

NGHỊ QUYẾT MEPC.326(75)
(thông qua ngày 20/11/2020)

**HƯỚNG DẪN 2020 VỀ GIÁM SÁT HÀM LƯỢNG LƯU HUỖNH TRUNG BÌNH
TOÀN CẦU CỦA DẦU NHIÊN LIỆU SỬ DỤNG TRÊN TÀU**

ỦY BAN BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN

NHẮC LẠI Điều 38(a) của Công ước IMO về chức năng của Ủy ban bảo vệ môi trường biển (sau đây gọi tắt là Ủy ban) là ngăn ngừa và kiểm soát ô nhiễm từ tàu biển,

ĐỒNG THỜI NHẮC LẠI tại phiên họp thứ 61, Ủy ban đã thông qua Nghị quyết MEPC.192 (61) về Hướng dẫn 2010 về giám sát hàm lượng lưu huỳnh trung bình toàn cầu từ dầu nhiên liệu được sử dụng trên tàu,

NHẮC LẠI tại phiên họp thứ 70, Ủy ban đã thông qua Nghị quyết MEPC.280 (70) về Ngày bắt đầu hiệu lực đối với tiêu chuẩn dầu nhiên liệu theo quy định 14.1.3 của Phụ lục VI MARPOL, khẳng định lại "ngày 01/01/2020" là ngày bắt đầu hiệu lực để tàu biển tuân thủ yêu cầu về hàm lượng lưu huỳnh 0.5% m/m,

NHẬN THỨC sự cần thiết phải sửa đổi Hướng dẫn 2010 về giám sát hàm lượng lưu huỳnh trung bình toàn cầu của dầu nhiên liệu được sử dụng trên tàu do ngày hiệu lực của yêu cầu về hàm lượng lưu huỳnh là 0.5% m/m kể từ ngày 01/01/2020 và các loại dầu nhiên liệu khác cũng cần phải tuân thủ giới hạn này,

LƯU Ý rằng quy định 14.2 của Phụ lục VI MARPOL yêu cầu hàm lượng lưu huỳnh trung bình trên toàn cầu của cặn dầu nhiên liệu được cung cấp cho tàu phải được giám sát theo hướng dẫn do IMO xây dựng.

SAU KHI XEM XÉT, tại phiên họp 75, Ban thư ký đưa ra khuyến nghị sau,

- 1 THÔNG QUA Hướng dẫn 2020 về giám sát hàm lượng lưu huỳnh trung bình toàn cầu của dầu nhiên liệu sử dụng cho tàu, cụ thể tại phụ lục của Nghị quyết này;
- 2 KÊU GỌI các quốc gia thành viên và các tổ chức có quan tâm tạo nguồn lực và đội ngũ chuyên gia cần thiết sẵn sàng để thực hiện Hướng dẫn;
- 3 CHỈ DẪN Ban thư ký sử dụng phương pháp được nêu trong Hướng dẫn khi giám sát hàm lượng lưu huỳnh trung bình toàn cầu của dầu nhiên liệu được sử dụng trên tàu; và
- 4 HỦY BỎ Hướng dẫn đã được thông qua tại Nghị quyết MEPC. 192 (61) từ ngày hôm nay.

PHỤ LỤC

HƯỚNG DẪN 2020 VỀ GIÁM SÁT HÀM LƯỢNG LƯU HUỖNH TRUNG BÌNH TOÀN CẦU CỦA DẦU NHIÊN LIỆU SỬ DỤNG TRÊN TÀU

Lời tựa

1 Mục tiêu chính của Hướng dẫn là thiết lập một phương pháp thống nhất để theo dõi hàm lượng lưu huỳnh trung bình của dầu nhiên liệu được cung cấp để sử dụng trên tàu có tính đến giới hạn lưu huỳnh theo yêu cầu của quy định 14 của Phụ lục VI Công ước MARPOL

Giới thiệu

2 Cơ sở của Hướng dẫn này là quy định 14.2 của Phụ lục VI Công ước MARPOL. Quy định 14.2 của Phụ lục VI Công ước MARPOL chỉ đề cập đến nhiên liệu cạn, Hướng dẫn này đã thống nhất cũng sẽ giám sát hàm lượng lưu huỳnh trung bình của dầu nhiên liệu chưng cất.

3 Tuân thủ thời gian hiệu lực của giới hạn hàm lượng lưu huỳnh 0.5% m/m kể từ ngày 01/01/2020, MEPC 74 nhận thức rằng việc một số dầu nhiên liệu có thể nằm trong danh mục dầu nhiên liệu cạn và một số dầu nhiên liệu nằm trong danh mục dầu nhiên liệu chưng cất nên đã thống nhất hàm lượng lưu huỳnh trung bình toàn cầu cần phải được giám sát theo giới hạn lưu huỳnh tại quy định 14 của Phụ lục VI Công ước MARPOL.

4 Theo đó, ba loại dầu dưới đây cần được giám sát hàm lượng lưu huỳnh toàn cầu:

- .1 dầu nhiên liệu không vượt quá 0.1%;
- .2 dầu nhiên liệu không vượt quá 0.5%, nhưng cao hơn 0.1%; và
- .3 dầu nhiên liệu trên 0.50%.

Định nghĩa

5 Hướng dẫn này áp dụng các định nghĩa sau đây:

- .1 *Dầu cạn:*

Dầu nhiên liệu dùng cho mục đích đốt cháy được sử dụng trên tàu có độ nhớt động học ở 40 ° C lớn hơn 11,00 centistokes¹ (mm² / s).

- .2 *Dầu chưng cất:*

Dầu nhiên liệu dùng cho mục đích đốt cháy được sử dụng trên tàu có độ nhớt động học ở 40 ° C thấp hơn hoặc bằng 11,00 centistokes¹ (mm² / s).

- .3 Nhà cung cấp dịch vụ lấy mẫu và kiểm tra:

Một công ty, trên cơ sở thương mại, cung cấp dịch vụ thử nghiệm và lấy mẫu dầu nhiên liệu được sử dụng cho tàu nhằm mục đích đánh giá các thông số chất lượng của các loại nhiên liệu này, bao gồm cả hàm lượng lưu huỳnh.

- .4 *Giá trị tham chiếu A_{ws_ECA} :*
-

Giá trị của hàm lượng lưu huỳnh trung bình trên toàn cầu đối với tổng số dầu nhiên liệu (chưng cất và cặn) có hàm lượng lưu huỳnh không vượt quá 0,10% được cung cấp để sử dụng trên tàu, dựa trên dữ liệu thu thập được trong 3 năm đầu tiên và được xác định trên cơ sở quy định tại các đoạn 6 đến 12 của Hướng dẫn này.

.5 *Giá trị tham chiếu $A_{ws_Non-ECA}$:*

Giá trị của hàm lượng lưu huỳnh trung bình trên toàn cầu đối với tổng số dầu nhiên liệu (chưng cất và cặn) có hàm lượng lưu huỳnh không vượt quá 0,50% và trên 0,10%, được cung cấp để sử dụng trên tàu, dựa trên dữ liệu 3 năm đầu tiên được thu thập và như được xác định trên cơ sở quy định tại các đoạn từ 6 đến 12 của Hướng dẫn này.

