

环保会 MEPC.377(80)决议
(2023 年 7 月 7 日通过)

2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略

海上环境保护委员会，

忆及国际海事组织公约第 38(e)条关于海上环境保护委员会（本委员会）的职能，即就本组织范围内有助于防止和控制船舶造成海上污染的任何其他事项审议并采取适当行动，

认识到本组织自 1997 年 9 月通过关于船舶二氧化碳排放的大会第 8 号决议以来一直在开展解决船上温室气体（GHG）排放的工作，尤其是对适用 MARPOL 附则 VI 的船舶通过了全球强制性的技术和操作能效措施，

还认识到大会于 2017 年 12 月和 2021 年 12 月分别召开的第 30 届和第 32 届会议上决定为本组织批准名为“应对气候变化”的战略方向，

忆及本委员会于 2018 年 4 月在第 72 届会议（MEPC 72）上以 MEPC.304(72)决议通过了《IMO 船舶温室气体减排初步战略》（《IMO GHG 初步战略》），

注意到《IMO GHG 初步战略》预计应于 2023 年通过经修订的《IMO GHG 战略》，

忆及联合国 2030 年可持续发展议程，

还忆及联合国气候变化大会（COP 21）通过的《巴黎协定》，其确定的长期目标是将全球平均气温较前工业化时期上升幅度控制在 2 摄氏度以内，并努力将温度上升幅度限制在 1.5 摄氏度以内，认识到这将显著降低气候变化的风险和影响，COP 26 的《格拉斯哥气候公约》和 COP 27 的《沙姆沙伊赫实施计划》也重申了这一点，

进一步忆及IMO 大会 A.998(25)决议关于制定和实施新文件及现有文件修正案的能力建设需要，

忆及海上安全委员会在其第 107 届会议上决定启动关于“制定安全监管框架以支持使用新技术和替代燃料的船舶减少温室气体排放”的工作，

在其第 80 届会议上**审议了**2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略草案，

1. **通过**《2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略》（《2023 年 IMO GHG 战略》），其文本载于本决议附件；

2. **认识到**发展中国家，尤其是最不发达国家（LDC）和发展中小岛国（SIDS）在实施 2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略时可能面临的挑战；

3. **还认识到**在安全实施《2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略》时，解决人为因素的重要性，包括对海员和其他海事专业人员的影响；

4. **提请**秘书长在综合技术合作项目（ITCP）、IMO 温室气体技术信托基金和《2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略》后续行动有关的任何其他支持方式中给与充分的准备，这些行动可能由本委员会进一步确定后由发展中国家执行，尤其是最不发达国家（LDC）以及发展中小岛国（SIDS）；

5. **同意**保持对《2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略》的审议，以便在 2028 年通过经修订的 IMO 船舶温室气体减排战略。

6. **还同意**《2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略》自即日起废除《2018 年 IMO 船舶温室气体减排初步战略》。

附件

2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略

目录

1. 引言
2. 愿景
3. 减排力度、指标性校核点和指导原则
4. 短、中和长期温室气体减排候选措施及可能的时间表和措施对各成员国的影响
5. 障碍和支持性行动、能力建设和技术合作、研发
6. 后续行动计划
7. 对战略的定期审议

附录 1 本组织为解决船舶温室气体排放以往开展的工作概述

附录 2 本组织支持船舶温室气体减排的相关举措概述

1 引言

1.1 国际海事组织（IMO 或本组织）是负责安全有效航运和防止船舶污染的联合国下属专门机构。

1.2 《2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略》（《2023 年 IMO GHG 战略》）体现了 IMO 作为解决国际航运温室气体（GHG）排放问题的国际组织在此方面工作的延续。该工作包括 2003 年 12 月 5 日通过的大会 A.963(23)决议《IMO 关于船舶温室气体减排的政策和实践》，旨在敦促海上环境保护委员会（MEPC 或本委员会）确定并制订限制或减少国际航运温室气体排放所需的机制。

