; và

.4 cấp Tuyên bố tuân thủ liên quan đến báo cáo tiêu thụ dầu nhiên liệu và đánh giá cường độ carbon hoạt động cho tàu không muộn hơn năm tháng kể từ đầu năm dương lịch, sau khi xác định và xác minh theo các quy định 6.6.1 đến 6.6.3 của Phụ lục này. Trong mọi trường hợp, Cơ quan quản lý chịu hoàn toàn trách nhiệm về Tuyên bố tuân thủ này.

7 Khi nhận được dữ liệu được báo cáo theo các quy định 27.4, 27.5 hoặc 27.6 của Phụ lục này, Cơ quan quản lý, hoặc bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý ủy quyền hợp lệ[[14]](#footnote-14) sẽ nhanh chóng xác định xem dữ liệu đã được báo cáo theo quy định 27 hay chưa và, nếu có, cấp Tuyên bố tuân thủ cho tàu. Trong mọi trường hợp, Cơ quan quản lý chịu hoàn toàn trách nhiệm về Tuyên bố tuân thủ này.

8 Bất kể đoạn 6 của quy định này, một con tàu được đánh giá là D trong ba năm liên tiếp hoặc được đánh giá là E theo quy định 28 của Phụ lục này sẽ không được cấp Tuyên bố tuân thủ trừ khi một kế hoạch hành động khắc phục được phát triển hợp lệ và được phản ánh trong SEEMP và được xác minh bởi Cơ quan quản lý, hoặc bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý ủy quyền hợp lệ[[15]](#footnote-15) theo các quy định 28.7 và 28.8 của Phụ lục này.

**Tuyên bố tuân thủ liên quan đến cường độ nhiên liệu GHG hàng năm**

9 Khi nhận được dữ liệu báo cáo theo quy định 37 của Phụ lục này về GFI hàng năm đạt được, GFI hàng năm mục tiêu và số dư tuân thủ GFI, Cơ quan quản lý, hoặc bất kỳ tổ chức nào được ủy quyền hợp lệ,[[16]](#footnote-16) sẽ:

.1 xác minh xem dữ liệu đã được báo cáo theo quy định 33.1 và 37.1 của Phụ lục này hay chưa;

.2 xác minh rằng GFI hàng năm đạt được đã được tính toán theo quy định 33 và 34 của Phụ lục này;

.3 xác minh rằng GFI hàng năm mục tiêu đã được tính toán theo quy định 35 của Phụ lục này;

.4 xác minh rằng số dư tuân thủ GFI đã được xác định theo quy định 36 của Phụ lục này;

.5 báo cáo dữ liệu đã xác minh cho Sổ đăng ký GFI của IMO theo quy định 37 của Phụ lục này;

.6 xác minh, khi nhận được báo cáo tài khoản tàu hàng năm từ Sổ đăng ký GFI của IMO, rằng con tàu tuân thủ chương 5 của Phụ lục này và đã thanh toán phí hành chính hàng năm cho Sổ đăng ký GFI của IMO;

.7 xác minh đối với một con tàu đủ điều kiện nhận thưởng tổng lượng khí thải GHG đã được tránh bằng cách sử dụng ZNZs theo quy định 39; và

.8 cấp Tuyên bố tuân thủ liên quan đến cường độ nhiên liệu GHG hàng năm cho tàu không muộn hơn chín tháng sau khi bắt đầu năm dương lịch, sau khi xác minh theo quy định 6.9.1 đến 6.9.7. Trong mọi trường hợp, Cơ quan quản lý chịu hoàn toàn trách nhiệm về Tuyên bố tuân thủ này.

10 Khi nhận được dữ liệu báo cáo theo quy định 37.7 của Phụ lục này, Cơ quan quản lý, hoặc bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý ủy quyền hợp lệ[[17]](#footnote-17) sẽ nhanh chóng xác minh và xác định xem dữ liệu đã được báo cáo theo quy định 37.1 hay chưa và, nếu có, cấp Tuyên bố tuân thủ cho tàu có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng.[[18]](#footnote-18) Trong mọi trường hợp, Cơ quan quản lý chịu hoàn toàn trách nhiệm về Tuyên bố tuân thủ này.

**Quy định 7:**

*Cấp giấy chứng nhận bởi một Quốc gia Thành viên khác*

1 Một Quốc gia Thành viên có thể, theo yêu cầu của Cơ quan quản lý, cho phép khảo sát một con tàu và, nếu hài lòng rằng các quy định của Phụ lục này được tuân thủ, sẽ cấp hoặc ủy quyền cấp Giấy chứng nhận IAPP hoặc Giấy chứng nhận Hiệu quả Năng lượng Quốc tế cho tàu, và nếu thích hợp, xác nhận hoặc ủy quyền xác nhận các giấy chứng nhận đó trên tàu, theo Phụ lục này.

2 Một bản sao giấy chứng nhận và một bản sao báo cáo khảo sát sẽ được gửi càng sớm càng tốt cho Cơ quan quản lý yêu cầu.

3 Một giấy chứng nhận được cấp như vậy sẽ bao gồm một tuyên bố rằng nó đã được cấp theo yêu cầu của Cơ quan quản lý và nó sẽ có giá trị và được công nhận tương đương với một giấy chứng nhận được cấp theo quy định 6 của Phụ lục này.

4 Không có Giấy chứng nhận IAPP, Giấy chứng nhận Hiệu quả Năng lượng Quốc tế hoặc Giấy chứng nhận Miễn trừ UNSP nào được cấp cho một con tàu có quyền treo cờ của một Quốc gia không phải là Quốc gia Thành viên.

**Quy định 8**

*Mẫu giấy chứng nhận và tuyên bố tuân thủ liên quan đến báo cáo tiêu thụ dầu nhiên liệu, đánh giá cường độ carbon hoạt động và cường độ nhiên liệu GHG hàng năm*

**Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm không khí quốc tế**

1 Giấy chứng nhận IAPP sẽ được lập theo mẫu tại phụ lục I của Phụ lục này và phải bằng tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia cấp cũng được sử dụng, thì ngôn ngữ này sẽ có giá trị ưu tiên trong trường hợp có tranh chấp hoặc khác biệt.

**Giấy chứng nhận hiệu quả năng lượng quốc tế**

2 Giấy chứng nhận Hiệu quả Năng lượng Quốc tế sẽ được lập theo mẫu tại phụ lục VIII của Phụ lục này và phải bằng tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của Quốc gia Thành viên cấp cũng được sử dụng, thì ngôn ngữ này sẽ có giá trị ưu tiên trong trường hợp có tranh chấp hoặc khác biệt.

**Tuyên bố tuân thủ liên quan đến báo cáo tiêu thụ dầu nhiên liệu và đánh giá cường độ carbon hoạt động**

3 Tuyên bố tuân thủ theo quy định 6.6 và 6.7 của Phụ lục này sẽ được lập theo mẫu tại phụ lục X của Phụ lục này và phải bằng tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của Quốc gia Thành viên cấp cũng được sử dụng, thì ngôn ngữ này sẽ có giá trị ưu tiên trong trường hợp có tranh chấp hoặc khác biệt.

**Giấy chứng nhận miễn trừ ngăn ngừa ô nhiễm không khí quốc tế cho sà lan không người lái không tự hành**

4 Theo quy định 3.4 của Phụ lục này, Giấy chứng nhận Miễn trừ Ngăn ngừa Ô nhiễm Không khí Quốc tế cho Sà lan Không người lái Không tự hành sẽ được lập theo mẫu tại phụ lục XI của Phụ lục này và phải bằng tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia cấp cũng được sử dụng, thì ngôn ngữ này sẽ có giá trị ưu tiên trong trường hợp có tranh chấp hoặc khác biệt.

**Tuyên bố tuân thủ liên quan đến cường độ nhiên liệu GHG hàng năm**

5 Tuyên bố tuân thủ được cấp theo đoạn 9 và 10 của quy định 6 của Phụ lục này sẽ được lập theo mẫu tại phụ lục XIII của Phụ lục này và phải bằng tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của Quốc gia Thành viên cấp cũng được sử dụng, thì ngôn ngữ này sẽ có giá trị ưu tiên trong trường hợp có tranh chấp hoặc khác biệt.

**Quy định 9:**

*Thời hạn và hiệu lực của Giấy chứng nhận và Tuyên bố tuân thủ liên quan đến báo cáo tiêu thụ dầu nhiên liệu, đánh giá cường độ carbon hoạt động và cường độ nhiên liệu GHG hàng năm*

**Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm không khí quốc tế (IAPP)**

1 Giấy chứng nhận IAPP sẽ được cấp với thời hạn do Cơ quan quản lý quy định, nhưng không quá năm (5) năm.

2 Mặc dù có các yêu cầu tại đoạn 1 của quy định này:

.1 Khi cuộc khảo sát đổi mới được hoàn thành trong vòng ba (3) tháng trước ngày hết hạn của giấy chứng nhận hiện có, giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị từ ngày hoàn thành cuộc khảo sát đổi mới đến một ngày không quá năm (5) năm kể từ ngày hết hạn của giấy chứng nhận hiện có.

.2 Khi cuộc khảo sát đổi mới được hoàn thành sau ngày hết hạn của giấy chứng nhận hiện có, giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị từ ngày hoàn thành cuộc khảo sát đổi mới đến một ngày không quá năm (5) năm kể từ ngày hết hạn của giấy chứng nhận hiện có.

.3 Khi cuộc khảo sát đổi mới được hoàn thành hơn ba (3) tháng trước ngày hết hạn của giấy chứng nhận hiện có, giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị từ ngày hoàn thành cuộc khảo sát đổi mới đến một ngày không quá năm (5) năm kể từ ngày hoàn thành cuộc khảo sát đổi mới.

3 Nếu một giấy chứng nhận được cấp với thời hạn dưới năm (5) năm, Cơ quan quản lý có thể gia hạn hiệu lực của giấy chứng nhận quá ngày hết hạn đến thời hạn tối đa quy định tại đoạn 1 của quy định này, với điều kiện các cuộc khảo sát được đề cập trong quy định 5.1.3 và 5.1.4 của Phụ lục này áp dụng khi giấy chứng nhận được cấp với thời hạn năm (5) năm được thực hiện phù hợp.

4 Nếu một cuộc khảo sát đổi mới đã được hoàn thành nhưng giấy chứng nhận mới không thể được cấp hoặc đặt trên tàu trước ngày hết hạn của giấy chứng nhận hiện có, cá nhân hoặc tổ chức được Cơ quan quản lý ủy quyền có thể xác nhận giấy chứng nhận hiện có và giấy chứng nhận đó sẽ được chấp nhận là có giá trị thêm một khoảng thời gian không quá năm (5) tháng kể từ ngày hết hạn.

5 Nếu một con tàu, vào thời điểm giấy chứng nhận hết hạn, không ở một cảng mà nó cần được khảo sát, Cơ quan quản lý có thể gia hạn thời gian hiệu lực của giấy chứng nhận, nhưng việc gia hạn này chỉ được cấp với mục đích cho phép tàu hoàn thành chuyến đi đến cảng mà nó cần được khảo sát, và chỉ trong những trường hợp xét thấy hợp lý. Không có giấy chứng nhận nào được gia hạn quá ba (3) tháng, và một con tàu được cấp gia hạn sẽ không có quyền rời cảng cần được khảo sát mà không có giấy chứng nhận mới khi đến cảng đó. Khi cuộc khảo sát đổi mới được hoàn thành, giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị đến một ngày không quá năm (5) năm kể từ ngày hết hạn của giấy chứng nhận hiện có trước khi được gia hạn.

6 Một giấy chứng nhận được cấp cho một con tàu tham gia các chuyến đi ngắn mà chưa được gia hạn theo các quy định trên của quy định này có thể được Cơ quan quản lý gia hạn thêm một thời gian ân hạn tối đa là một (1) tháng kể từ ngày hết hạn ghi trên đó. Khi cuộc khảo sát đổi mới được hoàn thành, giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị đến một ngày không quá năm (5) năm kể từ ngày hết hạn của giấy chứng nhận hiện có trước khi được gia hạn.

7 Trong những trường hợp đặc biệt do Cơ quan quản lý quyết định, giấy chứng nhận mới không nhất thiết phải ghi ngày từ ngày hết hạn của giấy chứng nhận hiện có như yêu cầu tại các đoạn 2.1, 5 hoặc 6 của quy định này. Trong những trường hợp đặc biệt này, giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị đến một ngày không quá năm (5) năm kể từ ngày hoàn thành cuộc khảo sát đổi mới.

8 Nếu một cuộc khảo sát hàng năm hoặc trung gian được hoàn thành trước thời hạn quy định tại quy định 5 của Phụ lục này, thì:

.1 Ngày kỷ niệm được ghi trên giấy chứng nhận sẽ được sửa đổi bằng cách xác nhận sang một ngày không quá ba (3) tháng sau ngày cuộc khảo sát được hoàn thành;

.2 Cuộc khảo sát hàng năm hoặc trung gian tiếp theo được yêu cầu theo quy định 5 của Phụ lục này sẽ được hoàn thành theo các khoảng thời gian quy định bởi quy định đó, sử dụng ngày kỷ niệm mới; và

.3 Ngày hết hạn có thể giữ nguyên, với điều kiện một hoặc nhiều cuộc khảo sát hàng năm hoặc trung gian, tùy trường hợp, được thực hiện để đảm bảo khoảng thời gian tối đa giữa các cuộc khảo sát theo quy định 5 của Phụ lục này không bị vượt quá.

9 Một giấy chứng nhận được cấp theo quy định 6 hoặc 7 của Phụ lục này sẽ hết hiệu lực trong bất kỳ trường hợp nào sau đây:

.1 Nếu các cuộc khảo sát liên quan không được hoàn thành trong thời hạn quy định tại quy định 5.1 của Phụ lục này;

.2 Nếu giấy chứng nhận không được xác nhận theo quy định 5.1.3 hoặc 5.1.4 của Phụ lục này; và

.3 Khi tàu được chuyển sang cờ của một Quốc gia khác. Giấy chứng nhận mới sẽ chỉ được cấp khi Chính phủ cấp giấy chứng nhận mới hoàn toàn hài lòng rằng tàu tuân thủ các yêu cầu của quy định 5.5 của Phụ lục này. Trong trường hợp chuyển giao giữa các Quốc gia Thành viên, nếu được yêu cầu trong vòng ba (3) tháng sau khi việc chuyển giao diễn ra, Chính phủ của Quốc gia Thành viên mà tàu trước đây có quyền treo cờ sẽ, càng sớm càng tốt, chuyển cho Cơ quan quản lý các bản sao giấy chứng nhận mà tàu mang theo trước khi chuyển giao và, nếu có, các bản sao báo cáo khảo sát liên quan.

**Giấy chứng nhận hiệu quả năng lượng quốc tế**

10 Giấy chứng nhận hiệu quả năng lượng quốc tế sẽ có hiệu lực trong suốt vòng đời của con tàu, tuân thủ các quy định tại đoạn 11 dưới đây.

11 Một Giấy chứng nhận hiệu quả năng lượng quốc tế được cấp theo Phụ lục này sẽ hết hiệu lực trong bất kỳ trường hợp nào sau đây:

.1 Nếu tàu ngừng hoạt động hoặc nếu một giấy chứng nhận mới được cấp sau khi tàu được chuyển đổi lớn; hoặc

.2 Khi tàu được chuyển sang cờ của một Quốc gia khác. Giấy chứng nhận mới sẽ chỉ được cấp khi Chính phủ cấp giấy chứng nhận mới hoàn toàn hài lòng rằng tàu tuân thủ các yêu cầu của chương 4 của Phụ lục này. Trong trường hợp chuyển giao giữa các Quốc gia Thành viên, nếu được yêu cầu trong vòng ba (3) tháng sau khi việc chuyển giao diễn ra, Chính phủ của Quốc gia Thành viên mà tàu trước đây có quyền treo cờ sẽ, càng sớm càng tốt, chuyển cho Cơ quan quản lý các bản sao giấy chứng nhận mà tàu mang theo trước khi chuyển giao và, nếu có, các bản sao báo cáo khảo sát liên quan; hoặc

.3 Nếu thiết bị, hệ thống, phụ kiện, sắp xếp hoặc vật liệu của tàu thuộc phạm vi khảo sát bị thay đổi mà không có sự chấp thuận rõ ràng của Cơ quan quản lý, như quy định tại quy định 5.5 của Phụ lục này, trừ khi quy định 3 của Phụ lục này áp dụng.

**Tuyên bố tuân thủ liên quan đến báo cáo tiêu thụ dầu nhiên liệu và đánh giá cường độ carbon hoạt động**

12 Tuyên bố tuân thủ được cấp theo quy định 6.6 của Phụ lục này sẽ có hiệu lực trong năm dương lịch mà nó được cấp và trong năm (5) tháng đầu tiên của năm dương lịch tiếp theo. Tuyên bố tuân thủ được cấp theo quy định 6.7 của Phụ lục này sẽ có hiệu lực trong năm dương lịch mà nó được cấp, trong năm dương lịch tiếp theo và trong năm (5) tháng đầu tiên của năm dương lịch kế tiếp. Tất cả các Tuyên bố tuân thủ phải được giữ trên tàu trong ít nhất năm (5) năm.

**Tuyên bố tuân thủ liên quan đến cường độ nhiên liệu GHG hàng năm**

13 Tuyên bố tuân thủ được cấp theo quy định 6.9 của Phụ lục này sẽ có hiệu lực trong năm dương lịch mà nó được cấp và trong chín (9) tháng đầu tiên của năm dương lịch tiếp theo. Tuyên bố tuân thủ được cấp theo quy định 6.10 của Phụ lục này sẽ có hiệu lực trong năm dương lịch mà nó được cấp, trong năm dương lịch tiếp theo và trong chín (9) tháng đầu tiên của năm dương lịch kế tiếp. Tất cả các Tuyên bố tuân thủ phải được giữ trên tàu trong ít nhất năm (5) năm.

**Quy định 10**

*Kiểm soát của quốc gia cảng đối với các yêu cầu về hoạt động*

1 Một con tàu, khi đang ở trong một cảng hoặc một bến cảng ngoài khơi thuộc quyền tài phán của một Quốc gia Thành viên khác, phải chịu sự kiểm tra của các sĩ quan được ủy quyền hợp lệ bởi Quốc gia Thành viên đó liên quan đến các yêu cầu hoạt động theo Phụ lục này,[[19]](#footnote-19) khi có căn cứ rõ ràng để tin rằng thuyền trưởng hoặc thủy thủ đoàn không quen thuộc với các quy trình thiết yếu trên tàu liên quan đến việc ngăn ngừa ô nhiễm không khí từ tàu.

2 Trong các trường hợp được nêu tại đoạn 1 của quy định này, Quốc gia Thành viên sẽ thực hiện các bước để đảm bảo rằng con tàu sẽ không ra khơi cho đến khi tình hình đã được khắc phục phù hợp với các yêu cầu của Phụ lục này.

3 Các thủ tục liên quan đến việc kiểm soát của quốc gia cảng được quy định trong điều 5 của Công ước hiện hành sẽ áp dụng cho quy định này.

4 Không có điều khoản nào trong quy định này được hiểu là hạn chế các quyền và nghĩa vụ của một Quốc gia Thành viên thực hiện kiểm soát các yêu cầu hoạt động được quy định cụ thể trong Công ước hiện hành.

5 Liên quan đến chương 4 và 5 của Phụ lục này, bất kỳ cuộc kiểm tra nào của quốc gia cảng có thể xác minh, khi thích hợp, rằng có các Tuyên bố tuân thủ hợp lệ liên quan đến báo cáo tiêu thụ dầu nhiên liệu và đánh giá cường độ carbon hoạt động và cường độ nhiên liệu GHG hàng năm, Giấy chứng nhận Hiệu quả Năng lượng Quốc tế và Kế hoạch Quản lý Hiệu quả Năng lượng Tàu (SEEMP) trên tàu, phù hợp với điều 5 của Công ước hiện hành.

6 Bất kể các yêu cầu tại đoạn 5 của quy định này, bất kỳ cuộc kiểm tra nào của quốc gia cảng có thể kiểm tra xem Kế hoạch Quản lý Hiệu quả Năng lượng Tàu (SEEMP) có được tàu thực hiện đúng cách theo quy định 28 của Phụ lục này hay không.

**Quy định 11**

*Phát hiện vi phạm và thực thi*

1 Các Quốc gia Thành viên sẽ hợp tác trong việc phát hiện vi phạm và thực thi các quy định của Phụ lục này, sử dụng tất cả các biện pháp phát hiện và giám sát môi trường thích hợp và khả thi, cũng như các thủ tục đầy đủ để báo cáo và tích lũy bằng chứng.

2 Một con tàu mà Phụ lục này áp dụng có thể, tại bất kỳ cảng hoặc bến cảng ngoài khơi nào của một Quốc gia Thành viên, phải chịu sự kiểm tra của các sĩ quan được Quốc gia Thành viên đó chỉ định hoặc ủy quyền nhằm mục đích xác minh xem tàu có thải ra bất kỳ chất nào thuộc phạm vi của Phụ lục này vi phạm quy định của Phụ lục này hay không. Nếu một cuộc kiểm tra cho thấy có vi phạm Phụ lục này, một báo cáo sẽ được chuyển tiếp đến Cơ quan quản lý để có bất kỳ hành động thích hợp nào.

3 Bất kỳ Quốc gia Thành viên nào cũng sẽ cung cấp bằng chứng, nếu có, rằng con tàu đã thải ra bất kỳ chất nào thuộc phạm vi của Phụ lục này vi phạm các quy định của Phụ lục này cho Cơ quan quản lý. Nếu có thể thực hiện được, cơ quan có thẩm quyền của Quốc gia Thành viên trước đó sẽ thông báo cho thuyền trưởng của tàu về cáo buộc vi phạm.

4 Khi nhận được bằng chứng đó, Cơ quan quản lý sẽ điều tra vấn đề và có thể yêu cầu Quốc gia Thành viên khác cung cấp thêm hoặc bằng chứng tốt hơn về hành vi vi phạm bị cáo buộc. Nếu Cơ quan quản lý hài lòng rằng có đủ bằng chứng để tiến hành các thủ tục tố tụng liên quan đến cáo buộc vi phạm, Cơ quan quản lý sẽ thực hiện các thủ tục đó theo luật pháp của mình càng sớm càng tốt. Cơ quan quản lý sẽ thông báo kịp thời cho Quốc gia Thành viên đã báo cáo buộc vi phạm, cũng như Tổ chức, về hành động đã thực hiện.

5 Một Quốc gia Thành viên cũng có thể kiểm tra một con tàu mà Phụ lục này áp dụng khi nó vào các cảng hoặc bến cảng ngoài khơi thuộc quyền tài phán của mình, nếu nhận được yêu cầu điều tra từ bất kỳ Quốc gia Thành viên nào kèm theo đủ bằng chứng rằng con tàu đã thải ra bất kỳ chất nào thuộc phạm vi của Phụ lục này ở bất kỳ nơi nào vi phạm Phụ lục này. Báo cáo về cuộc điều tra đó sẽ được gửi đến Quốc gia Thành viên yêu cầu và Cơ quan quản lý để có thể thực hiện hành động thích hợp theo Công ước hiện hành.

6. Luật pháp quốc tế liên quan đến việc ngăn ngừa, giảm thiểu và kiểm soát ô nhiễm môi trường biển từ tàu, bao gồm luật pháp liên quan đến việc thực thi và các biện pháp bảo vệ, có hiệu lực tại thời điểm áp dụng hoặc giải thích Phụ lục này, được áp dụng, mutatis mutandis, đối với các quy tắc và tiêu chuẩn được quy định trong Phụ lục này.

***Chương 3 – Các yêu cầu kiểm soát khí thải từ tàu***

**Quy định 12**

*Các chất làm suy giảm tầng ôzôn*

1 Quy định này không áp dụng cho thiết bị được niêm phong vĩnh viễn nơi không có kết nối nạp chất làm lạnh hoặc các bộ phận có thể tháo rời tiềm ẩn chứa các chất làm suy giảm tầng ôzôn.

2 Tuân theo các quy định của quy định 3.1, mọi hành vi thải các chất làm suy giảm tầng ôzôn một cách cố ý đều bị cấm. Phát thải cố ý bao gồm phát thải xảy ra trong quá trình bảo trì, bảo dưỡng, sửa chữa hoặc thải bỏ các hệ thống hoặc thiết bị, ngoại trừ phát thải cố ý không bao gồm việc thải ra tối thiểu liên quan đến việc thu hồi hoặc tái chế chất làm suy giảm tầng ôzôn. Phát thải phát sinh từ rò rỉ chất làm suy giảm tầng ôzôn, dù rò rỉ đó có cố ý hay không, có thể được các Quốc gia Thành viên quy định.

3.1 Các thiết bị có chứa các chất làm suy giảm tầng ôzôn, ngoài các chất hydrochlorofluorocarbon, sẽ bị cấm:

.1 trên các tàu được đóng vào hoặc sau ngày 19 tháng 5 năm 2005; hoặc

.2 đối với các tàu được đóng trước ngày 19 tháng 5 năm 2005 có ngày giao hàng thiết bị theo hợp đồng cho tàu vào hoặc sau ngày 19 tháng 5 năm 2005 hoặc, trong trường hợp không có ngày giao hàng theo hợp đồng, việc giao hàng thiết bị thực tế cho tàu vào hoặc sau ngày 19 tháng 5 năm 2005.

3.2 Các thiết bị có chứa hydrochlorofluorocarbon sẽ bị cấm:

.1 trên các tàu được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2020; hoặc

.2 đối với các tàu được đóng trước ngày 1 tháng 1 năm 2020 có ngày giao hàng thiết bị theo hợp đồng cho tàu vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2020 hoặc, trong trường hợp không có ngày giao hàng theo hợp đồng, việc giao hàng thiết bị thực tế cho tàu vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2020.

4 Các chất được đề cập trong quy định này và thiết bị có chứa các chất đó sẽ được chuyển đến các cơ sở tiếp nhận thích hợp khi được tháo khỏi tàu.

5 Mỗi tàu thuộc quy định 6.1 sẽ duy trì một danh sách thiết bị chứa các chất làm suy giảm tầng ôzôn.[[20]](#footnote-20)

6 Mỗi tàu thuộc quy định 6.1 có hệ thống có thể nạp lại chứa các chất làm suy giảm tầng ôzôn sẽ duy trì một sổ ghi chép chất làm suy giảm tầng ôzôn. Sổ ghi chép này có thể là một phần của sổ nhật ký hiện có hoặc sổ ghi chép điện tử[[21]](#footnote-21) được Cơ quan quản lý phê duyệt. Một hệ thống ghi điện tử được đề cập trong quy định 12.6, được thông qua theo nghị quyết MEPC.176(58), sẽ được coi là sổ ghi chép điện tử, với điều kiện hệ thống ghi điện tử đó được Cơ quan quản lý phê duyệt vào hoặc trước cuộc khảo sát đổi mới Giấy chứng nhận IAPP đầu tiên được thực hiện vào hoặc sau ngày 1 tháng 10 năm 2020, nhưng không muộn hơn ngày 1 tháng 10 năm 2025, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.

7 Các mục nhập trong sổ ghi chép chất làm suy giảm tầng ôzôn sẽ được ghi bằng khối lượng (kg) chất và phải được hoàn thành ngay lập tức vào mỗi lần, đối với những điều sau:

.1 nạp lại, toàn bộ hoặc một phần, thiết bị có chứa các chất làm suy giảm tầng ôzôn;

.2 sửa chữa hoặc bảo trì thiết bị có chứa các chất làm suy giảm tầng ôzôn;

.3 thải các chất làm suy giảm tầng ôzôn vào khí quyển:

.1 cố ý; và

.2 không cố ý;

.4 thải các chất làm suy giảm tầng ôzôn đến các cơ sở tiếp nhận trên đất liền; và

.5 cung cấp các chất làm suy giảm tầng ôzôn cho tàu.

**Quy định 13**

*Oxit nitơ (NOx)*

**Ứng dụng**

1.1. Quy định này sẽ áp dụng cho:

.1 mỗi động cơ diesel hàng hải có công suất trên 130 kW được lắp đặt trên tàu; và

.2 mỗi động cơ diesel hàng hải có công suất trên 130 kW trải qua một chuyển đổi lớn vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2000, trừ khi được chứng minh thỏa đáng cho Cơ quan quản lý rằng động cơ đó là một sự thay thế giống hệt với động cơ mà nó đang thay thế và không thuộc phạm vi của đoạn 1.1.1 của quy định này.

1.2. Quy định này không áp dụng cho:

.1 một động cơ diesel hàng hải chỉ dùng cho các trường hợp khẩn cấp hoặc chỉ để cung cấp năng lượng cho bất kỳ thiết bị hoặc bộ phận nào chỉ dùng cho các trường hợp khẩn cấp trên tàu mà nó được lắp đặt, hoặc một động cơ diesel hàng hải được lắp đặt trong xuồng cứu sinh chỉ dùng cho các trường hợp khẩn cấp; và

.2 một động cơ diesel hàng hải được lắp đặt trên tàu chỉ tham gia vào các chuyến đi trong vùng nước thuộc chủ quyền hoặc quyền tài phán của Quốc gia mà tàu có quyền treo cờ, với điều kiện động cơ đó phải tuân theo một biện pháp kiểm soát NOₓ thay thế do Cơ quan quản lý thiết lập.

1.3. Bất kể các quy định của đoạn 1.1 của quy định này, Cơ quan quản lý có thể cung cấp một sự loại trừ khỏi việc áp dụng quy định này cho bất kỳ động cơ diesel hàng hải nào được lắp đặt trên tàu được đóng, hoặc cho bất kỳ động cơ diesel hàng hải nào trải qua một chuyển đổi lớn, trước ngày 19 tháng 5 năm 2005, với điều kiện con tàu mà động cơ được lắp đặt chỉ tham gia vào các chuyến đi đến các cảng hoặc bến cảng ngoài khơi trong Quốc gia mà tàu có quyền treo cờ.

**Chuyển đổi lớn**

2.1. Đối với mục đích của quy định này, chuyển đổi lớn có nghĩa là một sửa đổi vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2000 của một động cơ diesel hàng hải chưa được chứng nhận theo các tiêu chuẩn quy định tại đoạn 3, 4 hoặc 5.1.1 của quy định này khi:

.1 động cơ được thay thế bằng một động cơ diesel hàng hải hoặc một động cơ diesel hàng hải bổ sung được lắp đặt, hoặc

.2 bất kỳ sửa đổi đáng kể nào, như được định nghĩa trong Bộ luật kỹ thuật NOₓ sửa đổi năm 2008, được thực hiện đối với động cơ, hoặc

.3 công suất liên tục tối đa của động cơ được tăng hơn 10% so với công suất liên tục tối đa của chứng nhận ban đầu của động cơ.

2.2. Đối với một chuyển đổi lớn liên quan đến việc thay thế động cơ diesel hàng hải bằng một động cơ diesel hàng hải không giống hệt, hoặc lắp đặt thêm một động cơ diesel hàng hải, các tiêu chuẩn trong quy định này tại thời điểm thay thế hoặc bổ sung động cơ sẽ được áp dụng. Đối với mục đích của quy định này, việc lắp đặt động cơ diesel hàng hải thay thế hệ thống hơi nước sẽ được coi là một động cơ thay thế. Chỉ trong trường hợp động cơ thay thế, nếu động cơ thay thế đó không thể đáp ứng các tiêu chuẩn quy định tại đoạn 5.1.1 của quy định này (Cấp độ III, nếu áp dụng), thì động cơ thay thế đó sẽ phải đáp ứng các tiêu chuẩn quy định tại đoạn 4 của quy định này (Cấp độ II), có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng.[[22]](#footnote-22) Cơ quan quản lý sẽ thông báo cho Tổ chức trong những trường hợp động cơ thay thế Cấp độ II thay vì Cấp độ III đã được lắp đặt vào hoặc sau ngày 1 tháng 8 năm 2025 theo các quy định của đoạn này.

2.3. Một động cơ diesel hàng hải được đề cập trong đoạn 2.1.2 hoặc 2.1.3 của quy định này sẽ phải đáp ứng các tiêu chuẩn sau:

.1 đối với các tàu được đóng trước ngày 1 tháng 1 năm 2000, các tiêu chuẩn quy định tại đoạn 3 của quy định này sẽ được áp dụng; và

.2 đối với các tàu được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2000, các tiêu chuẩn có hiệu lực tại thời điểm tàu được đóng sẽ được áp dụng.

**Cấp độ I[[23]](#footnote-23)**

3. Tuân theo quy định 3 của Phụ lục này, việc vận hành động cơ diesel hàng hải được lắp đặt trên tàu được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2000 và trước ngày 1 tháng 1 năm 2011 bị cấm, trừ khi lượng khí thải oxit nitơ (tính bằng tổng lượng khí thải NO2 có trọng số) từ động cơ nằm trong các giới hạn sau, trong đó n = tốc độ động cơ định mức (vòng quay trục khuỷu mỗi phút):

.1 17,0 g/kWh khi n nhỏ hơn 130 vòng/phút;

.2 45 n(–0,2) g/kWh khi n từ 130 trở lên nhưng nhỏ hơn 2.000 vòng/phút; và

.3 9,8 g/kWh khi n từ 2.000 vòng/phút trở lên.

**Cấp độ II**

4. Tuân theo quy định 3 của Phụ lục này, việc vận hành động cơ diesel hàng hải được lắp đặt trên tàu được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2011 bị cấm, trừ khi lượng khí thải oxit nitơ (tính bằng tổng lượng khí thải NO2 có trọng số) từ động cơ nằm trong các giới hạn sau, trong đó n = tốc độ động cơ định mức (vòng quay trục khuỷu mỗi phút):

.1 14,4 g/kWh khi n nhỏ hơn 130 vòng/phút;

.2 44 n(–0,23) g/kWh khi n từ 130 trở lên nhưng nhỏ hơn 2.000 vòng/phút; và

.3 7,7 g/kWh khi n từ 2.000 vòng/phút trở lên.

**Cấp độ III**

5.1. Tuân thủ quy định 3 của Phụ lục này, trong một khu vực kiểm soát khí thải được chỉ định để kiểm soát NOx Cấp độ III theo đoạn 6 của quy định này (khu vực kiểm soát khí thải NOx Cấp độ III), việc vận hành động cơ diesel hàng hải được lắp đặt trên tàu bị cấm:

.1 trừ khi lượng khí thải nitơ oxit (tính bằng tổng lượng khí thải NO2 có trọng số) từ động cơ nằm trong các giới hạn sau, trong đó n = tốc độ động cơ định mức (vòng quay trục khuỷu mỗi phút):

.1 3,4 g/kWh khi n nhỏ hơn 130 vòng/phút;

.2 9 n(–0,2) g/kWh khi n từ 130 trở lên nhưng nhỏ hơn 2.000 vòng/phút;

.3 2,0 g/kWh khi n từ 2.000 vòng/phút trở lên;

Khi

.2 con tàu đó được đóng vào hoặc sau:

.1 ngày 1 tháng 1 năm 2016 và đang hoạt động trong Khu vực kiểm soát khí thải Bắc Mỹ hoặc Khu vực kiểm soát khí thải Biển Caribe thuộc Hoa Kỳ;

.2 ngày 1 tháng 1 năm 2021 và đang hoạt động trong Khu vực kiểm soát khí thải Biển Baltic hoặc Khu vực kiểm soát khí thải Biển Bắc;

.3 ngày 1 tháng 3 năm 2026 và đang hoạt động trong Khu vực kiểm soát khí thải Biển Na Uy. Đối với Khu vực kiểm soát khí thải Biển Na Uy, "tàu được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 3 năm 2026" có nghĩa là một con tàu:

.1 mà hợp đồng đóng tàu được ký vào hoặc sau ngày 1 tháng 3 năm 2026; hoặc

.2 trong trường hợp không có hợp đồng đóng tàu, có sống keel được đặt hoặc đang ở giai đoạn đóng tương tự vào hoặc sau ngày 1 tháng 9 năm 2026; hoặc

.3 được giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 3 năm 2030.

khi

.3 con tàu đó đang hoạt động trong một khu vực kiểm soát khí thải NOx Cấp độ III khác với khu vực kiểm soát khí thải được mô tả trong đoạn 5.1.2 của quy định này, và được đóng vào hoặc sau ngày thông qua khu vực kiểm soát khí thải đó, hoặc một ngày muộn hơn có thể được quy định trong bản sửa đổi chỉ định khu vực kiểm soát khí thải NOx Cấp độ III, tùy theo ngày nào muộn hơn:

.1 con tàu đó được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2025 và đang hoạt động trong Khu vực kiểm soát khí thải Bắc Cực thuộc Canada;

.2 con tàu đó được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2027 và đang hoạt động trong Khu vực kiểm soát khí thải Đông Bắc Đại Tây Dương. Đối với Khu vực kiểm soát khí thải Đông Bắc Đại Tây Dương, "tàu được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2027" có nghĩa là một con tàu:

.1 mà hợp đồng đóng tàu được ký vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2027; hoặc

.2 trong trường hợp không có hợp đồng đóng tàu, có sống keel được đặt hoặc đang ở giai đoạn đóng tương tự vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 2027; hoặc

.3 được giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2031.

5.2. Các tiêu chuẩn quy định tại đoạn 5.1.1 của quy định này sẽ không áp dụng cho:

.1 động cơ diesel hàng hải được lắp đặt trên tàu có chiều dài (L), như được định nghĩa trong quy định 1.19 của Phụ lục I của Công ước hiện hành, dưới 24 mét khi nó được thiết kế đặc biệt và chỉ được sử dụng cho mục đích giải trí; hoặc

.2 động cơ diesel hàng hải được lắp đặt trên tàu có tổng công suất động cơ đẩy diesel trên biển dưới 750 kW nếu được chứng minh, theo sự hài lòng của Cơ quan quản lý, rằng tàu không thể tuân thủ các tiêu chuẩn quy định tại đoạn 5.1.1 của quy định này do hạn chế về thiết kế hoặc cấu trúc của tàu; hoặc

.3 động cơ diesel hàng hải được lắp đặt trên tàu được đóng trước ngày 1 tháng 1 năm 2021 có tổng dung tích dưới 500 tấn đăng ký, với chiều dài (L), như được định nghĩa trong quy định 1.19 của Phụ lục I của Công ước hiện hành, từ 24 mét trở lên khi nó được thiết kế đặc biệt và chỉ được sử dụng cho mục đích giải trí.

5.3. Cấp độ và tình trạng bật/tắt của động cơ diesel hàng hải được lắp đặt trên tàu mà đoạn 5.1 của quy định này áp dụng, được chứng nhận cả Cấp độ II và Cấp độ III hoặc chỉ được chứng nhận Cấp độ II, sẽ được ghi vào sổ nhật ký hoặc sổ ghi chép điện tử[[24]](#footnote-24) như được Cơ quan quản lý quy định khi vào và rời khu vực kiểm soát khí thải NOx Cấp độ III, hoặc khi tình trạng bật/tắt thay đổi trong khu vực đó, cùng với ngày, giờ và vị trí của tàu.

