

TÓM TẮT CÁC VĂN BẢN ĐÃ ĐỆ TRÌNH LÊN ISWG-GHG 14**MỤC CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ 2: XEM XÉT THÊM VÀ HOÀN THIỆN VIỆC XÂY DỰNG DỰ THẢO CHIẾN LƯỢC GIẢM PHÁT THẢI KNK TỪ TÀU CỦA IMO SỬA ĐỔI**

ISWG-GHG 14/2 (Áo và các quốc gia khác), vạch thời gian thực hiện các hành động tiếp theo trong dự thảo Chiến lược sửa đổi; nhấn mạnh các yếu tố từ đề xuất trong mục 6 (các hành động tiếp theo) của việc sửa đổi *Chiến lược Giảm Phát thải Khí nhà kính từ Tàu của IMO Ban đầu* nêu trong văn bản ISWG-GHG 13/3/1 (Áo và các quốc gia khác) liên quan đến thời gian xây dựng và áp dụng các thước đo trung hạn, bao gồm đánh giá tác động của các thước đo này, Nghiên cứu KNK lần thứ năm của IMO và các điểm kiểm soát năm 2030 và 2040 dự kiến; và đề xuất đưa các mục này vào văn kiện làm việc như được nêu trong phụ lục 1 của văn bản MEPC 79/WP.10.

ISWG-GHG 14/2/1 (Bangladesh và các quốc gia khác), thảo luận về nhiều vấn đề cân nhắc như thách thức về khoảng cách năng lượng xanh, nhu cầu tài chính và xây dựng năng lực và tầm quan trọng của tầm nhìn, mục tiêu ngắn hạn và các nguyên tắc hướng dẫn trong sửa đổi Chiến lược Ban đầu; xác định các yếu tố quan trọng trong Chiến lược Ban đầu cần giải quyết trong quá trình sửa đổi, căn cứ Hiệp định Paris và các yếu tố nêu trong đó; nhấn mạnh thực tế rằng ngành vận tải biển sẽ phải cạnh tranh với các ngành công nghiệp khác, trên đất liền, để tìm nguồn nhiên liệu điện có hàm lượng carbon thấp và không carbon từ cùng một nhóm, và nhu cầu tài trợ đáng kể cho các nền kinh tế đang phát triển để thích ứng với biến đổi khí hậu và giảm nhẹ; và cũng nhắc lại việc cần phải mở rộng định nghĩa về xây dựng năng lực.

ISWG-GHG 14/2/2 (Hàn Quốc), xác định một số yếu tố và nguyên tắc để xem xét trong việc sửa đổi *Chiến lược Giảm Phát thải Khí nhà kính từ Tàu của IMO Ban đầu*; đặc biệt nhấn mạnh cần xác định các cấp độ mục tiêu dựa trên bằng chứng khoa học khi xem xét lộ trình phù hợp với 1,5°C để áp dụng mục tiêu mạnh mẽ đến năm 2050 và các cấp độ mục tiêu khác, đặc biệt là mục tiêu năm 2040 nên được đưa ra khi xem xét bản sửa đổi tiếp theo của Chiến lược; và nhấn mạnh rằng Chiến lược phải là tài liệu ngắn gọn và rõ ràng, liệt kê các giá trị và nguyên tắc cốt lõi, những nguyên tắc và giá trị cốt lõi này sẽ tránh sửa đổi thường xuyên, và nếu cần, nên được “sửa đổi” chứ không phải “xem xét lại”; và đưa ra các đề xuất dự thảo văn bản cho Chiến lược trong phụ lục của văn bản đệ trình.

ISWG-GHG 14/2/3 (Fiji và các quốc gia khác), cung cấp giải thích về từ ngữ được đề xuất để đưa vào phần sửa đổi của mục các nguyên tắc của Chiến lược

sửa đổi trong văn bản ISWG-GHG 13/3/7 (Quần đảo Marshall và Solomon) và đáp ứng yêu cầu của một số phái đoàn liên quan đến nhu cầu trình bày rõ ràng về khung nguyên tắc hiện được yêu cầu và hệ thống phân cấp các quy tắc mà IMO được yêu cầu giải quyết thách thức giảm phát thải khí nhà kính từ vận tải biển quốc tế.

