Vol. 99
2023년 5월
해양환경

IMO 국제해사 정책동향

IMO 국제해사 정책동향은 해양환경, 해사법률, 해사정책, 해사안전, 전략계획 등의 콘텐츠를 기반으로 최신 동향을 소개하는 발간물로, 한국해양수산개발원 홈페이지(www.kmi.re.kr)에서도 확인하실 수 있습니다.

총 괄 박한선 실장
감 수 이언경 연구위원
발행인 김종덕 원장
발행처 물류·해사산업연구본부 해사산업연구실
주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
TEL. 051-797-4800
FAX. 051-797-4810

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

해사산업 이해관계자와 취약한 지역을 지원하는 정의로운 녹색 전환 요구돼

IMO, 제80차 MEPC 이후에도 계속적인 해사산업의 녹색 전환 노력 지속해 a),b)

제80차 MEPC, 2018 초기전략 개정과 기술 및 GHG 감축 후보조치 지속적인 식별 작업 진행 예정

- 2018년 IMO는 '2018 IMO GHG 전략(초기전략)'에서 국제해운에서 발생하는 연간 총 온실가스 배출량을 2008년 수준과 비교하여 2050년까지 절반으로 줄이겠다는 야심찬 목표를 설정함
- 현재 IMO는 초기전략을 개정하여 2023년 7월 제80차 MEPC에서 의욕수준을 강화한 '2023 IMO GHG 전략'이 채택할 예정임
- 제79차 MEPC는 중장기 조치 개발을 위한 작업계획에 따라 제80차 MEPC에 의해 기술 및 경제적 요소로 구성된 결합조치의 일부로서 우선적으로 GHG 감축 후보조치의 지속적인 식별작업 진행을 권고함

해사산업이 직면한 녹색 전환을 위해 다방면의 투자와 민관 협력이 요구됨

- 국제해운의 의욕적인 탈탄소화 목표는 파리협정 목표 달성을 위해 산업계에 중요한 역할을 요구하며, 세계 무역의 성장 전망에서 기술적, 운항적 조치만으로 국제해운의 온실가스 배출 감소에 충분하지 않으므로 해운의 탈탄소화는 국제적 규제에 의해 안내되어야 함
- 지금의 해사산업은 '녹색 전환'이라는 해결 과제를 직면하고 있어 환경에 미치는 영향을 최소화하는 동시에 국제 무역을 지속적으로 제공해야 하므로 1.5°C 파리협정 목표에 부합하기 위해 긴급한 조치를 취해야 함
- 1.5°C 목표를 달성하기 위한 핵심 동력에는 IMO의 의욕적인 글로벌 규제 프레임워크, 에너지효율 조치, 새로운 연료자원 및 기술 개발, 재생가능에너지 및 인프라에 대한 투자 및 민관 협력의 새로운 방식 포함

개도국, 정의롭고 공정하며 공평한 전환을 이룰 수 있도록 지원 요청 a)

제80차 MEPC에서 채택될 예정인 '2023 IMO GHG 전략'에 개도국의 정의로운 전환 반영을 요청함

- 2023년 2월 15일~16일 가나의 아크라에서 개최된 첫 번째 녹색해운 컨퍼런스인 '아프리카 녹색해운 컨퍼런스(African Green Shipping Conference)'와 2023년 5월 5일 케냐의 몸바사에서 개최된 '아프리카의 저탄소 해운("Low-Carbon Shipping in Africa)' 컨퍼런스는 아프리카의 녹색해운 기회 확보와 해결과제 극복을 위한 기회와 투자에 대해 토론함
- 개도국들은 기후변화 목표 이행과 사회경제적 발전 기여를 위해 개도국의 녹색 및 청정기술 배치가 시급하며, 기후변화에 가장 취약한 국가의 경우 개도국의 요구사항이 해결되지 않으면 적응이 어려워 뒤쳐질 것을 강조함

- 그들은 2050년 국제해운 탈탄소화는 의욕적인 전략 추구와 저탄소 연료 전환을 위한 개도국의 요구 및 우려사항 해결에 연관성이 있으므로 개도국 역시 다른 국가와 동일한 속도로 '정의롭고(just) 공정하며(fair) 공평한(equitable) 전환'을 이룰 수 있어야 한다고 주장하며 '2023 IMO GHG 전략' 반영 요청

