



CUỘC HỌP CHUYÊN TRÁCH CỦA
NHÓM CÔNG TÁC VỀ GIẢM PHÁT
THẢI KNK TỪ TÀU BIỂN
Phiên họp thứ 14
Chương trình nghị sự mục 2

ISWG-GHG 14/2/8
Ngày 3 tháng 2 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

**Xem xét thêm về vai trò của các tuyến vận tải biển và trung tâm hàng hải trong giai
đoạn đầu chuyển đổi sang vận tải biển không phát thải**

Do Na Uy và Hàn Quốc đệ trình

TÓM TẮT

<i>Tóm tắt:</i>	Tài liệu này trình bày tầm quan trọng của hành động sớm hướng tới vận tải biển không phát thải và vai trò của các tuyến vận tải biển và trung tâm hàng hải về mặt đó. Khía cạnh này cần được phản ánh trong Chiến lược sửa đổi. Tài liệu trình bày các ví dụ về vai trò mà IMO nên có trong giai đoạn đầu của quá trình khử carbon trong vận tải biển.
<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 20
<i>Tài liệu liên quan:</i>	Nghị quyết MEPC.366(79) và MEPC.367(79); MEPC 77/16; MEPC 78/7; MEPC 79/7, MEPC 79/7/14, MEPC 79/7/17; MSC 106/19; ISWG-GHG 10/5/5; ISWG-GHG 13/3/1, ISWG-GHG 13/3/2, ISWG-GHG 13/3/4 và ISWG-GHG 13/3/7

Bối cảnh

1 Năm 2018, Tổ chức đã thông qua Chiến lược ban đầu của IMO về giảm phát thải khí nhà kính từ tàu ('Chiến lược ban đầu') (MEPC.304(72)). Như đã nêu trong Chiến lược ban đầu, Ủy ban hiện đang nghiên cứu Chiến lược sửa đổi nhằm thông qua tại MEPC 80 vào tháng 7 năm 2023.

2 Theo quan điểm của các nhà đồng tài trợ, các cuộc thảo luận về sửa đổi Chiến lược ban đầu dẫn đến quá trình hướng tới MEPC 80 đã mang tính xây dựng trong Ủy ban. Các nhà đồng tài trợ hoan nghênh kết quả của MEPC 79. Tài liệu này tiếp nối tài liệu MEPC 79/7/17 (Na Uy và cộng sự) với mục đích xây dựng một số yếu tố.

3 Các nhà đồng tài trợ lưu ý rằng ngày càng có nhiều ý kiến về nhu cầu chuyển đổi sớm ngành vận tải biển để đạt được các tham vọng đề ra trong Chiến lược sửa đổi. UNCTAD trong Đánh giá về Vận tải Hàng hải năm 2022 cho thấy từ năm 2020 đến năm 2021, tổng lượng phát thải khí nhà kính từ đội tàu biển thế giới đã tăng 4,7%, trong khi thương mại đường biển tăng 3,1% chủ yếu nhờ phục hồi sau đại dịch. Điều này cho thấy cường độ carbon của hạm đội thực sự tăng lên. Hành động sớm sẽ là chìa khóa để đạt được tham vọng dài hạn về giảm phát thải từ ngành vận tải biển và góp phần hạn chế sự nóng lên toàn cầu ở mức 1,5°C theo Hiệp định Paris.

4 Tài liệu này mô tả cách đảm bảo hành động sớm để giảm phát thải từ vận tải biển quốc tế thông qua cách tiếp cận có cấu trúc và toàn diện, tập trung vào các tuyến vận chuyển và trung tâm hàng hải.

Hành động tập trung

5 Quá trình chuyển đổi sang vận tải biển không phát thải phần lớn sẽ bao hàm việc sử dụng nhiên liệu thân thiện với khí hậu. Vì nhiều lý do, không có khả năng quá trình chuyển đổi sẽ diễn ra đồng thời đối với tất cả các tàu và tất cả các hoạt động. Bằng cách khuyến khích các hành động được thực hiện tại các tuyến đường vận chuyển cụ thể và các trung tâm hàng hải ở giai đoạn đầu, việc phát triển và triển khai công nghệ và cơ sở hạ tầng có thể thành công. Hành động tập trung như vậy là cách hợp lý nhất về mặt thương mại để bắt đầu quá trình chuyển đổi, vì nó cho phép khả năng dự đoán lớn hơn đối với ngành về cung và cầu. Theo quan điểm của các nhà đồng tài trợ, điều này sẽ rất cần thiết để đáp ứng tham vọng của IMO về giảm phát thải.

6 Điều quan trọng là đảm bảo rằng quá trình chuyển đổi sớm, bao gồm sản xuất nhiên liệu, cơ sở hạ tầng nhiên liệu và triển khai các tàu phát thải thấp và bằng không có thể diễn ra ở các nước đang phát triển một cách bền vững. Để đạt được mục tiêu đó, điều quan trọng là phải xác định các nước đang phát triển có thể được hỗ trợ như thế nào để tham gia vào các hành động sớm như vậy đối với quá trình khử carbon.

