



CUỘC HỌP CHUYÊN TRÁCH CỦA  
NHÓM CÔNG TÁC VỀ GIẢM PHÁT  
THẢI KNK TỪ TÀU BIỂN  
Phiên họp thứ 15  
Chương trình nghị sự mục 2

ISWG-GHG 15/2/6  
Ngày 12 tháng 5 năm 2023  
CHỈ CÓ TIẾNG ANH  
Phát hành công khai trước phiên họp:

**TIẾP TỤC XEM XÉT VÀ HOÀN THIỆN VIỆC XÂY DỰNG DỰ THẢO  
CHIẾN LƯỢC SỬA ĐỔI CỦA IMO VỀ GIẢM PHÁT THẢI KNK TỪ  
TÀU BIỂN**

**Đề xuất thêm về dự thảo Chiến lược KNK năm 2023 của IMO – tham vọng  
đến năm 2050 và các hành động tiếp theo**

**Do Hàn Quốc đệ trình**

**TÓM TẮT**

<i>Tóm tắt:</i>	Tài liệu này xác định các yếu tố cần xem xét trong dự thảo Chiến lược KNK năm 2023 của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển được nêu trong phụ lục 1 của tài liệu MEPC 80/WP.6. Cụ thể, tài liệu này đề xuất các văn bản dự thảo về tham vọng đến năm 2050 dưới dạng hai phương án và hành động tiếp theo.
<i>Định hướng chiến lược, nếu có:</i>	3
<i>Kết quả đầu ra:</i>	3.2
<i>Hành động cần thực hiện:</i>	Đoạn 21
<i>Tài liệu liên quan:</i>	Nghị quyết MEPC.304(72), Nghị quyết MEPC.310(73), MEPC.1/Circ.885/Rev.1; MEPC 80/WP.6, MEPC 79/15, MEPC 77/16, MEPC 75/8 và MEPC 75/8/2; ISWG-GHG 14/WP.2, ISWG-GHG 14/2 và ISWG-GHG 14/2/2

**Bối cảnh**

1 Năm 2018, Tổ chức đã thông qua Chiến lược ban đầu của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển ("Chiến lược ban đầu") dưới dạng nghị quyết MEPC.304(72). Theo Chiến lược ban đầu, Ủy ban nên tiếp tục xem xét Chiến lược ban đầu, nhằm thông qua Chiến lược IMO sửa đổi tại MEPC 80 sẽ được tổ chức vào năm 2023.

2 MEPC 77 đã công nhận sự cần thiết phải tăng cường tham vọng của Chiến lược KNK ban đầu của IMO trong quá trình sửa đổi. Ngoài ra, Ủy ban đã thu thập ý kiến của các Quốc gia Thành viên để làm việc cùng nhau và đệ trình các đề xuất cụ thể cho Chiến lược KNK Sửa đổi của IMO.

3 MEPC 79 lưu ý tiến độ mà Nhóm đã đạt được trong việc xây dựng dự thảo Chiến lược sửa đổi và giới thiệu dự thảo Chiến lược sửa đổi sẽ được xem xét thêm trong các cuộc họp trong tương lai, đồng thời tái khẳng định cam kết thông qua Chiến lược IMO sửa đổi ("Chiến lược KNK năm 2023 của IMO") trong tất cả các yếu tố của nó, bao gồm cả mức độ tham vọng được tăng cường bởi MEPC 80.

4 Thông qua ISWG-GHG 14, Nhóm đã chuẩn bị dự thảo Chiến lược KNK năm 2023 của IMO nêu trong phụ lục 1 của tài liệu MEPC 80/WP.6 với tiến bộ đáng kể, nhưng vẫn cần tìm điểm chung về một số vấn đề và định nghĩa thuật ngữ.

5 Hàn Quốc hoan nghênh dự thảo Chiến lược KNK năm 2023 của IMO với tiến bộ đáng kể được giới thiệu trong ISWG-GHG 14 và muốn đề xuất các dự thảo cho tham vọng đến năm 2050 trong mục 3 và hành động tiếp theo trong mục 6.