5.4. Lượng khí thải oxit nitơ từ động cơ diesel hàng hải thuộc đoạn 5.1 của quy định này xảy ra ngay sau khi đóng mới và thử nghiệm trên biển của một tàu mới được đóng, hoặc trước và sau khi chuyển đổi, sửa chữa và/hoặc bảo trì tàu, hoặc bảo trì hoặc sửa chữa động cơ Cấp độ II hoặc động cơ nhiên liệu kép khi tàu không được phép có nhiên liệu khí hoặc hàng hóa khí trên tàu do các yêu cầu an toàn, đối với các hoạt động diễn ra tại một nhà máy đóng tàu hoặc cơ sở sửa chữa khác nằm trong khu vực kiểm soát khí thải NOx Cấp độ III, tạm thời được miễn trừ với điều kiện đáp ứng các điều kiện sau:

.1 động cơ đáp ứng giới hạn NOx Cấp độ II; và

.2 tàu đi thẳng đến hoặc từ nhà máy đóng tàu hoặc cơ sở sửa chữa khác, không chất hoặc dỡ hàng trong suốt thời gian miễn trừ, và tuân thủ bất kỳ yêu cầu tuyến đường cụ thể bổ sung nào được quốc gia cảng nơi nhà máy đóng tàu hoặc cơ sở sửa chữa đó đặt chỉ định, nếu có.

5.5. Việc miễn trừ được mô tả trong đoạn 5.4 của quy định này chỉ áp dụng trong các khoảng thời gian sau:

.1 Đối với một tàu mới đóng, khoảng thời gian bắt đầu từ khi tàu được giao từ nhà máy đóng tàu, bao gồm các thử nghiệm trên biển, và kết thúc khi tàu trực tiếp rời khỏi khu vực kiểm soát khí thải NOx Cấp độ III hoặc, đối với tàu được trang bị động cơ nhiên liệu kép, tàu trực tiếp rời khỏi khu vực kiểm soát khí thải NOx Cấp độ III hoặc trực tiếp đến cơ sở nạp nhiên liệu khí gần nhất phù hợp với tàu nằm trong khu vực kiểm soát khí thải NOx Cấp độ III;

.2 Đối với một tàu có động cơ Cấp độ II đang được chuyển đổi, bảo trì hoặc sửa chữa, khoảng thời gian bắt đầu từ khi tàu vào khu vực kiểm soát khí thải NOx Cấp độ III và trực tiếp đến nhà máy đóng tàu hoặc cơ sở sửa chữa khác, và kết thúc khi tàu được xuất xưởng khỏi nhà máy đóng tàu hoặc cơ sở sửa chữa khác và trực tiếp rời khỏi khu vực kiểm soát khí thải NOx Cấp độ III sau khi thực hiện các thử nghiệm trên biển, nếu áp dụng; hoặc

.3 Đối với một tàu có động cơ nhiên liệu kép đang được chuyển đổi, bảo trì hoặc sửa chữa, khi tàu không được phép có nhiên liệu khí hoặc hàng hóa khí trên tàu do các yêu cầu an toàn, khoảng thời gian bắt đầu từ khi tàu vào khu vực kiểm soát khí thải NOx Cấp độ III hoặc khi nó được khử khí trong khu vực kiểm soát khí thải NOx Cấp độ III và trực tiếp đến nhà máy đóng tàu hoặc cơ sở sửa chữa khác, và kết thúc khi tàu được xuất xưởng khỏi nhà máy đóng tàu hoặc cơ sở sửa chữa khác và trực tiếp rời khỏi khu vực kiểm soát khí thải NOx Cấp độ III hoặc trực tiếp đến cơ sở nạp nhiên liệu khí gần nhất phù hợp với tàu nằm trong khu vực kiểm soát khí thải NOx Cấp độ III.

**Khu vực kiểm soát khí thải**

6. Đối với các mục đích của quy định này, khu vực kiểm soát khí thải NOx Cấp độ III sẽ là bất kỳ vùng biển nào, bao gồm bất kỳ khu vực cảng nào, được Tổ chức chỉ định theo các tiêu chí và thủ tục quy định tại phụ lục III. Các khu vực kiểm soát khí thải NOx Cấp độ III là:

.1 Khu vực kiểm soát khí thải Bắc Mỹ, có nghĩa là khu vực được mô tả bằng tọa độ được cung cấp trong phụ lục VII của Phụ lục này;

.2 Khu vực kiểm soát khí thải Biển Caribe thuộc Hoa Kỳ, có nghĩa là khu vực được mô tả bằng tọa độ được cung cấp trong phụ lục VII của Phụ lục này;

.3 Khu vực Biển Baltic như được định nghĩa trong quy định 1.11.2 của Phụ lục I của Công ước hiện hành;

.4 Khu vực Biển Bắc như được định nghĩa trong quy định 1.14.6 của Phụ lục V của Công ước hiện hành;

.5 Khu vực kiểm soát khí thải Bắc Cực thuộc Canada, có nghĩa là khu vực được mô tả bằng tọa độ được cung cấp trong phụ lục VII của Phụ lục này;

.6 Biển Na Uy như được định nghĩa trong quy định 13.9.4 của Phụ lục II của Công ước hiện hành; và

.7 Khu vực kiểm soát khí thải Đông Bắc Đại Tây Dương, có nghĩa là khu vực được mô tả bằng tọa độ được cung cấp trong phụ lục VII của Phụ lục này.

**Động cơ diesel hàng hải lắp đặt trên tàu được đóng trước ngày 1 tháng 1 năm 2000**

7.1. Bất kể đoạn 1.1.1 của quy định này, một động cơ diesel hàng hải có công suất trên 5.000 kW và dung tích xi lanh từ 90 L trở lên được lắp đặt trên tàu được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 1990 nhưng trước ngày 1 tháng 1 năm 2000 phải tuân thủ các giới hạn khí thải được quy định tại đoạn 7.4 của quy định này, với điều kiện một phương pháp[[25]](#footnote-25) đã được phê duyệt cho động cơ đó đã được Cơ quan quản lý của một Quốc gia Thành viên chứng nhận và thông báo về việc chứng nhận đó đã được Cơ quan quản lý chứng nhận gửi cho Tổ chức.[[26]](#footnote-26) Việc tuân thủ đoạn này sẽ được chứng minh thông qua một trong các cách sau:

.1 Lắp đặt phương pháp đã được phê duyệt đã được chứng nhận, như được xác nhận bằng cuộc khảo sát sử dụng quy trình xác minh được quy định trong hồ sơ phương pháp đã phê duyệt, bao gồm ghi chú thích hợp trên Giấy chứng nhận IAPP của tàu về sự hiện diện của phương pháp đã được phê duyệt; hoặc

.2 Chứng nhận động cơ xác nhận rằng nó hoạt động trong giới hạn quy định tại đoạn 3, 4 hoặc 5.1.1 của quy định này và ghi chú thích hợp về chứng nhận động cơ trên Giấy chứng nhận IAPP của tàu.

7.2. Đoạn 7.1 của quy định này sẽ áp dụng không muộn hơn cuộc khảo sát đổi mới đầu tiên xảy ra 12 tháng hoặc hơn sau khi gửi thông báo tại đoạn 7.1. Nếu chủ sở hữu tàu có một phương pháp đã được phê duyệt sẽ được lắp đặt có thể chứng minh cho Cơ quan quản lý hài lòng rằng phương pháp đã được phê duyệt không có sẵn trên thị trường mặc dù đã cố gắng hết sức để có được nó, thì phương pháp đã được phê duyệt đó sẽ được lắp đặt trên tàu không muộn hơn cuộc khảo sát hàng năm tiếp theo của tàu đó sau khi phương pháp đã được phê duyệt có sẵn trên thị trường.

7.3. Đối với một động cơ diesel hàng hải có công suất trên 5.000 kW và dung tích xi lanh từ 90 L trở lên được lắp đặt trên tàu được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 1990, nhưng trước ngày 1 tháng 1 năm 2000, Giấy chứng nhận IAPP sẽ, đối với động cơ diesel hàng hải mà đoạn 7.1 của quy định này áp dụng, chỉ ra một trong các điều sau:

.1 Một phương pháp đã được phê duyệt đã được áp dụng theo đoạn 7.1.1 của quy định này;

.2 Động cơ đã được chứng nhận theo đoạn 7.1.2 của quy định này;

.3 Một phương pháp đã được phê duyệt chưa có sẵn trên thị trường như được mô tả trong đoạn 7.2 của quy định này; hoặc

.4 Một phương pháp đã được phê duyệt không áp dụng được.

7.4. Tuân thủ quy định 3 của Phụ lục này, việc vận hành động cơ diesel hàng hải được mô tả trong đoạn 7.1 của quy định này bị cấm, trừ khi lượng khí thải nitơ oxit (tính bằng tổng lượng khí thải NO2 có trọng số) từ động cơ nằm trong các giới hạn sau, trong đó n = tốc độ động cơ định mức (vòng quay trục khuỷu mỗi phút):

.1 17,0 g/kWh khi n nhỏ hơn 130 vòng/phút;

.2 45 n(–0,2) g/kWh khi n từ 130 trở lên nhưng nhỏ hơn 2.000 vòng/phút; và

.3 9,8 g/kWh khi n từ 2.000 vòng/phút trở lên.

7.5. Chứng nhận một phương pháp đã được phê duyệt sẽ theo chương 7 của Bộ luật kỹ thuật NOx sửa đổi năm 2008 và sẽ bao gồm xác minh:

.1 bởi nhà thiết kế của động cơ diesel hàng hải cơ sở mà phương pháp đã được phê duyệt áp dụng rằng hiệu quả tính toán của phương pháp đã được phê duyệt sẽ không làm giảm công suất động cơ quá 1.0%, tăng tiêu thụ nhiên liệu quá 2.0% như được đo theo chu trình thử nghiệm thích hợp quy định trong Bộ luật kỹ thuật NOx sửa đổi năm 2008, hoặc ảnh hưởng xấu đến độ bền hoặc độ tin cậy của động cơ; và

.2 rằng chi phí của phương pháp đã được phê duyệt không quá cao, được xác định bằng cách so sánh lượng NOx giảm được bằng phương pháp đã được phê duyệt để đạt được tiêu chuẩn quy định tại đoạn 7.4 của quy định này và chi phí mua sắm và lắp đặt phương pháp đã được phê duyệt đó.[[27]](#footnote-27)

**Chứng nhận**

8. Bộ luật kỹ thuật NOx sửa đổi năm 2008 sẽ được áp dụng trong các quy trình chứng nhận, thử nghiệm và đo lường đối với các tiêu chuẩn quy định trong quy định này.

9. Các quy trình xác định khí thải NOx được quy định trong Bộ luật kỹ thuật NOx sửa đổi năm 2008 nhằm mục đích đại diện cho hoạt động bình thường của động cơ. Các thiết bị vô hiệu hóa và chiến lược kiểm soát khí thải không hợp lý làm suy yếu mục đích này và sẽ không được phép. Quy định này sẽ không ngăn cản việc sử dụng các thiết bị kiểm soát phụ trợ được sử dụng để bảo vệ động cơ và/hoặc thiết bị phụ trợ khỏi các điều kiện hoạt động có thể dẫn đến hư hỏng hoặc hỏng hóc hoặc được sử dụng để tạo điều kiện khởi động động cơ.

**Quy định 14**:

*Oxit lưu huỳnh (SOx) và các hạt vật chất*

**Yêu cầu chung**

1. Hàm lượng lưu huỳnh của dầu nhiên liệu được sử dụng hoặc mang theo để sử dụng trên tàu sẽ không vượt quá 0.50% m/m.

2. Hàm lượng lưu huỳnh trung bình trên toàn thế giới của dầu nhiên liệu dư được cung cấp để sử dụng trên tàu sẽ được giám sát có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.[[28]](#footnote-28)

**Yêu cầu trong các khu vực kiểm soát khí thải**

3. Đối với mục đích của quy định này, khu vực kiểm soát khí thải sẽ là bất kỳ vùng biển nào, bao gồm bất kỳ khu vực cảng nào, được Tổ chức chỉ định theo các tiêu chí và thủ tục quy định tại phụ lục III. Các khu vực kiểm soát khí thải theo quy định này là:

.1 Khu vực Biển Baltic như được định nghĩa trong quy định 1.11.2 của Phụ lục I của Công ước hiện hành;

.2 khu vực Biển Bắc như được định nghĩa trong quy định 1.14.6 của Phụ lục V của Công ước hiện hành;

.3 Khu vực kiểm soát khí thải Bắc Mỹ, có nghĩa là khu vực được mô tả bằng tọa độ được cung cấp trong phụ lục VII;

.4 Khu vực kiểm soát khí thải Biển Caribe thuộc Hoa Kỳ, có nghĩa là khu vực được mô tả bằng tọa độ được cung cấp trong phụ lục VII;

.5 Khu vực kiểm soát khí thải Biển Địa Trung Hải, có nghĩa là khu vực được mô tả bằng tọa độ được cung cấp trong phụ lục VII;

.6 Khu vực kiểm soát khí thải Bắc Cực thuộc Canada, có nghĩa là khu vực được mô tả bằng tọa độ được cung cấp trong phụ lục VII;

.7 Biển Na Uy như được định nghĩa trong quy định 13.9.4 của Phụ lục II của Công ước hiện hành; và

.8 Khu vực kiểm soát khí thải Đông Bắc Đại Tây Dương, có nghĩa là khu vực được mô tả bằng tọa độ được cung cấp trong phụ lục VII.

4. Khi một con tàu hoạt động trong khu vực kiểm soát khí thải, hàm lượng lưu huỳnh của dầu nhiên liệu được sử dụng trên tàu đó sẽ không vượt quá 0.10% m/m.

5. Hàm lượng lưu huỳnh của dầu nhiên liệu được đề cập trong đoạn 1 và đoạn 4 của quy định này sẽ được nhà cung cấp chứng nhận như yêu cầu của quy định 18 của Phụ lục này.

6. Những tàu sử dụng các loại dầu nhiên liệu riêng biệt để tuân thủ đoạn 4 của quy định này và ra vào một khu vực kiểm soát khí thải quy định tại đoạn 3 của quy định này phải mang theo một quy trình bằng văn bản thể hiện cách thức chuyển đổi dầu nhiên liệu, cho phép đủ thời gian để hệ thống dịch vụ dầu nhiên liệu được xả hoàn toàn tất cả các loại dầu nhiên liệu vượt quá hàm lượng lưu huỳnh áp dụng được quy định trong đoạn 4 của quy định này trước khi vào khu vực kiểm soát khí thải. Khối lượng dầu nhiên liệu ít lưu huỳnh trong mỗi két cũng như ngày, giờ và vị trí của tàu khi bất kỳ hoạt động chuyển đổi dầu nhiên liệu nào được hoàn thành trước khi vào khu vực kiểm soát khí thải hoặc bắt đầu sau khi rời khỏi khu vực đó sẽ được ghi vào sổ nhật ký hoặc sổ ghi chép điện tử[[29]](#footnote-29) như được Cơ quan quản lý quy định.

7. Trong 12 tháng đầu tiên ngay sau khi một sửa đổi chỉ định một khu vực kiểm soát khí thải cụ thể theo đoạn 3 của quy định này có hiệu lực, các tàu hoạt động trong khu vực kiểm soát khí thải đó được miễn các yêu cầu trong đoạn 4 và 6 của quy định này và các yêu cầu của đoạn 5 của quy định này trong phạm vi chúng liên quan đến đoạn 4 của quy định này.

**Lấy mẫu và thử nghiệm dầu nhiên liệu đang sử dụng và trên tàu**

8. Nếu cơ quan có thẩm quyền của một Quốc gia Thành viên yêu cầu phân tích mẫu nhiên liệu đang sử dụng hoặc mẫu nhiên liệu trên tàu, việc đó phải được thực hiện theo quy trình xác minh được quy định tại phụ lục VI để xác định xem dầu nhiên liệu đang được sử dụng hoặc mang theo để sử dụng trên tàu có đáp ứng các yêu cầu trong đoạn 1 hoặc đoạn 4 của quy định này hay không. Mẫu nhiên liệu đang sử dụng sẽ được lấy có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.[[30]](#footnote-30) Mẫu nhiên liệu trên tàu sẽ được lấy có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.[[31]](#footnote-31)

9. Mẫu sẽ được niêm phong bởi đại diện của cơ quan có thẩm quyền bằng một phương tiện nhận dạng độc nhất được lắp đặt trước sự chứng kiến của đại diện tàu. Tàu sẽ được quyền giữ một mẫu trùng lặp.

**Điểm lấy mẫu dầu nhiên liệu đang sử dụng**

10. Đối với mỗi tàu thuộc quy định 5 và 6 của Phụ lục này, các điểm lấy mẫu sẽ được lắp đặt hoặc chỉ định cho mục đích lấy các mẫu đại diện của dầu nhiên liệu đang được sử dụng trên tàu có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.[[32]](#footnote-32)

11. Đối với tàu được đóng trước ngày 1 tháng 4 năm 2022, các điểm lấy mẫu được đề cập trong đoạn 10 sẽ được lắp đặt hoặc chỉ định không muộn hơn cuộc khảo sát đổi mới đầu tiên được xác định trong quy định 5.1.2 của Phụ lục này vào hoặc sau ngày 1 tháng 4 năm 2023.

12. Các yêu cầu của đoạn 10 và 11 trên không áp dụng cho hệ thống dịch vụ dầu nhiên liệu được sử dụng cho nhiên liệu có điểm chớp cháy thấp hoặc nhiên liệu khí.

13. Cơ quan có thẩm quyền của một Quốc gia Thành viên sẽ, khi thích hợp, sử dụng các điểm lấy mẫu đã được lắp đặt hoặc chỉ định cho mục đích lấy (các) mẫu đại diện của dầu nhiên liệu đang được sử dụng trên tàu để xác minh rằng dầu nhiên liệu tuân thủ quy định này. Việc lấy mẫu dầu nhiên liệu bởi cơ quan có thẩm quyền của Quốc gia Thành viên sẽ được thực hiện nhanh chóng nhất có thể mà không gây chậm trễ không đáng có cho tàu.

**Quy định 15**

*Hợp chất hữu cơ dễ bay hơi (VOCs)*

1. Nếu khí thải hợp chất hữu cơ dễ bay hơi (VOCs) từ tàu chở dầu được quy định tại một hoặc nhiều cảng hoặc một hoặc nhiều bến cảng thuộc quyền tài phán của một Quốc gia Thành viên, chúng sẽ được quy định theo các điều khoản của quy định này.

2. Một Quốc gia Thành viên quy định tàu chở dầu về khí thải VOCs sẽ gửi thông báo cho Tổ chức.[[33]](#footnote-33) Thông báo này sẽ bao gồm thông tin về kích thước của các tàu chở dầu cần được kiểm soát, các loại hàng hóa yêu cầu hệ thống kiểm soát khí thải hơi và ngày có hiệu lực của việc kiểm soát đó. Thông báo sẽ được gửi ít nhất sáu (6) tháng trước ngày có hiệu lực.

3. Một Quốc gia Thành viên chỉ định các cảng hoặc bến cảng nơi khí thải VOCs từ tàu chở dầu được quy định sẽ đảm bảo rằng các hệ thống kiểm soát khí thải hơi, được Quốc gia Thành viên đó phê duyệt có tính đến các tiêu chuẩn an toàn cho các hệ thống đó do Tổ chức xây dựng,[[34]](#footnote-34) được cung cấp tại bất kỳ cảng và bến cảng được chỉ định nào và được vận hành an toàn và theo cách thức tránh gây chậm trễ không đáng có cho tàu.

4. Tổ chức sẽ lưu hành danh sách các cảng và bến cảng được các Quốc gia Thành viên chỉ định tới các Quốc gia Thành viên khác và các Quốc gia thành viên của Tổ chức để họ được biết.

5. Một tàu chở dầu mà đoạn 1 của quy định này áp dụng sẽ được trang bị hệ thống thu hồi khí thải hơi được Cơ quan quản lý phê duyệt có tính đến các tiêu chuẩn an toàn cho các hệ thống đó do Tổ chức xây dựng,[[35]](#footnote-35) và sẽ sử dụng hệ thống này trong quá trình nạp các loại hàng hóa liên quan. Một cảng hoặc bến cảng đã lắp đặt hệ thống kiểm soát khí thải hơi theo quy định này có thể chấp nhận các tàu chở dầu không được trang bị hệ thống thu hồi hơi trong thời gian ba (3) năm sau ngày có hiệu lực được xác định trong đoạn 2 của quy định này.

6. Một tàu chở dầu thô sẽ có trên tàu và thực hiện một kế hoạch quản lý VOC được Cơ quan quản lý phê duyệt. Kế hoạch đó sẽ được lập có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.[[36]](#footnote-36) Kế hoạch này sẽ cụ thể cho từng tàu và ít nhất phải:

.1 cung cấp các quy trình bằng văn bản để giảm thiểu khí thải VOC trong quá trình nạp, hành trình trên biển và xả hàng hóa;

.2 xem xét lượng VOC bổ sung được tạo ra do việc rửa dầu thô;

.3 xác định một người chịu trách nhiệm thực hiện kế hoạch; và

.4 đối với các tàu trong các chuyến đi quốc tế, được viết bằng ngôn ngữ làm việc của thuyền trưởng và các sĩ quan và, nếu ngôn ngữ làm việc của thuyền trưởng và các sĩ quan không phải tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha, phải bao gồm một bản dịch sang một trong các ngôn ngữ này.

7. Quy định này cũng sẽ áp dụng cho các tàu chở khí chỉ khi các loại hệ thống nạp và chứa cho phép giữ an toàn các VOC không phải metan trên tàu hoặc trả chúng về bờ một cách an toàn.[[37]](#footnote-37)

**Quy định 16**

*Đốt rác trên tàu*

1. Trừ khi có quy định khác tại đoạn 4 của quy định này, việc đốt rác trên tàu chỉ được phép trong lò đốt rác trên tàu.

2. Việc đốt rác trên tàu các chất sau đây bị cấm:

.1 cặn hàng hóa thuộc Phụ lục I, II hoặc III hoặc vật liệu đóng gói bị nhiễm bẩn liên quan;

.2 polychlorinated biphenyls (PCBs);

.3 rác thải, như được định nghĩa bởi Phụ lục V, có chứa nhiều hơn dấu vết của kim loại nặng;

.4 các sản phẩm dầu mỏ tinh chế có chứa hợp chất halogen;

.5 bùn thải và dầu cặn không được tạo ra trên tàu; và

.6 cặn từ hệ thống làm sạch khí thải.

3. Việc đốt rác trên tàu các vật liệu polyvinyl clorua (PVCs) sẽ bị cấm, trừ trong các lò đốt rác trên tàu đã được cấp Giấy chứng nhận Phê duyệt Kiểu IMO.[[38]](#footnote-38)

4. Việc đốt bùn thải và dầu cặn sinh ra trong quá trình hoạt động bình thường của tàu cũng có thể diễn ra trong nhà máy điện chính hoặc phụ hoặc nồi hơi, nhưng trong những trường hợp đó, sẽ không được thực hiện bên trong các cảng, bến cảng hoặc cửa sông.

5. Không có điều khoản nào trong quy định này:

.1 ảnh hưởng đến các lệnh cấm đốt rác trên biển của Công ước về ngăn ngừa ô nhiễm biển do đổ thải và các chất khác, năm 1972, đã sửa đổi, và Nghị định thư năm 1996 kèm theo, hoặc các yêu cầu khác của Công ước,

hoặc

.2 ngăn cản việc phát triển, lắp đặt và vận hành các thiết bị xử lý chất thải nhiệt trên tàu có thiết kế thay thế đáp ứng hoặc vượt quá các yêu cầu của quy định này.

6.1. Trừ khi có quy định khác tại đoạn 6.2 của quy định này, mỗi lò đốt rác trên tàu được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2000 hoặc lò đốt rác được lắp đặt trên tàu vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2000 sẽ đáp ứng các yêu cầu tại phụ lục IV. Mỗi lò đốt rác thuộc đoạn này sẽ được Cơ quan quản lý phê duyệt có tính đến đặc điểm kỹ thuật tiêu chuẩn cho lò đốt rác trên tàu do Tổ chức xây dựng.[[39]](#footnote-39)

6.2. Cơ quan quản lý có thể cho phép loại trừ việc áp dụng đoạn 6.1 của quy định này đối với bất kỳ lò đốt rác nào được lắp đặt trên tàu trước ngày 19 tháng 5 năm 2005, với điều kiện tàu chỉ tham gia vào các chuyến đi trong vùng nước thuộc chủ quyền hoặc quyền tài phán của Quốc gia mà tàu có quyền treo cờ.

7. Các lò đốt rác được lắp đặt theo các yêu cầu của đoạn 6.1 của quy định này sẽ được cung cấp một sổ tay vận hành của nhà sản xuất, được giữ cùng với thiết bị và sẽ quy định cách vận hành lò đốt rác trong giới hạn được mô tả trong đoạn 2 của phụ lục IV của Phụ lục này.

8. Nhân sự chịu trách nhiệm vận hành lò đốt rác được lắp đặt theo yêu cầu của đoạn 6.1 của quy định này phải được đào tạo để thực hiện hướng dẫn được cung cấp trong sổ tay vận hành của nhà sản xuất theo yêu cầu của đoạn 7 của quy định này.

9. Đối với các lò đốt rác được lắp đặt theo yêu cầu của đoạn 6.1 của quy định này, nhiệt độ khí thoát ra từ buồng đốt phải được giám sát mọi lúc khi thiết bị đang hoạt động. Nếu lò đốt rác đó thuộc loại nạp liên tục, rác thải sẽ không được đưa vào thiết bị khi nhiệt độ khí thoát ra từ buồng đốt dưới 850°C. Nếu lò đốt rác đó thuộc loại nạp theo lô, thiết bị phải được thiết kế sao cho nhiệt độ khí thoát ra từ buồng đốt phải đạt 600°C trong vòng năm phút sau khi khởi động và sau đó sẽ ổn định ở nhiệt độ không dưới 850°C.

**Quy định 17**

*Cơ sở tiếp nhận*

1. Mỗi Quốc gia Thành viên cam kết đảm bảo cung cấp các cơ sở đầy đủ để đáp ứng:

.1 nhu cầu của các tàu sử dụng cảng sửa chữa của mình để tiếp nhận các chất làm suy giảm tầng ôzôn và thiết bị chứa các chất đó khi được tháo khỏi tàu;

.2 nhu cầu của các tàu sử dụng cảng, bến cảng hoặc cảng sửa chữa của mình để tiếp nhận cặn từ hệ thống làm sạch khí thải từ hệ thống làm sạch khí thải;

mà không gây chậm trễ không đáng có cho tàu, và

.3 nhu cầu tại các cơ sở phá dỡ tàu để tiếp nhận các chất làm suy giảm tầng ôzôn và thiết bị chứa các chất đó khi được tháo khỏi tàu.

2. Các Quốc gia sau đây có thể đáp ứng các yêu cầu tại đoạn 1 của quy định này thông qua các thỏa thuận khu vực khi, do hoàn cảnh đặc thù của các Quốc gia đó, các thỏa thuận như vậy là phương tiện thực tế duy nhất để đáp ứng các yêu cầu này:

.1 các Quốc gia đang phát triển là đảo nhỏ; và

.2 các Quốc gia có bờ biển giáp với vùng nước Bắc Cực, với điều kiện các thỏa thuận khu vực sẽ chỉ bao gồm các cảng trong vùng nước Bắc Cực của các Quốc gia đó.

3. Các Quốc gia Thành viên tham gia vào một thỏa thuận khu vực sẽ xây dựng một Kế hoạch Cơ sở Tiếp nhận Khu vực, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.[[40]](#footnote-40) Chính phủ của mỗi Quốc gia Thành viên tham gia vào thỏa thuận sẽ tham vấn với Tổ chức, để lưu hành cho các Quốc gia Thành viên của Công ước hiện hành, về:

.1 cách thức mà Kế hoạch Cơ sở Tiếp nhận Khu vực có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng;[[41]](#footnote-41)

.2 chi tiết các Trung tâm tiếp nhận chất thải tàu khu vực được xác định có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng;[[42]](#footnote-42) và

.3 chi tiết các cảng chỉ có cơ sở hạn chế.

4. Nếu một cảng hoặc bến cảng cụ thể của một Quốc gia Thành viên, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng,[[43]](#footnote-43) nằm ở vị trí hẻo lánh hoặc thiếu cơ sở hạ tầng công nghiệp cần thiết để quản lý và xử lý các chất được đề cập trong đoạn 1 của quy định này và do đó không thể tiếp nhận các chất đó, thì Quốc gia Thành viên đó sẽ thông báo cho Tổ chức về bất kỳ cảng hoặc bến cảng nào như vậy để thông tin này có thể được lưu hành cho tất cả các Quốc gia Thành viên và các Quốc gia thành viên của Tổ chức để họ được biết và có bất kỳ hành động thích hợp nào. Mỗi Quốc gia Thành viên đã cung cấp cho Tổ chức thông tin đó cũng sẽ thông báo cho Tổ chức về các cảng và bến cảng của mình nơi có sẵn các cơ sở tiếp nhận để quản lý và xử lý các chất đó.

5. Mỗi Quốc gia Thành viên sẽ thông báo cho Tổ chức để lưu hành cho các Thành viên của Tổ chức về tất cả các trường hợp các cơ sở được cung cấp theo quy định này không có sẵn hoặc bị cáo buộc là không đầy đủ.

**Quy định 18**

*Khả năng cung cấp và chất lượng dầu nhiên liệu*

**Khả năng cung cấp dầu nhiên liệu**

1. Mỗi Quốc gia Thành viên sẽ thực hiện tất cả các bước hợp lý để thúc đẩy khả năng cung cấp dầu nhiên liệu tuân thủ Phụ lục này và thông báo cho Tổ chức về khả năng cung cấp dầu nhiên liệu tuân thủ tại các cảng và bến cảng của mình.

2.1. Nếu một con tàu được một Quốc gia Thành viên phát hiện không tuân thủ các tiêu chuẩn về dầu nhiên liệu tuân thủ được quy định trong Phụ lục này, cơ quan có thẩm quyền của Quốc gia Thành viên đó có quyền yêu cầu con tàu:

.1 trình bày hồ sơ các hành động đã thực hiện để cố gắng đạt được sự tuân thủ; và

.2 cung cấp bằng chứng cho thấy nó đã cố gắng mua dầu nhiên liệu tuân thủ theo kế hoạch hành trình của mình và, nếu không có sẵn ở nơi đã định, rằng đã có những nỗ lực để tìm các nguồn thay thế cho dầu nhiên liệu đó và mặc dù đã cố gắng hết sức để có được dầu nhiên liệu tuân thủ, không có dầu nhiên liệu nào như vậy có sẵn để mua.

2.2. Con tàu không nên bị yêu cầu lệch khỏi hành trình dự định của mình hoặc trì hoãn chuyến đi một cách không đáng có để đạt được sự tuân thủ.

2.3. Nếu một con tàu cung cấp thông tin quy định tại đoạn 2.1 của quy định này, một Quốc gia Thành viên sẽ xem xét tất cả các trường hợp liên quan và bằng chứng được trình bày để xác định hành động thích hợp cần thực hiện, bao gồm việc không thực hiện các biện pháp kiểm soát.

2.4. Một con tàu sẽ thông báo cho Cơ quan quản lý của mình và cơ quan có thẩm quyền của cảng đích liên quan khi không thể mua dầu nhiên liệu tuân thủ.

2.5. Một Quốc gia Thành viên sẽ thông báo cho Tổ chức khi một con tàu đã trình bày bằng chứng về việc không có sẵn dầu nhiên liệu tuân thủ.

**Chất lượng dầu nhiên liệu**

3. Dầu nhiên liệu được giao đến và sử dụng trên tàu mà Phụ lục này áp dụng phải đáp ứng các yêu cầu sau:

.1 trừ khi có quy định khác tại đoạn 3.2 của quy định này:

.1 dầu nhiên liệu phải là hỗn hợp hydrocarbon có nguồn gốc từ quá trình lọc dầu. Điều này không loại trừ việc kết hợp một lượng nhỏ phụ gia nhằm cải thiện một số khía cạnh về hiệu suất;

.2 dầu nhiên liệu phải không chứa axit vô cơ; và

.3 dầu nhiên liệu sẽ không bao gồm bất kỳ chất bổ sung hoặc chất thải hóa học nào mà:

.1 gây nguy hiểm cho an toàn của tàu hoặc ảnh hưởng xấu đến hiệu suất của máy móc, hoặc

.2 gây hại cho nhân sự, hoặc

.3 góp phần tổng thể vào việc gây ô nhiễm không khí bổ sung.

.2 dầu nhiên liệu có nguồn gốc từ các phương pháp khác ngoài lọc dầu sẽ không:

.1 vượt quá hàm lượng lưu huỳnh áp dụng được quy định trong quy định 14 của Phụ lục này;

.2 khiến động cơ vượt quá giới hạn khí thải NOx áp dụng được quy định trong các đoạn 3, 4, 5.1.1 và 7.4 của quy định 13;

.3 chứa axit vô cơ; hoặc

.4.1 gây nguy hiểm cho an toàn của tàu hoặc ảnh hưởng xấu đến hiệu suất của máy móc, hoặc

.4.2 gây hại cho nhân sự, hoặc

.4.3 góp phần tổng thể vào việc gây ô nhiễm không khí bổ sung.

4. Quy định này không áp dụng cho than ở dạng rắn hoặc nhiên liệu hạt nhân. Các đoạn 5.1, 8.1 và 8.2 của quy định này không áp dụng cho nhiên liệu có điểm chớp cháy thấp hoặc nhiên liệu khí.

5.1. Đối với mỗi tàu thuộc quy định 5 và 6 của Phụ lục này, chi tiết về dầu nhiên liệu được giao đến và sử dụng trên tàu đó sẽ được ghi lại bằng cách sử dụng phiếu giao nhận nhiên liệu (bunker delivery note) phải chứa ít nhất các thông tin được quy định trong phụ lục V.

5.2. Đối với mỗi tàu thuộc quy định 5 và 6 của Phụ lục này, chi tiết về nhiên liệu có điểm chớp cháy thấp hoặc nhiên liệu khí được giao đến và sử dụng trên tàu đó sẽ được ghi lại bằng cách sử dụng phiếu giao nhận nhiên liệu phải bao gồm ít nhất các thông tin được quy định trong mục 1 đến 6 của phụ lục V, mật độ được xác định bằng phương pháp thử nghiệm phù hợp với loại nhiên liệu cùng với nhiệt độ liên quan và một tuyên bố được ký và xác nhận bởi đại diện nhà cung cấp dầu nhiên liệu rằng dầu nhiên liệu phù hợp với đoạn 3 của quy định này. Ngoài ra, hàm lượng lưu huỳnh của nhiên liệu có điểm chớp cháy thấp hoặc nhiên liệu khí được giao đến tàu cụ thể để sử dụng trên tàu đó phải được nhà cung cấp ghi lại trên phiếu giao nhận nhiên liệu dưới dạng giá trị thực tế được xác định bằng phương pháp thử nghiệm phù hợp với loại nhiên liệu hoặc, với sự đồng ý của cơ quan có thẩm quyền tại cảng cung cấp, một tuyên bố rằng hàm lượng lưu huỳnh, khi được thử nghiệm bằng phương pháp đó, nhỏ hơn 0.001% m/m.

6. Phiếu giao nhận nhiên liệu phải được giữ trên tàu ở một nơi dễ dàng kiểm tra bất cứ lúc nào hợp lý. Nó phải được lưu giữ trong thời gian ba (3) năm sau khi dầu nhiên liệu đã được giao lên tàu.

7.1. Cơ quan có thẩm quyền của một Quốc gia Thành viên có thể kiểm tra các phiếu giao nhận nhiên liệu trên bất kỳ tàu nào mà Phụ lục này áp dụng khi tàu đang ở cảng hoặc bến cảng ngoài khơi của họ, có thể sao chép mỗi phiếu giao nhận, và có thể yêu cầu thuyền trưởng hoặc người phụ trách tàu xác nhận rằng mỗi bản sao là bản sao đúng của phiếu giao nhận nhiên liệu đó. Cơ quan có thẩm quyền cũng có thể xác minh nội dung của mỗi phiếu thông qua việc tham vấn với cảng nơi phiếu được cấp.

7.2. Việc kiểm tra các phiếu giao nhận nhiên liệu và việc lấy các bản sao có chứng thực bởi cơ quan có thẩm quyền theo đoạn 7.1 của quy định này sẽ được thực hiện nhanh chóng nhất có thể mà không gây chậm trễ không đáng có cho tàu.

8.1. Phiếu giao nhận nhiên liệu phải kèm theo một mẫu đại diện của dầu nhiên liệu được giao có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.[[44]](#footnote-44) Mẫu phải được niêm phong và ký bởi đại diện nhà cung cấp và thuyền trưởng hoặc sĩ quan phụ trách hoạt động nạp nhiên liệu khi hoàn thành hoạt động nạp nhiên liệu và được giữ dưới sự kiểm soát của tàu cho đến khi dầu nhiên liệu được tiêu thụ đáng kể, nhưng trong mọi trường hợp không dưới 12 tháng kể từ thời điểm giao hàng.

8.2. Nếu một Quốc gia Thành viên yêu cầu phân tích mẫu đại diện, việc đó phải được thực hiện theo quy trình xác minh được quy định tại phụ lục VI để xác định xem dầu nhiên liệu có đáp ứng các yêu cầu của Phụ lục này hay không.

9. Các Quốc gia Thành viên cam kết đảm bảo rằng các cơ quan có thẩm quyền được họ chỉ định:

.1 duy trì một sổ đăng ký các nhà cung cấp dầu nhiên liệu địa phương;

.2 yêu cầu các nhà cung cấp địa phương cung cấp phiếu giao nhận nhiên liệu và, nếu áp dụng, mẫu giao theo MARPOL theo yêu cầu của quy định này, được nhà cung cấp dầu nhiên liệu xác nhận rằng dầu nhiên liệu đáp ứng các yêu cầu của quy định 14 và 18 của Phụ lục này;

.3 yêu cầu các nhà cung cấp địa phương lưu giữ một bản sao của phiếu giao nhận nhiên liệu trong ít nhất ba (3) năm để kiểm tra và xác minh bởi Quốc gia cảng khi cần thiết;

.4 thực hiện hành động thích hợp đối với các nhà cung cấp dầu nhiên liệu đã bị phát hiện giao dầu nhiên liệu không tuân thủ với những gì đã ghi trên phiếu giao nhận nhiên liệu;

.5 thông báo cho Cơ quan quản lý về bất kỳ tàu nào nhận được dầu nhiên liệu bị phát hiện không tuân thủ các yêu cầu của quy định 14 hoặc 18 của Phụ lục này; và

.6 thông báo cho Tổ chức để lưu hành cho các Quốc gia Thành viên và các Quốc gia thành viên của Tổ chức về tất cả các trường hợp các nhà cung cấp dầu nhiên liệu không đáp ứng các yêu cầu được quy định trong quy định 14 hoặc 18 của Phụ lục này.

10. Liên quan đến việc kiểm tra của quốc gia cảng được thực hiện bởi các Quốc gia Thành viên, các Quốc gia Thành viên cam kết thêm rằng:

.1 thông báo cho Quốc gia Thành viên hoặc phi Quốc gia mà theo quyền tài phán của họ, một phiếu giao nhận nhiên liệu đã được cấp về các trường hợp giao dầu nhiên liệu không tuân thủ, cung cấp tất cả các thông tin liên quan; và

.2 đảm bảo rằng hành động khắc phục thích hợp được thực hiện để đưa dầu nhiên liệu không tuân thủ được phát hiện trở lại trạng thái tuân thủ.

11. Đối với mỗi tàu có tổng dung tích 400 tấn đăng ký trở lên trên các tuyến dịch vụ định kỳ với các chuyến ghé cảng thường xuyên và đều đặn, Cơ quan quản lý có thể quyết định sau khi nộp đơn và tham vấn với các Quốc gia bị ảnh hưởng rằng việc tuân thủ đoạn 6 của quy định này có thể được ghi lại theo cách thay thế mang lại sự chắc chắn tương tự về việc tuân thủ các quy định 14 và 18 của Phụ lục này.

***Chương 4 – Quy định về cường độ carbon của vận tải biển quốc tế***

**Quy định 19**

*Ứng dụng*

1 Chương này sẽ áp dụng cho tất cả các tàu có tổng dung tích từ 400 tấn đăng ký trở lên.

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

.1 các tàu chỉ tham gia vào các chuyến đi trong vùng nước thuộc chủ quyền hoặc quyền tài phán của Quốc gia mà tàu có quyền treo cờ. Tuy nhiên, mỗi Quốc gia Thành viên nên đảm bảo, bằng cách áp dụng các biện pháp thích hợp, rằng các tàu đó được đóng và hoạt động theo cách phù hợp với các yêu cầu của chương 4 của Phụ lục này, trong phạm vi hợp lý và khả thi.

.2 các tàu không được đẩy bằng phương tiện cơ khí, và các giàn khoan bao gồm FPSOs và FSUs và giàn khoan, bất kể phương tiện đẩy của chúng.

3 Các quy định 22, 23, 24 và 25 của Phụ lục này sẽ không áp dụng cho các tàu có hệ thống đẩy phi truyền thống, ngoại trừ các quy định 22 và 24 sẽ áp dụng cho các tàu khách du lịch có hệ thống đẩy phi truyền thống và tàu chở LNG có hệ thống đẩy truyền thống hoặc phi truyền thống, được giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 9 năm 2019, như được định nghĩa trong quy định 2.2.1, và các quy định 23 và 25 sẽ áp dụng cho các tàu khách du lịch có hệ thống đẩy phi truyền thống và tàu chở LNG có hệ thống đẩy truyền thống hoặc phi truyền thống. Các quy định 22, 23, 24, 25 và 28 sẽ không áp dụng cho các tàu loại A như được định nghĩa trong Bộ luật Bắc Cực.

4 Bất kể các điều khoản của đoạn 1 của quy định này, Cơ quan quản lý có thể miễn trừ yêu cầu đối với tàu có tổng dung tích 400 tấn đăng ký trở lên phải tuân thủ các quy định 22 và 24 của Phụ lục này.

5 Các điều khoản tại đoạn 4 của quy định này sẽ không áp dụng cho các tàu có tổng dung tích 400 tấn đăng ký trở lên:

.1 mà hợp đồng đóng tàu được ký vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2017; hoặc

.2 trong trường hợp không có hợp đồng đóng tàu, có sống keel được đặt hoặc đang ở giai đoạn đóng tương tự vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 2017; hoặc

.3 được giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 2019; hoặc

.4 trong trường hợp chuyển đổi lớn của tàu mới hoặc tàu hiện có, như được định nghĩa trong quy định 2.2.15 của Phụ lục này, vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2017, và trong đó các quy định 5.4.2 và 5.4.3 của Phụ lục này áp dụng.

6. Cơ quan quản lý của một Quốc gia Thành viên của Công ước hiện hành cho phép áp dụng đoạn 4, hoặc đình chỉ, rút lại hoặc từ chối áp dụng đoạn đó, đối với một tàu có quyền treo cờ của mình sẽ thông báo ngay cho Tổ chức để lưu hành cho các Quốc gia Thành viên của Nghị định thư hiện hành các chi tiết liên quan, để họ được biết.

**Quy định 20**

*Mục tiêu*

Mục tiêu của chương này là giảm cường độ carbon của vận tải biển quốc tế, hướng tới các mức tham vọng được đặt ra trong Chiến lược của IMO về giảm phát thải khí nhà kính từ tàu.

**Quy định 21**

*Các yêu cầu chức năng*

Để đạt được mục tiêu được nêu trong quy định 20 của Phụ lục này, một tàu mà chương này áp dụng sẽ tuân thủ, nếu có thể, các yêu cầu chức năng sau đây để giảm cường độ carbon của tàu:

.1 các yêu cầu về cường độ carbon kỹ thuật theo quy định 22, 23, 24 và 25 của Phụ lục này; và

.2 các yêu cầu về cường độ carbon hoạt động theo quy định 26, 27 và 28 của Phụ lục này.

**Quy định 22**

*Chỉ số hiệu quả năng lượng thiết kế đạt được (EEDI đạt được)*

1. EEDI đạt được sẽ được tính toán cho:

.1 mỗi tàu mới;

.2 mỗi tàu mới đã trải qua chuyển đổi lớn; và

.3 mỗi tàu mới hoặc tàu hiện có đã trải qua chuyển đổi lớn đến mức được Cơ quan quản lý coi là tàu mới được đóng,

mà thuộc một hoặc nhiều loại trong các quy định 2.2.5 đến 2.2.7, 2.2.9, 2.2.12 đến 2.2.14, 2.2.18, 2.2.20, và 2.2.24 đến 2.2.27 của Phụ lục này. EEDI đạt được sẽ cụ thể cho từng tàu và sẽ chỉ ra hiệu suất ước tính của tàu về hiệu quả năng lượng, và phải kèm theo hồ sơ kỹ thuật EEDI chứa thông tin cần thiết cho việc tính toán EEDI đạt được và thể hiện quy trình tính toán. EEDI đạt được sẽ được xác minh, dựa trên hồ sơ kỹ thuật EEDI, bởi Cơ quan quản lý hoặc bởi bất kỳ tổ chức nào được ủy quyền hợp lệ.[[45]](#footnote-45)

2 EEDI đạt được sẽ được tính toán có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.[[46]](#footnote-46)

3 Đối với mỗi tàu thuộc quy định 24 của Phụ lục này, Cơ quan quản lý, hoặc bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý ủy quyền hợp lệ[[47]](#footnote-47) sẽ báo cáo cho Tổ chức các giá trị EEDI yêu cầu và đạt được cùng thông tin liên quan, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng,[[48]](#footnote-48) thông qua giao tiếp điện tử:

.1 trong vòng bảy (7) tháng kể từ khi hoàn thành cuộc khảo sát được yêu cầu theo quy định 5.4 của Phụ lục này; hoặc

.2 trong vòng bảy (7) tháng sau ngày 1 tháng 4 năm 2022 đối với tàu được giao trước ngày 1 tháng 4 năm 2022.

**Quy định 23**

*Chỉ số hiệu quả năng lượng tàu hiện có đạt được (EEXI đạt được)*

1 EEXI đạt được sẽ được tính toán cho:

.1 mỗi tàu; và

.2 mỗi tàu đã trải qua chuyển đổi lớn,

mà thuộc một hoặc nhiều loại trong các quy định 2.2.5 đến 2.2.7, 2.2.9, 2.2.12 đến 2.2.14, 2.2.20, và 2.2.24 đến 2.2.27 của Phụ lục này. EEXI đạt được sẽ cụ thể cho từng tàu và sẽ chỉ ra hiệu suất ước tính của tàu về hiệu quả năng lượng, và phải kèm theo hồ sơ kỹ thuật EEXI chứa thông tin cần thiết cho việc tính toán EEXI đạt được và thể hiện quy trình tính toán. EEXI đạt được sẽ được xác minh, dựa trên hồ sơ kỹ thuật EEXI, bởi Cơ quan quản lý hoặc bởi bất kỳ tổ chức nào được ủy quyền hợp lệ.[[49]](#footnote-49)

2 EEXI đạt được sẽ được tính toán có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.[[50]](#footnote-50)

3 Bất kể đoạn 1 của quy định này, đối với mỗi tàu mà quy định 22 của Phụ lục này áp dụng, EEDI đạt được được Cơ quan quản lý, hoặc bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý ủy quyền hợp lệ[[51]](#footnote-51) xác minh theo quy định 22.1 của Phụ lục này có thể được coi là EEXI đạt được nếu giá trị của EEDI đạt được bằng hoặc nhỏ hơn EEXI yêu cầu theo quy định 25 của Phụ lục này. Trong trường hợp này, EEXI đạt được sẽ được xác minh dựa trên hồ sơ kỹ thuật EEDI.

**Quy định 24**

*EEDI yêu cầu*

1. Đối với mỗi:

.1 tàu mới,

.2 tàu mới đã trải qua chuyển đổi lớn, và

.3 tàu mới hoặc tàu hiện có đã trải qua chuyển đổi lớn đến mức được Cơ quan quản lý coi là tàu mới được đóng

mà thuộc một trong các loại trong các quy định 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 đến 2.2.16, 2.2.22, và 2.2.26 đến 2.2.29 và chương này áp dụng, EEDI đạt được sẽ như sau:

EEDI đạt được ≤ EEDI yêu cầu = (1 – X/100).) ∙ Giá trị đường tham chiếu

trong đó X là hệ số giảm được quy định trong bảng 1 cho EEDI yêu cầu so với đường tham chiếu EEDI.

2. Đối với mỗi tàu mới và tàu hiện có đã trải qua chuyển đổi lớn đến mức được Cơ quan quản lý coi là tàu mới được đóng, EEDI đạt được sẽ được tính toán và đáp ứng yêu cầu của đoạn 1 của quy định này với hệ số giảm áp dụng tương ứng với loại tàu và kích thước của tàu được chuyển đổi tại ngày ký hợp đồng chuyển đổi, hoặc trong trường hợp không có hợp đồng, ngày bắt đầu chuyển đổi.

**Bảng 1** - *Các hệ số giảm (bằng phần trăm) đối với EEDI so với đường tham chiếu EEDI*

| **Loại tàu** | Kích thước | Giai đoạn 0  1.1.2013  -  31.12.2014 | Giai đoạn 1  1.1.2015  -  31.12.2019 | Giai đoạn 2  1.1.2020  -  31.3.2022 | Giai đoạn 2  1.1.2020  -  31.12.2024 | Giai đoạn 3  1.4.2022  trở đi | Giai đoạn 3  1.1.2025  trở đi |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tàu chở hàng rời | 20.000 DWT trở lên | 0 | 10 |  | 20 |  | 30 |
| 10.000 trở lên nhưng dưới 20.000 DWT | Không có thông tin | 0-10\* |  | 0-20\* |  | 0-30\* |
| Tàu chở khí | 15.000 DWT trở lên | 0 | 10 | 20 |  | 30 |  |
| 10.000 trở lên nhưng dưới 15.000 DWT | 0 | 10 |  | 20 |  | 30 |
| 2.000 trở lên nhưng dưới 10.000 DWT | Không có thông tin | 0-10\* |  | 0-20\* |  | 0-30\* |
| Tàu chở dầu | 20.000 DWT trở lên | 0 | 10 |  | 20 |  | 30 |
| 4.000 trở lên nhưng dưới 20.000 DWT | Không có thông tin | 0-10\* |  | 0-20\* |  | 0-30\* |
| Tàu Container | 200.000 DWT  trở lên | 0 | 10 | 20 |  | 50 |  |
| 120.000 trở lên nhưng dưới 200.000  DWT | 0 | 10 | 20 |  | 45 |  |
| 80.000 trở lên nhưng dưới 120.000  DWT | 0 | 10 | 20 |  | 40 |  |
| 40.000 trở lên nhưng dưới 80.000 DWT | 0 | 10 | 20 |  | 35 |  |
| 15.000 trở lên nhưng dưới 40.000 DWT | 0 | 10 | 20 |  | 30 |  |
| 10.000 trở lên nhưng dưới 15.000 DWT | Không có thông tin | 0-10\* | 0-20\* |  | 15-30\* |  |
| Tàu chở hàng thông thường | 15.000 DWT trở lên | 0 | 10 | 15 |  | 30 |  |
| 3.000 trở lên nhưng dưới 15.000 DWT | Không có thông tin | 0-10\* | 0-15\* |  | 0-30\* |  |
| Tàu vận chuyển hàng lạnh | 5.000 DWT trở lên | 0 | 10 |  | 15 |  | 30 |
| 3.000 trở lên nhưng dưới 5.000 DWT | Không có thông tin | 0-10\* |  | 0-15\* |  | 0-30\* |
| Tàu vận chuyển kết hợp | 20.000 DWT trở lên | 0 | 10 |  | 20 |  | 30 |
| 4.000 trở lên nhưng dưới 20.000 DWT | Không có thông tin | 0-10\* |  | 0-20\* |  | 0-30\* |
| Tàu chở khí tự nhiên hóa lỏng (LNG) \*\*\* | 10.000 DWT trở lên | Không có thông tin | 10\*\* | 20 |  | 30 |  |
| Tàu chở hàng Ro-ro (Tàu vận chuyển phương tiện) \*\*\* | 10.000 DWT trở lên | Không có thông tin | 5\*\* |  | 15 |  | 30 |
| Tàu chở hàng Ro-ro\*\*\* | 2.000 DWT trở lên | Không có thông tin | 5\*\* |  | 20 |  | 30 |
| 1.000 trở lên nhưng dưới 2.000 DWT | Không có thông tin | 0-5\*,\*\* |  | 0-20\* |  | 0-30\* |
| Tàu chở khách ro-ro\*\*\* | 1.000 DWT trở lên | Không có thông tin | 5\*\* |  | 20 |  | 30 |
| 250 trở lên nhưng dưới 1.000 DWT | Không có thông tin | 0-5\*,\*\* |  | 0-20\* |  | 0-30\* |
| Tàu chở khách du lịch \*\*\* có động cơ không thông thường | 85.000 GT trở lên | Không có thông tin | 5\*\* | 20 |  | 30 |  |
| 25.000 trở lên nhưng dưới 85.000 GT | Không có thông tin | 0-5\*,\*\* | 0-20\* |  | 0-30\* |  |

\* Hệ số giảm sẽ được nội suy tuyến tính giữa hai giá trị phụ thuộc vào kích thước tàu. Giá trị thấp hơn của hệ số giảm được áp dụng cho kích thước tàu nhỏ hơn."

Pha 1 bắt đầu cho những tàu đó vào ngày 1 tháng 9 năm 2015.

Hệ số giảm áp dụng cho những tàu được giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 9 năm 2019, như được định nghĩa trong đoạn 2.1 của quy định 2.

**Lưu ý:** n/a có nghĩa là không áp dụng EEDI yêu cầu.

3 Các giá trị đường tham chiếu sẽ được tính toán như sau:

Giá trị đường tham chiếu =a⋅b−c

trong đó a,b và c là các tham số được đưa ra trong Bảng 2.

**Bảng 2** - *Các tham số để xác định giá trị tham chiếu cho các loại tàu khác nhau*

| **Loại tàu (định nghĩa theo Quy định 2)** | **a** | **b** | **c** |
| --- | --- | --- | --- |
| 2.2.5 Tàu chở hàng rời (Bulk carrier) | 961.79 | DWT của tàu khi DWT ≤ 279.000279.000 khi DWT > 279.000 | 0.477 |
| 2.2.6 Tàu hỗn hợp | 1,219.00 | DWT của tàu | 0.488 |
| 2.2.7 Tàu container | 174.22 | DWT của tàu | 0.201 |
| 2.2.9 Tàu khách du lịch sử dụng động lực phi truyền thống | 170.84 | GT của tàu | 0.214 |
| 2.2.12 Tàu chở khí gas | 1,120.00 | DWT của tàu | 0.456 |
| 2.2.13 Tàu chở hàng khô tổng hợp | 107.48 | DWT của tàu | 0.216 |
| 2.2.14 Tàu chở LNG | 2,253.7 | DWT của tàu | 0.474 |
| 2.2.20 Tàu chở hàng lạnh | 227.01 | DWT của tàu | 0.244 |
| 2.2.24 Tàu Ro-ro chở hàng hóa | 1,405.15 | DWT của tàu khi DWT ≤ 17.000\*17.000 khi DWT > 17.000 | 0.498 |
| 1,686.17\* |
| 2.2.25 Tàu Ro-ro chở hàng (chở xe) | (DWT/GT)−0.7 · 780.36 nếu DWT/GT < 0.31,812.63 nếu DWT/GT ≥ 0.3 | DWT của tàu | 0.471 |
| 2.2.26 Tàu khách Ro-ro | 752.16 | DWT của tàuDWT của tàu nếu DWT ≤ 10.000\*10.000 nếu DWT > 10.000\* | 0.381 |
| 902.59\* |
| 2.2.27 Tàu chở dầu | 1,218.80 | DWT của tàu | 0.488 |

\*Được sử dụng từ giai đoạn 2 trở đi

4 Nếu thiết kế của một con tàu cho phép nó thuộc nhiều hơn một trong các định nghĩa loại tàu được quy định trong Bảng 2, EEDI yêu cầu cho con tàu đó sẽ là EEDI yêu cầu nghiêm ngặt nhất (thấp nhất).

5 Đối với mỗi tàu mà quy định này áp dụng, công suất đẩy lắp đặt sẽ không được nhỏ hơn công suất đẩy cần thiết để duy trì khả năng cơ động của tàu trong điều kiện bất lợi như được định nghĩa trong các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.[[52]](#footnote-52)

6 Khi bắt đầu giai đoạn 1 và vào giữa giai đoạn 2, Tổ chức sẽ xem xét tình trạng phát triển công nghệ và, nếu chứng minh được là cần thiết, sửa đổi các khoảng thời gian, các tham số đường tham chiếu EEDI cho các loại tàu liên quan và tỷ lệ giảm được quy định trong quy định này.

**Quy định 25**

*EEXI yêu cầu*

1. Đối với:

.1 mỗi tàu; và

.2 mỗi tàu đã trải qua một chuyển đổi lớn

mà thuộc một trong các loại trong các quy định 2.2.5 đến 2.2.7, 2.2.9, 2.2.12 đến 2.2.14, 2.2.20, và 2.2.24 đến 2.2.27 và chương này áp dụng, EEXI đạt được sẽ như sau:

EEXI đạt được ≤ EEXI yêu cầu =(1− Y/100)\* Giá trị đường tham chiếu EEDI

trong đó Y là hệ số giảm được quy định trong Bảng 3 cho EEXI yêu cầu so với đường tham chiếu EEDI.

**Bảng 3** - *Các hệ số giảm (bằng phần trăm) đối với EEXI so với đường tham chiếu EEDI*

| **Loại tàu** | Kích thước | Yếu tố giảm thiểu |
| --- | --- | --- |
| Tàu chở hàng rời | 200.000 DWT trở lên | 15 | |
| 20.000 trở lên nhưng dưới 200.000 DWT | 20 | |
| 10.000 trở lên nhưng dưới 20.000 DWT | 0-20\* | |
| Tàu chở khí | 15.000 DWT trở lên | 30 | |
| 10.000 trở lên nhưng dưới 15.000 DWT | 20 | |
| 2.000 trở lên nhưng dưới 10.000 DWT | 0-20\* | |
| Tàu chở dầu | 200.000 DWT trở lên | 15 | |
| 20.000 trở lên nhưng dưới 200.000 DWT | 20 | |
| 4.000 trở lên nhưng dưới 20.000 DWT | 0-20\* | |
| Tàu Container | 200.000 DWT trở lên | 50 | |
| 120.000 trở lên nhưng dưới 200.000 DWT | 45 | |
| 80.000 trở lên nhưng dưới 120.000 DWT | 35 | |
| 40.000 trở lên nhưng dưới 80.000 DWT | 30 | |
| 15.000 trở lên nhưng dưới 40.000 DWT | 20 | |
| 10.000 trở lên nhưng dưới 15.000 DWT | 0-20\* | |
| Tàu chở hàng tổng hợp | 15.000 DWT trở lên | 30 | |
| 3.000 trở lên nhưng dưới 15.000 DWT | 0-30\* | |
| Tàu vận chuyển hàng lạnh | 5.000 DWT trở lên | 15 | |
| 3.000 trở lên nhưng dưới 5.000 DWT | 0-15\* | |
| Tàu vận chuyển kết hợp | 20.000 DWT trở lên | 20 | |
| 4.000 trở lên nhưng dưới 20.000 DWT | 0-20\* | |
| Tàu chở LNG | 10.000 DWT trở lên | 30 |
| Tàu chở hàng Ro-ro (vận chuyển phương tiện) | 10.000 DWT trở lên | 15 |
| Tàu chở hàng ro-ro | 2.000 DWT trở lên | 5 | |
| 1.000 trở lên nhưng dưới 2.000 DWT | 0-5\* | |
| Tàu chở khách ro-ro | 1.000 DWT trở lên | 5 | |
| 250 trở lên nhưng dưới 1.000 DWT | 0-5\* | |
| Tàu Du lịch chở hành khách có động cơ không thông thường | 85.000 GT trở lên | 30 | |
| 25.000 trở lên nhưng dưới 85.000 GT | 0-30\* | |

\* Hệ số giảm sẽ được nội suy tuyến tính giữa hai giá trị phụ thuộc vào kích thước tàu. Giá trị thấp hơn của hệ số giảm được áp dụng cho kích thước tàu nhỏ hơn.

2 Các giá trị đường tham chiếu EEDI sẽ được tính toán theo quy định 24.3 và 24.4 của Phụ lục này. Đối với tàu chở hàng Ro-ro và tàu khách Ro-ro, giá trị đường tham chiếu được sử dụng từ giai đoạn 2 trở đi theo quy định 24.3 của Phụ lục này sẽ được tham chiếu.

3 Quy định này sẽ được xem xét liên tục dựa trên việc thực hiện nó, có tính đến Chiến lược của IMO về Giảm phát thải khí nhà kính từ tàu.

**Quy định 26**

*Kế hoạch quản lý hiệu quả năng lượng của tàu (SEEMP)*

1 Mỗi tàu sẽ giữ trên tàu một Kế hoạch quản lý hiệu quả năng lượng của tàu (SEEMP) dành riêng cho tàu. Kế hoạch này có thể là một phần của Hệ thống quản lý an toàn (SMS) của tàu. SEEMP sẽ được xây dựng và xem xét, có tính đến các hướng dẫn được Tổ chức thông qua.[[53]](#footnote-53)

2 Trong trường hợp tàu có tổng dung tích từ 5.000 tấn đăng ký trở lên, SEEMP sẽ bao gồm mô tả về phương pháp luận sẽ được sử dụng để thu thập dữ liệu theo yêu cầu của quy định 27.1 của Phụ lục này và các quy trình sẽ được sử dụng để báo cáo dữ liệu cho Cơ quan quản lý của tàu.

3 Trong trường hợp tàu có tổng dung tích từ 5.000 tấn đăng ký trở lên, thuộc một hoặc nhiều loại trong các quy định 2.2.5 đến 2.2.7, 2.2.9, 2.2.12 đến 2.2.14, 2.2.20, và 2.2.24 đến 2.2.27 của Phụ lục này:

.1 Vào hoặc trước ngày 1 tháng 1 năm 2023, SEEMP sẽ bao gồm:

.1 mô tả về phương pháp luận sẽ được sử dụng để tính toán chỉ số CII hoạt động hàng năm đạt được của tàu theo yêu cầu của quy định 28 của Phụ lục này và các quy trình sẽ được sử dụng để báo cáo giá trị này cho Cơ quan quản lý của tàu;

.2 chỉ số CII hoạt động hàng năm yêu cầu, như được quy định trong quy định 28 của Phụ lục này, trong ba năm tới;

.3 kế hoạch thực hiện ghi lại cách thức chỉ số CII hoạt động hàng năm yêu cầu sẽ được đạt được trong ba năm tới; và

.4 quy trình tự đánh giá và cải tiến.

.2 Đối với tàu được đánh giá là loại D trong ba năm liên tiếp hoặc được đánh giá là loại E theo quy định 28 của Phụ lục này, SEEMP sẽ được xem xét theo quy định 28.8 của Phụ lục này để bao gồm một kế hoạch hành động khắc phục nhằm đạt được chỉ số CII hoạt động hàng năm yêu cầu.

4 Trong trường hợp tàu mà chương 5 áp dụng:

.1 Vào hoặc trước ngày 1 tháng 1 năm 2028, SEEMP sẽ bao gồm:

.1 mô tả về phương pháp luận sẽ được sử dụng để thu thập dữ liệu theo yêu cầu của quy định 33 của Phụ lục này để tính toán chỉ số GFI hàng năm đạt được của tàu, chỉ số GFI hàng năm mục tiêu và số dư tuân thủ GFI; và

.2 các quy trình sẽ được sử dụng để báo cáo dữ liệu theo yêu cầu của quy định 33 và 37 của Phụ lục này cho Cơ quan quản lý của tàu.

5 Đối với các tàu mà đoạn 3 và 4 của quy định này áp dụng, SEEMP sẽ phải chịu sự xác minh và kiểm toán công ty có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.[[54]](#footnote-54)

**Quy định 27**

*Thu thập và báo cáo dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu của tàu*

1 Từ năm dương lịch 2019, mỗi tàu có tổng dung tích từ 5.000 tấn đăng ký trở lên sẽ thu thập dữ liệu được quy định trong phụ lục IX của Phụ lục này, cho năm đó và mỗi năm dương lịch hoặc phần của năm đó tiếp theo, tùy theo phương pháp luận được bao gồm trong SEEMP.

2 Trừ khi có quy định khác trong các đoạn 4, 5 và 6 của quy định này, vào cuối mỗi năm dương lịch, tàu sẽ tổng hợp dữ liệu đã thu thập trong năm dương lịch đó hoặc phần của năm đó, tùy theo.

3 Trừ khi có quy định khác trong các đoạn 4, 5 và 6 của quy định này, trong vòng ba (3) tháng sau khi kết thúc mỗi năm dương lịch, tàu sẽ báo cáo cho Cơ quan quản lý của mình hoặc bất kỳ tổ chức nào được ủy quyền hợp lệ,[[55]](#footnote-55) giá trị tổng hợp cho mỗi dữ liệu được quy định trong phụ lục IX của Phụ lục này, thông qua giao tiếp điện tử và sử dụng định dạng chuẩn hóa do Tổ chức xây dựng.[[56]](#footnote-56)

4 Trong trường hợp chuyển giao tàu từ một Cơ quan quản lý này sang một Cơ quan quản lý khác, tàu sẽ vào ngày hoàn thành việc chuyển giao hoặc càng gần càng tốt báo cáo cho Cơ quan quản lý cũ hoặc bất kỳ tổ chức nào được ủy quyền hợp lệ,[[57]](#footnote-57) dữ liệu tổng hợp cho giai đoạn của năm dương lịch tương ứng với Cơ quan quản lý đó, như được quy định trong phụ lục IX của Phụ lục này và, theo yêu cầu trước của Cơ quan quản lý đó, dữ liệu chưa tổng hợp.

5 Trong trường hợp thay đổi từ công ty này sang công ty khác, tàu sẽ vào ngày hoàn thành việc thay đổi hoặc càng gần càng tốt báo cáo cho Cơ quan quản lý của mình hoặc bất kỳ tổ chức nào được ủy quyền hợp lệ,[[58]](#footnote-58) dữ liệu tổng hợp cho phần của năm dương lịch tương ứng với công ty đó, như được quy định trong phụ lục IX của Phụ lục này và, theo yêu cầu của Cơ quan quản lý của mình, dữ liệu chưa tổng hợp.

6 Trong trường hợp thay đổi từ một Cơ quan quản lý này sang một Cơ quan quản lý khác và từ một công ty này sang công ty khác đồng thời, đoạn 4 của quy định này sẽ áp dụng.

7 Dữ liệu sẽ được xác minh theo các quy trình do Cơ quan quản lý thiết lập, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.[[59]](#footnote-59)

8 Trừ khi có quy định khác trong các đoạn 4, 5 và 6 của quy định này, dữ liệu chưa tổng hợp làm cơ sở cho dữ liệu được báo cáo được ghi trong phụ lục IX của Phụ lục này cho năm dương lịch trước đó phải dễ dàng truy cập trong thời gian không dưới 12 tháng kể từ cuối năm dương lịch đó và được cung cấp cho Cơ quan quản lý theo yêu cầu.

9 Cơ quan quản lý phải đảm bảo rằng dữ liệu được báo cáo trong phụ lục IX của Phụ lục này bởi các tàu đã đăng ký có tổng dung tích từ 5.000 trở lên được chuyển đến Cơ sở dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu của IMO thông qua hình thức truyền thông điện tử và sử dụng định dạng tiêu chuẩn do Tổ chức phát triển,[[60]](#footnote-60) không muộn hơn một tháng sau khi cấp Giấy chứng nhận tuân thủ cho các tàu này.

10 Dựa trên dữ liệu được báo cáo đã gửi đến Cơ sở dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu của IMO, Tổng thư ký của Tổ chức sẽ lập một báo cáo thường niên gửi tới Ủy ban, tóm tắt dữ liệu đã thu thập, tình trạng dữ liệu bị thiếu và các thông tin liên quan khác theo yêu cầu của Ủy ban.

11 Tổng thư ký của Tổ chức sẽ cấp quyền truy cập vào tất cả dữ liệu đã báo cáo của tất cả các năm dương lịch trước đó trong Cơ sở dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu của IMO cho một tàu cụ thể cho Cơ quan quản lý của tàu đó hoặc bất kỳ tổ chức nào được ủy quyền hợp lệ.[[61]](#footnote-61)

12 Các bên sẽ có quyền truy cập vào một cơ sở dữ liệu không bị ẩn danh hóa chứa dữ liệu cho tất cả các tàu mà quy định này áp dụng, với mục đích nghiêm ngặt cho việc phân tích và xem xét của họ.

13 Tổng thư ký của Tổ chức sẽ duy trì một cơ sở dữ liệu ẩn danh hóa để không thể xác định được một tàu cụ thể, và tạo điều kiện cho các tài khoản người dùng công cộng truy cập.

14 Cơ sở dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu của IMO sẽ được thực hiện và quản lý bởi Tổng thư ký của Tổ chức, theo các hướng dẫn do Tổ chức phát triển.[[62]](#footnote-62)

15 Trên cơ sở đặc biệt, Tổng thư ký của Tổ chức có thể chia sẻ dữ liệu với các công ty tư vấn phân tích và các tổ chức nghiên cứu, theo các quy tắc bảo mật nghiêm ngặt.

16 Tổng thư ký của Tổ chức, theo yêu cầu của một công ty (Hợp đồng bảo hiểm), sẽ cấp quyền truy cập công khai vào các báo cáo tiêu thụ dầu nhiên liệu của (các) tàu thuộc sở hữu của công ty đó dưới dạng không bị ẩn danh hóa.

**Quy định 28**

*Cường độ Carbon Hoạt động*

**Chỉ số cường độ carbon hoạt động hàng năm đạt được (Chỉ số CII hoạt động hàng năm đạt được)**

1. Sau khi kết thúc năm dương lịch 2023 và sau khi kết thúc mỗi năm dương lịch tiếp theo, mỗi tàu có tổng dung tích từ 5.000 trở lên thuộc một hoặc nhiều loại trong các quy định 2.2.5 đến 2.2.7, 2.2.9, 2.2.12 đến 2.2.14, 2.2.20 và 2.2.24 đến 2.2.27 của Phụ lục này sẽ tính toán chỉ số CII hoạt động hàng năm đạt được trong khoảng thời gian 12 tháng từ ngày 1 tháng 1 đến ngày 31 tháng 12 của năm dương lịch trước đó, sử dụng dữ liệu thu thập theo quy định 27 của Phụ lục này, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức phát triển.[[63]](#footnote-63)

2. Trong vòng ba tháng sau khi kết thúc mỗi năm dương lịch, tàu phải báo cáo cho Cơ quan quản lý của mình, hoặc bất kỳ tổ chức nào được ủy quyền hợp lệ,[[64]](#footnote-64) về chỉ số CII hoạt động hàng năm đạt được thông qua hình thức truyền thông điện tử và sử dụng định dạng tiêu chuẩn do Tổ chức phát triển.[[65]](#footnote-65)

3. Mặc dù có các quy định 1 và 2 của quy định này, trong trường hợp có bất kỳ việc chuyển giao tàu nào được đề cập trong các quy định 27.4, 27.5 hoặc 27.6 được hoàn tất sau ngày 1 tháng 1 năm 2023, một tàu phải, sau khi kết thúc năm dương lịch mà việc chuyển giao diễn ra, tính toán và báo cáo chỉ số CII hoạt động hàng năm đạt được cho toàn bộ giai đoạn 12 tháng từ ngày 1 tháng 1 đến ngày 31 tháng 12 trong năm dương lịch mà việc chuyển giao diễn ra, theo các quy định 28.1 và 28.2, để xác minh theo quy định 6.6 của Phụ lục này, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức phát triển.[[66]](#footnote-66) Không có điều khoản nào trong quy định này miễn trừ bất kỳ tàu nào khỏi các nghĩa vụ báo cáo của mình theo quy định 27 hoặc quy định này của Phụ lục này.

**Chỉ số cường độ carbon hoạt động hàng năm bắt buộc (chỉ số CII hoạt động hàng năm bắt buộc)**

4. Đối với mỗi tàu có tổng dung tích từ 5.000 trở lên thuộc một hoặc nhiều loại trong các quy định 2.2.5 đến 2.2.7, 2.2.9, 2.2.12 đến 2.2.14, 2.2.20 và 2.2.24 đến 2.2.27 của Phụ lục này, chỉ số CII hoạt động hàng năm bắt buộc sẽ được xác định như sau:

CII hoạt động hàng năm bắt buộc = (1 – Z/100) • CIIR

Trong đó:

Z là hệ số giảm hàng năm để đảm bảo cải thiện liên tục cường độ carbon hoạt động của tàu trong một mức xếp hạng cụ thể; và

CIIR là giá trị tham chiếu.

5. Hệ số giảm hàng năm Z[[67]](#footnote-67) và giá trị tham chiếu CIIR sẽ là các giá trị được xác định có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức phát triển.[[68]](#footnote-68)

**Xếp hạng cường độ carbon hoạt động**

6  *Chỉ số CII hoạt động hàng năm đạt được* sẽ được ghi lại và xác minh so với chỉ số CII hoạt động hàng năm bắt buộc để xác định xếp hạng cường độ carbon hoạt động A, B, C, D hoặc E, cho biết mức hiệu suất xuất sắc vượt trội, vượt trội nhỏ, trung bình, kém nhỏ hoặc kém, bởi Cơ quan quản lý hoặc bởi bất kỳ tổ chức nào được ủy quyền hợp lệ,[[69]](#footnote-69) có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức phát triển.[[70]](#footnote-70) Điểm giữa của mức xếp hạng C sẽ là giá trị tương đương với chỉ số CII hoạt động hàng năm bắt buộc được quy định trong đoạn 4 của quy định này.

**Các hành động khắc phục và ưu đãi**

7 Một tàu được xếp hạng D trong ba năm liên tiếp hoặc được xếp hạng E phải phát triển một kế hoạch hành động khắc phục để đạt được chỉ số CII hoạt động hàng năm bắt buộc.

8 Kế hoạch quản lý hiệu quả năng lượng tàu (SEEMP) sẽ được xem xét để bao gồm kế hoạch hành động khắc phục tương ứng, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức phát triển.[[71]](#footnote-71) SEEMP đã sửa đổi phải được gửi cho Cơ quan quản lý, hoặc bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý ủy quyền hợp lệ[[72]](#footnote-72) để xác minh, tốt nhất là cùng với, nhưng trong mọi trường hợp không muộn hơn 1 tháng sau khi báo cáo chỉ số CII hoạt động hàng năm đạt được theo đoạn 2 của quy định này.

9 Một tàu được xếp hạng D trong ba năm liên tiếp hoặc được xếp hạng E phải thực hiện đầy đủ các hành động khắc phục đã lập kế hoạch theo SEEMP đã sửa đổi.

10 Các Cơ quan quản lý, cơ quan quản lý cảng và các bên liên quan khác (nếu phù hợp) được khuyến khích cung cấp các ưu đãi cho các tàu được xếp hạng A hoặc B.

**Rà soát**

11 Quy định này sẽ được rà soát dựa trên việc triển khai quy định, có tính đến Chiến lược của IMO về Giảm phát thải khí nhà kính từ tàu.

**Quy định 29:**

*Thúc đẩy Hợp tác Kỹ thuật và Chuyển giao Công nghệ liên quan đến Cải thiện Hiệu quả Năng lượng của Tàu[[73]](#footnote-73)*

1 Các Cơ quan quản lý sẽ, trong hợp tác với Tổ chức và các cơ quan quốc tế khác, thúc đẩy và cung cấp hỗ trợ, nếu phù hợp, trực tiếp hoặc thông qua Tổ chức cho các Quốc gia yêu cầu hỗ trợ kỹ thuật, đặc biệt là các Quốc gia đang phát triển.

2 Cơ quan quản lý của một Bên sẽ hợp tác tích cực với các Bên khác, tuân thủ luật pháp, quy định và chính sách quốc gia của mình, để thúc đẩy việc phát triển và chuyển giao công nghệ cũng như trao đổi thông tin cho các Quốc gia yêu cầu hỗ trợ kỹ thuật, đặc biệt là các Quốc gia đang phát triển, liên quan đến việc thực hiện các biện pháp để đáp ứng các yêu cầu của chương 4 của Phụ lục này, đặc biệt là các quy định 19.4 đến 19.6.

***Chương 5* – Quy định về Khung IMO Net-Zero**

**Quy định 30**

*Phạm vi áp dụng*

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

2 Mặc dù có đoạn 1 của quy định này, các điều khoản của chương này sẽ không áp dụng cho:

.1 Các tàu chỉ hoạt động trong vùng biển thuộc chủ quyền hoặc quyền tài phán của Quốc gia mà tàu được phép treo cờ. Tuy nhiên, mỗi Quốc gia thành viên nên đảm bảo, thông qua việc áp dụng các biện pháp thích hợp, rằng các tàu đó hoạt động theo cách phù hợp với các yêu cầu của chương 5 của Phụ lục này, trong phạm vi hợp lý và thực tế;

.2 Các tàu không được đẩy bằng phương tiện cơ khí, và các giàn khoan bao gồm FPSO và FSU (Floating Production, Storage and Offloading / Floating Storage Units) và giàn khoan dầu khí, bất kể hệ thống đẩy của chúng; và

.3 Các tàu bán chìm cho đến khi có sự xem xét thêm về việc áp dụng chương này.

**Quy định 31**

*Mục tiêu*

Mục tiêu của chương này là giảm phát thải khí nhà kính (GHG) từ vận tải biển quốc tế càng sớm càng tốt, đạt được các mục tiêu giảm phát thải đã đề ra trong Chiến lược IMO năm 2023 về Giảm phát thải khí nhà kính từ tàu,[[74]](#footnote-74) thúc đẩy hiệu quả quá trình chuyển đổi năng lượng của ngành vận tải biển và cung cấp động lực cần thiết cho đội tàu thế giới, đồng thời góp phần tạo ra một sân chơi bình đẳng và một quá trình chuyển đổi công bằng, hợp lý.

