

Vol. 92

2023년 3월  
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](http://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)
- TEL. 051-797-4800
- FAX. 051-797-4810



한국해양수산개발원  
KOREA MARITIME INSTITUTE

## IMO 회원국, 선박 배출 온실가스 감축에 있어 안전 측면도 강조

## ■ ISWG-GHG 14, MEPC 80차에 채택될 '2023 온실가스 감축전략'에 안전도 고려 a)~e)

- ▶ 선박 배출 온실가스 감축에 있어 선박 및 선원의 안전과 교육·훈련이 필요하다는 점에 공통적 의견 보여
  - IMO 회원국들은 3월에 개최된 제14차 온실가스 감축 회기간 작업반회의(ISWG-GHG)에서 제13차 ISWG-GHG 및 제79차 해양환경보호위원회(MEPC)에 이어 온실가스 감축전략에 대한 논의를 이어나감
  - 제14차 ISWG-GHG 14에는 온실가스 감축전략에 대해 총 13개의 문서가 제출되었으며, 의욕수준, 적용원칙, 후보조치, 지원사항 및 후속 일정 등과 같이 전략의 요소별로 의견을 취합하여 정리해나감
  - 크게 선진국, 개도국과 군소도서국가들 중심으로 의욕수준과 적용원칙에 대한 의견 대립이 있었지만, 선원의 안전과 교육 및 훈련이 필요하다는 점에서는 공통적인 의견을 가짐
  - 우리나라는 선원 훈련 등과 같은 정의로운 전환이 추가된 문구를 동의하지만, 정의롭고 공평한 전환이 반복적으로 언급되기보다는 감축전략의 '장애요인 및 역량 강화(섹션 5)'에 반영되는 것이 적절함을 제안
  - 더불어 대한민국은 노르웨이와 함께 녹색항로 및 해상허브 개발 현황에 대한 정보를 공유하고 선원 교육 등 안전 프로세스 도입을 통한 경험구축 채널 마련을 제안함
  - 피지, 마셜제도, 솔로몬제도 등의 군소도서국가들은 국제 선원의 정의로운 전환을 지지하며, 섹션 5에 포함될 것을 제안함
  - 한편, 아르헨티나, 브라질, 중국 등의 개도국들은 추가적인 의욕수준으로서 2028년까지 선원 훈련과 안전에 대해 다루고, 적용원칙에 대해서는 신기술과 대체연료가 적용된 선박의 안전을 규제하는 광범위한 접근방식 추가가 필요함을 언급함
- ▶ 제14차 ISWG-GHG 회의를 통한 '2023 온실가스 감축전략' 초안은 안전적인 부분이 반영됨
  - 2023 온실가스 감축전략은 제14차 ISWG-GHG 이후 제15차 ISWG-GHG와 제80차 MEPC에서 추가적인 논의를 통해 최종 채택될 예정이지만, 제14차 ISWG-GHG를 통한 초안에는 선박과 선원의 안전에 대해 고려한 부분이 다소 반영됨
  - 구체적으로 적용원칙에서 전략의 안전한 이행을 위해 새로운 저/무탄소 기술과 연료를 사용하는 선박이 인적 요소를 해결하고 안전을 규제하는 폭넓은 접근방식이 필요함을 추가함
  - 또한, 추가적인 중기 후보조치와 지원적인 활동으로서 전략에 따른 온실가스 감축과 관련하여 안전적 측면의 규정평가 수행과 전략의 안전한 이행을 지원하기 위한 로드맵 개발이 반영됨

〈그림 1〉 제14차 ISWG-GHG 회의 모습



자료 : 저자 작성(IMO 현지회의 참석)

## ■ 유럽국은 전략의 목표 달성과 이해관계자를 고려하여 중기조치의 빠른 발효 주장<sup>f)</sup>

- ▶ 유럽국가들은 2025년까지 중기조치 개발과 종합영향평가 착수를 통해 2027년에 발효하는 빠른 도입을 강조하며 그에 따른 후속 일정 제안에 초점을 맞춤
  - 오스트리아 등 유럽 27개국과 유럽연합 집행위원회(EC)는 중기조치 개발을 고려하여 2023 온실가스 감축 전략 중 후속 일정을 제안함
  - 해당 국가들은 중기조치의 목적이 초기전략의 비전 및 장기적인 목표에 부합하도록 에너지효율 개선과 무탄소연료 전환을 촉진하는 것이므로 기존의 선박과 인프라 현황을 고려해 이해관계자들의 위험을 최소화하기 위해 빠른 중기조치의 명확화가 필요함을 주장함
  - 그들은 해사분야 각 이해관계자들 역시 장기적인 탈탄소화 전략을 마련해야 하는 시점에서 그들을 고려해 중기조치 발효를 2030년까지 기다리는 것은 오히려 합리적이지 않다고 생각함
  - 따라서 2025년 MEPC까지 중기조치를 개발해 종합영향평가를 착수하고 2027년 발효를 후속 일정에 반영하자고 주장하였지만, 제14차 ISWG-GHG 초안에는 후속일정이 많이 반영되지 않은 채 마무리됨

## ■ 국제해운 탈탄소화에 선박과 선원의 안전과 정의로운 전환방안을 적극 고려해야

- ▶ 해양환경 보호와 해사안전 확보는 별개의 조치가 아닌 상호 병행되었을 때 완전함을 이룰 수 있음
  - 선주국이자 선원국인 우리나라는 선박 배출 온실가스 감축을 위한 기술적인 노력도 중요하지만, 해사분야의 대전환 속에서 선박, 항만, 연료 등에 종사하는 이해관계자들의 안전한 적응에도 노력을 기울여야 함
  - 친환경선박의 안전성 확보와 이해관계자 적응을 위한 '정의로운 전환정책(just transition policy)'도 병행하여 추진해야 할 필요가 있음
- ▶ 제15차 ISWG-GHG에 우리나라가 생각하는 효과적인 중기조치 발효에 대한 입장 확립 필요
  - 제14차 ISWG-GHG 회의 후 도출된 2023 온실가스 감축전략의 후속 일정은 2023년 전략 채택, 단기조치

검토와 2028년 온실가스 전략 채택 등의 주요 일정 외에는 대부분 비워져 있는 상태로 마무리 됨

- 제15차 ISWG-GHG에서는 제80차 MEPC의 원활한 전략 채택을 위해 적극적으로 논의되지 못한 후속 일정 (섹션 6)와 전략의 주기적인 검토(섹션 7)에 대해 제안하는 의제문서 개발이 필요함

김보람 전문연구원

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

참고  
자료

- a) ISWG-GHG 14/2/1, Challenges of the green energy gap, need for finance and capacity-building and the importance of vision, short-term targets and the guiding principles in the revision of the Initial IMO GHG Reduction Strategy
- b) ISWG-GHG 14/2/2, Draft text for the revision of the Initial IMO Strategy on reduction
- c) ISWG-GHG 14/2/4, Revision of the Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships
- d) ISWG-GHG 14/2/8, Further consideration of the role of shipping routes and maritime hubs in the early transition to zero-emission shipping
- e) ISWG-GHG 14/WP.2, Draft 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships
- f) ISWG-GHG 14/2, Timing of follow-up actions in the Revised IMO Strategy on reduction