



TỔ CHỨC  
HÀNG HẢI  
QUỐC TẾ

**E**

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 15/3/6  
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 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**

**Dự thảo sửa đổi có thể có đối với Phụ lục VI Công ước MARPOL để thực  
hiện Tiêu chuẩn Nhiên liệu KNK Toàn cầu**

**Do ICS đệ trình**

**TÓM TẮT**

*Tóm tắt:*

ICS hỗ trợ xây dựng và hoàn thiện Tiêu chuẩn Nhiên liệu KNK Toàn cầu (GFS) như một biện pháp kỹ thuật để giảm cường độ KNK của nhiên liệu hàng hải, ví dụ: giảm 5% vào năm 2030 với việc siết chặt tiêu chuẩn này sau năm 2030, miễn là điều này cũng được hỗ trợ bằng một biện pháp kinh tế sẽ khuyến khích sản xuất và sử dụng các loại nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0 cần thiết để đẩy nhanh quá trình chuyển đổi sang mức ròng bằng 0 vào giữa thế kỷ này. Để tránh sự phức tạp quá mức và đảm bảo tín hiệu mạnh và rõ ràng được gửi đến các nhà sản xuất và nhà cung cấp nhiên liệu, ICS đề xuất một biện pháp thiết kế đơn giản hơn biện pháp được đề xuất trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/7 (Áo và cộng sự). Để hỗ trợ quyết định ưu tiên các biện pháp nào trong Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc, ICS đưa ra dự thảo sửa đổi có thể có đối với Phụ lục VI Công ước MARPOL về cường độ KNK tối đa cho phép của nhiên liệu vào năm 2030, với quyết định cuối cùng về việc giảm thêm cường độ KNK cho phép sau năm 2030 sẽ được Tổ chức đưa ra sau khi Tổ chức đánh giá rằng biện pháp kinh tế đã thành

	công trong việc thiết lập đủ mức độ sẵn có của các loại nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0 mà các tàu sẽ phải tuân thủ.
<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); MEPC 80/WP.6; MEPC 79/15, MEPC 79/WP.5; ISWG-GHG 13/4/7; ISWG-GHG 12/3/10, HISGWG1-G2/3/8, ISWG 12/3/3; ISWG-GHG 10/5/3 và ISWG-GHG 10/5/6

## Giới thiệu

1 Các tài liệu ISWG-GHG 13/4/7 và ISWG-GHG 13/4/8 (Áo và cộng sự) có thêm thông tin về đề xuất Tiêu chuẩn Nhiên liệu KNK Toàn cầu (GFS) như một biện pháp kỹ thuật trong một nhóm các biện pháp trung hạn bao gồm cả biện pháp kinh tế dựa trên tiền thuế. Kết hợp với một biện pháp kinh tế, ICS hỗ trợ, như một biện pháp riêng biệt, xây dựng GFS như một biện pháp kỹ thuật "trung lập về nhiên liệu" để giúp thiết lập nhu cầu toàn cầu từ vận tải biển quốc tế đối với nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0, trên lộ trình chuyển đổi sang phát thải KNK ròng bằng 0 càng sớm càng tốt.

2 Là một biện pháp kỹ thuật, GFS là một tiêu chuẩn hiệu suất, độc lập với loại nhiên liệu, có thể giúp tăng cường sản xuất và sử dụng tất cả các loại nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0, bao gồm metanol, amoniac, hydro và nhiên liệu tổng hợp, mà một số tàu có thể bắt đầu sử dụng trước năm 2030, cũng như nhiên liệu sinh học bền vững (với tiêu chí về phát triển bền vững cho nhiên liệu sinh học bền vững có nguồn gốc sinh học<sup>1</sup> được thiết lập có tính đến Hướng dẫn LCA sẽ được thông qua tại MEPC 80). Tuy nhiên, cần nhấn mạnh rằng việc sản xuất đáng kể và mức độ sẵn có của các loại nhiên liệu này chỉ có khả năng xảy ra sau năm 2030 và sẽ chỉ có thể xảy ra nếu GFS được bổ sung bằng một biện pháp kinh tế, chẳng hạn như cơ chế Quỹ và Phần thưởng (giảm

