

금주 Contents - 해양환경 이슈

국제해운 온실가스 감축목표 설정을 위한 첫걸음을 떼다

선박 온실가스 배출 감축을 위한 IMO 초기전략 채택

■ 국제해사기구(IMO)는 제72차 MEPC('18.4.9~13)¹⁾에서 온실가스 회기간 작업반회의의 결과를 바탕으로 초기전략(Initial strategy)을 채택함

- IMO는 2017년 6월부터 유엔기후변화협약에 따른 교토의정서 및 파리협정에 대비하여 국제해운 온실가스 감축을 위해 온실가스 감축 회기간 작업반회의(ISWG-GHG²⁾)를 진행함
- 회원국들은 제2차 ISWG-GHG('17.10.23~27)에서 국제해운이 배출하는 온실가스를 감축시키기 위해 결의안 양식의 초기전략 작성에 합의하였음
- 또한, 회원국들은 기후변화로 인해 존폐 위기에 선 최빈개도국과 군소도서국 상황의 심각성을 인정하면서 시급한 환경문제를 더 이상 지체할 수 없음에 동의함
- 이에 제3차 ISWG-GHG('18.4.3~6)와 제72차 MEPC 작업반회의를 통해 IMO 사무국이 정리한 초안을 기초로 회원국들의 의견을 반영한 초기전략 결의서가 채택됨

■ 그러나 채택된 IMO 초기전략은 회원국들의 완전한 합의가 이루어지지 못한 상태로서 이해당사국의 입장이 반영되어 있음

- 회원국들은 제1차 ISWG-GHG('17.6.26~30)부터 국가적 상황에 따라 비전, 의욕수준, 적용원칙 등에 대해 입장 차이를 보여왔음
- 금번에 채택된 초기전략의 의욕수준은 신조선에 대한 탄소집약도 감소, 2050년 국제해운 평균 운송업무량(Transportwork)³⁾ 70% 개선, 2050년 선박 연간 온실가스 배출량 50% 감축으로 명시되었으며 이는 명확히 통일된 목표로 보기 어려움

1) 해양환경보호위원회(Maritime Environment Protection Committee)로 선박에 의한 해양오염의 방지 및 규제를 위한 문제를 심의하고 이와 관련한 국제협약의 채택 및 개정에 관한 기능을 수행함(Basic Document Volume 1, Convention on The IMO, Part IX)

2) 온실가스 감축 회기간 작업반회의 : ISWG-GHG, Inter-Sessional Working Group for GreenHouse Gases

3) 특정 선박의 항해 거리와 수송한 화물량 또는 승선 여객 수로 톤 마일(Ton miles)은 적재된 화물량 x 항해거리로 계산할 수 있음(BIMCO SHIPPING KIPs)

- 적용원칙의 경우 ‘비차별주의 원칙4)’과 ‘공동의 차별화된 책임 원칙5)’의 상반된 원칙에 대해 인식할 필요성을 언급하면서도, 전략의 이행은 기국과 관계없이 모든 선박에 완전한 효력을 미침을 언급하는 혼재를 보이고 있음

■ 또한, 초기전략은 온실가스 감축을 위한 조치의 일환으로 향후 신규 규제의 발생 가능성을 내포함

- 해당 전략은 단기, 중기, 장기의 시기별로 필요한 조치사항을 제시하고 있으며, 단기는 2018년~2023년, 중기는 2023년~2030년, 장기는 2030년 이후로 설정함
- 선박 배출 온실가스 감축을 위한 단기 조치에는 에너지효율설계지수(Energy Efficiency Design Index, EEDI)⁶⁾ 규정에 대한 결과를 고려하여 기존 에너지 효율체계 개선을 포함함
- 또한, 안전, 항해, 무역에 대한 문제를 고려하여 선박의 최적속도와 선속 감소를 단기 조치로 사용할 것인지에 대해 분석하고 고려할 예정임
- 더불어 메탄과 휘발성 유기화합물에 대한 조치 및 처리방안 강화에 대해서 언급되면서 향후 해당 물질에 대한 규제 발생 가능성을 예측해볼 수 있음
- IMO는 향후로도 선박 배출 온실가스 감축을 위한 추가적인 방안을 고려할 계획이며, 추가조치를 포함하여 개정된 IMO 전략은 2023년 봄에 채택될 예정임

유럽공동체선주협회, IMO 온실가스 초기전략 논의 세미나 개최^{a),b)}

■ 유럽공동체선주협회(ECSA)⁷⁾는 올해 6월 세미나를 개최하여 IMO의 온실가스 배출 감축 초기전략에 대한 논의를 통해 국제해운 부문의 목표를 강조함

