



**CUỘC HỌP CHUYÊN TRÁCH
CỦA NHÓM CÔNG TÁC VỀ
GIẢM PHÁT THẢI KNK TỪ TÀU**
Phiên họp lần thứ 14
Mục Chương trình Nghị sự 2

ISWG-GHG 14/2/5
Ngày 03 tháng 02 năm 2023
CHỈ TIẾNG ANH
Bản phát hành công khai trước phiên
họp: ☒

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

**Định nghĩa về “chuyển đổi công bằng” và thuật ngữ liên quan “đúng đắn”,
“hợp lý” và “toàn diện” để hỗ trợ các phái đoàn lựa chọn từ ngữ để sử
dụng trong Chiến lược Sửa đổi**

**Do Fiji, Quần đảo Marshall, Quần đảo Solomo, Tuvalu và Vanuatu đề
trình**

TÓM TẮT

Tóm tắt dự án: Các khái niệm và thuật ngữ "chuyển đổi công bằng" và "không có quốc gia nào bị bỏ lại phía sau" đã được các phái đoàn Thái Bình Dương đưa vào các cuộc đàm phán của IMO về giảm khí nhà kính vào năm 2020 và kể từ đó đã được tất cả các phái đoàn tham gia tiếp thu dưới các hình thức khác nhau. Các biến thể về chủ đề này đã được đề xuất, bao gồm nhiều cách kết hợp khác nhau giữa quá trình chuyển đổi "đúng đắn", "hợp lý" và toàn diện", đôi khi kết hợp với "công bằng". Văn bản này xem xét các thuật ngữ này và đề xuất sử dụng thuật ngữ nhất quán để tránh mơ hồ và nhầm lẫn.

*Định hướng
chiến lược, nếu
có:*

3

Kết quả:

3.2

*Hành động cần
thực hiện:*

Đoạn 14

Văn bản liên

MEPC 76/7/12; MEPC 78/7/14; MEPC 79/7/19, MEPC

<i>quan:</i>	79/7/20, MEPC 79/7/25, MEPC 79/WP.5, MEPC 79/WP.1/Rev.1; ISWG-GHG 13/3/1, ISWG-GHG 13/3/4, ISWG-GHG 13/3/6, ISWG-GHG 13/3/7 và ISWG-GHG 13/4/2
--------------	--

Giới thiệu

1 Chiến lược Giảm Phát thải Khí nhà Kính từ Tàu của IMO Sửa đổi (Chiến lược Sửa đổi) cần đẩy nhanh quá trình chuyển đổi sang vận tải biển không phát thải. Các bên nhất trí rằng bản sửa đổi sẽ có yếu tố kinh tế. Như đã đề xuất trong văn bản MEPC 76/7/12 (Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon), việc đặt giá khởi điểm cho mức phát thải khí nhà kính ít nhất là 100 USD/t/CO_{2e} vào năm 2025 là cần thiết cho quá trình chuyển đổi tương xứng 1,5°C. Các bên cũng nhất trí chung rằng quá trình chuyển đổi dự kiến trong Chiến lược Sửa đổi sẽ không để bất kỳ quốc gia nào bị bỏ lại phía sau. Để đạt được điều này cần có sự thay đổi mô hình với tốc độ chưa từng có trong lịch sử ngành và đầu tư trong và ngoài ngành, quy mô hàng nghìn tỷ đô la.

2 Thước đo Dựa trên Thị trường (MBM) giúp thu hẹp thành công khoảng cách giá giữa vận tải biển phát thải và không phát thải khí nhà kính và đẩy nhanh quá trình loại bỏ phát thải khí nhà kính sẽ tăng doanh thu đáng kể dưới dạng sản phẩm phụ. MBM cần được ứng trước hợp lý theo nguyên tắc "người gây ô nhiễm phải trả tiền" đã có từ lâu, quy định việc sử dụng các khoản doanh thu để giảm thiểu nguồn gây ô nhiễm và khắc phục hoặc bồi thường thiệt hại đã gây ra. Nếu thế giới hoàn toàn bình đẳng, số tiền thu được từ MBM này có thể được phân chia đồng đều. Nhưng thế giới không bình đẳng, đó là lý do tại sao việc phân chia cần phải "công bằng". Để đạt được điều này đòi hỏi phải tập trung vào kết quả, thay vì đầu vào, của việc phân chia doanh thu.