---

<sup>1</sup> tức là nhiên liệu sinh học, bao gồm khí sinh học, được sản xuất từ chất cặn và sinh khối bền vững phế thải, dầu hạt từ các loài cây không cạnh tranh để giành thức ăn và cỏ khô, và được chứng nhận là nhiên liệu bền vững theo tiêu chuẩn quốc tế được công nhận như Chương trình Chứng nhận Carbon và Phát triển bền vững Quốc tế (ISSC) hay Hội nghị Bàn tròn về Chương trình Vật liệu Sinh học Bền vững (RSB).

phí) như được nêu trong tài liệu ISWG-GHG 14/3 (ICS) và ISWG-GHG 14/3/1 (Nhật Bản).

3 ICS ủng hộ xây dựng và hoàn thiện GFS, nhưng biện pháp được mô tả trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/7 dường như quá phức tạp và dường như kết hợp các yếu tố của một biện pháp kinh tế.

### **Đề xuất dự thảo có thể có của chương mới cho Phụ lục VI Công ước MARPOL**

4 Để giúp thúc đẩy cuộc thảo luận giữa các Quốc gia Thành viên trong phần cuối cùng của Giai đoạn II của Kế hoạch làm việc, ICS hiện đang đề xuất một cách tiếp cận tương tự như cách tiếp cận được sử dụng cho giới hạn lưu huỳnh toàn cầu năm 2020 của IMO như được nêu trong quy định 14.1 của Phụ lục VI Công ước MARPOL. Để chứng minh điều này sẽ hoạt động như thế nào, ICS đưa ra trong phần phụ lục của tài liệu này một dự thảo có thể có cho chương mới của Phụ lục VI Công ước MARPOL.

5 Dự thảo sửa đổi có thể có trong phụ lục của tài liệu này sử dụng cách tiếp cận tương tự như cách tiếp cận được sử dụng cho các tiêu chuẩn năm 2020 của IMO điều chỉnh hàm lượng lưu huỳnh toàn cầu của nhiên liệu hàng hải, được thông qua với yêu cầu đánh giá mức độ sẵn có của nhiên liệu sẽ được thực hiện hai năm trước khi triển khai vào năm 2018. Tuy nhiên, do lo ngại về khả năng gây ra các tác động tiêu cực không cân xứng đối với các Quốc gia, có đề xuất rằng cuộc đánh giá này, được thực hiện vào năm 2028, cũng nên tính đến chi phí của nhiên liệu tuân thủ, cũng như mức độ sẵn có của chúng.

6 Việc tuân thủ yêu cầu về cường độ KNK cũng có thể đạt được bằng cách sử dụng các công nghệ như thu hồi và lưu trữ carbon, theo quy định 4 của Phụ lục VI Công ước MARPOL về "Lượng tương đương" – và một điều khoản cho điều này đã được đưa vào dự thảo văn bản quy định được đề xuất trong phụ lục của tài liệu này.

7 Thay vì kết hợp một biện pháp kỹ thuật như vậy với một biện pháp kinh tế trong cùng một bộ quy định, điều sẽ gây khó khăn đáng kể khi thực hiện từ góc độ soạn thảo, ICS gợi ý rằng biện pháp kỹ thuật này nên được phát triển song song với một biện pháp kinh tế như một chương riêng biệt trong Phụ lục VI Công ước MARPOL.

### **Tính khả thi, hiệu quả và tác động đối với các Quốc gia**

8 ISWG-GHG 14 nhắc lại rằng theo Kế hoạch làm việc xây dựng các biện pháp giảm thiểu KNK trung hạn, quyết định tại MEPC 80 về các biện pháp được ưu tiên xây dựng phải dựa trên đánh giá các biện pháp được đề xuất, cụ thể là

tính khả thi, hiệu quả của chúng trong việc đạt được các mức tham vọng dài hạn của Chiến lược KNK và tác động tiềm ẩn của chúng đối với các Quốc gia.

### ***Tính khả thi***

9 Để giúp Nhóm hiểu rõ về biện pháp GFS được đề xuất và chứng minh tính khả thi của nó, bao gồm phê duyệt và thông qua nhanh chóng, phụ lục của tài liệu này đưa ra các sửa đổi dự thảo có thể có đối với Phụ lục VI Công ước MARPOL để thực hiện GFS.

10 Cách tiếp cận đơn giản hóa do ICS đề xuất, ít nhất là cho đến năm 2030, sẽ giảm thiểu nhu cầu của Tổ chức trong việc xây dựng một bộ lớn các hướng dẫn mới để đảm bảo biện pháp này có thể được thực hiện thống nhất và suôn sẻ.

11 Như đã giải thích ở trên, để hỗ trợ việc áp dụng nhanh chóng, phương pháp đơn giản hóa do ICS đề xuất sẽ giúp việc đánh giá tác động toàn diện cần thiết trở nên dễ dàng hơn rất nhiều, vì đối với nhiều Quốc gia, việc đánh giá này có thể liên quan đến chi phí bổ sung khi sử dụng nhiên liệu tuân thủ vào năm 2030, kết hợp đồng thời đánh giá tác động toàn diện của biện pháp kinh tế. Để đẩy nhanh việc áp dụng biện pháp này, các Quốc gia Thành viên cũng sẽ có được sự thoải mái khi xem xét đề xuất về chi phí và mức độ sẵn có của nhiên liệu vào năm 2028 trước khi đưa ra quyết định cuối cùng để thực thi các tiêu chuẩn cường độ KNK yêu cầu vào năm 2030.

12 Vì việc sử dụng nhiên liệu bắt buộc phải tuân thủ tiêu chuẩn có thể được ghi lại trên Phiếu giao nhận dầu nhiên liệu<sup>2</sup>, có thể được Chính quyền hàng hải và cơ quan kiểm soát của Quốc gia có cảng kiểm tra, sẽ không cần thiết phải có hệ thống xác minh bổ sung hoặc thiết lập cơ sở dữ liệu bổ sung, do đó giảm thiểu gánh nặng hành chính cho cả Chính quyền hàng hải của tàu và Tổ chức.

### **Hiệu quả trong việc đạt được các tham vọng dài hạn của Chiến lược KNK**

13 Biện pháp đơn giản hóa do ICS đề xuất sẽ gửi một tín hiệu mạnh mẽ và rõ ràng tới các nhà sản xuất nhiên liệu về nhu cầu sản xuất nhiên liệu tuân thủ yêu cầu và có thể giảm 5% cường độ KNK của nhiên liệu hàng hải vào năm 2030, tương đương với việc giảm phát thải khoảng 50 triệu tấn CO<sub>2</sub>eq mỗi năm từ năm 2030. Ngoài ra, cấu trúc quy định cũng sẽ được áp dụng để bắt buộc tiếp tục giảm cường độ KNK của nhiên liệu cần thiết sau năm 2030 để đạt được mục tiêu ròng bằng 0 vào giữa thế kỷ.

14 ICS nhắc lại rằng việc thực hiện các mức tham vọng dài hạn của Chiến lược, có thể được sửa đổi bởi MEPC 80, sẽ phụ thuộc rất nhiều vào việc sản

---

<sup>2</sup> Tùy thuộc vào nội dung sửa đổi phụ lục V của Phụ lục VI Công ước MARPOL

xuất và mức độ sẵn có cho vận tải biển quốc tế các nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0 tại các cảng trên khắp thế giới, bao gồm cả các nước đang phát triển, cũng như các công nghệ như thu hồi và lưu trữ carbon, đòi hỏi phải áp dụng một biện pháp kinh tế bên cạnh tiêu chuẩn kỹ thuật.

15 Biện pháp GFS, như được nêu trong phụ lục của tài liệu này, sẽ tương đối đơn giản để thực hiện, điều này quan trọng cả về khía cạnh tuân thủ/thực thi và gánh nặng hành chính.

### ***Tác động tiềm ẩn đối với các Quốc gia***

16 Theo MEPC.1/Circ.885/Rev.1, đánh giá tác động ban đầu đối với các Quốc gia của GFS được đề xuất đã được đưa ra trong phụ lục của tài liệu ISWG-GHG 12/3/4 (Áo và cộng sự). ICS công nhận rằng cần phải thực hiện đánh giá tác động toàn diện đối với nhóm biện pháp cuối cùng, tùy thuộc vào việc các Quốc gia Thành viên xem xét thêm và đồng ý về các biện pháp đó.

17 Ưu điểm của cách tiếp cận đơn giản hơn do ICS đề xuất trong tài liệu này là việc tiến hành đánh giá tác động toàn diện của biện pháp cho năm 2030 sẽ dễ dàng hơn nhiều, kết hợp với đánh giá tác động của biện pháp kinh tế. Hơn nữa, không giống như biện pháp kinh tế, tác động chi phí của biện pháp kỹ thuật do ICS đề xuất sẽ không xảy ra cho đến năm 2030.

### **Dự thảo sửa đổi có thể có đối với Phụ lục VI Công ước MARPOL**

18 ICS đã tính đến cuộc thảo luận tại ISWG-GHG 13, MEPC 79 và ISWG-GHG 14, đặc biệt là đối với các vấn đề được nêu ra liên quan đến các khía cạnh vận hành, hành chính, pháp lý và quản trị của đề xuất và để đáp lại lời đề nghị của Ủy ban để biết thêm chi tiết, ICS đã chuẩn bị dự thảo sửa đổi có thể có đối với Phụ lục VI Công ước MARPOL như được nêu trong phụ lục của tài liệu này để bổ sung, ngoài những điều khác, một chương 7 mới về "Tiêu chuẩn Nhiên liệu KNK Toàn cầu".

19 Dự thảo sửa đổi có thể có được nêu trong phụ lục của tài liệu này bao gồm các điều khoản cho chương 7 mới của Phụ lục VI Công ước MARPOL như sau:

- .1 quy định 39 – Áp dụng;
- .2 quy định 40 – Cường độ Nhiên liệu KNK; và
- .3 quy định 41 – Xem xét chương này.

20 Ngoài các sửa đổi dự thảo có thể có được nêu trong tài liệu này, các sửa đổi dự thảo tiếp theo đối với các quy định của Phụ lục VI Công ước MARPOL

được dự kiến sẽ giải quyết, ngoài những điều khác, công tác kiểm tra của Quốc gia có cảng đối với các yêu cầu hoạt động mới này.

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

21 Nhóm được yêu cầu lưu ý phiên bản đơn giản hơn của GFS do ICS đề xuất và được đề nghị đề xuất với MEPC 80, như một phần của nhóm các biện pháp giảm phát thải KNK từ vận tải biển quốc tế:

- .1 ngoài biện pháp kinh tế IMSF&R (Quỹ và Phần thưởng) sửa đổi được nêu trong tài liệu ISWG-GHG 14/3, một biện pháp kỹ thuật cho Tiêu chuẩn Nhiên liệu KNK về cường độ nhiên liệu KNK tối đa của nhiên liệu được sử dụng trên tàu con tàu phải được xây dựng và hoàn thiện, nhằm phê duyệt tại MEPC 81 và thông qua tại MEPC 82; và
- .2 nhằm có thể bắt đầu, càng sớm càng tốt, đánh giá toàn diện về tính khả thi, hiệu quả và tác động của biện pháp kỹ thuật đối với các Quốc gia, xem xét các dự thảo sửa đổi có thể có đối với Phụ lục VI Công ước MARPOL để thực hiện GFS như được nêu trong phụ lục của tài liệu này.

\*\*\*

---

**PHỤ LỤC**  
**DỰ THẢO SỬA ĐỔI CÓ THỂ CÓ ĐỐI VỚI PHỤ LỤC VI CÔNG ƯỚC**  
**MARPOL**

**(Tiêu chuẩn Nhiên liệu KNK Toàn cầu)**

(N.B. Số quy định dự thảo tuân theo số quy định trong dự thảo chương 6 – Cơ chế khen thưởng và tài trợ phát triển bền vững hàng hải quốc tế, như được nêu trong tài liệu ISWG-GHG 14/3 (ICS))

Một chương 7 mới được thêm vào như sau:

**Chương 7 – Tiêu chuẩn Nhiên liệu KNK Toàn cầu**

**Quy định 39**

*Áp dụng*

1 Chương này sẽ áp dụng cho các tàu có tổng dung tích [5.000] trở lên thuộc một hoặc nhiều loại trong quy định 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 đến 2.2.16, 2.2.22 và 2.26 đến 2.2.29 của Phụ lục này.

