



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 3

ISWG-GHG 15/3/3
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 ĐÁNH GIÁ VÀ LỰA
CHỌN BIỆN PHÁP ĐỂ TIẾP TỤC XÂY DỰNG TRONG BỐI CẢNH
GIAI ĐOẠN II CỦA KẾ HOẠCH LÀM VIỆC XÂY DỰNG CÁC BIỆN
PHÁP TRUNG VÀ DÀI HẠN**

Áp dụng hướng dẫn Đánh giá vòng đời (LCA)

**Do Áo, Bỉ, Bulgaria, Croatia, Síp, Cộng hòa Séc, Đan Mạch, Estonia, Phần
Lan, Pháp, Đức, Hy Lạp, Hungary, Ireland, Ý, Latvia, Litva, Luxembourg,
Malta, Hà Lan (Vương quốc), Ba Lan, Bồ Đào Nha, Romania, Slovakia,
Slovenia, Tây Ban Nha, Thụy Điển và Ủy ban Châu Âu đệ trình**

TÓM TẮT

<i>Tóm tắt:</i>	Các hướng dẫn LCA có thể được áp dụng để tạo lượng kiểm kê Tank-to-Wake và cho phép thực hiện các biện pháp giảm phát thải Well-to-Wake mà không vượt quá nhiệm vụ của IMO.
<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 10
<i>Tài liệu liên quan:</i>	MEPC 80/7/4

Giới thiệu

1 Theo Chiến lược ban đầu của IMO về Giảm phát thải KNK từ tàu biển, Tổ chức đang xem xét một số biện pháp trung hạn ứng cử nhằm chuyển đổi dần dần khỏi nhiên liệu có nguồn gốc hóa thạch được sử dụng bởi tàu. Một khía cạnh mà các đề xuất khác nhau là liệu cơ sở cho quy định là lượng phát thải KNK Tank-to-Wake (TtW) hay lượng phát thải KNK Well-to-Wake (WtW) của nhiên liệu. Các lập luận đã được đưa ra ủng hộ hoặc chống lại các lựa chọn này về nhiệm vụ của Tổ chức, tính khả thi của việc thực hiện và – quan trọng nhất – hiệu quả khí hậu tổng thể của một trong hai cách tiếp cận.

2 Tài liệu này mô tả cách tiếp cận vòng đời cho phép Tổ chức điều chỉnh lượng phát thải KNK từ vận tải biển mà không gây rủi ro cho việc chuyển đổi sang các lĩnh vực khác (điều này có thể dẫn đến tổng lượng phát thải toàn cầu tăng lên), đồng thời, không điều chỉnh các lĩnh vực nằm ngoài nhiệm vụ của IMO. Các yếu tố liên quan đến khả năng tính trùng lặp lượng phát thải, ví dụ: liên quan đến các kế hoạch giảm phát thải quốc gia và khu vực được đề cập thêm trong tài liệu ISWG-GHG 15/3/1 (Áo và cộng sự).

Cơ sở chung

3 Các bên đồng ủng hộ lưu ý rằng hầu hết các phái đoàn đã bày tỏ quan điểm của mình trong cuộc tranh luận đều đồng ý về các vấn đề sau:

- .1 Bất kỳ biện pháp hoặc gói biện pháp nào MEPC cuối cùng thông qua sẽ không làm tăng lượng phát thải KNK toàn cầu hoặc gây khó khăn hơn cho các Quốc gia trong việc đáp ứng các Mục đóng góp do Quốc gia tự quyết định theo Hiệp định Paris của UNFCCC. Điều này có nghĩa là nhiên liệu, mà việc sử dụng được khuyến khích hoặc bắt buộc theo một biện pháp, ít nhất phải có lượng phát thải thấp hơn trong vòng đời của chúng so với nhiên liệu hiện đang được sử dụng*;
- .2 Chưa có tiền lệ nào về việc IMO quy định cách thức sản xuất nhiên liệu. Các quy trình sản xuất sẽ được quy định theo giấy phép do cơ quan có thẩm quyền quốc gia cấp theo luật pháp quốc gia; và
- .3 IMO có thể điều chỉnh các đặc tính của nhiên liệu được sử dụng bởi các tàu tham gia vận tải quốc tế. Có một số tiền lệ về cách IMO đặt ra các yêu cầu đối với nhiên liệu hoặc vật liệu hoặc thiết bị được sử dụng trong hoặc trên tàu và các yêu cầu về tài liệu của chúng, mà không quy định cách thức đáp ứng các yêu cầu này. Những tiền lệ này bao gồm, ví dụ: các yêu cầu về chất lượng dầu nhiên liệu trong Quy định 18 của Phụ lục VI Công ước MARPOL; các yêu cầu về hàm lượng lưu huỳnh của dầu nhiên liệu trong Quy định 14 của Phụ lục VI Công ước MARPOL, không quy định cách thức đạt được hàm lượng lưu huỳnh; các yêu cầu đối với vật liệu được sử dụng để đóng tàu trong Chương 6 của Bộ luật IGC (ng nghị quyết MSC.370(93), đã được sửa đổi), không quy định cách thức sản xuất các vật liệu đó; và các yêu

* Các bên đồng ủng hộ nhận thức được việc xem xét một số giai đoạn tham gia dần dần.

cầu đối với hệ thống quản lý nước dẫn, không quy định cách chúng được xây dựng.