개도국의 '정의롭고 공정하며 공평한 전환'을 위한 지속적인 재정적 지원 수반을 강조함

- '정의롭고(just) 공정하며(fair) 공평한(equitable) 전환'은 기후변화에 가장 취약한 국가의 가치사슬 전반 능력 구축, 연구·기술·인프라 개발, 기술 확보 등을 위한 에너지 전환 촉진 재정적 자원이 요구됨
- 더불어 아프리카 국가들이 대체연료 생산 등 전환으로 인해 이익을 얻을 수 있는 잠재적인 기회를 활용하는 것이 중요하므로, 선원 교육과 같은 기존 인력 재숙련과 역량 강화도 고려되어야 함
- 아프리카 국가들은 IMO 회의에서 다소 소극적으로 참여하고 있으므로 이러한 점을 해결하기 위해 지역 회의를 통해 IMO에서 현재 진행 중인 GHG 논의에 대한 공통된 입장을 형성하고 있으며, 이러한 진행에 ITCP/IMO GHG TC Trust Fund 등을 통해 아프리카에 대한 지속적인 지원을 요청함

개도국은 중기조치로 인해 발생된 수익금을 IMO 관리 하에 기후변화에 가장 취약한 국가에 우선적으로 지출하는 것이 필요함을 주장함

- 기후 목표를 달성하려면 목표를 달성하고 산업 전환을 위한 올바른 경제적 인센티브를 제공하는 일련의 조치가 필요하므로 현재 논의 중인 GHG 연료표준(기술적) 및 GHG Levy(경제적)로 구성된 중기조치는 기존 화석연료와 대체연료 가격 차이를 해소하고 경제적 인센티브 등 상당한 수익이 발생할 수 있음
- 따라서 아프리카 국가들은 IMO의 경제적 조치에 의해 발생한 수익금은 군소도서국가 및 저개발도상국을 우선적으로 고려하여 기후변화에 가장 취약한 국가의 역량 강화, 연료 생산 및 항만 인프라 개발 등을 촉진하기 위해 지출되는 것이 필요함을 주장하며, 차별적인 적용 조건을 통해 우선순위를 고려하고 IMO에 의한 관리를 요구함

새로운 에너지 연료 도입의 패러다임에 인간중심적 전환 필요 [b)]

기후위기 대응을 위한 국제해운 탈탄소화는 숙련된 인력 없이는 실현되기 어려움

- IMO 회원국들은 제13차 ISWG-GHG 및 제79차 MEPC에서 정의로운 전환에 대한 정의와 공통적 이해 필요성을 언급했으며, 국제노동기구(ILO)는 정의로운 전환을 '모두에게 가능한 한 공정하고 포괄적인 방식으로 경제를 녹색화하고, 양질의 일자리를 창출하며, 누구도 뒤처지지 않는 것'으로 정의함
- 지속가능하고 환경적으로 수용가능한 해운을 위한 변화는 이미 많이 이루어지고 있고 환경적인 영향은 관찰되고 있지만, 잘 훈련되어 유능한 인력들이 수반되지 않는다면 시행하기 어려움
- 해사 근로자의 평생 교육과 자격 체계는 시기적절한 재정비가 필요하며 다시 말해 해사 인력의 경력 개발

의 보장과 안전하고 정의로운 전환을 보장하는 것이 중요함

- 첨단기술을 보유한 선박을 운항할 수 있는 전문적이고 유능한 인력을 배출하고, 환경보호와 해상안전에 기여하기 위해서는 적절한 교육과 훈련의 제공이 필수적이며, 해양 전문가의 역할과 권한, 교육 및 훈련과 관련된 협약과 조항은 새로운 기술과 환경보호 조치에 따라 해사 근로자 지원방안을 포함해야 함

인간과 지역의 정의로운 녹색 전환을 위한 국내외적 노력 모색해야

- IMO는 녹색 전환에 따라 영향을 받는 지역사회와 모든 이해관계자가 지속가능한 무탄소 해사산업 전환에 적응할 수 있도록 명확한 지침과 적용을 제공하는 정의로운 전환의 정의가 필요함
- 정의로운 전환은 양질의 일자리를 창출하고, 사회적 대화를 포함하며, 전환의 부담이 노동자에게 전가되지 않도록 보장하며, 안전, 보안 및 환경을 위한 노력에 따라 누구도 뒤처지지 않도록 보장해야 함
- 또한, 선원 및 관련 해사 근로자의 교육은 온실가스 배출 감소에 따른 영향을 해결하는데 중심적인 역할을 하게 되므로 선원들에게 적절한 교육, 훈련과 자격을 갖추는데 노력해야 함

김보람 전문연구원
물류·해사산업연구본부 해사산업연구실
(zzz3678@kmi.re.kr / 051-797-4640)

참고 자료
a) ISWG-GHG 15/2/3, Considerations and takeaways/recommendations as a follow up to the Africa Green Shipping Conference
b) ISWG-GHG 15/2, Seafarers' education and training and "just transition" in the Revised IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships