

Vol. 88

2023년 2월
해사정책

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

국제해운 탈탄소화에 따른 선원의 정의로운 전환^(just transition)을 위한 투자 필요

IMO 회원국, 선박 배출 온실가스 감축 전략에서 '정의로운 전환' 고려해^{a),b)}

- ▶ IMO는 국제해운회의소(ICS), 국제운소노조연맹(ITF), UN 글로벌컴팩트(Global Compact) 및 국제노동기구(ILO)와 함께 2021년 유엔기후변화협약(UNFCCC) 제26차 당사국총회(COP)에서 해사분야의 정의로운 전환을 위한 태스크포스(TF)를 결성함
 - 정의로운 전환은 기후위기를 해결하기 위한 사람 중심의 대응 메커니즘으로서, 기후위기에 대한 선박의 대응 역시 선원을 중심에 두어 가능한 한 공정하고 포용적인 방식으로 양질의 일자리를 창출하는 것이 핵심임
 - TF 조직은 해사산업이 가진 국제적 특성을 고려하여 국제사회에서 정의로운 전환에 전념하는 첫 TF임에 주목할 가치가 있으며, 정부, 산업, 근로자, 학계 등과의 협력을 주도할 계획임
 - ILO가 2015년에 발간한 '모두에게 환경적으로 지속가능한 경제와 사회를 향한 정의로운 전환에 대한 지침'의 적용원칙(Guiding principle) 부분은 7가지의 원칙을 포함하고 있는데, 상기 조직은 이 원칙을 강조하면서 무탄소 해운산업을 위한 안전하고 인간중심적 접근을 위해 노력하고 있음

〈표 1〉 '모두에게 환경적으로 지속가능한 경제와 사회를 향한 정의로운 전환에 대한 지침'의 적용원칙^{c)}

번호	내 용
(a)	지속가능성의 목표와 경로에 대한 강력한 사회적 합의는 기본이다. 사회적 대화는 모든 수준의 정책 결정과 실행을 위한 제도적 틀의 필수적인 부분이 되어야 한다. 적절하고, 정보에 입각한 지속적인 협의가 모든 관련 이해관계자들과 이루어져야 한다.
(b)	정책은 기본적인 원칙과 권리를 존중하고, 촉진하고, 실현해야 한다.
(c)	정책과 프로그램은 많은 환경적 도전과 기회의 강력한 성별 차원을 고려할 필요가 있다. 공정한 결과를 촉진하기 위해 구체적인 성별 정책이 고려되어야 한다.
(d)	경제, 환경, 사회, 교육/훈련 및 노동 포트폴리오에 걸친 일관된 정책은 기업, 근로자, 투자자 및 소비자가 환경적으로 지속 가능하고 포괄적인 경제 및 사회로의 전환을 수용하고 추진할 수 있는 환경을 제공해야 한다.
(e)	이러한 일관성 있는 정책은 또한 적절한 경우 고용, 실직과 이주에 대한 적절하고 지속 가능한 사회적 보호, 기술 개발 및 사회적 대화에 대한 영향을 예상하고 효과적인 리의 행사를 포함하여 보다 양질의 일자리 창출을 촉진하기 위해 모두에게 공정한 전환 프레임워크를 제공해야 한다 단체로 조직하고 흥정할 필요가 있다.
(f)	"모든 것에 맞는 한 가지 크기"는 없습니다. 정책과 프로그램은 개발 단계, 경제 부문, 기업의 유형과 규모를 포함하여 국가의 특정 조건에 맞게 설계되어야 한다.
(g)	지속 가능한 개발 전략을 시행함에 있어 국가 간 국제 협력을 촉진하는 것이 중요하다. 이러한 맥락에서, 우리는 실행 수단에 대한 섹션 6을 포함한 유엔 지속 가능 개발 회의(Rio+20)의 결과 문서를 상기한다.

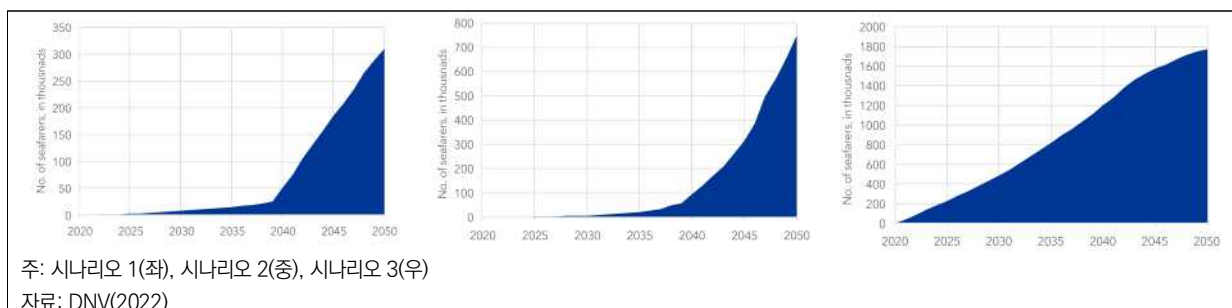
자료: ILO(2015)

- ▶ IMO 회원국들은 제14차 ISWG-GHG에서도 온실가스 감축에 대한 장벽 및 지원 조치, 역량 구축 및 기술 협력, R&D 부문에서 ‘정의로운 전환’을 포함하자는 의견 제출해
- 제13차 ISWG-GHG에서 유럽국, 미국, 군소도서국가, ILO 및 환경단체들은 ‘just transition’ 또는 ‘equitable and just transition’과 같은 문구를 개정되는 온실가스 감축전략에 추가할 것을 제안함
- 제14차 ISWG-GHG에 제출된 의제문서 역시 대한민국을 비롯한 군소도서국가에서 정의로운 전환을 온실가스 감축조치 이행에 장벽과 지원 조치 부분에 포함할 것을 제안함

‘2050년 무탄소 해운’ 목표 시 30년대 중반까지 80만명 선원에 대한 추가 교육 필요

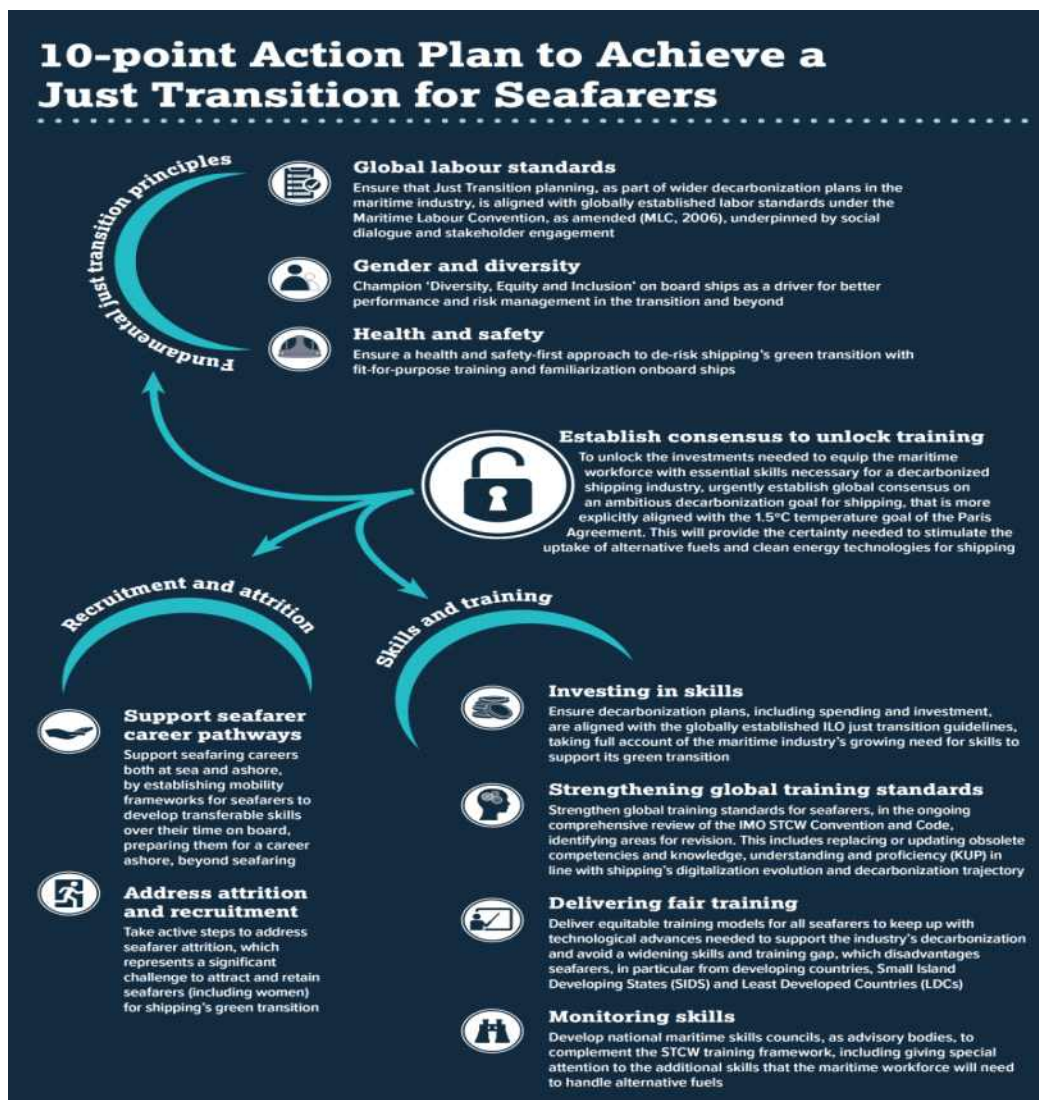
- ▶ DNV는 국제해운 탈탄소화에 대한 3가지 시나리오를 구성하고, 시나리오별 해운산업의 탈탄소화를 위해 추가적인 훈련과 기술 교육이 필요한 선원의 수를 분석함^{d)}
- 시나리오 1은 ‘IMO의 2018년 목표’로서 2050년까지 2008년 대비 온실가스 배출량의 최소 50% 감축을 목표로 할 경우, 추가 교육이 필요한 선원은 30년대 후반까지는 조금씩 증가하지만 이후에는 매년 급격하게 증가하여 50년에는 31만명의 선원이 대체연료 기술을 사용한 선박에서 승선하게 됨을 추정함
- 시나리오 2는 ‘2050년까지 탈탄소화 목표’로서 2050년에 2008년 대비 총 온실가스 배출량의 95% 감축을 목표로 할 경우, 대체연료 기술 활용이 40년대부터 가파르게 증가하여 50년대에는 산업계가 대체연료 사용 선박 신조 또는 개조보다 드롭인 연료(drop-in fuels)¹⁾를 사용하는 것이 더 비용효과적임을 알게 됨
- 따라서 시나리오 2는 30년대에는 재래선에서 대체연료 기술을 적용한 선박으로 승선하는 선원이 적지만, 50년대에는 75만명의 선원이 대체연료 활용 기술을 적용한 선박에서 승선하게 됨
- 시나리오 3은 ‘2050년까지 무탄소 목표’로서 2050년에 2008년 대비 전과정(WtW) 온실가스 100% 감축을 목표로 하게 되며, 이 시나리오는 다른 시나리오와 달리 30년대부터 대체연료를 훨씬 빨리 활용하게 되므로 30년까지 45만명, 30년대 중반까지 80만명의 선원이 추가적인 훈련이 필요함