**Quy định 32**

*Các yêu cầu chức năng*

Để đạt được mục tiêu nêu trong quy định 31 của Phụ lục này, một tàu thuộc phạm vi áp dụng của chương này phải tuân thủ các yêu cầu chức năng sau:

.1 Các yêu cầu về việc cải thiện liên tục cường độ nhiên liệu GHG của tàu theo quy định 35 của Phụ lục này; và

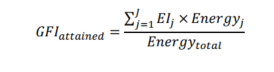
.2 Các yêu cầu về đóng góp định giá phát thải khí nhà kính cho lượng phát thải vượt mức và về phần thưởng cho việc áp dụng các công nghệ, nhiên liệu và/hoặc nguồn năng lượng phát thải GHG bằng không hoặc gần bằng không (ZNZs) theo các quy định 36 và 39.

**Quy định 33**

*Cường độ nhiên liệu GHG hàng năm đạt được (GFI hàng năm đạt được)*

1 Sau khi kết thúc năm dương lịch 2028 và sau khi kết thúc mỗi năm dương lịch tiếp theo, mỗi tàu thuộc phạm vi áp dụng của chương này sẽ tính toán GFI hàng năm đạt được trong khoảng thời gian 12 tháng từ ngày 1 tháng 1 đến ngày 31 tháng 12 của năm dương lịch trước đó (kỳ báo cáo), sử dụng dữ liệu thu thập theo các quy định 27 và 37 của Phụ lục này và được quy định trong phụ lục XII của Phụ lục này, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức phát triển.[[75]](#footnote-75)

2 GFI hàng năm đạt được của một tàu trong một năm nhất định (ký hiệu là GFIđạt được) sẽ được tính như sau, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức phát triển:[[76]](#footnote-76)



Trong đó:

GFIattained là cường độ nhiên liệu GHG hàng năm đạt được của một tàu trong một năm nhất định;

j là loại nhiên liệu;

J là tổng số loại nhiên liệu được sử dụng trong kỳ báo cáo, như đã báo cáo cho Cơ sở dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu của IMO;

EIj, được biểu thị bằng gCO2eq/MJ, là cường độ GHG, được biểu thị trên cơ sở "từ giếng dầu đến bánh lái" của loại nhiên liệu j, được tính toán có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức phát triển;[[77]](#footnote-77)

Energyj, được biểu thị bằng MJ, đề cập đến mức tiêu thụ năng lượng của loại nhiên liệu j của tàu trong kỳ báo cáo; và

Energytotal, được biểu thị bằng MJ, đề cập đến tổng lượng năng lượng được sử dụng bởi tàu trong kỳ báo cáo, bao gồm nhưng không giới hạn ở dầu nhiên liệu, điện cung cấp từ nguồn điện bờ, và các nguồn năng lượng không phát thải, như hệ thống đẩy bằng gió và năng lượng mặt trời.

**Quy định 34**

*Các Kế hoạch Chứng nhận Nhiên liệu Bền vững*

1 Cường độ GHG của một loại nhiên liệu sẽ được tính toán bằng cách sử dụng các yếu tố phát thải GHG và phải tính đến tất cả các chỉ số và thước đo liên quan cho từng chủ đề hoặc khía cạnh bền vững của nhiên liệu như được ghi lại trên Nhãn vòng đời nhiên liệu (FLL).

2 Các yếu tố phát thải GHG và các chủ đề hoặc khía cạnh bền vững của một loại nhiên liệu như được ghi lại trên FLL sẽ được chứng nhận, nếu phù hợp, bởi một Kế hoạch chứng nhận nhiên liệu bền vững (SFCS) được công nhận, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức phát triển.[[78]](#footnote-78)

3 Thông tin đã được chứng nhận trong Nhãn vòng đời nhiên liệu (FLL) có thể kèm theo phiếu giao nhận nhiên liệu được đề cập trong quy định 18 của Phụ lục này, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức phát triển.[[79]](#footnote-79)

4 Một Kế hoạch chứng nhận nhiên liệu bền vững (SFCS) sẽ được Ủy ban công nhận có tính đến (các) quy trình công nhận và các tiêu chí được quy định trong các hướng dẫn sẽ được Tổ chức phát triển.[[80]](#footnote-80) Việc công nhận một SFCS sẽ phải được gia hạn năm năm một lần và được xem xét định kỳ, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức phát triển.[[81]](#footnote-81)

5 Không muộn hơn ngày 1 tháng 3 năm 2027, Tổng thư ký của Tổ chức sẽ công bố danh sách các SFCS được công nhận, và sẽ cập nhật danh sách định kỳ sau đó.

6 Trong vòng ba tháng sau khi kết thúc năm dương lịch 2027, và trong vòng ba tháng sau khi kết thúc mỗi năm dương lịch tiếp theo, Tổ chức sẽ đảm bảo rằng thực thể pháp lý quản lý SFCS được công nhận báo cáo dữ liệu liên quan đến hoạt động của họ cho năm dương lịch đó hoặc một phần của năm đó để đảm bảo tính minh bạch, khả năng truy xuất nguồn gốc và tính toàn vẹn môi trường trong quá trình chứng nhận, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức phát triển.[[82]](#footnote-82) Dựa trên dữ liệu đã báo cáo, Tổng thư ký của Tổ chức sẽ lập một báo cáo thường niên gửi tới Ủy ban.

**Quy định 35**

*Cường độ nhiên liệu GHG hàng năm mục tiêu (GFI hàng năm mục tiêu)*

1 GFI hàng năm mục tiêu (GFIT) của một tàu sẽ bao gồm hai cấp độ sau:

.1 GFI hàng năm mục tiêu cơ sở (mục tiêu cơ sở); và

.2 GFI hàng năm mục tiêu tuân thủ trực tiếp (mục tiêu tuân thủ trực tiếp).

2 GFIT cho mỗi tàu mà quy định này áp dụng sẽ được xác định/tính toán như sau:

GFIT =(1–ZT/100)⋅GFI2008

​Trong đó:

Chỉ số T là năm dương lịch được đề cập trong Bảng 4;

GFI2008​ là giá trị tham chiếu GFI tương đương với 93.3 gCO2eq/MJ (từ giếng dầu đến bánh lái), đại diện cho GFI trung bình của vận tải biển quốc tế vào năm 2008; và

ZT là hệ số giảm GFI hàng năm để đảm bảo cải thiện liên tục cường độ nhiên liệu GHG của tàu, bao gồm cả hệ số giảm hàng năm cho mục tiêu cơ sở và cho mục tiêu tuân thủ trực tiếp, các giá trị của chúng được quy định trong Bảng 4, so với giá trị tham chiếu GFI.

**Bảng 4 – Các Hệ số Giảm GFI Hàng năm (theo phần trăm) cho GFI Hàng năm Mục tiêu so với Giá trị Tham chiếu GFI**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Năm T** | **ZT cho Mục tiêu Cơ sở** | **ZT cho Mục tiêu Tuân thủ Trực tiếp** |
| 2028 | 4.0 | 17.0 |
| 2029 | 6.0 | 19.0 |
| 2030 | 8.0 | 21.0 |
| 2031 | 12.4 | 25.4 |
| 2032 | 16.8 | 29.8 |
| 2033 | 21.2 | 34.2 |
| 2034 | 25.6 | 38.6 |
| 2035 | 30.0 | 43.0 |

3 Đến ngày 1 tháng 1 năm 2032, Ủy ban sẽ xác định hệ số Z (ZT) cho Mục tiêu Cơ sở và Mục tiêu Tuân thủ Trực tiếp cho các năm 2036 đến 2040. ZT cho Mục tiêu Cơ sở của năm 2040 sẽ được đặt ở mức 65%.

**Quy định 36:**

*Các Phương pháp Tiếp cận Tuân thủ GFI Hàng năm*

1 Vào cuối mỗi kỳ báo cáo như được định nghĩa trong quy định 33, mỗi tàu sẽ xác định số dư tuân thủ GFI của mình, như sau, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức phát triển:[[83]](#footnote-83)

Số dư tuân thủ GFI (biểu thị bằng tấn CO2eq) = (GFI hàng năm mục tiêu tuân thủ trực tiếp – GFI hàng năm đạt được) × Tổng năng lượng (Energytotal)

2 Nếu số dư tuân thủ GFI lớn hơn hoặc bằng không, tàu sẽ được coi là tuân thủ trực tiếp và đủ điều kiện để nhận các đơn vị thặng dư cho số dư tuân thủ dương của mình theo đoạn 11 của quy định này.

3 Nếu số dư tuân thủ GFI nhỏ hơn không, tàu sẽ xác định thâm hụt tuân thủ của mình theo đoạn 4 của quy định này và sẽ đạt được sự tuân thủ bằng cách cân bằng thâm hụt của mình theo các phương pháp tiếp cận tuân thủ GFI trong các đoạn 5 và/hoặc 6 của quy định này, tùy theo trường hợp áp dụng.

***Đánh giá Thâm hụt Tuân thủ***

4 Thâm hụt tuân thủ của một tàu bao gồm việc định lượng lượng khí thải vượt quá (các) cấp độ của GFI hàng năm mục tiêu và sẽ được xác định như sau, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức phát triển:[[84]](#footnote-84)

.1 Đối với các tàu có GFI hàng năm đạt được bằng hoặc nhỏ hơn mục tiêu cơ sở nhưng lớn hơn mục tiêu tuân thủ trực tiếp:

Mức thiếu hụt tuân thủ Bậc 1 (Tier 1 compliance deficit) = (Mục tiêu tuân thủ trực tiếp GFI hàng năm – GFI hàng năm đạt được) × Tổng năng lượng (Energytotal)

Hoặc

.2 đối với tàu có GFI hàng năm đạt được lớn hơn mục tiêu cơ bản:

Mức thiếu hụt tuân thủ Bậc 1 (Tier 1 compliance deficit) = (Mục tiêu tuân thủ trực tiếp GFI hàng năm – Mục tiêu GFI cơ bản hàng năm) × Tổng năng lượng (Energytotal)

Và

Mức thiếu hụt tuân thủ Bậc 2 (Tier 2 compliance deficit) = (Mục tiêu GFI cơ bản hàng năm – GFI hàng năm đạt được) × Tổng năng lượng (Energytotal)

***Cân bằng mức thiếu hụt tuân thủ***

5 Một tàu phải cân bằng mức thiếu hụt tuân thủ Bậc 1 của mình thông qua các đơn vị khắc phục được mua bằng cách đóng góp định giá phát thải khí nhà kính (GHG) vào Quỹ Net-Zero của IMO, được định giá theo tỷ lệ chuẩn Bậc 1 phù hợp với đoạn 8 của quy định này, như được ghi nhận trên bảng sao kê tài khoản tàu do Cơ quan Đăng ký GFI của IMO cấp theo quy định 38 của Phụ lục này.

6 Một tàu phải cân bằng mức thiếu hụt tuân thủ Bậc 2 của mình thông qua một hoặc nhiều cách tiếp cận tuân thủ GFI sau đây, như được ghi nhận trên bảng sao kê tài khoản tàu do Cơ quan Đăng ký GFI của IMO cấp theo quy định 38.5 của Phụ lục này, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng:[[85]](#footnote-85)

.1 các đơn vị thặng dư được chuyển từ các tàu khác;

.2 các đơn vị thặng dư được tích lũy từ các kỳ báo cáo trước; và/hoặc

.3 các đơn vị khắc phục được mua bằng cách đóng góp định giá phát thải khí nhà kính (GHG) vào Quỹ Net-Zero của IMO, được định giá theo tỷ lệ chuẩn Bậc 2 phù hợp với đoạn 9 của quy định này.

7 Một tàu đã cân bằng đầy đủ mức thiếu hụt tuân thủ của mình theo các đoạn 5 và 6 của quy định này, nếu có, sẽ được coi là tuân thủ GFI hàng năm mục tiêu của mình, mà không ảnh hưởng đến việc tàu được thu hồi bất kỳ chi phí nào phát sinh trong việc áp dụng quy định này liên quan đến trách nhiệm vận hành của tàu. Đối với mục đích của quy định này, trách nhiệm vận hành của tàu có nghĩa là xác định nhiên liệu được sử dụng hoặc hàng hóa được vận chuyển hoặc tuyến đường hoặc tốc độ của tàu.

***Các đơn vị khắc phục***

8 Đối với các kỳ báo cáo từ năm 2028 đến năm 2030, giá ban đầu của một đơn vị khắc phục Bậc 1 sẽ là 100 đô la Mỹ trên mỗi tấn CO2 tương đương (CO2eq) trên cơ sở toàn bộ vòng đời của nhiên liệu (well-to-wake).

9 Đối với các kỳ báo cáo từ năm 2028 đến năm 2030, giá ban đầu của một đơn vị khắc phục Bậc 2 sẽ là 380 đô la Mỹ trên mỗi tấn CO2 tương đương (CO2eq) trên cơ sở toàn bộ vòng đời của nhiên liệu (well-to-wake).

10 Đến ngày 1 tháng 1 năm 2028, Ủy ban sẽ xác định cơ chế để xem xét và định giá đơn vị khắc phục Bậc 1 và Bậc 2 cho các kỳ báo cáo bắt đầu từ năm 2031 trở đi.

***Các đơn vị thặng dư***

11 Số lượng đơn vị thặng dư mà một tàu tuân thủ trực tiếp đủ điều kiện nhận sẽ bằng số dư tuân thủ dương, được thể hiện bằng tấn CO2eq, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng.[[86]](#footnote-86)

12 Một đơn vị thặng dư, tùy thuộc vào các đoạn 6 và 15 của quy định này, được ghi có vào tài khoản tàu trong Sổ đăng ký GFI của IMO có thể được sử dụng một lần cho một trong các mục đích sau đây như sẽ được ghi nhận trong Sổ đăng ký GFI của IMO, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng:[[87]](#footnote-87)

.1 chuyển giao cho tàu khác để cân bằng mức thiếu hụt tuân thủ Bậc 2 của tàu đó;

.2 tích lũy để sử dụng trong các kỳ báo cáo tiếp theo; hoặc

.3 tự nguyện hủy bỏ như một đóng góp giảm thiểu.

13 Một đơn vị thặng dư chỉ được chuyển giao hoặc hủy bỏ một lần, nhưng các đơn vị thặng dư khác nhau của một tàu có thể được sử dụng cho các mục đích khác nhau được quy định tại đoạn 12 của quy định này.

14 Một đơn vị thặng dư chưa được phân công sẽ tự động được tích lũy.

15 Một đơn vị thặng dư sẽ có hiệu lực trong hai năm dương lịch sau năm dương lịch được cấp từ Sổ đăng ký GFI của IMO. Một đơn vị thặng dư không được tàu sử dụng trong tài khoản của tàu khi hết hạn sẽ bị hủy bỏ như một đóng góp giảm thiểu.

**Quy định 37**

*Báo cáo và xác minh GFI hàng năm*

1 Trong vòng ba tháng sau khi kết thúc năm dương lịch 2028 và đến ngày 31 tháng 3 sau mỗi kỳ báo cáo tiếp theo, tàu sẽ báo cáo cho Cơ quan quản lý của mình, hoặc bất kỳ tổ chức nào được ủy quyền hợp lệ bởi Cơ quan quản lý[[88]](#footnote-88), GFI hàng năm đạt được, GFI hàng năm mục tiêu và số dư tuân thủ GFI của tàu cho kỳ báo cáo đó, tương ứng được tính toán theo các quy định 33, 35 và 36 của Phụ lục này, cùng với dữ liệu được thu thập như đã nêu trong phụ lục XII của Phụ lục này thông qua giao tiếp điện tử và sử dụng định dạng tiêu chuẩn được Tổ chức[[89]](#footnote-89) xây dựng cho mục đích xác minh sự tuân thủ của mỗi tàu với chương này, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng.[[90]](#footnote-90)

2 Trong trường hợp có bất kỳ việc chuyển giao tàu từ Cơ quan quản lý này sang Cơ quan quản lý khác và/hoặc thay đổi từ công ty này sang công ty khác được hoàn thành sau ngày 1 tháng 1 năm 2028, một tàu, sau khi kết thúc năm dương lịch mà việc chuyển giao và/hoặc thay đổi diễn ra, sẽ tuân thủ đoạn 1 của quy định này trong giai đoạn 12 tháng từ ngày 1 tháng 1 đến ngày 31 tháng 12 của năm dương lịch trong đó việc chuyển giao và/hoặc thay đổi diễn ra.

3 Trong vòng sáu tháng sau khi kết thúc năm 2028 và đến ngày 30 tháng 6 sau mỗi kỳ báo cáo tiếp theo, Cơ quan quản lý, hoặc bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý ủy quyền hợp lệ,[[91]](#footnote-91) sẽ xác minh dữ liệu đã báo cáo theo đoạn 1 của quy định này và báo cáo dữ liệu đã xác minh cho Sổ đăng ký GFI của IMO, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng.[[92]](#footnote-92)

4 Trong vòng một tháng sau khi dữ liệu đã xác minh của tàu được báo cáo cho Sổ đăng ký GFI của IMO theo đoạn 3 của quy định này hoặc muộn nhất là vào ngày 31 tháng 7, tàu sẽ xác định và ghi lại trong Sổ đăng ký GFI của IMO cách tiếp cận (các) tuân thủ GFI đã chọn của mình theo quy định 36 của Phụ lục này.

5 Đến ngày 31 tháng 8 sau mỗi kỳ báo cáo, Sổ đăng ký GFI của IMO sẽ cấp, cho mỗi tài khoản tàu và kỳ báo cáo, một bảng sao kê tài khoản tàu phản ánh các giao dịch đã được ghi nhận theo quy định 38.4. Bảng sao kê tài khoản tàu sẽ được cung cấp cho tàu, Cơ quan quản lý của tàu, hoặc bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý ủy quyền hợp lệ,[[93]](#footnote-93) có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng.[[94]](#footnote-94)

6 Đến ngày 30 tháng 9 sau mỗi kỳ báo cáo, Cơ quan quản lý, hoặc bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý ủy quyền hợp lệ,[[95]](#footnote-95) sẽ dựa trên dữ liệu đã báo cáo và (các) cách tiếp cận tuân thủ GFI đã chọn như được ghi nhận trên bảng sao kê tài khoản tàu trong Sổ đăng ký GFI của IMO, cấp một Giấy chứng nhận tuân thủ liên quan đến GFI hàng năm theo quy định 6.9 của Phụ lục này. Cơ quan quản lý, hoặc bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý ủy quyền hợp lệ,[[96]](#footnote-96) sẽ báo cáo Giấy chứng nhận tuân thủ đó vào tài khoản tàu trong Sổ đăng ký GFI của IMO trước ngày 31 tháng 10 sau mỗi kỳ báo cáo.

7 Trong trường hợp chuyển giao tàu từ Cơ quan quản lý này sang Cơ quan quản lý khác và/hoặc thay đổi từ công ty này sang công ty khác như đã đề cập tại đoạn 2 của quy định này, tàu sẽ, vào ngày hoàn thành việc chuyển giao và/hoặc thay đổi hoặc càng gần thực tế càng tốt, báo cáo dữ liệu được quy định tại quy định 33.1 của Phụ lục này cho phần năm dương lịch tương ứng với Cơ quan quản lý và/hoặc công ty đó cho Cơ quan quản lý bị mất, hoặc bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý đó ủy quyền hợp lệ,[[97]](#footnote-97) trong trường hợp chuyển giao Cơ quan quản lý hoặc cho Cơ quan quản lý của mình, hoặc bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý đó ủy quyền hợp lệ,[[98]](#footnote-98) trong trường hợp thay đổi công ty. Cơ quan quản lý, hoặc bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý ủy quyền hợp lệ[[99]](#footnote-99) sẽ xác minh dữ liệu theo đoạn 1 của quy định này và cấp một Giấy chứng nhận tuân thủ theo 6.10 của Phụ lục này. Trong vòng một tháng sau khi cấp Giấy chứng nhận tuân thủ, Cơ quan quản lý sẽ báo cáo dữ liệu đã xác minh và Giấy chứng nhận tuân thủ đó cho Sổ đăng ký GFI của IMO, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng.[[100]](#footnote-100)

8 Từ ngày 1 tháng 1 năm 2028, nếu một con tàu ngừng hoạt động vĩnh viễn trong một kỳ báo cáo, con tàu đó phải hoàn thành nghĩa vụ báo cáo của mình trong khoảng thời gian con tàu đó hoạt động trong kỳ đó và tuân thủ các yêu cầu của chương này vào ngày hoàn tất việc ngừng hoạt động hoặc càng sớm càng tốt, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng.[[101]](#footnote-101)

**Quy định 38**

*Sổ đăng ký GFI của IMO*

***Thành lập***

1 Tổng thư ký Tổ chức sẽ thành lập và quản lý Sổ đăng ký GFI của IMO để tạo điều kiện thuận lợi cho việc thực hiện quy định 36, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng.[[102]](#footnote-102)

***Nghĩa vụ riêng của tàu***

2 Mỗi con tàu thuộc phạm vi áp dụng của chương này phải có tài khoản tại Sổ đăng ký GFI của IMO trước ngày 1 tháng 10 năm 2027 và phải thanh toán phí quản lý hàng năm cho Sổ đăng ký GFI của IMO trước ngày 30 tháng 6 năm 2028, và trước ngày 30 tháng 6 của mỗi năm sau đó.

3 Phí quản lý hàng năm sẽ do Tổng thư ký Sổ đăng ký GFI của IMO xác định để bù đắp chi phí hành chính của tàu, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng.[[103]](#footnote-103)

***Chức năng***

4 Theo quy định 36, Sổ đăng ký GFI của IMO sẽ trong mỗi tài khoản tàu, tùy theo trường hợp áp dụng:

.1 ghi có số lượng đơn vị thặng dư mà một tàu tuân thủ trực tiếp đủ điều kiện nhận;

.2 ghi nhận các đơn vị thặng dư được tích lũy giữa các kỳ báo cáo;

.3 ghi nhận tất cả các đơn vị thặng dư được chuyển từ một tài khoản tàu sang tài khoản tàu khác;

.4 hủy bỏ các đơn vị thặng dư khi:

.1 được một tàu sử dụng để cân bằng mức thiếu hụt tuân thủ Bậc 2 của tàu đó cho một kỳ báo cáo; và/hoặc

.2 hết hạn hoặc tự nguyện hủy bỏ theo yêu cầu của tàu; và/hoặc

.5 ghi có các đơn vị khắc phục vào tài khoản tàu, bằng số lượng và loại bậc của các đơn vị khắc phục được mua bằng cách đóng góp định giá phát thải khí nhà kính (GHG) vào Quỹ Net-Zero của IMO, và hủy bỏ đơn vị khắc phục sau khi có bằng chứng thanh toán.

5 Đến ngày 31 tháng 8 sau khi kết thúc mỗi kỳ báo cáo, Sổ đăng ký GFI của IMO sẽ cấp cho mỗi tài khoản tàu và kỳ báo cáo một bảng sao kê tài khoản tàu phản ánh tất cả các giao dịch được ghi nhận theo đoạn 4 của quy định này và số dư tuân thủ GFI.

6 Sổ đăng ký GFI của IMO sẽ ghi nhận cho mỗi tài khoản tàu, cho mỗi kỳ báo cáo, các thông tin sau:

.1 bảng sao kê tài khoản tàu;

.2 GFI hàng năm đạt được đã được xác minh;

.3 tổng mức tiêu thụ năng lượng;

.4 tổng mức tiêu thụ năng lượng của mỗi ZNZ;

.5 lượng khí thải nhà kính (GHG) được tránh nhờ việc áp dụng ZNZs;

.6 Giấy chứng nhận tuân thủ liên quan đến cường độ nhiên liệu GHG hàng năm; và

.7 bất kỳ thông tin nào khác, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng.[[104]](#footnote-104)

***Truy cập vào Sổ đăng ký GFI của IMO***

7 Tổng thư ký Tổ chức sẽ cấp quyền truy cập cho Cơ quan quản lý tới tất cả dữ liệu được ghi nhận trong các tài khoản của các tàu do Cơ quan quản lý đó đăng ký, và cho bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý đó ủy quyền hợp lệ,[[105]](#footnote-105) để xác minh và báo cáo dữ liệu của tàu theo quy định 37, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng.[[106]](#footnote-106)

8 Tổng thư ký Tổ chức sẽ duy trì Sổ đăng ký GFI của IMO và cấp quyền truy cập cho người dùng, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng.[[107]](#footnote-107)

***Báo cáo cho Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển***

9 Dựa trên thông tin được duy trì theo quy định này, Tổng thư ký Tổ chức sẽ lập một báo cáo thường niên gửi Ủy ban, tóm tắt dữ liệu đã thu thập, nêu rõ các tàu có tài khoản tàu đang hoạt động, các mẫu giao dịch trong việc cấp, chuyển nhượng, sử dụng và hủy bỏ các đơn vị thặng dư và đơn vị khắc phục, tỷ lệ công nghệ, nhiên liệu và/hoặc nguồn năng lượng phát thải GHG bằng không hoặc gần bằng không (ZNZs) được sử dụng bởi các tàu trong Sổ đăng ký GFI của IMO và các thông tin liên quan khác theo yêu cầu của Ủy ban.

**Quy định 39**

*Áp dụng công nghệ, nhiên liệu và/hoặc nguồn năng lượng phát thải khí nhà kính bằng không hoặc gần bằng không (ZNZs)*

1 ZNZs sẽ bao gồm các công nghệ, nhiên liệu và nguồn năng lượng và sẽ được đánh giá trên cơ sở toàn bộ vòng đời của nhiên liệu (well-to-wake), có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng.[[108]](#footnote-108) Ngưỡng GFI cho ZNZs sẽ được đặt không quá 19.0 gCO2eq/MJ trong giai đoạn ban đầu cho đến ngày 31 tháng 12 năm 2034, và từ ngày 1 tháng 1 năm 2035, ngưỡng sẽ được đặt không quá 14.0 gCO2eq/MJ có tính đến các hướng dẫn đã được xây dựng[[109]](#footnote-109) và sẽ được Tổ chức xây dựng.[[110]](#footnote-110) Mặc dù vậy, Ủy ban có thể phê duyệt bổ sung ZNZs có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng.[[111]](#footnote-111)

2 Các tàu có thể nhận được phần thưởng từ Quỹ Net-Zero của IMO cho các ZNZs được sử dụng, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng.[[112]](#footnote-112)

3 Chậm nhất vào ngày 1 tháng 3 năm 2027 và cứ năm năm một lần sau đó, Ủy ban sẽ xác định phần thưởng được đề cập tại đoạn 2 của quy định này, và phương pháp luận để xác định phần thưởng đó, có tính đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng.[[113]](#footnote-113)

4 Tổ chức sẽ giám sát và công bố tỷ lệ ZNZs trong tổng năng lượng hàng năm được sử dụng trên tàu bởi các tàu thuộc phạm vi Chương 5 của Phụ lục này.

**Quy định 40**

*Quỹ Net-Zero của IMO*

1 Tổng thư ký Tổ chức sẽ thành lập Quỹ Net-Zero của IMO để hỗ trợ việc thực hiện chương này và đạt được mục tiêu của mình như đã nêu trong quy định 31 của Phụ lục này. Mọi chi phí liên quan đến hoạt động của Quỹ và Ban điều hành của Quỹ sẽ do Quỹ chi trả.

2 Quỹ Net-Zero của IMO sẽ tiếp nhận và quản lý các khoản đóng góp định giá phát thải khí nhà kính (GHG) của các tàu theo quy định 36, và giải ngân doanh thu thu được theo quy định 41.

3 Ủy ban sẽ thông qua các điều khoản quản lý cho Quỹ Net-Zero của IMO và bổ nhiệm một Ban điều hành để giám sát các hoạt động hàng ngày của Quỹ thay mặt mình theo các điều khoản quản lý.

4 Các điều khoản quản lý, được đề cập tại đoạn 3 của quy định này, sẽ bao gồm các quy định về việc các thực thể nào có thể đủ điều kiện nhận quỹ từ Quỹ Net-Zero của IMO; các loại cơ chế tài chính mà theo đó các quỹ có thể được giải ngân; các thủ tục hoạt động của Quỹ Net-Zero của IMO và Ban điều hành của Quỹ; các thực thể và tổ chức mà Quỹ Net-Zero của IMO có thể hợp tác trong việc giải ngân doanh thu; và phân bổ doanh thu cho các mục đích khác nhau được nêu trong quy định 41 của Phụ lục này bao gồm cả những mục đích thúc đẩy quá trình chuyển đổi công bằng và bình đẳng trong bối cảnh biện pháp này.

5 Ban điều hành phải có cơ cấu thành phần cân bằng về giới tính và địa lý, đảm bảo đại diện đầy đủ cho các quốc gia đang phát triển, đặc biệt là các Quốc gia Đảo Nhỏ đang Phát triển (SIDS) và các Quốc gia Kém Phát triển (LDCs).

6 Ban điều hành sẽ lập báo cáo hàng năm gửi Ủy ban, trong đó trình bày tổng quan về hoạt động của mình, bao gồm tổng số đóng góp nhận được, các cam kết và việc giải ngân doanh thu cho các mục đích khác nhau được nêu tại quy định 41, và các thông tin liên quan khác theo yêu cầu của Ủy ban.

7 Trên cơ sở báo cáo hàng năm của Ban điều hành được đề cập tại đoạn 6 của quy định này, Ủy ban sẽ định kỳ xem xét việc phân bổ doanh thu cho các mục đích khác nhau được nêu tại quy định 41.

8 Quỹ sẽ chịu sự kiểm toán.

**Quy định 41**

*Giải ngân doanh thu*

1 Quỹ Net-Zero của IMO sẽ giải ngân doanh thu thu được cho các mục đích sau, như sẽ được quy định cụ thể trong các điều khoản quản lý của Quỹ:

.1 phần thưởng cho việc sử dụng ZNZs, theo quy định 39 của Phụ lục này;

.2 trong bối cảnh thực hiện chương này và, thúc đẩy quá trình chuyển đổi công bằng và bình đẳng tại các Quốc gia bằng cách tạo điều kiện thuận lợi cho việc bảo vệ môi trường và khí hậu, thích ứng và xây dựng khả năng phục hồi trong giới hạn của quá trình chuyển đổi năng lượng trong vận tải biển, đặc biệt chú ý đến nhu cầu của các quốc gia đang phát triển, đặc biệt là các quốc gia kém phát triển (LDCs) và các quốc gia đảo nhỏ đang phát triển (SIDS), phân bổ đủ doanh thu cho:

.1 nghiên cứu, phát triển và cung cấp toàn cầu cũng như triển khai các công nghệ, nhiên liệu và/hoặc nguồn năng lượng phát thải GHG bằng không và gần bằng không, hỗ trợ quá trình chuyển đổi năng lượng của ngành vận tải biển, và phát triển cơ sở hạ tầng và thiết bị hàng hải, ven biển và cảng cần thiết;

.2 tạo điều kiện cho quá trình chuyển đổi công bằng cho thuyền viên và các lực lượng lao động hàng hải khác;

.3 tạo điều kiện xây dựng, chia sẻ thông tin, chuyển giao công nghệ, đào tạo nâng cao năng lực và hợp tác kỹ thuật hỗ trợ việc thực hiện các quy định trong chương này;

.4 hỗ trợ việc xây dựng và thực hiện Kế hoạch hành động quốc gia (NAPs),[[114]](#footnote-114) bao gồm đổi mới và nâng cấp đội tàu; và

.5 giải quyết, khi thích hợp, các tác động tiêu cực không cân xứng đối với các Quốc gia, bao gồm an ninh lương thực, phát sinh từ việc thực hiện các quy định trong chương này;[[115]](#footnote-115) và

.3 chi trả chi phí quản lý và vận hành của Quỹ và Ban điều hành của Quỹ.

**Quy định 42**

*Thúc đẩy hợp tác kỹ thuật và chuyển giao công nghệ liên quan đến việc cải thiện liên tục cường độ nhiên liệu GHG của tàu*

1 Các cơ quan quản lý sẽ, trong hợp tác với Tổ chức và các cơ quan quốc tế khác, thúc đẩy và cung cấp hỗ trợ, khi thích hợp, trực tiếp hoặc thông qua Tổ chức cho các Quốc gia yêu cầu hỗ trợ kỹ thuật, đặc biệt là các Quốc gia đang phát triển.

2 Cơ quan quản lý của một Bên sẽ hợp tác tích cực với các Bên khác, tuân thủ luật pháp, quy định và chính sách quốc gia của mình, để thúc đẩy việc phát triển và chuyển giao công nghệ cũng như trao đổi thông tin cho các Quốc gia yêu cầu hỗ trợ kỹ thuật, đặc biệt là các Quốc gia đang phát triển, liên quan đến việc thực hiện các biện pháp để đáp ứng các yêu cầu của Chương 5 của Phụ lục này.

3 Tổ chức sẽ thúc đẩy việc chia sẻ thông tin, chuyển giao công nghệ, xây dựng năng lực và hợp tác kỹ thuật để cho phép phát triển cơ sở hạ tầng và thiết bị hàng hải, ven biển và cảng cần thiết nhằm hỗ trợ cung cấp nhiên liệu và/hoặc nguồn năng lượng phát thải GHG bằng không hoặc gần bằng không tại các Quốc gia đang phát triển.

**Quy định 43**

*An ninh lương thực*

Ủy ban sẽ:

.1 giải quyết, bao gồm tránh, khắc phục và giảm thiểu, các tác động tiêu cực không cân xứng của chương này đối với an ninh lương thực, đặc biệt chú ý đến các quốc gia dễ bị mất an ninh lương thực; và

.2 liên tục xem xét các tác động tiềm ẩn của chương này đối với an ninh lương thực.

**Quy định 44**

*Đánh giá chương*

1 Để đảm bảo tiếp tục đạt được mục tiêu của chương này, Tổ chức sẽ hoàn thành việc đánh giá sau mỗi năm năm để đánh giá hiệu quả của chương này trong việc đạt được mục tiêu của mình như đã nêu trong quy định 31 của Phụ lục này, dựa trên đó Tổ chức sẽ xem xét:

.1 sửa đổi hệ số giảm GFI hàng năm (mục tiêu cơ bản và mục tiêu tuân thủ trực tiếp) trong quy định 35 của Phụ lục này;

.2 sửa đổi các giá trị ngưỡng cho ZNZs như được định nghĩa trong quy định 39 của Phụ lục này; và

.3 khả năng áp dụng chương này cho các tàu có tổng dung tích 400 tấn trở lên.

***Chương 6 – Xác minh sự tuân thủ các điều khoản của phụ lục này***

**Quy định 45**

*Áp dụng*

Các Bên sẽ sử dụng các điều khoản của Bộ luật Thực hiện trong việc thực hiện các nghĩa vụ và trách nhiệm của mình được quy định trong Phụ lục này.

**Quy định 46**

*Xác minh sự tuân thủ*

1 Mỗi Bên sẽ chịu sự kiểm toán định kỳ của Tổ chức theo tiêu chuẩn kiểm toán để xác minh việc tuân thủ và thực hiện Phụ lục này.

2 Tổng thư ký Tổ chức sẽ chịu trách nhiệm quản lý Kế hoạch Kiểm toán, dựa trên các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.[[116]](#footnote-116)

3 Mỗi Bên sẽ chịu trách nhiệm tạo điều kiện thuận lợi cho việc tiến hành kiểm toán và thực hiện chương trình hành động để giải quyết các phát hiện, dựa trên các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.[[117]](#footnote-117)

4 Việc kiểm toán tất cả các Bên sẽ:

.1 dựa trên một lịch trình tổng thể do Tổng thư ký Tổ chức xây dựng, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng;[[118]](#footnote-118) và

.2 được tiến hành theo các khoảng thời gian định kỳ, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.[[119]](#footnote-119)

### PHỤ LỤC I

### **Mẫu Giấy chứng nhận Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm Không khí (IAPP)** **(Quy định 8)**

GIẤY CHỨNG NHẬN QUỐC TẾ VỀ NGĂN NGỪA Ô NHIỄM KHÔNG KHÍ

được ban hành theo các quy định của Nghị định thư năm 1997, đã được sửa đổi để sửa đổi Công ước Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm do Tàu gây ra, năm 1973, được sửa đổi theo Nghị định thư năm 1978 có liên quan (sau đây gọi tắt là là "Công ước") dưới sự đồng ý của Chính phủ:

*(ghi tên đầy đủ của quốc gia)*

Bởi

(*ghi tên đầy đủ của người hoặc tổ chức có thẩm quyền*

*được đại diện theo quy định của Công ước*)

**Thông tin cụ thể về con tàu[[120]](#footnote-120)**

Tên tàu

Số hoặc ký tự định danh

Số IMO[[121]](#footnote-121)

Cảng đăng ký

Tổng trọng tải

GIẤY NÀY CHỨNG NHẬN RẰNG:

1 Tàu đã được kiểm tra theo quy định 5 tại Phụ lục VI của Công ước; và

2 Qua đợt kiểm tra cho thấy thiết bị, hệ thống, phụ kiện, việc lắp ráp và nguyên liệu hoàn toàn phù hợp với các yêu cầu áp dụng của Phụ lục VI của Công ước.

Giấy chứng nhận này có hiệu lực đến (ngày/tháng/năm)[[122]](#footnote-122)

căn cứ theo các đợt kiểm tra theo quy định 5 tại Phụ lục VI của Công ước.

Ngày hoàn thành đợt kiểm tra dựa trên Giấy chứng nhận này (ngày/tháng/năm)

Được cấp tại

(*nơi cấp Giấy chứng nhận*)

Ngày (ngày/tháng/năm) …………………………….. …………………………………..........................

(*ngày cấp) (Chữ ký của cán bộ được ủy quyền cấp Giấy chứng nhận)*

*(con dấu hoặc tem của cơ quan cấp, nếu có)*

CHỨNG NHẬN VỀ CÁC ĐỢT KIỂM TRA HÀNG NĂM VÀ GIỮA KỲ

GIẤY NÀY CHỨNG NHẬN RẰNG, theo đợt kiểm tra được yêu cầu bởi quy định 5 của Phụ lục VI của Công ước, con tàu được xem là tuân thủ với các quy định của Phụ lục đó:

Kiểm tra hàng năm Đã ký

(*Chữ ký của cán bộ được ủy quyền*)

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

(*con dấu hoặc tem của cơ quan cấp, nếu có*)

Kiểm tra hàng năm/giữa kỳ[[123]](#footnote-123) Đã ký

(*Chữ ký của cán bộ được ủy quyền*)

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

(*con dấu hoặc tem của cơ quan cấp, nếu có*)

Kiểm tra hàng năm/giữa kỳ Đã ký

(*Chữ ký của cán bộ được ủy quyền*)

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

(*con dấu hoặc tem của cơ quan cấp, nếu có*)

Kiểm tra hàng năm/giữa kỳ Đã ký

(*Chữ ký của cán bộ được ủy quyền*)

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

(*con dấu hoặc tem của cơ quan cấp, nếu có*)

KIỂM TRA HÀNG NĂM/GIỮA KỲ THEO QUY ĐỊNH 9.8.3

GIẤY NÀY CHỨNG NHẬN RẰNG, theo đợt kiểm tra hàng năm/giữa kỳ được yêu cầu bởi quy định 9.8.3 của Phụ lục VI của Công ước, con tàu được xem là tuân thủ với các quy định của Phụ lục đó:

Đã ký

(*Chữ ký của cán bộ được ủy quyền*)

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

(*con dấu hoặc tem của cơ quan cấp, nếu có*)

CHỨNG NHẬN GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN NẾU

GIẤY CHỨNG NHẬN CÓ HIỆU LỰC DƯỚI 5 NĂM TRONG TRƯỜNG HỢP QUY ĐỊNH 9.3 ÁP DỤNG

Tàu tuân thủ với các quy định liên quan của Phụ lục, và theo quy định 9.3 của Phụ lục VI của Công ước, Giấy chứng nhận này phải được chấp thuận có hiệu lực đến (ngày/tháng/năm)…………………..