3 “Chuyển đổi công bằng” bao hàm cam kết giải quyết vấn đề giảm nhẹ và thích ứng với khí hậu. Cam kết này là cần thiết để thực hiện quá trình “chuyển đổi công bằng”, mặc dù việc thực hiện đặt ra thách thức, về cơ bản yêu cầu các Quốc gia Thành viên IMO đồng ý áp dụng hình thức đối xử khác biệt giữa các Quốc gia dựa trên nhu cầu giải ngân doanh thu trên hai khía cạnh. Đầu tiên, quá trình này yêu cầu IMO xây dựng khuôn khổ phân chia doanh thu của MBM để đảm bảo quá trình chuyển đổi của vận tải biển, nhiên liệu và công nghệ mới của IMO, được triển khai công bằng với tất cả các Quốc gia. Thứ hai, các Quốc gia thành viên IMO cần đồng ý rằng IMO có trách nhiệm hỗ trợ trực tiếp những Quốc gia dễ bị ảnh hưởng nhất đang chịu những tác động tồi tệ nhất phát sinh từ vấn đề ô nhiễm trước đây, hiện tại và tương lai của ngành vận tải

biển không phải do các Quốc gia này gây ra và đơn giản là các Quốc gia này không thể ứng phó thỏa đáng bằng nguồn nội lực của mình. Ngoài ra, nguyên tắc "người gây ô nhiễm phải trả tiền" chỉ ra rằng đây là hành động đúng đắn để IMO tuân theo ngay bây giờ. Câu hỏi đặt ra là quốc gia nào cần được đối xử khác biệt như vậy và quy mô đối xử khác biệt hiện nên được áp dụng trong Chiến lược Sửa đổi.

4 Văn bản MEPC 76/7/12 đề xuất phân bổ ít nhất 51% doanh thu từ thuế khí nhà kính để hỗ trợ các nỗ lực giảm thiểu và thích ứng với biến đổi khí hậu ở các quốc gia dễ bị ảnh hưởng và phân bổ một khoản riêng để hỗ trợ nghiên cứu, phát triển và triển khai (RD&D) công nghệ và nhiên liệu mới.

5 Khoản giải ngân doanh thu này nhằm giúp giải quyết ít nhất bốn vấn đề bất bình đẳng chính hiện nay:

- .1 sự bất bình đẳng về mức phát thải lịch sử, cho phép các quốc gia lớn và giàu phát triển bằng cách đốt nhiên liệu hóa thạch trong khi lượng phát thải tích lũy của các quốc gia dễ bị ảnh hưởng do khí hậu, đặc biệt là các Quốc đảo nhỏ đang phát triển (SIDS) và các quốc gia kém phát triển nhất (LDC), không đáng kể;
- .2 sự bất bình đẳng trong các tác động của khí hậu, ảnh hưởng nhiều nhất đến các quốc gia dễ bị ảnh hưởng do khí hậu, bao gồm cả SIDS và LDC;
- .3 sự bất bình đẳng trong khả năng chi trả cho các biện pháp giảm thiểu, thích ứng và bồi thường cần thiết để đối phó với khủng hoảng khí hậu; và
- .4 sự bất bình đẳng trong 'sân chơi bình đẳng', dẫn đến chi phí vận tải hàng hải cao hơn đáng kể đối với SIDS và LDC.

6 Công ước của IMO về "không đối xử ưu ái" đảm bảo gánh nặng này được chia đồng đều giữa các tàu theo tỷ lệ với mức độ chất gây ô nhiễm mà các tàu này thải ra. Mặc dù bình đẳng giữa các tàu, nhưng điều này không công bằng giữa các quốc gia. Động lực chính hướng sự tập trung của các nhà đồng bảo trợ vào "chuyển đổi công bằng" là đảm bảo việc giảm phát thải khí nhà kính từ vận tải biển cũng giúp làm giảm sự bất bình đẳng và dễ bị ảnh hưởng. Tới thiểu, việc giảm phát thải không được làm gia tăng sự bất bình đẳng hiện nay. Trong khi đó, tất cả các quốc gia sẽ có thể tiếp cận các lợi ích của quá trình chuyển đổi, ví dụ, điều này phụ thuộc vào khả năng xuất khẩu nhiên liệu không phát thải của mình. "Không để quốc gia nào bị bỏ lại phía sau" cũng có nghĩa là

đảm bảo các quốc gia nhận được đầy đủ sự hỗ trợ để tận dụng những lợi ích từ quá trình chuyển đổi năng lượng trong vận tải biển.