〈그림 1〉 시나리오별 추가적인 대체연료 관련 교육이 필요한 선원 수



1) 등유, 가솔린 또는 디젤과 같은 석유 기반의 액체 탄화수소 연료의 대체품(Remo Schächli 외, 2021)으로서 재생가능에너지 또는 바이오에너지를 통해 얻은 연료

- ▶ DNV의 연구결과를 바탕으로 해사분야 정의로운 전환을 위한 TF 사무국은 국제기구, 산업계, 근로자 및 학계를 위해 미래 지향적인 10가지의 행동계획을 개발함 ^{b),f)}
- 행동계획 중 첫 번째는 파리 협정의 1.5°C 온도 목표와 일치하는 해운의 의욕수준을 시급히 수립하여 국제 해운 탈탄소화를 위한 해상 인력들이 필수 기술을 갖추는 데 필요한 투자를 하는 것임
- 투자는 '정의로운 전환 원칙과 채용과 기술/훈련으로 나누어 이루어질 수 있는데, 정의로운 전환에 대한 원칙을 구현하기 위해서는 해사노동협약(MLC)에 관련 노동표준을 만들고 더 나은 전환 성과를 위해 다양성, 동등성, 포괄성을 가져야 하며, 새로운 선박에 친숙화를 위한 건강과 안전을 최우선으로 생각하는 접근 필요
- 또한, 채용 측면에서 기술을 연마하기 위해 소요된 육해상의 시간을 모두 선원 경력을 지원해야 하며, 혜택과 보상을 주어 새로운 도전과제에 직면한 선원들이 선원직을 포기하지 않도록 적극적인 조치를 취해야 함
- 기술 및 훈련 분야에서는 해사산업의 녹색 전환을 위한 기술의 필요성을 고려하여 탈탄소화 계획을 수립하고 국제훈련표준 강화, 공정한 훈련 기회 부여와 기술 모니터링을 갖추어야 함



자료 : Maritime Just Transition TASK FORCE(2022)

국제해운 탈탄소화 계획은 정의로운 전환을 포함시켜 지속가능함을 갖추어야

- ▶ 제80차 MEPC에서 개정되는 국제해운 배출 온실가스 감축전략의 의욕수준이 확정된 이후 해사인력 중심의 다양한 투자계획 모색해야
 - 국제해운 탈탄소화는 선박뿐만 아니라 선원에게도 전환이 필요한 과제이자 새로운 녹색 일자리를 창출하는 기회가 될 수 있으므로, 미래의 친환경 해운을 위한 근로자를 지원하기 위한 선원 훈련과 기술 투자가 중요
 - 이러한 정의로운 전환을 위해서는 정부, 근로자, 노동조합 등 모든 이해관계자들의 대화를 통해 협력하여 기후위기 대응 과정에서 기존 선원이 사회적으로 소외되지 않는 접근방법으로 건강, 안전, 교육, 기술에 대한 투자를 결정해야 함

김보람 전문연구원

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

참고 자료

- a) IMO, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-1831.aspx>
- b) UN Global Compact, <https://unglobalcompact.org/take-action/think-labs/just-transition/about>
- c) ILO(2015), Guidelines for a just transition towards environmentally sustainable economics and societies for all
- d) DNV(2022), INSIGHTS INTO SEAFARER TRAINING AND SKILLS NEEDED TO SUPPORT A DECARBONIZED SHIPPING INDUSTRY
- e) Schäppi, R., Rutz, D., Dähler, F., Muroyama, A., Haueter, P., Lilliestam, J., ... & Steinfeld, A. (2022). Drop-in fuels from sunlight and air. Nature, 601(7891), 63-68.
- f) Maritime Just Transition TASK FORCE(2022), Mapping a Maritime Just Transition for Seafarers