.6 *Giá trị tham chiếu $A_{ws_regulation4}$:*

Giá trị của hàm lượng lưu huỳnh trung bình trên toàn cầu đối với tổng số dầu nhiên liệu (chưng cất và cặn) có hàm lượng lưu huỳnh vượt quá 0,50% được cung cấp để sử dụng trên tàu, dựa trên dữ liệu thu thập được trong 3 năm đầu tiên và được xác định trên cơ sở quy định tại đoạn 6 12 của Hướng dẫn này.

Giám sát và tính toán hàng năm và trung bình 3 năm liên tiếp

Giám sát

6 Việc giám sát phải dựa trên tính toán hàm lượng lưu huỳnh trung bình của nhiên liệu chưng cất và cặn kết hợp trên cơ sở lấy mẫu và thử nghiệm bởi các dịch vụ thử nghiệm độc lập. Bắt đầu lại vào năm 2020, hàm lượng lưu huỳnh trung bình của ba loại nêu trong đoạn 4 phải được tính toán. Sau 3 năm, các giá trị tham chiếu để giám sát sẽ được thiết lập như mô tả trong đoạn 12.

Tính toán trung bình hàng năm

7 Cơ sở của việc giám sát là tính toán hàng năm, hàm lượng lưu huỳnh trung bình của nhiên liệu cặn và nhiên liệu chưng cất trong 3 danh mục ở đoạn 4.

8 Việc tính toán hàm lượng lưu huỳnh trung bình được thực hiện như sau:

Đối với một năm dương lịch nhất định, hàm lượng lưu huỳnh của các mẫu được phân tích (một mẫu cho mỗi lần cung cấp nhiên liệu trong đó hàm lượng lưu huỳnh được xác định bằng việc phân tích dầu nhiên liệu) được ghi lại. Hàm lượng lưu huỳnh trong các mẫu dầu nhiên liệu được phân tích nhân với khối lượng tương ứng của chúng, sau đó cộng lại, rồi chia cho tổng khối lượng dầu nhiên liệu được phân tích trong mỗi loại như được đưa ra trong đoạn 4.

9 Công thức toán học của phương pháp tính toán được miêu tả tại phụ lục của Hướng dẫn này.

10 Để làm cơ sở cho các quyết định đầy đủ thông tin, cần có một biểu đồ minh họa về sự phân bố hàm lượng lưu huỳnh toàn cầu dựa trên số lượng dầu nhiên liệu liên quan đến từng phạm vi hàm lượng lưu huỳnh tăng dần mỗi năm:

.1 nhiên liệu cặn và nhiên liệu chưng cất có hàm lượng lưu huỳnh dưới hoặc bằng 1%: tính % lưu huỳnh theo gia số 0.1%; và

.2 nhiên liệu cặn và nhiên liệu chưng cất có hàm lượng lưu huỳnh trên 1%: tính % lưu huỳnh theo gia số 0.5%

Trung bình 3 năm liên tiếp

11 Hàm lượng trung bình 3 năm liên tiếp được tính toán như sau:

$$A_{cr} = (A_{c1} + A_{c2} + A_{c3})/3$$

Trong đó:

A_{cr} = hàm lượng lưu huỳnh trung bình trong dầu được giao trong 3 năm liên tiếp được lấy mẫu

A_{c1}, A_{c2}, A_{c3} = hàm lượng lưu huỳnh trung bình trong dầu được giao trong mỗi năm được lấy mẫu

A_{cr} sẽ được tính toán lại mỗi năm bằng cách thêm dữ liệu mới nhất cho A_c và xóa dữ liệu cũ nhất.

Đối với tính toán trung bình hàng năm, tất cả các loại dầu nhiên liệu ít hơn 0,05% lưu huỳnh phải được tính là 0,03%.

Thiết lập giá trị tham chiếu

12 Các giá trị tham chiếu của hàm lượng lưu huỳnh trung bình trên toàn cầu đối với từng loại dầu nhiên liệu trong đoạn 4 được cung cấp để sử dụng trên tàu phải là A_{wx} , trong đó $x = ws_ECA, ws_Non-ECA, ws_regulation4$ và $A_{wx} = A_{cr}$ được tính vào tháng 1 của năm sau 3 năm đầu tiên mà dữ liệu được thu thập trên cơ sở Hướng dẫn này. A_w phải được biểu thị dưới dạng phần trăm.

Nhà cung cấp dịch vụ lấy mẫu và kiểm tra

13 Hiện có 3 nhà cung cấp dịch vụ lấy mẫu và kiểm tra theo Hướng dẫn này.

14 Bất kỳ nhà cung cấp dịch vụ nào cũng phải được MEPC chấp thuận, tuân thủ các tiêu chí sau đây:

.1 được MEPC chấp thuận, áp dụng các tiêu chí sau;

.2 có đội ngũ nhân viên quản lý và kỹ thuật viên có trình độ chuyên môn, có đại diện tại các địa phương và phạm vi địa lý phù hợp để đảm bảo dịch vụ chất lượng, kịp thời;

.3 cung cấp dịch vụ tuân thủ Bộ Quy tắc đạo đức;

.4 độc lập về lợi ích thương mại đối với kết quả của dịch vụ;

.5 thực hiện và duy trì hệ thống chất lượng được quốc tế công nhận, được chứng nhận bởi một tổ chức đánh giá độc lập, nhằm đảm bảo khả năng tái tạo và tính lặp lại của các dịch vụ được đánh giá nội bộ, giám sát và thực hiện trong các điều kiện được kiểm soát; và

.6 lấy một số lượng đáng kể các mẫu hàng năm cho mục đích giám sát toàn cầu hàm lượng lưu huỳnh trung bình của nhiên liệu chưng cất và cặn.

Phương pháp tính toán được tiêu chuẩn hóa

15 Trước ngày 31 tháng 1 của năm sau đó, mỗi nhà cung cấp dịch vụ lấy mẫu và kiểm tra phải cung cấp các thông tin cần thiết để tính hàm lượng lưu huỳnh trung bình của nhiên liệu cặn và nhiên liệu chưng cất cho Ban thư ký IMO hoặc một tổ chức thứ ba khác đã đồng ý trên cơ sở một hình thức được hai bên nhất trí, được MEPC phê duyệt. Bên này sẽ xử lý thông tin và sẽ cung cấp kết quả theo định dạng đã thống nhất cho MEPC. Theo quan điểm của cạnh tranh, thông tin liên quan nên được coi là nhạy cảm.