ISWG-GHG 14/2/4 (Fiji và các quốc gia khác), đề xuất điều chỉnh phụ lục 1 của văn bản MEPC 79/WP.10 nêu phản ánh của Chủ tịch về tình hình thảo luận dự thảo Chiến lược sửa đổi tại thời điểm đó, đặc biệt nêu rõ ý kiến về các mục tầm nhìn, cấp độ mục tiêu, mốc thời gian và các hành động tiếp theo nhất quán với các báo cáo của IPCC và lộ trình 1,5°C; và đề xuất cụ thể hơn việc sử dụng các mục tiêu tạm thời trong Chiến lược sửa đổi là giảm 37% lượng khí nhà kính vào năm 2030 và giảm 96% lượng khí nhà kính vào năm 2040, cả trên cơ sở từ giếng dầu đến lần nước do tàu chạy tạo ra và so với đường cơ sở năm 2008.

ISWG-GHG 14/2/5 (Fiji và các quốc gia khác), thảo luận các định nghĩa về “chuyển đổi công bằng” và thuật ngữ liên quan “công bằng”, “hợp lý” và “toàn diện” để hỗ trợ các phái đoàn lựa chọn từ ngữ để sử dụng trong Chiến lược sửa đổi dưới dạng các biến thể về chủ đề này đã được đề xuất, bao gồm nhiều cách kết hợp khác nhau giữa quá trình chuyển đổi “công bằng”, “hợp lý” và toàn diện”, đôi khi kết hợp với “hợp lý; và đề xuất việc sử dụng thuật ngữ nhất quán để tránh sự mơ hồ và nhầm lẫn.

ISWG-GHG 14/2/6 (Fiji và các quốc gia khác), nêu ra các vấn đề khác nhau cần được xem xét trong việc xác định việc sử dụng các khoản doanh thu có thể phát sinh từ việc thực hiện Chiến lược sửa đổi; đề xuất thiết lập một mục chương trình nghị sự thường trực về giải ngân doanh thu, yêu cầu đệ trình về khung của các chủ đề này cũng như cách lồng ghép các chủ đề này trong thiết kế các thước đo trung hạn; tiếp tục yêu cầu IMO và UNCTAD chuẩn bị để bảo đảm rằng các phương pháp được sử dụng để thực hiện đánh giá tác động toàn diện đối với các thước đo trung hạn sẽ có khả năng đại diện cho các mục đích sử dụng doanh thu này; và đề nghị đệ trình đề xuất trong tương lai về các phương án cho các tổ chức/ cơ cấu và đánh giá sự phù hợp của các tổ chức/ cơ cấu này đối với việc quản lý/ giải ngân các khoản doanh thu tăng lên.

ISWG-GHG 14/2/7 (Nhật Bản), nhấn mạnh sự cần thiết của Chiến lược sửa đổi có các cấp độ mục tiêu đầy tham vọng nhưng có thể đạt được, trong đó cấp độ mục tiêu năm 2050 nên đề cập đến việc giảm phát thải khí nhà kính trong vòng đời, đồng thời giả định việc giảm dần phát thải khí nhà kính từ vận tải biển quốc tế; kêu gọi cấp độ mục tiêu giảm 50% lượng khí thải CO₂ vào năm 2040 so

với năm 2008; nhắc lại rằng Chiến lược sửa đổi nên loại bỏ càng nhiều càng tốt những điều dư thừa; và đề xuất cấp độ mục tiêu khác được tính bằng tỷ lệ phần trăm năng lượng được sử dụng trong ngành vận tải biển quốc tế được sản xuất từ các nhiên liệu thay thế, tiếp tục cho phép thúc đẩy hiệu quả quá trình chuyển đổi năng lượng.

ISWG-GHG 14/2/8 (Na Uy và Hàn Quốc), trình bày tầm quan trọng của việc đảm bảo hành động sớm hướng tới vận tải biển không phát thải thông qua phương pháp có cấu trúc và toàn diện, tập trung vào các tuyến vận tải biển và trung tâm hàng hải, phù hợp với luật pháp quốc tế, bao gồm cả chế độ thương mại đa phương; đề nghị Chiến lược sửa đổi nên có các mục tiêu về hành động sớm sẽ trực tiếp hoặc gián tiếp ngụ ý sớm sử dụng nhiên liệu không phát thải; cũng khuyến nghị rằng Chiến lược sửa đổi, tốt nhất là trong mục 4, nên đề cập đến cách IMO có thể thực hiện những mục tiêu này; và nêu các ví dụ về vai trò của IMO trong giai đoạn đầu của quá trình khử cacbon trong vận tải biển.