Đã ký

(*Chữ ký của cán bộ được ủy quyền*)

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

(*con dấu hoặc tem của cơ quan cấp, nếu có*)

CHỨNG NHẬN TRONG TRƯỜNG HỢP ĐỢT KIỂM TRA CẤP GIẤY MỚI ĐÃ HOÀN THÀNH VÀ QUY ĐỊNH 9.4 ÁP DỤNG

Tàu tuân thủ với các quy định liên quan của Phụ lục, và theo quy định 9.4 của Phụ lục VI của Công ước, Giấy chứng nhận này phải được chấp thuận có hiệu lực đến (ngày/tháng/năm)

Đã ký

(*Chữ ký của cán bộ được ủy quyền*)

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

(*con dấu hoặc tem của cơ quan cấp, nếu có*)

CHỨNG NHẬN GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN CHO ĐẾN KHI ĐẾN CẢNG KIỂM TRA HOẶC ĐẾN THỜI HẠN ÂN HẠN TRONG TRƯỜNG HỢP QUY ĐỊNH 9.5 HOẶC 9.6 ÁP DỤNG

Theo quy định 9.5 hoặc 9.6[[124]](#footnote-124)4 của Phụ lục VI của Công ước, Giấy chứng nhận này phải được chấp thuận có hiệu lực đến (ngày/tháng/năm)

Đã ký

(*Chữ ký của cán bộ được ủy quyền*)

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

(*con dấu hoặc tem của cơ quan cấp, nếu có*)

CHỨNG NHẬN DỊCH CHUYỂN NGÀY KỈ NIỆM

TRONG TRƯỜNG HỢP QUY ĐỊNH 9.8 ÁP DỤNG

Theo quy định 9.8 của Phụ lục VI của Công ước, ngày kỉ niệm mới là ngày (ngày/tháng/năm)

Đã ký

(*Chữ ký của cán bộ được ủy quyền*)

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

(*con dấu hoặc tem của cơ quan cấp, nếu có*)

Theo quy định 9.8 của Phụ lục VI của Công ước, ngày kỉ niệm mới là ngày (ngày/tháng/năm)

Đã ký

(*Chữ ký của cán bộ được ủy quyền*)

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

(*con dấu hoặc tem của cơ quan cấp, nếu có*)

PHẦN BỔ SUNG

GIẤY CHỨNG NHẬN QUỐC TẾ VỀ NGĂN NGỪA Ô NHIỄM KHÔNG KHÍ (GIẤY CHỨNG NHẬN IAPP)

HỒ SƠ VỀ VIỆC ĐÓNG TÀU VÀ THIẾT BỊ TRÊN TÀU

|  |
| --- |
| Lưu ý:  1 Hồ sơ này sẽ được đính kèm vĩnh viễn với Giấy chứng nhận IAPP. Giấy chứng nhận IAPP phải được lưu giữ trên tàu vào mọi lúc.  2 Hồ sơ tối thiểu phải được ghi bằng tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia phát hành cũng được sử dụng, thì ngôn ngữ này sẽ được ưu tiên trong trường hợp có tranh chấp hoặc khác biệt.  3 Các mục trong các ô sẽ được thực hiện bằng cách chèn một trong hai: dấu chéo (x) cho câu trả lời "có" và "áp dụng"; hoặc dấu gạch ngang (-) cho câu trả lời "không" và "không áp dụng", nếu thích hợp.  4 Trừ trường hợp có quy định khác, các quy định được đề cập trong Hồ sơ này liên quan đến các quy định của Phụ lục VI của Công ước và các nghị quyết hoặc thông tư đề cập đến các quy định được thông qua bởi Tổ chức Hàng hải Quốc tế. |

1 Thông tin cụ thể về con tàu

1.1 Tên tàu

1.2 Số MO.

1.3 Ngày đóng tàu:

1.3.1 Ngày ký hợp đồng đóng tàu (*ngày/tháng/năm*)…………………….

1.3.2 Ngày đặt sống tàu hoặc ngày tàu ở giai đoạn đóng tàu tương tự

(*ngày/tháng/năm*)……………………………………………… …..

1.3.3 Ngày giao tàu (*ngày/tháng/năm*):……… …………….…………….

1.4 Chiều dài (L)[[125]](#footnote-125) mét

2 Kiểm soát phát thải từ tàu

2.1 ***Các chất làm suy giảm tầng ôzôn*** (quy định 12)

2.1.1 Các hệ thống chữa cháy sau đây, các hệ thống và thiết bị khác có chứa chất làm suy giảm tầng ôzôn, trừ các hydrochlorofluorocarbon (HCFC) được lắp trước ngày 19 tháng 5 năm 2005 có thể được tiếp tục hoạt động:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Hệ thống hoặc thiết bị | Vị trí trên tàu | Chất |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |

2.1.2 Các hệ thống sau chứa các HCFC được lắp trước 01/01/2020 có thể được tiếp tục hoạt động:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Hệ thống hoặc thiết bị | Vị trí trên tàu | Chất |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |

2.2 *Nitơ oxit* (NOx) (*Quy định 13*)

2.2.1 Các động cơ diesel hàng hải sau được lắp đặt trên tàu này tuân thủ giới hạn phát thải áp dụng của quy định 13, như chỉ định:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Quy định áp dụng của Phụ lục VI của Công ước MARPOL (NTC = Bộ luật Kỹ thuật NOx năm 2008)  (AM = phương pháp được chấp thuận) | | | Động cơ #1 | Động cơ #2 | Động cơ #3 | Động cơ #4 | Động cơ #5 | Động cơ #6 |
| 1 | Nhà sản xuất và model | |  |  |  |  |  |  |
| 2 | Số serie | |  |  |  |  |  |  |
| 3 | Sử dụng ((các) chu kỳ áp dụng hiện hành - NTC 3.2) | |  |  |  |  |  |  |
| 4 | Công suất định mức (kW) (NTC 1.3.11) | |  |  |  |  |  |  |
| 5 | Tốc độ định mức (rpm) (NTC 1.3.12) | |  |  |  |  |  |  |
| 6 | Được lắp đặt động cơ giống hệt nhau 1/1/2000 được miễn trừ theo quy định 13.1.1.2 | | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 7 | Ngày lắp đặt động cơ giống hệt nhau (ngày / tháng / năm) theo 13.1.1.2 | |  |  |  |  |  |  |
| 8a | Hoán cải lớn (ngày / tháng / năm) | 13.2.1.1 & 13.2.2 |  |  |  |  |  |  |
| 8b | 13.2.1.2 & 13.2.3 |  |  |  |  |  |  |
| 8c | 13.2.1.3 & 13.2.3 |  |  |  |  |  |  |
| 9a | Mức I | 13.3 | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 9b | 13.2.2 | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 9c | 13.2.3.1 | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 9d | 13.2.3.2 | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 9e | 13.7.1.2 | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 10a | Mức II | 13.4 | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 10b | 13.2.2 | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 10c | 13.2.2 ( không thể đạt Mức III) | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 10d | 13.2.3.2 | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 10e | 13.5.2 (Các trường hợp miễn trừ) | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 10f | 13.7.1.2 | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 11a | Các khu vực kiểm soát phải thải NOx mức III | 13.5.1.1 | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 11b | 13.2.2 | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 11c | 13.2.3.2 | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 11d | 13.7.1.2 | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 12 | AM[[126]](#footnote-126) | Đã được lắp đặt | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 13 | không có sẵn trên thị trường tại đợt kiểm tra này | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 14 | Không áp dụng | □ | □ | □ | □ | □ | □ |

2.3 *Lưu huỳnh ôxit (SOx) và Chất dạng hạt* (quy định 14)

2.3.1 Khi tàu hoạt động bên ngoài khu vực kiểm soát phát thải được nêu trong quy định 14.3, tàu sử dụng:

.1 dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh được ghi trong phiếu giao hàng cho tàu không vượt quá giá trị giới hạn 0,50% m/ m, và/ hoặc □

.2 cách bố trí tương đương đã được phê duyệt theo quy định 4.1 như được liệt kê trong điểm 2.6 ít nhất có hiệu quả về việc giảm phát thải SOx so với việc sử dụng dầu nhiên liệu có giá trị giới hạn hàm lượng lưu huỳnh là 0,50% m/m □

2.3.2 Khi tàu hoạt động bên ngoài khu vực kiểm soát phát thải được nêu trong quy định 14.3, tàu sử dụng:

.1 dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh được ghi trong phiếu giao hàng cho tàu không vượt quá giá trị giới hạn 0,10% m/m, và/ hoặc □

.2 thiết bị tương đương đã được phê duyệt theo quy định 4.1 như được liệt kê trong điểm 2.6 ít nhất có hiệu quả về việc giảm phát thải SOx so với việc sử dụng dầu nhiên liệu có giá trị giới hạn hàm lượng lưu huỳnh là 0,10% m/m □

2.3.3 Đối với một con tàu không có thiết bị tương đương đã được phê duyệt theo quy định 4.1 như được liệt kê trong điểm 2.6, hàm lượng lưu huỳnh trong dầu nhiên liệu được vận chuyển để sử dụng trên tàu không được vượt quá 0,50% m/m như được ghi trong phiếu giao hàng cho tàu □

2.3.4 Tàu được trang bị (các) điểm lấy mẫu được chỉ định phù hợp với quy định 14.10 hoặc 14.11 □

2.3.5 Theo quy định 14.12, yêu cầu đối với việc lắp hoặc chỉ định lấy mẫu (các) điểm phù hợp với quy định 14.10 hoặc 14.11 không áp dụng cho hệ thống cung cấp dầu nhiên liệu cho nhiên liệu có điểm chớp cháy thấp cho mục đích đốt cháy để đẩy hoặc hoạt động trên tàu □

2.4 *Các Hợp chất hữu cơ dễ bay hơi (VOC)* (Quy định 15)

2.4.1 Tàu chở dầu có hệ thống thu gom hơi được lắp đặt và phê duyệt theo quy định với MSC/ Thông tư 585 □

2.4.2.1 Đối với một tàu chở dầu thô, có một kế hoạch quản lý VOC đã được phê duyệt □

2.4.2.2 Tham chiếu phê duyệt kế hoạch quản lý của VOC: □

2.5 *Đốt trên tàu* (quy định 16)

Tàu có lò đốt:

.1 được lắp vào hoặc sau ngày 01/01/2000 phù hợp với:

.1 Nghị quyết MEPC.76 (40), đã được sửa đổi[[127]](#footnote-127) □

.2 Nghị quyết MEPC.244(66) □

.2 được lắp trước ngày 01/01/2000 phù hợp với:

.1 Nghị quyết MEPC.59 (33), đã được sửa đổi[[128]](#footnote-128) □

.2 Nghị quyết MEPC.76 (40), đã được sửa đổi[[129]](#footnote-129) □

2.6 *Những thứ tương đương* (quy định 4)

Tàu đã được phép sử dụng các phụ tùng, vật liệu, thiết bị hoặc vật dụng sau đây được lắp vào tàu hoặc các quy trình khác, dầu nhiên liệu thay thế hoặc các phương pháp tuân thủ được sử dụng như là một biện pháp thay thế theo yêu cầu của Phụ lục này:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Hệ thống hoặc thiết bị | Những thứ tương được sử dụng | Tham chiếu phê duyệt |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |

QUA GIẤY NÀY CHỨNG NHẬN RẰNG Hồ sơ đều đúng trên mọi phương diện.

Được ban hành tại

(*nơi cấp Hồ sơ*)

Ngày (ngày/tháng/năm)

*(ngày cấp) (chữ ký của cán bộ được ủy quyền cấp Hồ sơ)*

*(con dấu hoặc tem của cơ quan cấp, nếu có)*

### **PHỤ LỤC II**

### **Chu trình kiểm tra và các hệ số gia trọng** **(quy định 13)**

Các chu trình kiểm tra và hệ số trọng số sau đây sẽ được áp dụng để xác minh sự tuân thủ của động cơ diesel hàng hải với giới hạn NOx áp dụng theo quy định 13 của Phụ lục VI Công ước MARPOL, sử dụng quy trình kiểm tra và phương pháp tính toán được quy định trong Bộ luật kỹ thuật về NOx.

**.**1 Đối với động cơ đẩy cánh quạt có bước cố định hoặc động cơ không đẩy vận hành theo quy luật cánh quạt, chu trình thử nghiệm E3 sẽ được áp dụng theo bảng 1;

.2 Đối với động cơ đẩy không vận hành bằng cánh quạt có bước cố định, bao gồm động cơ được trang bị như một phần của hệ thống lắp đặt diesel-điện hoặc động cơ vận hành bằng cánh quạt có bước điều khiển được, chu trình thử nghiệm E2 sẽ được áp dụng theo bảng 2;

.3 Đối với động cơ không đẩy là động cơ tốc độ không đổi, chu trình thử nghiệm D2 sẽ được áp dụng theo bảng 3;

.4 Đối với động cơ không đẩy hoạt động như động cơ tốc độ biến đổi, không bao gồm các trường hợp trên, chu trình thử nghiệm C1 sẽ được áp dụng theo bảng 4.

**Bảng 1 – Chu trình thử nghiệm cho động cơ diesel hàng hải như được nêu tại mục .1 ở trên**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Loại chu trình kiểm tra E3 | Tốc độ | 100% | 91% | 80% | 63% |
| Công suất | 100% | 75% | 50% | 25% |
| Hệ số gia trọng | 0.2 | 0.5 | 0.15 | 0.15 |

**Bảng 2 – Chu trình thử nghiệm cho động cơ diesel hàng hải như được nêu tại mục .2 ở trên**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Loại chu trình kiểm tra E2 | Tốc độ | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Công suất | 100% | 75% | 50% | 25% |
| Hệ số gia trọng | 0.2 | 0.5 | 0.15 | 0.15 |

**Bảng 3 – Chu trình thử nghiệm cho động cơ diesel hàng hải như được nêu tại mục .3 ở trên**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Loại chu trình kiểm tra D2 | Tốc độ | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Công suất | 100% | 75% | 50% | 25% | 10% |
| Hệ số gia trọng | 0.05 | 0.25 | 0.3 | 0.3 | 0.1 |

**Bảng 4 – Chu trình thử nghiệm cho động cơ diesel hàng hải như được nêu tại mục .4 ở trên**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Loại chu trình kiểm tra C1 | Tốc độ | Định mức | | | | Bình quân | | | Nhàn rỗi |
| Mô men xoắn | 100% | 75% | 50% | 10% | 100% | 75% | 50% | 0% |
| Hệ số gia trọng | 0.15 | 0.15 | 0.15 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.15 |

Trong trường hợp động cơ được chứng nhận phù hợp với khoản 5.1.1 của quy định 13, phát thải cụ thể ở từng điểm chế độ riêng lẻ sẽ không vượt quá giá trị giới hạn phát thải NOx áp dụng quá 50% ngoại trừ như sau:

.1 Điểm ở chế độ 10% trong chu trình kiểm tra D2.

.2 Điểm ở chế độ 10% trong chu trình kiểm tra C1.

.3 Điểm ở chế độ nhàn rỗi trong chu trình kiểm tra C1.

**PHỤ LỤC III**

**Tiêu chí và quy trình chỉ định các khu vực kiểm soát phát thải**

**(quy định 13.6 và 14.3)**

**1 Mục đích**

1.1 Mục đích của phần phụ lục này là cung cấp các tiêu chí và quy trình cho các Bên để xây dựng và trình các đề xuất để chỉ định các khu vực kiểm soát phát thải và đưa ra các hệ số cần được xem xét trong việc đánh giá các đề xuất đó của Tổ chức.

1.2 Việc phát thải NOx, SOx và các chất dạng hạt từ các tàu biển dẫn đến việc gây ô nhiễm không khí xung quanh ở các thành phố và vùng duyên hải trên khắp thế giới. Các tác động xấu đến sức khoẻ cộng đồng và môi trường liên quan đến ô nhiễm không khí bao gồm tử vong sớm, bệnh tim phổi, ung thư phổi, các bệnh hô hấp mãn tính, axit hóa và phú dưỡng nước.

1.3 Một khu vực kiểm soát phát thải cần được xem xét để Tổ chức thông qua nếu nhu cầu đã được chứng minh là để ngăn chặn, giảm và kiểm soát lượng phát thải NOx hoặc SOx và các chất dạng hạt hoặc tất cả ba loại phát thải (sau đây gọi tắt là phát thải) từ các tàu.

**2 Quá trình chỉ định các khu vực kiểm soát phát thải**

2.1 Đề xuất cho Tổ chức về việc chỉ định khu vực kiểm soát phát thải đối với NOx hoặc SOx và các chất dạng hạt hoặc cả ba loại phát thải đều do các Bên đệ trình. Trường hợp hai hoặc nhiều Bên tham gia chung trong một khu vực cụ thể, các Bên nên xây dựng một đề xuất phối hợp.

2.2 Một đề xuất để chỉ định một khu vực nhất định như là một khu vực kiểm soát phát thải phải được nộp cho Tổ chức theo các quy tắc và quy trình được thiết lập bởi Tổ chức.

**3 Tiêu chí để chỉ định các khu vực kiểm soát phát thải**

3.1 Đề xuất phải bao gồm:

.1 Một bảng mô tả rõ ràng về khu vực áp dụng được đề xuất, cùng với một biểu đồ tham chiếu trên đó đánh dấu khu vực;

.2 Loại hoặc các loại phát thải đang được hoặc sẽ được đề xuất để kiểm soát (như NOx hoặc SOx và các chất dạng hạt hoặc cả ba loại phát thải);

.3 Một bảng mô tả các quần thể con người và các khu vực môi trường có nguy cơ bị ảnh hưởng bởi các tác động của phát thải từ tàu;

.4 một bảng đánh giá rằng các khí phát thải từ các tàu hoạt động trong khu vực áp dụng được đề xuất đang góp phần làm tăng nồng độ ô nhiễm vào không khí xung quanh hoặc tác động tiêu cực đến môi trường. Đánh giá này bao gồm bảng mô tả các tác động của các phát thải liên quan đến sức khoẻ con người và môi trường chẳng hạn như các tác động tiêu cực đến các hệ sinh thái trên cạn và thủy sinh, các khu vực năng suất tự nhiên, môi trường sống chủ yếu, chất lượng nước, sức khoẻ con người và các khu vực có ý nghĩa văn hoá và khoa học, nếu có. Các nguồn dữ liệu liên quan bao gồm các phương pháp được sử dụng sẽ được xác định;

.5 các thông tin liên quan đến các điều kiện khí tượng trong khu vực áp dụng được áp dụng, đối với các quần thể con người và môi trường có nguy cơ đặc biệt là gió, hay địa chất, địa chất, hải dương, hình thái hoặc các điều kiện khác góp phần vào làm tăng nồng độ ô nhiễm không khí xung quanh hoặc tác động xấu đến môi trường;

.6 bản chất giao thông tàu trong khu vực kiểm soát phát thải được đề xuất, bao gồm các mô hình và mật độ giao thông đó;

.7 bản mô tả các biện pháp kiểm soát được thực hiện bởi Bên hoặc các Bên đề xuất giải quyết các nguồn NOx, SOx và các chất dạng hạt có ảnh hưởng đến các quần thể con người và các khu vực môi trường có nguy cơ đã được thiết lập và vận hành đồng thời với việc xem xét các biện pháp để được thông qua liên quan đến các quy định của các quy định 13 và 14 của Phụ lục VI; và

.8 Chi phí tương đối của việc giảm phát thải từ các tàu khi so sánh với kiểm soát dựa trên đất và tác động kinh tế đối với việc vận tải tham gia vào thương mại quốc tế.

3.2 Các giới hạn về địa lý của khu vực kiểm soát phát thải sẽ dựa trên các tiêu chí có liên quan được nêu trên, bao gồm phát thải và tích tụ từ các tàu thuyền đang chạy trong khu vực được đề xuất, mô hình lưu lượng và mật độ, và điều kiện gió.

**4 Các quy trình để đánh giá và áp dụng các khu vực kiểm soát phát thải của Tổ chức**

4.1 Tổ chức sẽ xem xét từng đề xuất do một Bên hoặc các Bên đệ trình.

4.2 Khi đánh giá đề xuất, Tổ chức sẽ tính đến các tiêu chí sẽ được nêu trong mỗi đề xuất được thông qua như được trình bày trong phần 3 ở trên.

4.3 Khu vực kiểm soát phát thải được chỉ định bằng một sửa đổi trong Phụ lục này, được xem xét, thông qua và có hiệu lực theo Điều 16 của Công ước này.

**5 Hoạt động ở khu vực kiểm soát phát thải**

5.1 Các Bên có tàu đang chạy trong khu vực như vậy nên báo cho Tổ chức bất kỳ mối quan ngại nào khi hoạt động ở khu vực đó.

### **PHỤ LỤC IV**

### **Phê duyệt Loại và giới hạn hoạt động đối với các lò đốt trên tàu** **(quy định 16)**

1 Lò đốt trên tàu được mô tả trong quy định 16.6.1 phải có Giấy chứng nhận Phê duyệt Loại của IMO cho mỗi lò đốt. Để có được giấy chứng nhận này, lò đốt sẽ được thiết kế và chế tạo theo tiêu chuẩn được chấp thuận như mô tả trong quy định 16.6.1. Mỗi model phải tuân thủ các hoạt động kiểm tra phê duyệt theo loại được chỉ định tại nhà máy hoặc một cơ sở thử nghiệm đã được phê duyệt và thuộc trách nhiệm của Cơ quan quản lý, bằng cách sử dụng thông số kỹ thuật tiêu chuẩn về nhiên liệu / chất thải sau đây để kiểm tra phê duyệt nhằm xác định liệu lò đốt có hoạt động trong các giới hạn quy định tại khoản 2 phụ lục này:

Dầu cặn bao gồm: 75% dầu cặn từ dầu nhiên liệu nặng (HFO);

5% dầu bôi trơn thải; và

20% nước được nhũ hoá.

Chất thải rắn bao gồm: 50% rác thực phẩm;

50% rác chứa:

khoảng 30% giấy,

" khoảng 40% các tông,

" khoảng 10% giẻ rách,

" khoảng 20% nhựa

Hỗn hợp sẽ có độ ẩm đến 50% và 7% chất rắn không cháy.

2 Lò đốt theo quy định 16.6.1 sẽ hoạt động trong các giới hạn sau:

Khí O2 trong buồng đốt: 6-12%

Khí CO trong khí thải tối đa: 200 mg / MJ

Muội tối đa: Bacharach 3 hoặc Ringelman 1 (20% độ mờ đục) (có thể chấp nhận số lượng muội cao hơn chỉ trong thời gian rất ngắn như là lúc khởi động)

Các thành phần chưa cháy Tối đa 10% trọng lượng

trong dư lượng tro tàn:

Phạm vi nhiệt độ xả khí từ 850-1.200°C

ống xả buồng đốt:

**PHỤ LỤC V**

**Thông tin phải được đưa vào trong phiếu giao hàng cho tàu (quy định 18.5)**

1. Tên và số IMO của tàu nhận hàng
2. Cảng
3. Ngày bắt đầu giao hàng
4. Tên; địa chỉ và số điện thoại của nhà cung cấp dầu nhiên liệu biển
5. Tên sản phẩm
6. Số lượng theo tấn
7. Tỷ trọng ở 15°C (kg/m3)[[130]](#footnote-130)
8. Hàm lượng lưu huỳnh (% m/m)[[131]](#footnote-131)
9. Điểm chớp cháy (°C) được chỉ định theo các tiêu chuẩn được Tổ chức chấp nhận[[132]](#footnote-132), hoặc tuyên bố rằng điểm chớp cháy đã được đo ở hoặc trên 70°C;
10. Tờ khai đã được ký kết và xác nhận bởi đại diện của nhà cung cấp nhiên liệu dầu rằng dầu nhiên liệu được cung cấp phù hợp với điều 18.3 của Phụ lục này và hàm lượng lưu huỳnh của dầu nhiên liệu được cung cấp không vượt quá:

□ giá trị giới hạn được đưa ra theo quy định 14.1 của Phụ lục này;

□ giá trị giới hạn được đưa ra theo quy định 14.4 của Phụ lục này; hoặc là

□ giá trị giới hạn quy định của bên mua là\_\_\_\_\_\_ (% m/m), do đại diện của nhà cung cấp dầu nhiên liệu ghi vào và trên cơ sở thông báo của bên mua rằng dầu nhiên liệu được dự định sử dụng:

.1 kết hợp với một phương tiện tương đương phù hợp với quy định 4 của Phụ lục này; hoặc là

.2 được miễn trừ liên quan đối với tàu tiến hành thử nghiệm nghiên cứu công nghệ kiểm soát và giảm phát thải ôxít lưu huỳnh theo quy định 3.2 của Phụ lục này.

Đại diện của nhà cung cấp dầu nhiên liệu sẽ hoàn thành việc khai báo bằng cách đánh dấu (các) ô thích hợp bằng dấu (x).

**PHỤ LỤC VI**

**Quy trình xác minh đối với mẫu dầu nhiên liệu được nêu trong Phụ lục VI của Công ước MARPOL (quy định 18.8.2 hoặc quy định 14.8)**

Quy trình xác minh có liên quan sau đây sẽ được sử dụng để xác định xem dầu nhiên liệu được giao đến, đang sử dụng hoặc mang theo để sử dụng trên tàu có đáp ứng giới hạn lưu huỳnh áp dụng của quy định 14 của Phụ lục VI Công ước MARPOL hay không.

Phụ lục này đề cập đến các mẫu dầu nhiên liệu tiêu biểu theo Phụ lục VI của Công ước MARPOL như sau:

Phần 1 - mẫu dầu nhiên liệu được giao[[133]](#footnote-133) theo quy định 18.8.1, sau đây được gọi là "mẫu được giao theo Công ước MARPOL" như được định nghĩa trong quy định 2.1.22.

Phần 2 - mẫu dầu nhiên liệu đang sử dụng[[134]](#footnote-134), được dự định sử dụng hoặc mang theo để sử dụng trên tàu theo quy định 14.8, sau đây được gọi là "mẫu đang sử dụng" như được định nghĩa trong quy định 2.1.16 và "mẫu có trên tàu"[[135]](#footnote-135) như được định nghĩa trong quy định 2.1.24.

**Phần 1 - Mẫu được giao theo Công ước MARPOL**

**1 *Yêu cầu chung***

1.1 Mẫu dầu nhiên liệu đại diện, được yêu cầu trong khoản 18.8.1 ("mẫu được giao theo Công ước MARPOL") sẽ được sử dụng để xác định hàm lượng lưu huỳnh của dầu nhiên liệu được cung cấp cho tàu.

1.2 Cơ quan quản lý, thông qua cơ quan có thẩm quyền của mình, sẽ quản lý quy trình xác minh.

1.3 Các phòng thí nghiệm chịu trách nhiệm về quy trình thí nghiệm lưu huỳnh được quy định trong phụ lục này sẽ được kiểm định đầy đủ[[136]](#footnote-136) liên quan đến phương pháp thí nghiệm được sử dụng.

**2 *Giai đoạn 1 của* *Quy trình xác minh***

2.1 Mẫu được giao theo Công ước MARPOL sẽ được cung cấp bởi cơ quan có thẩm quyền cho phòng thí nghiệm.

2.2 Phòng thí nghiệm phải:

.1 ghi chi tiết số con dấu niêm phong và nhãn mẫu trên hồ sơ thí nghiệm;

.2 ghi tình trạng của con dấu niêm phong trên mẫu lúc nhận vào hồ sơ thí nghiệm; và .

.3 từ chối bất kỳ mẫu nào mà con dấu đã bị phá trước khi nhận và ghi lại việc từ chối đó vào hồ sơ thí nghiệm..

2.3 Nếu dấu trên mẫu đã nhận không bị hỏng, phòng thí nghiệm sẽ tiến hành quy trình thí nghiệm và phải:

.1 mở mẫu

.2 đảm bảo rằng mẫu được đồng nhất hóa hoàn toàn;

.3 rút ra hai mẫu phụ từ mẫu; và

.4 niêm phong lại mẫu MARPOL và ghi lại các chi tiết niêm phong mới trên biên bản thí nghiệm.

2.4 Hai mẫu phụ phải được thí nghiệm sau đó theo phương pháp thí nghiệm được quy định nêu tại quy định 2.1.30 của Phụ lục này. Vì các mục đích của quy trình thí nghiệm của giai đoạn 1 này, kết quả phân tích thử nghiệm sẽ được gọi là "1A" và "1B":

.1 Kết quả 1A và 1B phải được ghi vào hồ sơ thí nghiệm phù hợp với các yêu cầu của phương pháp thí nghiệm; và

.2 Nếu kết quả "1A" và "1B" nằm trong khả năng lặp lại (r)[[137]](#footnote-137) của phương pháp thử nghiệm, kết quả sẽ được coi là hợp lệ; hoặc

.3 Nếu kết quả "1A" và "1B" không nằm trong khả năng lặp lại của phương pháp thử nghiệm, cả hai kết quả sẽ bị từ chối và hai mẫu phụ mới phải được lấy và phân tích lại bởi phòng thí nghiệm. Lọ đựng mẫu phải được đóng lại theo khoản 2.3.4 ở trên sau khi các mẫu phụ mới được lấy.

.4 Trong trường hợp có hai lần không đạt được độ lặp lại giữa 1A và 1B, phòng thí nghiệm phải tìm hiểu nguyên nhân của lỗi đó và giải quyết trước khi tiến hành thí nghiệm thêm mẫu. Để giải quyết vấn đề lặp lại đó, hai mẫu phụ mới sẽ được lấy theo quy định tại điểm 2.3. Mẫu phải được gửi lại theo quy định tại mục 2.3.4 sau khi lấy mẫu phụ mới.

2.5 Nếu kết quả thử nghiệm 1A và 1B hợp lệ, nên tính trung bình của hai kết quả này. Kết quả trung bình thu được gọi là "X" và được lưu vào biên bản thí nghiệm:

.1 nếu kết quả X bằng hoặc thấp hơn giới hạn áp dụng theo yêu cầu của quy định 14, dầu nhiên liệu sẽ được coi là đáp ứng yêu cầu; hoặc là

2 nếu kết quả X lớn hơn giới hạn áp dụng theo yêu cầu của quy định 14, dầu nhiên liệu sẽ được coi là không đáp ứng các yêu cầu.

**Bảng 1: Tóm tắt quy trình mẫu được giao theo Phần 1 của Công ước MARPOL**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Trên cơ sở phương pháp thí nghiệm được nêu trong quy định 2.1.30 của Phụ lục này | | |
| Giới hạn áp dụng % m/m: V | Kết quả theo quy định ở điểm 2.5.1 : X V | Kết quả theo quy định ở điểm 2.5.2: X > V |
| 0.10 | Đáp ứng yêu cầu | Không đáp ứng yêu cầu |
| 0.50 |
|  | Kết quả X được báo cáo đến 2 chữ số thập phân | |

2.6 Các kết quả cuối cùng thu được từ quy trình xác minh này sẽ được đánh giá bởi cơ quan có thẩm quyền.

2.7 Phòng thí nghiệm phải cung cấp một bản sao của biên bản thí nghiệm cho cơ quan có thẩm quyền quản lý quy trình xác minh.

**Phần 2 - Mẫu đang sử dụng và có trên tàu**

**3 *Yêu cầu chung***

3.1 Mẫu đang sử dụng hoặc có trên tàu, nếu thích hợp, sẽ được sử dụng để xác minh hàm lượng lưu huỳnh của dầu nhiên liệu được thể hiện bằng mẫu dầu nhiên liệu đó tại điểm lấy mẫu.

3.2 Một Bên, thông qua cơ quan có thẩm quyền của mình, sẽ quản lý quy trình xác minh.

3.3 Phòng thí nghiệm thực hiện quy trình thử nghiệm lưu huỳnh nêu trong phụ lục này phải được công nhận[[138]](#footnote-138) hợp lệ đối với phương pháp thí nghiệm được sử dụng.

***4 Giai đoạn 2 của quy trình xác minh***

4.1 Mẫu đang sử dụng hoặc trên máy bay phải được cơ quan có thẩm quyền chuyển đến phòng thí nghiệm.

4.2 Phòng thí nghiệm phải:

.1 Ghi thông tin chi tiết về số niêm phong và nhãn mẫu vào biên bản thí nghiệm;

.2 Ghi lại tình trạng niêm phong của mẫu như đã nhận vào biên bản thí nghiệm; và

.3 Từ chối bất kỳ mẫu nào mà con dấu đã bị phá vỡ trước khi nhận và ghi lại sự từ chối đó vào hồ sơ thử nghiệm.

4.3 Nếu niêm phong của mẫu nhận được vẫn chưa bị phá vỡ, phòng thí nghiệm phải tiến hành thủ tục xác minh và phải:

.1 mở mẫu

.2 đảm bảo rằng mẫu được đồng nhất hóa hoàn toàn;

.3 rút ra hai mẫu phụ từ mẫu; và

.4 niêm phong lại mẫu và ghi lại các chi tiết niêm phong mới trên biên bản thí nghiệm.

4.4 Hai mẫu phụ phải được thử nghiệm liên tiếp, phù hợp với phương pháp thí nghiệm quy định được nêu trong quy định 2.1.30 của Phụ lục này. Theo mục đích của giai đoạn 2 quy trình xác minh này, kết quả thu được sẽ được gọi là "2A" và "2B":

.1 Kết quả 2A và 2B phải được ghi vào biên bản thí nghiệm phù hợp với các yêu cầu của phương pháp thí nghiệm; và

.2 Nếu kết quả 2A và 2B nằm trong độ lặp lại (r)[[139]](#footnote-139) của phương pháp thí nghiệm thì kết quả được coi là hợp lệ; hoặc

.3 Nếu kết quả 2A và 2B không nằm trong độ lặp lại (r) của phương pháp thí nghiệm thì cả hai kết quả đều bị loại và phòng thí nghiệm phải lấy hai mẫu phụ mới và tiến hành thí nghiệm. Chai mẫu phải được đóng lại theo quy định của mục 4.3.4 sau khi đã lấy xong các mẫu phụ mới; và

.4 Trong trường hợp có hai lần không đạt được độ lặp lại giữa 2A và 2B, phòng thí nghiệm phải tìm hiểu nguyên nhân của lỗi đó và giải quyết trước khi tiến hành thử nghiệm thêm mẫu. Để giải quyết vấn đề về độ lặp lại đó, phải lấy hai mẫu phụ mới phù hợp với quy định tại điểm 4.3. Mẫu phải được gửi lại theo mục 4.3.4 sau khi các mẫu phụ mới đã được lấy.

4.5. Nếu kết quả thí nghiệm 2A và 2B là hợp lệ thì phải tính giá trị trung bình của hai kết quả này. Giá trị trung bình đó phải được gọi là Z và phải được ghi vào biên bản thí nghiệm:

.1 Nếu Z bằng hoặc nhỏ hơn giới hạn áp dụng theo yêu cầu của quy định 14, thì hàm lượng lưu huỳnh của dầu nhiên liệu được thể hiện trong mẫu thí nghiệm sẽ được coi là đáp ứng yêu cầu;

.2 Nếu Z lớn hơn giới hạn áp dụng theo yêu cầu của quy định 14 nhưng nhỏ hơn hoặc bằng giới hạn áp dụng đó + 0,59R (trong đó R là độ tái lập của phương pháp thí nghiệm)[[140]](#footnote-140), thì hàm lượng lưu huỳnh của dầu nhiên liệu được thể hiện bằng mẫu thử mẫu phải được coi là đáp ứng yêu cầu; hoặc là

.3 Nếu Z lớn hơn giới hạn áp dụng theo yêu cầu của quy định 14 + 0,59R, thì hàm lượng lưu huỳnh trong dầu nhiên liệu được thể hiện trong mẫu thí nghiệm sẽ được coi là không đáp ứng yêu cầu.

**Bảng 2: Tóm tắt quy trình lấy mẫu đang sử dụng và có trên tàu[[141]](#footnote-141)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Trên cơ sở phương pháp thí nghiệm được nêu trong quy định 2.1.30 của Phụ lục này | | | | |
| Giới hạn áp dụng %m/m: V | Giá trị biên độ thí nghiệm :  W | Kết quả theo quy định ở điểm 4.5.1: Z V | Kết quả theo quy định ở điểm 4.5.2:  V < Z W | Kết quả theo quy định ở điểm 4.5.3: Z > W |
| 0.10 | 0.11 | Đáp ứng yêu cầu | Đáp ứng yêu cầu | Không đáp ứng yêu cầu |
| 0.50 | 0.53 |
|  |  | Kết quả Z được báo cáo đến 2 chữ số thập phân | | |

4.6 Các kết quả cuối cùng thu được từ quy trình xác minh này sẽ được đánh giá bởi cơ quan có thẩm quyền.

4.7 Phòng thí nghiệm phải cung cấp một bản sao của biên bản thí nghiệm cho cơ quan có thẩm quyền quản lý quy trình xác minh.

### **PHỤ LỤC VII**

### **Khu vực Kiểm soát Khí thải** **(quy định 13.6 và 14.3)**

1 Các ranh giới của khu vực kiểm soát khí thải được chỉ định theo các quy định 13.6 và 14.3 ngoài khu vực Biển Baltic và Biển Bắc, được nêu trong phụ lục này.