Phân tích vòng đời (LCA) trong thực tế

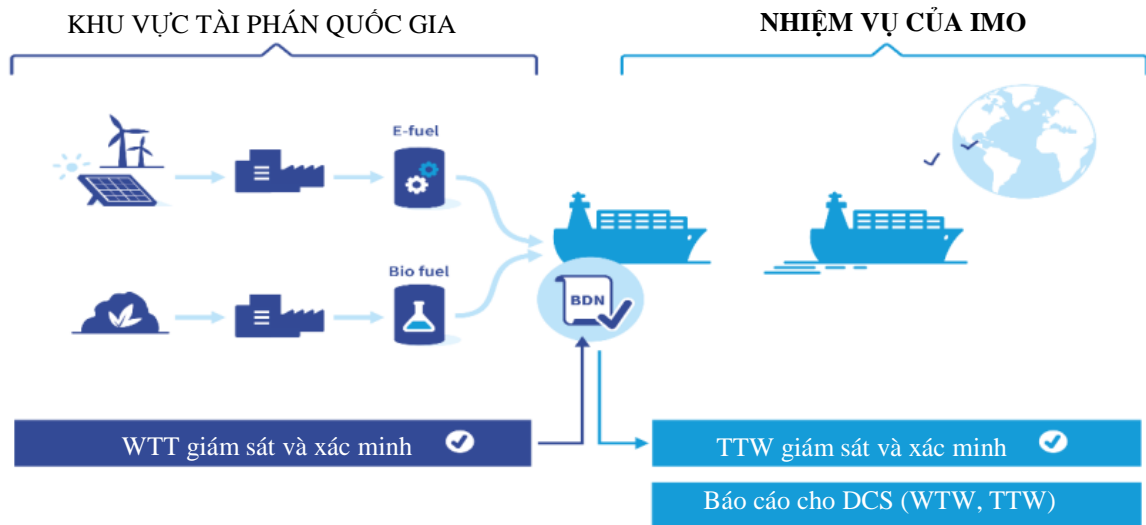
4 Phân tích vòng đời (LCA) định lượng các tác động môi trường của một sản phẩm trong toàn bộ vòng đời của nó. Trong bối cảnh các cuộc thảo luận của IMO về chính sách khí hậu và các biện pháp liên quan, lượng phát thải KNK LCA là lượng phát thải KNK, trên mỗi đơn vị nhiên liệu, được thải ra trong quá trình khai thác, sản xuất, vận chuyển và sử dụng nhiên liệu. Vòng đời có thể được chia thành các giai đoạn: một sự phân biệt hữu ích đối với nhiên liệu là sự phân chia thành lượng phát thải cho đến khi nhiên liệu nằm trong két của một con tàu (cái gọi là lượng phát thải Well-to-Tank, WtT, hoặc lượng phát thải ngược dòng) và lượng phát thải từ việc sử dụng nhiên liệu, có khả năng bao gồm cả khí thải sau xử lý (cái gọi là lượng phát thải Tank-to-Wake, TtW, hoặc lượng phát thải xuôi dòng). Theo định nghĩa, lượng phát thải trong vòng đời là sự kết hợp của lượng phát thải WtT và lượng phát thải TtW.

5 Trên thực tế, nhà sản xuất nhiên liệu có quyền truy cập thông tin cần thiết để tính toán lượng phát thải WtT, chẳng hạn như đầu vào năng lượng cho các giai đoạn khai thác và sản xuất, các quy trình chuyển đổi được sử dụng và mức tiêu thụ năng lượng do chúng gây ra, các loại và nguồn năng lượng được sử dụng, và cách nhiên liệu được lưu trữ, vận chuyển và phân phối. Sử dụng các hướng dẫn LCA hiện đang được Tổ chức hoàn thiện, nhà sản xuất nhiên liệu có thể tính toán lượng phát thải KNK WtT trên mỗi đơn vị nhiên liệu; lượng phát thải KNK WtT cũng có thể được chứng nhận bằng cách sử dụng các thông lệ đã được thiết lập và thông tin được cung cấp cho đơn vị tiếp nhận nhiên liệu, tức là: con tàu.

6 Tàu có quyền truy cập thông tin cần thiết để tính toán lượng phát thải TtW, chẳng hạn như hàm lượng carbon của nhiên liệu, hàm lượng năng lượng của nó, lượng phát thải từ nhiên liệu không cháy hết, lượng phát thải của các sản phẩm phụ như khí mê-tan và oxit nitơ, cũng như lượng phát thải được cô lập, trong đó hệ thống thu hồi carbon trên tàu được áp dụng. Các hướng dẫn LCA hiện đang được Tổ chức hoàn thiện sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho việc tính toán lượng phát thải KNK TtW. Cùng với thông tin về lượng phát thải KNK WtT trên mỗi đơn vị nhiên liệu do nhà cung cấp nhiên liệu cung cấp, tàu có thể có tất cả thông tin cần thiết để tính toán lượng phát thải WtW.

7 Tàu có thể báo cáo cả thông tin liên quan đến lượng phát thải WtT của nhiên liệu thu được, lượng phát thải TtW của nhiên liệu được sử dụng và lượng phát thải WtW của nhiên liệu được sử dụng cho cơ sở dữ liệu thích hợp, mà theo quan điểm của các bên đồng ủng hộ, nên được nhúng vào hoặc được liên kết với

Hệ thống Thu thập Dữ liệu của IMO (DCS). Khái niệm này được minh họa trong hình 1.



Hình 1 – LCA trong thực tế

Dữ liệu về lượng phát thải LCA có thể được sử dụng như thế nào

8 Dữ liệu về lượng phát thải WtT, TtW và WtW có thể được sử dụng theo nhiều cách, ví dụ:

- .1 nó cung cấp cho chủ tàu thông tin về loại nhiên liệu nào phát thải ít KNK nhất và do đó có cơ hội lựa chọn loại nhiên liệu/đường truyền động hoạt động tốt nhất từ góc độ KNK tổng thể;
- .2 nó cho phép thiết lập lượng kiểm kê phát thải KNK mà không trùng lặp với lượng kiểm kê phát thải KNK quốc gia. Theo Hướng dẫn của IPCC về lượng kiểm kê phát thải quốc gia, lượng phát thải WtT, là lượng phát thải từ các ngành nông nghiệp, lâm nghiệp và nhiên liệu/năng lượng, nên được đưa vào tổng số quốc gia. Lượng phát thải TtW, là lượng phát thải từ các tàu tham gia vào các chuyến đi quốc tế, được báo cáo dưới dạng các mục ghi nhớ. Lượng phát thải TtW từ vận tải biển quốc tế cũng được đánh giá trong Nghiên cứu Khí nhà kính của IMO;
- .3 làm cơ sở phân tích cho các biện pháp chính sách trên cơ sở WtW hoặc TtW, khi thích hợp; và
- .4 để thực hiện đánh giá tác động của các biện pháp chính sách của IMO khi đánh giá tác động của các biện pháp IMO đối với lượng phát thải toàn cầu và đóng góp của các biện pháp đó vào nỗ lực toàn cầu nhằm giải quyết biến đổi khí hậu.

Kết luận

9 Để đóng góp vào nỗ lực toàn cầu nhằm đáp ứng các mục tiêu về nhiệt độ và phát thải của Hiệp định Paris, các biện pháp của IMO để giải quyết lượng phát thải KNK từ hoạt động vận tải biển phải giảm lượng phát thải KNK trong toàn bộ vòng đời của nhiên liệu. Khi các nhà cung cấp nhiên liệu cung cấp thông tin về cường độ phát thải KNK WtT của nhiên liệu cung cấp cho tàu, tàu có thể theo dõi và báo cáo cả lượng phát thải KNK WtW và lượng phát thải TtW. Điều này cho phép Tổ chức thống nhất về các biện pháp giải quyết lượng phát thải KNK WtW và tạo ra lượng kiểm kê phát thải của lượng phát thải TtW không chồng chéo với lượng kiểm kê phát thải KNK quốc gia. Yêu cầu các nhà cung cấp nhiên liệu cung cấp thông tin về lượng phát thải KNK WtT đã được chứng nhận hoàn toàn tôn trọng quyền tài phán của các Quốc gia đối với việc điều tiết các nhà máy sản xuất nhiên liệu và quyền tự do của các Quốc gia trong việc thiết kế chính sách khí hậu.

Hành động được yêu cầu của Nhóm Công tác

10 Nhóm được đề nghị xem xét thông tin được cung cấp trong tài liệu này và lưu ý rằng hướng dẫn LCA giúp các biện pháp của IMO trong tương lai có thể yêu cầu nhiên liệu sử dụng trên tàu phải kèm theo dữ liệu về cường độ phát thải KNK WtT được chứng nhận do các nhà cung cấp nhiên liệu cung cấp cho tàu, để thông tin này cũng có thể là công cụ trong việc thực hiện các biện pháp trong tương lai.
