



**ỦY BAN BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN
(MEPC)**

Phiên họp thứ 76

Mục chương trình nghị sự 15

MEPC 76/15/Add.1

Ngày 24/08/2021

Bản gốc: TIẾNG ANH

**BÁO CÁO CỦA ỦY BAN BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN TẠI PHIÊN
HỌP THỨ 76**

Đính kèm là phụ lục 1 về báo cáo của Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển tại phiên họp thứ bảy mươi sáu (MEPC 76/15).

DANH MỤC PHỤ LỤC

**PHỤ LỤC 1 NGHỊ QUYẾT MEPC.328 (76) - SỬA ĐỔI PHỤ LỤC VI
CỦA CÔNG ƯỚC MARPOL (PHỤ LỤC VI CỦA CÔNG
ƯỚC MARPOL ĐƯỢC SỬA ĐỔI NĂM 2021)**

(Xem văn kiện MEPC 76/15/Add.2 để biết các phụ lục từ 2 đến 20)

PHỤ LỤC 1

NGHỊ QUYẾT MEPC.328(76)

SỬA ĐỔI ĐỐI VỚI PHỤ LỤC 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

Sửa đổi Phụ lục VI của Công ước MARPOL năm 2021

ỦY BAN BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN,

NHẮC LẠI Điều 38 (a) của Công ước về Tổ chức Hàng hải Quốc tế liên quan đến các chức năng của Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển (Ủy ban) được ban bố theo các công ước quốc tế về phòng ngừa và kiểm soát ô nhiễm biển do tàu gây ra,

CŨNG NHẮC LẠI Điều 16 của Công ước Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm do Tàu gây ra, năm 1973, được sửa đổi bởi các Nghị định thư năm 1978 và 1997 liên quan đến Công ước đó (MARPOL), trong đó quy định thủ tục sửa đổi và trao cho cơ quan thích hợp của Tổ chức Hàng hải Quốc tế chức năng xem xét các sửa đổi để các Bên thông qua,

NHẮC LẠI THÊM rằng tại phiên họp thứ bảy mươi hai, Ủy ban đã thông qua nghị quyết MEPC.304 (72) về *Chiến lược IMO ban đầu về giảm phát thải khí nhà kính do tàu gây ra*,

SAU KHI XEM XÉT, tại phiên họp thứ 76, đã đề xuất sửa đổi Phụ lục VI của Công ước MARPOL liên quan đến các biện pháp kỹ thuật và hoạt động dựa trên mục tiêu bắt buộc để giảm cường độ carbon trong vận chuyển quốc tế và miễn trừ đối với các Sà lan không tự hành không có thuyền viên (UNSP) khỏi các yêu cầu kiểm tra và chứng nhận, được lưu hành theo Điều 16 (2) (a) của MARPOL,

NGOÀI RA SAU KHI XEM XÉT, tại phiên họp thứ bảy mươi sáu, đánh giá toàn diện về tác động của các đề xuất sửa đổi đối với Phụ lục VI MARPOL đối với các Quốc gia, bao gồm cả đối với các nước đang phát triển, đặc biệt là đối với các nước kém phát triển (LDC) và các Các tiểu quốc đảo đang phát triển (SIDS),¹

1. THÔNG QUA sửa đổi Phụ lục VI của Công ước MARPOL, theo Điều 16 (2) (d) của MARPOL, văn bản được quy định tại Phụ lục của Nghị quyết hiện tại;

2. QUYẾT ĐỊNH, theo Điều 16 (2) (f) (iii) của MARPOL, rằng sửa đổi

* Như được đề cập trong các tài liệu MEPC 76/7/13, MEPC 76/INF.68 và MEPC 76/INF.68/Add.1, Add.2 và Add.3

Phụ lục VI của Công ước MARPOL sẽ được coi là đã được chấp thuận vào ngày 01/05/2022, trừ khi trước ngày đó, không dưới một phần ba số Bên hoặc các Bên mà có đội tàu buôn kết hợp chiếm không dưới 50% tổng dung tích của đội tàu buôn của thế giới, đã thông báo cho Tổ chức biết về việc họ phản đối các sửa đổi;

3. ĐỀ NGHỊ Các bên lưu ý rằng theo điều 16 (2) (g) (ii) của MARPOL, các sửa đổi đối với Phụ lục VI của Công ước MARPOL nói trên sẽ có hiệu lực vào ngày 01/11/2022 khi họ chấp thuận theo khoản 2 ở trên;

4. CŨNG ĐỀ NGHỊ các Bên xem xét và tiến hành càng sớm càng tốt việc xây dựng Bộ luật về Cường độ Carbon;

5. ĐỀ NGHỊ Tổ chức, lưu ý đến các điều khoản xem xét được quy định trong các quy định 25.3 và 28.11 của Phụ lục VI của Công ước MARPOL sửa đổi, bắt đầu các cuộc đánh giá tương ứng càng sớm càng tốt;

6 CŨNG ĐỀ NGHỊ Tổ chức tiếp tục xem xét các tác động đối với các Quốc gia liên quan đến các sửa đổi nêu trên đối với Phụ lục VI của Công ước MARPOL, đặc biệt chú ý đến nhu cầu của các nước đang phát triển, đặc biệt là các nước LDC và SIDS, để có thể thực hiện bất kỳ điều chỉnh cần thiết nào;

7 ĐỒNG Ý thực hiện một bài học rút ra từ đánh giá tác động toàn diện của các sửa đổi đối với Phụ lục VI của Công ước MARPOL, nhằm cải thiện thủ tục thực hiện đánh giá tác động trong tương lai có tính đến *Thủ tục đánh giá tác động đối với các Quốc gia có biện pháp để cử* (MEPC. 1/Circ.885) và các điều khoản tham chiếu để đánh giá tác động của biện pháp ngăn hạn;²

8. KHUYẾN KHÍCH các Bên xem xét việc áp dụng sớm các sửa đổi nói trên.

7. YÊU CẦU Tổng thư ký theo điều 16 (2) (e) của MARPOL, chuyển cho tất cả các Bên của MARPOL bản sao có công chứng nghị quyết hiện tại và nội dung bản sửa đổi Phụ lục VI của Công ước MARPOL về các sửa đổi trong Phụ lục;

8. NGOÀI RA YÊU CẦU Tổng thư ký chuyển cho các Thành viên của Tổ chức không phải là các Bên của MARPOL, bản sao của nghị quyết hiện tại và nội dung bản sửa đổi Phụ lục VI của Công ước MARPOL về các sửa đổi trong Phụ lục;

² Như được đề cập trong *Điều khoản tham chiếu và sắp xếp để tiến hành đánh giá tác động toàn diện của biện pháp ngăn hạn trước MEPC 76 (MEPC 75/18, phụ lục 6)*.

PHỤ LỤC
PHỤ LỤC VI CỦA CÔNG ƯỚC MARPOL
QUY ĐỊNH VỀ NGĂN NGỪA Ô NHIỄM KHÔNG KHÍ DO TÀU BIỂN
GÂY RA

Chương 1 – Tổng quan

Quy định 1

Áp dụng

Trừ trường hợp có quy định rõ ràng khác, các quy định của Phụ lục này sẽ được áp dụng cho tất cả các tàu.

Quy định 2

Định nghĩa

1 Theo 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 do Tàu gây ra, năm 1973 (MARPOL), được sửa đổi bởi Nghị định thư năm 1978 có liên quan và được sửa đổi bởi Nghị định thư năm 1997, do Tổ chức sửa đổi, với điều kiện là các sửa đổi này được thông qua và có hiệu lực theo các quy định được nêu trong Điều 16 của Công ước hiện tại này.
- .2 *Giai đoạn Đóng tàu Tương tự* là giai đoạn mà tại đó:
 - .1 việc đóng tàu có thể nhận biết được đối với một con tàu cụ thể được bắt đầu; và
 - .2 việc lắp ráp của con tàu đó đã bắt đầu bao gồm ít nhất 50 tấn hoặc một phần trăm khối lượng ước tính của tất cả các vật liệu cấu trúc, tùy thuộc vào điều kiện nào thấp hơn.
- .3 *Ngày kỷ niệm* có nghĩa là ngày và tháng của năm tương ứng với ngày hết hạn được ghi trên Giấy chứng nhận Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm Không khí.
- .4 *Đánh giá* có nghĩa là một quá trình có hệ thống, độc lập và được lập thành văn bản để thu thập bằng chứng kiểm tra và đánh giá nó một cách khách quan nhằm xác định mức độ đáp ứng các tiêu chí kiểm tra.
- .5 *Chương trình Đánh giá* có nghĩa là Chương trình Quốc gia thành viên IMO do Tổ chức thiết lập và dựa trên các hướng dẫn do Tổ

chức³ xây dựng.

- .6 *Chuẩn mực Đánh giá* có nghĩa là Bộ luật Thực hiện.
- .7 *Thiết bị Kiểm soát Phụ* có nghĩa là hệ thống, chức năng hoặc chiến lược kiểm soát được lắp đặt trên động cơ diesel hàng hải được sử dụng để bảo vệ động cơ và/hoặc thiết bị phụ trợ của nó chống lại các điều kiện vận hành có thể dẫn đến hỏng hóc hoặc thất bại hoặc được sử dụng để tạo điều kiện cho việc khởi động động cơ. Thiết bị kiểm soát phụ cũng có thể là một chiến lược hoặc biện pháp đã được chứng minh một cách thỏa đáng rằng đó không phải là một thiết triệt tiêu.
- .8 *Bộ luật Thực hiện* có nghĩa là Bộ luật Triển khai Thực hiện các Văn kiện của IMO (Bộ luật III) được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.1070 (28).
- .9 *Cấp liệu liên tục* được định nghĩa là quá trình mà chất thải được đưa vào buồng đốt mà không có sự hỗ trợ của con người trong khi lò đốt nằm trong điều kiện hoạt động bình thường với nhiệt độ hoạt động của buồng đốt từ 850°C đến 1.200°C.
- .10 *Thiết bị triệt tiêu* có nghĩa là một thiết bị đo, cảm biến hoặc đáp ứng các biến đổi trong vận hành (ví dụ: tốc độ động cơ, nhiệt độ, áp suất hút hoặc bất kỳ thông số khác) để kích hoạt, điều tiết, trì hoãn hoặc hủy hoạt động của bất kỳ bộ phận hoặc chức năng nào của hệ thống kiểm soát khí thải để giảm hiệu quả của hệ thống kiểm soát khí thải theo các điều kiện gặp phải trong quá trình hoạt động bình thường, trừ khi việc sử dụng thiết bị như vậy có trong các quy trình kiểm tra xác nhận phát thải được áp dụng.
- .11 *Sổ ghi Điện tử* có nghĩa là một thiết bị hoặc hệ thống, đã được Cơ quan quản lý phê duyệt, được sử dụng để ghi lại dưới dạng điện tử các mục nhập cần thiết cho việc xuất, chuyển giao và các hoạt động khác theo yêu cầu của Phụ lục này thay cho sổ ghi chép bản cứng.⁴
- .12 *Phát thải* có nghĩa là việc thải ra các chất thuộc đối tượng kiểm

³ Tham khảo Khung và Quy trình đối với Chương trình Đánh giá Quốc gia Thành viên IMO (nghị quyết A.1067 (28)).

⁴ Tham khảo Hướng dẫn sử dụng sổ ghi điện tử theo MARPOL, được thông qua theo nghị quyết MEPC.312 (74).

soát của Phụ lục này, từ các tàu vào biển hoặc khí quyển.

- .13 *Khu vực kiểm soát khí thải* có nghĩa là khu vực áp dụng các biện pháp bắt buộc đặc biệt đối với các phát thải từ tàu để ngăn ngừa, giảm thiểu và kiểm soát ô nhiễm không khí từ NO_x hoặc SO_x và các chất hạt hoặc cả ba loại phát thải và tác động tiêu cực của chúng tới sức khỏe con người và môi trường. Các khu vực kiểm soát khí thải phải bao gồm những khu vực được liệt kê trong, hoặc được chỉ định theo, các quy định 13 và 14 của Phụ lục này.
- .14 *Dầu nhiên liệu I* có nghĩa là bất kỳ loại nhiên liệu nào được cung cấp cho và dùng cho các mục đích đốt cháy để đẩy hoặc vận hành trên tàu bao gồm cả nhiên liệu chung cất và còn sót lại.
- .15 *Tổng dung tích* có nghĩa là tổng dung tích được tính theo các quy định về đo dung tích bằng tấn được nêu trong Phụ lục I của Công ước Quốc tế về Đo dung tích năm 1969 hoặc bất kỳ Công ước kế tiếp nào.
- .16 *Mẫu đang sử dụng* có nghĩa là mẫu dầu nhiên liệu đang được sử dụng trên tàu biển.
- .17 *Lắp đặt* liên quan đến quy định số 12 của Phụ lục này có nghĩa là việc lắp đặt hệ thống, thiết bị, bao gồm các thiết bị chữa cháy di động, lớp cách nhiệt, vật liệu khác trên tàu, nhưng không bao gồm việc sửa chữa hoặc sạc lại các hệ thống, thiết bị, lớp cách nhiệt hoặc các vật liệu đã được lắp đặt trước đó, hoặc sạc lại các thiết bị cứu hỏa xách tay.
- .18 *Được lắp đặt* có nghĩa là một động cơ diesel hàng hải được hoặc được dự định để lắp trên tàu, kể cả động cơ diesel hàng hải phụ trợ, chỉ khi hệ thống nạp nhiên liệu, làm mát hay xả của nó là một phần của tàu. Một hệ thống nạp nhiên liệu được coi là không thể tách rời với tàu chỉ khi nó được gắn cố định với tàu. Định nghĩa này bao gồm động cơ diesel hàng hải được sử dụng để bổ sung hoặc gia tăng công suất lắp đặt của tàu và được coi là một phần không thể tách rời của tàu.
- .19 *Chiến lược kiểm soát khí thải phi lý* có nghĩa là bất kỳ chiến lược hoặc biện pháp nào khi tàu hoạt động trong các điều kiện sử dụng thông thường nhằm làm giảm hiệu quả của hệ thống kiểm soát khí thải đến mức thấp hơn dự kiến đối với các quy trình kiểm tra phát thải được áp dụng.

- .20 *Nhiên liệu có điểm chớp cháy thấp* có nghĩa là dầu nhiên liệu ở thể khí hoặc lỏng có nhiệt độ bốc cháy thấp hơn mức cho phép theo quy định tại khoản 2.1.1 của quy định 4 của chương II-2 của Công ước Quốc tế về An toàn Sinh mạng Con người Trên biển, năm 1974 đã được sửa đổi.
- .21 *Động cơ diesel hàng hải* có nghĩa là bất kỳ động cơ đốt trong nào chạy bằng nhiên liệu lỏng hoặc nhiên liệu kếp, theo quy định số 13 của Phụ lục này, bao gồm cả hệ thống tăng áp/hệ thống phức hợp nếu được áp dụng. Ngoài ra, động cơ chạy bằng nhiên liệu khí được lắp đặt trên tàu biển mà được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 3 năm 2016 hoặc động cơ thay thế bổ sung hoặc không giống loại chạy bằng nhiên liệu khí được lắp đặt vào hoặc sau ngày đó cũng được coi là động cơ diesel hàng hải.
- .22. *Mẫu được giao theo quy định trong MARPOL* có nghĩa là mẫu dầu nhiên liệu được giao theo quy định 18.8.1 của Phụ lục này.
- .23 *Bộ luật Tiêu chuẩn Kỹ thuật về khí NO_x* có nghĩa là Bộ luật Tiêu chuẩn Kỹ thuật về Kiểm soát khí thải Ôxit Nitơ từ Động cơ Diesel hàng hải thông qua Nghị quyết 2 của Hội nghị MARPOL 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.
- .24 *Mẫu trên tàu* có nghĩa là mẫu dầu nhiên liệu dự kiến sử dụng hoặc được mang theo để sử dụng trên tàu đó.
- .25 *Các chất làm suy giảm tầng ôzôn* có nghĩa là các chất được kiểm soát được quy định tại khoản (4) của Điều 1 của Nghị định thư Montreal về Các chất Làm suy giảm Tầng ôzôn, năm 1987 được liệt kê trong Phụ lục A, B, C hoặc E của Nghị định thư nói trên có hiệu lực tại thời điểm đó áp dụng hoặc giải thích của Phụ lục này.

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

Halon 1211	Bromochlorodifluoromethane
Halon 1301	Bromotrifiuoromethane
Halon 2402	1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetraflouroethane (còn gọi là Halon 114B2)

CFC-11	Trichlorofluoromethane
CFC-12	Dichlorodifluoromethane
CFC-113	1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroetan
CFC-114	1,2-Dichloro-1, 1, 2,2-tetrafluoroethane
CFC-115	Chloropentafluoroethane

- .26 *Đốt trên tàu* có nghĩa là việc đốt các chất thải hoặc vật liệu khác trên tàu, nếu chất thải hoặc vật liệu đó được tạo ra trong quá trình hoạt động bình thường của con tàu đó.
- .27 *Lò đốt trên tàu* có nghĩa là thiết bị trên tàu được thiết kế cho mục đích chính là đốt.
- .28 *Các tàu được đóng* có nghĩa là tàu, sông tàu được đặt hoặc đang ở trong giai đoạn đóng tương tự.
- .29 *Dầu có cặn* có nghĩa là cặn từ bình tách dầu nhiên liệu hoặc dầu bôi trơn, dầu bôi trơn thải từ máy móc chính hoặc phụ trợ, hoặc dầu thải từ thiết bị tách nước bẩn ở đáy tàu, thiết bị lọc dầu hoặc khay nhỏ giọt.
- .30 *Hàm lượng lưu huỳnh trong dầu nhiên liệu* có nghĩa là nồng độ của lưu huỳnh trong dầu nhiên liệu, được đo bằng% m/m được thử nghiệm phù hợp với tiêu chuẩn được Tổ chức chấp nhận.⁵
- .31 *Tàu chở hàng lỏng* liên quan đến quy định số 15 của Phụ lục này có nghĩa là tàu chở dầu theo định nghĩa được nêu tại quy định số 1 của Phụ lục I của Công ước này hoặc tàu chở hoá chất theo quy định tại điều 1 của Phụ lục II của Công ước hiện tại này.
- .32 *Sà lan không tự hành không có thuyền viên (UNSP)* có nghĩa là sà lan:
- .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 quy định bởi Phụ lục này; và
 - .3 không có người hoặc động vật sống trên tàu.

2 Theo mục đích của chương 4:

⁵ Tham khảo ISO 8754: 2003 Sản phẩm dầu mỏ - Xác định hàm lượng lưu huỳnh - Phép đo phổ huỳnh quang tia X phân tán năng lượng.