PHỤ LỤC

PHƯƠNG PHÁP TÍNH HÀM LƯỢNG LƯU HUỖNH TRUNG BÌNH DỰA TRÊN SỐ LƯỢNG

Lưu ý: “tất cả các giao dịch giao dầu nhiên liệu” được nói đến là “tất cả các giao dịch giao dầu” đã được lấy mẫu và kiểm nghiệm cho mục đích giám sát

Tính toán có trọng số cho số lượng

$$Acj = \frac{\sum_{i=1}^{N_j} a_i \cdot m_i}{\sum_{i=1}^{N_j} m_i}$$

Trong đó:

Acj = hàm lượng lưu huỳnh trung bình của tất cả các giao dịch giao dầu được lấy mẫu trên toàn cầu của năm thứ j

a_i = hàm lượng lưu huỳnh của một mẫu của lần giao dịch dầu thứ i

N_j = tổng số của toàn bộ mẫu trong năm thứ j

m_i = tổng số nhiên liệu với hàm lượng lưu huỳnh của a_i

**NGHỊ QUYẾT MEPC.327(75)
(thông qua ngày 20/11/2020)**

**KHUYẾN KHÍCH CÁC QUỐC GIA THÀNH VIÊN XÂY DỰNG VÀ ĐỀ TRÌNH KẾ HOẠCH
HÀNH ĐỘNG TỰ NGUYỆN CỦA QUỐC GIA ĐỂ GIẢI QUYẾT GIẢM PHÁT THẢI GHG
TỪ TÀU**

ỦY BAN BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN,

NHẮC LẠI Điều 38(a) của Công ước IMO về chức năng của Ủy ban bảo vệ môi trường biển (sau đây gọi tắt là Ủy ban) là ngăn ngừa và kiểm soát ô nhiễm từ tàu biển,

ĐÃ THÔNG QUA Nghị quyết MEPC.304 (72) về Chiến lược IMO ban đầu về giảm phát thải GHG từ tàu biển (Chiến lược ban đầu),

LƯU Ý rằng Chiến lược ban đầu bao gồm, Chiến lược ban đầu bao gồm một biện pháp ngắn hạn để khuyến khích các quốc gia xây dựng và cập nhật các kế hoạch hành động quốc gia nhằm phát triển các chính sách và chiến lược để giải quyết phát thải GHG từ vận tải biển quốc tế phù hợp với các hướng dẫn do IMO xây dựng, có tính đến sự cần thiết phải tránh các biện pháp khu vực hoặc đơn phương,

ĐỒNG THỜI LƯU Ý rằng vai trò của các quốc gia thành viên trong việc gia tăng các nỗ lực giảm phát thải trên tất cả các lĩnh vực liên quan đến vận tải biển không nhất thiết do các công ước IMO điều chỉnh,

LƯU Ý Nghị quyết MEPC.323 (74) về kêu gọi các quốc gia thành viên khuyến khích sự hợp tác tự nguyện giữa cảng và vận tải biển nhằm đóng góp giảm phát thải GHG từ tàu biển,

GHI NHẬN rằng nhiều quốc gia thành viên đã thực hiện nhiều hành động cấp quốc gia để giảm thiểu phát thải GHG từ tàu biển,

KHUYẾN CÁO các quốc gia thành viên đã xây dựng kế hoạch hành động quốc gia chia sẻ kinh nghiệm với IMO,

GHI NHẬN rằng IMO, trong năm 2015, đã phát động Dự án Đối tác sử dụng hiệu quả năng lượng hàng hải toàn cầu (GloMEEP) với 10 quốc gia đang phát triển là các quốc gia thí điểm (LPCs). Trong khuôn khổ Dự án, IMO cung cấp các tài liệu hướng dẫn chung để hỗ trợ LPCs xây dựng chiến lược quốc gia để giải quyết vấn đề phát thải từ tàu biển,

ĐỒNG THỜI GHI NHẬN giá trị của việc huy động nguồn tài nguyên quốc gia, thúc đẩy chia sẻ thông tin và kinh nghiệm và hợp tác giữa tất cả các bên liên quan,

CÂN NHẮC khuyến nghị của Cuộc họp Nhóm công tác chuyên đề của kỳ họp thứ 6 về giảm thiểu phát thải GHG từ tàu biển (ISWG-GHG 6),

1 KÊU GỌI các quốc gia thành viên tình nguyện đệ trình Kế hoạch hành động quốc gia lên IMO, đưa ra các chính sách và hành động tương ứng, càng sớm càng tốt và cập nhật

2 GỢI Ý về Kế hoạch hành động quốc gia có thể bao gồm nhưng không giới hạn các nội dung sau: (a) cải thiện các sắp xếp thể chế và pháp luật trong nước nhằm triển khai có hiệu quả các công ước hiện có của IMO, (b) xây dựng các hoạt động nhằm tăng cường hơn nữa tính hiệu quả về sử dụng năng lượng của tàu, (c) triển khai nghiên cứu và sử dụng các nhiên liệu thay thế các bon thấp và không các bon, (d) đẩy nhanh các hoạt động giảm phát thải tại cảng, tuân thủ Nghị quyết MEPC.323 (74), (e) thúc đẩy tăng cường năng lực, nâng cao nhận thức và hợp tác khu vực và (f) tạo điều kiện phát triển cơ sở hạ tầng vận tải xanh;

3 KÊU GỌI các quốc gia thành viên xây dựng các điều kiện (pháp lý, chính sách, thể chế...) để hỗ trợ giảm phát thải từ tàu, phù hợp với điều kiện, hoàn cảnh và ưu tiên của mỗi quốc gia;

4 KHUYẾN KHÍCH các quốc gia thành viên sớm thực hiện các hành động khởi động để tạo điều kiện thuận lợi cho việc giảm phát thải GHG từ tàu trước khi các biện pháp IMO có hiệu lực;

5 YÊU CẦU Ban thư ký tiếp tục cung cấp hướng dẫn và các bước cần thực hiện (ví dụ thông qua GloMEEP, GMN và các dự án hành trình xanh 2050) để hỗ trợ các quốc gia thành viên, trong đó có các quốc gia đang phát triển, đặc biệt là các quốc gia thuộc SIDS và LDCs để xây dựng Kế hoạch hành động quốc gia;

6 ĐỒNG THỜI YÊU CẦU Ban thư ký tạo điều kiện thuận lợi chia sẻ thông tin liên quan được cung cấp trong các Kế hoạch hành động đã được đệ trình;

7 YÊU CẦU các quốc gia thành viên chia sẻ thông tin về Nghị quyết này tới tất cả các bên liên quan ở cấp quốc gia bao gồm chính quyền hàng hải, cảng biển, nhà thiết kế tàu, nhà sản xuất động cơ, nhà cung cấp nhiên liệu, thuyền viên và các nhóm quan tâm khác.

