



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 15/3/4  
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**

**Sự kết hợp các yếu tố kinh tế và kỹ thuật tương thích như một nhóm các  
biện pháp trung hạn để phát triển hơn nữa trong Giai đoạn III của Kế  
hoạch làm việc**

**Do Trung Quốc đệ trình**

**TÓM TẮT**

*Tóm tắt:*

Đề tạo điều kiện thuận lợi cho việc xem xét các yếu tố kinh tế và kỹ thuật ứng cử, và khả năng kết hợp của chúng, đồng thời nhằm tìm bãi đáp để chuyển đổi suôn sẻ sang Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc, tài liệu này cung cấp phiên bản cập nhật của cơ chế Phần thưởng và Tài trợ Bền vững Hàng hải Quốc tế (IMSF&R), được đổi tên thành cơ chế Quỹ và Nhiên liệu Bền vững Hàng hải Quốc tế (IMSF&F) để nắm bắt những thay đổi chính, nhằm phát triển hơn nữa trong Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc.

*Định hướng chiến lược, nếu có:*

3

*Kết quả đầu ra:*

3.2

*Hành động cần thực hiện:*

Đoạn 28

*Tài liệu liên quan:*

MEPC 78/7/3; ISWG-GHG 12/3/9, ISWG-GHG 12/3/13; ISWG-GHG 13/4/4, ISWG-GHG 13/4/5, ISWG-GHG 13/4/7, ISWG-GHG 13/4/9, ISWG-GHG 13/4/11, ISWG-GHG 14/3/1; ISWG-GHG 14/3/2 và MEPC 80/7/4

**Giới thiệu**

1 Giai đoạn II của Kế hoạch làm việc xây dựng các biện pháp giảm thiểu KNK trung hạn, diễn ra từ Mùa xuân năm 2022 đến Mùa xuân năm 2023, dự kiến đánh giá các biện pháp ứng cử được đề xuất, đặc biệt là tính khả thi, hiệu quả của chúng trong việc mang lại các mức độ tham vọng dài hạn của Chiến lược ban đầu và các tác động tiềm ẩn của chúng đối với các Quốc gia nhằm xác định biện pháp ứng cử để ưu tiên phát triển hơn nữa.

2 Sau khi xem xét các đề xuất về một nhóm các biện pháp giảm thiểu KNK trung hạn trong bối cảnh Giai đoạn II của Kế hoạch làm việc, ISWG-GHG 13 hoan nghênh sự hội tụ trong việc xây dựng một nhóm các biện pháp bao gồm cả yếu tố kỹ thuật và kinh tế và lưu ý sự ủng hộ ngày càng tăng đối với khả năng kết hợp yếu tố kỹ thuật và yếu tố kinh tế trong một nhóm các biện pháp.

3 Sau khi xem xét đề xuất bắt đầu phân tích so sánh sơ bộ về các yếu tố kinh tế và kỹ thuật khác nhau, và các khả năng kết hợp của chúng, của các biện pháp đề xuất được đề xuất nêu trong tài liệu ISWG-GHG 14/3/2 (Angola và cộng sự), ISWG-GHG 14 tiếp tục yêu cầu Ban thư ký tổ chức Hội thảo Chuyên gia chuyên dụng trước ISWG-GHG 15 nhằm hỗ trợ thêm cho các cân nhắc của Nhóm trong Giai đoạn II của Kế hoạch làm việc.

4 Để tạo điều kiện thuận lợi cho việc xem xét các yếu tố kinh tế và kỹ thuật ứng cử, và khả năng kết hợp của chúng, đồng thời nhằm tìm bãi đáp để chuyển đổi suôn sẻ sang Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc, tài liệu này cung cấp phiên bản cập nhật của cơ chế Phần thưởng và Tài trợ Bền vững Hàng hải Quốc tế (IMSF&R), ban đầu được đề xuất trong tài liệu ISWG-GHG 12/3/9 (Argentina và cộng sự). Đề xuất cập nhật này được phát triển dưới dạng một nhóm các yếu tố kỹ thuật và kinh tế và được đổi tên thành cơ chế Quỹ và Nhiên liệu Bền vững Hàng hải Quốc tế (IMSF&F) để nắm bắt những thay đổi chính.

5 Cơ chế IMSF&F chia sẻ cùng một khuôn khổ với cơ chế IMSF&R ban đầu nhưng cũng đã kết hợp các yếu tố kinh tế và kỹ thuật tương thích khác từ các đề xuất khác nhau được xem xét trong Giai đoạn II của Kế hoạch làm việc. Các yếu tố được kết hợp trong cơ chế này sẽ hoạt động cùng nhau để mang lại các mức độ tham vọng dài hạn của Chiến lược IMO đồng thời đảm bảo một sân chơi bình đẳng và củng cố nguyên tắc CBDR-RC.

6 Nhóm được đề nghị xem xét cơ chế IMSF&F được đề xuất như được nêu trong tài liệu này, nhằm phát triển hơn nữa cơ chế này như một nhóm các biện pháp trung hạn trong Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc, song song với đánh giá tác động toàn diện.

## **Thiết kế cơ chế IMSF&F như là sự kết hợp của các yếu tố kinh tế và kỹ thuật tương thích**

### ***Các yếu tố cốt lõi của cơ chế IMSF&F***

7 Cơ chế Quỹ và Nhiên liệu Bền vững Hàng hải Quốc tế (IMSF&F) là phiên bản cập nhật của cơ chế IMSF&R ban đầu (ISWG-GHG 12/3/9) và đã kết hợp các yếu tố kinh tế và kỹ thuật tương thích khác từ các đề xuất khác nhau được xem xét trong Giai đoạn II của Kế hoạch làm việc, bao gồm tiêu chuẩn nhiên liệu KNK (ISWG-GHG 13/4/7 (Áo và cộng sự)), các ưu đãi dành cho người đi tiên phong (ISWG-GHG 14/3/1 (Nhật Bản)), cũng như các ưu đãi để tăng doanh thu/giải ngân (ISWG-GHG 13/12/13 (Na Uy), ISWG-GHG 13/4/9 (ICS), ISWG-GHG 13/4/11 (Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon) và MEPC 78/7/3 (Liberia và cộng sự)). Là một nhóm các biện pháp dựa trên mục tiêu, cơ chế IMSF&F nhằm mục đích thúc đẩy quá trình chuyển đổi năng lượng/nhiên liệu hàng hải bền vững và tăng doanh thu để xây dựng năng lực, giảm thiểu tác động tiêu cực và R&D, đồng thời đảm bảo một sân chơi bình đẳng và củng cố nguyên tắc CBDR-RC.

8 Để giải quyết những lo ngại về việc sử dụng Chỉ số cường độ carbon (CII) hoạt động để thiết lập mốc chuẩn cho việc đóng góp quỹ như đã nêu trong cơ chế IMSF&R ban đầu, và sau khi cân nhắc rằng việc thúc đẩy nhiên liệu thay thế và công nghệ đổi mới sẽ là cách chính để cải thiện hiệu suất CII, chỉ số CII đã được thay thế bằng cường độ KNK của nhiên liệu/năng lượng (GFI) trong phiên bản cập nhật, đây cũng là một sự thỏa hiệp để thu hẹp khoảng cách giữa các đề xuất khác biệt. Ngoài ra, một khuôn khổ phát triển bền vững được giới thiệu để thiết lập các ngưỡng định lượng hoặc định tính cho lượng phát thải KNK trong vòng đời và các khía cạnh phát triển bền vững khác của năng lượng/nhiên liệu hàng hải bền vững, sử dụng Hướng dẫn về Cường độ KNK trong vòng đời của nhiên liệu hàng hải (Hướng dẫn LCA) sẽ được thông qua bởi Ủy ban làm cơ sở kỹ thuật.

9 Cơ chế IMSF&F sẽ được thực hiện hàng năm. Tương tự như cơ chế IMSF&R ban đầu để thiết lập mốc chuẩn dựa trên CII yêu cầu, ý tưởng cơ bản của IMSF&F là trước tiên thiết lập giới hạn yêu cầu đối với chỉ số cường độ KNK của nhiên liệu/năng lượng sử dụng trên tàu (GFI yêu cầu, tính bằng gCO<sub>2</sub>eq/ MJ). Sau đó, mốc chuẩn của lượng phát thải KNK (tính bằng tCO<sub>2</sub>eq) đối với một con tàu có thể được tính bằng cách nhân GFI yêu cầu với mức tiêu thụ nhiên liệu/năng lượng thực tế hàng năm của nó (tính bằng TJ). Lượng phát thải KNK thực tế của một con tàu có thể được tính bằng cách nhân GFI thực tế với mức tiêu thụ nhiên liệu/năng lượng thực tế hàng năm (tính bằng TJ).

10 Để tuân thủ GFI yêu cầu, lượng phát thải KNK thực tế của tàu không được cao hơn mức chuẩn. Tương tự như các phương án tuân thủ linh hoạt được thiết kế trong đề xuất Tiêu chuẩn Nhiên liệu KNK (GFS) (ISWG-GHG 13/4/7), khi tàu phát thải ít KNK hơn mức chuẩn (tương đương với mức GFI hàng năm đạt được thấp hơn/cao hơn mức GFI yêu cầu), họ có thể được cấp Đơn vị Phần thưởng Thặng dư (SRU, được biểu thị bằng tCO<sub>2</sub>eq). Lượng SRU bằng mức chênh lệch giữa lượng phát thải KNK thực tế từ tàu và mức chuẩn. Các SRU có thể được chuyển giao giữa các tàu của cùng một công ty hoặc giữa các tàu của các công ty khác nhau với mức giá thỏa thuận giữa hai công ty. Các SRU cũng có thể được giữ trên tàu để sử dụng trong năm dương lịch tiếp theo.

11 Ngược lại, khi tàu phát thải nhiều KNK hơn mức chuẩn (tương đương với mức GFI hàng năm đạt được cao hơn/thấp hơn mức GFI yêu cầu), khoảng cách giữa lượng phát thải KNK thực tế và mức chuẩn được ghi nhận là Đơn vị Thâm hụt (DU). Vì mục đích tuân thủ, các tàu có DU cần nhận được số lượng SRU tương đương từ các tàu khác hoặc số lượng Đơn vị Khắc phục hậu quả (RU) tương đương từ Quỹ Vận tải biển Bền vững, hoặc kết hợp cả hai, để bù trừ cho các DU. Để cung cấp đủ ưu đãi cho những người đi tiên phong, giá của RU phải được Ủy ban xác định trước giai đoạn tuân thủ và phải được đặt ở mức có thể thu hẹp khoảng cách chi phí giữa các tàu tuân thủ và không tuân thủ.

12 Các yếu tố cốt lõi của cơ chế IMSF&F được minh họa trong hình 1.



năm. Vì lượng phát thải KNK từ giai đoạn thượng nguồn, bao gồm khai thác/thu hồi nguyên liệu, chuyển đổi thành sản phẩm nhiên liệu, vận chuyển và phân phối sản phẩm nhiên liệu đều phải được đưa vào Bản kiểm kê KNK quốc gia, nên không được tính trùng lặp chúng như là lượng phát thải từ tàu. Do đó, "giá trị cường độ KNK TtW 2" theo định nghĩa trong Phương trình 2 trong dự thảo Hướng dẫn LCA (phụ lục 1 của tài liệu MEPC 80/7/4 (Trung Quốc và cộng sự)) được áp dụng trong bối cảnh của cơ chế IMSF&F. Sử dụng số liệu này, nguồn carbon của nhiên liệu sẽ được tính đến hợp lệ, tức là giá trị của các tham số  $S_{Fc}$  và  $S_{Fccu}$  trong Phương trình 2 trong dự thảo Hướng dẫn LCA phải luôn bằng 1. Điều này có nghĩa là cường độ KNK TtW của nhiên liệu được sản xuất từ một số loại nguyên liệu nhất định, chẳng hạn như carbon sinh học và carbon thu hồi, sẽ bằng 0 hoặc gần bằng 0, tùy thuộc vào tín chỉ carbon được tạo ra từ tăng trưởng sinh khối (tham số  $e_c$  trong Phương trình 2) hoặc từ việc sử dụng CO<sub>2</sub> thu được làm nguồn dự trữ carbon để sản xuất nhiên liệu tổng hợp (tham số  $e_{ccu}$  trong Phương trình 2). Cách tiếp cận này sẽ hướng dẫn ngành vận tải biển hướng tới quá trình chuyển đổi nhiên liệu/năng lượng bền vững trong khả năng của ngành vận tải biển quốc tế và nhiệm vụ của Tổ chức này, đồng thời tuân thủ các nguyên tắc được nêu trong *Hướng dẫn năm 2006 của IPCC về Kiểm kê khí nhà kính quốc gia*.

14 Theo cùng một lý do của đề xuất GFS (ISWG-GHG 13/4/7), GFI yêu cầu sẽ tuân theo một lộ trình định trước và sẽ giảm sau mỗi ba hoặc năm năm, nhằm đảm bảo sự chắc chắn cho thị trường về nhu cầu đối với nhiên liệu bền vững. Các mục tiêu giảm thiểu của GFI yêu cầu sẽ tính đến cường độ KNK TtW trung bình của nhiên liệu hàng hải hiện đang được sử dụng trên toàn cầu (đường cơ sở của GFI) cũng như nhu cầu đạt được các mức tham vọng của Chiến lược IMO (tỷ lệ phần trăm giảm thiểu). Do mức độ sẵn có của nhiên liệu bền vững ban đầu dự kiến sẽ thấp nên tỷ lệ giảm GFI yêu cầu sẽ nhỏ trong những năm đầu và tăng dần theo thời gian, có tính đến sự phát triển của công nghệ và thị trường nhiên liệu bền vững và công nghệ đổi mới.