7 Văn bản ISWG-GHG 13/3/6 (Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon) cung cấp hướng dẫn về việc xác định các thông số cần thiết cho quá trình "chuyển đổi công bằng": "Việc điều chỉnh giới hạn nhiệt độ 'không quá 1,5°C' là cơ bản. Yêu cầu đầu tiên là thống nhất mốc thời gian chiến lược đảm bảo mức tăng nhiệt độ 'không quá 1,5°C', với mốc thời gian rõ ràng bao gồm các mục tiêu trung gian giúp duy trì dưới giới hạn trên này. Tính công bằng còn phụ thuộc vào ba khía cạnh khác, theo đó văn bản ISWG-GHG 13/3/6 đề xuất cách diễn đạt dưới đây cho Chiến lược Sửa đổi sẽ được thông qua tại MEPC 80:

- .1 quá trình chuyển đổi phải công bằng về mặt thủ tục: Sự tham gia công bằng của các quốc gia đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC, trong mọi quá trình ra quyết định liên quan đến quá trình chuyển đổi sang vận tải biển không phát thải và việc thực hiện Chiến lược Sửa đổi, sẽ được đảm bảo. Điều này bao gồm việc đảm bảo sự đại diện công bằng trong bất kỳ cơ quan nào do Ủy ban hoặc Tổ chức thành lập để tiếp tục thực hiện Chiến lược Sửa đổi, đạt được mục tiêu, tầm nhìn, cấp độ mục tiêu tham vọng và nguyên tắc hướng dẫn hoặc bất kỳ thước đo ngắn hạn, trung hạn hoặc dài hạn nào được Tổ chức thông qua;
- .2 quá trình chuyển đổi phải công bằng liên quan đến giảm thiểu hàng hải. Việc nghiên cứu, phát triển và triển khai nhiên liệu, công nghệ và cơ sở hạ tầng cho vận tải biển không phát thải trên cơ sở từ giếng dầu đến lặn nước do tàu chạy tạo ra sẽ cho phép tất cả các Quốc gia tiếp cận các cơ hội phát triển chiến lược và bền vững trong thị trường năng lượng và nhiên liệu mới do quá trình chuyển đổi tạo ra; và
- .3 quá trình chuyển đổi phải công bằng trong việc ứng phó với các tác động của khí hậu. Thừa nhận trách nhiệm của ngành vận tải biển đối với các tác động khí hậu do phát thải khí nhà kính trong quá khứ, hiện tại và tương lai, phần lớn mọi nguồn lực được tạo ra từ việc định giá phát thải vận tải biển quốc tế sẽ được dành riêng để ứng phó với các tác động khí hậu ở các quốc gia đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC, trên cơ sở lâu dài và liên tục."

8 Các cuộc họp ISWG-GHG 12, MEPC 78, ISWG-GHG 13 và MEPC 79 đều ủng hộ rộng rãi quá trình chuyển đổi "không bỏ lại ai hoặc không bỏ lại quốc gia nào phía sau".

9 Các nhà đồng bảo trợ đề xuất sử dụng nhất quán "chuyển đổi công bằng" như được nêu trong đoạn 7 ở trên để biến cam kết "không có quốc gia nào bị bỏ lại phía sau" thành hiện thực.

10 Tuy nhiên, nhiều thuật ngữ khác cũng đang được sử dụng, cả trong văn bản đề trình và phòng họp, bao gồm "chuyển đổi đúng đắn", "chuyển đổi đúng đắn và công bằng", "chuyển đổi đúng đắn/công bằng", "chuyển đổi hợp lý", "chuyển đổi toàn diện" và "chuyển đổi đúng đắn và toàn diện". Các thuật ngữ này, như được trình bày chi tiết dưới đây, thể hiện cam kết với nguyên tắc "không có Quốc gia nào bị bỏ lại phía sau", mặc dù các thuật ngữ này không nhất quán và thiếu chính xác. Theo ý kiến của các nhà đồng bảo trợ, tốt nhất là thuật ngữ được IMO sử dụng càng rõ ràng càng tốt để tránh sự nhầm lẫn hoặc mơ hồ sau này.

- .1 "**chuyển đổi đúng đắn**". Theo như trong các văn bản ISWG-GHG 13/4/2 (Na Uy), ISWG-GHG 13/3/4 (Hoa Kỳ) và MEPC 79/7/25 (ILO), "chuyển đổi đúng đắn" chủ yếu được sử dụng để chỉ các quy định về lao động hàng hải, quyền của thuyền viên với tư cách là người lao động và đảm bảo việc làm an toàn cho người lao động hàng hải trong tương lai thông qua đào tạo và hỗ trợ đầy đủ. Nhóm Lực lượng Biệt phái Chuyển đổi Đúng đắn định nghĩa "chuyển đổi đúng đắn" có nghĩa là "làm xanh nền kinh tế theo cách hợp lý và toàn diện nhất có thể cho tất cả mọi người có liên quan, tạo cơ hội làm việc phù hợp và không để ai bị bỏ lại phía sau"¹. Mặc dù không thể phủ nhận yếu tố quan trọng của quá trình chuyển đổi, nhưng phạm vi của khuôn khổ này là không để ai bị bỏ lại phía sau (tập trung vào các cá nhân hoặc nhiều nhất là cộng đồng) chứ không phải không để quốc gia nào bị bỏ lại phía sau (khuôn khổ tập trung vào nhu cầu và tác động đến các quốc gia). Các thuật ngữ "chuyển đổi đúng đắn" và "chuyển đổi công bằng" và ý nghĩa của các thuật ngữ này đối với công việc của IMO không giống nhau và không thể sử dụng thay thế cho nhau. Do đó, các nhà đồng bảo trợ phản đối mạnh mẽ

¹ Nhóm Lực lượng Biệt phái Chuyển đổi Đúng đắn Hàng hải (2022) "Lập bản đồ chuyển đổi đúng đắn hàng hải cho thuyền viên", Tuyên bố Lập trường, tháng 11 năm 2022, tr.19. Có thể tải xuống tại <https://www.itfglobal.org/en/reportspublications/mapping-just-transition-seafarers>

việc sử dụng thuật ngữ "Đúng đắn" trong phần tầm nhìn Chiến lược Sửa đổi, mặc dù hoàn toàn hoan nghênh việc sử dụng thuật ngữ này theo điểm 5 như đã thảo luận trong đoạn 13 của văn bản này.

- .2 **"Chuyển đổi Đúng đắn và Công bằng"**. Văn bản ISWG-GHG 13/3/1 (Áo và các quốc gia khác), ISWG-GHG 13/4/2 (Na Uy), MEPC 79/7/19 (IAPH) và MEPC 79/7/20 (Greenpeace international và các tổ chức khác) sử dụng phương thức kết hợp giới hạn rõ ràng trong cam kết chuyển đổi vừa "đúng đắn" vừa "công bằng". Việc kết hợp giữa "đúng đắn" và "công bằng" này tạo ra sự thỏa hiệp, theo giá trị bên ngoài, như được phản ánh trong các báo cáo của ISWG-GHG 13 và MEPC 79 đồng thời cũng tạo ra "sự mơ hồ mang tính xây dựng" kể đến sự tương tác rộng rãi với tính phức tạp của vấn đề², mặc dù làm như vậy, có khiến "chuyển đổi đúng đắn" được định nghĩa hẹp ngang bằng với thuật ngữ chung "chuyển đổi công bằng", trong đó "chuyển đổi đúng đắn" chỉ là yếu tố nhỏ - mặc dù quan trọng. Do đó, các nhà đồng bảo trợ phản đối việc sử dụng thuật ngữ này.
- .3 **"Chuyển đổi đúng đắn/công bằng hoặc chuyển đổi đúng đắn hoặc công bằng"** đề xuất khả năng lựa chọn "đúng đắn" hoặc "chuyển đổi công bằng". Như đã giải thích ở trên trong đoạn 10.a "đúng đắn" và "công bằng" là những khái niệm khác nhau về cả ý nghĩa và cách áp dụng, khái niệm trước áp dụng với các cá nhân trong lực lượng lao động và cộng đồng và khái niệm sau áp dụng ở cấp Quốc gia. Tức là, không nên đưa một trong hai/hoặc cách tiếp cận đối với các thuật ngữ này vào Chiến lược Sửa đổi. Bản thân việc đưa vào cam kết đảm bảo quá trình "chuyển đổi đúng đắn" sẽ không đáp ứng nhu cầu "chuyển đổi công bằng". Do đó, các nhà đồng bảo trợ phản đối mạnh mẽ việc sử dụng "đúng đắn/ công bằng" hoặc "đúng đắn" hoặc "công bằng".
- .4 **"Chuyển đổi Hợp lý"**. "Chuyển đổi hợp lý" đã được sử dụng trong một số trường hợp, tuy nhiên, thuật ngữ "hợp lý" nên được sử dụng liên quan đến quá trình thiết kế chính sách để hỗ trợ quá trình chuyển đổi chứ không phải bản thân quá trình chuyển đổi.

² Shaw, A. và De Beukelaer, C. (2022) "*Tại sao chúng ta nên bàn về quá trình chuyển đổi đúng đắn và công bằng cho vận tải biển?*" Bản tin Tạo Điều kiện Thuận lợi cho Thương mại và Vận tải của UNCTAD.