RESOLUTION MEPC.326(75)
(adopted on 20 November 2020)

**2020 GUIDELINES FOR MONITORING THE WORLDWIDE AVERAGE SULPHUR
CONTENT OF FUEL OILS SUPPLIED FOR USE ON BOARD SHIPS**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (hereafter "the Committee") conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO that at its sixty-first session, the Committee adopted the *2010 Guidelines for monitoring the worldwide average sulphur content of fuel oils supplied for use on board ships* by resolution MEPC.192(61), which were subsequently amended by resolution MEPC.273(69),

RECALLING FURTHER that, at its seventieth session, the Committee adopted resolution MEPC.280(70), *Effective date of implementation of the fuel oil standard in regulation 14.1.3 of MARPOL Annex VI*, confirming "1 January 2020" as the effective date of implementation for ships to comply with global 0.50% m/m sulphur content of fuel oil requirement,

RECOGNIZING the need to revise the *2010 Guidelines for monitoring the worldwide average sulphur content of fuel oils supplied for use on board ships* resulting from the entry into force of the 0.50% m/m sulphur content limit on 1 January 2020 and the potential types of fuel oils which would be used to comply with this limit,

NOTING that regulation 14.2 of MARPOL Annex VI requires that the worldwide average sulphur content of residual fuel oil supplied for use on board ships shall be monitored taking into account guidelines developed by the Organization,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-fifth session, the recommendation made by the Secretariat,

- 1 ADOPTS the *2020 Guidelines for monitoring the worldwide average sulphur content of fuel oils supplied for use on board ships*, as set out in the annex to the present resolution;
 - 2 URGES Member Governments and interested organizations to make available the resources and expertise necessary for the implementation of the Guidelines;
 - 3 INSTRUCTS the Secretariat to use the method set out in these Guidelines when monitoring the annual worldwide average sulphur content of fuel oils supplied for use on board ships; and
 - 4 REVOKES the Guidelines adopted by resolution MEPC.192(61) as amended, as from this date.
-

ANNEX

2020 GUIDELINES FOR MONITORING THE WORLDWIDE AVERAGE SULPHUR CONTENT OF FUEL OILS SUPPLIED FOR USE ON BOARD SHIPS

Preface

1 The primary objective of the Guidelines is to establish an agreed method to monitor the average sulphur contents of fuel oils supplied for use on board ships taking into account the sulphur limit as required by regulation 14 of MARPOL Annex VI.

Introduction

2 The basis for these Guidelines is provided in regulation 14.2 of MARPOL Annex VI. While regulation 14.2 of MARPOL Annex VI only refers to residual fuel, it was agreed to also monitor the average sulphur content of distillate fuel.

3 Following the entry into force of the 0.50% m/m sulphur content limit on 1 January 2020, MEPC 74 recognized that some of the compliant fuel oils may fall within the residual fuel category whereas other compliant fuel oils may fall within the distillate fuel category, thus agreed that the worldwide average sulphur content should be monitored as a consequence of the sulphur limits required by regulation 14 of MARPOL Annex VI.

4 In view of the above, the three following categories should be used for monitoring the worldwide average sulphur contents of fuel oil:

- .1 fuel oil not exceeding 0.10%;
- .2 fuel oil not exceeding 0.50%, but above 0.10%; and
- .3 fuel oil exceeding 0.50%.

Definitions

5 For the purpose of these Guidelines the following definitions should apply:

- .1 *Residual fuel:*

Fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board ships with a kinematic viscosity at 40°C greater than 11.00 centistokes¹ (mm²/s).

- .2 *Distillate fuel:*

Fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board ships with a kinematic viscosity at 40°C lower than or equal to 11.00 centistokes¹ (mm²/s).

- .3 *Provider of sampling and testing services:*

A company that, on a commercial basis, provides testing and sampling services of bunker fuels delivered to ships for the purpose of assessing quality parameters of these fuels, including the sulphur content.

- .4 *Reference value A_{ws_ECA} :*
-
-

The value of the worldwide average sulphur content for the total fuel oil (distillate and residual) with a sulphur content not exceeding 0.10% supplied for use on board ships, based on the first 3 years of data collected and as determined on the basis of paragraphs 6 to 12 of these Guidelines.

.5 *Reference value $A_{ws_Non-ECA}$:*

The value of the worldwide average sulphur content for the total fuel oil (distillate and residual) with a sulphur content not exceeding 0.50%, but above 0.10%, supplied for use on board ships, based on the first 3 years of data collected and as determined on the basis of paragraphs 6 to 12 of these Guidelines.

.6 *Reference value $A_{ws_regulation4}$:*

The value of the worldwide average sulphur content for the total fuel oil (distillate and residual) with a sulphur content exceeding 0.50% supplied for use on board ships, based on the first 3 years of data collected and as determined on the basis of paragraphs 6 to 12 of these Guidelines.

Monitoring and calculation of yearly and 3-year rolling averages

Monitoring

6 Monitoring should be based on calculation of average sulphur content of combined residual and distillate fuels on the basis of sampling and testing by independent testing services. Restarting for year 2020 the average sulphur content of the three categories given in paragraph 4 should be calculated. After 3 years the reference values for monitoring will be set as described in paragraph 12.

Calculation of yearly averages

7 The basis of monitoring is the calculation, on an annual basis, of the average sulphur content of residual fuel and distillate fuel in each of the three categories in paragraph 4.

8 The calculation of the average sulphur content is executed as follows:

For a certain calendar year, the sulphur contents of the samples analysed² (one sample for each delivery of which the sulphur content is determined by fuel oil analysis) are recorded. The sulphur contents of the fuel oil samples analysed are multiplied by their corresponding mass, then summed, and then divided by the total mass of fuel oil analysed within each category as given in paragraph 4.

9 The mathematical formula for the method of calculation described is given in the appendix to these Guidelines.

10 As a basis for well-informed decisions, a graphical representation of the distribution of the global sulphur content plotted against the quantity of fuel oils associated with each incremental sulphur content range should be made available each year:

- .1 residual and distillate fuels for sulphur content below or equal to 1.00%: in terms of the % sulphur in increments of 0.10%; and

-
- .2 residual and distillate fuels for sulphur content above 1.00%: in terms of the % sulphur in increments of 0.50%.

Three-year rolling average

- 11 The 3-year rolling averages should be calculated as follows:

$$A_{cr} = (A_{c1} + A_{c2} + A_{c3})/3$$

in which:

A_{cr} = rolling average S-content of all deliveries tested over a 3-year period

A_{c1}, A_{c2}, A_{c3} = individual average S-contents of all deliveries tested for each year under consideration

A_{cr} is to be recalculated each year by adding the latest figure for A_c and deleting the oldest.

For the calculation of yearly average, all fuel oils less than 0.05% of sulphur should be calculated as 0.03%.

Setting of the reference values

- 12 The reference values of the worldwide average sulphur content for each category of fuel oil given in paragraph 4 supplied for use on board ships should be A_{wx} , where $x = ws_ECA, ws_Non-ECA, ws_regulation4$ and $A_{wx} = A_{cr}$ as calculated in January of the year following the first 3 years in which data were collected on the basis of these Guidelines. A_w should be expressed as a percentage.

Providers of sampling and testing services

- 13 There are presently three providers of sampling and testing services under these Guidelines.