15 Cơ chế IMSF&F cũng cung cấp cho tàu các phương án khác nhau để tuân thủ GFI yêu cầu, tương tự như đề xuất GFS ngoại trừ một số thay đổi nhỏ được điều chỉnh để phù hợp với cơ chế IMSF&F:

- .1 có GFI hàng năm đạt được bằng hoặc thấp hơn GFI yêu cầu. Điều này có thể đạt được thông qua các cách khác nhau như được mô tả trong đề xuất GFS, bao gồm việc sử dụng hỗn hợp nhiên liệu sinh học dạng lỏng hoặc khí hoặc nhiên liệu tổng hợp với nhiên liệu hóa thạch, sử dụng các loại nhiên liệu khác nhau trong

các thiết bị tiêu hao năng lượng khác nhau, sử dụng nguồn điện trên bờ bền vững được lưu trữ trong ắc quy ngoài việc sử dụng nhiên liệu thông thường, cũng như xen kẽ kịp thời giữa việc sử dụng nhiên liệu bền vững và nhiên liệu thông thường. Các công nghệ đổi mới khác, chẳng hạn như năng lượng do sức đẩy của gió cung cấp và việc sử dụng công nghệ thu giữ CO<sub>2</sub> trên tàu cũng có thể được tính đến, trong khi chờ xem xét thêm trong Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc;

- .2 có được SRU từ các tàu khác để bù trừ cho các DU của chúng. Khả năng sử dụng các khoản tín dụng carbon ngoài ngành cho mục đích này cũng có thể được tính đến, trong khi chờ xem xét thêm trong Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc; và
- .3 có được RU thông qua việc đóng góp vào Quỹ Vận tải biển Bền vững (SSF) để bù trừ cho các DU còn lại của họ mà chưa được bù trừ bằng các SRU.

### ***Khuôn khổ phát triển bền vững và các ưu đãi cho người đi tiên phong***

16 Như đã giải thích trong đoạn 13, vì "giá trị cường độ KNK TtW 2" trong dự thảo Hướng dẫn LCA sẽ được áp dụng, các tín chỉ carbon được tạo ra từ tăng trưởng sinh khối và từ việc sử dụng CO<sub>2</sub> thu được làm trữ lượng carbon để sản xuất nhiên liệu tổng hợp có thể được thu hồi đầy đủ bởi lượng phát thải KNK TtW thực tế và bởi GFI hàng năm đạt được. Để nắm bắt thêm lượng phát thải KNK từ giai đoạn thượng nguồn (Well-to-Tank), cũng như các khía cạnh phát triển bền vững khác như tác động đến trữ lượng carbon, nước, đất, v.v., cần kết hợp thêm một khuôn khổ phát triển bền vững năng lượng/nhiên liệu hàng hải vào cơ chế IMSF&F. Trong dự thảo Hướng dẫn LCA, mười chủ đề/khía cạnh phát triển bền vững kết hợp với nguyên tắc/mục tiêu và các số liệu/chỉ số liên quan đã được xác định, bao gồm lượng phát thải KNK (Well-to-Wake) trong vòng đời, theo đó hiệu suất bền vững của nhiên liệu/năng lượng có thể được đánh giá. Để tránh các biện pháp khuyến khích ngược lại có thể xảy ra đối với tàu sử dụng nhiên liệu/năng lượng có lượng phát thải KNK trong vòng đời cao hoặc các tác động tiêu cực khác đối với tính bền vững, có thể quy định trong cơ chế IMSF&F rằng chỉ lượng phát thải KNK giảm được từ việc tiêu thụ "nhiên liệu/năng lượng bền vững" mới đủ điều kiện nhận Đơn vị Phần thưởng Thặng dư (SRU). Trong trường hợp đã đạt được mức giảm phát thải KNK TtW bằng hỗn hợp của cả nhiên liệu/năng lượng bền vững và không bền vững trong năm dương lịch, lượng SRU có thể được tính toán dựa trên phần đóng góp của nhiên liệu/năng lượng bền vững.

17 Vì SRU được cho là sẽ được chuyển giao giữa các tàu với mức giá thấp hơn chi phí để có được RU từ Quỹ Vận tải biển Bền vững, các tàu có DU sẽ coi SRU là lựa chọn đầu tiên của họ cho các mục đích tuân thủ nếu có. Vì chỉ nhiên liệu/năng lượng bền vững mới đủ điều kiện để tạo ra SRU, nên khoảng cách giá giữa nhiên liệu/năng lượng thông thường và nhiên liệu/năng lượng bền vững có thể được thu hẹp thông qua việc chuyển giao SRU. Mức độ chênh lệch giá có thể được thu hẹp tùy thuộc vào mức giá của RU do Ủy ban quy định. Do đó, không cần phải giới thiệu thêm một loại thuế độc lập cho cùng một mục đích, hoặc bất kỳ cơ chế tăng doanh thu nào khác để khen thưởng thêm hoặc giảm giá cho những người đi tiên phong. Nếu không, tàu sẽ bị trừng phạt trùng lặp hoặc được khen thưởng trùng lặp.

18 Mặc dù có mục tiêu khuyến khích những người đi tiên phong sử dụng nhiên liệu/năng lượng bền vững, nhưng không nên đặt mức giá của RU ở mức cao đến mức khoảng cách giá sẽ bị thu hẹp hoàn toàn, vì điều này sẽ dẫn đến một số tàu hoặc ngành, được đặt vị trí tốt hơn để sử dụng nhiên liệu/năng lượng bền vững, có khả năng được tạo lợi thế cạnh tranh không lành mạnh. Sự tồn tại của một khoảng cách nhỏ hơn sau khi chuyển giao SRU hoặc thanh toán cho RU là cần thiết để khuyến khích mở rộng quy mô sản xuất nhiên liệu bền vững đồng thời giảm chi phí sản xuất.

### ***Quản lý quỹ vận tải biển bền vững và giải ngân doanh thu***

19 Sẽ cần phải thành lập một cơ quan chủ quản, ví dụ: Ban Vận tải biển Bền vững (SSB), để quản lý Quỹ Vận tải biển Bền vững (SSF). Việc thành lập và hoạt động của cơ quan chủ quản cần được thảo luận thêm trong Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc, dựa trên kinh nghiệm của Tổ chức này với quỹ IOPC, vì SSF sẽ nằm trong cấu trúc của IMO. Một loạt các đề xuất thành lập Ban Nghiên cứu và Phát triển Hàng hải Quốc tế (IMRB) và Quỹ Nghiên cứu và Phát triển Hàng hải Quốc tế (IMRF) cũng như các cuộc thảo luận trước đây về vấn đề này cũng có thể được đề cập đến về vấn đề này.

20 Doanh thu thu được thông qua SSF sẽ được dành riêng cho việc sử dụng cho ngành vận tải biển (bao gồm cả cơ sở hạ tầng), không dành cho việc sử dụng bên ngoài ngành. Ngành vận tải biển là một ngành khó cắt giảm và quá trình khử carbon của ngành đòi hỏi phải nghiên cứu và phát triển công nghệ cũng như xây dựng cơ sở hạ tầng cho nhiên liệu hàng hải thay thế, đặc biệt là ở các nước đang phát triển, đòi hỏi phải có đủ kinh phí để thực hiện các mục đích này. Về mặt này, khoản đóng góp hàng năm cho SSF thu được từ việc thanh toán RU được phân bổ cho các mục đích sau:



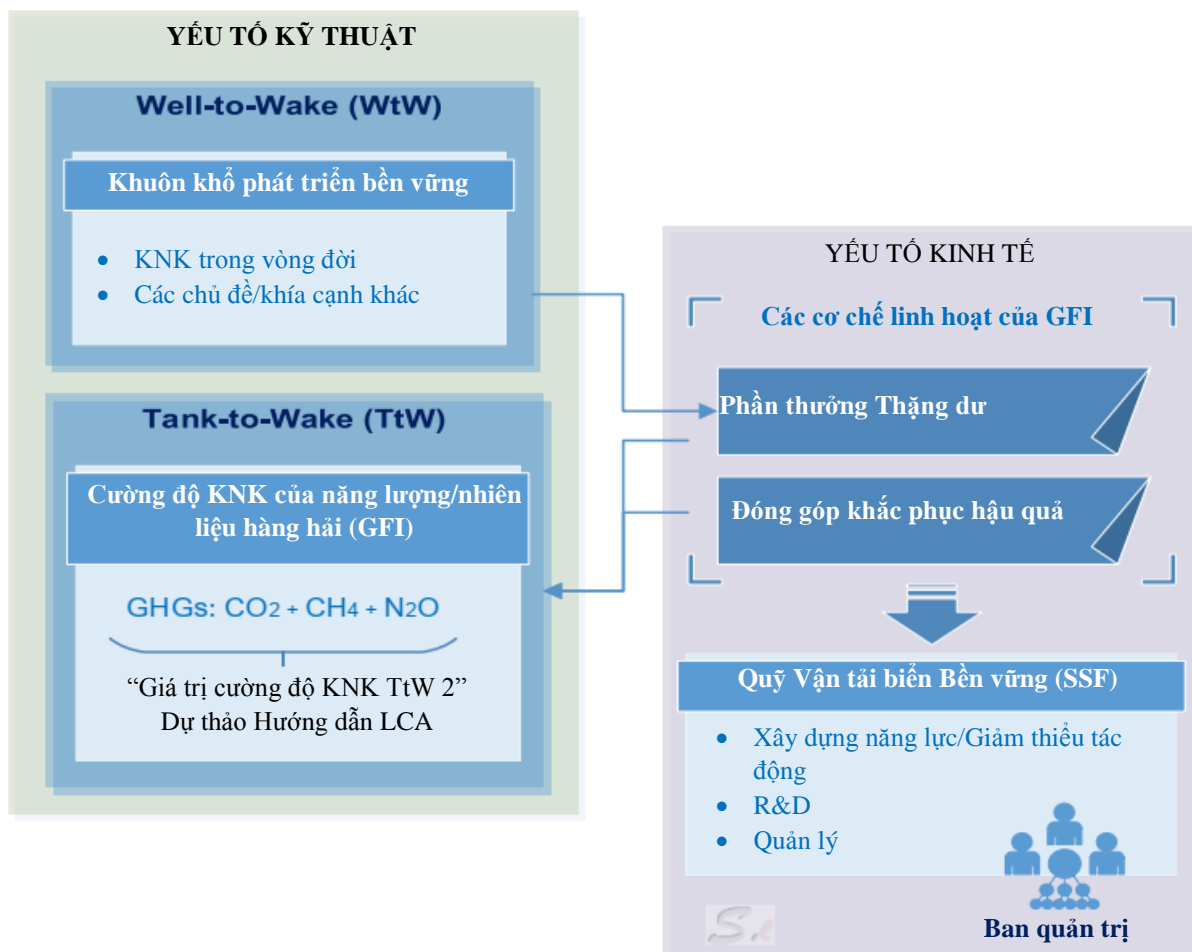
- .1 [50%] tổng số tiền đóng góp sẽ được IMO sử dụng để hỗ trợ xây dựng năng lực trong ngành và giảm thiểu tác động tiêu cực ở các nước đang phát triển, bao gồm cả việc xây dựng cơ sở hạ tầng cho nhiên liệu hàng hải thay thế có thể cần thiết để đẩy nhanh quá trình chuyển đổi và tài trợ, ví dụ: cho Quỹ ủy thác KNK của IMO, để hỗ trợ các dự án giảm KNK hàng hải khác ở các nước đang phát triển;
- .2 [45%] sẽ được sử dụng làm nguồn tài trợ cho các chương trình nghiên cứu và phát triển ứng dụng (R&D) và chuyển giao công nghệ liên quan đến nhiên liệu thay thế và công nghệ đổi mới, chú trọng vào sự hợp tác giữa các nước đang phát triển và các nước phát triển, bao gồm giải quyết các vấn đề sở hữu trí tuệ để tạo ra nhiên liệu/công nghệ đổi mới có thể tiếp cận được đối với các nước đang phát triển và để họ tham gia sản xuất nhiên liệu mới; và
- .3 [5%] sẽ được sử dụng cho mục đích quản lý.

### ***Khung pháp lý của cơ chế IMSF&F***

21 Như được trình bày chi tiết trong đoạn 7 đến 20, cơ chế IMSF&F được thiết kế để giải quyết vấn đề phát thải KNK trong vòng đời và các khía cạnh phát triển bền vững khác của nhiên liệu/năng lượng được sử dụng trên tàu thông qua sự kết hợp các yếu tố kinh tế và kỹ thuật tương thích. Với các trách nhiệm khác nhau về giảm phát thải KNK, hai cách tiếp cận quy định khác nhau được áp dụng để giải quyết các vấn đề KNK ở thượng nguồn và hạ nguồn. Giai đoạn hạ nguồn (Tank-to-Wake) được hoàn thiện thông qua các yêu cầu bắt buộc về cường độ KNK của nhiên liệu/năng lượng sử dụng trên tàu, sử dụng "giá trị cường độ KNK TtW 2" theo dự thảo Hướng dẫn LCA làm thước đo. Yếu tố kỹ thuật này nhắm trực tiếp vào quá trình chuyển đổi nhiên liệu/năng lượng trong khả năng của ngành vận tải biển quốc tế và nhiệm vụ của Tổ chức này. Vì mức độ sẵn có của nhiên liệu bền vững, bao gồm cả cơ sở hạ tầng tiếp nhiên liệu, không phải lúc nào cũng được đảm bảo trên các tuyến đường thế giới, hai yếu tố kinh tế, tức là SRU và RU được kết hợp thành các phương án tuân thủ linh hoạt. Giai đoạn thượng nguồn, bao gồm lượng phát thải KNK Well-to-Tank và các khía cạnh phát triển bền vững khác của nhiên liệu/năng lượng sử dụng trên tàu, được giải quyết thông qua khuôn khổ phát triển bền vững tương tự như khuôn khổ trong CORSIA của ICAO, theo đó "nhiên liệu/năng lượng bền vững" đủ điều kiện để nhận SRU có thể được xác định. Sự kết hợp các yếu tố này không chỉ có thể giúp thu hẹp khoảng cách giá giữa nhiên liệu/năng lượng truyền thống

và bền vững, đồng thời cung cấp đủ động lực cho những người đi tiên phong, mà còn tạo ra SSF để hỗ trợ xây dựng năng lực, giảm thiểu tác động tiêu cực, cũng như R&D.

22 Khung pháp lý tích hợp của cơ chế IMSF&F có thể được tìm thấy trong hình 2.



**Hình 2: Khung pháp lý tích hợp của cơ chế IMSF&F**

23 Cơ chế IMSF&F sẽ được phát triển trên cơ sở Hệ thống thu thập dữ liệu (DCS) hiện có, Kế hoạch quản lý hiệu quả năng lượng của tàu (SEEMP) và Phiếu giao nhận dầu nhiên liệu (BDN), vì vậy các quy định hiện hành và nguyên tắc/hướng dẫn liên quan có liên quan đến các yếu tố này, bao gồm cả những cuộc kiểm tra và tuyên bố tuân thủ, sẽ cần được cập nhật.

24 Ngoài ra, một loạt các văn kiện/quy định mới cũng như các nguyên tắc/hướng dẫn hỗ trợ sẽ cần được xây dựng trong Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc, bao gồm nhưng không giới hạn ở các yếu tố sau:

- 1 yêu cầu về cường độ KNK của nhiên liệu/năng lượng sử dụng trên tàu;

- .2      khuôn khổ phát triển bền vững cho năng lượng/nhiên liệu hàng hải trên cơ sở vòng đời; và
- .3      Quỹ Vận tải biển Bền vững (SSF) và Ban quản trị (SSB).

### **Tính khả thi, hiệu quả và tác động tiềm ẩn của cơ chế IMSF&F**

25      Cơ chế Quỹ và Nhiên liệu Bền vững Hàng hải Quốc tế (IMSF&F) về bản chất là sự kết hợp các yếu tố kinh tế và kỹ thuật tương thích từ các đề xuất khác nhau được xem xét trong Giai đoạn II của Kế hoạch làm việc. Các yếu tố được kết hợp trong cơ chế này có thể cùng đóng góp vào các mục tiêu dài hạn về giảm KNK của Chiến lược IMO mà không bị chông chéo hoặc dư thừa. Do các cách tiếp cận pháp lý khác nhau được áp dụng để giải quyết lượng phát thải KNK ở thượng nguồn và hạ nguồn, cơ chế IMSF&F có thể hướng dẫn ngành vận tải biển chuyển đổi nhiên liệu/năng lượng bền vững từ góc độ vòng đời trong khi tuân thủ nhiệm vụ của Tổ chức này và không vi phạm các nguyên tắc được ghi trong Hướng dẫn năm 2006 của IPCC. Các phương án khác nhau để tuân thủ GFI yêu cầu sẽ thúc đẩy việc sử dụng cả nhiên liệu/năng lượng bền vững và các công nghệ đổi mới khác, chẳng hạn như động cơ đẩy bằng gió và công nghệ thu giữ carbon tích hợp. Các phương pháp tiếp cận tuân thủ linh hoạt, tức là chuyển giao SRU và đóng góp vào Quỹ Vận tải biển Bền vững để có được RU, sẽ không chỉ cung cấp đủ ưu đãi cho những người đi tiên phong, mà còn tăng doanh thu cho việc xây dựng năng lực trong ngành, giảm thiểu tác động tiêu cực và R&D mà không gây quá tải ngành vận tải biển. Không giống như phần thưởng trực tiếp từ một khoản thuế cố định độc lập, việc chuyển giao SRU sẽ ở mức giá do thị trường tạo ra để có thể đảm bảo một sân chơi bình đẳng.

26      Các khía cạnh chính của cơ chế IMSF&F cùng với tính khả thi, hiệu quả và tác động tiềm ẩn của nó được tóm tắt trong phụ lục của tài liệu này, sử dụng tờ thông tin tiêu chuẩn hóa do Ban thư ký chuẩn bị để tạo điều kiện cho các chuyên gia xem xét trong Hội thảo Chuyên gia đặc biệt về phân tích so sánh các biện pháp giảm KNK trung hạn ứng cử (ngày 25 và 26 tháng 5 năm 2023).

### **Đề xuất**

27      Nhóm được đề nghị xem xét cơ chế Quỹ và Nhiên liệu Bền vững Hàng hải Quốc tế (IMSF&F) như một nhóm các yếu tố kỹ thuật và kinh tế, và,

- .1      lưu ý rằng cơ chế IMSF&F là phiên bản cập nhật của cơ chế IMSF&R ban đầu và về bản chất là sự kết hợp của các yếu tố kinh tế và kỹ thuật tương thích từ các đề xuất khác nhau được xem xét trong Giai đoạn II của Kế hoạch làm việc;

- .2 lưu ý rằng cơ chế IMSF&F có thể giải quyết cả lượng phát thải KNK ở thượng nguồn và hạ nguồn của năng lượng/nhiên liệu hàng hải, cũng như các khía cạnh phát triển bền vững khác, đồng thời tuân thủ nhiệm vụ của Tổ chức này và không vi phạm các nguyên tắc được nêu trong Hướng dẫn năm 2006 của IPCC;
- .3 lưu ý rằng nhiên liệu/năng lượng được sản xuất từ carbon sinh học hoặc carbon được thu hồi sẽ có khả năng được coi là lượng phát thải bằng 0 hoặc gần bằng 0 trong bối cảnh cơ chế IMSF&F, tùy thuộc vào tín dụng carbon được tạo ra bởi tăng trưởng sinh khối hoặc từ việc sử dụng CO<sub>2</sub> thu được làm trữ lượng carbon để sản xuất nhiên liệu tổng hợp;
- .4 lưu ý rằng do chênh lệch giá giữa nhiên liệu/năng lượng thông thường và bền vững phần lớn có thể được thu hẹp thông qua SRU/RU, nên không cần phải áp dụng thêm một loại thuế độc lập cho cùng mục đích hoặc bất kỳ cơ chế tăng doanh thu nào khác để khen thưởng hoặc giảm giá thêm cho những người đi tiên phong. Nếu không, tàu sẽ bị trừng phạt trùng lặp hoặc được khen thưởng trùng lặp;
- .5 lưu ý rằng vì Quỹ Vận tải biển Bền vững sẽ được sử dụng để hỗ trợ xây dựng năng lực, giảm thiểu tác động tiêu cực, cũng như R&D, nên không cần giới thiệu thêm các cơ chế tăng doanh thu độc lập khác cho các mục đích này;
- .6 lưu ý rằng doanh thu thu được thông qua Quỹ Vận tải biển Bền vững nên được dành riêng cho các mục đích trong ngành, để ngành vận tải biển không phải chịu gánh nặng quá mức; và
- .7 đồng ý phát triển hơn nữa cơ chế IMSF&F như một nhóm các biện pháp kinh tế và kỹ thuật trung hạn trong Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc, song song với đánh giá tác động toàn diện.

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

28 Nhóm được đề nghị xem xét các đề xuất được cung cấp trong đoạn 27 và có hành động phù hợp.

\*\*\*

**PHỤ LỤC**  
**TÍNH KHẢ THI, HIỆU QUẢ VÀ TÁC ĐỘNG TIỀM ẨN**  
**CỦA CƠ CHẾ IMSF&F**

**1 Tính khả thi**

<b>1.1 Phạm vi và các phương án tuân thủ</b>	
1.1.1 Các chất được bao gồm (GHG/CO)	KNK, bao gồm CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> và N <sub>2</sub> O
1.1. Các giai đoạn phát thải KNK được bao gồm (WtT / TtW / WtW)	KNK WtW và các khía cạnh phát triển bền vững khác
1.1.3 Các phương pháp tuân thủ được chấp nhận (ví dụ: bù trừ trong ngành/ngoài ngành, CCS, v.v.)	<ol style="list-style-type: none"> <li>Sử dụng nhiên liệu/năng lượng tuân thủ, bao gồm sử dụng hỗn hợp nhiên liệu, sử dụng các loại nhiên liệu khác nhau trong những thiết bị tiêu hao năng lượng khác nhau và trong thời gian khác nhau, sử dụng năng lượng trên bờ và ắc quy, cũng như các công nghệ tiên tiến khác, chẳng hạn như động cơ đẩy bằng gió và hệ thống thu giữ CO<sub>2</sub> trên tàu;</li> <li>Nhận SRU từ các tàu khác để bù trừ cho DU của họ. Việc sử dụng các khoản tín dụng carbon ngoài ngành cũng có thể được tính đến; và</li> <li>Có được RU thông qua việc đóng góp cho Quỹ Vận tải biển Bền vững (SSF).</li> </ol>
<b>1.2 Khả năng đạt được việc thực hiện biện pháp một cách nhất quán</b>	
1.2.1 Các quy định nhằm đảm bảo mức độ sẵn có toàn cầu của nhiên liệu và công nghệ thay thế	<ol style="list-style-type: none"> <li>Các phương pháp quy định tại 1.1.3 trên đây sẽ cung cấp các phương án linh hoạt cho tàu trong trường hợp không có công nghệ và nhiên liệu thay thế; và</li> <li>[45%] tổng số tiền đóng góp của Quỹ Vận tải biển Bền vững (SSF) sẽ được sử dụng cho R&amp;D.</li> </ol>
1.2.2 Các quy định nhằm hạn chế gánh nặng hành chính cho tàu và Chính quyền hàng hải	<ol style="list-style-type: none"> <li>Cơ chế IMSF&amp;F sẽ được triển khai trên cơ sở DCS, SEEMP và BDN hiện có. Không cần thêm thông tin nào khác ngoài cường độ KNK đã được chứng nhận và hiệu suất bền vững của nhiên liệu/năng lượng, vì vậy sẽ không có gánh nặng hành chính quá mức đối với tàu</li> </ol>

	và Chính quyền hàng hải.
<b>1.3 Tính tương thích và nhất quán với các chế độ/quy định hiện hành</b>	
1.3.1 Tính nhất quán với UNFCCC và Hiệp định Paris	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cơ chế IMSF&amp;F phù hợp với nguyên tắc CBDR-RC được quy định trong UNFCCC và Hiệp định Paris;</li> <li>2. "Giá trị cường độ KNK TtW 2" theo định nghĩa trong Phương trình trong dự thảo Hướng dẫn LCA được áp dụng làm chỉ số cường độ KNK (tính bằng gCO<sub>2</sub>eq/MJ) của nhiên liệu/năng lượng, điều này hoàn toàn phù hợp với Hướng dẫn năm 2006 của IPCC.</li> </ol>
1.3. Phối hợp/chồng chéo với các sáng kiến quốc tế, khu vực và quốc gia khác	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Khuôn khổ đủ điều kiện cho SAF theo ICAO CORSIA có thể được tính đến khi phát triển khuôn khổ phát triển bền vững theo cơ chế IMSF&amp;F.</li> <li>2. Vì IMSF&amp;F đã kết hợp các yếu tố kỹ thuật để giải quyết cường độ KNK và khía cạnh phát triển bền vững khác của nhiên liệu/năng lượng sử dụng trên tàu, kết hợp với các yếu tố kinh tế (SRU và RU/Quỹ) để bù đắp lượng phát thải KNK vượt quá mức chuẩn và tăng doanh thu, việc tham gia vào các cơ chế khu vực/đơn phương có cùng bản chất, chẳng hạn như ETS của EU hoặc FuelEU Maritime, sẽ dẫn đến việc hạch toán trùng lặp và thanh toán/trùng phạt trùng lặp.</li> </ol>
1.3.3 Khả năng tương thích với các quy định khác của IMO	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cơ chế IMSF&amp;F sẽ được phát triển trên cơ sở DCS hiện có, SEEMP và BDN.</li> <li>2. Chỉ số cường độ KNK và khuôn khổ phát triển bền vững trong bối cảnh cơ chế IMF&amp;F dựa trên cơ sở của dự thảo Hướng dẫn LCA.</li> </ol>
<b>2 Hiệu quả</b>	
<b>2.1 Mức giảm phát thải KNK dự kiến</b>	
2.1.1 Mức độ giảm phát thải KNK với khung thời gian liên quan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mức độ giảm KNK, cũng như khung thời gian, sẽ được xác định bằng tỷ lệ phần trăm giảm thiểu của chỉ số cường độ KNK yêu cầu của nhiên liệu/năng lượng sử dụng trên tàu (GFI yêu cầu, tính bằng gCO<sub>2</sub>eq/MJ), đang chờ xem xét thêm trong giai đoạn III của Kế hoạch làm việc, song song với việc đánh giá tác động</li> </ol>

	toàn diện.
<p>2.1.2 Các quy định nhằm tránh các kết quả ngoài ý muốn có thể làm tăng phát thải KNK</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Đối với giai đoạn hạ nguồn, mặc dù GFI yêu cầu bắt buộc sẽ nhắm đến cường độ KNK của năng lượng/nhiên liệu hàng hải, cả SRU và RU sẽ dựa trên lượng phát thải KNK thực tế. Điều này có nghĩa là các công nghệ đổi mới, chẳng hạn như động cơ đẩy bằng gió và CCS và CCUS trên tàu, cũng như tối ưu hóa hoạt động cũng sẽ được khuyến khích; và</li> <li>2. Đối với giai đoạn thượng nguồn, một khuôn khổ phát triển bền vững được giới thiệu để thiết lập các ngưỡng định lượng hoặc định tính cho năng lượng/nhiên liệu hàng hải bền vững, bao gồm cả ngưỡng phát thải KNK trong vòng đời (WtW).</li> </ol>
<p><b>2.2 Ưu đãi cho người đi tiên phong</b></p>	
<p>2.2.1 Các quy định để giảm/thu hẹp khoảng cách giá giữa các giải pháp thông thường và carbon thấp</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mức giảm KNK đạt được nhờ sử dụng nhiên liệu/năng lượng thay thế bền vững sẽ nhận được SRU, có thể được chuyển giao cho các tàu không tuân thủ theo mức giá thỏa thuận giữa hai bên.</li> <li>2. Các tàu không tuân thủ có thể nhận RU từ Quỹ Vận tải biển Bền vững với mức giá do Ủy ban xác định, mức giá này sẽ được đặt ở mức có thể thu hẹp khoảng cách chi phí giữa các tàu tuân thủ và không tuân thủ.</li> </ol>
<p>2.2.2 Các quy định đảm bảo sân chơi bình đẳng</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mức giá của RU sẽ thu hẹp phần lớn nhưng không thu hẹp hoàn toàn khoảng cách giá giữa nhiên liệu thông thường và nhiên liệu thay thế. Mặt khác, một số tàu hoặc khu vực được bố trí tốt hơn để sử dụng nhiên liệu/năng lượng bền vững, có khả năng được tạo lợi thế cạnh tranh không công bằng.</li> <li>2. Vì chênh lệch giá phần lớn có thể được thu hẹp thông qua SRU/RU, nên không cần phải áp dụng thêm một loại thuế độc lập cho mục đích tương tự hoặc bất kỳ cơ chế tăng doanh thu nào khác để khen thưởng thêm hoặc giảm giá cho những người đi tiên phong. Nếu không, tàu sẽ bị trừng phạt trùng lặp hoặc được khen thưởng trùng lặp.</li> </ol>

2.2.3 Các quy định đảm bảo tiếp cận công nghệ toàn cầu	<p>1. [45%] tổng số tiền đóng góp cho Quỹ Vận tải biển Bền vững sẽ được sử dụng để hỗ trợ R&amp;D và chuyển giao công nghệ liên quan đến nhiên liệu thay thế và công nghệ đổi mới, chú trọng vào sự hợp tác giữa các nước đang phát triển và các nước phát triển, bao gồm giải quyết các vấn đề sở hữu trí tuệ để tạo ra nhiên liệu/công nghệ đổi mới có thể tiếp cận được đối với các nước đang phát triển và để họ tham gia sản xuất nhiên liệu mới.</p>
<b>2.3 Khả năng tương thích của các yếu tố khác nhau trong nhóm biện pháp</b>	
2.3.1 Xác định trong trường hợp các yếu tố của biện pháp bổ sung cho nhau mà không chồng chéo hoặc dư thừa	<p>Cơ chế IMSF&amp;F về bản chất là sự kết hợp của các yếu tố kinh tế và kỹ thuật tương thích:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Giai đoạn hạ nguồn (Tank-to-Wake) được hoàn thiện thông qua các yêu cầu bắt buộc về cường độ KNK của nhiên liệu/năng lượng sử dụng trên tàu (Yếu tố kỹ thuật). Hai yếu tố kinh tế, tức là SRU và RU được kết hợp thành các phương án tuân thủ linh hoạt;</li> <li>2. Giai đoạn thượng nguồn (Well-to-Tank) được giải quyết thông qua khuôn khổ phát triển bền vững, đặt ra các ngưỡng định lượng hoặc định tính cho năng lượng/nhiên liệu hàng hải bền vững, bao gồm ngưỡng phát thải KNK trong vòng đời (WtW); và</li> <li>3. Sự kết hợp của các yếu tố này không chỉ giúp thu hẹp khoảng cách về giá và do đó cung cấp đủ động lực cho những người đi tiên phong, mà còn tạo ra Quỹ Vận tải biển Bền vững để hỗ trợ xây dựng năng lực, giảm thiểu tác động tiêu cực cũng như R&amp;D.</li> </ol>
2.3.2 Các quy định để tránh hạch toán, thanh toán, thưởng phạt trùng lặp	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vì chênh lệch giá giữa nhiên liệu/năng lượng thông thường và bền vững có thể được thu hẹp phần lớn thông qua SRU/RU, nên không cần phải áp dụng thêm một loại thuế độc lập cho cùng mục đích hoặc bất kỳ cơ chế tăng doanh thu nào khác để tiếp tục khen thưởng hoặc giảm giá cho những người đi tiên phong. Nếu không, tàu sẽ bị trừng phạt trùng lặp hoặc được khen thưởng trùng lặp.</li> <li>2. Vì Quỹ Vận tải biển Bền vững sẽ được sử dụng để hỗ</li> </ol>



