



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 5

ISWG-GHG 15/5  
Ngày 12 tháng 5 năm 2023  
CHỈ CÓ TIẾNG ANH  
Phát hành công khai trước phiên họp:

## BẤT KỲ CÔNG VIỆC NÀO KHÁC

**Tài liệu thông tin về các bước đầu tiên thực hiện quy định CII của Chính quyền cờ Pháp**

**Do Pháp đệ trình**

### TÓM TẮT

*Tóm tắt:*

Do các đặc điểm ban đầu của nó, chẳng hạn như chu kỳ tuân thủ cụ thể hàng năm và thực thi mềm dẻo, CII không phải là một quy định giống như các quy định khác trong Phụ lục VI Công ước MARPOL và trong một số trường hợp, có thể yêu cầu sự can thiệp và quyết định cụ thể từ Chính quyền hàng hải. Tài liệu này cung cấp thông tin về các lựa chọn và nguyên tắc cơ bản được Chính quyền cờ Pháp đưa ra cho đến nay trong giai đoạn đầu triển khai CII, cũng như phương pháp đưa lợi ích của việc sử dụng nhiên liệu sinh học bền vững vào CII, nhằm chia sẻ kinh nghiệm với các Chính quyền cờ khác.

*Định hướng chiến lược, nếu có:*

3

*Kết quả đầu ra:*

3.2

*Hành động cần thực hiện:*

Đoạn 21

*Tài liệu liên quan:*

MEPC 80/7/4; nghị quyết MEPC.308(73),  
MEPC.346(78), MEPC.352(78) và  
MEPC.1/Circ.795/Rev.7

## Giới thiệu

1 Tất cả Chính quyền hàng hải của các Bên tham gia Phụ lục VI Công ước MARPOL đã trải qua những bước đầu tiên trong việc thực hiện quy định CII kể từ khi quy định này có hiệu lực vào ngày 1 tháng 11 năm 2022, đặc biệt là việc phê duyệt SEEMP Phần III của các tàu có liên quan trước ngày 1 tháng 1 năm 2023 và rất có thể là các câu hỏi hoặc yêu cầu từ các công ty hoặc tổ chức được công nhận (RO) liên quan đến quy định mới này.

2 Tài liệu này nhằm mục đích chia sẻ với Tổ chức một số thông tin về các lựa chọn và nguyên tắc do Chính quyền cờ Pháp đưa ra trong giai đoạn đầu triển khai CII. Tài liệu này cũng có thể cung cấp thông tin đáng suy nghĩ trong bối cảnh có những phát triển tiềm năng hơn nữa, chẳng hạn như đánh giá CII sẽ được tiến hành trước ngày 1 tháng 1 năm 2026.

### **Các bước chính đầu tiên được Chính quyền cờ Pháp thực hiện trong việc triển khai CII**

#### ***Lựa chọn về mặt ủy quyền cho RO, phù hợp với cách tiếp cận dựa trên mục tiêu***

3 Pháp chọn ủy quyền cho các RO thực hiện các hành động sau liên quan đến thực thi CII: xác thực SEEMP Phần III (cung cấp Xác nhận tuân thủ), xác minh và xác thực dữ liệu DCS, tính toán CII đạt được và xếp hạng CII (cung cấp Báo cáo tuân thủ hàng năm), cũng như xác nhận giá trị của các sửa đổi được thực hiện đối với SEEMP Phần III. Tuy nhiên, Chính quyền hàng hải tàu treo cờ sẽ phải xác nhận bất kỳ Kế hoạch hành động khắc phục nào được yêu cầu trong việc áp dụng quy định 28.7 của Phụ lục VI Công ước MARPOL, do đó có bật đèn xanh hay không cho các RO gửi Tuyên bố tuân thủ cho tàu liên quan. Họ cũng sẽ tiến hành các cuộc kiểm toán công ty được đề cập trong quy định 26.3.3.