2 Khu vực Bắc Mỹ bao gồm:

.1 khu vực biển nằm ngoài khơi bờ biển Thái Bình Dương của Hoa Kỳ và Canada, được bao bọc bởi các đường trắc địa nối các tọa độ sau:

| **Điểm** | **Vĩ độ** | **Kinh độ** |
| --- | --- | --- |
| 1 | 32°32'.10 N | 117°06'.11 W |
| 2 | 32°32'.04 N | 117°07'.29 W |
| 3 | 32°31'.39 N | 117°14'.20 W |
| 4 | 32°33'.13 N | 117°15'.50 W |
| 5 | 32°34'.21 N | 117°22'.01 W |
| 6 | 32°35'.23 N | 117°27'.53 W |
| 7 | 32°37'.38 N | 117°49'.34 W |
| 8 | 31°07'.59 N | 118°36'.21 W |
| 9 | 30°33'.25 N | 121°47'.29 W |
| 10 | 31°46'.11 N | 123°17'.22 W |
| 11 | 32°21'.58 N | 123°50'.44 W |
| 12 | 32°56'.39 N | 124°11'.47 W |
| 13 | 33°40'.12 N | 124°27'.15 W |
| 14 | 34°31'.28 N | 125°16'.52 W |
| 15 | 35°14'.38 N | 125°43'.23 W |
| 16 | 35°44'.00 N | 126°18'.53 W |
| 17 | 36°16'.25 N | 126°45'.30 W |
| 18 | 37°01'.35 N | 127°07'.18 W |
| 19 | 37°45'.39 N | 127°38'.02 W |
| 20 | 38°25'.08 N | 127°53'.00 W |
| 21 | 39°25'.05 N | 128°31'.23 W |
| 22 | 40°18'.47 N | 128°45'.46 W |
| 23 | 41°13'.39 N | 128°40'.22 W |
| 24 | 42°12'.49 N | 129°00'.38 W |
| 25 | 42°47'.34 N | 129°05'.42 W |
| 26 | 43°26'.22 N | 129°01'.26 W |
| 27 | 44°24'.43 N | 128°41'.23 W |
| 28 | 45°30'.43 N | 128°40'.02 W |
| 29 | 46°11'.01 N | 128°49'.01 W |
| 30 | 46°33'.55 N | 129°04'.29 W |
| 31 | 47°39'.55 N | 131°15'.41 W |
| 32 | 48°32'.32 N | 132°41'.00 W |
| 33 | 48°57'.47 N | 133°14'.47 W |
| 34 | 49°22'.39 N | 134°15'.51 W |
| 35 | 50°01'.52 N | 135°19'.01 W |
| 36 | 51°03'.18 N | 136°45'.45 W |
| 37 | 51°54'.04 N | 137°41'.54 W |
| 38 | 52°45'.12 N | 138°20'.14 W |
| 39 | 53°29'.20 N | 138°40'.36 W |
| 40 | 53°40'.39 N | 138°48'.53 W |
| 41 | 54°13'.45 N | 139°32'.38 W |
| 42 | 54°39'.25 N | 139°56'.19 W |
| 43 | 55°20'.18 N | 140°55'.45 W |
| 44 | 56°07'.12 N | 141°36'.18 W |
| 45 | 56°28'.32 N | 142°17'.19 W |
| 46 | 56°37'.19 N | 142°48'.57 W |
| 47 | 58°51'.04 N | 153°15'.03 W |

.2 các vùng biển nằm ngoài khơi bờ biển Đại Tây Dương của Hoa Kỳ, Canada và Pháp (Saint-Pierre-et-Miquelon), và Vùng Duyên hải Vịnh Mexico của Hoa Kỳ được bao bọc bởi các đường trắc địa nối các tọa độ sau:

| **Điểm** | **Vĩ độ** | **Kinh độ** |
| --- | --- | --- |
| 1 | 60°00'.00 N | 64°09'.36 W |
| 2 | 60°00'.00 N | 56°43'.00 W |
| 3 | 58°54'.01 N | 55°38'.05 W |
| 4 | 57°50'.52 N | 55°03'.47 W |
| 5 | 57°35'.13 N | 54°00'.59 W |
| 6 | 57°14'.20 N | 53°07'.58 W |
| 7 | 56°48'.09 N | 52°23'.29 W |
| 8 | 56°18'.13 N | 51°49'.42 W |
| 9 | 54°23'.21 N | 50°17'.44 W |
| 10 | 53°44'.54 N | 50°07'.17 W |
| 11 | 53°04'.59 N | 50°10'.05 W |
| 12 | 52°20'.06 N | 49°57'.09 W |
| 13 | 51°34'.20 N | 48°52'.45 W |
| 14 | 50°40'.15 N | 48°16'.04 W |
| 15 | 50°02'.28 N | 48°07'.03 W |
| 16 | 49°24'.03 N | 48°09'.35 W |
| 17 | 48°39'.22 N | 47°55'.17 W |
| 18 | 47°24'.25 N | 47°46'.56 W |
| 19 | 46°35'.12 N | 48°00'.54 W |
| 20 | 45°19'.45 N | 48°43'.28 W |
| 21 | 44°43'.38 N | 49°16'.50 W |
| 22 | 44°16'.38 N | 49°51'.23 W |
| 23 | 43°53'.15 N | 50°34'.01 W |
| 24 | 43°36'.06 N | 51°20'.41 W |
| 25 | 43°23'.59 N | 52°17'.22 W |
| 26 | 43°19'.50 N | 53°20'.13 W |
| 27 | 43°21'.14 N | 54°09'.20 W |
| 28 | 43°29'.41 N | 55°07'.41 W |
| 29 | 42°40'.12 N | 55°31'.44 W |
| 30 | 41°58'.19 N | 56°09'.34 W |
| 31 | 41°20'.21 N | 57°05'.13 W |
| 32 | 40°55'.34 N | 58°02'.55 W |
| 33 | 40°41'.38 N | 59°05'.18 W |
| 34 | 40°38'.33 N | 60°12'.20 W |
| 35 | 40°45'.46 N | 61°14'.03 W |
| 36 | 41°04'.52 N | 62°17'.49 W |
| 37 | 40°36'.55 N | 63°10'.49 W |
| 38 | 40°17'.32 N | 64°08'.37 W |
| 39 | 40°07'.46 N | 64°59'.31 W |
| 40 | 40°05'.44 N | 65°53'.07 W |
| 41 | 39°58'.05 N | 65°59'.51 W |
| 42 | 39°28'.24 N | 66°21'.14 W |
| 43 | 39°01'.54 N | 66°48'.33 W |
| 44 | 38°39'.16 N | 67°20'.59 W |
| 45 | 38°19'.20 N | 68°02'.01 W |
| 46 | 38°05'.29 N | 68°46'.55 W |
| 47 | 37°58'.14 N | 69°34'.07 W |
| 48 | 37°57'.47 N | 70°24'.09 W |
| 49 | 37°52'.46 N | 70°37'.50 W |
| 50 | 37°18'.37 N | 71°08'.33 W |
| 51 | 36°32'.25 N | 71°33'.59 W |
| 52 | 35°34'.58 N | 71°26'.02 W |
| 53 | 34°33'.10 N | 71°37'.04 W |
| 54 | 33°54'.49 N | 71°52'.35 W |
| 55 | 33°19'.23 N | 72°17'.12 W |
| 56 | 32°45'.31 N | 72°54'.05 W |
| 57 | 31°55'.13 N | 74°12'.02 W |
| 58 | 31°27'.14 N | 75°15'.20 W |
| 59 | 31°03'.16 N | 75°51'.18 W |
| 60 | 30°45'.42 N | 76°31'.38 W |
| 61 | 30°12'.48 N | 77°18'.29 W |
| 62 | 29°25'.17 N | 76°56'.42 W |
| 63 | 28°36'.59 N | 76°48'.00 W |
| 64 | 28°17'.13 N | 76°40'.10 W |
| 65 | 28°17'.12 N | 79°11'.23 W |
| 66 | 27°52'.56 N | 79°28'.35 W |
| 67 | 27°26'.01 N | 79°31'.38 W |
| 68 | 27°16'.13 N | 79°34'.18 W |
| 69 | 27°11'.54 N | 79°34'.56 W |
| 70 | 27°05'.59 N | 79°35'.19 W |
| 71 | 27°00'.28 N | 79°35'.17 W |
| 72 | 26°55'.16 N | 79°34'.39 W |
| 73 | 26°53'.58 N | 79°34'.27 W |
| 74 | 26°45'.46 N | 79°32'.41 W |
| 75 | 26°44'.30 N | 79°32'.23 W |
| 76 | 26°43'.40 N | 79°32'.20 W |
| 77 | 26°41'.12 N | 79°32'.01 W |
| 78 | 26°38'.13 N | 79°31'.32 W |
| 79 | 26°36'.30 N | 79°31'.06 W |
| 80 | 26°35'.21 N | 79°30'.50 W |
| 81 | 26°34'.51 N | 79°30'.46 W |
| 82 | 26°34'.11 N | 79°30'.38 W |
| 83 | 26°31'.12 N | 79°30'.15 W |
| 84 | 26°29'.05 N | 79°29'.53 W |
| 85 | 26°25'.31 N | 79°29'.58 W |
| 86 | 26°23'.29 N | 79°29'.55 W |
| 87 | 26°23'.21 N | 79°29'.54 W |
| 88 | 26°18'.57 N | 79°31'.55 W |
| 89 | 26°15'.26 N | 79°33'.17 W |
| 90 | 26°15'.13 N | 79°33'.23 W |
| 91 | 26°08'.09 N | 79°35'.53 W |
| 92 | 26°07'.47 N | 79°36'.09 W |
| 93 | 26°06'.59 N | 79°36'.35 W |
| 94 | 26°02'.52 N | 79°38'.22 W |
| 95 | 25°59'.30 N | 79°40'.03 W |
| 96 | 25°59'.16 N | 79°40'.08 W |
| 97 | 25°57'.48 N | 79°40'.38 W |
| 98 | 25°56'.18 N | 79°41'.06 W |
| 99 | 25°54'.04 N | 79°41'.38 W |
| 100 | 25°53'.24 N | 79°41'.46 W |
| 101 | 25°51'.54 N | 79°41'.59 W |
| 102 | 25°49'.33 N | 79°42'.16 W |
| 103 | 25°48'.24 N | 79°42'.23 W |
| 104 | 25°48'.20 N | 79°42'.24 W |
| 105 | 25°46'.26 N | 79°42'.44 W |
| 106 | 25°46'.16 N | 79°42'.45 W |
| 107 | 25°43'.40 N | 79°42'.59 W |
| 108 | 25°42'.31 N | 79°42'.48 W |
| 109 | 25°40'.37 N | 79°42'.27 W |
| 110 | 25°37'.24 N | 79°42'.27 W |
| 111 | 25°37'.08 N | 79°42'.27 W |
| 112 | 25°31'.03 N | 79°42'.12 W |
| 113 | 25°27'.59 N | 79°42'.11 W |
| 114 | 25°24'.04 N | 79°42'.12 W |
| 115 | 25°22'.21 N | 79°42'.20 W |
| 116 | 25°21'.29 N | 79°42'.08 W |
| 117 | 25°16'.52 N | 79°41'.24 W |
| 118 | 25°15'.57 N | 79°41'.31 W |
| 119 | 25°10'.39 N | 79°41'.31 W |
| 120 | 25°09'.51 N | 79°41'.36 W |
| 121 | 25°09'.03 N | 79°41'.45 W |
| 122 | 25°03'.55 N | 79°42'.29 W |
| 123 | 25°03'.00 N | 79°42'.56 W |
| 124 | 25°00'.30 N | 79°44'.05 W |
| 125 | 24°59'.03 N | 79°44'.48 W |
| 126 | 24°55'.28 N | 79°45'.57 W |
| 127 | 24°44'.18 N | 79°49'.24 W |
| 128 | 24°43'.04 N | 79°49'.38 W |
| 129 | 24°42'.36 N | 79°50'.50 W |
| 130 | 24°41'.47 N | 79°52'.57 W |
| 131 | 24°38'.32 N | 79°59'.58 W |
| 132 | 24°36'.27 N | 80°03'.51 W |
| 133 | 24°33'.18 N | 80°12'.43 W |
| 134 | 24°33'.05 N | 80°13'.21 W |
| 135 | 24°32'.13 N | 80°15'.16 W |
| 136 | 24°31'.27 N | 80°16'.55 W |
| 137 | 24°30'.57 N | 80°17'.47 W |
| 138 | 24°30'.14 N | 80°19'.21 W |
| 139 | 24°30'.06 N | 80°19'.44 W |
| 140 | 24°29'.38 N | 80°21'.05 W |
| 141 | 24°28'.18 N | 80°24'.35 W |
| 142 | 24°28'.06 N | 80°25'.10 W |
| 143 | 24°27'.23 N | 80°27'.20 W |
| 144 | 24°26'.30 N | 80°29'.30 W |
| 145 | 24°25'.07 N | 80°32'.22 W |
| 146 | 24°23'.30 N | 80°36'.09 W |
| 147 | 24°22'.33 N | 80°38'.56 W |
| 148 | 24°22'.07 N | 80°39'.51 W |
| 149 | 24°19'.31 N | 80°45'.21 W |
| 150 | 24°19'.16 N | 80°45'.47 W |
| 151 | 24°18'.38 N | 80°46'.49 W |
| 152 | 24°18'.35 N | 80°46'.54 W |
| 153 | 24°09'.51 N | 80°59'.47 W |
| 154 | 24°09'.48 N | 80°59'.51 W |
| 155 | 24°08'.58 N | 81°01'.07 W |
| 156 | 24°08'.30 N | 81°01'.51 W |
| 157 | 24°08'.26 N | 81°01'.57 W |
| 158 | 24°07'.28 N | 81°03'.06 W |
| 159 | 24°02'.20 N | 81°09'.05 W |
| 160 | 24°00'.00 N | 81°11'.16 W |
| 161 | 23°55'.32 N | 81°12'.55 W |
| 162 | 23°53'.52 N | 81°19'.43 W |
| 163 | 23°50'.52 N | 81°29'.59 W |
| 164 | 23°50'.02 N | 81°39'.59 W |
| 165 | 23°49'.05 N | 81°49'.59 W |
| 166 | 23°49'.05 N | 82°00'.11 W |
| 167 | 23°49'.42 N | 82°09'.59 W |
| 168 | 23°51'.14 N | 82°24'.59 W |
| 169 | 23°51'.14 N | 82°39'.59 W |
| 170 | 23°49'.42 N | 82°48'.53 W |
| 171 | 23°49'.32 N | 82°51'.11 W |
| 172 | 23°49'.24 N | 82°59'.59 W |
| 173 | 23°49'.52 N | 83°14'.59 W |
| 174 | 23°51'.22 N | 83°25'.49 W |
| 175 | 23°52'.27 N | 83°33'.01 W |
| 176 | 23°54'.04 N | 83°41'.35 W |
| 177 | 23°55'.47 N | 83°48'.11 W |
| 178 | 23°58'.38 N | 83°59'.59 W |
| 179 | 24°09'.37 N | 84°29'.27 W |
| 180 | 24°13'.20 N | 84°38'.39 W |
| 181 | 24°16'.41 N | 84°46'.07 W |
| 182 | 24°23'.30 N | 84°59'.59 W |
| 183 | 24°26'.37 N | 85°06'.19 W |
| 184 | 24°38'.57 N | 85°31'.54 W |
| 185 | 24°44'.17 N | 85°43'.11 W |
| 186 | 24°53'.57 N | 85°59'.59 W |
| 187 | 25°10'.44 N | 86°30'.07 W |
| 188 | 25°43'.15 N | 86°21'.14 W |
| 189 | 26°13'.13 N | 86°06'.45 W |
| 190 | 26°27'.22 N | 86°13'.15 W |
| 191 | 26°33'.46 N | 86°37'.07 W |
| 192 | 26°01'.24 N | 87°29'.35 W |
| 193 | 25°42'.25 N | 88°33'.00 W |
| 194 | 25°46'.54 N | 90°29'.41 W |
| 195 | 25°44'.39 N | 90°47'.05 W |
| 196 | 25°51'.43 N | 91°52'.50 W |
| 197 | 26°17'.44 N | 93°03'.59 W |
| 198 | 25°59'.55 N | 93°33'.52 W |
| 199 | 26°00'.32 N | 95°39'.27 W |
| 200 | 26°00'.33 N | 96°48'.30 W |
| 201 | 25°58'.32 N | 96°55'.28 W |
| 202 | 25°58'.15 N | 96°58'.41 W |
| 203 | 25°57'.58 N | 97°01'.54 W |
| 204 | 25°57'.41 N | 97°05'.08 W |
| 205 | 25°57'.24 N | 97°08'.21 W |
| 206 | 25°57'.24 N | 97°08'.47 W |

.3 khu vực biển nằm ngoài khơi của Quần đảo Hawaii của Hawai'i, Maui, Oahu, Molokai, Nilhau, Kauai, Lanai và Kaho'oiawe, được bao bọc bởi các đường trắc địa nối các tọa độ sau:

| Điểm | Vĩ độ | Kinh độ |
| --- | --- | --- |
| 1 | 22°32'.54 N | 153°00'.33 W |
| 2 | 23°06'.05 N | 153°28'.36 W |
| 3 | 23°32'.11 N | 154°02'.12 W |
| 4 | 23°51'.47 N | 154°36'.48 W |
| 5 | 24°21'.49 N | 155°51'.13 W |
| 6 | 24°41'.47 N | 156°27'.27 W |
| 7 | 24°57'.33 N | 157°22'.17 W |
| 8 | 25°13'.41 N | 157°54'.13 W |
| 9 | 25°25'.31 N | 158°30'.36 W |
| 10 | 25°31'.19 N | 159°09'.47 W |
| 11 | 25°30'.31 N | 159°54'.21 W |
| 12 | 25°21'.53 N | 160°39'.53 W |
| 13 | 25°00'.06 N | 161°38'.33 W |
| 14 | 24°40'.49 N | 162°13'.13 W |
| 15 | 24°15'.53 N | 162°43'.08 W |
| 16 | 23°40'.50 N | 163°13'.00 W |
| 17 | 23°03'.20 N | 163°32'.58 W |
| 18 | 22°20'.09 N | 163°44'.41 W |
| 19 | 21°36'.45 N | 163°46'.03 W |
| 20 | 20°55'.26 N | 163°37'.44 W |
| 21 | 20°13'.34 N | 163°19'.13 W |
| 22 | 19°39'.03 N | 162°53'.48 W |
| 23 | 19°09'.43 N | 162°20'.35 W |
| 24 | 18°39'.16 N | 161°19'.14 W |
| 25 | 18°30'.31 N | 160°38'.30 W |
| 26 | 18°29'.31 N | 159°56'.17 W |
| 27 | 18°10'.41 N | 159°14'.08 W |
| 28 | 17°31'.17 N | 158°56'.55 W |
| 29 | 16°54'.06 N | 158°30'.29 W |
| 30 | 16°25'.49 N | 157°59'.25 W |
| 31 | 15°59'.57 N | 157°17'.35 W |
| 32 | 15°40'.37 N | 156°21'.06 W |
| 33 | 15°37'.36 N | 155°22'.16 W |
| 34 | 15°43'.46 N | 154°46'.37 W |
| 35 | 15°55'.32 N | 154°13'.05 W |
| 36 | 16°46'.27 N | 152°49'.11 W |
| 37 | 17°33'.42 N | 152°00'.32 W |
| 38 | 18°30'.16 N | 151°30'.24 W |
| 39 | 19°02'.47 N | 151°22'.17 W |
| 40 | 19°34'.46 N | 151°19'.47 W |
| 41 | 20°07'.42 N | 151°22'.58 W |
| 42 | 20°38'.43 N | 151°31'.36 W |
| 43 | 21°29'.09 N | 151°59'.50 W |
| 44 | 22°06'.58 N | 152°31'.25 W |
| 45 | 22°32'.54 N | 153°00'.33 W |

3 Vùng biển Caribê Hoa Kỳ bao gồm:

.1 khu vực biển nằm ngoài khơi bờ biển Đại Tây Dương và Caribe thuộc Khối thịnh vượng chung Puerto Rico và Quần đảo Virgin thuộc Hoa Kỳ, được bao bọc bởi các đường trắc địa nối các tọa độ sau:

| Điểm | Vĩ độ | Kinh độ |
| --- | --- | --- |
| 1 | 17°18'.37 N | 67°32'.14 W |
| 2 | 19°11'.14 N | 67°26'.45 W |
| 3 | 19°30'.28 N | 65°16'.48 W |
| 4 | 19°12'.25 N | 65°06'.08 W |
| 5 | 18°45'.13 N | 65°00'.22 W |
| 6 | 18°41'.14 N | 64°59'.33 W |
| 7 | 18°29'.22 N | 64°53'.51 W |
| 8 | 18°27'.35 N | 64°53'.22 W |
| 9 | 18°25'.21 N | 64°52'.39 W |
| 10 | 18°24'.30 N | 64°52'.19 W |
| 11 | 18°23'.51 N | 64°51'.50 W |
| 12 | 18°23'.42 N | 64°51'.23 W |
| 13 | 18°23'.36 N | 64°50'.17 W |
| 14 | 18°23'.48 N | 64°49'.41 W |
| 15 | 18°24'.11 N | 64°49'.00 W |
| 16 | 18°24'.28 N | 64°47'.57 W |
| 17 | 18°24'.18 N | 64°47'.01 W |
| 18 | 18°23'.13 N | 64°46'.37 W |
| 19 | 18°22'.37 N | 64°45'.20 W |
| 20 | 18°22'.39 N | 64°44'.42 W |
| 21 | 18°22'.42 N | 64°44'.36 W |
| 22 | 18°22'.37 N | 64°44'.24 W |
| 23 | 18°22'.39 N | 64°43'.42 W |
| 24 | 18°22'.30 N | 64°43'.36 W |
| 25 | 18°22'.25 N | 64°42'.58 W |
| 26 | 18°22'.26 N | 64°42'.28 W |
| 27 | 18°22'.15 N | 64°42'.03 W |
| 28 | 18°22'.22 N | 64°40'.60 W |
| 29 | 18°21'.57 N | 64°40'.15 W |
| 30 | 18°21'.51 N | 64°38'.23 W |
| 31 | 18°21'.22 N | 64°38'.16 W |
| 32 | 18°20'.39 N | 64°38'.33 W |
| 33 | 18°19'.15 N | 64°38'.14 W |
| 34 | 18°19'.07 N | 64°38'.16 W |
| 35 | 18°17'.23 N | 64°39'.38 W |
| 36 | 18°16'.43 N | 64°39'.41 W |
| 37 | 18°11'.33 N | 64°38'.58 W |
| 38 | 18°03'.02 N | 64°38'.03 W |
| 39 | 18°02'.56 N | 64°29'.35 W |
| 40 | 18°02'.51 N | 64°27'.02 W |
| 41 | 18°02'.30 N | 64°21'.08 W |
| 42 | 18°02'.31 N | 64°20'.08 W |
| 43 | 18°02'.03 N | 64°15'.57 W |
| 44 | 18°00'.12 N | 64°02'.29 W |
| 45 | 17°59'.58 N | 64°01'.04 W |
| 46 | 17°58'.47 N | 63°57'.01 W |
| 47 | 17°57'.51 N | 63°53'.54 W |
| 48 | 17°56'.38 N | 63°53'.21 W |
| 49 | 17°39'.40 N | 63°54'.53 W |
| 50 | 17°37'.08 N | 63°55'.10 W |
| 51 | 17°30'.21 N | 63°55'.56 W |
| 52 | 17°11'.36 N | 63°57'.57 W |
| 53 | 17°05'.00 N | 63°58'.41 W |
| 54 | 16°59'.49 N | 63°59'.18 W |
| 55 | 17°18'.37 N | 67°32'.14 W |

4 Đối với việc áp dụng quy định 14.4, Khu vực kiểm soát phát thải đối với Oxit lưu huỳnh và Vật chất hạt ở Địa Trung Hải bao gồm tất cả các vùng nước được bao quanh bởi bờ biển châu Âu, châu Phi và châu Á, và được mô tả bằng các tọa độ sau:

.1 Lối vào phía tây eo biển Gibraltar, được định nghĩa là một đường nối các điểm cực của Mũi Trafalgar, Tây Ban Nha (36°11'.00 N, 6°02'.00 W) và Mũi Spartel, Ma-rốc (35°48'.00 N, 5°55'.00 W);

.2 Eo biển Canakkale, được định nghĩa là một đường nối Mehmetcik Burnu (40°03'.00 N, 26°11'.00 E) và Kumkale Burnu (40°01'.00 N, 26°12'.00 E); và

.3 Lối vào phía bắc Kênh đào Suez, trừ khu vực được bao bọc bởi các đường trắc địa nối các điểm 1-4 với các tọa độ sau:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Điểm** | **Vĩ độ** | **Kinh độ** |
| 1 | 31˚29'.00 N | 32°16'.00 E |
| 2 | 31˚29'.00 N | 32°28'.48 E |
| 3 | 31˚14'.00 N | 32°32'.62 E |
| 4 | 31˚14'.00 N | 32°16'.00 E |

5 Khu vực Bắc Cực của Canada bao gồm hai phân đoạn:

.1 bắt đầu từ lục địa Yukon ở vĩ độ 68°54'.00 N, 137°0'.00 W; theo các tọa độ được liệt kê bên dưới và kết thúc tại bờ biển phía bắc của Đảo Hans ở vĩ độ 80°49'.91 N, 66°27'.40 W, được kết nối bằng các đường trắc địa nối các tọa độ sau trong dữ liệu Hệ thống trắc địa thế giới 1984 (WGS84):

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Điểm** | **Vĩ độ** | **Kinh độ** |
| 1 | 68˚54′.00N | 137˚00′.00W |
| 2 | 72˚56′.58N | 137˚00′.00W |
| 3 | 73˚00′.42N | 136˚21′.72W |
| 4 | 73˚21′.72N | 136˚20′.46W |
| 5 | 73˚56′.34N | 136˚57′.60W |
| 6 | 74˚30′.18N | 137˚13′.08W |
| 7 | 75˚03′.42N | 137˚07′.20W |
| 8 | 75˚49′.26N | 136˚32′.04W |
| 9 | 76˚42′.18N | 136˚57′.06W |
| 10 | 77˚28′.26N | 136˚34′.74W |
| 11 | 78˚07′.26N | 135˚28′.50W |
| 12 | 78˚39′.72N | 133˚44′.88W |
| 13 | 79˚29′.58 N | 131˚24′.96 W |
| 14 | 79˚53′.16 N | 129˚32′.22 W |
| 15 | 80˚31′.44 N | 127˚33′.48 W |
| 16 | 81˚54′.36 N | 118˚36′.24 W |
| 17 | 82˚16′.32 N | 116˚28′.98 W |
| 18 | 82˚52′.86 N | 115˚29′.46 W |
| 19 | 83˚54′.54 N | 112˚07′.20 W |
| 20 | 85˚46′.14 N | 97˚16′.86 W |
| 21 | 86˚09′.78 N | 89˚14′.46 W |
| 22 | 86˚22′.56 N | 78˚59′.58 W |
| 23 | 86˚19′.18 N | 60˚10′.17 W |
| 24 | 85˚38′.92 N | 58˚10′.58 W |
| 25 | 85˚22′.29 N | 57˚59′.22 W |
| 26 | 85˚12′.04 N | 57˚54′.68 W |
| 27 | 84˚49′.56 N | 57˚13′.28 W |
| 28 | 84˚22′.15 N | 56˚43′.09 W |
| 29 | 84˚17′.32 N | 56˚35′.78 W |
| 30 | 84˚11′.05 N | 56˚29′.53 W |
| 31 | 83˚10′.79 N | 57˚00′.21 W |
| 32 | 83˚04′.29 N | 57˚27′.78 W |
| 33 | 83˚00′.95 N | 57˚32′.72 W |
| 34 | 82˚44′.71 N | 58˚00′.38 W |
| 35 | 82˚42′.57 N | 58˚06′.78 W |
| 36 | 82˚40′.69 N | 58˚11′.74 W |
| 37 | 82˚34′.95 N | 58˚25′.30 W |
| 38 | 82˚31′.25 N | 58˚38′.56 W |
| 39 | 82˚27′.52 N | 58˚50′.12 W |
| 40 | 82˚22′.87 N | 59˚02′.00 W |
| 41 | 82˚20′.26 N | 59˚21′.38 W |
| 42 | 82˚18′.54 N | 59˚32′.25 W |
| 43 | 82˚17′.22 N | 59˚41′.31 W |
| 44 | 82˚14′.41 N | 59˚56′.06 W |
| 45 | 82˚12′.06 N | 60˚02′.23 W |
| 46 | 81˚51′.67 N | 62˚09′.60 W |
| 47 | 81˚17′.89 N | 64˚08′.73 W |
| 48 | 80˚50′.48 N | 66˚15′.33 W |
| 49 | 80˚50′.10 N | 66˚26′.97 W |
| 50 | 80˚49′.91 N | 66˚27′.40 W |

.2 tiếp tục từ bờ biển phía nam của Đảo Hans tại 80°49'.29 N, 66°27'.04 W, theo các tọa độ được liệt kê bên dưới và kết thúc tại bờ biển Newfoundland và Labrador tại 60°0'.00 N, 64°9'.60 W, được kết nối bằng các đường trắc địa nối các tọa độ sau trong dữ liệu Hệ thống trắc địa thế giới 1984 (WGS84):

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Điểm** | **Vĩ độ** | **Kinh độ** |
| 51 | 80˚49′.29 N | 66˚27′.04 W |
| 52 | 80˚49′.19 N | 66˚26′.57 W |
| 53 | 80˚45′.43 N | 67˚03′.99 W |
| 54 | 80˚26′.16 N | 68˚14′.39 W |
| 55 | 80˚01′.79 N | 68˚46′.99 W |
| 56 | 79˚40′.38 N | 69˚04′.68 W |
| 57 | 78˚48′.09 N | 72˚52′.36 W |
| 58 | 78˚25′.05 N | 73˚45′.66 W |
| 59 | 77˚30′.83 N | 74˚38′.24 W |
| 60 | 76˚43′.47 N | 74˚56′.49 W |
| 61 | 75˚00′.00 N | 73˚16′.07 W |
| 62 | 74˚50′.67 N | 73˚02′.71 W |
| 63 | 74˚44′.20 N | 72˚52′.86 W |
| 64 | 74˚28′.67 N | 71˚45′.72 W |
| 65 | 74˚24′.02 N | 71˚25′.67 W |
| 66 | 74˚12′.42 N | 70˚33′.06 W |
| 67 | 74˚10′.03 N | 70˚23′.12 W |
| 68 | 74˚07′.50 N | 70˚12′.16 W |
| 69 | 74˚06′.15 N | 70˚06′.69 W |
| 70 | 74˚02′.53 N | 69˚51′.43 W |
| 71 | 74˚02′.25 N | 69˚50′.33 W |
| 72 | 73˚57′.54 N | 69˚31′.02 W |
| 73 | 73˚52′.27 N | 69˚10′.88 W |
| 74 | 73˚46′.73 N | 68˚51′.14 W |
| 75 | 73˚46′.17 N | 68˚48′.81 W |
| 76 | 73˚41′.77 N | 68˚29′.65 W |
| 77 | 73˚37′.91 N | 68˚12′.34 W |
| 78 | 73˚36′.51 N | 68˚05′.42 W |
| 79 | 73˚31′.14 N | 67˚15′.52 W |
| 80 | 73˚25′.90 N | 66˚24′.99 W |
| 81 | 73˚18′.48 N | 66˚07′.91 W |
| 82 | 72˚50′.89 N | 65˚07′.52 W |
| 83 | 72˚47′.70 N | 65˚00′.63 W |
| 84 | 72˚45′.76 N | 64˚58′.22 W |
| 85 | 72˚43′.78 N | 64˚54′.27 W |
| 86 | 72˚36′.40 N | 64˚38′.74 W |
| 87 | 72˚30′.58 N | 64˚26′.04 W |
| 88 | 72˚24′.89 N | 64˚13′.11 W |
| 89 | 72˚10′.96 N | 63˚40′.55 W |
| 90 | 72˚06′.33 N | 63˚30′.42 W |
| 91 | 72˚01′.65 N | 63˚20′.73 W |
| 92 | 71˚52′.98 N | 63˚03′.86 W |
| 93 | 71˚47′.21 N | 62˚52′.67 W |
| 94 | 71˚44′.71 N | 62˚49′.41 W |
| 95 | 71˚32′.90 N | 62˚33′.35 W |
| 96 | 71˚31′.73 N | 62˚31′.66 W |
| 97 | 71˚29′.39 N | 62˚28′.99 W |
| 98 | 71˚25′.93 N | 62˚25′.37 W |
| 99 | 71˚18′.98 N | 62˚17′.45 W |
| 100 | 71˚12′.10 N | 62˚08′.98 W |
| 101 | 70˚51′.84 N | 61˚42′.53 W |
| 102 | 70˚48′.17 N | 61˚37′.62 W |
| 103 | 70˚35′.55 N | 61˚20′.28 W |
| 104 | 70˚33′.07 N | 61˚17′.10 W |
| 105 | 70˚13′.48 N | 61˚10′.49 W |
| 106 | 70˚08′.83 N | 61˚08′.67 W |
| 107 | 70˚07′.55 N | 61˚07′.92 W |
| 108 | 70˚01′.68 N | 61˚04′.08 W |
| 109 | 69˚55′.82 N | 60˚59′.85 W |
| 110 | 69˚55′.27 N | 60˚59′.41 W |
| 111 | 69˚49′.82 N | 60˚57′.99 W |
| 112 | 69˚29′.41 N | 60˚51′.36 W |
| 113 | 69˚12′.82 N | 60˚27′.40 W |
| 114 | 69˚10′.24 N | 60˚23′.47 W |
| 115 | 69˚06′.79 N | 60˚18′.33 W |
| 116 | 69˚00′.88 N | 60˚08′.99 W |
| 117 | 68˚56′.83 N | 60˚02′.21 W |
| 118 | 68˚38′.02 N | 59˚14′.43 W |
| 119 | 68˚37′.86 N | 59˚14′.01 W |
| 120 | 68˚34′.02 N | 59˚04′.46 W |
| 121 | 68˚32′.88 N | 59˚01′.49 W |
| 122 | 68˚25′.25 N | 58˚42′.06 W |
| 123 | 68˚21′.67 N | 58˚38′.64 W |
| 124 | 68˚16′.07 N | 58˚33′.75 W |
| 125 | 68˚07′.40 N | 58˚26′.93 W |
| 126 | 68˚06′.87 N | 58˚26′.58 W |
| 127 | 68˚04′.26 N | 58˚24′.69 W |
| 128 | 68˚01′.89 N | 58˚23′.15 W |
| 129 | 67˚56′.94 N | 58˚19′.62 W |
| 130 | 67˚44′.25 N | 58˚09′.79 W |
| 131 | 67˚39′.77 N | 58˚06′.05 W |
| 132 | 67˚35′.33 N | 58˚02′.07 W |
| 133 | 67˚30′.76 N | 57˚57′.66 W |
| 134 | 67˚29′.16 N | 57˚56′.00 W |
| 135 | 67˚28′.21 N | 57˚55′.01 W |
| 136 | 67˚27′.27 N | 57˚54′.57 W |
| 137 | 67˚21′.52 N | 57˚52′.35 W |
| 138 | 66˚49′.47 N | 57˚42′.84 W |
| 139 | 66˚41′.71 N | 57˚40′.35 W |
| 140 | 66˚37′.88 N | 57˚39′.45 W |
| 141 | 66˚36′.02 N | 57˚38′.99 W |
| 142 | 66˚30′.27 N | 57˚38′.04 W |
| 143 | 66˚24′.50 N | 57˚37′.56 W |
| 144 | 66˚18′.68 N | 57˚37′.55 W |
| 145 | 66˚12′.84 N | 57˚38′.01 W |
| 146 | 66˚03′.50 N | 57˚39′.45 W |
| 147 | 65˚57′.62 N | 57˚39′.93 W |
| 148 | 65˚57′.50 N | 57˚39′.93 W |
| 149 | 65˚51′.75 N | 57˚40′.44 W |
| 150 | 65˚50′.81 N | 57˚40′.46 W |
| 151 | 65˚37′.59 N | 57˚41′.74 W |
| 152 | 65˚34′.74 N | 57˚42′.18 W |
| 153 | 65˚23′.33 N | 57˚44′.83 W |
| 154 | 65˚18′.08 N | 57˚45′.70 W |
| 155 | 65˚14′.52 N | 57˚44′.99 W |
| 156 | 65˚11′.49 N | 57˚44′.22 W |
| 157 | 65˚08′.79 N | 57˚43′.69 W |
| 158 | 65˚06′.04 N | 57˚43′.95 W |
| 159 | 64˚12′.06 N | 57˚48′.09 W |
| 160 | 64˚04′.20 N | 57˚49′.01 W |
| 161 | 63˚57′.36 N | 57˚53′.40 W |
| 162 | 63˚52′.57 N | 57˚56′.46 W |
| 163 | 63˚50′.05 N | 57˚57′.01 W |
| 164 | 63˚43′.99 N | 57˚58′.60 W |
| 165 | 63˚37′.16 N | 58˚01′.00 W |
| 166 | 63˚35′.02 N | 58˚01′.86 W |
| 167 | 63˚28′.62 N | 57˚59′.62 W |
| 168 | 63˚22′.86 N | 57˚57′.29 W |
| 169 | 62˚47′.14 N | 57˚40′.83 W |
| 170 | 62˚11′.35 N | 57˚25′.12 W |
| 171 | 62˚03′.47 N | 57˚22′.15 W |
| 172 | 62˚02′.23 N | 57˚21′.62 W |
| 173 | 62˚00′.39 N | 57˚20′.92 W |
| 174 | 61˚24′.74 N | 57˚16′.16 W |
| 175 | 61˚10′.14 N | 57˚38′.70 W |
| 176 | 60˚43′.56 N | 57˚17′.64 W |
| 177 | 60˚15′.36 N | 57˚04′.56 W |
| 178 | 60˚00′.00 N | 56˚43′.02 W |
| 179 | 60˚00′.00 N | 64˚09′.60 W |

6. Khu vực Kiểm soát Phát thải Đông Bắc Đại Tây Dương Khu vực Kiểm soát Phát thải Đông Bắc Đại Tây Dương bao gồm các vùng đặc quyền kinh tế và lãnh hải, mở rộng đến 200 hải lý tính từ đường cơ sở của Greenland, Iceland, Quần đảo Faroe, Ireland, các vùng đất liền của Vương quốc Anh, Pháp, Tây Ban Nha và Bồ Đào Nha. Việc chỉ định này không bao gồm các vùng biển giáp với khu vực Biển Bắc, như được định nghĩa trong quy định 1.14.6 của Phụ lục V của Công ước hiện tại.