### **Tham vọng đến năm 2050**

#### ***"Ròng bằng 0" so với "Bằng 0"***

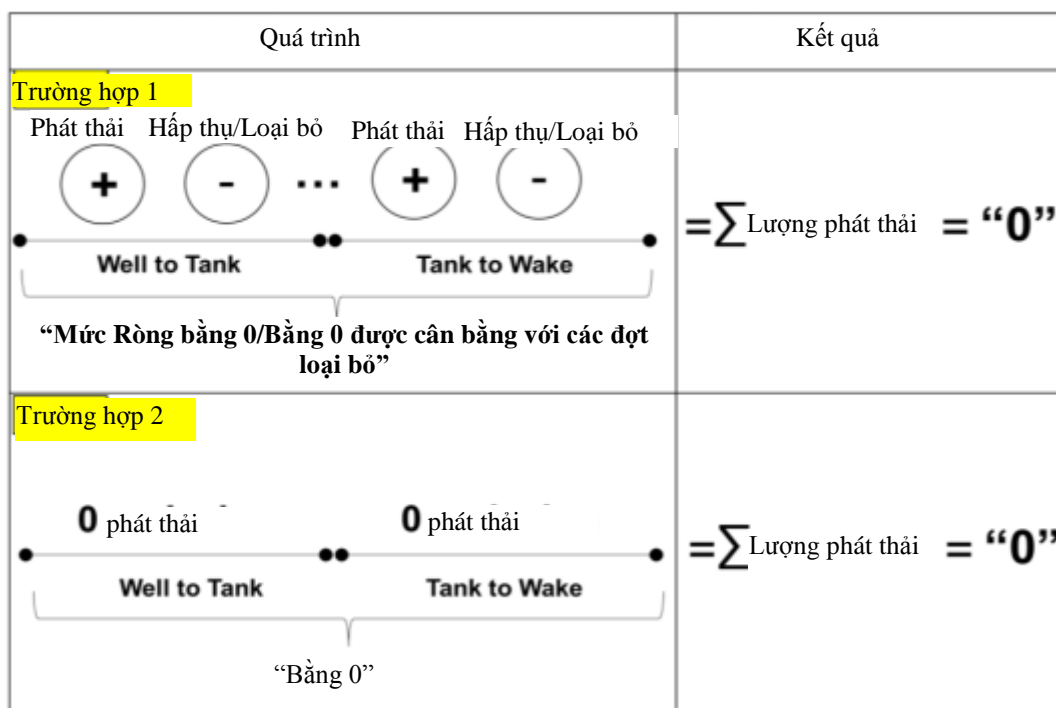
6 Hàn Quốc tin rằng sẽ phù hợp hơn nếu sử dụng một thuật ngữ cụ thể bằng số trong mức độ tham vọng hơn là "loại bỏ dần" vì Tầm nhìn nên được viết một cách toàn diện hơn so với tham vọng đến năm 2050. Do đó, tài liệu ISWG-GHG 14/2/2 (Hàn Quốc) đề xuất sử dụng "ròng bằng 0" theo nghĩa là sự hấp thụ và loại bỏ có thể được áp dụng cho vòng đời nhiên liệu để làm rõ ý nghĩa. Ngoài ra, một số phái đoàn ủng hộ quan điểm của chúng tôi rằng "ròng bằng 0" được sử dụng rộng rãi tại các diễn đàn quốc tế khác, bao gồm cả UNFCCC.

7 Một trong những lý do mà tài liệu đề xuất "ròng bằng 0" là cách diễn đạt thích hợp để giải thích quá trình tính tổng cuối cùng về lượng phát thải KNK trong vòng đời. Nói cách khác, "ròng bằng 0" có thể mô tả quá trình và kết quả (xem trường hợp 1, hình 1 bên dưới) cùng một lúc.

8 Hàn Quốc lo ngại rằng nếu mức năm 2050 được đặt thành “bằng 0”, điều này chỉ giải thích kết quả là mục tiêu dài hạn của Chiến lược KNK năm 2023 của IMO, thì nó có thể được hiểu là trường hợp 2 duy nhất trong hình 1, và trong trường hợp này, chỉ được phép sử dụng nhiên liệu đã khử carbon như amoniac xanh và hydro xanh loại trừ hoàn toàn việc sử dụng carbon.