	<p>trợ xây dựng năng lực, giảm thiểu tác động tiêu cực cũng như R&amp;D, nên không cần giới thiệu thêm các cơ chế tăng doanh thu độc lập khác cho các mục đích này.</p>
<p><b>2.4 Quá trình xây dựng và triển khai</b></p>	
<p>2.4.1 Khung pháp lý khả thi</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Các quy định hiện hành và các nguyên tắc/hướng dẫn liên quan đến DCS, SEEMP, BDN cũng như các cuộc Kiểm tra và Tuyên bố Tuân thủ, sẽ cần được cập nhật; và</li> <li>2. Cần xây dựng các văn kiện/quy định mới và nguyên tắc/hướng dẫn hỗ trợ, bao gồm nhưng không giới hạn ở các yếu tố sau:             <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 Yêu cầu về cường độ KNK của nhiên liệu/năng lượng sử dụng trên tàu;</li> <li>.2 Khuôn khổ phát triển bền vững; và</li> <li>.3 Quỹ Vận tải biển Bền vững (SSF) và Ban quản trị (SSB).</li> </ol> </li> </ol>
<p>2.4.3 Khung thời gian dự kiến cho việc phát triển và thực hiện</p>	<p>Các yếu tố kinh tế và kỹ thuật khác nhau được kết hợp trong cơ chế IMSF&amp;F dự kiến sẽ được phát triển trong Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc, sẽ được hoàn thiện trong các ngày mục tiêu được Ủy ban nhất trí, có tính đến bản chất và mức độ ưu tiên của chúng.</p>
<p>2.4.3 Cơ chế trách nhiệm giải trình và điều chỉnh</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cơ chế IMSF&amp;F sẽ được phát triển song song với đánh giá tác động toàn diện và các cài đặt của cơ chế này, chẳng hạn như tỷ lệ phần trăm giảm của GFI yêu cầu, giá của RU và mức phân bổ doanh thu, có thể được điều chỉnh theo kết quả của đánh giá tác động toàn diện.</li> <li>2. Một điều khoản xem xét có thể được giới thiệu bổ sung trong việc phát triển cơ chế IMSF&amp;F.</li> </ol>
<p><b>3 Các tác động tiềm ẩn đối với các Quốc gia</b></p>	
<p><b>3.1 Đánh giá tác động ban đầu</b></p>	
<p>3.1.1 Đề xuất có cung cấp mô tả về tác động đối với tàu</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Có. Một đánh giá tác động sơ bộ đã được cung cấp trong đề xuất IMSF&amp;R ban đầu, cho thấy rằng nó sẽ mang lại những tác động tiêu cực nhỏ hơn nhiều đối</li> </ol>

và lượng phát thải không?	<p>với các đội tàu và các Quốc gia so với tất cả các biện pháp trung hạn khác được đề xuất, bao gồm thuế carbon/nhiên liệu, hệ thống mua bán phát thải và tiêu chuẩn nhiên liệu (GFS). Phiên bản cập nhật, tức là cơ chế IMSF&amp;F, sẽ không lường trước được sự thay đổi đáng kể về các tác động tiêu cực.</p>
3.1.2 8 Các tiêu chí tác động được đánh giá	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Do tác động của cơ chế IMSF&amp;F đối với các đội tàu và các Quốc gia chủ yếu phụ thuộc vào các tham số, bao gồm tỷ lệ phần trăm giảm của GFI yêu cầu, giá của RU và chiến lược giải ngân doanh thu, nên không thể đưa ra kết luận định lượng trước đó nếu không có một đánh giá tác động toàn diện; và</li> <li>2. Thay vào đó, một đánh giá định tính về các tác động tiềm ẩn đối với nguồn cung vận tải, chi phí vận chuyển và thương mại quốc tế, đặc biệt đối với những nước ở xa thị trường, đã được cung cấp.</li> </ol>
3.1.3 Các tác động tích cực và tiêu cực tiềm ẩn	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Không nên nhầm lẫn tác động tích cực với hiệu quả hoặc mục đích, chẳng hạn như giảm KNK và chuyển đổi nhiên liệu/năng lượng, của một biện pháp trung hạn. Tác động tích cực nên được hiểu là lợi ích của một biện pháp ngoài mục đích chính của nó, chẳng hạn như tạo việc làm; và</li> <li>2. Các tác động tiêu cực đối với đội tàu và các Quốc gia có thể bao gồm khả năng tăng chi phí vận tải và chi phí thương mại, cũng như giảm nguồn cung vận tải cho một số nước đang phát triển, đặc biệt là cho những nước ở xa thị trường và thiếu nhiên liệu/năng lượng bền vững và cơ sở hạ tầng.</li> </ol>
3.1.4 Mức độ tác động đối với các quốc gia	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Đang chờ đánh giá tác động toàn diện trong Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc.</li> </ol>
3.1.5 Mô tả các công cụ phương pháp và nguồn dữ liệu được sử dụng	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mô tả định tính trong đánh giá tác động sơ bộ; và</li> <li>2. Phân tích định lượng sẽ được thực hiện trong đánh giá tác động toàn diện trong Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc.</li> </ol>

### 3.2 Các tác động tiêu cực không cân xứng có thể xảy ra

<p>3.2.1 Biện pháp có khả năng dẫn đến các tác động tiêu cực không cân xứng đối với các Quốc gia không?</p>	<p>1. Đang chờ đánh giá tác động toàn diện trong Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc.</p>
<p>3.2.2 Mô tả cách giải quyết những tác động này (ví dụ: tránh, khắc phục, giảm nhẹ), khi thích hợp</p>	<p>1. Để tránh những tác động tiêu cực không đáng có:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>.1 Các tham số chính, chẳng hạn như tỷ lệ phần trăm giảm của GFI yêu cầu, giá cho RU, nên được đặt ở mức hợp lý trên thực tế và tuân theo lộ trình thực tế, được cung cấp thông tin theo đánh giá tác động toàn diện; và</li><li>.2 Amoniac, metanol hoặc hydro được sản xuất từ hóa thạch nên được phép sử dụng trong giai đoạn chuyển đổi, đặc biệt là trong giai đoạn đầu của quá trình chuyển đổi.</li></ul> <p>2. Để khắc phục/giảm thiểu/bù trừ các tác động tiêu cực không cân xứng, từ tổng số tiền đóng góp cho Quỹ Vận tải biển Bền vững (SSF):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>.1 [50%] sẽ được sử dụng để xây dựng năng lực trong ngành và giảm thiểu tác động tiêu cực ở các nước đang phát triển, bao gồm cả việc xây dựng cơ sở hạ tầng cho nhiên liệu hàng hải thay thế và tài trợ, ngoài những điều khác, ví dụ: cho Quỹ ủy thác KNK của IMO, để hỗ trợ các dự án giảm KNK hàng hải khác ở các nước đang phát triển; và</li><li>2. [45%] sẽ được sử dụng cho các chương trình R&amp;D và chuyển giao công nghệ, bao gồm giải quyết các vấn đề sở hữu trí tuệ để giúp các nước đang phát triển có thể tiếp cận nhiên liệu/công nghệ đổi mới và để họ tham gia sản xuất nhiên liệu mới.</li></ul>