7. Ranh giới địa lý bên ngoài của Khu vực Kiểm soát Phát thải Đông Bắc Đại Tây Dương Các ranh giới địa lý bên ngoài của Khu vực Kiểm soát Phát thải Đông Bắc Đại Tây Dương được phân định bằng một chuỗi các đường trắc địa nối các tọa độ vĩ độ và kinh độ cụ thể. Các tọa độ này được tham chiếu theo hệ quy chiếu trắc địa thế giới 1984 (WGS 1984) và được trình bày theo chiều kim đồng hồ, như được nêu dưới đây:

.1 Ranh giới ngoài cùng phía bắc của Khu vực Kiểm soát Phát thải Đông Bắc Đại Tây Dương bắt đầu tại điểm giao nhau của các vùng đặc quyền kinh tế của Greenland và khu vực Bắc Cực của Canada, như được nêu trong quy định 14.3 và phụ lục VII của Phụ lục VI Công ước MARPOL, tại tọa độ 86°19'.18 Bắc, 60°10'.17 Tây Từ điểm này, ranh giới kéo dài về phía đông, theo các ranh giới ngoài của các vùng đặc quyền kinh tế của Iceland, Quần đảo Faroe và phần phía đông của đất liền Vương quốc Anh, cho đến khi đạt đến tọa độ 62°00'.00 Bắc, 01°22'.27 Đông, nơi nó giao với ranh giới phía bắc của khu vực Biển Bắc. Ranh giới của phần này được xác định bằng cách nối các tọa độ sau theo thứ tự tuần tự:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Điểm** | **Vĩ độ** | **Kinh độ** |  | **Điểm** | **Vĩ độ** | **Kinh độ** |
| 1 | 86˚19′.30 N | 60˚10′.28 W |  | 14 | 71˚52′.99 N | 12˚46′.03 W |
| 2 | 86˚57′.80 N | 37˚45′.68 W |  | 15 | 69˚54′.98 N | 13˚37′.77 W |
| 3 | 86˚39′.87 N | 12˚26′.95 W |  | 16 | 69˚35′.00 N | 13˚16′.00 W |
| 4 | 85˚37′.64 N | 01˚00′.60 E |  | 17 | 69˚34′.77 N | 12˚24′.42 W |
| 5 | 83˚42′.56 N | 07˚58′.17 E |  | 18 | 69˚09′.46 N | 09˚42′.43 W |
| 6 | 82˚20′.92 N | 05˚51′.60 E |  | 19 | 68˚20′.93 N | 07˚34′.34 W |
| 7 | 79˚52′.93 N | 01˚38′.37 W |  | 20 | 67˚30′.09 N | 06˚32′.60 W |
| 8 | 78˚19′.00 N | 03˚20′.63 W |  | 21 | 66˚24′.66 N | 05˚45′.14 W |
| 9 | 76˚59′.35 N | 02˚49′.70 W |  | 22 | 65˚41′.60 N | 05˚34′.40 W |
| 10 | 76˚03′.97 N | 04˚27′.87 W |  | 23 | 65˚15′.62 N | 02˚38′.26 W |
| 11 | 75˚18′.13 N | 04˚17′.90 W |  | 24 | 64˚26′.05 N | 00˚29′.18 W |
| 12 | 74˚30′.64 N | 04˚50′.57 W |  | 25 | 63˚53′.25 N | 00˚29′.33 W |
| 13 | 72˚49′.62 N | 11˚28′.77 W |  | 26 | 62˚00′.00 N | 01˚22′.27 E |

.2 Tiếp tục từ tọa độ 62°00'.00 Bắc, 01°22'.27 Đông, ranh giới này trải dài dọc theo ranh giới ngoài cùng phía tây bắc của khu vực Biển Bắc, như được định nghĩa trong quy định 1.14.6 của Phụ lục V của Công ước này. Ranh giới này không bao gồm khu vực phía nam vĩ độ 62°00'.00 Bắc và phía đông kinh độ 04°00'.00 Tây, nối các tọa độ sau:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Điểm** | **Vĩ độ** | **Kinh độ** |
| 26 | 62˚00′.00 N | 01˚22′.27 E |
| 27 | 62˚00′.00 N | 04˚00′.00 W |
| 28 | 58˚33′.94 N | 04˚00′.00 W |

.3 Tiếp tục về phía nam, ranh giới theo các giới hạn ngoài phía tây nam của khu vực Biển Bắc, như được định nghĩa trong quy định 1.14.6 của Phụ lục V của Công ước hiện hành, không bao gồm Kênh đào Anh và các tuyến tiếp cận về phía đông kinh độ 05°00'.00 W và phía bắc vĩ độ 48°30'.00 N, cho đến khi ranh giới đạt đến tọa độ cực nam tại 48°30'.00 N, 05°00'.00 W.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Điểm** | **Vĩ độ** | **Kinh độ** |
| 29 | 48˚30′.00 N | 05˚00′.00 W. |

.4 Phần tiếp theo của Khu vực Kiểm soát Phát thải Đông Bắc Đại Tây Dương kéo dài về phía nam từ tọa độ 48°30'.00 N, 05°00'.00 W, cho đến khi nó đạt đến giao điểm của hai ranh giới: đường nối Mũi Trafalgar, Tây Ban Nha (36°11'.00 N, 06°02'.00 W), và Mũi Spartel, Ma-rốc (35°48'.00 N, 05°55'.00 W), như được nêu trong quy định 14.3 và phụ lục này; và giới hạn ngoài phía đông của vùng đặc quyền kinh tế đất liền của Tây Ban Nha tại tọa độ 35°57'.59 N, 05°58'.27 W. Phần này của Khu vực Kiểm soát Phát thải Đông Bắc Đại Tây Dương bao gồm các vùng nước trong các vùng đặc quyền kinh tế và lãnh hải của các lãnh thổ đất liền của Pháp, Bồ Đào Nha và Tây Ban Nha. Khu vực này được giới hạn về phía đông bởi bờ biển của các quốc gia này và về phía tây bởi các giới hạn ngoài của các vùng đặc quyền kinh tế tương ứng của họ. Các tọa độ xác định giới hạn ngoài, kéo dài từ các điểm cực nam về phía bắc, như sau:

| **Điểm** | **Vĩ độ** | **Kinh độ** |  | **Điểm** | **Vĩ độ** | **Kinh độ** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 30 | 35˚57′.59 N | 05˚58′.27 W |  | 51 | 35˚19′.00 N | 08˚21′.00 W |
| 31 | 35˚57′.88 N | 06˚02′.14 W |  | 52 | 35˚11′.00 N | 08˚53′.00 W |
| 32 | 35˚57′.94 N | 06˚03′.00 W |  | 53 | 35˚07′.00 N | 09˚13′.00 W |
| 33 | 35˚57′.98 N | 06˚03′.48 W |  | 54 | 35˚01′.00 N | 10˚30′.00 W |
| 34 | 35˚58′.09 N | 06˚04′.90 W |  | 55 | 34˚55′.00 N | 11˚40′.00 W |
| 35 | 35˚55′.91 N | 06˚16′.72 W |  | 56 | 34˚57′.00 N | 12˚17′.00 W |
| 36 | 35˚54′.85 N | 06˚22′.58 W |  | 57 | 37˚00′.00 N | 13˚09′.00 W |
| 37 | 35˚54′.63 N | 06˚23′.83 W |  | 58 | 38˚10′.00 N | 13˚42′.00 W |
| 38 | 35˚53′.50 N | 06˚30′.25 W |  | 59 | 38˚43′.00 N | 13˚46′.00 W |
| 39 | 35˚53′.34 N | 06˚31′.23 W |  | 60 | 41˚09′.00 N | 13˚16′.00 W |
| 40 | 35˚52′.13 N | 06˚38′.74 W |  | 61 | 41˚23′.77 N | 13˚18′.00 W |
| 41 | 35˚51′.94 N | 06˚39′.54 W |  | 62 | 41˚24′.03 N | 13˚17′.61 W |
| 42 | 35˚49′.70 N | 06˚48′.66 W |  | 63 | 41˚24′.04 N | 13˚17′.61 W |
| 43 | 35˚49′.60 N | 06˚49′.22 W |  | 64 | 41˚28′.00 N | 13˚18′.00 W |
| 44 | 35˚49′.18 N | 06˚51′.55 W |  | 65 | 41˚29′.12 N | 13˚19′.54 W |
| 45 | 35˚48′.61 N | 06˚59′.14 W |  | 66 | 41˚30′.12 N | 13˚20′.50 W |
| 46 | 35˚48′.51 N | 06˚59′.81 W |  | 67 | 41˚30′.99 N | 13˚21′.34 W |
| 47 | 35˚47′.62 N | 07˚06′.03 W |  | 68 | 41˚35′.55 N | 13˚25′.32 W |
| 48 | 35˚46′.01 N | 07˚31′.75 W |  | 69 | 41˚44′.00 N | 13˚30′.10 W |
| 49 | 35˚46′.00 N | 07˚32′.00 W |  | 70 | 41˚54′.17 N | 13˚35′.21 W |
| 50 | 35˚26′.00 N | 08˚05′.00 W |  | 71 | 42˚04′.57 N | 13˚39′.38 W |
| 72 | 42˚15′.70 N | 13˚43′.28 W |  | 92 | 45˚14′.79 N | 12˚49′.94 W |
| 73 | 42˚24′.69 N | 13˚45′.77 W |  | 93 | 45˚22′.20 N | 12˚41′.48 W |
| 74 | 42˚31′.79 N | 13˚47′.34 W |  | 94 | 45˚29′.33 N | 12˚32′.60 W |
| 75 | 42˚39′.44 N | 13˚48′.60 W |  | 95 | 45˚35′.60 N | 12˚23′.73 W |
| 76 | 42˚52′.53 N | 13˚50′.12 W |  | 96 | 45˚43′.59 N | 12˚11′.30 W |
| 77 | 43˚00′.67 N | 13˚50′.66 W |  | 97 | 45˚50′.60 N | 11˚59′.37 W |
| 78 | 43˚09′.85 N | 13˚50′.86 W |  | 98 | 46˚02′.77 N | 11˚37′.11 W |
| 79 | 43˚18′.03 N | 13˚50′.54 W |  | 99 | 46˚08′.97 N | 11˚24′.71 W |
| 80 | 43˚27′.44 N | 13˚49′.62 W |  | 100 | 46˚15′.55 N | 11˚09′.69 W |
| 81 | 43˚41′.45 N | 13˚47′.12 W |  | 101 | 46˚21′.12 N | 10˚55′.44 W |
| 82 | 43˚57′.73 N | 13˚42′.42 W |  | 102 | 46˚25′.27 N | 10˚47′.40 W |
| 83 | 44˚10′.36 N | 13˚37′.36 W |  | 103 | 46˚29′.31 N | 10˚39′.08 W |
| 84 | 44˚20′.93 N | 13˚32′.09 W |  | 104 | 46˚32′.75 N | 10˚31′.66 W |
| 85 | 44˚25′.70 N | 13˚29′.41 W |  | 105 | 46˚37′.94 N | 10˚19′.19 W |
| 86 | 44˚33′.99 N | 13˚24′.15 W |  | 106 | 46˚42′.62 N | 10˚06′.98 W |
| 87 | 44˚43′.13 N | 13˚17′.74 W |  | 107 | 46˚45′.83 N | 09˚58′.26 W |
| 88 | 44˚55′.81 N | 13˚08′.03 W |  | 108 | 46˚48′.86 N | 09˚48′.96 W |
| 89 | 45˚01′.23 N | 13˚03′.33 W |  | 109 | 46˚52′.16 N | 09˚37′.92 W |
| 90 | 45˚01′.37 N | 13˚03′.21 W |  | 110 | 46˚52′.73 N | 09˚35′.99 W |
| 91 | 45˚07′.52 N | 12˚57′.42 W |  |  |  |  |

.5 Tiếp tục từ tọa độ 46°52'.73 N, 09°35'.99 W, ranh giới tiếp tục theo hướng bắc, theo các giới hạn ngoài phía tây của các vùng đặc quyền kinh tế của đất liền Vương quốc Anh, Ireland, Iceland, Quần đảo Faroe và Greenland, cho đến khi nó đạt đến điểm giao nhau cực nam của vùng đặc quyền kinh tế Greenland và Khu vực Kiểm soát Phát thải Bắc Cực của Canada, tại tọa độ 61°24'.74 N, 57°16'.16 W, như được trình bày chi tiết trong quy định 14.3 và phụ lục này. Các tọa độ cho phần này như sau:

| **Điểm** | **Vĩ độ** | **Kinh độ** |  | **Điểm** | **Vĩ độ** | **Kinh độ** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 111 | 48˚10′.49 N | 10˚48′.56 W |  | 134 | 59˚08′.50 N | 14˚29′.17 W |
| 112 | 48˚10′.811 N | 10˚48′.562 W |  | 135 | 59˚36′.59 N | 14˚03′.25 W |
| 113 | 48˚36′.377 N | 12˚36′.484 W |  | 136 | 59˚55′.59 N | 13˚37′.56 W |
| 114 | 49˚12′.414 N | 13˚56′.755 W |  | 137 | 60˚09′.13 N | 13˚16′.39 W |
| 115 | 49˚41′.425 N | 14˚39′.118 W |  | 138 | 60˚42′.23 N | 14˚00′.03 W |
| 116 | 50˚07′.692 N | 15˚08′.259 W |  | 139 | 60˚09′.28 N | 17˚03′.21 W |
| 117 | 50˚34′.072 N | 15˚29′.322 W |  | 140 | 59˚58′.44 N | 20˚22′.34 W |
| 118 | 51˚17′.55 N | 15˚54′.73 W |  | 141 | 60˚03′.00 N | 22˚08′.29 W |
| 119 | 51˚43′.994 N | 16˚02′.877 W |  | 142 | 60˚31′.10 N | 25˚30′.33 W |
| 120 | 52˚11′.469 N | 16˚05′.45 W |  | 143 | 60˚55′.19 N | 27˚17′.15 W |
| 121 | 52˚41′.538 N | 16˚01′.852 W |  | 144 | 61˚31′.52 N | 28˚48′.06 W |
| 122 | 53˚10′.974 N | 15˚50′.662 W |  | 145 | 62˚14′.11 N | 29˚52′.18 W |
| 123 | 54˚05′.164 N | 16˚00′.588 W |  | 146 | 63˚18′.12 N | 30˚52′.05 W |
| 124 | 54˚45′.403 N | 15˚55′.823 W |  | 147 | 62˚30′.13 N | 33˚39′.15 W |
| 125 | 55˚13′.087 N | 15˚43′.866 W |  | 148 | 61˚24′.86 N | 35˚02′.45 W |
| 126 | 55˚38′.987 N | 15˚25′.217 W |  | 149 | 58˚10′.71 N | 37˚39′.21 W |
| 127 | 56˚12′.209 N | 14˚50′.963 W |  | 150 | 57˚12′.46 N | 39˚29′.13 W |
| 128 | 56˚34′.631 N | 14˚19′.862 W |  | 151 | 56˚31′.75 N | 42˚11′.97 W |
| 129 | 56˚57′.19 N | 14˚36′.16 W |  | 152 | 56˚23′.72 N | 44˚27′.68 W |
| 130 | 57˚25′.36 N | 14˚48′.11 W |  | 153 | 56˚42′.83 N | 47˚08′.20 W |
| 131 | 57˚46′.48 N | 14˚52′.42 W |  | 154 | 57˚52′.48 N | 51˚48′.36 W |
| 132 | 58˚10′.58 N | 14˚52′.18 W |  | 155 | 58˚41′.66 N | 53˚40′.40 W |
| 133 | 58˚37′.54 N | 14˚47′.13 W |  | 156 | 61˚24′.74 N | 57˚16′.16 W |

.6 Tiếp tục dọc theo các điểm chung giữa EEZ của Greenland và ECA Bắc Cực Canada cho đến khi đến ranh giới ngoài cùng về phía bắc của ECA Đại Tây Dương Đông Bắc tại giao điểm của EEZ của Greenland và ECA Bắc Cực Canada (Điểm 1), tại tọa độ 86°19'.18 N, 60°10'.17 W. Tọa độ cho phần này như sau:

| **Điểm** | **Vĩ độ** | **Kinh độ** |  | **Điểm** | **Vĩ độ** | **Kinh độ** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 157 | 63˚35′.00 N | 58˚02′.00 W |  | 167 | 77˚30′.00 N | 74˚46′.00 W |
| 158 | 66˚37′.15 N | 57˚39′.10 W |  | 168 | 78˚48′.08 N | 73˚00′.00 W |
| 159 | 67˚27′.05 N | 57˚54′.15 W |  | 169 | 79˚39′.00 N | 69˚20′.00 W |
| 160 | 68˚25′.05 N | 58˚42′.07 W |  | 170 | 80˚25′.00 N | 68˚20′.00 W |
| 161 | 69˚29′.06 N | 60˚51′.10 W |  | 171 | 80˚45′.00 N | 67˚07′.12 W |
| 162 | 70˚33′.02 N | 61˚17′.06 W |  | 172 | 82˚24′.83 N | 58˚59′.72 W |
| 163 | 72˚06′.07 N | 63˚30′.15 W |  | 173 | 83˚35′.80 N | 56˚51′.48 W |
| 164 | 73˚25′.15 N | 66˚25′.05 W |  | 174 | 84˚21′.79 N | 56˚28′.88 W |
| 165 | 74˚44′.03 N | 72˚53′.00 W |  | 175 | 85˚50′.08 N | 57˚57′.22 W |
| 166 | 76˚41′.06 N | 75˚00′.00 W |  |  |  |  |

### **PHỤ LỤC VIII**

### **Mẫu Giấy chứng nhận Quốc tế về Hiệu quả Năng lượng (IEE) (quy định 8.2)**

**GIẤY CHỨNG NHẬN QUỐC TẾ VỀ HIỆU QUẢ NĂNG LƯỢNG**

được ban hành theo các quy định của Nghị định thư năm 1997 để sửa đổi Công ước Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm do Tàu gây ra, năm 1973, được sửa đổi theo Nghị định thư năm 1978 có liên quan (sau đây gọi tắt là là "Công ước") dưới sự đồng ý của Chính phủ:

(*ghi tên đầy đủ của Bên*)

Bởi

(*ghi tên đầy đủ của người hoặc tổ chức có thẩm quyền được đại diện theo quy định của Công ước*)

**Thông tin cụ thể về con tàu[[142]](#footnote-142)**

Tên tàu

Số hoặc ký tự định danh

Cảng đăng ký

Tổng trọng tải

Số IMO[[143]](#footnote-143)

GIẤY NÀY CHỨNG NHẬN RẰNG:

1 Tàu đã được kiểm tra theo quy định 5.4 tại Phụ lục VI của Công ước; và

2 Qua đợt kiểm tra cho thấy tàu tuân thủ với các yêu cầu áp dụng của quy định 22,23,24,25 và 26.

Ngày hoàn thành đợt kiểm tra dựa trên Giấy chứng nhận này (ngày/tháng/năm)

Được cấp tại

(*nơi cấp Giấy chứng nhận*)

Ngày (ngày/tháng/năm) ……………… …………………………………….....

(*ngày cấp) (Chữ ký của cán bộ được ủy quyền cấp Giấy chứng nhận)*

*(con dấu hoặc tem của cơ quan cấp, nếu có)*

**PHẦN BỔ SUNG GIẤY CHỨNG NHẬN QUỐC TẾ VỀ HIỆU QUẢ NĂNG LƯỢNG (GIẤY CHỨNG NHẬN IEE)**

HỒ SƠ VỀ VIỆC ĐÓNG TÀU LIÊN QUAN ĐẾN HIỆU QUẢ NĂNG LƯỢNG

|  |
| --- |
| Lưu ý:  1 Hồ sơ này sẽ được đính kèm vĩnh viễn với Giấy chứng nhận IEE. Giấy chứng nhận IEE phải được lưu giữ trên tàu vào mọi lúc.  2 Hồ sơ tối thiểu phải được ghi bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của Bên phát hành cũng được sử dụng, thì ngôn ngữ này sẽ được ưu tiên trong trường hợp có tranh chấp hoặc khác biệt.  3 Các mục trong các ô sẽ được thực hiện bằng cách chèn một trong hai: dấu chéo (x) cho câu trả lời "có" và "áp dụng"; hoặc dấu gạch ngang (-) cho câu trả lời "không" và "không áp dụng", nếu thích hợp.  4 Trừ trường hợp có quy định khác, các quy định được đề cập trong Hồ sơ này liên quan đến các quy định của Phụ lục VI của Công ước và các nghị quyết hoặc thông tư đề cập đến các quy định được thông qua bởi Tổ chức Hàng hải Quốc tế. |

**1 Thông tin cụ thể về con tàu**

1.1 Tên tàu

1.2 Số MO.

1.3 Ngày ký hợp đồng đóng tàu

1.4 Ngày thực hiện hoán cải lớn (nếu có)...................................................

1.5 Tổng tải trọng

1.6 Trọng tải toàn phần

1.7 Loại tàu[[144]](#footnote-144)

**2 Hệ thống đẩy**

2.1 Động cơ đẩy bằng diesel □

2.2 Động cơ đẩy bằng điện – diesel □

2.3 Động cơ đẩy bằng tuabin □

2.4 Động cơ đẩy lai □

2.5 Hệ thống động cơ đẩy khác với bất kỳ loại trên □

**3 Chỉ số Thiết kế Hiệu quả Năng lượng đạt được (EEDI)**

3.1 EEDI đạt được theo quy định 20.1 được tính dựa trên thông tin nằm trong Tài liệu Kỹ thuật EEDI mà cũng thể hiện cả quy trình tín EEDI đạt được □

EEDI đạt được là:……………..gram-CO2/ tấn-dặm

3.2 EEDI đạt được không được tính khi:

3.2.1 Tàu được miễn trừ theo quy định 20.1 vì nó không phải là tàu mới được quy định trong quy định 2.23 □

3.2.2 Loại hệ thống đẩy được miễn trừ theo quy định 19.3 □

3.2.3 Yêu cầu của quy định 20 được miễn trừ bởi Cơ quan quản lý của tàu theo quy định 19.4 □

3.2.4 Loại tàu được miễn trừ theo quy định 20.1 □

**4 EEDI yêu cầu**

4.1 EEDI yêu cầu là:……………..gram-CO2/tấn-dặm

4.2 EEDI yêu cầu không áp dụng khi:

4.2.1 Tàu được miễn trừ theo quy định 20.1 vì nó không phải là tàu mới được quy định trong quy định 2.2.18 □

4.2.2 Loại hệ thống đẩy được miễn trừ theo quy định 19.3 □

4.2.3 Yêu cầu của quy định 21 được miễn trừ bởi Cơ quan quản lý của tàu theo quy định 19.4 □

4.2.4 Loại tàu được miễn trừ theo quy định 24.1 □

4.2.5 Công suất của tàu dưới ngưỡng công suất tối thiểu trong Bảng 1 của quy định 24.2 □

**5 Chỉ số Hiệu quả Năng lượng Đạt được của Tàu hiện có (EEXI)**

5.1 EEXI đạt được theo quy định 23.1 được tính dựa trên hướng dẫn[[145]](#footnote-145) do Tổ chức thiết lập □

EEXI đạt được là:……………..gram-CO2/ tấn-dặm

5.2 EEXI đạt được không được tính khi:

5.2.1 Loại hệ thống đẩy được miễn trừ theo quy định 19.3 □

5.2.2 Loại tàu được miễn trừ theo quy định 20.1 □

**6 EEXI yêu cầu**

6.1 EEXI yêu cầu là:……………..gram-CO2/tấn-dặm theo quy định 25

6.2 EEXI yêu cầu không áp dụng khi:

6.2.1 Loại hệ thống đẩy được miễn trừ theo quy định 19.3 □

6.2.2 Loại tàu được miễn trừ theo quy định 25.1 □

6.2.3 Công suất của tàu dưới ngưỡng công suất tối thiểu trong Bảng 3 của quy định 25.1 □

**7 Kế hoạch Quản lý Năng lượng Hiệu quả của Tàu**

7.1 Tàu được cung cấp Kế hoạch Quản lý Năng lượng Hiệu quả của Tàu (SEEMP) theo quy định 22 □

**8 Tài liệu Kỹ thuật EEDI**

8.1 Giấy chứng nhận IEE đi kèm với Tài liệu Kỹ thuật EEDI tuân thủ với quy định 22.1 □

8.1.1 Số định danh/xác minh Tài liệu Kỹ thuật EEDI □

8.1.2 Ngày xác minh Tài liệu Kỹ thuật EEDI □

**9 Tài liệu Kỹ thuật EEXI**

9.1 Giấy chứng nhận IEE đi kèm với Tài liệu Kỹ thuật EEDI tuân thủ với quy định 23.1 □

9.1.1 Số định danh/xác minh Tài liệu Kỹ thuật EEXI □

9.1.2 Ngày xác minh Tài liệu Kỹ thuật EEXI □

9.2 Giấy chứng nhận IEE không đi kèm với hồ sơ kỹ thuật EEXI vì EEDI đạt được được sử dụng để thay thế cho EEXI đã đạt được…………… □

QUA GIẤY NÀY CHỨNG NHẬN RẰNG Hồ sơ đều đúng trên mọi phương diện.

Được ban hành tại ……………………………………………………………….

(*nơi ban hành Hồ sơ*)

Ngày (ngày/tháng/năm) ………………… ..............……………………… *(ngày cấp) (chữ ký của cán bộ được ủy quyền cấp Hồ sơ)*

*(con dấu hoặc tem của cơ quan cấp, nếu có)*

**Phụ lục IX**

**Thông tin phải được gửi đến Cơ sở dữ liệu về mức Tiêu thụ Dầu nhiên liệu của Tàu của IMO (Quy định 27)**

**Thông tin cụ thể về con tàu**

Số MO

Khoảng thời gian trong năm dương lịch mà dữ liệu được gửi

Theo mục đích của quy định 27

Ngày bắt đầu (ngày/tháng/năm)

Ngày kết thúc (ngày/tháng/năm)

Theo mục đích của quy định 28

Ngày bắt đầu (ngày/tháng/năm)

Ngày kết thúc (ngày/tháng/năm)

**Đặc điểm kỹ thuật của tàu**

Năm giao tàu

Loại tàu, như được định nghĩa trong quy định 2.2 của Phụ lục VI MARPOL hoặc loại khác (sẽ được nêu rõ)

Tổng trọng tải (GT)[[146]](#footnote-146)

Trọng tải tịnh (NT)[[147]](#footnote-147)

Trọng tải toàn phần (DWT)[[148]](#footnote-148)

Công suất đầu ra (công suất định mức)[[149]](#footnote-149) của động cơ đốt trong pittông chính và phụ trên 130 kW (được thể hiện bằng kW)

EEDI đạt được[[150]](#footnote-150) (nếu áp dụng)

EEX đạt được[[151]](#footnote-151) (nếu áp dụng)

Lớp băng[[152]](#footnote-152)

**Dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu**

Mức tiêu thụ dầu nhiên liệu, theo loại dầu nhiên liệu[[153]](#footnote-153) tính bằng tấn và các phương pháp được sử dụng để thu thập dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu

Tổng lượng tiêu thụ dầu nhiên liệu theo loại dầu nhiên liệu theo loại thiết bị tiêu thụ (tấn) và các phương pháp được sử dụng để thu thập dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu:

Động cơ chính: ..........................................................................

Động cơ phụ/Máy phát điện: .....................................................

Nồi hơi đốt: ................................................................................

Khác (ghi rõ): ............................................................................

Tiêu thụ dầu nhiên liệu khi tàu không đang hành trình theo loại dầu nhiên liệu theo loại thiết bị tiêu thụ (tấn mét) và các phương pháp được sử dụng để thu thập dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu:

Động cơ chính: ..........................................................................

Động cơ phụ/Máy phát điện: .....................................................

Nồi hơi đốt: ................................................................................

Khác (ghi rõ): ............................................................................

Tổng quãng đường đã đi (hải lý): ..................................................................

Quãng đường đã đi khi chở hàng (hải lý) (trên cơ sở tự nguyện): ....................

Số giờ đang hành trình: ................................................................................

Tổng lượng điện cung cấp từ bờ (kWh): .........................................................

**Đối với các tàu áp dụng quy định 28 của Phụ lục VI Công ước MARPOL:**

Tổng khối lượng vận chuyển: ..........................................................................

CII[[154]](#footnote-154)8 áp dụng : □ AER □ cgDIST

CII khai thác hàng năm yêu cầu[[155]](#footnote-155)9: ..............................................................

CII khai thác hàng năm đạt được trước khi điều chỉnh[[156]](#footnote-156)10: .........................

CII khai thác hàng năm đạt được[[157]](#footnote-157)11: ............................................................

Lắp đặt công nghệ đổi mới,[[158]](#footnote-158)12 nếu có: □ A □ B-1 □ B-2 □ C-1 □ C-2

Xếp hạng cường độ carbon khai thác[[159]](#footnote-159)13: □ A □ B □ C □ D □ E

CII cho mục đích thử nghiệm (trên cơ sở tự nguyện):[[160]](#footnote-160)14

□ EEPI (gCO2/t/nm): ................................................................................

□ cbDIST (gCO2/berth/nm): ..................................................................

□ clDIST (gCO2/m/nm): ........................................................................

□ EEOI (gCO2/t/nm):[[161]](#footnote-161)15..........................................................................

### **PHỤ LỤC X**

**Mẫu Tuyên bố Tuân thủ - Báo cáo Mức tiêu thụ Dầu nhiên liệu và Xếp hạng Cường độ carbon trong quá trình Hoạt động (quy định 8.3)**

**TUYÊN BỐ TUÂN THỦ - BÁO CÁO MỨC TIÊU THỤ DẦU NHIÊN LIỆU VÀ XẾP HẠNG CƯỜNG ĐỘ CARBON TRONG QUÁ TRÌNH HOẠT ĐỘNG**

được ban hành theo các quy định của Nghị định thư năm 1997, để sửa đổi Công ước Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm do Tàu gây ra, năm 1973, được sửa đổi theo Nghị định thư năm 1978 có liên quan (sau đây gọi tắt là là "Công ước") dưới sự đồng ý của Chính phủ:

(*ghi tên đầy đủ của Bên*)

Bởi

(*ghi tên đầy đủ của người hoặc tổ chức có thẩm quyền được đại diện theo quy định của Công ước*)

**Thông tin cụ thể về con tàu[[162]](#footnote-162)**

Tên tàu

Số hoặc ký tự định danh

Số IMO[[163]](#footnote-163)

Cảng đăng ký

Tổng trọng tải

Trọng tải toàn phần

Loại tàu

**GIẤY NÀY CHỨNG NHẬN RẰNG:**

4 Tàu đã nộp cho Cơ quan quản lý này dữ liệu theo yêu cầu của quy định 27 của Phụ lục VI của Công ước, bao gồm các hoạt động của tàu từ (ngày/tháng/năm) đến (ngày/tháng/năm);

5 Dữ liệu được thu thập và báo cáo theo phương pháp và quy trình được quy định trong SEEMP của tàu có hiệu lực trong khoảng thời gian từ (ngày/tháng/năm) đến (ngày/tháng/năm);

6 CII trong hoạt động hàng năm đạt được của tàu từ (ngày/tháng/năm) đến (ngày/tháng/năm) là: …… theo quy ssubgh 28.1 và 28.2 của Phụ lục VI của Công ước, đối với các tàu áp dụng quy định 28;[[164]](#footnote-164)

7 Cường độ carbon hoạt động của tàu trong giai đoạn này được đánh giá là

□A □B □C □D □E,

theo quy định 28 của Phụ lục VI của Công ước, đối với tàu áp dụng quy định 28; và

5 Kế hoạch hành động khắc phục đã được xây dựng và đưa vào SEEMP (đối với các tàu áp dụng quy định 28, được xếp hạng là D trong 3 năm liên tục hoặc xếp hạng là E)[[165]](#footnote-165).

Bản Tuyên bố Tuân thủ này có hiệu lực cho đến (ngày/tháng/năm)

Được cấp tại

(*nơi cấp Giấy chứng nhận*)

Ngày (ngày/tháng/năm) ………………......… ……………………………

(*ngày cấp) (Chữ ký của cán bộ được ủy quyền cấp Giấy chứng nhận)*

*(con dấu hoặc tem của cơ quan cấp, nếu có)*

### **PHỤ LỤC XI**

**Mẫu Giấy chứng nhận Miễn trừ đối với Sà lan UNSP**

**GIẤY CHỨNG NHẬN QUỐC TẾ VỀ MIỄN TRỪ NGĂN NGỪA Ô NHIỄM KHÔNG KHÍ CHO SÀ LAN KHÔNG TỰ HÀNH KHÔNG CÓ THUYỀN VIÊN (UNSP)**

được ban hành theo các quy định của Nghị định thư năm 1997để sửa đổi Công ước Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm do Tàu gây ra, năm 1973, được sửa đổi theo Nghị định thư năm 1978 có liên quan (sau đây gọi tắt là là "Công ước") dưới sự đồng ý của Chính phủ:

(*ghi tên đầy đủ của Bên*)

Bởi

(*ghi tên đầy đủ của người hoặc tổ chức có thẩm quyền được đại diện theo quy định của Công ước*)

**Thông tin cụ thể về con tàu[[166]](#footnote-166)**

Tên tàu

Số hoặc ký tự định danh

Số IMO[[167]](#footnote-167)

Cảng đăng ký

Trọng tải toàn phần

**GIẤY NÀY CHỨNG NHẬN RẰNG:**

1 Sà lan UNSP đã được kiểm tra theo quy định 3.4 của Phụ lục VI của Công ước;

2 Kết quả kiểm tra cho thấy, sà lan UNSP:

.1 không được đẩy bằng phương tiện cơ học;

.2 không có hệ thống, thiết bị và/ hoặc máy móc được trang bị có thể tạo ra khí thải được kiểm soát bởi Phụ lục VI của Công ước; và

.3 không có người hoặc động vật sống trên tàu; và

3 Sà lan UNSP được miễn trừ theo quy định 3.4 của Phụ lục VI của Công ước khỏi chứng nhận và các yêu cầu khảo sát liên quan của quy định 5.1 và 6.1 của Phụ lục VI của Công ước.

Giấy chứng nhận này có giá trị đến (ngày/tháng/năm) …………………………

tùy thuộc vào các điều kiện miễn trừ đang được duy trì.

Ngày hoàn thành kiểm tra dựa vào đó để cấp giấy chứng nhận này (ngày/tháng/năm)

Được cấp tại

(*nơi cấp Giấy chứng nhận*)

Ngày (ngày/tháng/năm) ……………………………..

(*ngày cấp) (Chữ ký của cán bộ được ủy quyền cấp Giấy chứng nhận)*

*(con dấu hoặc tem của cơ quan cấp, nếu có)*

**Phụ lục XII**

**Thông tin được nộp về cường độ nhiên liệu GHG hàng năm (quy định 33)**

**Thông tin nhận dạng tàu**

Tên tàu: ................................................................................................................

Số IMO: ..................................................................................................................

Cảng đăng ký: ........................................................................................................

Tên công ty: .............................................................................................................

Thông tin liên hệ công ty: ........................................................................................

Thời gian của năm dương lịch dữ liệu được nộp

Ngày bắt đầu (ngày/tháng/năm): .................................................................

Ngày kết thúc (ngày/tháng/năm): ................................................................

**Đặc điểm kỹ thuật của tàu**

Năm bàn giao: ........................................................................................................

Loại tàu, theo định nghĩa tại quy định 2.2 của Phụ lục VI Công ước MARPOL hoặc loại khác (cần nêu rõ): .................................................................................

Tổng dung tích (GT)[[168]](#footnote-168): ..........................................................................................

Dung tích thực (NT)[[169]](#footnote-169): ...........................................................................................

Trọng tải toàn phần (DWT)[[170]](#footnote-170): ...............................................................................

Công suất (công suất định mức)[[171]](#footnote-171) của động cơ đốt trong piston chính và phụ trên 130 kW (cần nêu rõ bằng kW): ....................................................................

**Thông tin liên quan đến cường độ nhiên liệu GHG hàng năm**

Lượng nhiên liệu tiêu thụ, theo loại nhiên liệu j, được đề cập trong quy định 33 của Phụ lục VI Công ước MARPOL, tính bằng tấn mét và các phương pháp được sử dụng để thu thập dữ liệu tiêu thụ nhiên liệu:

Động cơ chính: ..........................................................................................

Động cơ phụ/Máy phát điện: ....................................................................

Nồi hơi đốt: ................................................................................................

Khác (ghi rõ): ............................................................................................

Công suất của các hệ thống chuyển đổi năng lượng khác được lắp đặt trên tàu, tính bằng MJ, và các phương pháp được sử dụng để thu thập dữ liệu, nếu có:

□ Pin nhiên liệu: ....................................................................................

□ Pin điện: ..............................................................................................

□ Hệ thống đẩy hỗ trợ bằng gió: ...............................................................

□ Hệ thống phát điện quang điện: ............................................................

□ Khác: ..................................................................................................

Tổng lượng điện cung cấp từ bờ (kWh): ................................................................

Tham chiếu Nhãn Vòng đời Nhiên liệu (FLL) theo loại nhiên liệu hoặc nguồn năng lượng được sử dụng:..................................................................................

***Cường độ nhiên liệu GHG hàng năm đạt được***

EIj, cường độ GHG, được biểu thị trên cơ sở từ giếng đến bánh lái của mỗi loại nhiên liệu được sử dụng, tính bằng gCO2eq/MJ: ..........................................

Energyj, lượng năng lượng được sử dụng theo loại nhiên liệu hoặc nguồn năng lượng, tính bằng MJ: ...............................................................................

Energytotal, tổng lượng năng lượng được tàu sử dụng, tính bằng MJ: ....................

Cường độ nhiên liệu khí nhà kính hàng năm đạt được (GFI hàng năm đạt được), tính bằng gCO2eq/MJ: ....................................................................................

***Cường độ nhiên liệu GHG hàng năm mục tiêu***

Cường độ nhiên liệu GHG hàng năm mục tiêu của tàu trong kỳ báo cáo, tính bằng gCO2eq/MJ:

GFI hàng năm cơ sở mục tiêu: ....................................................................

GFI hàng năm mục tiêu tuân thủ trực tiếp: .................................................

***Cân bằng tuân thủ GFI***

Cân bằng tuân thủ GFI, tính bằng tCO2eq: ..............................................................

Đối với các tàu tuân thủ trực tiếp, lượng đơn vị thặng dư tàu đủ điều kiện nhận được, tính bằng tCO2eq: ............................................................................

Đối với các tàu có thiếu hụt tuân thủ, thiếu hụt tuân thủ tính bằng tCO2eq, như sau:

Thiếu hụt tuân thủ Cấp 1: ....................................................................

Thiếu hụt tuân thủ Cấp 2: ....................................................................

Lượng đơn vị thặng dư đã tích lũy từ các kỳ báo cáo trước, tính bằng tCO2eq:

....................................................................................................................

**Thông tin liên quan đến việc sử dụng các công nghệ, nhiên liệu và/hoặc nguồn năng lượng phát thải GHG bằng không hoặc gần bằng không (ZNZs)**

Các ZNZ khác nhau được sử dụng và tổng lượng cho mỗi ZNZ, tính bằng tCO2eq:

....................................................................................................................

**Phụ lục XIII**

**Mẫu Tuyên bố Tuân thủ – Cường độ Nhiên liệu GHG Hàng năm (quy định 8.5)**

**TUYÊN BỐ TUÂN THỦ – Cường độ Nhiên liệu GHG Hàng năm**

Được ban hành theo các điều khoản của Nghị định thư năm 1997, đã sửa đổi, nhằm sửa đổi Công ước Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm từ Tàu, năm 1973, đã được sửa đổi bởi Nghị định thư năm 1978 liên quan (sau đây gọi là "Công ước") dưới sự cho phép của Chính phủ:

.........................................................................................................................

(tên đầy đủ của quốc gia)

bởi: ............................................................................................................................

(tên đầy đủ của người hoặc tổ chức có thẩm quyền được ủy quyền theo các điều khoản của Công ước)

Thời gian báo cáo: từ (ngày/tháng/năm) đến (ngày/tháng/năm)

**Thông tin về tàu**

Tên tàu: .........................................................................................................

Số hiệu hoặc chữ phân biệt: .........................................................................

Số IMO[[172]](#footnote-172): .....................................................................................................

Cảng đăng ký: ............................................................................................

Tổng dung tích: ..........................................................................................

**TUYÊN BỐ RẰNG:**

1. Tàu đã nộp cho Cơ quan quản lý này dữ liệu được yêu cầu bởi quy định 37 của Phụ lục VI Công ước, bao gồm hoạt động của tàu từ (ngày/tháng/năm) đến (ngày/tháng/năm);
2. Dữ liệu được thu thập và báo cáo cho Cơ quan quản lý này theo phương pháp luận và quy trình được nêu trong SEEMP của tàu đã có hiệu lực trong giai đoạn từ (ngày/tháng/năm) đến (ngày/tháng/năm);
3. Cường độ nhiên liệu GHG hàng năm đạt được của tàu trong kỳ báo cáo là: .................. gCO2eq/MJ, phù hợp với chương 5 của Phụ lục VI Công ước;
4. Cân bằng tuân thủ cường độ nhiên liệu GHG của tàu trong kỳ báo cáo là: ................... tCO2eq, phù hợp với chương 5 của Phụ lục VI Công ước;
5. Lượng đơn vị thặng dư được tích lũy trong tài khoản Đăng ký GFI của IMO của tàu từ các kỳ báo cáo trước là: .................... tCO2eq, theo chương 5 của Phụ lục VI Công ước;
6. Đối với các tàu tuân thủ trực tiếp trong kỳ báo cáo, theo quy định 36 của Phụ lục VI Công ước:

.1 Lượng đơn vị thặng dư tàu đủ điều kiện nhận được là: .................... tCO2eq; và

.2 Các phương pháp tiếp cận tuân thủ cường độ nhiên liệu GHG được chọn sau đây đã được Đăng ký GFI của IMO ghi lại:

□ chuyển ................ tCO2eq đơn vị thặng dư cho các tàu khác;

□ tích lũy ................ tCO2eq đơn vị thặng dư để sử dụng trong các kỳ báo cáo tương lai; và/hoặc

□ hủy bỏ ................ tCO2eq đơn vị thặng dư trên cơ sở tự nguyện.