- 14 Any additional providers of sampling and testing services will be approved by MEPC in accordance with the following criteria:

- .1 be subject to the approval of MEPC, which should apply these criteria;
 - .2 be provided with a technical and managerial staff of qualified professionals providing adequate geographical coverage and local representation to ensure quality services in a timely manner;
 - .3 provide services governed by a documented Code of Ethics;
 - .4 be independent as regards commercial interest in the outcome of monitoring;
 - .5 implement and maintain an internationally recognized quality system, certified by an independent auditing body, which ensures reproducibility and repeatability of services which are internally audited, monitored and carried out under controlled conditions; and
-

- .6 take a significant number of samples on an annual basis for the purpose of globally monitoring average sulphur content of residual and distillate fuels.

Standardized method of calculation

15 Each of the providers of sampling and testing services should, before 31 January of the following year, provide the necessary information for the calculation of the average sulphur content of the residual and distillate fuels to the Secretariat of IMO or another agreed third party on the basis of a mutually agreed format, approved by MEPC. This party will process the information and will provide the outcome in the agreed format to MEPC. From the viewpoint of competitive positions, the information involved should be considered sensitive.

APPENDIX

CALCULATION OF AVERAGE SULPHUR CONTENT BASED ON QUANTITY

Note: wherever "all deliveries" are mentioned, this is meant to refer to all deliveries sampled and tested for sulphur and being taken into account for the purpose of monitoring.

Calculation weighted for quantity

$$A_{cj} = \frac{\sum_{i=1}^{N_j} a_i \cdot m_i}{\sum_{i=1}^{N_j} m_i}$$

in which:

A_{cj} = the average sulphur content of all deliveries sampled worldwide in year j

a_i = the sulphur content of individual sample for delivery i

N_j = total number of samples taken in year j

m_i = the mass of fuel oils with a sulphur content of a_i .

ANNEX 4

RESOLUTION MEPC.327(75)
(adopted on 20 November 2020)

**ENCOURAGEMENT OF MEMBER STATES TO DEVELOP AND SUBMIT VOLUNTARY
NATIONAL ACTION PLANS TO ADDRESS GHG EMISSIONS FROM SHIPS**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization (the Organization) concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

HAVING ADOPTED resolution MEPC.304(72) on *Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships* (the Initial Strategy),

NOTING that the Initial Strategy includes, inter alia, a candidate short-term measure to encourage the development and update of national action plans to develop policies and strategies to address GHG emissions from international shipping in accordance with guidelines to be developed by the Organization, taking into account the need to avoid regional or unilateral measures,

(inter alia = among other things)

NOTING ALSO the role of Member States in extending the emission reduction efforts to all shipping-related sectors which are not necessarily covered by the Organization's conventions,

NOTING FURTHER resolution MEPC.323(74) on *Invitation to Member States to encourage voluntary cooperation between the port and shipping sectors to contribute to reducing GHG emissions from ships*,

RECOGNIZING that many Member States are already taking actions at national level to facilitate the reduction of GHG emissions from ships,

COMMENDS those Member States that have already prepared National Actions Plans and encourages them to share their experiences with the Organization,

RECOGNIZING that IMO has, in 2015, launched the Global Maritime Energy Efficiency Partnership (GloMEEP) Project, with 10 developing countries as Lead Pilot Countries (LPCs). Under the project, by offering several generic guide documents, the Organization has successfully assisted LPCs to develop national strategies to address emissions from ships,

RECOGNIZING ALSO the value of mobilizing national resources, promoting experience and information sharing and cooperation for all national stakeholders,

HAVING CONSIDERED the recommendation of the sixth session of the Intersessional Meeting of the Working Group on Reduction of GHG emissions from ships (ISWG-GHG 6),

1 INVITES Member States to voluntarily submit their National Action Plans to the Organization, outlining respective policies and actions, as soon as possible, and provide

2 SUGGESTS the National Action Plans could include but are not limited to: (a) improving domestic institutional and legislative arrangements for the effective implementation of existing IMO instruments, (b) developing activities to further enhance the energy efficiency of ships, (c) initiating research and advancing the uptake of alternative low-carbon and zero-carbon fuels, (d) accelerating port emission reduction activities, consistent with resolution MEPC.323(74), (e) fostering capacity-building, awareness-raising and regional cooperation and (f) facilitating the development of infrastructure for green shipping;

3 INVITES ALSO Member States to elaborate on those arrangements (legal, policy, institutional, etc.) that they put in place or plan to do so to support emission reduction from ships, in accordance with their national conditions, circumstances and priorities;

4 ENCOURAGES those Member States to initiate early actions to facilitate the reduction of GHG emissions from ships without awaiting the entry into force of measures in the IMO context;

5 REQUESTS the Secretariat to continue to provide guidance and any further action which may be taken (e.g. through the GloMEEP, GMN and Green Voyage 2050 projects) to assist Member States including developing countries, in particular SIDS and LDCs, for the development of National Action Plans;

6 REQUESTS ALSO the Secretariat to facilitate the sharing of relevant information provided in the submitted National Action Plans;

7 REQUESTS FURTHER the Member States to bring this resolution to the attention of all stakeholders on a national scale, including Administrations, ports, ship designers, engine manufacturers, fuel suppliers, seafarers and other interested groups.

QUYẾT ĐỊNH

Về việc ban hành Kế hoạch hành động của Bộ Giao thông vận tải về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường giai đoạn 2021 - 2025

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 03 tháng 6 năm 2013 của Hội nghị lần thứ bảy Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về chủ động ứng phó biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường;

Căn cứ Kết luận số 56-KL/TW ngày 23 tháng 8 năm 2019 của Bộ Chính trị về tiếp tục thực hiện Nghị quyết Trung ương 7 khóa XI về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường;

Căn cứ Nghị quyết số 55-NQ/TW ngày 11 tháng 02 năm 2020 của Bộ Chính trị về định hướng Chiến lược phát triển năng lượng quốc gia của Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Căn cứ Nghị quyết số 140/NQ-CP ngày 02 tháng 10 năm 2020 của Chính phủ ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 55-NQ/TW ngày 11 tháng 02 năm 2020 của Bộ Chính trị về định hướng Chiến lược phát triển năng lượng quốc gia của Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Căn cứ Nghị quyết số 06/NQ-CP ngày 21 tháng 01 năm 2021 của Chính phủ ban hành Chương trình hành động tiếp tục thực hiện Nghị quyết số 24-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường theo Kết luận số 56-KL/TW ngày 23 tháng 8 năm 2019 của Bộ Chính trị;

Căn cứ Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10 tháng 02 năm 2017 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Quyết định số 855/QĐ-TTg ngày 06 tháng 6 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án Kiểm soát ô nhiễm môi trường trong hoạt động giao thông vận tải;

Căn cứ Quyết định số 2053/QĐ-TTg ngày 28 tháng 10 năm 2016 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Kế hoạch thực hiện Thỏa thuận Paris về biến đổi khí hậu;

Căn cứ Quyết định số 280/QĐ-TTg ngày 13 tháng 3 năm 2019 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chương trình quốc gia về sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả giai đoạn 2019 - 2030;

Căn cứ Quyết định số 1055/QĐ-TTg ngày 20 tháng 7 năm 2020 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Kế hoạch quốc gia thích ứng với biến đổi khí hậu giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ Chỉ thị số 25/CT-TTg ngày 31 tháng 8 năm 2016 của Thủ tướng Chính phủ về một số nhiệm vụ, giải pháp cấp bách về bảo vệ môi trường;

Căn cứ Chỉ thị số 03/CT-TTg ngày 18 tháng 01 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường kiểm soát ô nhiễm môi trường không khí;

Căn cứ Chương trình hành động số 228-CTr/VPBCS ngày 28 tháng 8 năm 2013 của Ban Cán sự đảng Bộ Giao thông vận tải về chủ động ứng phó biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Môi trường,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo Quyết định này Kế hoạch hành động của Bộ Giao thông vận tải về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường giai đoạn 2021 - 2025.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký ban hành.