Văn bản ISWG-GHG 13/3/6 (Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon) nêu rõ quá trình chuyển đổi phải "hợp lý về mặt thủ tục" và đề xuất đại diện đa dạng và hiệu quả trong quá trình ra quyết định. Đây là điều kiện tiên quyết quan trọng để đạt được "chuyển đổi công bằng", đặc biệt là khi SIDS và LDC rất dễ bị ảnh hưởng do khí hậu, tuy nhiên, bản thân quá trình này không phải là mục tiêu. Mặc dù các nhà đồng bảo trợ nhận ra tầm quan trọng của thuật ngữ này, nhưng các nhà đồng bảo trợ phản đối việc ghép thuật ngữ này với "chuyển đổi" và hàm ý rằng công bằng là kết quả khi nó là yếu tố của quá trình.

- .5 **"Chuyển đổi toàn diện"**. Thuật ngữ này ít được sử dụng thống nhất. Văn bản MEPC 78/7/14 (Úc và các quốc gia khác) sử dụng thuật ngữ "chuyển đổi công bằng và toàn diện" mà không làm rõ ý nghĩa của thuật ngữ này. Báo cáo cuộc họp (văn bản ISWG-GHG 13/WP.1 và MEPC 79/WP.1) sử dụng thuật ngữ này, mặc dù sử dụng thuật ngữ này một cách thoáng qua, không chính xác và không nhất quán³. "Toàn diện" đã được các bên liên quan hàng hải sử dụng rộng rãi hơn và dường như chỉ ra quá trình chuyển đổi, theo đó mọi người đều có thể tham gia các cơ hội và trải nghiệm những lợi ích. Cơ sở lý luận này là một phần trong cách hiểu của các nhà đồng bảo trợ về "chuyển đổi công bằng" và do đó, các nhà đồng bảo trợ phản đối việc sử dụng thuật ngữ này, thích thuật ngữ "công bằng" rõ ràng hơn nhiều.

11 Các nhà đồng bảo trợ cho rằng "chuyển đổi công bằng" là quá trình chuyển đổi phù hợp với 1,5°C, thực hiện nguyên tắc "người gây ô nhiễm phải trả tiền" và không để quốc gia nào bị bỏ lại phía sau bằng cách hỗ trợ, đặc biệt là các Quốc gia dễ bị ảnh hưởng do khí hậu bằng cách thích ứng và giảm thiểu, và đảm bảo tất cả các Quốc gia được hỗ trợ bằng nhiều cách khác nhau để tiếp cận nhiều lợi ích của quá trình chuyển đổi. Do đó, các nhà đồng bảo trợ phản đối khả năng hoán đổi thuật ngữ "chuyển đổi công bằng" với các thuật ngữ khác.

Khuyến nghị

³ Mặc dù vậy, Ban Thư ký IMO thỉnh thoảng vẫn sử dụng thuật ngữ này, bao gồm cả làm trọng tâm hướng dẫn của Hội nghị Chuyên đề lần thứ 2 của IMO về Nhiên liệu thay thế ít carbon và không carbon cho vận tải biển: "*Đảm bảo quá trình chuyển đổi công bằng và toàn diện hướng tới vận tải biển ít carbon*", được tổ chức vào ngày 21 tháng 10 năm 2022.

12 Các nhà đồng bảo trợ nhắc lại tầm quan trọng của việc đưa dẫn chiếu chỉ "chuyển đổi công bằng" theo Điểm 3 ("Cấp độ Mục tiêu Tham vọng và Nguyên tắc Hướng dẫn") và Điểm 3.1 ("Cấp độ Mục tiêu Tham vọng") của Chiến lược Sửa đổi (theo văn bản MEPC 79 /WP.5), như được đề xuất trong Điểm 3.4 của văn bản ISWG-GHG 13/3/7 (Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon).

13 Các nhà đồng bảo trợ cũng ủng hộ việc sử dụng "chuyển đổi đúng đắn" theo Điểm 5 ("Rào cản và các thước đo hỗ trợ; Xây dựng năng lực và hợp tác kỹ thuật; Nghiên cứu & Phát triển ") của Chiến lược Sửa đổi (theo văn bản MEPC 79/WP.5), theo đề xuất như trong văn bản MEPC 79/7/25.

Hành động được yêu cầu của Nhóm công tác

14 Nhóm được yêu cầu xem xét các thông tin trong văn bản này và các khuyến nghị được nêu trong đoạn 12 và 13 và thực hiện hành động khi thích hợp.