1.3 根据大会要求，本组织已经开展了船舶温室气体减排工作，如附录 1 所述。

1.4 《IMO 船舶温室气体减排初步战略》（MEPC.304(72)决议）是 MEPC 70 通过的《制定 IMO 船舶温室气体减排综合战略路线图（路线图）》中设定的第一个里程碑。该路线图确定经修订的战略将在 2023 年通过。

1.5 通过《2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略》是路线图中设定的最新里程碑。本战略也保持了减排势头，体现了 IMO 作为解决国际航运 GHG 排放问题的国际组织在此方面工作的延续。

背景

1.6 《2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略》的制定具有更为广泛的背景，包括：

1. 与海洋法（包括 UNCLOS）和气候变化（包括 UNFCCC 及其包括巴黎协定在内的相关法律文件）相关的其他现有文件；
2. 本组织在制订、通过和帮助实施适用于国际航运的环保规定中的主导作用；
3. 本组织在 2021 年 12 月第 32 届大会（A 32）上通过“应对气候变化”战略方向的决定；和
4. 联合国 2030 年可持续发展议程。

排放和排放场景

1.7 2014 年第 3 次 IMO 温室气体研究报告估算，2012 年国际航运温室气体排放量约占人为 CO₂ 排放量的 2.2%，该排放量到 2050 年增幅可达 50%至 250%。

1.8 2020 年第 4 次 IMO 温室气体研究报告估算，2018 年航运温室气体排放量约占全球人为温室气体排放量的 2.89%，该排放量到 2050 年可相当于 2008 年排放量的 90%至 130%。

1.9 利用 IMO 船舶燃油消耗数据库（IMO DCS）和其他相关来源的现有数据进行未来 IMO 年度排放和碳强度估算，将有助于减少这些排放估算和排放场景的不确定性。

2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略的目标

1.10 《2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略》旨在：

1. 通过应对国际航运温室气体排放加强 IMO 对全球温室气体减排努力的贡献；国际上应对温室气体排放的努力包括《巴黎协定》及其各项目标和《联合国 2030 年可持续发展议程》及其 SDG13“采取紧急行动对抗气候变化及其影响”；
2. 确定国际航运领域应采取的恰当措施，同时应对这些措施对各成员国的影响，认识到国际航运在支持全球贸易和海事运输服务持续发展中的关键作用；和
3. 确定有助于实现上述目标的适当行动和措施，包括激励研发以及监测国际航运

温室气体排放。

2 愿景

IMO 继续致力于减少国际航运温室气体排放，当务之急是尽快逐步停止排放，同时在本战略的背景下促进公正和公平的过渡。

3 减排力度、指标性校核点和和指导原则

减排力度

3.1 按第 7 节基于本组织拟将开展的审议，可能会对《2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略》进行修正。战略中规定了国际航运的减排力度，并注意到技术革新和在全球引进和提供国际航运零或接近零温室气体排放技术、燃料和/或能源对于实现总目标而言不可或缺。

3.2 减排力度和指标性校核点应考虑到本组织制定的《船用燃料全生命周期温室气体强度指南》（LCA 指南）¹中所述的船用燃料全生命周期温室气体排放，其总目标是在国际航运能源系统边界内减少温室气体排放，并防止排放向其他行业转移。

3.3 《2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略》的减排力度如下：

.1 通过进一步改进新船能效降低船舶碳强度

审议以加强船舶能效设计要求；

.2 降低国际航运碳强度

减少每运输功的 CO₂ 排放，到 2030 年，国际航运平均 CO₂ 排放量与 2008 年相比减少至少 40%；

.3 增加对零或接近零温室气体排放技术、燃料和/或能源的应用

应用零或接近零温室气体排放技术、燃料和/或能源，到 2030 年至少占国际航运所使用能源的 5%，力争达到 10%；和

.4 国际航运温室气体排放达到净零

考虑到不同的国情，使国际航运温室气体排放尽快达到峰值，在 2050 年以前或左右（即接近 2050 年）达到温室气体净零排放同时与《巴黎协定》第 2 条规定的长期温度目标一致，努力实现愿景所提出的逐步停止温室气体排放。