Chánh Văn phòng Bộ; Chánh Thanh tra Bộ; Vụ trưởng các Vụ; Tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ Việt Nam; Cục trưởng các Cục thuộc Bộ; Giám đốc các Ban quản lý dự án; Giám đốc các Sở Giao thông vận tải; Viện trưởng Viện Chiến lược và Phát triển GTVT; Hiệu trưởng Trường Cán bộ quản lý GTVT và Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này. /.

Nơi nhận:

- Như Điều 2;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Các Thứ trưởng;
- Văn phòng Chính phủ;
- Đảng ủy Bộ GTVT;
- Công đoàn GTVT Việt Nam;
- Đoàn TNCS HCM Bộ GTVT;
- Văn phòng BCS đảng Bộ GTVT;
- Sở GTVT các tỉnh, thành phố;
- Cổng Thông tin điện tử Bộ GTVT;
- Lưu: VT, MT_{NTT}.

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**



Lê Anh Tuấn



BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Kế hoạch hành động của Bộ Giao thông vận tải về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường giai đoạn 2021 - 2025

(Ban hành kèm theo Quyết định số 452 /QĐ-BGTVT ngày 24 tháng 03 năm 2021 của Bộ Giao thông vận tải)

Kế hoạch hành động của Bộ Giao thông vận tải về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường giai đoạn 2021 - 2025 đề cụ thể hoá thực hiện các chủ trương, chính sách và chỉ đạo của Đảng, Nhà nước về công tác tài nguyên, môi trường trong ngành GTVT nhằm phát triển giao thông vận tải bền vững, thân thiện môi trường.

I. MỤC TIÊU

1. Về ứng phó với biến đổi khí hậu

- a) Lồng ghép ứng phó với biến đổi khí hậu trong cập nhật, xây dựng mới 100% quy hoạch phát triển GTVT.
- b) Từng bước nâng cao khả năng chống chịu biến đổi khí hậu đối với kết cấu hạ tầng GTVT, nhất là tại khu vực miền núi và đồng bằng sông Cửu Long.
- c) Thực hiện giảm phát thải khí nhà kính trong hoạt động GTVT, góp phần vào mục tiêu giảm 7,3% phát thải khí nhà kính so với kịch bản phát triển thông thường (BAU) của quốc gia.

2. Về quản lý tài nguyên

- a) Nâng cao hiệu quả quản lý và sử dụng tài nguyên thiên nhiên trong các hoạt động của ngành GTVT.
- b) Tiếp tục thúc đẩy sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả; chuyển đổi cơ cấu sử dụng năng lượng trong GTVT theo hướng tăng tỷ lệ các nguồn năng lượng sạch, năng lượng tái tạo.

3. Về bảo vệ môi trường

- a) 100% quy hoạch phát triển GTVT được đánh giá môi trường chiến lược theo quy định.
- b) 100% dự án đầu tư, công trình xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông thực hiện đánh giá tác động môi trường theo quy định.
- c) Kiểm soát cơ bản được nguồn gây ô nhiễm môi trường trong hoạt động giao thông vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và hàng hải, hàng không.

II. NHIỆM VỤ VÀ GIẢI PHÁP

1. Nâng cao nhận thức và ý thức trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân và đội ngũ cán bộ, công chức ngành GTVT

a) Tiếp tục đẩy mạnh quán triệt, tuyên truyền, hướng dẫn thi hành pháp luật, tạo sự thống nhất trong toàn Ngành về nhận thức và hành động trong ứng phó với biến đổi khí hậu, quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường; tổ chức thường xuyên hoạt động hưởng ứng các ngày môi trường.

b) Tiếp tục lồng ghép nội dung về thích ứng với biến đổi khí hậu, giảm nhẹ phát thải khí nhà kính, quản lý và sử dụng đất, sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả, sử dụng năng lượng tái tạo, đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường, quản lý chất thải, .v.v. trong công tác đào tạo, tập huấn cán bộ, công chức, viên chức, người lao động ngành GTVT.

c) Tuyên truyền, khuyến khích các tổ chức, cá nhân sử dụng phương tiện giao thông công cộng, phương tiện GTVT thân thiện với môi trường.

d) Phát huy vai trò của truyền thông, gia tăng số lượng, chất lượng tin, bài tuyên truyền, phổ biến về ứng phó với biến đổi khí hậu, quản lý tài nguyên, bảo vệ môi trường GTVT trên các ấn phẩm và trên các trang thông tin điện tử.

đ) Kịp thời khen thưởng, biểu dương các tổ chức, cá nhân có thành tích, sáng kiến trong công tác ứng phó với biến đổi khí hậu, quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường GTVT.

2. Tăng cường khả năng chống chịu biến đổi khí hậu đối với kết cấu hạ tầng GTVT

a) Lồng ghép thực hiện Kế hoạch quốc gia thích ứng với biến đổi khí hậu trong công tác quy hoạch, kế hoạch đầu tư phát triển GTVT giai đoạn 2021 - 2025; nâng cấp, cải tạo, xây dựng các công trình giao thông đường bộ, đường thủy ở những vùng thường bị đe dọa bởi lũ, lụt, nước biển dâng, đặc biệt khu vực đồng bằng sông Cửu Long; nâng cấp, cải tạo, xây dựng các công trình giao thông đường bộ có khả năng chống chịu với sạt lở đất khu vực miền núi phía bắc và Tây Nguyên.

b) Rà soát sửa đổi bổ sung các tiêu chuẩn, quy chuẩn, hướng dẫn kỹ thuật xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải và hàng không nhằm thích ứng với biến đổi khí hậu.

c) Nghiên cứu ứng dụng công nghệ mới, công nghệ tiên tiến, vật liệu mới có khả năng thích ứng với biến đổi khí hậu.

d) Vận động, thu hút sự tham gia của các tổ chức tài chính, các doanh nghiệp trong và ngoài nước đầu tư, hỗ trợ triển khai các giải pháp thích ứng với biến đổi khí hậu trong GTVT.