9 Mặt khác, "ròng bằng 0" có thể được hiểu là tổng lượng hấp thụ và loại bỏ từ góc nhìn của toàn bộ quá trình trong vòng đời của nhiên liệu hàng hải bằng 0, vì vậy nó có thể đảm bảo khả năng sử dụng nhiều loại nhiên liệu thay thế như hydro/amoniac dựa trên năng lượng tái tạo, năng lượng sinh khối hấp thụ hoặc loại bỏ carbon trong giai đoạn sản xuất, nhiên liệu điện tử (hoặc nhiên liệu tổng hợp) được sản xuất bằng cách tổng hợp carbon thu được không thêm CO<sub>2</sub> mà là carbon tổng hợp nhân tạo hoặc và các công nghệ loại bỏ chẳng hạn như hệ thống thu giữ carbon trên tàu (OCCS) và cùng với các hệ thống khác.

10 Tuy nhiên, trong ISWG-GHG 14, Hàn Quốc có thể xác định rằng “bằng 0” tương tự như thuật ngữ "ròng bằng 0" được đề xuất. Do đó, Hàn Quốc cho rằng nếu ý nghĩa của “bằng 0” có thể được hiểu như trường hợp 1 trong hình 1 bằng cách sử dụng một số cách diễn đạt như "cân bằng với các đợt loại bỏ", thì "bằng 0" có thể được sử dụng thay cho "ròng bằng 0."

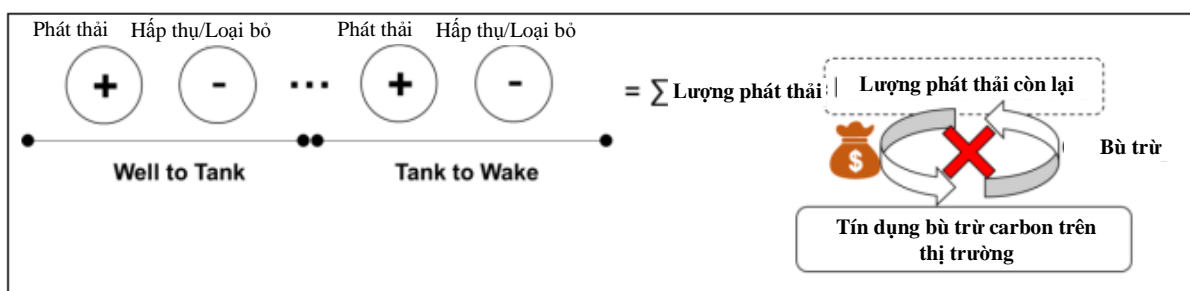


**Hình1. Giải thích thuật ngữ "Ròng bằng 0" và “Bằng 0”**

*Bù trừ*

11 Tại ISWG-GHG 14, một số phái đoàn lo ngại rằng thuật ngữ "ròng bằng 0" có thể bao gồm khái niệm bù trừ như một phương tiện loại bỏ theo khuôn khổ UNFCCC vì "ròng bằng 0" có nghĩa là tổng lượng phát thải, hấp thụ và loại bỏ. Đáp lại mối lo ngại, Hàn Quốc bày tỏ sự ủng hộ đối với "ròng bằng 0 không bao gồm bù trừ ngoài ngành". Tuy nhiên, do ý nghĩa ban đầu của thuật ngữ "bù trừ", không rõ việc bù trừ diễn ra ở giai đoạn nào của vòng đời, vì vậy chúng tôi nhắc lại rằng đã có tranh cãi trong cách diễn đạt "ròng bằng 0 không bao gồm bù trừ ngoài ngành".

12 Về vấn đề này, Hàn Quốc dự định nhấn mạnh rằng tàu không thể bù trừ lượng phát thải còn lại bằng cách mua các khoản tín dụng bù trừ carbon, đây là một trong những cơ chế dựa trên thị trường mà các bên của UNFCCC có thể sử dụng để đạt được mục tiêu của mình. Trong bối cảnh này, lượng phát thải còn lại chỉ có nghĩa là kết quả tính toán cuối cùng của lượng phát thải WtW (xem hình 2). Tuy nhiên, vì việc bù trừ lượng phát thải còn lại thường được sử dụng như một biện pháp để tuân thủ các quy định giảm thiểu nhằm bù trừ lượng phát thải được phân bổ trong cộng đồng quốc tế, nên Hàn Quốc không thể thấy xứng đáng khi viết "không bao gồm bù trừ" trong mức độ tham vọng của Chiến lược KNK năm 2023 của IMO.