4 Sự lựa chọn này cho phép chủ tàu hoàn toàn tin tưởng vào việc đánh giá và đưa ra các dự đoán và quyết định lập kế hoạch phù hợp trước, vì nó tốt hơn nhiều so với Chính quyền hàng hải hoặc RO để làm điều đó, đồng thời cho phép Chính quyền hàng hải can thiệp và thực hiện phán quyết trong quá trình khi mọi thứ diễn ra "sai" hoặc "bất ngờ", theo cách tiếp cận từng trường hợp và, nếu có thể, tuân theo một số nguyên tắc được thiết lập trước để mang lại tầm nhìn cho chủ tàu, như được trình bày chi tiết hơn dưới đây.

### **Các nguyên tắc cơ bản ban đầu được thiết lập**

5 Một số nguyên tắc cơ bản đã được xem xét và thiết lập nhằm đảm bảo tốt hơn việc thực hiện hài hòa giữa các đội tàu có liên quan. Những nguyên tắc này không nhất thiết phải đầy đủ và có thể phát triển theo thời gian trong quá trình thực hiện biện pháp.

6 Đầu tiên, có xác nhận rằng các tàu nên đặt mục tiêu trong Kế hoạch thực hiện của mình là đạt được CII yêu cầu chứ không chỉ là xếp hạng C. Độ chính xác này là cần thiết vì dường như có một khoảng cách nhỏ giữa quy định 28.4 về CII yêu cầu và các quy định khác yêu cầu Kế hoạch hành động khắc phục chỉ dành cho tàu được xếp hạng D trong ba năm liên tiếp hoặc E, rõ ràng và sai khi loại trừ nhu cầu thực hiện hành động khắc phục đối với tàu xếp hạng C nhưng không đạt CII yêu cầu.

7 Đối với các trường hợp – hy vọng là hiếm gặp – trong đó có vẻ chắc chắn cao rằng con tàu sẽ có xếp hạng rất kém, tức là cách xa CII yêu cầu một cách không cân xứng, trong những năm đầu tiên thực hiện, ví dụ: vì các lý do cấu trúc do tuổi của con tàu, tốc độ cần thiết của nó đối với các dịch vụ công cộng thông thường, không có khả năng hoặc không phù hợp để thực hiện các khoản đầu tư lớn (ví dụ trong trường hợp một con tàu 25 tuổi), câu hỏi được xem xét là làm thế nào để giải quyết tình trạng kém hiệu quả như vậy. Không ảnh hưởng đến sự phát triển hơn nữa, các nguyên tắc sau đây đã được thiết lập cho đến nay:

- .1 Chính quyền hàng hải sẽ đặc biệt chú ý đến những con tàu đó, khi xem xét Kế hoạch hành động khắc phục, theo cách tiếp cận từng trường hợp.
- .2 Công ty liên quan đến trường hợp tiềm năng như vậy được kỳ vọng sẽ đặc biệt coi trọng tính trung thực và mạnh mẽ của các dự báo, ngay cả khi chúng được cho là còn lâu mới đạt được CII yêu cầu. Tốt hơn hết là lường trước những khó khăn về tính minh bạch và bắt đầu giải quyết chúng ở giai đoạn xác nhận Kế hoạch thực hiện hơn là một hoặc vài năm sau đó ở giai đoạn xác nhận Kế hoạch hành động khắc phục, khi biên độ cho các hành động khắc phục có thể mỏng hơn. Việc lập kế hoạch ban đầu minh bạch và trung thực luôn tạo điều kiện cho sự hiểu biết về sau từ Chính quyền hàng hải tàu treo cờ, cho CII cũng như các quy định khác.
- .3 Cũng có kỳ vọng rằng công ty sẽ khám phá một cách thấu đáo mọi hành động khả thi để đạt được CII yêu cầu và, nếu được cho là không thể, giải thích lý do tại sao, bao gồm cả những rủi ro và khó khăn gặp phải, ví dụ: chứng minh các hạn chế về tài chính.
- .4 Về vấn đề này, công ty dự kiến sẽ cân nhắc mọi nỗ lực có thể để ít nhất cải thiện dần CII đạt được, với tốc độ ít nhất là tỷ lệ thuận

với nhịp điệu do các yếu tố cắt giảm áp đặt, so với năm 2019, đồng thời tìm cách tối đa để tham gia đúng quỹ đạo vào năm 2026. Kế hoạch phải chỉ ra rằng công ty sẽ thực hiện mọi nỗ lực cần thiết để đạt được CII yêu cầu càng sớm càng tốt.