7 Trong COP 26, Tuyên bố Clydebank đã được đưa ra. Điều tích cực là một số sáng kiến về hành lang xanh đã được công bố. Tuy nhiên, công việc quan trọng là cần thiết để chuyển từ thông báo sang thực hiện cho phép vận hành vận chuyển không phát thải. Ngoài các quyết định đầu tư của nhiều người chơi khác nhau, một số biện pháp phòng ngừa an toàn là cần thiết bao gồm cả việc phục vụ cho "Chuyển đổi hàng hải chỉ dành cho người đi biển".

8 Các nhà đồng tài trợ muốn nhắc lại rằng phương pháp được đưa ra trong tài liệu này ở một mức độ lớn hơn sẽ giúp quá trình chuyển đổi toàn cầu sang vận chuyển không phát thải trở nên khả thi.

Vai trò của IMO

9 Các nhà đồng tài trợ tin rằng các sáng kiến chuyển đổi trên các tuyến đường vận chuyển cụ thể và các trung tâm hàng hải sẽ được khởi xướng bởi ngành công nghiệp, các cảng và chính phủ trong các thỏa thuận hợp tác khác nhau. Các nhà đồng tài trợ khuyến khích các hành động tiếp theo của nghị quyết sửa đổi về Khuyến khích các Quốc gia Thành viên xây dựng và đệ trình các Kế hoạch Hành động Quốc gia (NAP) tự nguyện để giải quyết vấn đề phát thải khí nhà kính từ tàu (nghị quyết MEPC.367(79)), và nghị quyết sửa đổi về Mời các Quốc gia Thành viên khuyến khích sự hợp tác tự nguyện giữa các ngành cảng và vận tải biển để góp phần giảm phát thải khí nhà kính từ tàu (nghị quyết MEPC.366(79)) được thông qua tại MEPC 79.

10 Có một số đề xuất nhằm củng cố các tham vọng của IMO cho năm 2030, điều này sẽ trực tiếp hoặc gián tiếp hàm ý sớm đưa vào sử dụng nhiên liệu không phát thải. Tài liệu ISWG-GHG 13/3/2 (ICS), ISWG-GHG 13/3/4 (Hoa Kỳ), ISWG-GHG 13/3/7 (Marshall Islands et al.) bao gồm các đề xuất cụ thể về tỷ lệ phần trăm tàu được thiết kế để /hoặc vận hành bằng nhiên liệu và công nghệ không phát thải. Ấn Độ, trong tài liệu MEPC 79/7/8, đoạn 27, cũng đề cập đến việc sớm triển khai các tàu có khả năng chạy bằng nhiên liệu không phát thải Well-to-Wake. Hơn nữa, tài liệu ISWG-GHG 13/3/1 (Áo và cộng sự) đề xuất rằng lượng phát thải khí nhà kính phải bắt đầu giảm về giá trị tuyệt đối càng sớm càng tốt để đạt được mức giảm đáng kể trước năm 2030. Theo quan điểm của các nhà đồng tài trợ, thành công trên các đề xuất nhất thiết phải liên quan đến nhu cầu thành công trong các hành động tại các tuyến đường vận chuyển cụ thể và các trung tâm hàng hải ở giai đoạn đầu.

11 Các nhà đồng tài trợ ủng hộ những tham vọng nghiêm ngặt hơn đến năm 2030 và những tham vọng đó có thể được thể hiện dưới dạng tỷ lệ phần trăm năng lượng mà vận tải biển quốc tế sử dụng được sản xuất từ nhiên liệu thay thế hoặc tỷ lệ phần trăm đội tàu toàn cầu hoạt động bằng nhiên liệu và công nghệ có lượng khí thải bằng không hoặc gần như bằng không. Trong bối cảnh này, IMO có thể đáp ứng những tham vọng đó bằng cách cung cấp thông tin về tình trạng phát triển các tuyến đường xanh và các trung tâm hàng hải, thiết lập một kênh để xây dựng kinh nghiệm có thể đưa các khía cạnh an toàn bao gồm đào tạo thủy thủ đoàn vào quy trình liên quan và thiết lập hỗ trợ chương trình dành cho các nước đang phát triển. Một số rào cản, ví dụ, về bản chất kinh tế và kỹ thuật, cần phải được giải quyết. IMO cũng có thể tạo điều kiện hợp tác và cung cấp hướng dẫn về cách phát triển các tuyến vận chuyển xanh và các trung tâm hàng hải. Các nhà đồng tài trợ đã xây dựng thêm về vai trò tiềm năng của IMO trong tài liệu MEPC 79/7/17.

12 Các nhà đồng tài trợ muốn nhấn mạnh rằng cả tài liệu MEPC 79/7/17 và tài liệu này đều không đề xuất rằng IMO nên điều chỉnh các hành động đơn phương hoặc song phương, mà là hỗ trợ, hỗ trợ và hướng dẫn sự phát triển được mô tả ở trên. Điều này phù hợp với mục đích của Tổ chức và vai trò truyền thông của IMO trong một số vấn đề. Các nhà đồng tài trợ sẽ nói thêm rằng bản chất của sự trợ giúp, hỗ trợ hoặc hướng dẫn đó sẽ cần phải phù hợp với luật pháp quốc tế, bao gồm cả cơ chế thương mại đa phương và các nhà đồng tài trợ không thể lường trước bất kỳ xung đột nào ở giai đoạn này.

13 Ngày nay không có sự hiểu biết chung về "tuyến hàng hải xanh" hay "trung tâm hàng hải xanh" là gì. Các nhà đồng tài trợ tin rằng cần phải tránh tình trạng các tuyến đường vận chuyển hoặc các trung tâm hàng hải tự dán nhãn xanh trong khi thực tế việc giảm phát thải có thể không đáng kể, đặc biệt là khi tính đến các hướng dẫn sắp tới về cường độ GHG trong vòng đời của nhiên liệu hàng hải. Do đó, Ủy ban nên xây dựng hướng dẫn để mô tả đặc điểm của các tuyến vận chuyển xanh và các trung tâm hàng hải.

14 Quá trình chuyển đổi xanh trong lĩnh vực vận tải biển về bản chất đòi hỏi phải chuyển đổi từ nhiên liệu truyền thống sang nhiên liệu mới bền vững và thân thiện với khí hậu với những thách thức an toàn mới và khác. Hydro rất dễ nổ, amoniac rất độc cũng như ăn mòn và pin có thể cháy trong nhiều ngày trong trường hợp hỏa hoạn. Điều quan trọng là việc giảm phát thải đầu tiên, chẳng hạn như thông qua việc thiết lập các tuyến vận chuyển xanh và các trung tâm hàng hải, diễn ra một cách an toàn. Do đó, công việc của MSC về khử carbon an toàn là rất quan trọng (xem tài liệu MSC 106/19). Theo quan điểm của các nhà đồng tài trợ, đào tạo phi hành đoàn về xử lý an toàn nhiên liệu thay thế sẽ là một phần quan trọng để đảm bảo quá trình chuyển đổi an toàn và công bằng, và về mặt này, IMO có vai trò rõ ràng trong việc cung cấp các chương trình đào tạo tiêu chuẩn hóa.

15 Do đó, các nhà đồng tài trợ cho rằng một cách tiếp cận toàn diện để phát triển các yêu cầu an toàn tổng thể là rất quan trọng để hỗ trợ đạt được tham vọng của Tổ chức về giảm phát thải.

Quá trình chuyển đổi công bằng và bình đẳng

16 Chia sẻ thông tin về công việc chuyển đổi các tuyến vận tải biển và thành lập các trung tâm hàng hải sẽ giúp ích và có thể tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình chuyển đổi ở các nước đang phát triển. IMO cần đảm bảo chia sẻ thông tin và khuyến khích hợp tác toàn diện giữa các Quốc gia Thành viên cũng như ngành công nghiệp.

17 Thông qua một nền tảng chia sẻ thông tin và khuyến khích hợp tác song phương, IMO có thể hỗ trợ đặc biệt cho việc phát triển các tuyến vận tải biển xanh và các trung tâm hàng hải ở các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC.

18 Hơn nữa, hướng dẫn liên quan về các tuyến vận tải xanh và các trung tâm hàng hải cũng sẽ giúp tạo điều kiện dễ dàng hơn để tạo điều kiện tài trợ cho các dự án song phương cụ thể ở các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC, thông qua các cơ chế hiện có trong IMO. Điều này sẽ cho phép các cảng không có lưu lượng vận chuyển lớn, nhưng vẫn phụ thuộc vào vận chuyển, tham gia vào quá trình chuyển đổi ngay từ giai đoạn đầu.

Đề xuất

19 Chiến lược sửa đổi nên bao gồm các tham vọng về hành động sớm sẽ trực tiếp hoặc gián tiếp ngụ ý sớm sử dụng nhiên liệu không phát thải. Ngoài ra, Chiến lược sửa đổi, tốt nhất là trong phần 4, nên đề cập đến cách IMO có thể đáp ứng những tham vọng như vậy. Trên cơ sở các lập luận được trình bày trong tài liệu này, do đó, đề xuất rằng việc phát triển hơn nữa Chiến lược sửa đổi nhằm giải quyết việc giảm phát thải khí nhà kính từ tàu thông qua các tuyến vận tải biển và các trung tâm hàng hải phù hợp với luật pháp quốc tế, bao gồm cả cơ chế thương mại đa phương.

Hành động được yêu cầu của Nhóm công tác

20 Nhóm được đề nghị xem xét các thông tin và đề xuất có trong tài liệu này và có hành động phù hợp.