ISWG-GHG 14/2/9 (Canada và các quốc gia khác), xác định các yếu tố cần xem xét trong việc sửa đổi *Chiến lược Giảm Phát thải Khí nhà Kính từ Tàu của IMO Ban đầu*; đề xuất các mức mục tiêu cụ thể, bao gồm mục tiêu giảm phát thải tuyệt đối, mục tiêu giảm cường độ và mục tiêu tiêu thụ nhiên liệu cho các năm 2030, 2040 và 2050; đặc biệt nêu bật đề xuất về các mức mục tiêu cụ thể phù hợp với mục tiêu nhiệt độ dài hạn của Hiệp định Paris; và nhấn mạnh rằng mọi đánh giá về mức độ mục tiêu của Chiến lược sửa đổi đều phải tránh trượt dốc và tạo ra sự không chắc chắn cho thị trường.

ISWG-GHG 14/2/10 (Angola và các quốc gia khác), cung cấp thông tin và đề xuất về việc hoàn thiện xây dựng dự thảo Chiến lược Giảm Phát thải Khí Nhà kính từ Tàu Sửa đổi năm 2023; nhấn mạnh tầm quan trọng của việc đảm bảo nội dung của Chiến lược sửa đổi ngắn gọn, rõ ràng và dựa trên bằng chứng; và cũng nhấn mạnh rằng việc sửa đổi phải phù hợp với các nguyên tắc và cơ chế hỗ trợ của UNFCCC, Hiệp định Paris và các Mục tiêu Phát triển Bền vững của Liên Hợp Quốc có tính đến việc mọi cập nhật đối với “Tầm nhìn” và “Cấp độ Mục tiêu” đều phải có phân tích tính khả thi cụ thể và đánh giá tác động, bao gồm nhưng không giới hạn các nội dung sau: lộ trình công nghệ tiềm năng, nhu cầu và khả năng cung cấp của nhiên liệu thay thế/công nghệ năng lượng mới, các yếu tố chi phí và tác động tiêu cực đối với các quốc đảo nhỏ đang phát triển và các quốc gia kém phát triển nhất đưa ra các đề xuất văn bản cụ thể trong phụ lục.

ISWG-GHG 14/2/11 (IMarEST), nhấn mạnh cần có khối lượng lớn năng lượng tái tạo và hydro làm nguyên liệu trong các lộ trình phù hợp với 1,5°C có

chi phí thấp nhất; cũng chứng minh tính khả thi của việc tăng quy mô sản xuất hydro xanh một cách nhanh chóng, bao gồm cả tiềm năng sản xuất được đặt ở các quốc gia đang phát triển; nhấn mạnh rằng việc mở rộng quy mô nền kinh tế hydro xanh toàn cầu đòi hỏi nỗ lực tương tự như nỗ lực cần thiết để xây dựng nền kinh tế hóa thạch và tầm quan trọng của Chiến lược Sửa đổi năm 2023 như một cơ hội quan trọng để tạo ra tín hiệu rõ ràng này cho lĩnh vực sản xuất hydro sạch non trẻ vì sẽ có tăng nhu cầu đối với các sản phẩm hydro sạch; và nhấn mạnh rằng Chiến lược có thể thực hiện điều này thông qua việc đặt ra các mục tiêu rõ ràng phù hợp với Hiệp định Paris vào năm 2030, 2040 và 2050, từ đó hình thành yếu tố quan trọng tạo ra các cơ hội và lợi ích kinh tế hydro rộng lớn hơn ở các quốc gia đang phát triển.

ISWG-GHG 14/2/12 (CSC), nêu các rủi ro đối với an toàn khí hậu khi vượt quá giới hạn nhiệt độ của Hiệp định Paris là 1,5°C và những tác động đối với việc sửa đổi Chiến lược Ban đầu; có thông tin cập nhật về tiến trình và ảnh hưởng của sự nóng lên toàn cầu và ý kiến về tác động của chúng đối với vận tải biển quốc tế; đề xuất mục tiêu giảm một nửa lượng phát thải khí nhà kính (CO_{2e}) của tàu vào năm 2030 và khử cacbon hoàn toàn vào khoảng năm 2040 trong khi vẫn đảm bảo không vượt quá ngân sách carbon 1,5°C của ngành vận tải biển; cũng nhấn mạnh rằng tất cả các mục tiêu phải dựa trên cơ sở CO_{2e} từ giếng dầu đến lần nước do tàu chạy tạo ra, bao gồm Carbon đen với việc chuyển đổi ngay lập tức sang nhiên liệu chung cất hoặc nhiên liệu sạch hơn cho các tàu hoạt động trong và gần Bắc Cực; và cũng nhấn mạnh tầm quan trọng của quá trình chuyển đổi công bằng và hợp lý trong việc phát triển các thước đo trung hạn dẫn đến giảm phát thải đáng kể trước năm 2030.