- .1 *Một con 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 là
 - .2 trong trường hợp không có hợp đồng đóng tàu, sòng tàu được đặt hoặc đang ở giai đoạn đóng tương tự vào hoặc sau ngày 1 tháng 3 năm 2016; hoặc là
 - .3 việc giao tàu diễn ra vào hoặc sau ngày 1 tháng 9 năm 2019.
- .2 *CII trong hoạt động hàng năm đạt được* có nghĩa là giá trị chỉ thị cường độ carbon hoạt động do chính một con tàu đạt được theo quy định 26 và 28 của Phụ lục này.
- .3 *EEDI đạt được* có nghĩa là giá trị EEDI đạt được của một con tàu riêng lẻ theo quy định số 22 của Phụ lục này
- .4 *EEXI đạt được* có nghĩa là giá trị EEXI đạt được của một con tàu riêng lẻ theo quy định số 23 của Phụ lục này
- .5 *Tàu chở hàng rời* có nghĩa là một con tàu chủ yếu để vận chuyển hàng khô với số lượng lớn, bao gồm các loại như các tàu chở quặng theo quy định tại điều 1 của chương XII của Công ước Quốc tế về An toàn Sinh mạng Con người trên Biển (SOLAS), năm 1974 (đã được sửa đổi) nhưng không bao gồm các tàu chở hàng kết hợp.
- .6 *Năm dương lịch* có nghĩa là khoảng thời gian từ ngày 1 tháng 1 đến hết ngày 31 tháng 12.
- .7 *Tàu chở hàng kết hợp* có nghĩa là một con tàu được thiết kế để tải 100% trọng tải toàn phần với cả hàng lỏng và hàng khô với số lượng lớn.
- .8 *Công ty* có nghĩa là chủ tàu hoặc bất kỳ tổ chức hoặc cá nhân nào khác như người quản lý hoặc người thuê tàu trần, người đã nhận trách nhiệm vận hành tàu từ chủ tàu và người 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 Hoạt động An toàn của Tàu và Phòng ngừa Ô nhiễm, đã được sửa đổi.
- .9 *Tàu container* là loại tàu chuyên dụng để chuyên chở container

trong khoang và trên boong

- .10 *Động cơ đẩy thông thường* liên quan đến chương 4 của Phụ lục này có nghĩa là một phương pháp đẩy trong đó (các) động cơ đốt trong có pittông chính là động cơ chính và được kết hợp với trục đẩy trực tiếp hoặc thông qua hộp số.
- .11 *Tàu khách du lịch* liên quan đến chương 4 của Phụ lục này là tàu chở khách không có boong hàng, được thiết kế dành riêng cho việc vận chuyển thương mại hành khách lưu trú qua đêm trên hành trình trên biển.
- .12 *Khoảng cách di chuyển* có nghĩa là khoảng cách di chuyển trên mặt đất.
- .13 *Tàu hiện có* có nghĩa là tàu không phải là tàu mới.
- .14 *Tàu chở khí* liên quan đến chương 4 của Phụ lục này có nghĩa là tàu chở hàng, không phải là tàu chở Khí hóa lỏng như được định nghĩa trong điểm 2.16 của quy định này, được chế tạo hoặc điều chỉnh và sử dụng để vận chuyển với số lượng lớn bất kỳ khí hóa lỏng nào.
- .15 *Tàu chở hàng bách hóa thông thường* có nghĩa là tàu có một thân tàu đa boong hoặc đơn boong được thiết kế chủ yếu để vận chuyển hàng hoá tổng hợp. Định nghĩa này không bao gồm các tàu chuyên chở hàng khô, không được nêu trong việc tính toán các đường tham chiếu cho tàu chở hàng tổng hợp, cụ thể tàu chở vật nuôi, tàu chở sà lan, tàu chở hàng nặng, tàu sân bay, tàu chở nhiên liệu hạt nhân.
- .16 *Tàu vận chuyển LNG* liên quan đến chương 4 của Phụ lục này có nghĩa là tàu chở hàng được chế tạo hoặc điều chỉnh và sử dụng để vận chuyển khí thiên nhiên hóa lỏng (LNG) với số lượng lớn.
- .17 *Hoán cải lớn*, liên quan đến chương 4 của Phụ lục này có nghĩa là việc chuyển đổi một con tàu:
 - .1. Làm thay đổi cơ bản kích thước, khả năng chuyên chở hoặc công suất động cơ của tàu; hoặc là
 - .2 thay đổi loại tàu; hoặc là
 - .3 ý định mà theo ý kiến của Cơ quan quản lý về cơ bản là nhằm kéo dài tuổi thọ của tàu; hoặc là

- .4 nếu không làm thay đổi con tàu, nếu là một con tàu mới, nó sẽ trở thành đối tượng của các điều khoản liên quan của Công ước này không áp dụng cho nó như một Tàu hiện có; hoặc là
- .5 về cơ bản làm thay đổi hiệu suất năng lượng của tàu và bao gồm bất kỳ sửa đổi nào có thể khiến tàu vượt quá EEDI yêu cầu áp dụng được quy định tại quy định 24 của Phụ lục này hoặc EEXI yêu cầu áp dụng được nêu trong quy định 25 của Phụ lục này.
- .18 *Tàu mới* có nghĩa là tàu:
 - .1 mà hợp đồng đóng tàu được ký kết vào hoặc sau ngày 01/01/2013; hoặc là
 - .2 trong trường hợp không có hợp đồng đóng tàu, sống tàu được đặt hoặc đang ở giai đoạn đóng tương tự vào ngày hoặc sau ngày 01/07/2013; hoặc là
 - .3 việc giao tàu diễn ra vào ngày hoặc sau ngày 01/07/2015.
- .19 *Động cơ đẩy không phải loại thông thường*, liên quan đến chương 4 của Phụ lục này, có nghĩa là một phương pháp đẩy, khác với đẩy thông thường, bao gồm đẩy bằng diesel-điện, đẩy bằng tuabin và hệ thống đẩy hỗn hợp.
- .20 *Tàu chở khách* có nghĩa là tàu chở từ 12 hành khách trở lên.
- .21 *Bộ luật Polar* là Bộ luật Quốc tế về Tàu hoạt động tại Vùng nước thuộc các Cực của Trái đất (Bộ luật Polar), bao gồm phần giới thiệu, các phần IA và II-A và các phần IB và II-B, được thông qua bởi các nghị quyết MSC.385 (94) và MEPC.264 (68), được sửa đổi, với điều kiện là:
 - .1 Các sửa đổi đối với các điều khoản liên quan đến môi trường trong phần mở đầu và chương 1 của phần II-A của Bộ luật Polar được thông qua, có hiệu lực và thi hành theo các quy định tại Điều 16 của Công ước này liên quan đến các thủ tục sửa đổi được áp dụng cho một phụ lục trong phụ lục; và
 - .2 Các sửa đổi cho phần II-B của Bộ luật Polar được Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển thông qua theo Quy tắc Thủ tục của Ủy ban.

- .22 *Tàu chở hàng lạnh* có nghĩa là tàu được thiết kế dành riêng cho việc vận chuyển hàng lạnh trong hầm.
- .23 *CII trong hoạt động hàng năm bắt buộc* có nghĩa là giá trị mục tiêu của CII trong hoạt động hàng năm đạt được theo quy định 26 và 28 của Phụ lục này đối với loại và cỡ tàu cụ thể.
- .24 *EEDI bắt buộc* có nghĩa là giá trị tối đa của EEDI đạt được được cho phép theo quy định 24 của Phụ lục này đối với loại và cỡ tàu cụ thể.
- .25 *EEXI bắt buộc* có nghĩa là giá trị tối đa của EEXI đạt được được cho phép theo quy định 25 của Phụ lục này đối với loại và cỡ tàu cụ thể.
- .26 *Tàu chở hàng ro-ro* có nghĩa là tàu được thiết kế để chuyên chở các thiết bị vận tải hàng hoá cho phép xe cộ lên xuống.
- .27 *Tàu hàng chở hàng ro-ro (tàu chở phương tiện)* có nghĩa là tàu chở hàng tự vận hành lên tàu được loại đa boong được thiết kế để vận chuyển xe ô tô và xe tải rỗng.
- .28 *Tàu chở khách ro-ro* có nghĩa là tàu chở khách có khoang hàng tự vận hành lên tàu được.
- .29 *Tàu chở dầu*, liên quan đến chương 4 của Phụ lục này, có nghĩa là tàu chở dầu như được định nghĩa trong quy định 1 của Phụ lục I của Công ước hiện tại này hoặc một tàu chở hóa chất hoặc một tàu chở dầu NLS như được định nghĩa trong quy định 1 của Phụ lục II của Công ước hiện tại này.

Quy định 3

Các trường hợp loại trừ và miễn trừ

Tổng quan

- 1 Các quy định của Phụ lục này không áp dụng đối với:
 - .1 bất kỳ phát thải nào cần thiết cho mục đích đảm bảo an toàn của tàu hoặc cứu hộ sinh mạng trên biển; hoặc là
 - .2 bất kỳ phát thải nào phát sinh từ hư hỏng của tàu hoặc thiết bị của tàu:
 - .2.1 miễn là tất cả các biện pháp phòng ngừa hợp lý đã được thực hiện sau khi xảy ra thiệt hại hoặc khám phá ra sự phát thải nhằm mục đích ngăn ngừa hoặc giảm thiểu phát

thải; và

- .2.2 Trừ khi chủ sở hữu hoặc thuyền trưởng có ý định gây ra hư hỏng, hoặc do xem thường và thiếu kiến thức về những hư hỏng có thể xảy ra.

Các thử nghiệm để nghiên cứu công nghệ giảm và kiểm soát khí thải do tàu gây ra

2 Cơ quan quản lý của một Bên có thể hợp tác với các Cơ quan quản lý khác, khi thích hợp, để ban hành miễn trừ đối với một số điều khoản cụ thể của Phụ lục này cho tàu tiến hành các thử nghiệm để phát triển công nghệ giảm và kiểm soát khí thải từ tàu và các chương trình thiết kế động cơ. Việc miễn trừ này chỉ được thực hiện nếu việc áp dụng các điều khoản cụ thể của Phụ lục hoặc Bộ luật Tiêu chuẩn Kỹ thuật về khí NO_x năm 2008 được sửa đổi có thể cản trở việc nghiên cứu phát triển các công nghệ và chương trình đó. Sự cho phép được cấp theo quy định này sẽ không miễn cho một con tàu khỏi yêu cầu báo cáo theo quy định 27 và sẽ không thay đổi loại và phạm vi dữ liệu được yêu cầu báo cáo theo quy định 27. Sự cho phép đối với miễn trừ đó sẽ chỉ được cung cấp với số lượng tàu cần thiết ở mức tối thiểu và tuân theo các quy định sau:

- .1 đối với động cơ diesel hàng hải với dung tích xylanh lên đến 30L, thời gian thử nghiệm trên biển không được vượt quá 18 tháng. Nếu cần thêm thời gian, Cơ quan hoặc các Cơ quan cấp phép cho phép gia hạn thêm 18 tháng; hoặc là
- .2 đối với động cơ diesel hàng hải với dung tích xy lanh từ 30 L trở lên, thời gian thử nghiệm tàu không được vượt quá 5 năm và phải được Cơ quan quản lý hoặc các Cơ quan quản lý cấp phép đánh giá quy trình trong từng đợt kiểm tra trung gian. Giấy phép có thể bị thu hồi dựa trên đánh giá này nếu việc thử nghiệm không tuân thủ các điều kiện được nêu trong giấy phép hoặc nếu được xác định rằng công nghệ hoặc chương trình không thể mang lại những kết quả hiệu quả trong việc giảm thiểu và kiểm soát khí thải từ tàu. Nếu Cơ quan hoặc các Cơ quan đánh giá quyết định cần có thêm thời gian để tiến hành kiểm tra một công nghệ hoặc chương trình cụ thể, thì giấy phép có thể được gia hạn thêm một khoảng thời gian không quá 5 năm.

Phát thải từ hoạt động khai thác khoáng sản ở đáy biển

3.1 Các phát thải trực tiếp từ việc thăm dò, khai thác và liên quan đến việc xử lý tài nguyên khoáng sản ngoài khơi ở đáy biển theo điều 2 (3) (b) (ii) của

Công ước này, trừ các trường hợp được quy định của Phụ lục này. Các phát thải này bao gồm:

- .1 các phát thải từ việc đốt các chất do và trực tiếp do kết quả thăm dò, khai thác và liên quan đến việc xử lý tài nguyên khoáng sản ngoài khơi ở đáy biển bao gồm nhưng không giới hạn đối với việc bùng phát hydrocarbon và đốt khi cắt, bùn và/hoặc các dung dịch kích ứng trong quá trình hoàn thành và các hoạt động thử nghiệm, và sự bùng phát từ các tình trạng đảo lộn;
- .2 sự thải ra các chất khí và các hợp chất dễ bay hơi khi khoan chất lỏng và khi cắt;
- .3 các phát thải liên quan trực tiếp và duy nhất đến việc xử lý, thao tác hoặc lưu trữ khoáng sản ở đáy biển; và
- .4 các phát thải từ động cơ diesel hàng hải chỉ dành riêng cho việc thăm dò, khai thác và liên quan đến việc xử lý tài nguyên khoáng sản ngoài khơi ở đáy biển

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

Sà lan không tự hành không có thuyền viên (UNSP)

4 Cơ quan quản lý có thể miễn một sà lan UNSP⁶ khỏi việc đáp ứng các yêu cầu của quy định 5.1 và 6.1 của Phụ lục này, bằng Giấy chứng nhận miễn trừ phòng ngừa ô nhiễm không khí quốc tế cho Sà lan không tự hành không có thuyền viên (UNSP), trong thời gian không quá 5 năm với điều kiện sà lan đã được kiểm tra để xác nhận rằng các điều kiện nêu trong các quy định từ 2.1.32.1 đến 2.1.32.3 của Phụ lục này đều đã được đáp ứng.

Quy định 4

Những thứ tương đương

1 Cơ quan quản lý của một Bên có thể cho phép gắn bất cứ phụ kiện, vật tư, dụng cụ hoặc thiết bị trên 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 nếu như phụ kiện, vật tư, dụng cụ hoặc thiết bị hoặc các thủ tục khác, dầu nhiên liệu thay thế hoặc các phương pháp tuân thủ này ít nhất

⁶ Tham khảo *Hướng dẫn miễn trừ các yêu cầu kiểm tra và chứng nhận của Sà lan không tự hành không có thuyền viên (UNSP) theo Công ước MARPOL (MEPC.1/Circ.892)*.

là có hiệu quả trong việc giảm phát thải theo yêu cầu của Phụ lục này, bao gồm bất kỳ tiêu chuẩn nào được nêu trong các quy định 13 và 14.

2 Cơ quan quản lý của một Bên cho phép sử dụng bất cứ phụ kiện, vật tư, dụng cụ hoặc các quy trình khác, dầu nhiên liệu thay thế hoặc các phương pháp tuân thủ như là một biện pháp thay thế theo yêu cầu của Phụ lục, phải thông báo cho Tổ chức về việc lưu hành cho các Bên tham gia, về thông tin của họ và hành động thích hợp, nếu có.

3 Cơ quan quản lý của một Bên phải xem xét các hướng dẫn liên quan do Tổ chức⁷ xây dựng liên quan đến những thứ tương đương được quy định trong quy định này.

4 Cơ quan quản lý của một Bên cho phép sử dụng những thứ tương đương được quy định tại khoản 1 của quy định này sẽ cố gắng không gây tổn hại hoặc tác động đến môi trường, sức khỏe con người, tài sản hoặc tài nguyên của nước đó hoặc của các quốc gia khác.

Chương 2 – Kiểm tra, chứng nhận và phương thức kiểm soát

Quy định 5

Kiểm tra

1 Để đảm bảo tuân thủ các yêu cầu của chương 3 của Phụ lục này, mỗi tàu có trọng tải từ 400 tấn trở lên và mỗi giàn khoan cố định và giàn khoan nổi và các giếng khoan khác phải được tiến hành các đợt kiểm tra như quy định dưới đây:

- .1 Kiểm tra ban đầu trước khi con tàu được đưa vào sử dụng hoặc trước khi giấy chứng nhận được yêu cầu theo quy định 6 của Phụ lục này được ban hành lần đầu tiên. Cuộc kiểm tra này phải đảm bảo rằng thiết bị, hệ thống, phụ tùng, việc lắp ráp và vật liệu phải tuân thủ đầy đủ các yêu cầu áp dụng của chương 3 của Phụ lục này;
- .2 Kiểm tra cấp giấy gia hạn mới được tiến hành theo khoảng thời gian do Cơ quan quản lý quy định, nhưng không quá năm năm, trừ trường hợp áp dụng quy định 9.2, 9.5, 9.6 hoặc 9.7 của Phụ lục này. Đợt kiểm tra cấp giấy gia hạn mới phải đảm bảo rằng thiết bị, hệ thống, phụ tùng, việc lắp ráp và vật liệu phải tuân thủ đầy đủ các yêu cầu áp dụng được nêu trong chương 3 của Phụ lục

⁷ Tham khảo *Hướng dẫn về hệ thống làm sạch khí thải năm 2015* [(nghị quyết MEPC.259 (68))].

này;

- .3 Một đợt kiểm tra trung gian được tiến hành trong vòng ba tháng trước hoặc sau ngày kỷ niệm lần thứ hai hoặc trong vòng ba tháng trước hoặc sau ngày kỷ niệm lần thứ ba trong giấy chứng nhận thay thế cho một đợt kiểm tra hàng năm được quy định tại khoản 1.4 của quy định này. Đợt kiểm tra trung gian phải đảm bảo rằng thiết bị và việc lắp ráp hoàn toàn phù hợp với các yêu cầu áp dụng trong chương 3 của Phụ lục này và ở trong tình trạng hoạt động tốt. Các đợt kiểm tra trung gian như vậy sẽ được xác nhận theo Giấy chứng nhận IAPP được ban hành theo quy định 6 hoặc 7 của Phụ lục này;
- .4 Kiểm tra hàng năm trong vòng ba tháng trước hoặc sau mỗi ngày kỷ niệm của giấy chứng nhận, bao gồm kiểm tra tổng quan về thiết bị, hệ thống, phụ tùng, việc lắp đặt và vật liệu được nêu tại khoản 1.1 của quy định này để đảm bảo rằng chúng đã được duy trì phù hợp với khoản 5 của quy định này và chúng vẫn duy trì được mức độ thỏa đáng để dùng vào mục đích mà tàu dự định tiến hành. Các đợt kiểm tra hàng năm này sẽ được xác nhận theo Giấy chứng nhận IAPP được ban hành theo quy định 6 hoặc 7 của Phụ lục này; và
- .5 Kiểm tra bổ sung chung hoặc từng phần tùy theo trường hợp, sẽ được thực hiện bất cứ khi nào có sửa chữa hoặc thay mới quan trọng được thực hiện theo quy định tại khoản 5 của quy định này hoặc sau khi sửa chữa do kết quả từ các cuộc điều tra được quy định tại khoản 6 của quy định này. Kiểm tra phải đảm bảo rằng việc sửa chữa hoặc gia hạn cần thiết đã được thực hiện có hiệu quả, vật liệu và chất lượng sửa chữa hoặc thay mới đều ở mức độ đáp ứng yêu cầu và rằng tàu tuân thủ tất cả các yêu cầu của chương 3 của Phụ lục.

2 trong trường hợp tàu có trọng tải dưới 400 tấn, Cơ quan quản lý có thể đưa ra các biện pháp phù hợp để đảm bảo rằng các quy định áp dụng của chương 3 của Phụ lục này đều được tuân thủ.

3 Các đợt kiểm tra tàu về việc thi hành các quy định của Phụ lục này sẽ được thực hiện bởi các cán bộ, viên chức của Cơ quan quản lý.

- .1 Tuy nhiên, Cơ quan quản lý có thể ủy thác tiến hành các cuộc kiểm tra cho cán bộ kiểm tra được chỉ định cho mục đích này

hoặc cho các tổ chức được công nhận. Các tổ chức này phải tuân theo các hướng dẫn của Tổ chức;⁸

- .2 Việc kiểm tra các động cơ diesel biển và thiết bị để tuân thủ quy định 13 của Phụ lục này sẽ được tiến hành theo Bộ luật Tiêu chuẩn Kỹ thuật về khí NO_x năm 2008 đã được sửa đổi ;.
- .3 Khi một cán bộ kiểm tra được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận xác định rằng tình trạng của thiết bị không phù hợp với các thông tin chi tiết của giấy chứng nhận, phải đảm bảo thực hiện hành động khắc phục và phải thông báo cho Cơ quan quản lý. Nếu không thực hiện hành động khắc phục đó, Giấy chứng nhận sẽ bị Cơ quan quản lý thu hồi. Nếu tàu ở cảng của Bên khác, các cơ quan chức năng phù hợp của Quốc gia có Cảng cũng phải được thông báo ngay lập tức. Khi một cán bộ của Cơ quan quản lý, cán bộ kiểm tra được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận đã thông báo cho cơ quan có thẩm quyền của Quốc gia có Cảng, Chính phủ của Quốc gia có Cảng có sẽ hỗ trợ cho cán bộ, cán bộ kiểm tra hoặc tổ chức đó để thực hiện các nghĩa vụ của mình theo quy định này; và
- .4 Trong mọi trường hợp, Cơ quan quản lý có liên quan sẽ đảm bảo đầy đủ tính đầy đủ và hiệu quả của đợt kiểm tra và phải đảm bảo các thoả thuận cần thiết để hoàn thành nghĩa vụ này.

4 Tàu được nêu trong chương 4 của Phụ lục này cũng phải được tiến hành các đợt kiểm tra dưới đây, cần xem xét các hướng dẫn được thông qua bởi Tổ chức:⁹

- .1 Kiểm tra ban đầu trước khi con tàu được đưa vào sử dụng hoặc trước khi Giấy chứng nhận Quốc tế về Hiệu quả Năng lượng được ban hành. Cuộc kiểm tra sẽ xác minh rằng việc đạt được EEDI phù hợp với các yêu cầu trong chương 4 của Phụ lục này và SEEMP yêu cầu theo quy định 26 của Phụ lục này có ở trên

⁸ Tham khảo *Bộ luật dành cho các tổ chức được công nhận* (Bộ luật RO), được Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.237 (65), và có thể được Tổ chức sửa đổi. Tham khảo thêm Hướng dẫn khảo sát trong Hệ thống hài hòa về khảo sát và chứng nhận (HSSC) năm 2019 (nghị quyết MEPC.A.1140 (31))

⁹ Tham khảo *Hướng dẫn về kiểm tra và chứng nhận Chỉ số Thiết kế Hiệu quả Năng lượng* (nghị quyết MEPC.254 (67) năm 2014, được sửa đổi bởi các nghị quyết MEPC.261 (68) và MEPC.309 (73)); văn bản hợp nhất: MEPC.1 / Circ.855 / Rev.2, có thể được sửa đổi thêm.