.3 Tổng lượng đơn vị thặng dư cuối cùng được ghi trong tài khoản Đăng ký GFI của IMO của tàu là: .................... tCO2eq;

1. Đối với các tàu có thiếu hụt tuân thủ trong kỳ báo cáo, theo quy định 36 của Phụ lục VI Công ước:

.1 Thiếu hụt tuân thủ bao gồm:

□ Thiếu hụt tuân thủ Cấp 1: .................... tCO2eq; và

□ Thiếu hụt tuân thủ Cấp 2: .................... tCO2eq.

.2 Các phương pháp tiếp cận tuân thủ cường độ nhiên liệu GHG được chọn sau đây đã được Đăng ký GFI của IMO ghi lại để cân bằng thiếu hụt tuân thủ, theo chương 5 của Phụ lục VI Công ước:

□ sử dụng ................ đơn vị thặng dư (tính bằng tCO2eq) đã tích lũy;

□ nhận ................ đơn vị thặng dư (tính bằng tCO2eq) được chuyển từ các tàu khác; và/hoặc

□ mua các đơn vị khắc phục thông qua việc đóng góp vào Quỹ NetZero của IMO:

□ Đơn vị khắc phục Cấp 1: ..................... tCO2eq; và

□ Đơn vị khắc phục Cấp 2: ..................... tCO2eq.

1. Phí hành chính hàng năm đã được thanh toán cho Đăng ký GFI của IMO, theo quy định 38 của Phụ lục VI Công ước;
2. Đối với một tàu đủ điều kiện nhận thưởng từ Quỹ Net-Zero của IMO, tổng lượng GHG giảm được nhờ việc áp dụng ZNZs là .......................... tCO2eq, theo quy định 39 của Phụ lục VI Công ước, đối với các tàu áp dụng chương 5; và
3. Tàu tuân thủ GFI hàng năm mục tiêu của mình, theo quy định 36 của Phụ lục VI Công ước.

Tuyên bố Tuân thủ này có giá trị đến ngày (dd/mm/yyyy) .......................................

Cấp tại ....................................................................................................................

(địa điểm cấp Tuyên bố)

(dd/mm/yyyy) .........................................................................................................

(ngày cấp) (chữ ký của cán bộ được ủy quyền hợp lệ cấp Tuyên bố)

(dấu hoặc con dấu của cơ quan có thẩm quyền, nếu phù hợp)

\*\*\*

1. Tham khảo Khung và các thủ tục của Kế hoạch Kiểm toán Quốc gia Thành viên IMO (nghị quyết A.1067(28)) [↑](#footnote-ref-1)
2. Tham khảo Hướng dẫn sử dụng sổ ghi chép điện tử theo MARPOL (nghị quyết MEPC.312(74)) [↑](#footnote-ref-2)
3. Tham khảo đoạn 2.2.18 của Bộ luật quốc tế về an toàn đối với tàu sử dụng khí hoặc các loại nhiên liệu có điểm chớp cháy thấp khác (Bộ luật IGF) [↑](#footnote-ref-3)
4. Tham khảo ISO 8754:2003 Sản phẩm dầu mỏ – Xác định hàm lượng lưu huỳnh – Quang phổ huỳnh quang tia X phân tán năng lượng. [↑](#footnote-ref-4)
5. Tham khảo Hướng dẫn năm 2024 về cường độ GHG theo vòng đời của nhiên liệu hàng hải (nghị quyết MEPC.391(81)), có thể được sửa đổi. [↑](#footnote-ref-5)
6. Tham khảo Hướng dẫn về việc miễn trừ sà lan không người lái không tự hành (UNSP) khỏi một số yêu cầu kiểm tra và cấp giấy chứng nhận theo Công ước MARPOL (MEPC.1/Circ.892). [↑](#footnote-ref-6)
7. Tham khảo Hướng dẫn năm 2021 về hệ thống làm sạch khí thải (nghị quyết MEPC.340(77)) và các sửa đổi, và Hướng dẫn năm 2023 về thiết bị xử lý chất thải nhiệt (TWTD) (nghị quyết MEPC.373(80)). [↑](#footnote-ref-7)
8. Tham khảo Bộ luật dành cho các Tổ chức được công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)).

   Tham khảo thêm Hướng dẫn kiểm tra theo Hệ thống kiểm tra và cấp giấy chứng nhận hài hòa (HSSC), 2023 (nghị quyết A.1186(33)). [↑](#footnote-ref-8)
9. Tham khảo Hướng dẫn năm 2022 về kiểm tra và cấp giấy chứng nhận Chỉ số thiết kế hiệu quả năng lượng (EEDI) (nghị quyết MEPC.365(79), đã được sửa đổi bởi các nghị quyết MEPC.374(80) và MEPC.403(83)); và Hướng dẫn năm 2022 về kiểm tra và cấp giấy chứng nhận Chỉ số hiệu quả năng lượng tàu hiện có đạt được (EEXI) (nghị quyết MEPC.351(78)). [↑](#footnote-ref-9)
10. Tham khảo Hướng dẫn năm 2022 về kiểm tra và cấp giấy chứng nhận Chỉ số thiết kế hiệu quả năng lượng (EEDI) (nghị quyết MEPC.365(79), đã được sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.374(80), có thể được sửa đổi thêm; và Hướng dẫn năm 2022 về kiểm tra và cấp giấy chứng nhận Chỉ số hiệu quả năng lượng tàu hiện có đạt được (EEXI) (nghị quyết MEPC.351(78)). [↑](#footnote-ref-10)
11. Tham khảo Bộ luật dành cho các Tổ chức được công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-11)
12. Tham khảo Bộ luật dành cho các Tổ chức được công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-12)
13. Tham khảo Bộ luật dành cho các Tổ chức được công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-13)
14. Tham khảo Bộ luật dành cho các Tổ chức được công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-14)
15. Tham khảo Bộ luật dành cho các Tổ chức được công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-15)
16. Tham khảo Bộ luật dành cho các Tổ chức được công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-16)
17. Tham khảo Bộ luật dành cho các Tổ chức được công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-17)
18. Tham khảo các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng [↑](#footnote-ref-18)
19. Tham khảo Quy trình kiểm soát của quốc gia cảng, 2023 (nghị quyết A.1185(33)). [↑](#footnote-ref-19)
20. Xem phụ lục I, Phụ lục Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm không khí quốc tế (Giấy chứng nhận IAPP), mục 2.1. [↑](#footnote-ref-20)
21. Tham khảo Hướng dẫn sử dụng sổ ghi chép điện tử theo MARPOL (nghị quyết MEPC.312(74)). [↑](#footnote-ref-21)
22. Tham khảo Hướng dẫn năm 2024 theo yêu cầu của quy định 13.2.2 của Phụ lục VI MARPOL đối với các động cơ thay thế không giống hệt không bắt buộc phải đáp ứng giới hạn Cấp độ III (nghị quyết MEPC.386(81)). [↑](#footnote-ref-22)
23. Tham khảo Hướng dẫn về việc áp dụng Bộ luật kỹ thuật NOx liên quan đến việc cấp chứng nhận và sửa đổi động cơ Cấp độ I (MEPC.1/Circ.679). [↑](#footnote-ref-23)
24. Tham khảo Hướng dẫn sử dụng sổ ghi chép điện tử theo MARPOL (nghị quyết MEPC.312(74)). [↑](#footnote-ref-24)
25. Tham khảo Hướng dẫn năm 2014 về quy trình phương pháp được phê duyệt (nghị quyết MEPC.243(66)). [↑](#footnote-ref-25)
26. Tham khảo Hướng dẫn năm 2014 liên quan đến thông tin mà Cơ quan quản lý phải nộp cho Tổ chức bao gồm việc cấp chứng nhận một phương pháp được phê duyệt theo yêu cầu tại quy định 13.7.1 của Phụ lục VI MARPOL (nghị quyết MEPC.242(66)). [↑](#footnote-ref-26)
27. Chi phí của một phương pháp đã được phê duyệt sẽ không vượt quá 375 Quyền rút vốn đặc biệt/tấn mét NOx được tính toán theo công thức hiệu quả chi phí (Ce) dưới đây:

    Ce = Chi phí của phương pháp được phê duyệt \* 106 / (Công suất (kW)\*0,768\*6.000 (giờ/năm) \* 5 (năm) \* △Nox(g/kWh)

    Tham khảo Định nghĩa về công thức hiệu quả chi phí trong quy định 13.7.5 của Phụ lục VI MARPOL sửa đổi (MEPC.1/Circ.678). [↑](#footnote-ref-27)
28. Tham khảo Hướng dẫn năm 2020 về giám sát hàm lượng lưu huỳnh trung bình trên toàn thế giới của dầu nhiên liệu được cung cấp để sử dụng trên tàu (nghị quyết MEPC.326(75)). [↑](#footnote-ref-28)
29. Tham khảo Hướng dẫn sử dụng sổ ghi chép điện tử theo MARPOL (nghị quyết MEPC.312(74)). [↑](#footnote-ref-29)
30. Tham khảo Hướng dẫn năm 2019 về lấy mẫu trên tàu để xác minh hàm lượng lưu huỳnh của dầu nhiên liệu được sử dụng trên tàu (MEPC.1/Circ.864/Rev.1). [↑](#footnote-ref-30)
31. Tham khảo Hướng dẫn năm 2020 về lấy mẫu dầu nhiên liệu trên tàu dùng hoặc mang theo để sử dụng trên tàu (MEPC.1/Circ.889). [↑](#footnote-ref-31)
32. Tham khảo Hướng dẫn năm 2019 về lấy mẫu trên tàu để xác minh hàm lượng lưu huỳnh của dầu nhiên liệu được sử dụng trên tàu (MEPC.1/Circ.864/Rev.1). [↑](#footnote-ref-32)
33. Tham khảo Thông báo cho Tổ chức về các cảng hoặc bến cảng nơi khí thải hợp chất hữu cơ dễ bay hơi (VOCs) sẽ được quy định (MEPC.1/Circ.509). [↑](#footnote-ref-33)
34. Tham khảo Tiêu chuẩn cho hệ thống kiểm soát khí thải hơi (MSC/Circ.585). [↑](#footnote-ref-34)
35. Tham khảo Tiêu chuẩn cho hệ thống kiểm soát khí thải hơi (MSC/Circ.585). [↑](#footnote-ref-35)
36. Tham khảo Hướng dẫn xây dựng kế hoạch quản lý VOC (nghị quyết MEPC.185(59)). Tham khảo thêm Thông tin kỹ thuật về các hệ thống và hoạt động hỗ trợ phát triển kế hoạch quản lý VOC (MEPC.1/Circ.680), và Thông tin kỹ thuật về hệ thống kiểm soát áp suất hơi nhằm tạo điều kiện phát triển và cập nhật kế hoạch quản lý VOC (MEPC.1/Circ.719). [↑](#footnote-ref-36)
37. Tham khảo Bộ luật quốc tế về xây dựng và trang bị tàu chở khí hóa lỏng rời (Bộ luật IGC) (nghị quyết MSC.5(48), đã sửa đổi). [↑](#footnote-ref-37)
38. Giấy chứng nhận phê duyệt kiểu được cấp có tính đến Hướng dẫn sửa đổi về thực hiện Phụ lục V của MARPOL (nghị quyết MEPC.59(33), đã sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.92(45)), hoặc Đặc điểm kỹ thuật tiêu chuẩn cho lò đốt rác trên tàu (nghị quyết MEPC.76(40), đã sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.93(45)), hoặc Đặc điểm kỹ thuật tiêu chuẩn cho lò đốt rác trên tàu năm 2014 (nghị quyết MEPC.244(66)), đã sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.368(79). [↑](#footnote-ref-38)
39. Tham khảo Đặc điểm kỹ thuật tiêu chuẩn cho lò đốt rác trên tàu năm 2014 (nghị quyết MEPC.244(66), đã sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.368(79)), hoặc Đặc điểm kỹ thuật tiêu chuẩn cho lò đốt rác trên tàu (nghị quyết MEPC.76(40), đã sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.93(45)), và Phê duyệt kiểu lò đốt rác trên tàu (MEPC.1/Circ.793). [↑](#footnote-ref-39)
40. Tham khảo Hướng dẫn năm 2012 về việc xây dựng Kế hoạch Cơ sở Tiếp nhận Khu vực (nghị quyết MEPC.221(63), đã được sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.363(79)). [↑](#footnote-ref-40)
41. Tham khảo Hướng dẫn năm 2012 về việc xây dựng Kế hoạch Cơ sở Tiếp nhận Khu vực (nghị quyết MEPC.221(63)), đã được sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.363(79). [↑](#footnote-ref-41)
42. Tham khảo Hướng dẫn năm 2012 về việc xây dựng Kế hoạch Cơ sở Tiếp nhận Khu vực (nghị quyết MEPC.221(63)), đã sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.363(79)). [↑](#footnote-ref-42)
43. Tham khảo Hướng dẫn năm 2011 về cơ sở tiếp nhận theo Phụ lục VI MARPOL (nghị quyết MEPC.199(62)). [↑](#footnote-ref-43)
44. Tham khảo Hướng dẫn lấy mẫu dầu nhiên liệu để xác định sự tuân thủ Phụ lục VI MARPOL và chương II-2 SOLAS (thông tư MSC-MEPC.2/Circ.18). [↑](#footnote-ref-44)
45. Tham khảo Bộ luật dành cho các Tổ chức được công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-45)
46. Tham khảo Hướng dẫn năm 2022 về phương pháp tính Chỉ số Hiệu quả Năng lượng Thiết kế đạt được (EEDI) cho tàu mới (nghị quyết MEPC.364(79)). [↑](#footnote-ref-46)
47. Tham khảo Bộ luật dành cho các Tổ chức được công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-47)
48. Tham khảo Hướng dẫn năm 2022 về phương pháp tính Chỉ số Hiệu quả Năng lượng Thiết kế đạt được (EEDI) cho tàu mới (nghị quyết MEPC.364(79)). [↑](#footnote-ref-48)
49. Tham khảo Bộ luật dành cho các Tổ chức được công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-49)
50. Tham khảo Hướng dẫn năm 2022 về phương pháp tính Chỉ số Hiệu quả Năng lượng Tàu Hiện có đạt được (EEXI) (nghị quyết MEPC.350(78)). [↑](#footnote-ref-50)
51. Tham khảo Bộ luật dành cho các Tổ chức được công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-51)
52. Tham khảo Hướng dẫn xác định công suất đẩy tối thiểu để duy trì khả năng cơ động của tàu trong điều kiện bất lợi (MEPC.1/Circ.850/Rev.3). [↑](#footnote-ref-52)
53. Tham khảo Hướng dẫn năm 2024 về việc xây dựng Kế hoạch quản lý hiệu quả năng lượng của tàu (SEEMP) (nghị quyết MEPC.395(82), đã sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.401(83)). [↑](#footnote-ref-53)
54. Tham khảo Hướng dẫn về việc xác minh và kiểm toán công ty của Cơ quan quản lý phần III của Kế hoạch quản lý hiệu quả năng lượng tàu (SEEMP) (nghị quyết MEPC.347(78)). [↑](#footnote-ref-54)
55. Tham khảo Bộ luật dành cho các Tổ chức được công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-55)
56. Tham khảo Hướng dẫn năm 2024 về việc phát triển Kế hoạch quản lý hiệu quả năng lượng tàu (SEEMP) (nghị quyết MEPC.395(82), được sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.401(83)). [↑](#footnote-ref-56)
57. Tham khảo Bộ luật dành cho các Tổ chức được công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-57)
58. Tham khảo Bộ luật dành cho các Tổ chức được công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-58)
59. Tham khảo Hướng dẫn năm 2022 về việc Cơ quan quản lý xác minh dữ liệu tiêu thụ nhiên liệu tàu và cường độ carbon hoạt động (nghị quyết MEPC.348(78)), được sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.389(81). [↑](#footnote-ref-59)
60. Tham khảo Hướng dẫn năm 2024 về việc phát triển Kế hoạch quản lý hiệu quả năng lượng tàu (SEEMP) (nghị quyết MEPC.395(82), được sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.401(83)). [↑](#footnote-ref-60)
61. Tham khảo Bộ luật dành cho các Tổ chức được công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-61)
62. Tham khảo Hướng dẫn năm 2022 về việc phát triển và quản lý Cơ sở dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu của IMO (nghị quyết MEPC.349(78)). [↑](#footnote-ref-62)
63. Tham khảo Hướng dẫn năm 2022 về các chỉ số cường độ carbon hoạt động và các phương pháp tính toán (hướng dẫn CII, G1) (nghị quyết MEPC.352(78)), và Hướng dẫn tạm thời năm 2022 về các yếu tố hiệu chỉnh và điều chỉnh chuyến đi cho việc tính toán CII (hướng dẫn CII, G5) (nghị quyết MEPC.355(78)). [↑](#footnote-ref-63)
64. Tham khảo Bộ luật dành cho các Tổ chức được công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-64)
65. Tham khảo Hướng dẫn năm 2022 về việc Cơ quan quản lý xác minh dữ liệu tiêu thụ nhiên liệu tàu và cường độ carbon hoạt động (nghị quyết MEPC.348(78), được sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.389(81)). [↑](#footnote-ref-65)
66. Tham khảo Hướng dẫn năm 2022 về việc Cơ quan quản lý xác minh dữ liệu tiêu thụ nhiên liệu tàu và cường độ carbon hoạt động (nghị quyết MEPC.348(78), được sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.389(81)). [↑](#footnote-ref-66)
67. Hệ số giảm hàng năm là yếu tố đặc thù cho từng loại tàu. Yếu tố này được xác định để tăng dần nhằm đáp ứng các mục tiêu của Chiến lược IMO ban đầu về giảm phát thải khí nhà kính từ tàu (nghị quyết MEPC.304(72)). [↑](#footnote-ref-67)
68. Tham khảo Hướng dẫn năm 2021 về các hệ số giảm cường độ carbon hoạt động tương đối so với đường tham chiếu (hướng dẫn hệ số giảm CII, G3) (nghị quyết MEPC.338(76), được sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.400(83)) và Hướng dẫn năm 2022 về các đường tham chiếu để sử dụng với các chỉ số cường độ carbon hoạt động (hướng dẫn đường tham chiếu CII, G2) (nghị quyết MEPC.353(78)). [↑](#footnote-ref-68)
69. Tham khảo Bộ luật dành cho các Tổ chức được công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-69)
70. Tham khảo Hướng dẫn năm 2022 về xếp hạng cường độ carbon hoạt động của tàu (hướng dẫn xếp hạng CII, G4) (nghị quyết MEPC.354(78)). [↑](#footnote-ref-70)
71. Tham khảo Hướng dẫn năm 2024 về việc phát triển Kế hoạch quản lý hiệu quả năng lượng tàu (SEEMP) (nghị quyết MEPC.395(82), được sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.401(83)). [↑](#footnote-ref-71)
72. Tham khảo Bộ luật dành cho các Tổ chức được công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-72)
73. Tham khảo Thúc đẩy hợp tác kỹ thuật và chuyển giao công nghệ liên quan đến cải thiện hiệu quả năng lượng của tàu (nghị quyết MEPC.229(65)), và Thỏa thuận mẫu giữa các chính phủ về hợp tác công nghệ để thực hiện các quy định trong chương 4 của Phụ lục VI MARPOL (MEPC.1/Circ.861). [↑](#footnote-ref-73)
74. Tham khảo Chiến lược IMO năm 2023 về Giảm phát thải khí nhà kính từ tàu biển (nghị quyết MEPC.377(80)) [↑](#footnote-ref-74)
75. Tham khảo các hướng dẫn sẽ được phát triển về tính toán cường độ nhiên liệu khí nhà kính hàng năm đạt được (Hướng dẫn tính toán GFI). [↑](#footnote-ref-75)
76. Tham khảo các hướng dẫn sẽ được phát triển về tính toán cường độ nhiên liệu khí nhà kính hàng năm đạt được (Hướng dẫn tính toán GFI). [↑](#footnote-ref-76)
77. Tham khảo Hướng dẫn năm 2024 về cường độ GHG vòng đời của nhiên liệu hàng hải (nghị quyết MEPC.391(81)), có thể được sửa đổi. [↑](#footnote-ref-77)
78. Tham khảo các hướng dẫn sẽ được phát triển/sửa đổi Hướng dẫn năm 2024 về cường độ GHG vòng đời của nhiên liệu hàng hải (nghị quyết MEPC.391(81)) (hướng dẫn LCA), nếu phù hợp. [↑](#footnote-ref-78)
79. Tham khảo các hướng dẫn sẽ được phát triển/sửa đổi Hướng dẫn năm 2024 về cường độ GHG vòng đời của nhiên liệu hàng hải (nghị quyết MEPC.391(81)) (hướng dẫn LCA), nếu phù hợp. [↑](#footnote-ref-79)
80. Tham khảo các hướng dẫn sẽ được phát triển/sửa đổi Hướng dẫn năm 2024 về cường độ GHG vòng đời của nhiên liệu hàng hải (nghị quyết MEPC.391(81)) (hướng dẫn LCA), nếu phù hợp. [↑](#footnote-ref-80)
81. Tham khảo các hướng dẫn sẽ được phát triển/sửa đổi Hướng dẫn năm 2024 về cường độ GHG vòng đời của nhiên liệu hàng hải (nghị quyết MEPC.391(81)) (hướng dẫn LCA), nếu phù hợp. [↑](#footnote-ref-81)
82. Tham khảo các hướng dẫn sẽ được phát triển/sửa đổi Hướng dẫn năm 2024 về cường độ GHG vòng đời của nhiên liệu hàng hải (nghị quyết MEPC.391(81)) (hướng dẫn LCA), nếu phù hợp. [↑](#footnote-ref-82)
83. Tham khảo các hướng dẫn sẽ được phát triển về tính toán cường độ nhiên liệu khí nhà kính hàng năm đạt được (Hướng dẫn tính toán GFI). [↑](#footnote-ref-83)
84. Tham khảo các hướng dẫn sẽ được phát triển về tính toán cường độ nhiên liệu khí nhà kính hàng kính hàng năm đạt được (Hướng dẫn tính toán GFI). [↑](#footnote-ref-84)
85. Tham chiếu đến các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng. [↑](#footnote-ref-85)
86. Tham chiếu các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng. [↑](#footnote-ref-86)
87. Tham chiếu các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng. [↑](#footnote-ref-87)
88. Tham chiếu Bộ luật dành cho các Tổ chức được Công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-88)
89. Tham chiếu Hướng dẫn năm 2022 về việc xây dựng kế hoạch quản lý hiệu quả năng lượng tàu (SEEMP) (nghị quyết MEPC.346(78), đã được sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.388(81)) [↑](#footnote-ref-89)
90. Tham chiếu các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng. [↑](#footnote-ref-90)
91. Tham chiếu Bộ luật dành cho các Tổ chức được Công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-91)
92. Tham chiếu các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng. [↑](#footnote-ref-92)
93. Tham chiếu Bộ luật dành cho các Tổ chức được Công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-93)
94. Tham chiếu các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng. [↑](#footnote-ref-94)
95. Tham chiếu Bộ luật dành cho các Tổ chức được Công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-95)
96. Tham chiếu Bộ luật dành cho các Tổ chức được Công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-96)
97. Tham chiếu Bộ luật dành cho các Tổ chức được Công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-97)
98. Tham chiếu Bộ luật dành cho các Tổ chức được Công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)) [↑](#footnote-ref-98)
99. Tham chiếu Bộ luật dành cho các Tổ chức được Công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-99)
100. Tham chiếu các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng. [↑](#footnote-ref-100)
101. Tham chiếu các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng. [↑](#footnote-ref-101)
102. Tham chiếu các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng. [↑](#footnote-ref-102)
103. Tham chiếu các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng. [↑](#footnote-ref-103)
104. Tham chiếu các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng. [↑](#footnote-ref-104)
105. Tham chiếu Bộ luật dành cho các Tổ chức được Công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349(92) và MEPC.237(65)). [↑](#footnote-ref-105)
106. Tham chiếu các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng. [↑](#footnote-ref-106)
107. Tham chiếu các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng. [↑](#footnote-ref-107)
108. Tham chiếu các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng. [↑](#footnote-ref-108)
109. Tham chiếu Hướng dẫn năm 2024 về cường độ phát thải khí nhà kính trong vòng đời của nhiên liệu hàng hải (nghị quyết MEPC.391(81)). [↑](#footnote-ref-109)
110. Tham chiếu các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng. [↑](#footnote-ref-110)
111. Tham chiếu các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng. [↑](#footnote-ref-111)
112. Tham chiếu các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng. [↑](#footnote-ref-112)
113. Tham chiếu các hướng dẫn sẽ được Tổ chức xây dựng. [↑](#footnote-ref-113)
114. Tham chiếu nghị quyết MEPC.367(79) 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 lượng phát thải khí nhà kính từ tàu. [↑](#footnote-ref-114)
115. Tham chiếu Chiến lược IMO năm 2023 về Giảm phát thải khí nhà kính từ tàu (nghị quyết MEPC.377(80)) và MEPC.1/Circ.885/Rev.1 về Quy trình sửa đổi để đánh giá tác động đối với các Quốc gia của các biện pháp đề xuất. [↑](#footnote-ref-115)
116. Tham chiếu Khung và thủ tục của Kế hoạch Kiểm toán Quốc gia Thành viên IMO (nghị quyết A.1067(28)). [↑](#footnote-ref-116)
117. Tham chiếu Khung và thủ tục của Kế hoạch Kiểm toán Quốc gia Thành viên IMO (nghị quyết A.1067(28)). [↑](#footnote-ref-117)
118. Tham chiếu Khung và thủ tục của Kế hoạch Kiểm toán Quốc gia Thành viên IMO (nghị quyết A.1067(28)). [↑](#footnote-ref-118)
119. Tham chiếu Khung và thủ tục của Kế hoạch Kiểm toán Quốc gia Thành viên IMO (nghị quyết A.1067(28)). [↑](#footnote-ref-119)
120. Ngoài ra, thông tin cụ thể của con tàu có thể được ghi ngang trong các ô. [↑](#footnote-ref-120)
121. Theo sơ đồ số định danh của tàu IMO Nghị quyết A.1117(30)) [↑](#footnote-ref-121)
122. Ghi ngày hết hạn theo quy định của Cơ quan quản lý theo quy định của Phụ lục VI của Công ước. Ngày và tháng của ngày này tương ứng với ngày kỷ niệm theo quy định tại quy định 2.3 của Phụ lục VI của Công ước, trừ khi được sửa đổi theo quy định 9.8 của Phụ lục VI của Công ước. [↑](#footnote-ref-122)
123. Xóa nếu thích hợp. [↑](#footnote-ref-123)
124. 4 Xóa nếu thích hợp. [↑](#footnote-ref-124)
125. Chỉ được hoàn thành đối với những tàu được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2016 được thiết kế đặc biệt và chỉ được sử dụng cho mục đích giải trí và theo quy định 13.5.2.1 hoặc quy định 13.5.2.3, giới hạn phát thải NOx theo quy định 13.5 .1.1 sẽ không áp dụng. [↑](#footnote-ref-125)
126. Tham khảo Hướng dẫn năm 2014 về quy trình phương pháp đã được phê duyệt (nghị quyết MEPC.243 (66)). [↑](#footnote-ref-126)
127. Được sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.93 (45). [↑](#footnote-ref-127)
128. Được sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.92 (45). [↑](#footnote-ref-128)
129. Được sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.93 (45). [↑](#footnote-ref-129)
130. Dầu nhiên liệu phải được thử nghiệm theo ISO 3675: 1998 hoặc ISO 12185: 1996. [↑](#footnote-ref-130)
131. Dầu nhiên liệu phải được thử nghiệm theo ISO 8754: 2003. [↑](#footnote-ref-131)
132. ISO 2719:2016, Xác định điểm chớp cháy – Phương pháp cốc kín Pensky-Martens, Quy trình A (đối với Nhiên liệu chưng cất) hoặc Quy trình B (đối với Nhiên liệu còn lại). [↑](#footnote-ref-132)
133. Các mẫu được lấy theo Hướng dẫn lấy mẫu dầu nhiên liệu để xác định sự phù hợp với Phụ lục VI của Công ước MARPOL năm 2009 đã được sửa đổi (nghị quyết MEPC.182 (59)). [↑](#footnote-ref-133)
134. Các mẫu được lấy theo Hướng dẫn lấy mẫu trên tàu để xác minh hàm lượng lưu huỳnh trong dầu nhiên liệu sử dụng trên tàu năm 2019 (MEPC.1/Circ.864/Rev.1). [↑](#footnote-ref-134)
135. Tham khảo Hướng dẫn lấy mẫu dầu nhiên liệu dự kiến sử dụng hoặc mang trên tàu để sử dụng trên tàu (MEPC.1/Circ.889) năm 2020 . [↑](#footnote-ref-135)
136. Phòng thí nghiệm phải được công nhận theo tiêu chuẩn ISO/ IEC 17025: 2017 hoặc tiêu chuẩn tương đương đối với việc thực hiện thử nghiệm hàm lượng lưu huỳnh nhất định ISO 8754: 2003. [↑](#footnote-ref-136)
137. Tính toán khả năng lặp lại (r) phù hợp với ISO 4259: 2017-2 và được xác định trong phương pháp thử nghiệm được sử dụng. [↑](#footnote-ref-137)
138. Phòng thí nghiệm phải được công nhận theo tiêu chuẩn ISO / IEC 17025: 2017 hoặc tiêu chuẩn tương đương liên quan đến việc thực hiện thử nghiệm hàm lượng lưu huỳnh nhất định ISO 8754: 2003. [↑](#footnote-ref-138)
139. Tính toán khả năng lặp lại (r) phù hợp với ISO 4259: 2017-2 và được xác định trong phương pháp thử nghiệm được sử dụng. [↑](#footnote-ref-139)
140. Tính toán độ tái lập (r) phù hợp với ISO 4259: 2017-2 và được xác định trong phương pháp thử nghiệm được sử dụng. [↑](#footnote-ref-140)
141. Kết quả thử nghiệm do công ty hoặc các đơn vị khác thực hiện nằm ngoài quy trình MARPOL và do đó cần được xem xét theo cách tiếp cận do ISO 4259: 2017-2 đưa ra liên quan đến các mẫu do người nhận lấy. [↑](#footnote-ref-141)
142. Ngoài ra, thông tin cụ thể của con tàu có thể được ghi ngang trong các ô. [↑](#footnote-ref-142)
143. Theo Sơ đồ số định danh của tàu do IMO cấp (Nghị quyết A.1117(30)). [↑](#footnote-ref-143)
144. Ghi loại tàu phù hợp với các định nghĩa được quy định trong quy định 2. Các tàu nằm trong nhiều loại tàu được quy định trong quy định 2 phải được coi là loại tàu có EEDI yêu cầu nghiêm ngặt nhất (thấp nhất). Nếu tàu không thuộc các loại tàu được quy định trong quy định 2, hãy ghi "Tàu không thuộc bất kỳ loại tàu nào được quy định trong quy định 2". [↑](#footnote-ref-144)
145. Tham khảo *Hướng dẫn phương pháp tính Chỉ số tàu hiệu quả năng lượng đạt được* (*EEXI)* (nghị quyết MEPC.333 (76)) năm 2021 [↑](#footnote-ref-145)
146. Tổng trọng tải phải được tính toán theo Công ước Quốc tế về Trọng tải Đo lường Tàu, năm 1969. [↑](#footnote-ref-146)
147. Trọng tải tịnh phải được tính toán theo Công ước Quốc tế về Trọng tải Đo lường Tàu, 1969. Nếu không áp dụng, hãy ghi chú "N/A". [↑](#footnote-ref-147)
148. DWT có nghĩa là mức chênh lệch tính bằng tấn giữa lượng dịch chuyển của tàu trong nước có mật độ tương đối là 1,025 kg/ m3 tại mớn nước tải mùa hè và trọng lượng nhẹ của tàu. Mớn nước tải mùa hè nên được coi là mớn nước mùa hè tối đa được chứng nhận trong tập sách ổn định được phê duyệt bởi Cơ quản quản lý hoặc một tổ chức được tổ chức đó công nhận. Nếu không áp dụng, hãy ghi chú "N/A". [↑](#footnote-ref-148)
149. Công suất định mức có nghĩa là công suất định mức liên tục lớn nhất được quy định trên nhãn hiệu của động cơ. [↑](#footnote-ref-149)
150. Tham chiếu Hướng dẫn năm 2022 về phương pháp tính toán Chỉ số Thiết kế Hiệu quả Năng lượng đạt được (EEDI) cho tàu mới (nghị quyết MEPC.364(79)).6 [↑](#footnote-ref-150)
151. Tham chiếu Hướng dẫn năm 2022 về phương pháp tính toán Chỉ số Hiệu quả Năng lượng Tàu hiện có đạt được (EEXI) (nghị quyết MEPC.350(78)). [↑](#footnote-ref-151)
152. Lớp băng phải phù hợp với định nghĩa được quy định trong Bộ luật Quốc tế về Tàu hoạt động tại Vùng nước thuộc các Cực của Trái đất (Bộ luật Polar) (nghị quyết MEPC.264 (68) và MSC.385 (94)). Nếu không áp dụng, hãy ghi chú "N/A". [↑](#footnote-ref-152)
153. Tham chiếu Hướng dẫn năm 2022 về các chỉ số cường độ carbon khai thác và phương pháp tính toán (Hướng dẫn CII, G1) (nghị quyết MEPC.352(78)). [↑](#footnote-ref-153)
154. 8 Tham khảo Hướng dẫn năm 2022 về các chỉ số cường độ carbon hoạt động và các phương pháp tính toán (hướng dẫn CII, G1) (nghị quyết MEPC.352(78)) [↑](#footnote-ref-154)
155. 9 Tham chiếu Hướng dẫn năm 2022 về các đường tham chiếu sử dụng với các chỉ số cường độ carbon khai thác (Hướng dẫn đường tham chiếu CII, G2) (nghị quyết MEPC.353(78)) và Hướng dẫn năm 2021 về các yếu tố giảm cường độ carbon khai thác so với đường tham chiếu (Hướng dẫn yếu tố giảm CII, G3) (nghị quyết MEPC.338(76)). [↑](#footnote-ref-155)
156. 10 Như được tính toán có tính đến Hướng dẫn năm 2022 về các chỉ số cường độ carbon khai thác và phương pháp tính toán (Hướng dẫn CII, G1) (nghị quyết MEPC.352(78)) trước bất kỳ sự điều chỉnh nào bằng cách sử dụng Hướng dẫn tạm thời về các yếu tố điều chỉnh và điều chỉnh chuyến đi cho tính toán CII (G5) (nghị quyết MEPC.355(78)). [↑](#footnote-ref-156)
157. 11 Như được tính toán có tính đến Hướng dẫn năm 2022 về các chỉ số cường độ carbon khai thác và phương pháp tính toán (Hướng dẫn CII, G1) (nghị quyết MEPC.352(78)) và đã được điều chỉnh có tính đến Hướng dẫn tạm thời về các yếu tố điều chỉnh và điều chỉnh chuyến đi cho tính toán CII (G5) (nghị quyết MEPC.355(78)). [↑](#footnote-ref-157)
158. 12 Tham chiếu Hướng dẫn năm 2021 về xử lý các công nghệ hiệu quả năng lượng đổi mới để tính toán và xác minh EEDI và EEXI đạt được (MEPC.1/Circ.896). [↑](#footnote-ref-158)
159. 13 Tham chiếu Hướng dẫn năm 2022 về xếp hạng cường độ carbon khai thác của tàu (Hướng dẫn xếp hạng CII, G4) (nghị quyết MEPC.354(78)). [↑](#footnote-ref-159)
160. 14 Tham chiếu Hướng dẫn năm 2022 về các chỉ số cường độ carbon khai thác và phương pháp tính toán (Hướng dẫn CII, G1) (nghị quyết MEPC.352(78)). [↑](#footnote-ref-160)
161. 15 Tham chiếu Hướng dẫn sử dụng tự nguyện chỉ số hoạt động hiệu quả năng lượng của tàu (EEOI) (MEPC.1/Circ.684). [↑](#footnote-ref-161)
162. Ngoài ra, thông tin cụ thể của con tàu có thể được ghi ngang trong các ô. [↑](#footnote-ref-162)
163. Theo Sơ đồ số định danh của tàu do IMO cấp (Nghị quyết A.1117(30)). [↑](#footnote-ref-163)
164. Trong trường hợp chuyển giao tàu được đề cập trong các quy định 27.4, 27.5 hoặc 27.6, các mục này phải được hoàn thành phù hợp với quy định 28.3 của Phụ lục VI của Công ước MARPOL. [↑](#footnote-ref-164)
165. Cấp băng phải phù hợp với định nghĩa được nêu trong Bộ luật Quốc tế về Tàu hoạt động ở Vùng Nước Cực (Bộ luật Vùng Cực) (nghị quyết MEPC.264(68) và MSC.385(94)). Nếu không áp dụng, ghi "N/A". [↑](#footnote-ref-165)
166. Ngoài ra, thông tin cụ thể của con tàu có thể được ghi ngang trong các ô. [↑](#footnote-ref-166)
167. Theo Sơ đồ số định danh của tàu do IMO cấp (Nghị quyết A.1117(30)). [↑](#footnote-ref-167)
168. Tổng dung tích phải được tính toán theo Công ước Quốc tế về Đo dung tích tàu, 1969 [↑](#footnote-ref-168)
169. Dung tích thực phải được tính toán theo Công ước Quốc tế về Đo dung tích tàu, 1969. Nếu không áp dụng, ghi "N/A" [↑](#footnote-ref-169)
170. DWT là sự khác biệt (tính bằng tấn) giữa lượng giãn nước của tàu trong nước có mật độ tương đối 1.025 kg/m3 tại mớn nước chở hàng mùa hè và trọng lượng rỗng của tàu. Mớn nước chở hàng mùa hè phải được lấy làm mớn nước mùa hè tối đa như đã được chứng nhận trong sổ tay ổn định được Cơ quan Quản lý hoặc một tổ chức được Cơ quan Quản lý công nhận phê duyệt. Nếu không áp dụng, ghi "N/A". [↑](#footnote-ref-170)
171. Công suất định mức là công suất định mức liên tục tối đa như được ghi trên bảng tên động cơ. [↑](#footnote-ref-171)
172. Theo Đề án Số nhận dạng tàu của IMO (nghị quyết A.1117(30)). [↑](#footnote-ref-172)