MỤC CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ 3: XEM XÉT THÊM VÀ HOÀN THIỆN VIỆC ĐÁNH GIÁ VÀ LỰA CHỌN (CÁC) THƯỚC ĐO ĐỂ TIẾP TỤC PHÁT TRIỂN TRONG BỐI CẢNH GIAI ĐOẠN II CỦA KẾ HOẠCH LÀM VIỆC ĐỂ PHÁT TRIỂN CÁC THƯỚC ĐO TRUNG VÀ DÀI HẠN

ISWG-GHG 14/3 (ICS), cung cấp thông tin bổ sung liên quan đến việc xem xét tạm thời cơ chế IMSF&R sửa đổi (ISWG-GHG 13/4/9 của ICS) bao gồm việc thành lập Quỹ Bền vững Hàng hải của IMO; đồng thời cung cấp thông tin bổ sung, bao gồm cả dự thảo sửa đổi có thể có đối với Phụ lục VI của MARPOL liên quan đến các thước đo được ưu tiên phát triển trong Giai đoạn III và đẩy nhanh việc phê duyệt các sửa đổi cần thiết vào năm 2024 của các Bên; và cũng nhắc lại các yếu tố cốt lõi của cơ chế cần hoàn thiện và các biến xác định lượng

đóng góp của tàu, đồng thời đề xuất các khuyến nghị mà Nhóm có thể đưa ra cho MEPC 80.

ISWG-GHG 14/3/1 (Nhật Bản), cũng xây dựng đề xuất cho Chương trình Khuyến khích Vận tải Biển Không Phát thải (ZESIS) (ISWG-GHG 13/4/6), bằng cách xác định các vấn đề chính liên quan đến thiết kế cần được xem xét thêm và đề xuất phương hướng cơ bản để giải quyết các vấn đề này; và tiếp tục đề xuất các yếu tố cần thiết để lựa chọn một thước đo dựa trên thị trường làm thước đo tiếp tục phát triển như một ưu tiên trong Giai đoạn II của Kế hoạch Làm việc, bao gồm các yếu tố khuyến khích các quốc gia đi đầu, thúc đẩy giảm khí nhà kính, giảm thiểu tác động của các khoản đóng góp bắt buộc đối với thương mại và các quốc gia, hỗ trợ các quốc gia đang phát triển bằng cách tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình chuyển đổi hợp lý và giải quyết các tác động tiêu cực không cân xứng đối với các quốc gia, đồng thời tăng và quản lý doanh thu một cách minh bạch và mạnh mẽ.

ISWG-GHG 14/3/2 (Angola và các quốc gia khác), đề xuất phân tích so sánh sơ bộ các yếu tố trong các thước đo ứng cử và các kết hợp có thể của chúng bằng cách sử dụng bộ thông số thống nhất, tạo cơ sở cho các cuộc thảo luận đầy đủ thông tin hơn; xác định danh sách các yếu tố kỹ thuật (bao gồm cả hoạt động) và kinh tế có thể là các khối xây dựng cho (các) thước đo trung hạn; đề ra một bộ thông số để dựa vào đó các khía cạnh về tính khả thi, hiệu quả và tác động tiềm ẩn của (các) thước đo trung hạn có thể được đánh giá theo một cách thống nhất; cũng đề xuất phương án phân tích so sánh sơ bộ do một tổ chức quốc tế (UNCTAD) chủ trì để đảm bảo tính khách quan và tính đại diện; và đảm bảo rằng phân tích so sánh sơ bộ đó sẽ không cản trở việc thực hiện đánh giá tác động toàn diện đối với các thước đo được lựa chọn.