- tàu;
- .2 Kiểm tra tổng thể hoặc từng phần, tùy từng trường hợp, sau khi tiến hành đợt hoán cải lớn một con tàu mới áp dụng quy định này. Đợt kiểm tra phải đảm bảo rằng EEDI đạt được 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 tàu và kích thước của tàu được chuyển đổi trong giai đoạn tương ứng với ngày hợp đồng hoặc đóng tàu hoặc ngày giao hàng được xác định đối với tàu ban đầu phù hợp với quy định 2.2.18 của Phụ lục này;
 - .3 Trong trường hợp việc hoán cải lớn của một con tàu mới hoặc Tàu hiện có quá rộng rãi đến mức con tàu được Cơ quan quản lý coi là con tàu đóng mới, Cơ quan quản lý sẽ xác định sự cần thiết của một cuộc kiểm tra ban đầu về EEDI đã đạt được. Một đợt kiểm tra như vậy, nếu được xác định là cần thiết, sẽ đảm bảo rằng EEDI đạt được 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 tàu và kích thước của tàu được chuyển đổi vào ngày ký hợp đồng chuyển đổi, hoặc trong trường hợp không có hợp đồng, là ngày bắt đầu chuyển đổi. Đợt kiểm tra cũng sẽ xác minh rằng SEEMP theo yêu cầu của quy định 26 của Phụ lục này đã được đưa lên tàu và đối với một con tàu áp dụng quy định 27, đã được sửa đổi một cách thích hợp để phản ánh một hoán cải lớn trong những trường hợp hoán cải lớn ảnh hưởng đến phương pháp thu thập dữ liệu và/ hoặc các quy trình báo cáo;
 - .4 Đối với các Tàu hiện có, việc xác minh yêu cầu có một SEEMP trên tàu theo quy định 22 của Phụ lục này sẽ được thực hiện tại đợt kiểm tra trung gian hoặc gia hạn lần đầu tiên được xác định tại khoản 1 của quy định này, tùy theo thời điểm nào đến trước vào hoặc sau ngày 01/01/2013.
 - .5 Cơ quan quản lý phải đảm bảo rằng đối với mỗi con tàu áp dụng quy định 27, SEEMP tuân thủ quy định 26.2 của Phụ lục này. Việc này phải được thực hiện trước khi thu thập dữ liệu theo quy định 27 của Phụ lục này để đảm bảo phương pháp luận và các quy trình được áp dụng trước khi bắt đầu kỳ báo cáo đầu tiên của tàu. Phải có bản xác nhận về sự tuân thủ và nó được lưu giữ trên tàu;

- .6 Cơ quan quản lý sẽ đảm bảo rằng đối với mỗi tàu áp dụng quy định 28, SEEMP đều tuân thủ quy định 26.3 của Phụ lục này. Việc này sẽ được thực hiện trước ngày 1 tháng 1 năm 2023. Phải có bản xác nhận về sự tuân thủ và nó được lưu giữ trên tàu;
- .7 Việc xác minh rằng EEXI đạt được của Tàu phù hợp với các yêu cầu trong quy định 23 và 25 của Phụ lục này sẽ được thực hiện tại đợt kiểm tra hàng năm, trung gian hoặc đổi mới đầu tiên được nêu trong điểm 1 của quy định này hoặc đợt kiểm tra ban đầu được xác định trong các điểm 4.1. và 4.3 của quy định này, tùy theo điều kiện nào đến trước, vào hoặc ngày 01/01/2023 và
- .8 Bất kể nội dung quy định của khoản 4.7 trong đây, tùy từng trường hợp, một đợt kiểm tra tổng thể hoặc từng phần, sau khi hoán cải lớn đối với một con tàu áp dụng quy định 23 của Phụ lục này. Đợt kiểm tra phải đảm bảo rằng EEXI đạt được được tính toán lại khi cần thiết và đáp ứng yêu cầu của quy định 25 của Phụ lục này.

5. Thiết bị phải được bảo dưỡng để phù hợp với các quy định của Phụ lục này và không được thay đổi về thiết bị, hệ thống, phụ kiện, việc lắp ráp hoặc vật liệu được nêu trong kiểm tra nếu không được sự chấp thuận của Cơ quan quản lý. Việc thay thế trực tiếp các thiết bị và phụ tùng bằng thiết bị và phụ tùng phù hợp với các quy định của Phụ lục này sẽ được phép thực hiện.

6 Khi xảy ra tai nạn đối với tàu hoặc có khiếm khuyết được phát hiện rằng ảnh hưởng đáng kể đến hiệu quả hoặc tính đầy đủ của thiết bị được nêu trong Phụ lục này, thuyền trưởng hoặc chủ tàu phải báo cáo ngay cho Cơ quan quản lý, cán bộ kiểm tra được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận có trách nhiệm cấp giấy chứng nhận phù hợp.

Quy định 6

Cấp hoặc xác nhận các Giấy chứng nhận và Tuyên bố Tuân thủ liên quan đến báo cáo tiêu thụ dầu nhiên liệu và xếp hạng cường độ carbon trong quá trình hoạt động

Giấy chứng nhận Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm Không khí

1 Giấy Chứng nhận Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm Không khí được ban hành, sau đợt kiểm tra ban đầu hoặc kiểm tra cấp giấy mới theo các quy định của Quy định 5 của Phụ lục này cho:

- .1 bất kỳ tàu nào có trọng tải từ 400 tấn trở lên tham gia vào các

chuyển đi đến cảng hoặc bến cảng nước ngoài thuộc thẩm quyền của các Bên khác; và

- .2 giàn khai thác dầu khí và giàn khoan tham gia vào các chuyến đi đến vùng nước thuộc chủ quyền hoặc thẩm quyền của các Bên khác.

2 Tàu được đóng trước ngày Phụ lục này có hiệu lực từ Cơ quan quản lý Tàu cụ thể sẽ được cấp Giấy chứng nhận Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm Không khí theo quy định tại khoản 1 của Quy định này không muộn hơn lần cập cảng khô lần đầu tiên sau ngày có hiệu lực, nhưng trong mọi trường hợp đều không muộn hơn 03 năm sau ngày này.

3 Giấy chứng nhận này sẽ được cấp hoặc chứng thực bởi Cơ quan quản lý hoặc bởi bất kỳ người nào hoặc tổ chức nào được ủy quyền hợp lệ bởi cơ quan này.¹⁰ Trong mọi trường hợp, Cơ quan quản lý chịu hoàn toàn trách nhiệm liên quan đến Giấy chứng nhận.

Giấy chứng nhận Quốc tế về Hiệu quả Năng lượng

4. Giấy chứng nhận Quốc tế về Hiệu quả Năng lượng cho tàu sẽ được cấp sau khi một đợt kiểm tra theo các quy định của quy định 5.4 của Phụ lục này đối với bất kỳ tàu nào có trọng tải từ 400 tấn trở lên trước khi tàu đó có thể tham gia vào các chuyến đi đến cảng hoặc các cảng cuối nổi ngoài khơi thuộc thẩm quyền của các Bên khác.

5 Giấy chứng nhận sẽ được cấp hoặc chứng thực bởi Cơ quan quản lý hoặc bởi bất kỳ người nào hoặc tổ chức nào được ủy quyền hợp lệ bởi cơ quan này. Trong mọi trường hợp, Cơ quan quản lý giả định chịu đầy đủ trách nhiệm liên quan đến Giấy chứng nhận.

Tuyên bố Tuân thủ liên quan đến báo cáo mức tiêu thụ dầu nhiên liệu và xếp hạng cường độ carbon trong quá trình hoạt động

6 Khi nhận được dữ liệu được báo cáo theo quy định 27.3 của Phụ lục này và đạt được CII trong hoạt động hàng năm theo quy định 28.2 của Phụ lục này, Cơ quan quản lý hoặc bất kỳ tổ chức nào được ủy quyền hợp lệ phải:

- .1 xác định xem dữ liệu đã được báo cáo theo quy định 27 của Phụ lục này hay chưa;
- .2 xác minh CII trong hoạt động hàng năm đã đạt được báo cáo dựa

¹⁰ Tham khảo Bộ luật dành cho các tổ chức được công nhận (Bộ luật RO), được Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.237 (65), và có thể được Tổ chức sửa đổi.

trên dữ liệu được gửi theo quy định 27 của Phụ lục này;

- .3 dựa trên CII trong hoạt động hàng năm đã được xác minh, xác định mức xếp hạng cường độ carbon hoạt động của tàu phù hợp với quy định 28.6; và
- .4 ban hành Tuyên bố Tuân thủ liên quan đến báo cáo tiêu thụ dầu nhiên liệu và xếp hạng cường độ carbon hoạt động hàng năm cho tàu không muộn hơn 5 tháng kể từ đầu năm dương lịch. Trong mọi trường hợp, Cơ quan Quản lý hoàn toàn chịu trách nhiệm về Tuyên bố Tuân thủ này.

7 Sau 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 lý¹¹ ủy quyền hợp pháp sẽ nhanh chóng xác định xem dữ liệu đã được báo cáo theo quy định 27 hay chưa và nếu có, ban hành Tuyên bố về Tuân thủ liên quan đến báo cáo tiêu thụ dầu nhiên liệu và xếp hạng cường độ carbon hoạt động hàng năm cho tàu. Trong mọi trường hợp, Cơ quan quản lý hoàn toàn chịu trách nhiệm về Tuyên bố Tuân thủ này.

8 Bất kể các quy định của các khoản 6 của quy định này, tàu được xếp hạng D trong 3 năm liên tục hoặc xếp hạng E theo quy định 28 của Phụ lục này sẽ không được ban hành Tuyên bố về sự tuân thủ trừ khi một kế hoạch về các hành động khắc phục được xây dựng và phản ánh một cách hợp lý trong SEEMP, và được Cơ quan quản lý hoặc bất kỳ tổ chức nào được Ủy quyền hợp pháp theo quy định 28.7 của Phụ lục này xác minh.

Quy định 7

Cấp Giấy chứng nhận bởi Bên khác

1 Theo yêu cầu của Cơ quan quản lý, một Bên có thể yêu cầu tiến hành kiểm tra tàu và, nếu thấy rằng các quy định của Phụ lục này được tuân thủ, sẽ cấp hoặc đồng ý cấp Giấy chứng nhận Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm Không khí hoặc Giấy chứng nhận Quốc tế về Hiệu quả Năng lượng cho tàu, và khi thích hợp, xác nhận hoặc đồng ý chứng thực các giấy chứng nhận trên tàu, theo Phụ lục này.

2 Bản sao của giấy chứng nhận và bản sao của báo cáo kiểm tra sẽ được chuyển càng sớm càng tốt tới Cơ quan quản lý yêu cầu.

3 Giấy chứng nhận đã ban hành sẽ có một bản tuyên bố về hiệu lực mà nó

¹¹ Tham khảo Bộ luật dành cho các tổ chức được công nhận (Bộ luật RO), được Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.237 (65), và có thể được Tổ chức sửa đổi.

đã được ban hành theo yêu cầu của Cơ quan quản lý và nó sẽ có cùng hiệu lực và được công nhận như một giấy chứng nhận được ban hành theo quy định 6 của Phụ lục này.

4 Không có Giấy chứng nhận Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm Không khí hoặc Giấy chứng nhận Quốc tế về Hiệu quả Năng lượng sẽ được cấp cho một con tàu có quyền treo cờ của Quốc gia mà nó không phải là một Bên.

Quy định 8

Mẫu Giấy chứng nhận và Tuyên bố Tuân thủ liên quan đến báo cáo mức tiêu thụ dầu nhiên liệu và xếp hạng cường độ carbon trong quá trình hoạt động

Giấy chứng nhận Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm Không khí

1 Giấy chứng nhận Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm Không khí (IAPP) được lập theo mẫu tương ứng với mẫu được nêu trong phụ lục I của Phụ lục này và tối thiểu phải bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia ban hành cũng được sử dụng, thì ngôn ngữ này sẽ có hiệu lực ưu tiên hơn trong trường hợp có sự tranh chấp hoặc khác biệt.

Giấy chứng nhận Quốc tế về Hiệu quả Năng lượng

2 Giấy chứng nhận Quốc tế về Hiệu quả Năng lượng được lập theo mẫu tương ứng với mẫu được nêu trong phụ lục VIII của Phụ lục này và tối thiểu phải bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia ban hành cũng được sử dụng, thì ngôn ngữ này sẽ có hiệu lực ưu tiên hơn trong trường hợp có sự tranh chấp hoặc khác biệt.

Tuyên bố Tuân thủ liên quan đến báo cáo mức tiêu thụ dầu nhiên liệu và xếp hạng cường độ carbon trong quá trình hoạt động

3 Tuyên bố tuân thủ theo các quy định 6.6 và 6.7 của Phụ lục này sẽ được soạn thảo dưới dạng tương ứng với mẫu nêu trong phụ lục X của Phụ lục này và ít nhất phải bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của Bên phát hành cũng được sử dụng, ngôn ngữ này sẽ được ưu tiên trong trường hợp có tranh chấp hoặc khác biệt.

Giấy chứng nhận Quốc tế về Miễn trừ Ngăn ngừa Ô nhiễm không khí cho sà lan không người lái tự hành

4 Theo quy định 3.4 của Phụ lục này, Giấy chứng nhận Quốc tế về Miễn trừ Ngăn ngừa Ô nhiễm không khí cho sà lan không người lái tự hành phải được lập theo mẫu tương ứng với mẫu nêu trong phụ lục XI của Phụ lục này và ít nhất phải bằng tiếng Anh, Tiếng Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia phát hành cũng được sử dụng, ngôn ngữ này sẽ được ưu tiên

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 mức tiêu thụ dầu nhiên liệu và xếp hạng cường độ carbon trong quá trình hoạt động

Giấy chứng nhận Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm Không khí

1 Giấy chứng nhận Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm Không khí (IAPP) được ban hành với giai đoạn hiệu lực do Cơ quan quản lý quy định nhưng không được vượt quá 05 năm.

2 Bất kể yêu cầu của khoản 1 của Quy định này:

- .1 khi đợt kiểm tra cấp giấy mới được hoàn thành trong vòng ba tháng trước ngày hết hạn của giấy chứng nhận hiện tại, giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực kể từ ngày hoàn thành đợt kiểm tra này đến ngày không quá 05 năm kể từ ngày hết hạn của giấy chứng nhận hiện hành;
- .2 khi đợt kiểm tra cấp giấy mới được hoàn thành sau khi hết hạn của giấy chứng nhận hiện tại, thì giấy chứng nhận mới có hiệu lực từ ngày hoàn thành đợt kiểm tra cấp giấy mới đến ngày không quá 05 năm kể từ ngày hết hạn của giấy chứng nhận hiện hành; và
- .3 khi đợt kiểm tra cấp giấy mới được hoàn thành hơn ba tháng trước ngày hết hạn của giấy chứng nhận hiện tại, thì giấy chứng nhận mới có hiệu lực từ ngày hoàn thành đợt kiểm tra cấp giấy mới đến ngày không quá 05 năm kể từ ngày hoàn thành đợt kiểm tra cấp giấy mới.

3 Nếu giấy chứng nhận được cấp với thời hạn hiệu lực dưới 05 năm, Cơ quan quản lý có thể gia hạn hiệu lực của giấy chứng nhận sau ngày hết hạn đến thời hạn tối đa được quy định tại khoản 1 của quy định này, với điều kiện là các đợt kiểm tra được đề cập trong các quy định 5.1. 3 và 5.1.4 của Phụ lục này áp dụng khi giấy chứng nhận được cấp với thời hạn hiệu lực 05 năm được thực hiện phù hợp.

4 Nếu một đợt kiểm tra cấp giấy chứng nhận mới đã được hoàn thành và giấy chứng nhận mới không thể ban hành hoặc đặt ở trên tàu trước ngày hết hạn của giấy chứng nhận hiện hành, người hoặc tổ chức được Cơ quan quản lý đồng ý có thể xác nhận giấy chứng nhận hiện tại và giấy chứng nhận đó được chấp

nhận có giá trị trong một khoảng thời gian khác, không quá 05 tháng kể từ ngày hết hạn.

5 Nếu một con tàu, vào thời điểm giấy chứng nhận hết hạn, không có ở cảng mà nó được kiểm tra, thì Cơ quan quản lý có thể gia hạn thời hạn hiệu lực của giấy chứng nhận, nhưng việc gia hạn chỉ được cấp cho mục đích cho phép con tàu để hoàn thành chuyến đi của mình đến cảng mà nó sẽ được kiểm tra, và sau đó chỉ trong trường hợp việc thực hiện như vậy là đúng và hợp lý. Giấy chứng nhận sẽ không được gia hạn trong thời gian quá ba tháng, và tàu được gia hạn, khi tới cảng mà tại đó nó sẽ được kiểm tra, sẽ không được sẽ không được phép rời khỏi cảng đó khi chưa nhận được giấy chứng nhận mới. Khi đợt kiểm tra cấp giấy mới hoàn thành, giấy chứng nhận mới có giá trị đến ngày không quá 05 năm kể từ ngày hết hạn của giấy chứng nhận hiện hành trước khi được gia hạn.

6 Giấy chứng nhận được cấp cho một con tàu tham gia các chuyến đi ngắn mà không được gia hạn theo các điều khoản nêu trên của Quy định này có thể được Cơ quan quản lý gia hạn trong khoảng thời gian ân hạn lên đến một tháng kể từ ngày hết hạn ghi trên đó. Khi đợt kiểm tra cấp giấy mới hoàn thành, giấy chứng nhận mới có giá trị đến ngày không quá 05 năm kể từ ngày hết hạn của giấy chứng nhận hiện hành trước khi gia hạn.

7 Trong trường hợp đặc biệt, theo quyết định của Cơ quan quản lý, giấy chứng nhận mới không phải là ngày kể từ ngày hết hạn của giấy chứng nhận hiện tại theo yêu cầu của khoản 2.1, 5 hoặc 6 của quy định này. Trong trường hợp đặc biệt này, giấy chứng nhận mới có giá trị đến ngày không quá 5 năm kể từ ngày kết thúc đợt kiểm tra cấp giấy mới.

8 Nếu đợt kiểm tra hàng năm hoặc trung gian được hoàn thành trước thời hạn quy định tại điều 5 của Phụ lục này, thì:

- .1 ngày kỷ niệm ghi trên giấy chứng nhận sẽ được sửa đổi bằng sự chứng thực đến ngày không quá 3 tháng sau ngày kết thúc kiểm tra;
- .2 đợt kiểm tra hàng năm hoặc trung gian tiếp theo được yêu cầu trong quy định 5 của Phụ lục này sẽ được hoàn thành theo khoảng thời gian được quy định của quy định đó bằng cách sử dụng ngày kỷ niệm mới; và
- .3 ngày hết hạn có thể vẫn không thay đổi, miễn là một hoặc nhiều đợt kiểm tra hàng năm hoặc trung gian được thực hiện sao cho phù hợp với khoảng thời gian tối đa giữa các đợt kiểm tra theo

quy định 5 của Phụ lục này không đều không vượt quá.

9 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 đợt tra có liên quan không được hoàn thành trong các khoảng thời gian quy định tại điều 5.1 của Phụ lục này;
- .2 nếu giấy chứng nhận không được xác thực theo quy định 5.1.3 hoặc 5.1.4 của Phụ lục này; và
- .3 khi chuyển tàu sang lá cờ của Quốc gia khác, Giấy chứng nhận mới chỉ được cấp khi Chính phủ cấp mới chứng nhận thấy rằng tàu đáp ứng được các yêu cầu của Quy định 5.4 của Phụ lục này. Trong trường hợp chuyển giao giữa các Bên, nếu được yêu cầu trong vòng ba tháng sau khi việc chuyển đổi xảy ra, Chính phủ của Bên có lá cờ trước đây được phép treo sẽ càng sớm càng tốt, chuyển cho Cơ quan quản lý bản sao của giấy chứng nhận của tàu trước khi chuyển giao và, nếu có, các bản sao của các báo cáo của đợt kiểm tra liên quan.

Giấy chứng nhận Quốc tế về Hiệu quả Năng lượng

10 Giấy chứng nhận Quốc tế về Hiệu quả Năng lượng sẽ có giá trị trong suốt thời gian tồn tại của tàu theo các quy định của khoản 11 dưới đây.

11 Giấy chứng nhận Quốc tế về Hiệu quả Năng lượng được ban hành theo Phụ lục này sẽ hết hiệu lực trong bất kỳ trường hợp nào sau đây:

- .1 Nếu tàu bị thu hồi không được phép hoạt động hoặc giấy chứng nhận mới được ban hành sau khi có sự hoán cải lớn của tàu; hoặc
- .2 khi chuyển tàu sang lá cờ của Quốc gia khác, Giấy chứng nhận mới chỉ được cấp khi Chính phủ cấp mới chứng nhận thấy rằng tàu đáp ứng được các yêu cầu của chương 4 của Phụ lục này. Trong trường hợp chuyển giao giữa các Bên, nếu được yêu cầu trong vòng ba tháng sau khi việc chuyển đổi xảy ra, Chính phủ của Bên có lá cờ trước đây được phép treo sẽ càng sớm càng tốt, chuyển cho Cơ quan quản lý bản sao của giấy chứng nhận của tàu trước khi chuyển giao và, nếu có, các bản sao của các báo cáo của đợt kiểm tra liên quan; hoặc là
- .3 nếu thiết bị, hệ thống, phụ kiện, bố trí của tàu hoặc vật liệu được đề cập trong đợt kiểm tra đã 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 áp dụng quy định 3 của Phụ lục này.

