

Vol. **117**

2023년 9월
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 이연경 연구위원
- 발행인 김종덕 원장
- 발행처 물류·해사산업연구본부
해사산업연구실
- 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로
301번길 26(동삼동)
- T E L . 051-797-4800
- F A X . 051-797-4810



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

UNFCCC에서의 IMO GHG 전략

■ IMO, 2023 IMO GHG 전략 GST에 제출^{a)}

- IMO, 파리기후변화협정 목표달성에 일조하기 위하여 첫 번째 GST(Global Stocktake)에 IMO GHG 개정 전략을 제출
 - 2018년 IMO는 MEPC(Marine Environment Protection Committee)에서 선박의 온실가스 배출 감축을 위한 IMO GHG 초기전략을 채택하여, 국제해운에서 온실가스 배출을 가능한 빨리 단계적으로 감축시키겠다는 비전을 선언하였음
 - 지난 7월, IMO는 MEPC에서 IMO GHG 초기전략을 기반으로 선박·해운분야의 온실가스 배출 감축 가속을 위하여 IMO GHG 전략을 개정하여 채택했음
 - IMO는 MEPC의 요청에 따라 국제해운분야의 온실가스 저감을 위한 “2023 IMO GHG 개정 전략”의 내용을 담은 문서^{b)}를 <제1차 Global Stocktake>에 제출함
 - GST는 파리기후변화협정에 따라 UNFCCC에서 국가 및 이해관계자가 협정 목표 달성을 위한 진행 상황을 공유하고 검토하기 위하여 설립되었으며, 목표 달성을 위한 진전이 있는 부분과 그렇지 않은 부분을 확인하기 위한 성격이 강함^{c)}
 - GST를 통한 점검은 5년마다 진행되며, 올해 말 UN COP28(기후변화당사국총회)에서 첫 번째 점검이 마무리될 예정임
- IMO는 GST에 2023 IMO GHG 전략에 관한 결의안 내용을 주로 담아 제출^{d)}
 - IMO는 파리기후변화협정의 목표 달성을 위한 첫 번째 점검인 GST에 지난 7월 채택된 2023 IMO GHG 전략 개정에 대한 결의안(MEPC.377(80))의 내용을 제출함
 - 주요 내용은 다음과 같음
 - ①2023 IMO GHG 전략의 비전
 - 국제 해운으로 인한 온실가스 배출 감축을 위한 시급하고 가능한 빠른 조치 시행
 - 국제 해운 분야에서 GHG를 감축하는 과정은 공정하고 정의로운 전환이 이루어져야함
 - ②강화된 야망 수준
 - 2030년까지 GHG감축 기술 및 연료/에너지의 사용을 10%를 목표로 하되, 최소 5%에 도달 목표 수립

- 다양한 국가 상황을 고려하여, 2050년까지 GHG배출량 Zero(0)을 목표로 설정하여 파리기후변화협약 목표에 부합하는 비전에서 진행

③GHG 순 배출량 0를 위한 체크포인트 설정

- 국제해운 분야의 GHG 순 배출량 0의 실현을 위해 2050년의 도래 전, 중간점검 차원으로 2030년, 2040년에 체크포인트를 설정함
- 2008년에 대비하여 2030년까지 최소 20%, 2040년까지 최소 70% 감축 목표 설정
- 최소기준에서 더 나아가 2030년, 2040년 각각 30%, 80%감축을 위해 노력하는 것을 체크포인트 목표치로 설정함
- GHG 배출과 관련하여서는 IMO GHG전략에서 개발되는 LCA guidelines를 고려하여 목표수준과 배출량을 식별함

④IMO GHG 감축전략의 중기조치 시행

- 기술적요소¹⁾과 경제적요소²⁾이 결합된 형태의 IMO GHG 감축전략의 중기조치는 구체적인 조치 채택을 위한 영향평가가 2025년에 시행되며, 2027년에 조치가 시행될 예정임
- 중기 후보조치와 관련한 영향은 국가에 대한 영향을 평가하기 위한 개정된 절차에 따라 중기조치 채택 전에 철저히 평가되어야하며, 각 국가의 상황을 고려해야함

■ 탈탄소 선진국 도약을 위해서 IMO GHG 전략의 이행과 대비, 동시에 대응 필요

- ▶ 탈탄소화 선진국으로 도약하기 위해서 IMO GHG 감축 규제 이행과 향후 조치 대비를 동시에 대응해야
 - 파리기후변화협약, IMO 온실가스배출 관련 규제 등 국제규제에 따라 우리나라 선사 및 해운분야의 이해관계자들은 경제적인 측면에서 직접적으로 영향을 받을 수 있음
 - 향후 2023 IMO GHG 전략과 관련한 중기조치 종합영향평가가 이루어짐
 - 종합영향평가가 완료되면 결과를 기반으로 IMO GHG 전략 중기조치가 채택될 것이고 시행될 예정임
 - 종합영향평가는 중기조치의 채택과 직접적으로 연관이 있으며, 그 중요도는 상당할 것으로 예상됨
 - 종합영향평가에서 우리나라의 의견을 적극 표출하고 반영되기 위해서는 IMO GHG 전략의 단기조치 즉, CII 및 EEXI 등의 규제를 충실히 이행하여 국제해운 탈탄소의 모범사례를 만드는 것이 중요하다고 판단됨
 - 해양수산부는 올해 초, 「국제해운 탈탄소화 추진전략」을 수립^{a)}하였으며, 주요내용은 5천톤 이상의 외항

1) GFS(Global Fuel Standard)등 해양연료의 온실가스 강도를 단계적으로 나타낸 기준

2) 배출권거래, 배출부담금, 인센티브 등 온실가스 배출에 대한 경제적 메커니즘

선 867척을 대상으로 노후선 대체 건조 시 친환경 연료 사용 선박으로 전환하고, 전환 비용을 지원 계획임

- 또한, 대한민국 국적선과 BBCHP 769척의 2021년 운항데이터를 기준으로 향후 CII등급을 예측했을 때 2030년까지 CII규제에서 부적합으로 판정되는 선박은 455척으로 총 대상선박의 약 60%를 차지함^{f)}
- 이는 과거의 데이터를 활용한 예측값에 불과하지만, 이를 바탕으로 정책 및 전략이 필요함
- 결론적으로, 향후 IMO GHG전략 중기조치 채택을 위한 종합영향평가 등의 과정에서 우리나라의 의견을 반영하고 주도적인 역할을 위해서는 국제해운 탈탄소화를 위한 노력에 박차를 가하여 모범사례를 생성하여야 하고 이는 국제해운 분야에서 탈탄소화 선진국으로 도약할 수 있는 발판이 될 것이라 판단됨

김지호 연구원

물류·해사산업연구본부 해사산업연구실
(jiho@kmi.re.kr / 051-797-4662)

참고 자료

- a) <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-1956.aspx> (검색일 : 2023.09.22.)
 b) <https://www4.unfccc.int/sites/SubmissionsStaging/Documents/202309140984-IMO%20submission%20to%20GST1.pdf> (검색일 : 2023.09.22.)
 c) https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cma2018_3_add2_new_advance.pdf#page=53 (검색일 : 2023.09.22.)
 d) SUBMISSION OF THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION TO THE FIRST GLOBAL STOCKTAKE (검색일 : 2023.09.22.)
 e) 보도자료「2050탄소중립녹색성장위원회」 2023.02.14.(화) (검색일 : 2023.09.22.)
 f) 연구보고서, 박한선 외. 한국해양수산개발원 (공개전)