- .5 Công ty cũng nên dành sự quan tâm đặc biệt đến khả năng truy xuất nguồn gốc của các hành động đã thực hiện trong SEEMP. Càng nhiều điều được giải thích một cách chính xác, chi tiết và trung thực, Chính quyền hàng hải càng dễ dàng đánh giá mức độ nỗ lực được thực hiện để đạt được sự tuân thủ của CII.

8 Ngoài ra, các trường hợp hoạt động kém hiệu quả do tàu dành phần lớn thời gian ở trạng thái tĩnh hoặc tại bến (tức là ít nhất 70%) vì các lý do khác nhau, đã được dự đoán trước. Về vấn đề này, có sự khẳng định rõ ràng rằng việc tăng quãng đường đi một cách giả tạo, nhìn chung dẫn đến tăng lượng phát thải KNK tuyệt đối từ tàu, không thể tạo thành một giải pháp có thể chấp nhận được để giảm CII đạt được. Ngoài ra, mặc dù Pháp nói chung vẫn phản đối việc nhân các hệ số hiệu chỉnh, nhưng vì nhiều lý do đã được giải thích, Chính quyền hàng hải tàu treo cờ sẽ đặc biệt chú ý và thận trọng đối với những trường hợp cụ thể như vậy.

#### ***Thời gian quay trở lại CII yêu cầu***

9 MEPC 79 đã thông qua một cách giải thích thống nhất xác định rằng "Trong trường hợp xếp hạng thấp hơn cho dữ liệu được thu thập trong năm dương lịch YYYY, SEEMP sửa đổi, bao gồm cả kế hoạch hành động khắc phục, cần được xác minh trong năm YYYY+1, và nó sẽ được phát triển để đạt được CII hoạt động hàng năm yêu cầu đối với dữ liệu được thu thập trong năm dương lịch YYYY+2" (MEPC.1/Circ.795/Rev.7, đoạn 20.1). Đây là một hướng dẫn hữu ích để đảm bảo sự hài hòa tốt nhất có thể về mặt thực thi.

10 Tuy nhiên, có thể cần phải giải thích thêm. Ví dụ, nó có thể được hiểu là tự động cho phép, nếu không khuyến khích, một con tàu sẽ được xếp hạng E vào năm YYYY, tiếp tục được xếp hạng E một cách có hệ thống vào năm YYYY+1 miễn là nó đạt được CII yêu cầu trong năm YYYY+2. Điều này có thể dẫn đến một loạt các chu kỳ tuân thủ xếp hạng E/E/C/E/E/C, khác xa với mục tiêu và tinh thần của quy định CII.

11 Do đó, theo quan điểm của Chính quyền hàng hải, có vẻ như cần phải xác định rõ cách giải thích thống nhất này với các nguyên tắc hiện tại sau đây, mà không ảnh hưởng đến sự phát triển tiếp theo:

- .1 Cách giải thích thống nhất này không nên được áp dụng tách biệt với phần còn lại của các quy định pháp luật. Ví dụ: nó phải được cân bằng với quy định 26.3.1, yêu cầu Kế hoạch thực hiện đảm bảo đạt được CII yêu cầu trong mỗi ba năm tới, cũng như quy trình tự đánh giá và cải thiện có thể dẫn đến các biện pháp bổ sung bất cứ lúc nào nếu cần thiết, độc lập với bất kỳ Kế hoạch hành động khắc phục nào (cụ thể, tham khảo đoạn 13.4 của Hướng dẫn SEEMP – nghị quyết MEPC.346(78)).
- .2 Kế hoạch hành động khắc phục nên cố gắng cung cấp đầy đủ đảm bảo rằng CII yêu cầu sẽ đạt được muộn nhất là vào năm YYYY+2, trong một quỹ đạo đáng tin cậy. Về vấn đề này, bất kỳ biện pháp nào trong kế hoạch này sẽ nâng cao khả năng đạt được hoặc tiến gần nhất có thể tới CII yêu cầu kể từ năm YYYY+1, theo dự kiến thông thường khi áp dụng Kế hoạch Thực hiện ban đầu và có tính đến các bài học kinh nghiệm đã có vào năm YYYY trong quá trình tự đánh giá theo quy định 26.3.1, sẽ tạo điều kiện cho Chính quyền hàng hải chấp thuận.

### **Khuyến khích sử dụng sớm nhiên liệu sinh học thông qua CII**

12 Mặc dù nhận thức được rằng khung CII dựa trên cách tiếp cận Tank-to-Wake (TtW), các phản ánh đã được tổ chức về việc có cho phép sử dụng bất kỳ phương pháp nào cho phép tính đến tác động phát thải trong vòng đời của nhiên liệu sinh học lỏng và khí để xác định hệ số chuyển đổi được sử dụng hay không. Pháp cho rằng, trong bối cảnh cần khẩn trương khuyến khích bất kỳ dự án nào sử dụng nhiên liệu thay thế bền vững trong vận tải biển và khi không có biện pháp nào khác của IMO hiện có thể làm được điều đó, thì việc thiết lập phương pháp như vậy sẽ có lợi về tổng thể.

13 Trong số các phương án được cân nhắc, phương án bao gồm cho phép sử dụng hệ số chuyển đổi carbon bằng 0 đã bị loại trừ vì điều này sẽ không cho phép phân biệt hiệu suất khí hậu trong vòng đời của các nhiên liệu sinh học khác nhau có thể thay đổi rất nhiều tùy thuộc vào nguồn gốc của nguyên liệu.

14 Thay vào đó, để duy trì tính toàn vẹn về môi trường của CII, Pháp đã chọn phương pháp này dựa trên khuôn khổ hiện có được thiết lập bởi Chỉ thị Năng lượng Tái tạo Châu Âu (RED), hiện đang có hiệu lực. Một hướng dẫn, như được nêu trong phụ lục của tài liệu này, đã được cung cấp cho các RO về vấn đề này. Nói một cách đơn giản, phương pháp này cho phép, để thiết lập hệ số chuyển đổi của nhiên liệu sinh học, tính toán tác động phát thải trong vòng đời

thực của nó, dựa trên giá trị mặc định hoặc giá trị được chứng nhận thực tế, trong khi tính toán lượng phát thải TtW của nó theo IPCC là 0. Phương pháp này về lý thuyết có thể được áp dụng cho nhiên liệu sinh học được sản xuất ở bất cứ đâu trên thế giới.

15 Các phương án khác cũng có thể được xem xét, chẳng hạn như chỉ sử dụng hệ số chuyển đổi bằng 0 cho một danh sách giới hạn các loại nhiên liệu sinh học, được xác định có tính đến nguyên liệu đầu vào của chúng, trong khi vẫn duy trì hệ số chuyển đổi TtW thuần túy cho các loại nhiên liệu sinh học khác.

16 Hy vọng rằng phương pháp cụ thể này, được phát triển vào năm 2022 và dựa trên quy định khu vực mà không có khuôn khổ toàn cầu, hy vọng có thể chỉ là tạm thời, vì các hướng dẫn LCA của IMO đang được xây dựng sẽ cung cấp một khuôn khổ toàn cầu và toàn diện hơn. Những hướng dẫn này thậm chí có thể cho phép xem xét một cách tiếp cận tương tự đối với các loại nhiên liệu khác như nhiên liệu tổng hợp.