指标性校核点

3.4 实现国际航运温室气体净零排放的指标性校核点：

.1 到 2030 年，国际航运温室气体年度排放总量相比 2008 年应降低至少 20%，力争达到 30%；和

.2 到 2040 年，国际航运温室气体年度排放总量相比 2008 年应降低至少 70%，力争达到 80%。

指导原则

3.5 《2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略》的指导原则包括：

.1 需要知悉已制定文件中的各项原则，诸如：

.1 MARPOL 和其他 IMO 公约中的非歧视原则和不予优惠待遇原则；和

¹ MEPC.376(80)决议

- .2 UNFCCC、京都议定书和巴黎协定中，根据不同国情，“共同但有区别的责任”和各自能力的原则；
- .2 要求所有船舶，不论何种船旗，全面实施相关强制措施，以确保本战略的有效实施；
- .3 需要考虑措施对于各成员国，包括发展中国家，特别是对最不发达国家和发展中小岛国的影响，以及这些国家新的需求（如经修订的本组织战略计划（A.1149(32)决议）所认识到的）；和
- .4 决策的做出应基于证据，并需要与审慎原则（MEPC.67(37)决议）相平衡。

4 短、中和长期温室气体减排候选措施及可能的时间表和措施对各成员国的影响

时间表

4.1 《2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略》中规定的候选措施应与下列时间表一致：

- .1 短期温室气体减排措施是本委员会在 2018 年和 2023 年之间最终确定和同意的措施，见附录 1；
- .2 中期温室气体减排一揽子措施应由本委员会在 2025 年之前最终确定和同意。可针对该一揽子措施确定生效日期和措施能有效开始减少温室气体排放的时间，或单独确定每项措施的生效日期和措施能有效开始减少温室气体排放的时间；
- .3 其他候选中期温室气体减排措施可由本委员会在 2023 年和 2030 年之间最终确定和同意。将单独确定每项措施的生效日期和措施能有效开始减少温室气体排放的时间；和
- .4 可能的长期措施可以是本委员会在 2030 年以后最终确定和同意的措施，应作为 2028 年 IMO 温室气体战略审议的一部分来制定。

4.2 所列候选措施并非详尽无遗，且不影响本组织可能进一步审议并通过的措施。

短期温室气体减排措施

4.3 按 MARPOL 附则 VI 第 25.3 和 28.11 条要求，应在 2026 年 1 月 1 日之前完成对强制性目标型技术和操作措施的审议，以降低国际航运的碳强度（“短期温室气体减排措施”）。

4.4 委员会可决定开始审议附录 1 所列的其他短期措施。

中期温室气体减排一揽子措施

4.5 按本战略和工作计划中规定的时间表，应制定并最终确定一揽子候选措施以实现减排目标，其中包括：

- .1 技术要素，即目标型船用燃料标准，规定船用燃料温室气体强度的阶段性降低；和
- .2 经济要素，以船用温室气体排放定价机制为基础。

将根据综合影响评估中所考虑的具体标准对候选经济要素进行评估，以便于最后确定一揽子措施。

中期温室气体减排措施应有效促进航运业的能源转型，为世界船队提供必要的激励，同时促进公平竞争的环境和公平合理的转型。

4.6 按照工作计划第三阶段（Phase III）要求，应制定和通过一揽子措施，同时评估对各成员国的影响。

4.7 制定中期温室气体减排一揽子候选措施应考虑本组织制定的 LCA 指南中所述的船用燃料全生命周期温室气体排放,其总目标是在国际航运能源系统边界内减少温室气体排放,并防止排放向其他行业转移。

与现有措施的协同效应

4.8 此外,还将考虑与碳强度指标(CII)等其他现有措施的潜在协同效应,尤其是在提高能效和在航运价值链中采用更好的操作实践或其他技术以减少船舶排放方面的激励措施。