ISWG-GHG 14/3/3 (Ngân hàng Thế giới), nhấn mạnh rằng việc sử dụng chiến lược doanh thu carbon từ một thước đo dựa trên thị trường có thể đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo chính sách đạt được kết quả khí hậu tối đa và hỗ trợ quá trình chuyển đổi hợp lý; thảo luận các khía cạnh như sử dụng độc quyền doanh thu từ carbon cho vận tải biển và khả năng tiếp cận doanh thu từ carbon của nhóm quốc gia; nhấn mạnh hơn nữa lý do chỉ các khoản doanh thu ngoài vận tải biển và cho phép tất cả các nhóm quốc gia tiếp cận nguồn doanh thu carbon; và đề xuất khuôn khổ phân bổ khả thi được xây dựng xung quanh ba đòn bẩy, tức là đòn bẩy người nhận, đòn bẩy sử dụng và đòn bẩy điều khoản tài trợ, có thể được điều chỉnh ở các mức độ khác nhau trong khi đề cập đến các cân nhắc về khí hậu và tính công bằng, trong đó các quốc gia có thể tiếp cận doanh thu theo các điều khoản tài trợ khác nhau.

CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ MỤC 4: XEM XÉT THÊM VỀ VIỆC SỬA ĐỔI HỆ THỐNG THU THẬP DỮ LIỆU TIÊU THỤ DẦU NHIÊN LIỆU CỦA TÀU CỦA IMO (DCS)

ISWG GHG 14/4 (Áo và các quốc gia khác), nêu đề xuất sửa đổi cho đề xuất trong văn bản ISWG- GHG 13/7 để sửa đổi phụ lục IX của Phụ lục VI MARPOL về mức độ chi tiết của mức tiêu thụ dầu nhiên liệu được báo cáo và dữ liệu bổ sung nhằm tối ưu hóa việc sử dụng DCS của IMO để mang lại lợi ích cho việc hoạch định chính sách khử cacbon của vận tải biển; công nhận nhu cầu tiêu chuẩn hóa và đảm bảo báo cáo nhất quán, đề xuất rằng việc thu thập dữ liệu hàng hóa cho các tàu container phải là số tấn tổng khối lượng hàng hóa và container cũng như số lượng TEU được chuyên chở; đề nghị báo cáo riêng tổng lượng dầu mazut tiêu thụ trong quá trình khai thác cảng.

ISWG-GHG 14/4/1 (Ấn Độ), góp ý văn bản ISWG-GHG 13/7 (**Áo và các quốc gia khác**) và đề xuất sửa đổi phụ lục IX của Phụ lục VI MARPOL để nắm bắt mức tiêu thụ nhiên liệu phù hợp và toàn diện, hỗ trợ xây dựng chính sách các thước đo nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng của tàu; nêu bật lợi ích của việc thu thập dữ liệu dựa trên các phương thức hoạt động thay vì dựa trên tài liệu thu thập dữ liệu chung, công nhận rằng các loại tàu khác nhau hoạt động trong hồ sơ hoạt động khác nhau; và cũng đề xuất rằng cấu trúc báo cáo được tăng cường để cung cấp mức tiêu thụ nhiên liệu riêng biệt cho các loại máy móc khác nhau (máy chính, hệ thống phụ trợ, v.v.) phát sinh từ chế độ vận hành tương ứng (đang di chuyển, điều động, thả neo hoặc tại bến).

ISWG-GHG 14/4/2 (WSC), góp ý các đề xuất sửa đổi DCS của IMO và khuyến nghị hỗ trợ việc phân tách báo cáo sử dụng nhiên liệu khi tàu đang di chuyển và khi tàu nghỉ, cho các đối tượng tiêu thụ nhiên liệu khác nhau (động cơ đẩy chính, máy phụ và nồi hơi) và lập chỉ mục phát thải đối với hàng hóa được ưu tiên vận chuyển hơn so với công suất danh nghĩa; đề nghị rằng các số liệu được sử dụng để định lượng hàng hóa được vận chuyển phải công nhận rằng các loại tàu khác nhau được thiết kế cho các thông số hàng hóa khác nhau, ở cấp độ cao có thể được chia thành những tàu chở khối lượng và những tàu chở trọng lượng, bao gồm cả những loại tàu không chở hàng; và khuyến nghị sử dụng 'TEU-dặm' cho các tàu container như là thước đo thích hợp nhất cho lượng hàng hóa được vận chuyển.