## Hình 2. Góc nhìn về ý nghĩa của giá trị bù trừ

### Đề xuất khả thi để đánh giá tác động toàn diện của các biện pháp trung hạn

13 Hàn Quốc tin tưởng mạnh mẽ vào việc áp dụng các biện pháp trung hạn để giảm phát thải KNK từ vận tải biển quốc tế càng sớm càng tốt. Về mặt đó, biện pháp trung hạn nên được thông qua vào năm 2025 và có hiệu lực không muộn hơn ngày 1 tháng 1 năm 2027.

14 Tuy nhiên, việc áp dụng các biện pháp có thể do Ủy ban quyết định sau khi tiến hành đánh giá tác động toàn diện theo quy trình đánh giá tác động đối với các Quốc gia (MEPC.1/Circ.885/Rev.1). Do đó, các biện pháp trung hạn hiện đang được thảo luận cũng chỉ có thể được quyết định sau khi đánh giá tác động toàn diện.

15 Về vấn đề này, các cuộc khảo sát và hội thảo chuyên gia về các phương pháp đánh giá tác động được tiến hành kể từ khi CIA biện pháp ngăn hạn đã cho phép Nhóm xác định một số ý kiến về dữ liệu được sử dụng để đánh giá tác động. Cụ thể, lý tưởng nhất để đánh giá tác động là sử dụng các đường cong chi phí giảm thiểu cận biên (MACC) được IMO phê duyệt và đánh giá ngang hàng, dữ liệu cập nhật, kịch bản, đường cơ sở và công cụ. Về vấn đề này, Hàn Quốc biết rằng có một Nghiên cứu KNK của IMO dưới dạng kịch bản và dữ liệu đã được MEPC phê duyệt.

16 CIA các biện pháp ngăn hạn trước đây đã xem xét *Nghiên cứu KNK lần thứ tư của IMO năm 2020* được MEPC 76 phê duyệt vào năm 2021. Cụ thể, Nghiên cứu KNK lần thứ tư của IMO đã được sử dụng để đảm bảo tính nhất quán giữa dữ liệu và MACC cho việc xem xét tài liệu (Nhiệm vụ 1) và đánh giá tác động của biện pháp đối với đội tàu (Nhiệm vụ 2).

17 Do đó, Hàn Quốc đề xuất rằng Nghiên cứu KNK lần thứ năm của IMO, sẽ được tiến hành trong tương lai, có thể được công bố trong MEPC 83 vào năm 2025, bắt đầu từ MEPC 81 vào năm 2024, sử dụng dữ liệu từ năm 2018 đến năm 2023. Vì nó sẽ được có thể so sánh kết quả trước và sau khi thực hiện các biện pháp ngăn hạn vào năm 2023, cũng như giữa Chiến lược ban đầu và Chiến lược KNK năm 2023 của IMO, việc công bố Nghiên cứu KNK lần thứ năm của IMO (2018-2023) vào năm 2025 có thể cung cấp kết quả bổ sung có ý nghĩa bằng cách so sánh với Nghiên cứu KNK lần thứ sáu của IMO.

18 Tóm lại, Hàn Quốc đề xuất thực hiện song song hai dự án để thực hiện đánh giá tác động toàn diện của các biện pháp trung hạn có xem xét dữ liệu của Nghiên cứu KNK lần thứ năm của IMO, với tiền đề là việc áp dụng các biện pháp trung hạn được hoàn thành đúng hạn (cho đến MEPC 83). Đối với tiến độ hiệu quả của hai dự án, các vấn đề hành chính như thành lập Ban chỉ đạo (SC) có thể được thúc đẩy từ MEPC 80, TOR có thể được quyết định tại MEPC 81 và các nhiệm vụ của hai SC có thể được bắt đầu. Ngoài ra, đối với Nghiên cứu KNK lần thứ năm của IMO, SC nên đệ trình một báo cáo tạm thời lên MEPC 82, bao gồm một bản tóm tắt dữ liệu và các kết quả phân tích chính, có thể được chuyển đến CIA. Hai SC cần làm việc cùng nhau về dữ liệu và phương pháp.