Tuyên bố Tuân thủ liên quan đến báo cáo mức tiêu thụ dầu nhiên liệu và xếp hạng cường độ carbon trong quá trình hoạt động

12 Tuyên bố Tuân thủ được ban hành theo quy định 6.6 của Phụ lục này sẽ có hiệu lực trong năm dương lịch mà nó được ban hành và trong 5 tháng đầu tiên của năm dương lịch tiếp theo. Tuyên bố Tuân thủ được ban hành theo quy định 6.7 của Phụ lục này sẽ có hiệu lực trong năm dương lịch mà nó được ban hành, cho năm dương lịch tiếp theo và trong 5 tháng đầu tiên của năm dương lịch tiếp theo. Tất cả các Tuyên bố về Tuân thủ sẽ được lưu giữ trên tàu trong ít nhất 05 năm.

Quy định 10

Kiểm soát theo các yêu cầu vận hành của Quốc gia có cảng

1 Một con tàu khi ở trong cảng hoặc cảng cuối nổi ngoài khơi ngoài thuộc thẩm quyền của Bên khác phải được kiểm tra bởi các cán bộ được ủy quyền hợp pháp của Bên đó liên quan đến các yêu cầu hoạt động theo Phụ lục này¹², khi có cơ sở rõ ràng cho rằng thuyền trưởng hoặc thủy thủ đoàn không nắm được các quy trình trên tàu thiết yếu liên quan đến việc ngăn ngừa ô nhiễm không khí do tàu thải ra.

2 Trong các trường hợp được nêu tại khoản 1 của Quy định này, Bên phải tiến hành các bước để đảm bảo rằng tàu sẽ không đi cho tới khi có tình huống được đưa ra để ra lệnh theo yêu cầu của Phụ lục này.

3 Các thủ tục liên quan đến việc kiểm soát của Quốc gia có cảng được quy định tại điều 5 của Công ước này sẽ áp dụng cho quy định này.

4 Không có điều gì trong quy định này được hiểu là hạn chế các quyền và nghĩa vụ của một Bên thực hiện kiểm soát các yêu cầu hoạt động được quy định cụ thể trong Công ước này.

5 Liên quan đến chương 4 của Phụ lục này, bất kỳ sự kiểm tra nào của Quốc gia có cảng sẽ được giới hạn khi xác minh rằng có Tuyên bố Tuân thủ liên quan đến báo cáo mức tiêu thụ dầu nhiên liệu và xếp hạng cường độ carbon trong quá trình hoạt động, Giấy chứng nhận Quốc tế về Hiệu suất Năng lượng và Kế hoạch Quản lý Hiệu quả Năng lượng của Tàu còn hiệu lực trên tàu theo điều 5 của Công ước.

¹² Tham khảo *Thủ tục kiểm soát của Quốc gia có cảng, 2019* (nghị quyết A.1138 (31)). Tham khảo thêm Hướng dẫn 2019 về kiểm soát của Quốc gia có cảng theo Phụ lục VI MARPOL Chương 3 (nghị quyết MEPC.321 (74)).

6 Bất kể các yêu cầu được nêu tại khoản 5 của quy định này, bất kỳ đợt kiểm tra nào của Quốc gia có cảng cũng có thể kiểm tra xem Kế hoạch Quản lý Hiệu quả Năng lượng của Tàu có được tàu thực hiện hợp lệ theo quy định 28 của Phụ lục này hay không.

Quy định 11

Phát hiện các hành vi vi phạm và thi hành

1 Các Bên phải hợp tác với nhau để phát hiện các hành vi vi phạm và thực hiện các quy định của Phụ lục này bằng cách sử dụng tất cả các biện pháp thích hợp và khả thi để phát hiện và theo dõi môi trường, các quy trình thích hợp để báo cáo và thu thập chứng cứ.

2 Tàu mà thuộc đối tượng áp dụng Phụ lục này, ở bất kỳ cảng hoặc cảng cuối nổi ngoài khơi nào của Bên đó, phải được kiểm tra bởi các cán bộ được chỉ định hoặc ủy quyền bởi Bên đó để xác minh xem tàu có thải bất kỳ chất nào được nêu trong Phụ lục này vi phạm quy định của Phụ lục này. Nếu cuộc kiểm tra cho thấy có vi phạm Phụ lục này, báo cáo sẽ được chuyển tiếp tới Cơ quan quản lý để có hành động phù hợp.

3 Bất cứ Bên nào đều phải cung cấp cho Cơ quan quản lý các bằng chứng, nếu có, rằng tàu đã thải ra bất cứ chất nào trong Phụ lục này vi phạm các quy định của Phụ lục này. nếu có thể thực hiện được, cơ quan có thẩm quyền của Bên kia sẽ thông báo cho chủ tàu về hành vi vi phạm bị cáo buộc.

4 Khi nhận được những bằng chứng đó, Cơ quan quản lý được thông báo sẽ điều tra vấn đề và có thể yêu cầu Bên kia cung cấp bằng chứng thêm hoặc tốt hơn về sự vi phạm bị cáo buộc. Nếu Cơ quan quản lý hài lòng rằng có đủ bằng chứng để cho phép tiến hành tố tụng đối với vi phạm bị cáo buộc, thì quy trình đó phải được tiến hành đúng luật pháp của nó càng sớm càng tốt. Cơ quan quản lý sẽ kịp thời thông báo cho Bên đã báo cáo cáo buộc vi phạm, cũng như Tổ chức, về hành động được thực hiện.

5 Một Bên cũng có thể kiểm tra một con tàu thuộc đối tượng mà Phụ lục này áp dụng khi đi vào cảng hoặc các cảng cuối nổi ngoài khơi thuộc thẩm quyền của mình nếu yêu cầu điều tra được nhận từ bất kỳ Bên nào cùng với đủ bằng chứng cho thấy tàu đã thải bất kỳ chất nào được nêu trong Phụ lục tại bất kỳ nơi nào vi phạm Phụ lục này. Báo cáo về cuộc điều tra như vậy sẽ được gửi cho Bên yêu cầu và Cơ quan quản lý để có thể thực hiện hành động thích hợp theo Công ước hiện tại này.

6 Luật pháp quốc tế liên quan đến việc ngăn ngừa, giảm thiểu và kiểm soát ô nhiễm môi trường biển do tàu thải ra, bao gồm luật liên quan đến việc thực thi

và bảo vệ, có hiệu lực tại thời điểm áp dụng hoặc giải thích của Phụ lục này, áp dụng với các quy tắc tương ứng và các tiêu chuẩn được quy định trong Phụ lục này.

Chương 3 - Yêu cầu về kiểm soát khí thải từ tàu

Quy định 12

Các chất làm suy giảm tầng ôzôn

1 Quy định này không áp dụng cho các thiết bị bịt kín vĩnh viễn nếu không có các điểm đầu nối xả chất đông lạnh hoặc bộ phận có thể tháo lắp có chứa các chất làm suy giảm tầng ôzôn.

2 Theo các điều khoản của quy định 3.1, nghiêm cấm bất kỳ việc thải có chủ ý chất làm suy giảm tầng ôzôn. Các phát thải cố ý bao gồm phát thải phát sinh trong quá trình bảo dưỡng, sử dụng, sửa chữa hoặc vứt bỏ các hệ thống hoặc thiết bị, ngoại trừ phát thải cố ý không bao gồm các phát thải tối thiểu liên quan đến thu hồi hoặc tái chế chất làm suy giảm tầng ôzôn. Các phát thải phát sinh từ sự rò rỉ chất làm suy giảm tầng ôzôn, dù là sự cố rò rỉ có chủ ý hay không các Bên đều phải điều tiết lại.

3.1. Các thiết bị kỹ thuật chứa chất làm suy giảm tầng ôzôn, trừ các hydrochlorofluorocarbons, sẽ bị cấm:

- .1 trên các tàu được đóng vào ngày hoặc sau ngày 19/05/2005; hoặc là
- .2 trong trường hợp các tàu được đóng trước ngày 19/05/2005, có ngày giao hàng theo hợp đồng cho tàu vào hoặc sau ngày 19/05/2005 hoặc, nếu không có ngày giao hàng theo hợp đồng, việc giao thực tế thiết bị đến tàu vào hoặc sau ngày 19/05/2005.

3.2. Các thiết bị kỹ thuật chứa hydrochlorofluorocarbon sẽ bị cấm:

- .1 trên các tàu được đóng vào ngày hoặc sau ngày 01/01/2020; hoặc là
- .2 trong trường hợp các tàu được đóng trước ngày 01/01/2020, có ngày giao hàng theo hợp đồng cho tàu vào hoặc sau ngày 01/01/2020 hoặc, nếu không có ngày giao hàng theo hợp đồng, việc giao thực tế thiết bị đến tàu vào hoặc sau ngày 01/01/2020.

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

5 Mỗi tàu được nêu trong quy định 6.1 phải duy trì một danh mục các thiết bị có chứa chất làm suy giảm tầng ôzôn.¹³

6 Theo quy định của điểm 6.1, mỗi tàu có hệ thống sạc lại chứa các chất làm suy giảm tầng ôzôn phải duy trì sổ ghi chép các chất làm suy giảm tầng ôzôn. Sổ ghi chép này có thể tạo thành một phần của sổ nhật ký hiện tại hoặc sổ ghi chép điện tử theo sự chấp thuận của Cơ quan quản lý. Hệ thống ghi điện tử được đề cập trong quy định 12.6, được thông qua bởi nghị quyết MEPC.176 (58), sẽ được coi là sổ ghi điện tử, miễn là hệ thống ghi điện tử được Chính quyền quản lý phê duyệt vào hoặc trước khi đợt kiểm tra gia hạn Giấy chứng nhận Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm Không khí đầu tiên (IAPP) được thực hiện vào hoặc sau ngày 1 tháng 10 năm 2020, nhưng không muộn hơn ngày 1 tháng 10 năm 2025, dựa trên các hướng dẫn do Tổ chức thiết lập.¹⁴

7 Các hạng mục trong sổ ghi các chất làm suy giảm tầng ôzôn phải được ghi lại theo khối lượng (kg) của chất và phải được hoàn thành ngay không chậm trễ trong mỗi trường hợp liên quan đến những điều sau:

- .1 nạp lại, toàn bộ hoặc từng phần, thiết bị có chứa chất làm suy giảm tầng ôzôn;
- .2 sửa chữa hoặc bảo dưỡng thiết bị có chứa chất làm suy giảm tầng ôzôn;
- .3 xả các chất làm suy giảm tầng ôzôn vào khí quyển:
 - .3.1 Có chủ ý; và
 - .3.2 Không có chủ ý;
- .4 Xả các chất làm suy giảm tầng ôzôn vào cơ sở tiếp nhận ở đất liền; và
- .5 Cấp các chất làm suy giảm tầng ôzôn cho tàu.

Quy định 13

Nitơ Ôxít (NO_x)

Áp dụng

1.1 Quy định này áp dụng đối với:

¹³ Xem phụ lục I, Bổ sung cho Giấy chứng nhận Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm Không khí (Giấy chứng nhận IAPP), mục 2.1.

¹⁴ Tham khảo Hướng dẫn sử dụng sổ ghi điện tử theo MARPOL, được thông qua theo nghị quyết MEPC.312 (74).

- .1 mỗi động cơ diesel hàng hải có công suất trên 130 kW được lắp trên tàu; và
- .2 mỗi động cơ diesel hàng hải có công suất trên 130 kW sẽ trải qua một đợt hoán cải lớn vào hoặc sau ngày 01/01/2000, trừ khi được chứng minh với sự hài lòng của Cơ quan quản lý rằng động cơ đó là một động cơ thay thế giống hệt với động cơ mà nó sẽ thay thế và nếu không thì không được quy định tại khoản 1.1.1 của quy định này.

1.2 Quy định này không áp dụng đối với:

- .1 động cơ diesel hàng hải chỉ được sử dụng cho các trường hợp khẩn cấp, hoặc chỉ để cấp năng lượng cho bất kỳ dụng cụ hoặc thiết bị nào chỉ sử dụng cho các trường hợp khẩn cấp trên tàu mà nó được lắp đặt, hoặc động cơ diesel hàng hải được lắp đặt trong các xuồng cứu sinh được thiết kế chỉ để sử dụng cho các trường hợp khẩn cấp; và
- .2 động cơ diesel hàng hải được lắp đặt trên một con tàu chỉ tham gia vào các chuyến đi trong vùng nước thuộc chủ quyền hoặc quyền tài phán của quốc gia mà lá cờ mà tàu đó có quyền treo ở trên tàu với điều kiện động cơ đó phải tuân theo biện pháp kiểm soát NO_x thay thế được thiết lập bởi Cơ quan quản lý.

1.3 Bất kể các quy định tại khoản 1.1 của quy định này, Cơ quan quản lý có thể không áp dụng quy định này đối với bất kỳ động cơ diesel hàng hải nào được lắp đặt trên một con tàu được đóng hoặc cho bất kỳ động cơ diesel hàng hải nào phải trải qua quá trình hoán cải lớn trước ngày 19/05/2005, với điều kiện là tàu mà có động cơ được lắp đặt chỉ tham gia vào các chuyến đi đến các bến cảng hoặc cảng cuối nổi ngoài khơi trong quốc gia mà lá cờ trên tàu đó được treo.

Hoán cải lớn

2.1 Theo mục đích của quy định này, *hoán cải lớn* có nghĩa là sửa đổi diễn ra vào hoặc sau ngày 01/01/2000 đối với động cơ diesel hàng hải chưa được chứng nhận đạt tiêu chuẩn quy định tại khoản 3, 4, hoặc 5.1.1 của quy định này, trong đó:

- .1 động cơ được thay thế bởi động cơ diesel hàng hải hoặc một động cơ diesel hàng hải bổ sung được lắp đặt, hoặc
- .2 bất kỳ sửa đổi lớn nào, như được định nghĩa trong Bộ luật Tiêu

chuẩn Kỹ thuật về khí NO_x năm 2008 đã sửa đổi được thực hiện cho động cơ, hoặc

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

2.2 Đối với hoán cải lớn liên quan đến việc thay thế động cơ diesel hàng hải bằng động cơ diesel hàng hải không giống hệt hoặc lắp động cơ diesel hàng hải bổ sung thêm, thì các tiêu chuẩn trong quy định này có hiệu lực tại thời điểm thay thế hoặc bổ sung động cơ sẽ được áp dụng. Vào hoặc sau ngày 01/01/2016, chỉ đối với động cơ thay thế, nếu động cơ thay thế đó không thể đạt được tiêu chuẩn quy định tại khoản 5.1.1 của quy định này (Mức III, nếu áp dụng) thì động cơ thay thế đó sẽ phải đáp ứng các tiêu chuẩn được quy định tại khoản 4 của quy định này (Mức II) dựa theo các hướng dẫn do Tổ chức thiết lập.¹⁵

2.3 Động cơ diesel hàng hải được đề cập trong khoản 2.1.2 hoặc 2.1.3 của quy định này phải đáp ứng các tiêu chuẩn sau:

- .1 đối với tàu được đóng trước ngày 01/01/2000, áp dụng các tiêu chuẩn được quy định tại khoản 3 của quy định này; và
- .2 đối với các tàu được đóng vào ngày hoặc sau ngày 01/01/2000 thì áp dụng các tiêu chuẩn có hiệu lực tại thời điểm đóng tàu.

Mức I ¹⁶

3 Theo quy định 3 của Phụ lục này, động cơ diesel hàng hải được lắp đặt trên tàu được đóng vào hoặc sau ngày 01/01/2000 và trước ngày 01/01/2011 bị cấm hoạt động, trừ khi lượng phát thải các nitơ oxit (tính theo tổng số phát thải trọng lượng của NO₂) từ động cơ nằm trong các giới hạn sau đây, trong đó n = tốc độ động cơ định mức (số vòng quay trên một phút của trục khuỷu):

- .1 17,0g/kWh trong đó n nhỏ hơn 130 rpm;
- .2 $45 * n^{(-0,2)}$ trong đó n từ 130 trở lên nhưng dưới 2.000 rpm.
- .3 9,8 g/kWh trong đó n từ 2.000 rpm trở lên.

Mức II

4 Theo quy định 3 của Phụ lục này, động cơ diesel hàng hải được lắp đặt

¹⁵ Tham khảo *Hướng dẫn năm 2013 theo yêu cầu của quy định 13.2.2 của Phụ lục VI MARPOL về các động cơ thay thế không giống hệt nhau không bắt buộc phải đáp ứng giới hạn Mức III* (nghị quyết MEPC.230 (65)).

¹⁶ Tham khảo *Hướng dẫn áp dụng Quy tắc kỹ thuật về khí NO_x liên quan đến chứng nhận và sửa đổi động cơ Cấp I* (MEPC.1 / Circ.679).

trên tàu được đóng vào hoặc sau ngày 01/01/2011 bị cấm hoạt động, trừ khi lượng phát thải các nitơ oxit (tính theo tổng số phát thải trọng lượng của NO₂) từ động cơ nằm trong các giới hạn sau đây, trong đó n = tốc độ động cơ định mức (số vòng quay trên một phút của trục khuỷu):

- .1 14,4g/kWh trong đó n nhỏ hơn 130 rpm;
- .2 $44 * n^{(-0.2)}$ trong đó n từ 130 rpm trở lên nhưng dưới 2.000 rpm.
- .3 7,7 g/kWh trong đó n từ 2.000 rpm trở lên.

Mức III

5.1 Theo quy định 3 của Phụ lục này, trong khu vực kiểm soát khí thải được chỉ định để kiểm soát NO_x Mức III theo quy định tại khoản 6 của quy định này (Khu vực kiểm soát khí thải NO_x Mức III), hoạt động của động cơ diesel hàng hải được lắp đặt trên tàu:

- .1 bị cấm hoạt động, trừ khi lượng phát thải các nitơ oxit (tính theo tổng số phát thải trọng lượng của NO₂) từ động cơ nằm trong các giới hạn sau đây, trong đó n = tốc độ động cơ định mức (số vòng quay trên một phút của trục khuỷu):
 - .1 3,4g/kWh trong đó n nhỏ hơn 130 rpm;
 - .2 $9 * n^{(-0.2)}$ trong đó n từ 130 rpm trở lên nhưng dưới 2.000 rpm; và
 - .3 2,0 g/kWh trong đó n từ 2.000 rpm 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 của Bắc Mỹ hoặc Khu vực Kiểm soát Khí thải Biển Ca-ri-bê của Hoa Kỳ;
 - .2 Ngày 1 tháng 1 năm 2021 và đang hoạt động trong Vùng Kiểm soát Khí thải Biển Baltic hoặc Vùng Kiểm soát Khí thải ở Biển Bắc;
- .3 Con tàu đó đang hoạt động trong khu vực kiểm soát khí thải NO_x Mức III, không phải là khu vực kiểm soát khí thải được mô tả trong điểm 5.1.2 của quy định này, và được đóng vào hoặc sau ngày thông qua khu vực kiểm soát khí thải đó, hoặc ngày muộn hơn có thể được quy định trong bản sửa đổi chỉ định khu vực kiểm

soát khí thải NO_x Mức III, tùy theo ngày nào muộn hơn.

5.2 Các tiêu chuẩn được nêu trong khoản 5.1.1 của quy định này sẽ không áp dụng đối với:

- .1 động cơ diesel hàng hải lắp trên tàu có chiều dài (*L*), được định nghĩa trong quy định 1.19 của Phụ lục I của Công ước này, dưới 24 m khi được thiết kế đặc biệt, và chỉ sử dụng cho các mục đích giải trí; hoặc là
- .2 động cơ diesel hàng hải được lắp trên tàu có công suất động cơ đẩy của động cơ nhãn máy kết hợp dưới 750 kW nếu tàu đó chứng minh theo sự hài lòng của Cơ quan quản lý rằng con tàu đó không thể tuân thủ các tiêu chuẩn nêu trong khoản 5.1,1 của quy định này vì các giới hạn khi thiết kế hoặc đóng tàu.
- .3 động cơ diesel hàng hải được lắp đặt trên tàu được đóng trước ngày 1 tháng 1 năm 2021 có tổng trọng tải dưới 500 tấn, với chiều dài (*L*), như được định nghĩa trong quy định 1.19 của Phụ lục I của Công ước này, từ 24 mét trở lên khi nó đã được thiết kế đặc biệt và chỉ được sử dụng cho mục đích giải trí.