2 Các điều khoản của chương này sẽ không áp dụng đối với:

- .1 tàu chỉ tham gia vào các chuyến đi trong vùng biển thuộc chủ quyền hoặc quyền tài phán của Quốc gia mà tàu có quyền treo cờ; và
- .2 các tàu không được đẩy bằng phương tiện cơ học, và các bộ bao gồm FPSO và FSU và giàn khoan, bất kể động cơ đẩy của chúng.

**Quy định 40**

*Cường độ Nhiên liệu KNK*

1 Từ ngày 1 tháng 1 năm 2030, Cường độ Nhiên liệu KNK (GFI yêu cầu) của năng lượng sử dụng trên tàu không được vượt quá [[95%] giá trị tham chiếu GFI<sup>1</sup>] (gCO<sub>2</sub>e/MJ)<sup>2, 3, 4</sup>.

---

<sup>1</sup> Giá trị tham chiếu GFI được tính khi dự thảo sửa đổi được phê duyệt và tương ứng với cường độ khí nhà kính (gCO<sub>2</sub>e/MJ) trung bình của đội tàu đối với năng lượng sử dụng trên tàu trong [năm 2019] được xác định trên cơ sở dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu được thu thập và được báo cáo theo quy định 27 của Phụ lục VI Công ước MARPOL và sử dụng các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.

<sup>2</sup> GFI được tính theo khối lượng phát thải KNK trên một đơn vị năng lượng được sử dụng trên tàu dựa trên hướng dẫn LCA do Tổ chức xây dựng [với CO<sub>2</sub> hoặc CO<sub>2</sub>e đối với GFS được xem xét].

2 Từ ngày 1 tháng 1 năm 2040, Cường độ Nhiên liệu KNK (GFI yêu cầu) của năng lượng sử dụng trên tàu không được vượt quá [[70%] giá trị tham chiếu GFI] (gCO<sub>2</sub>e/MJ).

3 Tiêu chuẩn được nêu trong đoạn 1 sẽ được xem xét để hoàn thành trước ngày 1 tháng 1 năm 2028 để xác định chi phí và mức độ sẵn có của nhiên liệu hàng hải để tuân thủ tiêu chuẩn được nêu trong đoạn đó và được các Bên xác nhận rằng các tàu có thể tuân thủ.

4 Tiêu chuẩn được nêu trong đoạn 2 sẽ được xem xét lại để hoàn thành trước ngày 1 tháng 1 [203X].

5 Theo quy định 18.2.1 của Phụ lục này, tàu không thể mua dầu nhiên liệu tuân thủ để đáp ứng yêu cầu nêu trong đoạn 1 của quy định này, phải thông báo cho Chính quyền hàng hải của mình có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng<sup>5</sup>.

#### **Quy định 41**

*Xem xét chương này*

Đến [năm 2033] và trong khoảng thời gian 5 năm sau đó, Tổ chức sẽ xem xét tình trạng của chương này, bao gồm cả chi phí và mức độ sẵn có của dầu nhiên liệu để đáp ứng tiêu chuẩn đặt ra trong quy định 40 của Phụ lục này và sửa đổi các điều khoản liên quan nếu cần thiết.

---

<sup>3</sup> Theo các yêu cầu của quy định 14.1 Phụ lục VI Công ước MARPOL, Cường độ Nhiên liệu KNK (GFI) của nhiên liệu được cung cấp cho tàu phải được ghi lại trên Phiếu giao nhận dầu nhiên liệu, với các sửa đổi mang tính hệ quả cần thiết đối với các điều khoản của quy định 18.4 và 18.5 Phụ lục VI Công ước MARPOL.

<sup>4</sup> Theo quy định 4 của Phụ lục VI Công ước MARPOL, việc tuân thủ Cường độ Nhiên liệu KNK (GFI) có thể đạt được thông qua một phương tiện tương đương như thu hồi và lưu trữ carbon.

<sup>5</sup> Hướng dẫn sẽ được xây dựng dựa trên nghị quyết MEPC.320(74) 2019 Hướng dẫn thực hiện nhất quán giới hạn lưu huỳnh 0,50% theo Phụ lục VI Công ước MARPOL bao gồm FONAR chiếu lệ.