其他中期温室气体减排候选措施

4.9 除了中期温室气体减排一揽子候选措施外,本组织应继续制定其他中期温室气体减排措施,以减少船舶温室气体排放。以下所有中期候选措施代表了本组织在减少船舶温室气体排放相关事项上可能采取的中期进一步行动:

知情决策:

- .1 秘书处利用来自 IMO DCS 和其他相关来源的现有数据进行年度 IMO 温室气体排放和碳强度估算;以及为决策提供信息的其他研究;
- .2 制定反馈机制,以便通过可能的最佳实践信息交流,整理和分享在实施措施方面取得的经验教训;

支持全球提供和采用零或接近零温室气体排放技术、燃料和/或能源:

- .3 进一步制定 LCA 指南;
- .4 按照本战略,对温室气体减排相关安全方面事宜进行监管评估,并制定路线图,以支持安全地实施本战略;
- .5 考虑和分析处理甲烷和一氧化二氮排放的措施,并进一步加强处理挥发性有机化合物排放的措施;
- .6 鼓励先行者开发和采用新技术;和
- .7 考虑和分析鼓励港口发展和全球活动的措施,以促进减少航运温室气体排放,包括提供来自可再生能源的船舶和岸边/岸上电力供应,以及支持零或接近零温室气体排放燃料和/或能源供应的基础设施,并进一步优化包括港口在内的物流链及其规划。

对各成员国的影响

4.10 在通过一项或多项措施之前,应按《经修订的候选措施对各成员国影响评估程序》²,对措施对各成员国的影响进行酌情评估和考量。应特别注意发展中国家的需求,尤其是最不发达国家和发展中小岛国。

4.11 委员会应审议综合影响评估,为进一步审议拟议的措施提供信息,并酌情采取行动。

4.12 在评估对各国的影响时,尤其应从下面几个方面适当考虑措施的影响:

- .1 地理上是否远离主要市场以及与主要市场的关联性;
- .2 货物价值和类型;
- .3 运输依赖性;

² MEPC.1/Circ.885/Rev.1 通函

- .4 运输成本;
- .5 食品安全;
- .6 灾难响应;
- .7 成本效益;
- .8 社会经济进步和发展。

4.13 一旦完成全面影响评估，并酌情评估和处理了不相称的负面影响，就可考虑采用此措施。

4.14 一项措施一旦通过和颁布，委员会应应成员国的要求，继续审查其实施情况和影响，以便做出任何必要的调整。

5 障碍和支持性行动、能力建设和技术合作、研发

5.1 本委员会认识到发展中国家，特别是最不发达国家和发展中小岛国，在能力建设和技术合作方面有特殊的需求。

5.2 本委员会认识到一些发展中国家代表团，特别是最不发达国家和发展中小岛国代表团在参加本组织的工作，特别是在与温室气体有关的事项上可能面临的挑战。为此，本组织应定期评估本组织为帮助发展中国家，特别是最不发达国家和发展中小岛国参加 MEPC 和温室气体减排闭会期间工作组 (ISWG-GHG) 会议而设立的多方自愿信托基金的资金资源的提供。

5.3 在制定中长期温室气体减排候选措施（包括支持性措施）时，应适当考虑确保公正和公平的过渡，不让任何国家掉队。

5.4 本委员会承认，开发并在全球范围内提供零和接近零温室气体排放技术、燃料和/或能源，以及发展必要的相关港口基础设施，可能会对实施可能的措施造成特定障碍。

5.5 本委员会认识到需要采取广泛的方法来监管使用零或接近零温室气体排放技术、燃料和/或能源的船舶安全，包括解决人为因素，以确保本战略的安全实施。

5.6 认识到本战略将对海员和其他海事专业人员产生的影响，本组织进一步被要求评估其文件、导则和培训标准，以帮助确保海员和其他海事劳动力的公正过渡，不让任何一个人掉队。