5.3 Cấp độ và trạng thái bật/ tắt của động cơ diesel hàng hải lắp đặt trên tàu áp dụng mục 5.1 của quy định này được chứng nhận cho cả Mức II và Mức III hoặc chỉ được chứng nhận Mức II phải được ghi vào sổ nhật ký đó hoặc sổ ghi chép điện tử¹⁷ theo quy định của Cơ quan quản lý khi ra vào khu vực kiểm soát khí thải NO_x Mức III, hoặc khi trạng thái bật/ tắt thay đổi trong khu vực đó, cùng với ngày, giờ và vị trí của tàu.

5.4 Sự phát thải oxit nitơ từ động cơ diesel hàng hải tuân theo quy định tại điểm 5.1 của quy định này xảy ra ngay sau khi đóng mới và chạy thử trên biển đối với một con tàu mới được đóng mới, hoặc trước và sau khi chuyển đổi, sửa chữa và/ hoặc bảo dưỡng con tàu hoặc bảo dưỡng hoặc sửa chữa động cơ Mức II hoặc động cơ nhiên liệu kép khi tàu được yêu cầu không chở nhiên liệu khí hoặc khí đốt trên tàu do các yêu cầu về an toàn, trong đó các hoạt động diễn ra trong xưởng đóng tàu hoặc cơ sở sửa chữa khác nằm trong vùng kiểm soát khí thải NO_x Mức III được miễn trừ tạm thời với điều kiện đáp ứng các điều kiện sau:

- .1 động cơ đáp ứng các giới hạn NO_x Mức II; và
- .2 tàu đi thẳng đến hoặc đi từ xưởng đóng tàu hoặc cơ sở sửa chữa

¹⁷ Tham khảo Hướng dẫn sử dụng sổ ghi điện tử theo MARPOL, được thông qua theo nghị quyết MEPC.312 (74).

khác, không xếp hoặc dỡ hàng trong thời gian được miễn trừ và tuân theo bất kỳ yêu cầu định tuyến cụ thể bổ sung nào do Quốc gia có cảng nơi xưởng đóng tàu hoặc cơ sở sửa chữa khác chỉ định, nếu áp dụng.

5.5 Việc miễn trừ được mô tả trong điểm 5.4 của quy định này chỉ áp dụng cho giai đoạn sau:

- .1 đối với tàu đóng mới, khoảng thời gian bắt đầu từ khi tàu được giao từ nhà máy đóng tàu, bao gồm cả quá trình thử nghiệm trên biển và kết thúc vào thời điểm tàu trực tiếp ra khỏi (các) khu vực kiểm soát khí thải NO_x Mức III hoặc, liên quan đến tàu lắp động cơ nhiên liệu kép, tàu trực tiếp ra khỏi (các) khu vực kiểm soát khí thải NO_x Mức III hoặc tiến thẳng đến cơ sở cung cấp nhiên liệu khí gần nhất phù hợp với tàu nằm trong (các) khu vực kiểm soát khí thải NO_x Mức III;
- .2 đối với tàu có động cơ Mức II đang được chuyển đổi, bảo dưỡng hoặc sửa chữa, đó là khoảng thời gian bắt đầu từ khi tàu đi vào (các) khu vực kiểm soát khí thải NO_x Mức III và tiến thẳng đến xưởng đóng tàu hoặc cơ sở sửa chữa khác, và kết thúc tại thời gian tàu được đưa ra khỏi xưởng đóng tàu hoặc cơ sở sửa chữa khác và trực tiếp ra khỏi (các) khu vực kiểm soát khí thải NO_x Mức III sau khi thực hiện các thử nghiệm trên biển, nếu có; hoặc là
- .3 đối với tàu lắp động cơ nhiên liệu kép đang được hoán cải, bảo dưỡng hoặc sửa chữa, khi tàu được yêu cầu không có nhiên liệu khí hoặc hàng hóa khí trên tàu do các yêu cầu về an toàn, thì khoảng thời gian bắt đầu từ khi tàu vào NO_x Mức III (các) khu vực kiểm soát khí thải hoặc khi nó được khử khí trong (các) khu vực kiểm soát khí thải NO_x Mức III và chuyển trực tiếp đến xưởng đóng tàu hoặc cơ sở sửa chữa khác, và kết thúc tại thời điểm tàu được đưa ra khỏi xưởng đóng tàu hoặc cơ sở sửa chữa khác và trực tiếp ra khỏi (các) khu vực kiểm soát khí thải NO_x Mức III hoặc đi thẳng đến cơ sở cung cấp nhiên liệu khí gần nhất phù hợp với tàu nằm trong (các) khu vực kiểm soát khí thải NO_x Mức III.

Khu vực Kiểm soát Phát thải

6 Theo mục đích của quy định này, khu vực kiểm soát khí thải NO_x Mức

III sẽ là bất kỳ vùng biển nào, bao gồm bất kỳ khu vực cảng nào, được Tổ chức chỉ định phù hợp với các tiêu chí và quy trình nêu trong phụ lục III của Phụ lục này. Các khu vực kiểm soát khí thải NO_x Mức III là:

- .1 Khu vực Kiểm soát Khí thải Bắc Mỹ, có nghĩa là khu vực được mô tả theo các tọa độ được cung cấp trong phụ lục VII của Phụ lục này;
- .2 Khu vực Kiểm soát Khí thải Biển Caribe của Hoa Kỳ, có nghĩa là khu vực được mô tả theo các tọa độ được cung cấp trong phụ lục VII của Phụ lục này;
- .3 Khu vực kiểm soát khí thải biển Baltic như được định nghĩa trong quy định 1.11.2 của Phụ lục I của Công ước này; và
- .4 Khu vực kiểm soát khí thải Biển Bắc như được định nghĩa trong quy định 1.14.6 của Phụ lục V của Công ước này.

Động cơ diesel hàng hải được lắp trên tàu được đóng trước ngày 01/01/2000

7.1 Bất kể khoản 1.1.1 của quy định này, một động cơ diesel hàng hải có công suất trên 5.000 kW và dung tích trên 90 L được lắp trên một con tàu được đóng vào hoặc sau ngày 01/01/1990 nhưng trước ngày 01/01/2000 sẽ phải tuân thủ các giới hạn phát thải được nêu trong đoạn 7.4 của quy định này, với điều kiện rằng phương pháp¹⁸ đã được phê duyệt cho động cơ đó đã được Cơ quan quản lý của một Bên chứng nhận và thông báo về chứng nhận đó đã được Cơ quan quản lý chứng nhận gửi cho Tổ chức.¹⁹ Việc tuân thủ quy định tại khoản này phải được thể hiện bằng một trong các cách sau:

- .1 lắp đặt theo phương pháp được chứng nhận đã được phê duyệt, đã được xác nhận trong một đợt kiểm tra bằng cách sử dụng quy trình kiểm tra được quy định cụ thể trong hồ sơ về phương pháp đã được phê duyệt, bao gồm phần chú thích phù hợp trong Giấy chứng nhận Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm Không khí của tàu khi dùng phương pháp được chấp thuận; hoặc là
- .2 chứng nhận của động cơ xác nhận rằng nó hoạt động trong các giới hạn được quy định tại khoản 3, 4, hoặc 5.1.1 của quy định

¹⁸ Tham khảo *Hướng dẫn năm 2014 về quy trình phương pháp đã được phê duyệt* (nghị quyết MEPC.243 (66)).

¹⁹ Tham khảo *Hướng dẫn năm 2014 về thông tin mà Cơ quan quản lý gửi tới Tổ chức bao gồm việc chứng nhận phương pháp đã được phê duyệt theo yêu cầu theo quy định 13.7.1 của Phụ lục VI MARPOL* (nghị quyết MEPC.242 (66)).

này và phần chú thích phù hợp về chứng nhận động cơ trong Giấy chứng nhận Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm Không khí của tàu.

7.2 Khoản 7.1 của quy định này sẽ được áp dụng không muộn hơn đợt kiểm tra cấp giấy mới lần thứ nhất diễn ra trong vòng 12 tháng hoặc muộn hơn kể từ ngày gửi thông báo tại khoản 7.1. Nếu chủ tàu của một chiếc tàu mà theo đó phương pháp đã được phê duyệt sẽ được lắp đặt có thể chứng tỏ với sự hài lòng từ Cơ quan quản lý rằng phương pháp đã được phê duyệt không có trên thị trường mặc dù mình đã nỗ lực hết sức để đạt được nó thì phương pháp được chấp thuận sẽ được lắp đặt trên tàu không muộn hơn so với đợt kiểm tra hàng năm tiếp theo của con tàu đó sau khi phương pháp đã được phê duyệt có sẵn.

7.3 Đối với động cơ diesel hàng hải có công suất từ 5.000 kW trở lên và dung tích xi-tanh từ 90 L được lắp trên một con tàu được đóng vào hoặc sau ngày 01/01/1990 nhưng trước ngày 01/01/2000 thì Giấy chứng nhận Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm Không khí đối với động cơ diesel hàng hải mà khoản 7.1 của quy định này áp dụng phải thể hiện rằng:

- .1 phương pháp được chấp thuận đã được áp dụng theo mục 7.1.1 của quy định này;
- .2 động cơ đã được chứng nhận theo mục 7.1.2 của quy định này;
- .3. phương pháp đã được phê duyệt vẫn chưa có mặt trên thị trường theo quy định của khoản 7.2 của quy định này.
- .4 phương pháp đã được phê duyệt không thể áp dụng.

7.4 Theo quy định 3 của Phụ lục này, hoạt động của một động cơ diesel hàng hải được mô tả trong khoản 7.1 của quy định này bị cấm, trừ khi lượng phát thải nitơ ôxít (được tính theo tổng lượng phát thải NO₂) từ động cơ nằm trong khoảng giới hạn, trong đó n = tốc độ động cơ định mức (số vòng quay/phút của trục khuỷa):

- .1 17,0 g/kWh trong đó n nhỏ hơn 130 rpm;
- .2 $45 * n^{(-0,2)}$ trong đó n từ 130 rpm trở lên nhưng dưới 2.000 rpm; và
- .3 9,8 g/kWh trong đó n từ 2.000 rpm trở lên.

7.5 Chứng nhận phương pháp đã được phê duyệt phải phù hợp với chương 7 của Bộ luật Tiêu chuẩn Kỹ thuật về khí NO_x năm 2008 đã được sửa đổi và bao gồm xác minh:

- .1 bởi đơn vị thiết kế động cơ diesel hàng hải cơ bản mà theo đó phương pháp được chấp thuận áp dụng là các hiệu ứng tính toán của phương pháp đã được phê duyệt sẽ không làm giảm đánh giá động cơ hơn 1,0%, tăng mức tiêu thụ hơn 2,0% khi đo lường theo chu trình kiểm tra thích hợp được nêu trong Bộ luật Tiêu chuẩn Kỹ thuật về khí NO_x năm 2008 hoặc ảnh hưởng xấu đến độ bền hoặc độ ổn định của động cơ; và
- .2 rằng chi phí của phương pháp đã được phê duyệt không quá nhiều, được xác định bằng việc so sánh lượng NO_x giảm theo phương pháp đã được phê duyệt để đạt được tiêu chuẩn được nêu trong mục 7.4 của quy định này và chi phí mua và lắp đặt phương pháp đã được phê duyệt.²⁰

Chứng nhận

8 Bộ luật Tiêu chuẩn Kỹ thuật về khí NO_x năm 2008 đã được sửa đổi sẽ được áp dụng trong các quy trình chứng nhận, kiểm tra và đo lường đối với các tiêu chuẩn được quy định trong quy định này.

9 Các quy trình để xác định lượng phát thải NO_x được quy định trong Bộ luật Tiêu chuẩn Kỹ thuật về khí NO_x năm 2008 đã được sửa đổi được coi là thể hiện cho hoạt động bình thường của động cơ. Thiết bị triệt tiêu và các phương pháp kiểm soát khí thải không hợp lý làm suy yếu ý định này và sẽ không được phép áp dụng. 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 của nó trước các điều kiện vận hành có thể dẫn đến hỏng hóc hoặc thất bại hoặc được sử dụng để tạo điều kiện cho việc khởi động động cơ.

Quy định 14

Oxit lưu huỳnh (SO_x) và Chất dạng hạt

Yêu cầu chung

²⁰ Chi phí của phương pháp được phê duyệt sẽ không vượt quá 375 Quyền rút vốn đặc biệt/tấn NO_x được tính theo công thức tính hiệu quả chi phí (Ce) dưới đây:

Chi phí theo phương pháp đã được phê duyệt

$$Ce = \frac{\text{Chi phí của phương pháp được phê duyệt. 106}}{\text{Công suất (KW)} \cdot 0,768 \cdot 6.000 \left(\frac{\text{giờ}}{\text{năm}} \right) \cdot 5(\text{năm}) \cdot \Delta NO_x \left(\frac{\text{g}}{\text{kWh}} \right)}$$

Công suất (kW) · 0,768 · 6.000 (giờ / năm) · 5 (năm) · ΔNO_x (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).

1 Hàm lượng lưu huỳnh của bất kỳ loại dầu nhiên liệu nào được sử dụng trên tàu biển đều không được vượt quá 0,50 m/m.

2 Hàm lượng lưu huỳnh trung bình trên thế giới của dầu nhiên liệu còn sót lại được cung cấp để sử dụng trên tàu sẽ được theo dõi có tính đến các hướng dẫn được Tổ chức thiết lập.²¹

Các yêu cầu trong các khu vực kiểm soát phát thải

3 Theo 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 phù hợp với các tiêu chí và quy trình nêu trong phụ lục III của Phụ lục này. Các khu vực kiểm soát khí thải là:

- .1 khu vực Biển Baltic được nêu trong quy định 1.11.2 của Phụ lục I của Công ước hiện tại;
- .2 khu vực Biển Bắc theo định nghĩa trong quy định 1.14.6 2 của Phụ lục I của Công ước hiện tại;
- .3 khu vực Bắc Mỹ được mô tả theo các tọa độ được cung cấp trong phụ lục VII của Phụ lục này; và
- .4 vùng biển Caribê Hoa Kỳ được mô tả theo các tọa độ được cung cấp trong phần phụ lục VII cho Phụ lục này; và

4 Trong khi tàu đang hoạt động trong khu vực kiểm soát khí thải, hàm lượng lưu huỳnh của dầu nhiên liệu được sử dụng trên tàu biển không vượt quá giới hạn 0,10% m/m.

5 Hàm lượng lưu huỳnh của dầu nhiên liệu nêu tại khoản 1 và khoản 4 của quy định này sẽ được nhà cung cấp của nó ghi lại theo yêu cầu của quy định 18 của Phụ lục này.

6 Các tàu sử dụng dầu nhiên liệu riêng biệt để thực hiện theo quy định tại khoản 4 của quy định này và việc vào hoặc rời khỏi khu vực kiểm soát phát thải được quy định tại khoản 3 của quy định này phải lập thành quy trình bằng văn bản thể hiện cách thức chuyển đổi dầu nhiên liệu, mà có đủ thời gian cho hệ thống dịch vụ dầu nhiên liệu phải được đổ đầy đủ các loại dầu nhiên liệu qua mức lưu huỳnh được quy định tại khoản 4 của quy định này trước khi vào khu vực kiểm soát khí thải. Khối lượng dầu nhiên liệu lưu huỳnh thấp trong mỗi bồn chứa cũng như ngày tháng, thời gian và vị trí của tàu khi hoạt động chuyển đổi

²¹ Tham khảo Hướng dẫn năm 2020 để 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)).

nhiên liệu được hoàn thành trước khi vào khu vực kiểm soát khí thải hoặc bắt đầu sau khi thoát ra khỏi khu vực đó phải được đưa vào sổ ghi chép hoặc sổ ghi chép điện tử²² theo quy định của Cơ quan quản lý.

7 Trong 12 tháng đầu ngay sau khi sửa đổi quy định một khu vực kiểm soát phát thải cụ thể theo khoản 3 của quy định này có hiệu lực, các tàu đang hoạt động trong khu vực kiểm soát phát thải đó được miễn trừ các yêu cầu tại các khoản 4 và 6 của quy định này và từ yêu cầu của khoản 5 của quy định này liên quan đến mục 4 của quy định này.

Lấy mẫu và kiểm tra dầu nhiên liệu đang sử dụng và có trên tàu

8 Nếu cơ quan có thẩm quyền của một Bên yêu cầu phân tích mẫu đang sử dụng hoặc có trên tàu, thì việc đó sẽ được thực hiện theo quy trình xác minh được nêu trong phụ lục VI của Phụ lục này 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 tại khoản 1 hoặc khoản 4 của quy định này. Mẫu đang sử dụng sẽ được rút dựa theo các hướng dẫn do Tổ chức thiết lập.²³ Mẫu trên tàu sẽ được rút dựa theo các hướng dẫn do Tổ chức thiết lập.²⁴

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

Điểm lấy mẫu dầu nhiên liệu đang sử dụng

10 Theo các quy định 5 và 6 của Phụ lục này, đối với mỗi tàu, (các) điểm lấy mẫu phải được trang bị hoặc chỉ định cho mục đích lấy mẫu đại diện của dầu nhiên liệu được sử dụng trên tàu dựa theo các hướng dẫn do Tổ chức thiết lập.²⁵

11 Đối với tàu được đóng trước ngày 1 tháng 4 năm 2022, (các) điểm lấy mẫu nêu tại khoản 10 phải được lắp đặt hoặc chỉ định không muộn hơn lần kiểm tra gia hạn đầu tiên như được xác định trong quy định 5.1.2 của Phụ lục này vào hoặc sau ngày 1 tháng 4 năm 2023.

²² Tham khảo *Hướng dẫn sử dụng sổ ghi chép điện tử theo MARPOL*, được thông qua theo nghị quyết MEPC.312 (74).

²³ Tham khảo Hướng dẫn 2019 về lấy mẫu trên tàu để xác minh hàm lượng lưu huỳnh trong dầu nhiên liệu được sử dụng trên tàu (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).

²⁴ Tham khảo Hướng dẫn 2020 về việc lấy mẫu dầu nhiên liệu dự kiến sử dụng hoặc mang trên tàu để sử dụng trên tàu (MEPC.1/Circ.889).

²⁵ Tham khảo *Hướng dẫn năm 2019 về lấy mẫu trên tàu để xác minh hàm lượng lưu huỳnh trong dầu nhiên liệu được sử dụng trên tàu* (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).

12 Các yêu cầu của khoản 10 và 11 trên đây không áp dụng cho hệ thống cung cấp dầu nhiên liệu cho nhiên liệu có nhiệt độ bốc cháy thấp dùng cho mục đích đốt cháy để đẩy hoặc vận hành trên tàu.

13 Cơ quan có thẩm quyền của một Bên, nếu thích hợp, phải sử dụng (các) điểm lấy mẫu được trang bị 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 của cơ quan có thẩm quyền của Bên phải được thực hiện càng nhanh càng tốt mà không làm cho tàu bị chậm trễ quá mức.

Quy định 15

Các hợp chất hữu cơ dễ bay hơi (VOC)

1 Nếu việc phát thải các hợp chất hữu cơ dễ bay hơi (VOC) từ tàu chở dầu được quy định tại cảng hoặc các cảng hoặc kho cảng hoặc các kho cảng hoặc nhà ga thuộc thẩm quyền của một Bên, thì sẽ được quy định phù hợp với các quy định của quy định này.

2 Bên điều tiết tàu chở dầu có phát thải VOC phải gửi thông báo cho Tổ chức.²⁶ Thông báo này sẽ bao gồm thông tin về quy mô của tàu chở dầu được kiểm soát, hàng hoá cần có hệ thống kiểm soát phát thải hơi và ngày có hiệu lực của việc kiểm soát. Thông báo phải được gửi ít nhất 6 tháng trước ngày có hiệu lực.

3 Bên chỉ định các cảng hoặc các kho cảng mà lượng phát thải VOC từ tàu chở dầu phải được điều tiết phải đảm bảo rằng các hệ thống kiểm soát phát thải hơi, được Bên đó chấp nhận, phải tính đến các tiêu chuẩn an toàn cho các hệ thống như vậy do Tổ chức thiết lập,²⁷ được cung cấp ở bất kỳ cảng và kho cảng được quy định nào, và được vận hành một cách an toàn và theo cách thức giúp tránh sự trì hoãn quá đáng cho tàu.

4 Tổ chức sẽ gửi danh sách các cảng và kho cảng do các Bên chỉ định cho các Bên khác và các Quốc gia thành viên của Tổ chức để các bên này biết thông tin.

5 Tàu chở dầu mà áp dụng khoản 1 của Quy định này phải có hệ thống thu hơi thải được Cơ quan quản lý chấp nhận, có tính đến các tiêu chuẩn an toàn cho các hệ thống do Tổ chức thiết lập và sẽ sử dụng hệ thống này trong quá trình vận

²⁶ Tham khảo *Thông báo cho Tổ chức về các cảng hoặc nhà ga nơi phát thải các hợp chất hữu cơ dễ bay hơi (VOC) được quy định* (MEPC.1 / Circ.509).