17 Pháp thừa nhận rằng việc áp dụng quan điểm tác động phát thải theo vòng đời để xác định hệ số chuyển đổi trong một khuôn khổ hoàn toàn được xây dựng dựa trên các thông số TtW (chẳng hạn như các đường tham chiếu) là không phổ biến. Tuy nhiên, cho đến nay, cách tiếp cận thực dụng này không chứng tỏ là không phù hợp trong việc cung cấp các hệ số chuyển đổi cho nhiên liệu sinh học bền vững vừa được Chính quyền hàng hải chấp nhận vừa có lợi cho công ty. Ngoài ra, cần lưu ý rằng đối với việc xác định các đường tham chiếu, nhiên liệu sinh học hầu như không được sử dụng trên thị trường và do đó không có ảnh hưởng.

## **Kết luận**

18 Biện pháp CII đưa ra những thách thức và người ta nhận thức được những lời chỉ trích đã được đưa ra. Nó có khả năng hạn chế vốn có trong việc thúc đẩy giảm phát thải KNK tuyệt đối và do đó có thể không tự mình giảm đủ đáng kể lượng phát thải tuyệt đối từ ngành vận tải biển vào năm 2030. Tuy nhiên, Pháp tin chắc rằng, nếu được thực hiện nghiêm ngặt trên toàn đội tàu toàn cầu, CII có thể là một công cụ hữu ích, vì ít nhất hai lý do

- .1 trong bối cảnh khẩn cấp về khí hậu trong đó mỗi tấn CO<sub>2</sub> tiết kiệm được đều có giá trị, đây là văn kiện đầu tiên của IMO thực sự có thể gây áp lực liên tục lên các chủ tàu để thực hiện các giải pháp tiết kiệm năng lượng mà đối với một số chủ tàu, lẽ ra có thể thực hiện sớm hơn nhiều nhưng ngoài ra, đối với những chủ tàu

khác, đòi hỏi những nỗ lực tài chính hoặc hoạt động đáng kể khó có thể được thực hiện nếu không có động lực pháp lý và áp lực thực thi từ Chính quyền hàng hải; và

- .2 nó có thể tạo điều kiện và mở đường cho các văn kiện trung hạn mạnh hơn và phù hợp hơn để thúc đẩy quá trình chuyển đổi năng lượng của ngành một cách trực tiếp và nhanh chóng hơn. Nói cách khác, các công ty sẽ ở vị trí tốt hơn để tuân thủ, ví dụ: GFS nhờ tiến bộ về hiệu quả năng lượng vận hành và kỹ thuật của tàu dẫn đến mức tiêu thụ năng lượng tổng thể ít hơn từ vận tải biển.

19 CII không phải là một quy định giống như các quy định khác trong Phụ lục VI Công ước MARPOL. Như minh họa ở trên, trong một số trường hợp, nó có thể yêu cầu sự chú ý và can thiệp đặc biệt từ Chính quyền hàng hải, có thể tùy theo từng trường hợp. Cách tiếp cận như vậy nhằm mục đích đảm bảo tốt hơn rằng, bất chấp tính chất "mềm dẻo" của việc thực thi CII, mọi tàu đều nỗ lực hết sức có thể để đạt được CII yêu cầu, có tính đến bối cảnh và đặc điểm của chính nó.

20 Cuối cùng, Pháp tin rằng điều quan trọng là phải cho phép công nhận việc sử dụng nhiên liệu sinh học bền vững trong CII đồng thời tính đến tác động phát thải thực tế của chúng, mà không thể được giả định một cách có hệ thống là bằng 0. Trong bối cảnh hiện tại không có khuôn khổ toàn cầu, hướng dẫn được phát triển cho đến nay và được trình bày trong phụ lục của tài liệu này cung cấp một ví dụ về cách khả thi để giải quyết vấn đề đó.