继续并加强伙伴关系、技术合作、能力建设活动和技术合作

5.7 本委员会可以通过为公私合作以及信息交换提供便利，帮助推广零或接近零温室气体排放技术、燃料和/或能源。

5.8 本委员会应结合 MEPC.229(65)决议《促进关于提高船舶能效水平的技术合作和转让》，继续为便利信息共享、技术转让、能力建设和技术合作提供机制。

5.9 本委员会认识到，所有 IMO 成员国都应该能够实现航运的脱碳，并可为发展中国家，包括最不发达国家和发展中小岛国家，创造新的机会，参与国际航运生产和分配零和接近零温室气体排放技术、燃料和/或能源的价值链。

5.10 本组织应定期评估资金和技术资源的提供和能力建设，以通过综合技术合作方案 (ITCP)、IMO 温室气体技术合作信托基金和其他举措（包括附录 2 所列海事组织和成员国赞助的方案）来执行经修订的战略。

5.11 此外，本组织可以：

1. 制定海员培训和技能计划，以支持减少船舶温室气体排放；
2. 发起有关船舶推进、零或接近零温室气体排放技术、燃料和/或能源的研发活动和试点，以进一步提高船舶能效，并支持在全球范围提供和采用低碳和零碳燃料和技术；
3. 支持（包括通过伙伴关系和提供资金和技术资源）加强技术合作、能力建设活动和技术合作，实施现有的短期温室气体减排措施；和
4. 发起开发用于国际航运的可再生燃料生产机会，特别是在发展中国家，包括最不发达国家和发展中小岛国家。

6 后续行动计划

6.1 应针对 2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略制订后续行动计划。

6.2 为通过 2028 年 IMO 温室气体减排战略，各关键阶段如下：

目标日期	时间表		
	一揽子中期候选措施 综合影响评估	制定中期候选措施	其他时间表
MEPC 80 (2023年夏季)	启动CIA	启动关于制定中期措施的工作计划第三阶段 (Phase III)	
MEPC 81 (2024年春季)	中期报告	最终确定一揽子措施	
MEPC 82 (2024年秋季)	最终报告		
MEPC 83 (2025年春季)		批准措施	短期措施评审将于2026年1月1日前完成
MEPC期间特别的1天或2天 (2025年秋季MEPC 83之后6个月)		通过措施	
MEPC 84 (2026年春季)			
MEPC 85 (2026年秋季)			
通过后16个月 (2027年)		措施生效	
目标日期	时间表		
	一揽子中期候选措施 综合影响评估	制定中期候选措施	其他时间表
MEPC 86 (2027年夏季)			启动对2023年IMO温室气体减排战略的评审
MEPC 87 (2028年春季)			

MEPC 88 (2028年秋季)			完成对2023年IMO温室气体减排战略的评审，以通过2028年IMO温室气体减排战略
----------------------	--	--	--

6.3 应确定和更新每种措施的边际减排成本曲线（MACC），然后进行定期评估。

7 对战略的定期评审

7.1 对 IMO 温室气体减排战略应进行五年一次的评审，第一次评审将于 2028 年进行。

7.2 本委员会应承担评审工作，包括确定评审的范围和评审工作的内容。

7.3 对减排力度的评审应考虑到最新的排放估算、减排选择和是否可用于国际航运、政府间气候变化专门委员会（IPCC）的报告以及未来 IMO 温室气体清单和相关研究，以评估在实现国际航运温室气体净零排放方面取得的进展。评审还应考虑到任何采用的措施对国家影响的现有数据，包括国家或国际组织或机构提供的信息，以便按《经修订的候选措施对各成员国影响评估程序》（MEPC.1/Circ.885/Rev.1 通函）的规定进行必要的调整。