²⁷ Tham khảo *Tiêu chuẩn về hệ thống kiểm soát phát thải hơi* (MSC/Circ.585).

chuyển hàng hóa có liên quan. Một cảng hoặc kho cảng đã lắp đặt hệ thống kiểm soát hơi thải phù hợp với quy định này có thể chấp nhận tàu chở dầu không có hệ thống thu hơi thải trong thời gian ba năm sau ngày hiệu lực được xác định tại khoản 2 của quy định này.

6 Một tàu chở dầu thô phải có trên tàu và thực hiện theo kế hoạch quản lý VOC được Cơ quan quản lý phê duyệt.²⁸ Kế hoạch này phải được lập dựa trên các hướng dẫn do Tổ chức triển khai. Kế hoạch phải cụ thể cho từng tàu và tối thiểu phải:

- .1 cung cấp quy trình bằng văn bản để giảm thiểu phát thải VOC trong quá trình bốc hàng, di chuyển trên biển và xả hàng;
- .2 xem xét bổ sung VOC tạo ra do rửa dầu thô;
- .3 nêu rõ người chịu trách nhiệm thực hiện kế hoạch; và
- .4 đối với tàu thuyền di chuyển hành trình quốc tế, phải được viết bằng ngôn ngữ sử dụng trong quá trình giao tiếp của thuyền trưởng và các thuyền viên và nếu ngôn ngữ giao tiếp của thuyền trưởng và các thuyền viên không phải là tiếng Anh, Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha, thì phải có một bản dịch sang một trong các ngôn ngữ này.

7 Ngoài ra, quy định này cũng sẽ áp dụng cho các tàu chở khí đốt chỉ khi các loại hệ thống xếp dỡ và bảo quản cho phép duy trì an toàn các VOC không có mêtan trên tàu hoặc trở về bờ an toàn.²⁹

Quy định 16

Đốt trên tàu

- 1 Ngoại trừ quy định tại khoản 4 của quy định này, việc đốt rác trên tàu chỉ được phép sử dụng trong lò đốt tàu.
- 2 Nghiêm cấm đốt các chất sau trên tàu:
 - .1 dư lượng hàng hóa theo Phụ lục I, II hoặc III hoặc các vật liệu đóng gói bị ô nhiễm liên quan;
 - .2 polychlorin biphenyl (PCB);

²⁸ Tham khảo *Hướng dẫn xây dựng kế hoạch quản lý VOC* (nghị quyết MEPC.185 (59)). Tham khảo thêm *Thông tin kỹ thuật về hệ thống và vận hành để 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 để tạo điều kiện phát triển và cập nhật kế hoạch quản lý VOC* (MEPC.1/ Circ.719).

²⁹ Tham khảo *Bộ luật Quốc tế về Cấu tạo và Thiết bị của Tàu chở Khí hóa lỏng Dạng rời*.

- .3 rác thải, theo quy định của Phụ lục V, có chứa nhiều hơn các vết kim loại nặng;
- .4 sản phẩm dầu tinh chế có chứa các hợp chất halogen;
- .5 bùn thải và dầu bùn thải được hoặc không được tạo ra trên tàu; và
- .6 dư lượng hệ thống vệ sinh khí thải.

3 Nghiêm cấm việc đốt các lớp nhựa polyvinyl clorua (PVC), trừ các lò đốt trên tàu mà đã được cấp Giấy chứng nhận Phê duyệt Kiểu theo IMO³⁰.

4 Việc đốt bùn thải và dầu cặn trên tàu được tạo ra trong quá trình hoạt động bình thường của tàu cũng có thể xảy ra trong trạm điện chính hoặc phụ hoặc nồi hơi, nhưng trong những trường hợp đó, không được thực hiện ở các cảng, bến và cửa sông.

5 Không có điều gì trong quy định này:

- .1 ảnh hưởng đến việc cấm, hoặc các yêu cầu khác của Công ước về Ngăn ngừa Ô nhiễm Biển do Chất thải và các chất khác năm 1972, đã được sửa đổi và Nghị định thư năm 1996 hoặc các yêu cầu khác theo đó,

Hoặc

- .2 ngăn cản sự triển khai, lắp đặt và vận hành các thiết bị xử lý chất thải nhiệt độ trên thiết bị thay thế đáp ứng hoặc vượt quá yêu cầu của quy định này.

6.1 Ngoại trừ quy định tại khoản 6.2 của quy định này, mỗi lò đốt trên tàu được đóng vào hoặc sau ngày 01/01/2000 hoặc lò đốt được lắp đặt trên tàu vào ngày hoặc sau ngày 01/01/2000 phải đáp ứng các yêu cầu trong phần phụ lục IV của Phụ lục này. Mỗi lò đốt được nêu trong khoản này phải được sự chấp thuận của Cơ quan quản lý có tính đến các đặc điểm kỹ thuật tiêu chuẩn cho lò đốt trên tàu do Tổ chức thiết lập³¹; hoặc là

³⁰ Giấy chứng nhận Phê duyệt Kiểu được cấp theo *Hướng dẫn đã sửa đổi để thực hiện Phụ lục V của Công ước MARPOL* (nghị quyết MEPC.59 (33), được sửa đổi theo nghị quyết MEPC.92 (45)), hoặc *Thông số kỹ thuật tiêu chuẩn cho lò đốt trên tàu* (nghị quyết MEPC.76 (40), được sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.93 (45)), hoặc *Thông số kỹ thuật tiêu chuẩn năm 2014 cho lò đốt trên tàu* (nghị quyết MEPC.244 (66)) hoặc *Hướng dẫn đã sửa đổi để thực hiện Phụ lục V của Công ước MARPOL* (nghị quyết MEPC.295(71)).

³¹ Tham khảo *Thông số kỹ thuật tiêu chuẩn 2014 cho lò đốt trên tàu* (nghị quyết MEPC.244 (66)), hoặc *Thông số kỹ thuật tiêu chuẩn cho lò đốt trên tàu* (nghị quyết MEPC.76 (40), được sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.93 (45)), và *Phê duyệt kiểu của lò đốt trên tàu* (MEPC.1/Circ.793).

6.2 Cơ quan quản lý có thể đồng ý việc không áp dụng khoản 6.1 của quy định này cho bất kỳ lò đốt nào được lắp trên tàu trước ngày 19/05/2005 với điều kiện là tàu đó chỉ tham gia vào các chuyến đi trong phạm vi chủ quyền hoặc thẩm quyền của quốc gia mà tàu đó treo cờ.

7 Lò đốt được lắp đặt theo yêu cầu của khoản 6.1 của quy định này sẽ được cung cấp với sổ tay vận hành của nhà sản xuất, được giữ tại đơn vị và trong đó nêu rõ cách vận hành lò đốt theo các giới hạn quy định tại khoản 2 phần phụ lục IV của Phụ lục này.

8 Nhân viên chịu trách nhiệm vận hành lò đốt được lắp đặt theo yêu cầu của mục 6.1 của quy định này sẽ được tập huấn để thực hiện hướng dẫn được cung cấp trong sổ tay hoạt động của nhà sản xuất theo yêu cầu của mục 7 của quy định này.

9 Đối với lò đốt được lắp theo các yêu cầu của mục 6.1 của quy định này, nhiệt độ đầu ra của khí đốt buồng đốt sẽ được theo dõi mọi lúc khi thiết bị đang hoạt động. Trường hợp lò đốt là loại cấp liệu liên tục, chất thải sẽ không được đưa vào thiết bị khi nhiệt độ đầu ra của buồng đốt thấp hơn 850°C. Trường hợp lò đốt là loại nạp liệu theo lô, thiết bị phải được thiết kế sao cho nhiệt độ đầu ra của buồng đốt buồng đốt đạt 600°C trong vòng năm phút sau khi khởi động và sau đó sẽ ổn định ở nhiệt độ không thấp hơn 850°C.

Quy định 17

Cơ sở tiếp nhận

1 Mỗi Bên cam kết đảm bảo cung cấp các cơ sở phù hợp để đáp ứng:

- .1 nhu cầu của tàu sử dụng các cảng sửa chữa để tiếp nhận các chất làm suy giảm tầng ozon và các thiết bị có chứa các chất như vậy khi đưa ra khỏi tàu;
- .2 nhu cầu của tàu sử dụng các cảng, kho cảng hoặc bến sửa chữa để tiếp nhận cặn bã vệ sinh khí thải từ hệ thống vệ sinh khí thải;

mà không gây ra sự trì hoãn quá đáng cho tàu, và

- .3 nhu cầu trong các cơ sở đóng tàu để tiếp nhận các chất làm suy giảm tầng ozon và các thiết bị có chứa các chất như vậy khi nó được đưa ra khỏi tàu.

2 Các Tiểu Quốc đảo Đang Phát triển ³² có thể đáp ứng các yêu cầu trong

³² Tham khảo *Hướng dẫn năm 2012 về việc xây dựng kế hoạch cơ sở tiếp nhận ở khu vực* (nghị quyết MEPC.221 (63)).

khoản 1 của quy định này thông qua các thoả thuận mang tính khu vực, bởi vì các hoàn cảnh đặc biệt của các Tiểu Quốc đảo đó, các thoả thuận đó là phương tiện duy nhất để đáp ứng các yêu cầu này. Các bên tham gia vào thoả thuận mang tính khu vực sẽ xây dựng Kế hoạch Cơ sở Tiếp nhận tại Khu vực dựa trên các hướng dẫn do Tổ chức thiết lập.³³

Chính phủ của mỗi Bên tham gia vào thoả thuận sẽ tham khảo ý kiến của Tổ chức về việc lưu hành cho các Bên tham gia Công ước này:

- .1 Kế hoạch Cơ sở Tiếp nhận tại Khu vực dựa trên các Hướng dẫn ra sao;
- .2 các thông tin chi tiết của các Trung tâm Tiếp nhận Chất thải từ Tàu tại Khu vực; và
- .3 các thông tin chi tiết của những cảng này với các cơ sở hạn chế.

3 Nếu một cảng hoặc kho cảng đặc biệt của một Bên, theo các hướng dẫn do Tổ chức thiết lập, nằm ở xa hoặc thiếu cơ sở hạ tầng công nghiệp cần thiết để quản lý và xử lý các chất nêu tại khoản 1 của quy định này và do đó không thể tiếp nhận các chất đó, thì Bên đó sẽ thông báo cho Tổ chức của bất kỳ cảng hoặc kho cảng đó để thông tin này có thể được lưu hành tới tất cả các Bên và các Quốc gia thành viên của Tổ chức để biết rõ và cả bất kỳ hành động thích hợp nào. Mỗi Bên đã cung cấp cho Tổ chức những thông tin đó cũng phải thông báo cho Tổ chức về các cảng và kho cảng nơi có các cơ sở tiếp nhận để quản lý và xử lý các chất đó.

4 Mỗi Bên sẽ thông báo cho Tổ chức để chuyển giao cho các Thành viên của Tổ chức tất cả các trường hợp không có các cơ sở được cung cấp theo quy định này hoặc bị cáo buộc là không đầy đủ.

Quy định 18

Tình trạng sẵn có và chất lượng của dầu nhiên liệu

Tình trạng sẵn có của dầu nhiên liệu

1 Mỗi Bên sẽ tiến hành tất cả các biện pháp hợp lý để thúc đẩy tình trạng sẵn có của dầu nhiên liệu tuân theo Phụ lục này và thông báo cho Tổ chức về độ khả dụng của dầu nhiên liệu tương thích trong các cảng và kho cảng.

2.1 Nếu một Bên thấy tàu không tuân thủ các tiêu chuẩn dầu nhiên liệu tương thích quy định trong Phụ lục này thì cơ quan có thẩm quyền của Bên đó

³³ Tham khảo *Hướng dẫn năm 2011 về các phương tiện tiếp nhận theo Phụ lục VI của Công ước MARPOL* (nghị quyết MEPC.199 (62)).

có quyền yêu cầu tàu phải:

- .1 trình hồ sơ về các hành động được thực hiện để cố gắng đạt được sự tuân thủ; và
- .2 cung cấp bằng chứng cho thấy mình đã cố gắng mua dầu nhiên liệu phù hợp với kế hoạch đi lại của mình và, nếu nó không được cung cấp theo kế hoạch, đã cố gắng xác định các nguồn nhiên liệu thay thế và rằng mặc dầu đã nỗ lực hết mình để mua được dầu nhiên liệu tương thích, không có dầu nhiên liệu nào có sẵn để mua.

2.2 Tàu không được yêu cầu phải đi chệch hướng so với hành trình dự định hoặc để trì hoãn hành trình một cách bất hợp lý để đạt được sự tuân thủ.

2.3 Nếu tàu cung cấp thông tin nêu trong mục 2.1 của quy định này, một Bên sẽ xem xét tất cả các tình huống liên quan và bằng chứng được trình bày để xác định hành động phù hợp để thực hiện, bao gồm các biện pháp kiểm soát.

2.4. Tàu sẽ thông báo cho Cơ quan quản lý và cơ quan có thẩm quyền của cảng đến liên quan khi không thể mua dầu nhiên liệu tương thích.

2.5 Một Bên sẽ thông báo cho Tổ chức khi một tàu đưa ra bằng chứng về việc không có dầu nhiên liệu tương thích.

Chất lượng dầu nhiên liệu

3 Dầu nhiên liệu dùng cho mục đích đốt cháy được giao đến và sử dụng trên tàu biển mà Phụ lục này áp dụng phải đáp ứng các yêu cầu sau:

- .1 ngoại trừ quy định tại khoản 3.2 của quy định này:
 - .1.1. dầu nhiên liệu pha trộn với các hydrocarbon thu được từ quá trình tinh chế dầu. Điều này không ngăn cản việc kết hợp một lượng nhỏ các chất phụ gia nhằm cải thiện một số khía cạnh về hiệu suất;
 - .1.2 dầu nhiên liệu không có axit vô cơ; và
 - .1.3 dầu nhiên liệu không bao gồm bất kỳ chất bổ sung hoặc chất thải hóa học nào mà:
 - .1 gây nguy hiểm cho sự an toàn của tàu hoặc ảnh hưởng xấu đến hoạt động của máy móc, hoặc
 - .2 có hại cho nhân viên, hoặc
 - .3 góp phần tổng thể vào việc tăng thêm ô nhiễm

không khí.

.2 Dầu nhiên liệu cho các mục đích đốt cháy có nguồn gốc từ các phương pháp khác ngoài lọc dầu không được:

2.1 vượt quá hàm lượng lưu huỳnh được nêu trong quy định 14 của Phụ lục này;

.2.2 làm cho động cơ vượt quá giới hạn phát thải NO_x được quy định tại các khoản 3, 4, 5.1.1 và 7.4 của quy định 13;

.2.3 chứa axit vô cơ; hoặc là

.2.4.1 gây nguy hiểm cho sự an toàn của tàu hoặc ảnh hưởng xấu đến hoạt động của máy móc, hoặc

.2.4.2 có hại cho nhân viên, hoặc

.2.4.3 đóng góp tổng thể vào việc ô nhiễm không khí thêm.

4 Quy định này không áp dụng cho than ở dạng rắn hoặc nhiên liệu hạt nhân. Khoản 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3 và 9.4 của quy định này không áp dụng đối với nhiên liệu khí đốt như khí thiên nhiên hoá lỏng, khí nén tự nhiên hoặc khí dầu mỏ hoá lỏng. Hàm lượng lưu huỳnh của nhiên liệu khí cung cấp cho tàu chuyên dùng cho mục đích đốt cháy trên tàu đó phải được nhà cung cấp ghi rõ.

5 Đối với mỗi tàu áp dụng các quy định 5 và 6 của Phụ lục này, thông tin chi tiết về dầu nhiên liệu cho mục đích đốt cháy được giao đến và sử dụng trên tàu sẽ được ghi lại bằng một phiếu giao hàng cho tàu chở dầu trong đó tối thiểu phải chứa thông tin quy định tại phụ lục V của Phụ lục này.

6 Phiếu giao hàng cho tàu chở dầu phải được giữ trên tàu để kiểm tra vào mọi thời điểm hợp lý. Nó sẽ được lưu giữ trong thời gian ba năm sau khi dầu nhiên liệu được đưa lên tàu.

7.1 Cơ quan có thẩm quyền của một Bên có thể kiểm tra các phiếu giao hàng cho tàu chở dầu phải trên tàu biển mà tàu biển áp dụng trong khi tàu đang ở cảng hoặc cảng cuối nổi ngoài khơi, có thể sao chụp từng phiếu giao hàng và có thể yêu cầu người chủ hoặc người phụ trách tàu xác nhận rằng mỗi bản sao là bản sao của phiếu giao hàng cho tàu chở dầu đó. Cơ quan có thẩm quyền cũng có thể xác minh nội dung của mỗi phiếu giao hàng thông qua việc tham vấn với cảng nơi có phiếu đã được ban hành.

7.2 Việc kiểm tra các phiếu giao hàng cho tàu chở dầu và việc nhận bản sao có xác nhận của cơ quan có thẩm quyền theo khoản 7.1 sẽ được thực hiện càng

sớm càng tốt mà không làm cho tàu bị trì hoãn bất hợp lý.

8.1 Phiếu giao hàng cho tàu chở dầu phải kèm theo mẫu dầu nhiên liệu được giao theo các hướng dẫn do Tổ chức thiết lập.³⁴ Mẫu được niêm phong và ký kết bởi đại diện của nhà cung cấp và của thuyền trưởng hoặc sĩ quan chịu trách nhiệm về hoạt động của tàu khi hoàn thành các hoạt động chứa trong hầm và được giữ lại dưới sự kiểm soát của tàu cho đến khi lượng dầu tiêu thụ được đăng kê, nhưng trong bất kỳ trường hợp nào không ít hơn 12 tháng kể từ thời điểm giao hàng.

8.2 Nếu một Cơ quan quản lý yêu cầu phân tích mẫu đại diện thì phải làm theo quy trình kiểm tra được quy định trong phụ lục VI để xác định xem liệu dầu nhiên liệu có đáp ứng các yêu cầu của Phụ lục này hay không.

9 Các Bên cam kết đảm bảo rằng các cơ quan có thẩm quyền do họ chỉ định:

- .1 duy trì sổ đăng ký của các nhà cung cấp dầu mỏ nhiên liệu tại địa phương;
- .2 yêu cầu các nhà cung cấp tại địa phương cung cấp phiếu giao hàng cho tàu chở dầu và mẫu theo yêu cầu của quy định này, được chứng nhận bởi nhà cung cấp dầu nhiên liệu rằng dầu đáp ứng các yêu cầu của các quy định 14 và 18 của Phụ lục này;
- .3 yêu cầu các nhà cung cấp địa phương lưu giữ bản sao của phiếu giao hàng ít nhất 3 năm để kiểm tra và xác minh bởi Quốc gia có cảng khi cần;
- .4 thực hiện hành động phù hợp với các nhà cung cấp dầu nhiên liệu đã được tìm thấy cung cấp dầu nhiên liệu không tuân thủ các quy định ghi trên phiếu giao hàng;
- .5 thông báo cho Cơ quan quản lý bất kỳ tàu nhận dầu nhiên liệu nào bị phát hiện thấy không phù hợp với các yêu cầu của quy định 14 hoặc 18 của Phụ lục này; và
- .6 thông báo cho Tổ chức để báo cho các Bên và các Quốc gia thành viên của Tổ chức về tất cả các trường hợp khi các nhà cung cấp dầu nhiên liệu không đáp ứng các yêu cầu được nêu trong quy định 14 hoặc 18 của Phụ lục này.

³⁴ Tham khảo *Hướng dẫn 2009 về lấy mẫu dầu nhiên liệu để xác định sự phù hợp với Phụ lục VI MARPOL sửa đổi* (ng nghị quyết MEPC.182 (59)).

10 Liên quan đến các đợt kiểm tra của Quốc gia có cảng do các Bên tiến hành, các Bên tiếp tục cam kết:

- .1 thông báo cho Bên hoặc không phải là Bên có thẩm quyền về việc phiếu giao hàng của tàu chở dầu được ban bố trong trường hợp việc vận chuyển dầu nhiên liệu không tuân thủ, đưa ra tất cả các thông tin liên quan; và
- .2 đảm bảo rằng hành động khắc phục nếu thích hợp được thực hiện để đưa dầu nhiên liệu không tuân thủ trở nên tuân thủ.

11 Đối với mỗi tàu có trọng tải từ 400 tấn trở lên hoạt động theo lịch trình với các cuộc gọi cảng thường xuyên và thường lệ, một Cơ quan quản lý có thể quyết định sau khi áp dụng và tham vấn với các quốc gia bị ảnh hưởng rằng việc tuân thủ khoản 6 của quy định này có thể được ghi lại theo cách khác mà tuân thủ các quy định 14 và 18 của Phụ lục này.