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

21 Nhóm được đề nghị lưu ý thông tin được cung cấp trong tài liệu và phụ lục này.

\*\*\*





## PHỤ LỤC

### HƯỚNG DẪN TỪ CHÍNH QUYỀN CỜ PHÁP TỚI ROS VỀ VIỆC HẠCH TOÁN NHIÊN LIỆU SINH HỌC TRONG KHUÔN KHỔ CII TRONG KHI CHỜ GIẢI PHÁP TOÀN CẦU KHẢ THI TRONG TƯƠNG LAI DỰA TRÊN HƯỚNG DẪN LCA ĐANG ĐƯỢC XÂY DỰNG

#### 1. Giới thiệu

Khi áp dụng Quy định 28 của Phụ lục VI Công ước MARPOL, CII thu được phải được tính toán theo phương pháp được nêu trong Hướng dẫn "G1" (Nghị quyết MEPC.352(78)). Trong đoạn 4.1 của Hướng dẫn này, chỉ ra rằng các hệ số chuyển đổi  $C_F$  được sử dụng cho từng loại nhiên liệu phải là hệ số được xác định trong Hướng dẫn năm 2018 về phương pháp tính toán EEDI (Nghị quyết MEPC.308(73)) và trong trường hợp nhiên liệu không nằm trong Hướng dẫn này, thì có thể sử dụng hệ số chuyển đổi do nhà cung cấp nhiên liệu thiết lập, cùng với tài liệu hỗ trợ. Khả năng này được xác nhận trong đoạn 7.3 của Hướng dẫn năm 2022 về xây dựng SEEMP (Nghị quyết MEPC.346(78)).

Các tàu treo cờ Pháp sử dụng nhiên liệu sinh học hoặc hỗn hợp dầu nhiên liệu với nhiên liệu sinh học có thể thiết lập hệ số chuyển đổi  $C_F$  của các nhiên liệu này để tính CII thu được bằng phương pháp sau.

#### 2. Phương pháp tính hệ số chuyển đổi $C_F$ cho nhiên liệu sinh học trong CII

Hệ số chuyển đổi  $C_{Fj}$ , đối với mỗi loại nhiên liệu sinh học  $j$ , nên được thiết lập như sau:

$$CF_j = E_j * \frac{LCV_j}{1000}$$

trong đó:

- $E$  là giá trị của cường độ carbon của nhiên liệu trong toàn bộ vòng đời của nó (well-to-wake), được biểu thị bằng  $gCO_2eq/MJ$ .

Trong trường hợp không có chứng nhận cụ thể về giá trị cường độ carbon well-to-wake của nhiên liệu sinh học,  $E$  phải là giá trị mặc định được thiết lập như sau:

- Đối với tất cả nhiên liệu sinh học ngoại trừ LNG sinh học, sử dụng các phương pháp được nêu trong Phần C Phụ lục V của Chỉ thị (EU) 2018/2001\* về việc thúc đẩy sử dụng năng lượng từ các

nguồn tái tạo, cũng như các giá trị mặc định liên quan trong việc áp dụng Phần D và E Phụ lục V của cùng một chỉ thị;

- Đối với LNG sinh học, sử dụng các phương pháp được nêu trong Phần B Phụ lục VI của Chỉ thị (EU) 2018/2001\* cũng như các giá trị mặc định liên quan trong việc áp dụng Phần D Phụ lục VI của cùng một chỉ thị.

Ngoài ra, E có thể là một giá trị được tính toán và chứng nhận theo một chương trình được Ủy ban Châu Âu công nhận theo Điều 30(5) và (6) của Chỉ thị (EU) 2018/2001\*.

Giá trị E, cùng với bất kỳ giấy chứng nhận hỗ trợ nào, phải được thiết lập và cung cấp bởi nhà cung cấp nhiên liệu trong hoặc bổ sung cho phiếu giao nhận dầu nhiên liệu. Đối với hỗn hợp nhiên liệu, phải cung cấp thông tin và chứng nhận cho từng loại nhiên liệu sinh học.

- LCV là nhiệt trị thấp hơn của nhiên liệu sinh học, được biểu thị bằng MJ/kg, theo các giá trị được nêu trong Phụ lục III của Chỉ thị (EU) 2018/2001. Giá trị này phải được chia cho 1000 vì các số hạng khác được biểu thị bằng gam.

---

\* Như đã sửa đổi.