### **Đề xuất cụ thể cho Chiến lược KNK năm 2023 của IMO**

19 Tổ chức đang tăng cường nỗ lực tìm kiếm và thực hiện vai trò của tàu biển trong lĩnh vực hàng hải trong việc giải quyết khủng hoảng khí hậu. Để đóng góp cho phong trào này, Hàn Quốc xin đưa ra hai phương án sử dụng "Ròng bằng 0" hoặc "Bằng 0" làm mục tiêu dài hạn trong mức độ tham vọng của Chiến lược KNK năm 2023 của IMO.

*Phương án A*

- "5 **Lượng phát thải KNK trong vòng đời từ vận tải biển quốc tế đạt mức ròng bằng 0** đạt mức phát thải KNK cao nhất từ vận tải biển quốc tế càng sớm càng tốt đồng thời đạt mức phát thải KNK ròng bằng 0 trong vòng đời chậm nhất vào năm 2050 trên lộ trình giảm phát thải KNK phù hợp với các mục tiêu về nhiệt độ của Hiệp định Paris và mục đích là hạn chế mức tăng nhiệt độ toàn cầu ở mức 1.5°C so với mức thời kỳ tiền công nghiệp, thừa nhận rằng điều này sẽ làm giảm đáng kể các rủi ro và tác động của biến đổi khí hậu."

*Phương án B*

- "5 **Lượng phát thải KNK trong vòng đời từ vận tải biển quốc tế đạt mức bằng 0** đạt mức phát thải KNK cao nhất từ vận tải biển quốc tế càng sớm càng tốt đồng thời đạt được mức phát thải KNK bằng 0 trong vòng đời được cân bằng với các đợt loại bỏ chậm nhất vào năm 2050 trên lộ trình giảm phát thải KNK phù hợp với các mục tiêu nhiệt độ của Hiệp định Paris và mục tiêu hạn chế mức tăng nhiệt độ toàn cầu ở mức 1.5°C so với mức thời kỳ tiền công nghiệp, nhận ra rằng điều này sẽ làm giảm đáng kể rủi ro và tác động của biến đổi khí hậu."

20 Ngoài ra, coi ngày 1 tháng 1 năm 2027 là ngày có hiệu lực của các biện pháp trung hạn, Hàn Quốc đề xuất bảng 1 để góp phần hoàn thành Mục 6 của Chiến lược KNK năm 2023 của IMO.

**Bảng 1: Đề xuất các hành động tiếp theo**

Ngày mục tiêu	Cột mốc quan trọng
MEPC 80 (Mùa hè năm 2023)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thông qua Chiến lược KNK năm 2023 của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển</li> <li><u>Bắt đầu giai đoạn III của Kế hoạch làm việc về xây dựng các biện pháp trung và dài hạn</u></li> </ul>
MEPC 81 (Mùa xuân năm 2024)	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>Bắt đầu Nghiên cứu KNK lần thứ năm của IMO sử dụng dữ liệu từ năm 2018-2023</u></li> <li><u>Bắt đầu đánh giá tác động toàn diện cho các biện pháp trung hạn</u></li> </ul>
MEPC 82 (Mùa thu năm 2024)	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>Đệ trình báo cáo sơ bộ về Nghiên cứu KNK lần thứ năm của IMO</u></li> </ul>

MEPC 83 (Mùa hè năm 2025)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Công bố Nghiên cứu KNK lần thứ 5 của IMO để MEPC 83 xem xét</u></li> <li>• <u>Báo cáo đánh giá tác động toàn diện cho các biện pháp trung hạn nhằm có hiệu lực từ ngày 1 tháng 1 năm 2027</u></li> <li>• <u>Thông qua các biện pháp trung hạn</u></li> <li>• Xem xét biện pháp ngắn hạn sẽ hoàn thành trước ngày 1 tháng 1 năm 2026</li> </ul>
...	
MEPC 86 (Mùa hè năm 2027)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bắt đầu đánh giá Chiến lược KNK năm 2023 của IMO</li> </ul>
MEPC 88 (Mùa thu năm 2028)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoàn thiện đánh giá Chiến lược KNK năm 2023 của IMO nhằm thông qua Chiến lược năm 2028 của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển</li> </ul>

### Hành động được yêu cầu của Nhóm Công tác

21 Nhóm được đề nghị xem xét các đề xuất của đoạn 19 và 20 để xem xét thêm và hoàn thiện việc xây dựng dự thảo Chiến lược KNK năm 2023 của IMO.

-----