CHƯƠNG 4 – CÁC QUY ĐỊNH VỀ CƯỜNG ĐỘ CARBON KHI VẬN CHUYỂN QUỐC TẾ

Quy định 19

Áp dụng

- 1 Chương này sẽ áp dụng cho tất cả các tàu có trọng tải từ 400 tấn trở lên.
- 2 Các quy định của chương này sẽ không áp dụng đối với:
 - .1 tàu chỉ tham gia vào các chuyến đi trong phạm vi chủ quyền hoặc thẩm quyền của quốc gia mà tàu đó treo cờ. Tuy nhiên, mỗi Bên bằng các biện pháp thích hợp cần đảm bảo các tàu đó được đóng và hoạt động phù hợp với các yêu cầu của chương 4 của Phụ lục này, trong chừng mực hợp lý và có thể thực hiện được; hoặc là
 - .2 tàu không được đẩy bằng phương tiện cơ học và các giàn khoan bao gồm FPSO và FSU và giàn khoan, bất kể động cơ của chúng là gì.
- 3 Quy định 22, 23, 24 và 25 của Phụ lục này sẽ không áp dụng cho các tàu có động cơ đẩy không phải loại thông thường, ngoại trừ các quy định 22 và 24 sẽ áp dụng cho tàu chở khách du lịch có động cơ đẩy không phải loại thông thường và tàu chở khí hóa lỏng có động cơ thông thường hoặc không thông thường, được giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 9 năm 2019, như được định nghĩa trong đoạn 2.1 của quy định 2 và các quy định 23 và 25 sẽ áp dụng cho các tàu chở khách du lịch có động cơ không thông thường và tàu sân bay Khí hóa lỏng có động cơ thông thường hoặc không thông thường. 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 Polar.
- 4 Bất kể các quy định tại khoản 1 của quy định này, Cơ quan quản lý có thể miễn trừ yêu cầu đối với tàu có trọng tải từ 400 tấn trở lên phù hợp với các quy định 22 và 24 của Phụ lục này.
- 5 Khoản 4 của quy định này sẽ không áp dụng đối với tàu trọng tải từ 400 tấn trở lên:
 - .1 mà hợp đồng đóng tàu được ký vào hoặc ngày 01/01/2017; hoặc là
 - .2 Trong trường hợp không có hợp đồng đóng tàu, tàu được đặt hoặc đang trong giai đoạn đóng tương tự vào ngày 01/07/2017 hoặc sau đó; hoặc là

- .3 việc giao tàu được diễn ra vào hoặc sau ngày 01/07/2019; hoặc là
- .4 trong trường hợp hoán cải lớn một chiếc tàu mới hoặc hiện hữu, được nêu trong quy định 2.2.17 của Phụ lục này vào hoặc sau ngày 01/01/2017, và áp dụng các quy định 5.4.2 và 5.4.3 của Phụ lục này.

6 Cơ quan quản lý của một Bên tham gia Công ước này cho phép áp dụng khoản 4, hoặc đình chỉ, thu hồi hoặc từ chối việc áp dụng khoản đó, tàu có quyền treo cờ của mình sẽ ngay lập tức thông báo cho Tổ chức để gửi cho các Bên tham gia để trình bày các chi tiết của Nghị định thư đó, để các bên biết thông tin.

Quy định 20

Mục tiêu

Mục tiêu của chương này là giảm cường độ carbon trong vận chuyển quốc tế, hướng tới mức độ tham vọng được đề ra trong *Chiến lược của IMO ban đầu về giảm phát thải khí nhà kính từ tàu biển*.³⁵

Quy định 21

Yêu cầu chức năng

Để đạt được mục tiêu nêu ra trong quy định 20 của Phụ lục này, tàu áp dụng chương này phải tuân thủ các yêu cầu chức năng sau để giảm cường độ carbon của nó:

- .1 các yêu cầu kỹ thuật về cường độ carbon phù hợp với các quy định 22, 23, 24 và 25 của Phụ lục này; và
- .2 các yêu cầu về cường độ carbon hoạt động phù hợp với các quy định 26, 27 và 28 của Phụ lục này.

Quy định 22

Chỉ số Thiết kế Hiệu quả Năng lượng đạt được (EEDI đạt được)

1 EEDI đạt được được tính như sau:

- .1 mỗi tàu mới;
- .2 mỗi con tàu mới đã trải qua hoán cải lớn; và
- .3 mỗi tàu mới hoặc tàu hiện tại đã trải qua một sự hoán cải lớn, quá rộng mà con tàu được Cơ quan quản lý coi là tàu đóng mới được xếp vào một hoặc nhiều loại

³⁵ Nghị quyết MEPC.304 (72).

thuộc trong các quy định 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 đến 2.2.16, 2.2.20, 2.2.22, và 2.2.26 đến 2.2.29 của Phụ lục này. EEDI đạt được sẽ cụ thể cho từng con tàu và phải thể hiện được hiệu suất ước tính của con tàu về hiệu quả năng lượng và phải kèm theo Tài liệu kỹ thuật EEDI có chứa thông tin cần thiết cho việc tính toán EEDI đạt được và cho thấy quá trình tính toán. EEDI đạt được sẽ được xác minh, dựa trên Tài liệu kỹ thuật của EEDI, do Cơ quan quản lý hoặc bất kỳ tổ chức nào được ủy quyền bởi Cơ quan này.³⁶

2 EEDI đạt được sẽ được tính toán dựa trên các hướng dẫn³⁷ do Tổ chức thiết lập.

3 Đối với mỗi con tàu, theo quy định 24 của Phụ lục này, Cơ quan quản lý hoặc bất kỳ tổ chức nào được ủy quyền hợp pháp bởi Cơ quan quản lý phải báo cáo Tổ chức về các giá trị EEDI yêu cầu và đạt được và thông tin liên quan, dựa trên các hướng dẫn do Tổ chức thiết lập³⁸, thông qua hình thức liên lạc điện tử:

- .1 trong vòng 7 tháng kể từ khi hoàn thành kiểm tra theo quy định 5.4 của Phụ lục này; hoặc là
- .2 trong vòng 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 đạt được của Tàu hiện có (EEXI đạt được)

1 EEXI đạt được sẽ được tính cho:

- .1 mỗi tàu; và
- .2 mỗi tàu đã trải qua một cuộc hoán cải lớn,

thuộc một hoặc nhiều 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 của Phụ lục này. EEXI đạt được phải cụ thể cho từng tàu và phải chỉ ra hiệu suất ước tính của tàu về hiệu quả năng lượng, và kèm theo hồ sơ kỹ thuật EEXI chứa thông tin cần thiết cho việc tính toán EEXI đạt được và điều đó thể hiện quá trình tính toán. EEXI đạt được sẽ

³⁶ Tham khảo *Bộ luật dành cho các tổ chức được công nhận* (Bộ luật RO), được Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.237 (65), và có thể được Tổ chức sửa đổi.

³⁷ Tham khảo *Hướng dẫn năm 2014 về phương pháp tính Chỉ số Thiết kế Hiệu quả Năng lượng cho Tàu mới* (nghị quyết MEPC.245 (66), được sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.263 (68) và MEPC.281 (70)).

³⁸ Tham khảo *Hướng dẫn năm 2018 về phương pháp tính Chỉ số Thiết kế Hiệu quả Năng lượng đạt được (EEDI) cho tàu mới* (nghị quyết MEPC.308 (73)), đã được Tổ chức sửa đổi.

được xác minh dựa trên hồ sơ kỹ thuật EEXI bởi Cơ quan quản lý hoặc bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý ủy quyền hợp lệ.³⁹

2 EEXI đạt được sẽ được tính toán dựa trên các hướng dẫn⁴⁰ do Tổ chức thiết lập.

3 Bất kể nội dung tại điểm 1 của quy định này, đối với mỗi tàu áp dụng quy định 22 của Phụ lục này, EEDI đạt được đã được Cơ quan quản lý hoặc bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý ủy quyền hợp lệ xác nhận 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 thấp hơn giá trị của EEXI bắt buộc 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:

- .1 tàu mới;
- .2 tàu mới đã trải qua hoán cải lớn; và
- .3 tàu mới hoặc hiện hữu đã trải qua một sự hoán cải lớn mà là quá rộng đến nỗi tàu được Cơ quan quản lý coi là con tàu mới được xây dựng

thuộc một trong các loại được quy định 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 Phụ lục này và áp dụng trong chương này, EEDI đạt được như sau:

$$\text{EEDI đạt được} \leq \text{EEDI yêu cầu} = 1 - \left(\frac{x}{100}\right) * \text{giá trị đường tham chiếu}$$

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

2 Đối với mỗi tàu mới và hiện hữu đã trải qua một sự hoán cải lớn, quá rộng mà con tàu được Cơ quan quản lý coi như là một tàu được đóng mới thì mức EEDI đạt được phải được tính và đáp ứng được yêu cầu của khoản 21.1 với hệ số giảm áp dụng tương ứng với loại và kích cỡ tàu của con tàu được chuyển

³⁹ Tham khảo Bộ luật dành cho các tổ chức được công nhận (Bộ luật RO), được Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.237 (65), và có thể được Tổ chức sửa đổi.

⁴⁰ *Hướng dẫn về phương pháp tính toán Chỉ số Tàu Hiện hữu đạt Hiệu quả Năng lượng* đo Tổ chức xây dựng.

đổi tại thời điểm có hợp đồng chuyển đổi, hoặc trong trường hợp không có hợp đồng, là vào ngày bắt đầu chuyển đổi.

Bảng 1 - Hệ số giảm (theo phần trăm) đối với EEDI liên quan so với đường tham chiếu EEDI

Loại tàu	Kích cỡ	Giai đoạn 0 1/1/2013 - 31/12/20 14	Giai đoạn 1 1/1/2015 - 31/12/20 19	Giai đoạn 2 1/1/2020 - 31/12/20 22	Giai đoạn 2 1/1/2020 - 31/12/20 24	Giai đoạn 2 1/1/2022 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	n/a	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	n/a	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	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Tàu container chuyên dụng	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	n/a	0-10*	0-20*		15-30*	

Loại tàu	Kích cỡ	Giai đoạn 0 1/1/2013 - 31/12/20 14	Giai đoạn 1 1/1/2015 - 31/12/20 19	Giai đoạn 2 1/1/2020 - 31/12/20 22	Giai đoạn 2 1/1/2020 - 31/12/20 24	Giai đoạn 2 1/1/2022 trở đi	Giai đoạn 3 1/1/2025 trở đi
Tàu chở hàng bách hóa	15.000 DWT trở lên	0	10	15		30	
	3.000 trở lên nhưng dưới 15.000 DWT	n/a	0-10*	0-15*		0-30*	
Tàu chở hàng đông lạnh	5.000 DWT trở lên	0	10		15		30
	3.000 trở lên nhưng dưới 5.000 DWT	n/a	0-10*		0-15*		0-30*
Tàu chở hàng kết hợp	20.000 DWT trở lên	0	10		20		30
	4.000 trở lên nhưng dưới 20.000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Tàu chở khí hóa lỏng ***	10.000 DWT trở lên	n/a	10**	20		30	
Tàu chở hàng ro-ro (tàu chở phương tiện) ****	10.000 DWT trở lên	n/a	5**		15		30
Tàu chở hàng ro-ro ****	2.000 DWT trở lên	n/a	5**		20		30
	1.000 trở lên nhưng dưới 2.000 DWT	n/a	0-5*,**		0-20*		0-30*
Tàu chở khách ro-ro ****	1.000 DWT trở lên	n/a	5**		20		30
	250 trở lên nhưng dưới 1.000 DWT	n/a	0-5*,**		0-20*		0-30*
Tàu chở khách du lịch *** có động cơ đẩy không phải	85.000 GT trở lên	n/a	5**	20		30	
	25.000 trở lên nhưng dưới 85.000 GT	n/a	0-5*,**	0-20*		0-30*	

Loại tàu	Kích cỡ	Giai đoạn 0 1/1/2013 - 31/12/20 14	Giai đoạn 1 1/1/2015 - 31/12/20 19	Giai đoạn 2 1/1/2020 - 31/12/20 22	Giai đoạn 2 1/1/2020 - 31/12/20 24	Giai đoạn 2 1/1/2022 trở đi	Giai đoạn 3 1/1/2025 trở đi
loại thông thường							

* Hệ số giảm được nội suy theo 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 cỡ tàu nhỏ hơn.

** Giai đoạn 1 bắt đầu cho những tàu đó vào ngày 1 tháng 9 năm 2015.

*** Hệ số giảm giá 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 Giá trị đường tham chiếu phải được tính như sau:

$$\text{Giá trị đường tham chiếu} = a * b^{-c}$$

Trong đó a, b và c là các tham số được nêu trong bảng 2.

Bảng 2: Tham số để xác định giá trị tham chiếu cho các loại tàu khác nhau

Loại tàu được nêu trong quy định 2	a	b	c
2.2.5 Tàu chở hàng rời	961,79	DWT của tàu trong đó $DWT \leq 279.000$ 279.000 trong đó $DWT > 279.000$	0,477
2.2.7 Tàu chở hàng kết hợp	1.219,00	DWT của tàu	0,488
2.2.9 Tàu container chuyên dụng	174,22	DWT của tàu	0,201
2.2.11 Tàu chở khách du lịch có động cơ đẩy không phải loại thông thường	170,84	GT của tàu	0,214
2.2.14 Tàu chở khí	1.120,00	DWT của tàu	0,456
2.2.15 Tàu chở hàng bách hóa	107,48	DWT của tàu	0,216
2.2.16 Tàu chở khí hóa lỏng	2.253,7	DWT của tàu	0,474
2.2.22 Tàu chở hàng đông lạnh	227,01	DWT của tàu	0,244
2.2.26 Tàu chở hàng ro-ro	1405,15	DWT của tàu	0,498
	1686,17*	DWT của tàu trong đó $DWT \leq 17.000^*$ 17.000 trong đó $DWT > 17.000^*$	

2.2.27 Tàu chở hàng ro-ro (tàu chở phương tiện)	(DWT/GT) ^{-0,7} • 780,36 trong đó DWT/GT < 0,3 1.812,63 trong đó DWT/GT ≥ 0,3	DWT của tàu	0,471
2.2.28 Tàu chở khách ro-ro	752,16	DWT của tàu	0,381
	902,59*	DWT của tàu trong đó DWT ≤ 10.000* 10.000 trong đó DWT ≥ 10.000*	
2.2.29 Tàu chở dầu	1,218.80	DWT của tàu	0,488

* sẽ 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 nêu trên được nêu trong Bảng 2, thì EEDI yêu cầu đối với tàu phải là EEDI yêu cầu nghiêm ngặt nhất (thấp nhất).

5 Đối với mỗi tàu áp dụng quy định này, công suất đẩy được lắp đặt không được nhỏ hơn công suất đẩy cần thiết để duy trì khả năng điều hướng của tàu trong các điều kiện bất lợi như được xác định trong hướng dẫn do Tổ chức thiết lập.⁴¹

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 được chứng minh là cần thiết, sửa đổi khoảng thời gian, các thông 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 đợt hoán cải lớn,

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 được áp dụng, EEXI đạt được sẽ như sau:

⁴¹ Tham khảo *Hướng dẫn tạm thời 2013 để xác định công suất đẩy tối thiểu để duy trì khả năng điều hướng của tàu trong các điều kiện bất lợi* (nghị quyết MEPC.232 (65), được sửa đổi bởi các nghị quyết MEPC.255 (67) và MEPC.262 (68)): văn bản hợp nhất : MEPC.1 / Circ.850 / Rev.2).

$EEXI \text{ đạt được} \leq EEXI \text{ yêu cầu} = (1 - \frac{Y}{100}) \times \text{Giá trị đường tham chiếu EEDI}$

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

Bảng 3 - Hệ số giảm (theo phần trăm) đối với EEXI liên quan so với đường tham chiếu EEDI

Loại tàu	Kích cỡ	Hệ số giảm
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 chuyên dụng	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 bách hóa	15.000 DWT trở lên	30
	3.000 trở lên nhưng dưới 15.000 DWT	0-30*
Tàu chở hàng đông lạnh	5.000 DWT trở lên	15

Loại tàu	Kích cỡ	Hệ số giảm
	3.000 trở lên nhưng dưới 5.000 DWT	0-15*
Tàu chở hàng kết hợp	20.000 DWT trở lên	20
	4.000 trở lên nhưng dưới 20.000 DWT	0-20*
Tàu chở khí hóa lỏng	10.000 DWT trở lên	30
Tàu chở hàng ro-ro (tàu chở 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 chở khách du lịch có động cơ đẩy không phải loại thông thường	85.000 GT trở lên	30
	25.000 trở lên nhưng dưới 85.000 GT	0-30*

* Hệ số giảm được nội suy tuyến tính giữa hai giá trị phụ thuộc vào kích cỡ tàu.

Giá trị thấp hơn của hệ số giảm được áp dụng cho cỡ tàu nhỏ hơn.

2 Các giá trị đường tham chiếu EEDI phải được tính toán theo quy định 24.3 và 24.4 của Phụ lục này. Đối với tàu chở hàng ro-ro và tàu chở 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 theo.

3 Tổ chức sẽ hoàn thành việc xem xét trước ngày 1 tháng 1 năm 2026 để đánh giá tính hiệu quả của quy định này dựa trên bất kỳ hướng dẫn nào do Tổ chức thiết lập. Nếu dựa trên việc xem xét, các Bên quyết định thông qua các sửa đổi đối với quy định này, thì các sửa đổi đó sẽ được thông qua và có hiệu lực theo các quy định tại Điều 16 của Công ước này.

Quy định 26

Kế hoạch Quản lý Hiệu quả Năng lượng của Tàu (SEEMP)

1 Mỗi tàu phải giữ trên tàu một Kế hoạch Quản lý Tiết kiệm Năng lượng của Tàu (SEEMP) cụ thể. Nó có thể tạo thành một phần của Hệ thống Quản lý

An toàn (SMS) của tàu. SEEMP sẽ được phát triển và xem xét dựa trên các Nguyên tắc đã được Tổ chức⁴² thông qua.

2 Trong trường hợp tàu có tổng trọng tải từ 5.000 tấn trở lên, SEEMP sẽ bao gồm mô tả về phương pháp 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 tàu.

3 Trong trường hợp tàu có tổng trọng tải từ 5.000 tấn trở lên, thuộc một hoặc nhiều 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 của Phụ lục này,

- .1 Vào hoặc trước ngày 01/01/2023, SEEMP sẽ bao gồm:
 - .1 bản mô tả phương pháp sẽ được sử dụng để tính toán CII trong hoạt động hàng năm 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 tàu;
 - .2 CII trong hoạt động hàng năm yêu cầu, như được quy định trong quy định 28 của Phụ lục này, trong 3 năm tới;
 - .3 kế hoạch thực hiện trong đó ghi lại cách thức đạt được CII trong hoạt động hàng năm yêu cầu trong 3 năm tới; và
 - .4 thủ tục để tự đánh giá và cải tiến.
- .2 Đối với các tàu được xếp hạng D trong 3 năm liên tục hoặc xếp hạng E, theo quy định 28 của Phụ lục này, SEEMP sẽ được xem xét theo quy định 28.8 của Phụ lục này để đưa vào kế hoạch các hành động khắc phục nhằm đạt được CII trong hoạt động hàng năm yêu cầu.
- .3 SEEMP sẽ phải chịu sự xác minh và đánh giá của công ty có tính đến các Nguyên tắc đã được Tổ chức thông qua.

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 trọng tải 5.000 tấn trở lên sẽ thu thập số liệu được quy định trong phụ lục IX của Phụ lục này, cho năm đó và mỗi năm dương lịch tiếp theo hoặc phần của năm đó, nếu thích hợp theo phương pháp được bao gồm trong SEEMP.

⁴² Tham khảo *Hướng dẫn năm 2016 về xây dựng kế hoạch quản lý hiệu quả năng lượng trên tàu (SEEMP)* (nghị quyết MEPC.282 (70)).

2 Trừ khi được quy định tại các khoản 4, 5 và 6 của quy định này, vào cuối mỗi năm dương lịch, tàu phải tổng hợp dữ liệu thu thập được trong năm dương lịch đó hoặc một phần của năm đó, nếu thích hợp.

3 Trừ những trường hợp được quy định tại các khoản 4, 5 và 6 của quy định này, trong vòng 3 tháng sau khi kết thúc mỗi năm dương lịch, tàu phải báo cáo với Cơ quan quản lý của mình hoặc bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý⁴³ ủy quyền hợp lệ, giá trị tổng hợp đối với mỗi mức quy định trong phụ lục IX của Phụ lục này, thông qua hình thức liên lạc điện tử và sử dụng định dạng chuẩn do Tổ chức thiết lập.⁴⁴

4 Trong trường hợp chuyển giao một con tàu từ Cơ quan quản lý này sang Cơ quan quản lý khác, vào ngày hoàn thành việc chuyển giao hoặc càng gần thực tế càng tốt, tàu phải báo cáo cho Cơ quan quản lý hoặc bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý ủy quyền hợp lệ,⁴¹ dữ liệu tổng hợp trong khoảng thời gian 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 về dữ liệu được phân tách.