附录 1

本组织为解决船舶温室气体排放以往开展的工作概述

IMO 为解决船舶温室气体排放所开展的工作概述如下：

1. MEPC 62（2011 年 7 月）通过 MEPC.203（62）决议《在 MARPOL 附则 VI 中纳入船舶能效规则》，将强制技术性（EEDI）和操作性（SEEMP）措施引入船舶能效；
2. MEPC 65（2013 年 5 月）通过 MEPC.229(65)决议《促进关于提高船舶能效水平的技术合作和转让》，向各成员国，特别是发展中国家，提供技术协助，从而在能效技术转移方面实现合作；
3. MEPC 67（2014 年 10 月）批准 2014 年 IMO 第三次温室气体研究报告，估计 2012 年国际航运的温室气体排放量约占人为二氧化碳排放量的 2.2%，到 2050 年这一排放量可能增长 50%至 250%；
4. MEPC 70（2016 年 10 月）通过 MEPC.278（70）决议《MARPOL 附则 VI 修正案》，引入船舶燃油消耗数据收集系统，包括船舶记录和报告其燃油消耗的强制性要求，还通过《制定 IMO 船舶温室气体减排综合战略路线图（路线图）》。要求 5000 总吨及以上的船舶（约占国际航运温室气体总排放的 85%）收集其使用的每种类型燃油的消耗数据，以及规定的其他附加特定数据，包括对“运输功”的替代参数。
5. MEPC 72（2018 年 4 月）通过 MEPC.304(72)决议《IMO 船舶温室气体减排初步战略》，提出愿景，确认致力于减少国际航运温室气体排放，并尽快逐步停止排放，并同意继续评审初步战略，以期在 2023 年通过修订后的战略；
6. MEPC 73（2018 年 10 月）批准 IMO 初步战略的后续行动计划，旨在作为实现 IMO 初步战略中确定的时间表规划工具；
7. MEPC 74（2019 年 5 月）批准 MEPC.1/Circ.855 通函《评估候选措施对各国影响的程序》；通过 MEPC.323(74)决议《请成员国鼓励港口和航运业开展自愿合作以减少船舶温室气体排放》，并经 MEPC.366(79)决议修订；同意成立一个多方捐助者自愿信托基金（“温室气体技术合作信托基金”），为技术合作和能力发展活动提供专门的资金支持来源，以支持实施 IMO 船舶温室气体减排初步战略；
8. MEPC 75（2020 年 11 月）通过 MEPC.327(75)决议《鼓励成员国制定和提交旨在解决船舶温室气体排放的自愿国家行动计划》，并经 MEPC.367(79)决议修订；批准 2020 年 IMO 第四次温室气体研究报告；以 MEPC.324(75)决议通过《MARPOL 附则 VI 修正案》，提出并加强了对几种船型的 EEDI 第三阶段（Phase 3）要求；
9. MEPC76（2021 年 6 月）通过 MEPC.328(76)决议《MARPOL 附则 VI 修正案》，引入短期温室气体减排措施，其中包括技术能效现有船指数（EEXI）、营运碳强度指标（CII）和增强的船舶能效管理计划（SEEMP）；通过支持 EEXI 和 CII 架构的七个技术指南；批准《根据 IMO 船舶温室气体减排初步战略及其后续行动方案推进制定中长期温室气体减排措施工作计划》；
10. MEPC 77（2021 年 11 月）同意启动《IMO 船舶温室气体减排初步战略》的修订，并认识到有必要在修订过程中加强这一目标；通过 MEPC.342(77)决议《保护北极免受航运黑碳排放影响》，认识到黑碳是导致气候变暖的一个强有力的短期因素；和
11. MEPC 78（2022 年 6 月）通过 10 个技术指南，以支持短期温室气体减排措施的实施；

- .12 第 128 届理事会（2022 年 11 月）签署旨在促进发展中国家，特别是发展中小岛国家（SIDS）和最不发达国家（LDC）参与 IMO 温室气体会议的多方捐助者自愿信托基金的工作范围，并同意根据该基金第一个全年营运的经验，不迟于理事会第 130 届会议对工作范围进行评审；
- .13 MEPC 79（2022 年 12 月）通过《MARPOL 附则 VI 修正案》，修订燃油消耗数据收集系统，以实施 EEXI 和 CII 框架，批准《经修订的候选措施对各成员国影响评估程序》（MEPC.1/Circ.885/Rev.1 通函），并通过 MEPC.366(79)决议《请成员国鼓励港口和航运业开展自愿合作以减少船舶温室气体排放》和 MEPC.367(79)决议《鼓励成员国制定和提交自愿国家行动计划（NAP）》，以解决船舶温室气体排放问题；和
- .14 MEPC 80（2023 年 7 月）通过 MEPC.376(80)决议《船用燃料全生命周期温室气体强度指南》（LCA 指南）；启动对一揽子中期候选措施的综合影响评估；并通过 MEPC.377(80)决议《2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略》。

附录 2

本组织支持船舶温室气体减排的相关举措概述

IMO 支持减少船舶温室气体排放的相关举措概述如下：

1. 综合技术合作项目（ITCP）旨在协助缺乏技术知识和资源以安全有效经营航运业的政府。支持 IMO 在 ITCP 下开展与温室气体有关的活动是本组织明确的优先事项。在 2022-2023 年，设计了专门的全球项目“减少船舶和港口的大气排放并有效实施 MARPOL 附则 VI 和 IMO 船舶温室气体减排初步战略”，以协助成员国实施 IMO 初步战略，从而提高船舶的能效措施，并减少船舶造成的大气污染，包括在港口时造成的大气污染。
2. MEPC 74（2019 年 5 月）同意建立多方捐助者自愿信托基金（“温室气体技术合作信托基金”），为技术合作和能力发展活动提供专门的资金支持来源，以支持实施 IMO 船舶温室气体减排初步战略（MEPC 74/18/Add.1, 附件 17）；信托基金来源包括 IMO 成员国、联合国机构、国际组织和其他表示支持 IMO 初步战略的实体的自愿捐款。
3. 在欧盟的支持下，全球海事技术合作中心（MTCC）网络（GMN）项目（约 1100 万美元，2016-2022 年）在中国（MTCC 亚洲）、斐济（MTCC 太平洋）、肯尼亚（MTCC 非洲）、巴拿马（MTCC 拉丁美洲）和特立尼达和多巴哥（MTCC 加勒比）建立了 5 个 MTCC。目前正在最后确定五个 MTCC 的 GMN 第二阶段（Phase II）项目计划，以继续支持其各自区域的海上脱碳工作，并与 IMO 其他项目和举措联系起来。第二阶段将特别注意实施规模较小的试点示范项目（例如船舶改装），注重发展中国家，特别是最不发达国家和发展中中小岛国家的需求。
4. 在挪威的支持下，绿色航行 2050 项目（约 710 万美元，2019-2023 年）目前正在支持各国在本国范围内对海上排放进行评估，制定政策框架和国家行动计划（NAP）以解决船舶温室气体排放问题，并起草立法草案，将 MARPOL 附则 VI 纳入国家法律。还支持伙伴国家在船上和港口确定和实施低碳和零碳试点项目。该项目的第一阶段（Phase 1）预计将于 2023 年 12 月结束，新阶段预计将确保进一步继续努力进行扩大试点项目和 NAP 制定。
5. GHG- SMART 方案（支持实施温室气体战略的可持续海上运输培训方案）项目（250 万美元，2020-2025 年）是一项由大韩民国资助的培训方案，旨在通过发展最不发达国家和发展中中小岛国家的能力，支持实施 IMO 船舶温室气体减排的初步战略。这是一系列年度培训方案，包括综合在线培训、个人培训计划、实践培训和考察访问，并为两名学员（一男一女）提供进一步受益于世界海事大学（WMU）奖学金的机会。
6. 全球污垢伙伴关系项目（约 700 万美元，2018-2025 年）是 IMO 与联合国开发计划署和全球环境基金合作开展的更广泛工作的一部分，旨在改善生物污染管理，保护海洋生态系统免受入侵水生物种的不利影响。通过支持实施 IMO 《2011 年船舶生物污染控制与管理指南》，最大限度地减少入侵水生物种的转移，该项目也有助于减少船舶温室气体排放。该项目已进行了并于 2022 年发表了一项题为“分析海洋生物污染对船舶能效的影响以及生物污染管理措施的温室气体减排潜力”的研究。
7. 挪威资助的 TEST 生物污染（无害环境技术转让）项目（400 万美元，2022-2025 年）旨在协助发展中国家建立其控制和管理生物污染的知识，并通过区域和国家一级的示范项目，展示生物污染管理和减轻通过生物污染转移入侵水生物种所带来的环境风险的有效方法。该项目的重点是测试新技术和新的可持续生物污染管理方法，与上述研究一致，间接有助于减少温室气体排放。

- .8 沙特阿拉伯资助的 IMO CARES（减少航运排放协调行动）基金项目（约 150 万美元，2022-2024 年）于 2023 年初开始实施阶段，最终目标是帮助连接全球北方和全球南方，以确定和试验准备市场技术解决方案、技术转让、技术推广和吸收活动、试点示范项目和绿色融资举措。该项目将帮助发展中国家的海事部门向低碳未来过渡，并由区域一级的 MTCC 主要参与。
- .9 低碳和零碳航运的未来燃料和技术项目（FFT 项目）（约 120 万美元，2022-2024 年）是大韩民国与 IMO 之间的伙伴关系项目，旨在通过向本组织提供技术分析，支持海上环境保护委员会（MEPC）举行的政策讨论，支持国际航运的温室气体减排。
- .10 国际海事组织-联合国环境规划署-挪威创新论坛（2020-2023 年，约 65 万美元）倡导创新，加速推进海事行业向零排放和低排放的未来过渡。其目的是通过提供一个全球平台来交流最佳做法，并通过收集所有有能力的国际决策者的想法和最新发展来填补必要的空白，从而促进创新。

第二届创新论坛于 2022 年 9 月 28 日至 29 日以混合形式举行，并与 IMO 2022 年世界海事日（WMD）的主题“绿色航运新技术”相关联。总共有 1900 名现场参与者和虚拟参与者参加了会议。

2023 年会议将与世界海事日一起举行，主题为“MARPOL 公约 50 年——我们的承诺在继续”，庆祝 MARPOL 公约 50 周年，继续支持全球南方国家和海事行业向可持续未来的绿色转型。

- .11 国际海事组织-欧洲复兴开发银行-世界银行共同领导的可持续海运融资（FIN-SMART）圆桌会议为成员国代表、国际金融机构、私人银行代表和其他主要海事利益相关方提供了一个平台，确定海上脱碳投资风险、机遇和潜在的金融解决方案以及创新的金融工具，以解决发展中国家的融资需求和投资机会，特别是最不发达国家和发展中小岛国家。

第三届 FIN-SMART 圆桌会议将于 2023 年 6 月召开，旨在通过海上脱碳项目的具体案例（这些项目为发展中国家带来投资或有潜力成为可融资项目），突出强调具体的成功因素和各参与者在实现海上脱碳投资方面的作用。它仍以更具体的方式向金融界展示了投资机会，因为发展中国家可能拥有大量未使用的可持续资源（例如风能或太阳能），这些资源可用于生产绿色燃料，而海运业需要这些燃料来加速脱碳。

- .12 由 IMO 和新加坡海事和港务管理局（MPA）于 2021 年 9 月启动的 NextGEN（绿色高效导航）门户网站是一个在线平台，旨在支持海事领域脱碳举措和项目的信息共享和协作，为整个海事价值链提供在线协作平台提供了机会。NextGEN 的下一阶段于 2022 年启动，称为 NextGEN 连接项目，该项目的新阶段支持亚太地区基于航线的试点行动，以减少国际航运的排放。