- IMO 해양환경국의 에드먼드 휴즈(Edmund Hughes)는 지난 6월 5일 벨기에 브뤼셀 유럽의회에서 개최된 세미나에서 초기전략을 설명하면서 기후변화로 인해 2050년 이후에 존재하지 않을 수 있는 도서국의 문제를 언급함
- ECSA 사무총장 마르틴 도르스만(Martin Dorsman)은 탈탄소화에 대한 흐름은 막을 수 없으며, 해운업계는 목표 달성을 위해 많은 어려움에 직면하게 될 것이라고 설명함

4) NMFT(No More Favorable Treatment)원칙으로 협약의 규정을 모든 선박에 동일하게 차등 없는 적용을 주장하는 내용이며, SOLAS에 명문화되어 모든 IMO 협약에 적용되어지는 원칙임.(SOLAS, Article 1 General Obligation 1) 주로 선진국이 온실가스 감축 전략의 적용원칙으로 주장하고 있음

5) CBDR-RC(Common But Differentiated Responsibilities and Respective Capabilities)원칙으로 국가마다 환경 파괴 정도가 서로 다르므로 차별화된 공동책임을 가진다고 주장하는 내용임.(Farhana. Y. & Joanan D., op. cit., p.69) 주로 개도국이 온실가스 감축 전략의 적용원칙으로 주장하고 있음

6) 에너지효율설계지수는 선박 건조 시 설계 단계에서 선종 및 톤수별 탄소배출량을 제한하는 탄소배출량 허용기준으로 신조선에만 적용됨(MARPOL 73/78 Annex VI Regulation 22)

7) 유럽공동체선주협회 : ECSA, European, Community Shipowner's Associations

- 유럽연합 집행위원회의 크리스틴 버그(Christine Berg)는 채택된 초기전략은 유럽에서 수용되어졌으며, 가능한 한 빨리 다음 단계로 진행되어야 한다고 강조함
- 유럽연합 집행위원회의 참석자들은 항만과 조선을 포함해 선박 온실가스 배출 감소를 보장하기 위해 해사분야 체인이 관여되어야 함에 동의함

해사업계 현황 파악 및 협업을 통한 정책 방향 설정

■ 업계와 정부 간의 소통과 협력이 가능한 주도적 대응체계 구성 필요

- 정부는 IMO의 환경규제에 대해 선박 생애주기에 연관된 산업들의 역량과 문제점을 파악하여 국내 산업이 유리한 방향의 이행방법을 모색해야 함
- 그를 통해 선박 배출 온실가스 감축에 대한 주관을 확립하고, 2023년 개정된 전략 채택까지 지속적으로 의견을 피력하여 통일된 전략을 확립할 수 있도록 노력해야함
- 또한, 산업계와 정부 간의 단발성이 아닌 정기적 대응체계 구성하여 향후로도 발생될 수 있는 IMO 규제에 대해 선제적 정책을 설정할 수 있는 환경을 마련해야함

친환경 패러다임에 대한 산업계의 자구책 마련 절실

■ 해운업계는 IMO의 연료유 황함유량 규제뿐만 아니라 온실가스를 비롯한 향후 신규 규제에 대해 경영 특성을 고려한 대응책 마련이 필요함

- 해양환경 보호를 위한 IMO의 규제는 기후변화의 즉각적인 영향을 받는 국가들의 상황을 고려하여 점차 강화되고 상세화될 것으로 예상됨
- 해운업계는 규제의 유예 가능성과 정부 지원에 대한 막연한 기대로 관망을 일관하기보다는 친환경적 변화에 속히 적응하기 위한 현실적 자구책 마련이 시급함

김보람 연구원

해운해사연구본부 해사안전연구실
(zzz3678@kmi.re.kr / 051-797-4640)

참고자료

- a) [http://www.imo.org/en/MediaCentre/WhatsNew/Pages/Archive-2018.aspx/\(2018.07.10. 검색\)](http://www.imo.org/en/MediaCentre/WhatsNew/Pages/Archive-2018.aspx/(2018.07.10. 검색))
- b) [https://www.ecsa.eu/press-releases/shipping-sectors-greenhouse-gas-emissions-reduction-strategy-discussed\(2018.07.11. 검색\)](https://www.ecsa.eu/press-releases/shipping-sectors-greenhouse-gas-emissions-reduction-strategy-discussed(2018.07.11. 검색))