5 Trong trường hợp có sự thay đổi từ Công ty này sang Công ty khác, vào ngày hoàn thành thay đổi hoặc càng gần thực tế càng tốt, tàu phải báo cáo cho Cơ quan quản lý của mình hoặc bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý ủy quyền hợp lệ,⁴¹¹ dữ liệu tổng hợp cho phần của năm dương lịch tương ứng với Công ty, như được quy định trong phụ lục IX của Phụ lục này và, theo yêu cầu của Cơ quan quản lý của Công ty về dữ liệu được phân tách.

6 Trong trường hợp có sự thay đổi từ Cơ quan quản lý này sang Cơ quan quản lý khác và đồng thời từ Công ty này sang Công ty khác, điểm 4 của quy định này sẽ được áp dụng.

7 Dữ liệu phải được xác minh theo các thủ tục do Cơ quan quản lý xây dựng dựa trên các hướng dẫn do Tổ chức⁴⁵ thiết lập.

8 Ngoài trừ được quy định tại các khoản 4, 5 và 6 của quy định này, dữ liệu phân tách làm cơ sở cho dữ liệu báo cáo nêu trong phụ lục IX của Phụ lục này cho năm dương lịch trước đó sẽ có thể truy cập dễ dàng trong khoảng thời

⁴³ Tham khảo *Bộ luật dành cho các tổ chức được công nhận (Bộ luật RO)*, được Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.237 (65), và có thể được Tổ chức sửa đổi.

⁴⁴ Tham khảo *Hướng dẫn năm 2016 để xây dựng Kế hoạch Quản lý Hiệu quả Năng lượng của Tàu* (Hướng dẫn SEEMP) (nghị quyết MEPC.282 (70)).

⁴⁵ Tham khảo *Hướng dẫn năm 2017 về việc xác minh dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu của tàu* (Nghị quyết MEPC.292 (71)).

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 báo cáo được ghi trong phụ lục IX của Phụ lục này về các tàu đã đăng ký có tổng trọng tải từ 5.000 tấn trở lên được chuyển đến Cơ sở dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển của IMO thông qua hình thức giao tiếp điện tử và sử dụng định dạng chuẩn do Tổ chức thiết lập không muộn hơn 1 tháng sau khi ban hành Tuyên bố Tuân thủ của các tàu này.

10 Trên cơ sở dữ liệu báo cáo được gửi đến Cơ sở dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu trên tàu biển của IMO, Tổng thư ký của Tổ chức sẽ lập một báo cáo hàng năm gửi cho Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển trong đó tóm tắt dữ liệu thu thập được, tình trạng của dữ liệu bị thiếu, và những dữ liệu thông tin liên quan khác khi có thể được yêu cầu bởi Ủy ban.

11 Tổng thư ký của Tổ chức sẽ cấp cho Cơ quan quản lý tàu thuộc đối tượng áp dụng quy định 28 của Phụ lục này quyền truy cập vào tất cả dữ liệu được báo cáo cho tất cả các năm dương lịch trước đó trong Cơ sở dữ liệu về tiêu thụ dầu nhiên liệu của tàu của IMO đối với tàu đó.

12 Tổng thư ký của Tổ chức sẽ duy trì một cơ sở dữ liệu ẩn danh để không thể nhận dạng một con tàu cụ thể. Các bên phải có quyền truy cập vào dữ liệu ẩn danh để phân tích và xem xét.

13 Cơ sở dữ liệu về tiêu thụ dầu nhiên liệu trên tàu của IMO sẽ do Tổng thư ký của Tổ chức đảm nhận và quản lý, theo các hướng dẫn do Tổ chức thiết lập.

Quy định 28

Cường độ carbon trong quá trình hoạt động

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

1 Sau khi kết thúc mỗi năm dương lịch, mỗi tàu có tổng trọng tải từ 5.000 tấn trở lên, thuộc một hoặc nhiều 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 của Phụ lục này, sẽ tính toán CII trong hoạt động hàng năm đạt được trong khoảng thời gian 12 tháng từ ngày 1 tháng 1 đến ngày 31 tháng 12 trong năm dương lịch đó, sử dụng dữ liệu được thu thập theo quy định 27 của Phụ lục này dựa trên các hướng dẫn do Tổ chức thiết lập.

2 Trong vòng 3 tháng sau khi kết thúc mỗi năm dương lịch, tàu phải báo cáo với Cơ quan quản lý của mình hoặc bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản

lý ủy quyền hợp lệ, CII trong hoạt động hàng năm đạt được, thông qua hình thức liên lạc điện tử và sử dụng một định dạng tiêu chuẩn do Tổ chức thiết lập.

3 Trong trường hợp hoàn thành bất kỳ việc chuyển tàu nào theo quy định 27.4, 27.5 hoặc 27.6 sau ngày 1 tháng 1 năm 2023, xếp hạng cường độ carbon hoạt động hàng năm của tàu cho kỳ báo cáo ngay trước khi chuyển giao và được xác minh theo quy định 6.6 của điều này Phụ lục sẽ được coi là xếp hạng cường độ carbon hoạt động hàng năm của tàu sau khi chuyển giao và cho đến lần xác minh tiếp theo về chỉ số cường độ carbon hàng năm đạt được của tàu theo yêu cầu của quy định 6.6 của Phụ lục này. Không có quy định nào trong quy định này loại bỏ bất kỳ tàu nào về 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 yêu cầu (CII trong hoạt động hàng năm yêu cầu)

4 Đối với mỗi tàu tổng trọng tải từ 5.000 tấn trở lên, thuộc một hoặc nhiều 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 của Phụ lục này, CII trong hoạt động hàng năm yêu cầu phải được xác định như sau:

$$\text{CII trong hoạt động hàng năm yêu cầu} = \left(1 - \frac{Z}{100}\right) * \text{CII}_R$$

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 đánh giá cụ thể; và

CII_R là giá trị tham chiếu.

5 Hệ số giảm hàng năm Z⁴⁶ và giá trị tham chiếu CII_R phải là các giá trị được xác định dựa trên các hướng dẫn do Tổ chức thiết lập.

Xếp hạng cường độ carbon trong hoạt động

6 CII trong hoạt động hàng năm đạt được sẽ được lập thành văn bản và xác minh dựa trên CII trong hoạt động hàng năm yêu cầu để xác định xếp hạng cường độ carbon hoạt động A, B, C, D hoặc E, chỉ ra mức hiệu suất cao hơn chính, cao vừa, trung bình, thấp kém hoặc kém hơn do Cơ quan quản lý hoặc bởi bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý Ủy quyền hợp lệ, dựa trên các hướng dẫn do Tổ chức phát triển. Điểm giữa của mức xếp hạng C sẽ là giá trị tương

⁴⁶ Hệ số giảm hàng năm là cụ thể cho từng loại tàu và là một hàm theo kích cỡ của tàu. Hệ số này được xác định để tăng dần để đáp ứng các mục tiêu của *Chiến lược IMO ban đầu về giảm phát thải KNK từ tàu* (Nghị quyết MEPC.304 (72)).

đương với CII trong hoạt động hàng năm yêu cầu được quy định trong điểm 4 của quy định này.

Các hành động khắc phục và khuyến khích

7 Tàu được xếp hạng D trong 3 năm liên tục hoặc được xếp hạng E phải xây dựng kế hoạch hành động khắc phục để đạt được CII trong hoạt động hàng năm yêu cầu.

8 SEEMP sẽ được xem xét để đưa vào kế hoạch các hành động khắc phục cho phù hợp, dựa trên các hướng dẫn do Tổ chức thiết lập. SEEMP sửa đổi sẽ được đệ trình cho Cơ quan quản lý hoặc bất kỳ tổ chức nào được Cơ quan quản lý ủy quyền hợp lệ để xác minh trong vòng 1 tháng sau khi báo cáo CII trong hoạt động hàng năm đạt được theo khoản 2 của quy định này.

9 Tàu được xếp hạng D trong 3 năm liên tục hoặc xếp hạng E phải thực hiện các hành động khắc phục theo kế hoạch phù hợp với SEEMP đã sửa đổi.

10. Các cơ quan quản lý, chính quyền cảng và các bên liên quan khác nên cung cấp các biện pháp khuyến khích cho các tàu được xếp hạng A hoặc B.

Đánh giá

11 Tổ chức sẽ hoàn thành bản đánh giá trước ngày 1 tháng 1 năm 2026 để đánh giá:

- .1 hiệu quả của quy định này trong việc giảm cường độ carbon trong vận chuyển quốc tế;
- .2 nhu cầu về các hành động khắc phục tăng cường hoặc các biện pháp khắc phục khác, bao gồm cả các yêu cầu EEXI bổ sung có thể có;
- .3 nhu cầu tăng cường cơ chế thực thi;
- .4 nhu cầu tăng cường hệ thống thu thập dữ liệu; và
- .5 sửa đổi hệ số Z và giá trị CII_R.

Nếu dựa trên kết quả đánh giá, các Bên quyết định thông qua các sửa đổi đối với quy định này, các sửa đổi đó sẽ được thông qua và có hiệu lực theo các quy định tại Điều 16 của Công ước này.

Quy định 29

*Thúc đẩy hợp tác kỹ thuật và chuyển giao công nghệ liên quan đến việc cải thiện hiệu quả năng lượng của tàu*⁴⁷

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

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

Chương 5 - Xác minh sự tuân thủ các quy định của Phụ lục này

Quy định 30

Áp dụng

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

Quy định 31

Xác minh sự tuân thủ

1 Mỗi Bên phải chịu sự đánh giá định kỳ của Tổ chức phù hợp với đợt đánh giá tiêu chuẩn để xác minh sự tuân thủ và thực hiện Phụ lục này.

2 Tổng thư ký của Tổ chức có trách nhiệm quản lý, hướng dẫn thực hiện Chương trình Đánh giá, dựa trên các hướng dẫn do Tổ chức thiết lập.⁴⁸

3 Mỗi Bên phải có trách nhiệm tạo điều kiện thuận lợi cho việc tiến hành đánh giá và thực hiện một chương trình hành động để giải quyết các kết quả phát hiện dựa trên các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng

4 Các đợt đánh giá của tất cả các Bên sẽ :

⁴⁷ Tham khảo phần *Thúc đẩy hợp tác kỹ thuật và chuyển giao công nghệ liên quan đến việc 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 MARPOL Phụ lục VI (MEPC.1 / Circ.861).

⁴⁸ Tham khảo *Khung và Quy trình của Chương trình Đánh giá Quốc gia Thành viên của IMO* (nghị quyết A.1067 (28)).

- .1 dựa trên một lịch trình tổng thể do Tổng thư ký của Tổ chức phát triển dựa trên các hướng dẫn do Tổ chức phát triển; 46 và
- .2 được tiến hành định kỳ dựa trên các hướng dẫn do Tổ chức phát triển.

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 tàu¹

Tên tàu

Số hoặc ký tự định danh.....

Số IMO².....

Cảng đăng ký.....

Tổng trọng tải.....

THÔNG QUA 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)³

¹ Ngoài ra, thông tin cụ thể của con tàu có thể được ghi ngang trong các ô.

² Theo sơ đồ số định danh của tàu IMO Nghị quyết A.1117(30))

³ 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.

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

THÔNG QUA 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 kỳ⁴

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 kỳ⁴

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)

⁴ Xóa nếu thích hợp.

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 THEO QUY ĐỊNH 9.8.3

THÔNG QUA 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 9.6⁵ 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)

⁵ Xóa nếu thích hợp.

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 sống tàu được đặt hoặc tàu đã ở giai đoạn đóng tương tự (ngày/tháng/năm)
 - 1.4 Chiều dài (L)⁶ 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)

⁶ 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 NO_x theo quy định 13.5 .1.1 sẽ không áp dụng.

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 (NO_x) (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 NO _x 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	13.2.1.1 & 13.2.2					
8b	(ngày / tháng	13.2.1.2 & 13.2.3					
8c	/ năm)	13.2.1.3 & 13.2.3					

Quy định áp dụng của Phụ lục VI của Công ước MARPOL (NTC = Bộ luật Kỹ thuật NO _x 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
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 phát thải NO _x mức III	13.5.1.1	☐	☐	☐	☐	☐	☐
11b		13.2.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
11c		13.2.3.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
11d		13.7.1.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
12	AM ⁷	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 (SO_x) 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 ☐

⁷ Tham khảo Hướng dẫn năm 2014 về quy trình phương pháp đã được phê duyệt (nghị quyết MEPC.243 (66)).

- .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 SO_x 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 SO_x 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 đổi⁸ ☐
- .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 đổi⁹ ☐
- .2 Nghị quyết MEPC.76 (40), đã được sửa đổi¹⁰ ☐

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 đương 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*)

⁸ Được sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.93 (45).

⁹ Được sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.92 (45).

¹⁰ Được sửa đổi bởi nghị quyết MEPC.93 (45).

PHỤ LỤC II

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

Các chu trình kiểm tra và hệ số gia trọng sau đây được áp dụng để xác minh sự tuân thủ của động cơ diesel hàng hải với giới hạn NO_x được áp dụng theo quy định 13 của Phụ lục này bằng cách sử dụng quy trình kiểm tra và phương pháp tính toán như được quy định trong Bộ luật Tiêu chuẩn Kỹ thuật về khí NO_x năm 2008 đã được sửa đổi.

- .1 Đối với động cơ hàng hải có tốc độ không đổi cho động cơ đẩy chính bao gồm cả động cơ diesel-điện, phải áp dụng chu trình kiểm tra E2;
- .2 Đối với các chân vịt biến bước, phải áp dụng chu trình kiểm tra E2;
- .3 Đối với động cơ chính và động cơ phụ vận hành bằng chân vịt, phải áp dụng chu trình kiểm tra E3;
- .4 Đối với động cơ phụ có tốc độ không đổi, phải áp dụng chu trình kiểm tra E2; và
- .5 Đối với động cơ phụ có tốc độ thay đổi, tải thay đổi, không bao gồm ở trên, phải áp dụng chu trình kiểm tra C1;

Chu trình kiểm tra áp dụng đối với *động cơ đẩy chính có tốc độ không đổi* (bao gồm động cơ diesel-điện và chân vịt biến bước)

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

Chu trình kiểm tra áp dụng đối với *động cơ chính và động cơ phụ vận hành bằng chân vịt*

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

Chu trình kiểm tra áp dụng đối với *động cơ phụ có tốc độ không đổi*

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

Chu trình kiểm tra áp dụng đối với *động cơ phụ có tốc độ thay đổi và tải thay đổi*

Loại chu trình kiểm tra C1	Tốc độ	Định mức				Bình quân			Nhàn rồi
	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 NO_x 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 rồi 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 NO_x , SO_x 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 khỏe 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 NO_x hoặc SO_x 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 NO_x hoặc SO_x 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 NO_x hoặc SO_x 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 khỏe 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 khỏe 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 NO_x , SO_x 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 muối cao hơn chỉ trong thời gian rất ngắn như là lúc khởi động)

Các thành phần chưa cháy trong dư lượng tro tàn: Tối đa 10% trọng lượng

Phạm vi nhiệt độ xả khí từ ống xả buồng đốt: 850-1.200°C

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)¹
- 8 Hàm lượng lưu huỳnh (% m/m)²
- 9 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).

¹ Dầu nhiên liệu phải được thử nghiệm theo ISO 3675: 1998 hoặc ISO 12185: 1996.

² Dầu nhiên liệu phải được thử nghiệm theo ISO 8754: 2003.

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)

Phải sử dụng quy trình dưới đây để xác minh xem liệu dầu nhiên liệu được cung cấp và sử dụng trên tàu có tuân thủ với giới hạn lưu huỳnh được quy định trong quy định 14 của Phụ lục VI 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 giao¹ 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 dụng², 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 2.55 và "mẫu có trên tàu"³ như được định nghĩa trong quy định 2.1.21.

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 đủ⁴ liên quan đến phương pháp thí nghiệm được sử dụng.

¹ 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)).

² 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).

³ 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 .

⁴ 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.

2 *Giai đoạn 1 của quy trình thí nghiệm*

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)⁵ 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.

⁵ 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.

- .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 : $X \leq V$	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 nhận⁶ 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)⁷ của phương pháp thí nghiệm thì kết quả được coi là hợp lệ; hoặc

⁶ 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.

- .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)⁸, 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.

⁷ 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.

⁸ 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.

Bảng 2: Tóm tắt quy trình lấy mẫu đang sử dụng và có trên tàu⁹

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.

⁹ 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.

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

Điểm	Vĩ độ	Kinh độ
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

Điểm	Vĩ độ	Kinh độ
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

Điểm	Vĩ độ	Kinh độ
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

Điểm	Vĩ độ	Kinh độ
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

Điểm	Vĩ độ	Kinh độ
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

Điểm	Vĩ độ	Kinh độ
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

Điểm	Vĩ độ	Kinh độ
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, Nihoa, Kauai, Lanai và Kaho'olawe, 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

Điểm	Vĩ độ	Kinh độ
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

Điểm	Vĩ độ	Kinh độ
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

PHỤ LỤC VIII

Mẫu Giấy chứng nhận Quốc tế về Hiệu quả Năng lượng (IEE)

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 "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 tàu¹

Tên tàu
Số hoặc ký tự định danh
Cảng đăng ký
Tổng trọng tải
Số IMO²

THÔNG QUA 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)

¹ Ngoài ra, thông tin cụ thể của con tàu có thể được ghi ngang trong các ô.

² Theo Sơ đồ số định danh của tàu do IMO cấp (Nghị quyết A.1117(30)).

**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 tàu³

2 Hệ thống đẩy

- 2.1 Động cơ đẩy bằng diesel ☐

³ 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".

- 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 tính 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 dẫn⁴ 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 ☐

⁴ Tham khảo *Hướng dẫn phương pháp tính Chỉ số tàu hiệu quả năng lượng đạt được (EEXI)* (nghị quyết MEPC.333 (76)) năm 2021

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

Thông tin cụ thể về con tàu

Số MO

Khoảng thời gian trong năm dương lịch mà dữ liệu được gửi

Ngày bắt đầu (ngày/tháng/năm)

Ngày kết thúc (ngày/tháng/năm)

Đặc điểm kỹ thuật của tàu

Loại tàu, như được định nghĩa trong quy định 2 của Phụ lục này hoặc loại khác
(sẽ được nêu rõ).....

Tổng trọng tải (GT)¹.....

Trọng tải tịnh (NT)².....

Trọng tải toàn phần (DWT)³

Công suất đầu ra (công suất định mức)⁴ của động cơ đốt trong pittông chính và
phụ trên 130 kW (được thể hiện bằng kW).....

EEDI (nếu áp dụng).....

Lớp băng⁵

Mức tiêu thụ dầu nhiên liệu, theo loại dầu nhiên liệu⁶ tính bằng tấn và các
phương pháp được sử dụng để thu thập dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu

Khoảng cách đã đi

Số giờ trải qua

¹ Tổng trọng tải phải được tính toán theo Công ước Quốc tế về Trọng tải Đo lường Tàu, năm 1969.

² 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".

³ 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 mức nước tải mùa hè và trọng lượng nhẹ của tàu. Mức nước tải mùa hè nên được coi là mức nước tải mùa hè tối đa được chứng nhận trong tập sách ổn định được phê duyệt bởi Cơ quan quản lý hoặc một tổ chức được tổ chức đó công nhận. Nếu không áp dụng, hãy ghi chú "N/A".

⁴ Công suất định mức có nghĩa là công suất định mức liên tục lớn nhất được quy định trên nhãn hiệu của động cơ.

⁵ 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".

⁶ Theo định nghĩa trong *Hướng dẫn năm 2018 về phương pháp tính Chỉ số Thiết kế hiệu quả Năng lượng Đạt được (EEDI) cho tàu mới* (nghị quyết MEPC.308(73) đã được sửa đổi). Nếu không áp dụng, hãy ghi chú "N/A".

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**

**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 "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 tàu¹

Tên tàu

Số hoặc ký tự định danh.....

Số IMO².....

Cảng đăng ký.....

Tổng trọng tải.....

Trọng tải toàn phần

Loại tàu.....

THÔNG QUA GIẤY NÀY CHỨNG NHẬN RẰNG:

- 1 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);

¹ Ngoài ra, thông tin cụ thể của con tàu có thể được ghi ngang trong các ô.

² Theo Sơ đồ số định danh của tàu do IMO cấp (Nghị quyết A.1117(30)).

- 2 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);
- 3 CII trong hoạt động hàng năm đạt được của tàu từ (ngày/tháng/năm) đến (ngày/tháng/năm) là: theo quy định 28.1 và 28.2 của Phụ lục VI của Công ước, đối với các tàu áp dụng quy định 28;³
- 4 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 28³; 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)*.

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)

³ 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.

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 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 tàu¹

Tên tàu

Số hoặc ký tự định danh.....

Số IMO².....

Cảng đăng ký.....

Trọng tải toàn phần

THÔNG QUA 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;

¹ Ngoài ra, thông tin cụ thể của con tàu có thể được ghi ngang trong các ô.

² Theo Sơ đồ số định danh của tàu do IMO cấp (Nghị quyết A.1117(30)).

- .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*)