đ) Tăng cường năng lực quan trắc khí tượng thủy văn và năng lực dự báo, cảnh báo, truyền tin về thiên tai, hiện tượng khí hậu cực đoan.

e) Phối hợp với các Bộ, ngành xây dựng cơ sở dữ liệu biến đổi khí hậu, khung hệ thống giám sát và đánh giá các hoạt động thích ứng với biến đổi khí

hậu; tăng cường năng lực phân tích, đánh giá tác động, rủi ro biến đổi khí hậu; hướng dẫn xác định, lựa chọn hoạt động thích ứng với biến đổi khí hậu.

3. Nâng cao năng lực quản lý phát thải khí nhà kính trong ngành GTVT

a) Tăng cường năng lực đội ngũ công chức quản lý phát thải khí nhà kính trong toàn Ngành.

b) Xây dựng, ban hành hệ thống văn bản quy phạm pháp luật phục vụ công tác quản lý phát thải khí nhà kính trong ngành GTVT phù hợp với Luật bảo vệ môi trường năm 2020 và các điều ước quốc tế trong lĩnh vực hàng hải và hàng không mà Việt Nam là thành viên.

c) Xây dựng và triển khai hệ thống giám sát, báo cáo, thẩm định (MRV) điện tử cho các hoạt động giảm phát thải khí nhà kính ngành GTVT.

d) Thực hiện kiểm kê khí nhà kính trong ngành GTVT định kỳ 02 năm một lần; nghiên cứu, cập nhật các kịch bản giảm nhẹ phát thải khí nhà kính trong GTVT đến năm 2050 theo hướng phát triển các-bon thấp.

đ) Xây dựng, triển khai Kế hoạch hành động giảm phát thải khí CO₂ trong hàng không dân dụng giai đoạn 2021 - 2025; nghiên cứu, đánh giá, chuẩn bị cho lĩnh vực hàng không tham gia vào thị trường tín chỉ các-bon theo quy định của Tổ chức Hàng không dân dụng thế giới (ICAO).

e) Nghiên cứu xây dựng lộ trình quốc gia về giảm phát thải khí thải từ hoạt động của tàu biển theo hướng dẫn của Tổ chức Hàng hải thế giới (IMO).

g) Xúc tiến hợp tác quốc tế, tranh thủ nguồn lực hỗ trợ của cộng đồng quốc tế trong đào tạo nâng cao năng lực và xây dựng chính sách, pháp luật về quản lý phát thải khí nhà kính trong GTVT.

4. Đẩy mạnh công tác sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả trong GTVT

a) Nghiên cứu xây dựng chương trình, đề án quốc gia phát triển phương tiện giao thông vận tải, hệ thống giao thông vận tải công cộng thân thiện với môi trường trong đó có phương tiện giao thông điện.

b) Xây dựng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về mức tiêu thụ nhiên liệu (năng lượng) đối với xe ô tô con đến 09 chỗ ngồi và xe mô tô, xe gắn máy sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới; nghiên cứu, xây dựng quy định về dán nhãn năng lượng cho xe ô tô điện, ô tô hybrid điện, xe mô tô điện, xe gắn máy điện sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới.

c) Chủ động theo dõi, tổ chức triển khai các quy định của IMO và ICAO về sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả trong lĩnh vực hàng hải và hàng không dân dụng.

d) Tiếp tục thúc đẩy phát triển vận tải hàng hóa đa phương thức; nâng cao thị phần của hệ thống vận tải đường sắt, đường thủy nội địa và vận tải biển.

đ) Nâng cao năng lực và chất lượng dịch vụ vận tải hành khách công cộng tại các đô thị; đẩy nhanh tiến độ đầu tư phương thức vận tải nhanh, khối lượng lớn như MRT, BRT tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh; ưu tiên đầu tư, khai thác vận hành các loại xe buýt, xe taxi tiết kiệm nhiên liệu, thân thiện môi trường như: xe hybrid; xe sử dụng nhiên liệu CNG, LPG; xe điện; .v.v.

e) Tăng cường ứng dụng năng lượng tái tạo, công nghệ ít tiêu tốn năng lượng như pin năng lượng mặt trời, đèn LED, .v.v. vào các hạng mục chiếu sáng, báo hiệu giao thông, .v.v. trong dự án đầu tư và công trình bảo trì kết cấu hạ tầng GTVT.

g) Mở rộng ứng dụng công nghệ thu phí không dừng trên các tuyến quốc lộ, đường cao tốc.

h) Triển khai các giải pháp tiết kiệm năng lượng trong hoạt động khai thác cảng hàng không, sân bay; tiếp tục nghiên cứu tối ưu hóa đường bay, phương pháp bay nhằm tiết kiệm nhiên liệu trong hoạt động bay.

5. Quản lý và sử dụng hiệu quả tài nguyên trong các hoạt động của ngành GTVT

a) Nâng cao hiệu quả sử dụng tài nguyên đất; giảm thiểu tác động đến cảnh quan thiên nhiên, hệ sinh thái trong lập và thực hiện quy hoạch, kế hoạch đầu tư phát triển GTVT.

b) Lồng ghép thực hiện biện pháp sử dụng tiết kiệm, hợp lý các loại vật liệu là tài nguyên thiên nhiên (đất, đá, cát sỏi, .v.v.) trong các dự án xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông.

c) Nghiên cứu sử dụng vật liệu tái chế, tái sử dụng đất đào, bùn cát nạo vét trong đầu tư xây dựng và bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông.

6. Tăng cường bảo vệ môi trường trong công tác quy hoạch, đầu tư phát triển và bảo trì kết cấu hạ tầng GTVT

a) Rà soát bổ sung, sửa đổi và xây dựng hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, quy định kỹ thuật về bảo vệ môi trường trong công tác quy hoạch, đầu tư phát triển và bảo trì kết cấu hạ tầng GTVT cho phù hợp với Luật bảo vệ môi trường năm 2020.

b) Tuân thủ quy định pháp luật về đánh giá môi trường chiến lược trong xây dựng, điều chỉnh các quy hoạch phát triển GTVT.

c) Nâng cao chất lượng công tác lập báo cáo đánh giá tác động môi trường, kế hoạch bảo vệ môi trường trong chuẩn bị dự án đầu tư và công trình bảo trì kết cấu hạ tầng GTVT.

d) Lồng ghép các biện pháp giảm thiểu tác động xấu đến môi trường trong báo cáo đánh giá tác động môi trường, kế hoạch bảo vệ môi trường của dự án đầu tư, công trình bảo trì kết cấu hạ tầng GTVT vào hồ sơ mời thầu và hợp đồng với nhà thầu thi công xây dựng.

d) Tổ chức thực hiện nghiêm biện pháp giảm thiểu tác động xấu đến môi trường (nhất là các biện pháp ngăn ngừa, hạn chế, giảm thiểu bụi, khí thải), công tác quản lý chất thải, công tác phòng ngừa, ứng phó sự cố môi trường, sự cố tràn dầu và công tác quan trắc, giám sát môi trường trong quá trình thi công xây dựng.

e) Thường xuyên kiểm tra, giám sát, đôn đốc việc tuân thủ quy định pháp luật về bảo vệ môi trường trong quá trình thi công xây dựng.

7. Kiểm soát phát thải các loại chất thải từ hoạt động của phương tiện, thiết bị GTVT

a) Triển khai áp dụng tiêu chuẩn khí thải mức 5 đối với xe ô tô sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới; nghiên cứu đề xuất nâng cao mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe ô tô, xe mô tô, xe gắn máy sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới.

b) Tiếp tục nghiên cứu, đề xuất quy định về kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông trong xây dựng Luật giao thông đường bộ sửa đổi; tổ chức mạng lưới cơ sở kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy phù hợp với Luật giao thông đường bộ sửa đổi; nghiên cứu áp dụng phương pháp kiểm tra có tải đối với xe ô tô đang lưu hành.

c) Rà soát sửa đổi, bổ sung hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về ngăn ngừa ô nhiễm đối với phương tiện thủy nội địa, tàu biển theo quy định pháp luật của Việt Nam và Công ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

d) Xây dựng đề án gia nhập Công ước quốc tế về kiểm soát và quản lý nước dẫn và cặn lắng nước dẫn tàu 2004 (Công ước BWM 2004), Công ước quốc tế Hồng Kông về tái sinh tàu an toàn và thân thiện với môi trường năm 2010 (Công ước SR 2010).

đ) Tăng cường kiểm tra, kiểm soát hoạt động thu gom, lưu giữ, vận chuyển, xử lý chất thải từ phương tiện giao thông tại nhà ga, cảng, bến.

e) Nâng cao năng lực, đầu tư phương tiện, trang thiết bị, cơ sở vật chất kỹ thuật phục vụ công tác kiểm định về bảo vệ môi trường đối với phương tiện, thiết bị GTVT.

g) Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ mới, vật liệu mới trong quản lý, xử lý chất thải từ hoạt động của phương tiện, thiết bị GTVT.

8. Thúc đẩy doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh, dịch vụ giao thông vận tải xanh

a) Đẩy mạnh thiết lập, triển khai quản lý môi trường theo ISO 14001 và quản lý năng lượng theo ISO 5001.

b) Đầu tư cơ sở vật chất, trang thiết bị và tổ chức thu gom, phân loại, lưu giữ, xử lý hoặc hợp đồng với các tổ chức có chức năng để vận chuyển, xử lý chất thải rắn, chất thải nguy hại theo quy định; thu gom, xử lý triệt để nước thải,

đáp ứng quy chuẩn môi trường; thực hiện quan trắc định kỳ các thông số môi trường về nước thải, khí thải, tiếng ồn, độ rung, .v.v. theo quy định.

c) Quản lý, tái sử dụng, tái chế, xử lý và giảm thiểu chất thải nhựa trong hoạt động sản xuất, kinh doanh, dịch vụ theo quy định pháp luật và Chỉ thị số 10/CT-BGTVT ngày 07 tháng 10 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT.

d) Tổ chức triển khai Đề án phát triển cảng xanh tại Việt Nam theo Quyết định số 2027/QĐ-BGTVT ngày 20/10/2020 của Bộ Giao thông vận tải.

đ) Xây dựng năng lực và chủ động tổ chức thực hiện công tác phòng ngừa, ứng phó sự cố môi trường, sự cố tràn dầu, sự cố tràn hóa chất trong phạm vi trách nhiệm theo quy định.

e) Hoàn thiện xây dựng bản đồ tiếng ồn đối với các cảng hàng không, sân bay và phương án giảm thiểu ô nhiễm tiếng ồn do hoạt động hàng không dân dụng.

g) Tăng cường đầu tư sử dụng công nghệ, phương tiện, thiết bị mới, thân thiện môi trường nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng và giảm thiểu tác động gây ô nhiễm môi trường.

III. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Các cơ quan, đơn vị căn cứ theo chức năng, nhiệm vụ có trách nhiệm tổ chức triển khai phù hợp các nhiệm vụ và giải pháp của Kế hoạch hành động trong chương trình, kế hoạch công tác hàng năm.

2. Giao trách nhiệm cụ thể cho một số cơ quan, đơn vị như sau:

a) Vụ Môi trường:

- Là đầu mối theo dõi, đôn đốc việc thực hiện; tổng hợp, báo cáo Bộ trưởng kết quả thực hiện Kế hoạch hành động theo yêu cầu.

- Hướng dẫn các cơ quan, đơn vị trực thuộc Bộ đề xuất, xây dựng kế hoạch nhiệm vụ môi trường, sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả hàng năm để thực hiện các nhiệm vụ và giải pháp của Kế hoạch hành động.

- Chủ trì tham mưu thực hiện các nhiệm vụ tại điểm b, c, d mục 3 và điểm a, e mục 6 Phần II.

b) Vụ Tổ chức cán bộ chủ trì tham mưu thực hiện các nhiệm vụ tại điểm d mục 1 và điểm a mục 3 Phần II.

c) Vụ Kế hoạch - Đầu tư chủ trì tham mưu thực hiện các nhiệm vụ tại điểm a mục 2, điểm a mục 5 và điểm b mục 6 Phần II.

d) Vụ Vận tải chủ trì tham mưu thực hiện nhiệm vụ tại điểm d mục 4 Phần II.

đ) Vụ Khoa học - Công nghệ chủ trì tham mưu xây dựng và tổ chức thực hiện kế hoạch khoa học - công nghệ để thực hiện các nhiệm vụ tại điểm b, c mục 2 và điểm c mục 5 Phần II.

e) Cục Đăng kiểm Việt Nam chủ trì thực hiện các nhiệm vụ tại điểm b mục 4 và điểm a, b, c, e mục 7 Phần II.

g) Cục Hàng hải Việt Nam chủ trì thực hiện các nhiệm vụ tại điểm e mục 3, điểm d mục 7 và điểm d mục 8 Phần II.

h) Cục Hàng không Việt Nam chủ trì thực hiện nhiệm vụ tại điểm đ mục 3 Phần II; hướng dẫn, theo dõi, đôn đốc các cảng hàng không, sân bay thực hiện nhiệm vụ tại điểm e mục 8 Phần II.

i) Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố chủ trì tham mưu Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố thực hiện nhiệm vụ tại điểm đ mục 4 Phần II.

k) Viện Chiến lược và Phát triển GTVT chủ trì thực hiện nhiệm vụ tại điểm a mục 4 Phần II.

l) Trường Cán bộ quản lý GTVT chủ trì thực hiện nhiệm vụ tại điểm b mục 1 Phần II.

m) Ban quản lý dự án và chủ đầu tư các dự án đầu tư, các công trình bảo trì kết cấu hạ tầng GTVT chủ trì thực hiện các nhiệm vụ tại điểm e mục 4, điểm b mục 5 và điểm c, d, đ mục 6 Phần II./.