

Vol. **107**

2023년 7월
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)
- TEL. 051-797-4800
- FAX. 051-797-4810



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

2023 IMO GHG 전략, 초기전략 대비 2배 높은 의욕수준 반영

■ IMO, MEPC 80에서 '2023 IMO GHG 전략' 채택 ^{a)}

- ▶ 2018년 제72차 MEPC에 채택된 초기전략은 2023년 전략 개정을 계획하였으며, 개정되는 전략은 초기 전략과 더불어 UN 지속가능한 개발(SD) 및 유엔기후변화협약(UNFCCC) 당사국 총회(COP)을 고려함
 - IMO는 2017년 12월 제30차 및 2021년 12월 제31차 총회(Assembly)에서 전략적 방향으로 '기후위 기 대응'을 승인하였으며, 이어 2018년 IMO GHG 초기전략(MEPC.304(72))을 채택함
 - 초기전략은 2018년 채택 이후 지속적인 데이터 수집과 제4차 IMO GHG 연구 수행 이후, 2023년 봄에 단·중·장기 조치를 포함해 개정된 IMO 전략을 채택하기로 함
 - 회원국들은 유엔의 지속가능한 개발을 위한 2030 어젠다를 고려하면서, COP 21에서 채택된 파리협정에 따라 지구 평균기온 상승을 산업화 이전 수준 대비 2°C 훨씬 낮은 수준으로 유지하고 온도 상승을 산업화 이전 수준 대비 1.5°C로 제한하는 노력을 추구하는 장기적인 목표를 확인함
 - 또한, COP 26의 글래스고 기후 협약과 COP 27의 샤름 엘 셰이크 이행계획에서 재확인한 것과 같이 2023 IMO GHG 전략이 기후 변화의 위험과 영향을 크게 줄일 것이라는 것을 인식함
- ▶ MEPC는 UN 산하기구로서 IMO의 대외적으로 고려사항 뿐만 아니라 IMO 회의체 및 프로그램 간 유기적인 협력을 위한 대내적인 사항도 함께 고려함
 - 제107차 해사안전위원회(MSC)는 MEPC의 논의 현황에 발맞추어 '신기술 및 대체연료를 사용한 선박의 온실가스 배출 감축을 지원하기 위한 안전규정 개발'에 대한 업무를 착수하기로 결정함
 - 임기택 사무총장은 2023 IMO GHG 전략의 향후 후속조치가 IMO의 통합기술협력프로그램(ITCP: Integrated Technical Cooperation Program) 및 자발적 다중 기부 신탁기금(GHG TC-Trust Fund)과 함께 군소도서국가와 저개발도상국 중심으로 개도국을 위한 적절한 노력을 강조함

〈그림 1〉 '2023 IMO GHG 전략' 채택을 위한 IMO 회의모습



자료 : 저자 작성(현지회의 참석)



2023 IMO GHG 전략, 더 빠른 감축 속도와 정의롭고 공평한 전환에 초점 a),b)

- **(비전)** ‘금세기 내’와 같은 특정 시점보다는 ‘가능한 한 빨리’ 국제해운 온실가스 배출 감축할 것을 강조
 - 초기전략은 국제해운의 온실가스 배출 감축의 시급성을 고려해 금세기 내 가능한 한 빨리 단계적으로 감축하는 것을 비전으로 설정하였으나, 개정된 전략은 ‘금세기 내’를 삭제하여 시점의 제한을 두지 않음
 - 또한, 온실가스 배출 감축 과정에서 정의롭고 공평한 전환¹⁾이 촉진되어 노동자와 특정 지역의 불평등이 발생하지 않도록 조화로운 기후위기 대응을 강조함
- **(의욕수준)** 장기적 관점(‘50)에서 개정된 전략의 의욕수준은 초기전략 대비 2배 이상 증가
 - 개정된 전략의 의욕수준은 향후의 온실가스 무배출을 위한 기술적 혁신, 전 세계 이용가능성과 ‘해양연료의 전주기 온실가스 집약도 지침(LCA 지침)’에 따라 해양연료의 WtW²⁾ 온실가스 배출을 고려해야 함^{c)}
 - 두 전략 모두 의욕수준에서 신조선의 에너지효율 향상에 대한 추가적인 노력과 2008년 대비 2030년의 국제해운의 운송작업량 당 CO₂ 배출량 최소 40% 감축은 동일하게 설정됨
 - 개정전략은 이에 추가로 2030년까지 국제해운에 사용된 에너지의 최소 5%는 온실가스 무배출 기술, 연료와 에너지 자원을 활용하고 10%가 될 수 있도록 노력한다는 내용을 추가함
 - 그러나 2050년 의욕수준에 대해 초기전략은 2008년 대비 연간 총 GHG 배출량의 최소 50% 감축으로 설정한 반면, 개정된 전략은 각각 다른 국가적 상황을 고려해 2050년 정도³⁾에 온실가스 배출 넷제로 달성을 목표로 설정함으로써 국제해운 배출 온실가스 감축에 대한 두 배 이상의 노력 강조
- **(체크포인트)** ‘50년 의욕수준 달성을 위한 ‘30년, ‘40년의 지시적 체크포인트를 새롭게 추가
 - 개정전략은 초기전략과 다르게 2050년 의욕수준인 넷제로 달성을 위한 체크포인트를 추가하였으며, 해당 체크포인트는 국제해운의 연간 온실가스 총 배출량은 2008년 대비 2030년 최소 20% 감축(30%까지 노력), 2040년 최소 70% 감축(80%까지 노력)임
 - 체크포인트는 엄밀히 구분하면 의욕수준과 같은 목표가 아니지만 원활한 이행과 목표달성 여부를 확인하는 차원에서 중요한 의미를 가지며, 체크포인트 검토시점에 대한 내용은 포함되어 있지 않음

1) 정의롭고 공평한 전환: just and equitable transition

정의로운 전환: (탄소중립기본법) 탄소중립 사회로 이행하는 과정에서 직·간접적 피해를 입을 수 있는 지역이나 산업의 노동자, 농민, 중소기업인 등을 보호하여 이행 과정에서 발생하는 부담을 사회적으로 분담하고 취약계층의 피해를 최소화하는 정책 방향 의미, (국제노동기구) 양질의 일자리 기회와 아무도 뒤처지지 않게 하여 관련된 모든 사람들에게 가능한 한 공정하고 포괄적인 방법의 녹색경제

2) Well-to-Wake, 생산부터 선상에서 사용까지 연료의 온실가스 전 과정 배출을 의미하며, 생산 및 공급의 WtT(Well-to-Tank)와 공급 및 사용의 TtW(Tank-to-Wake) 두 파트로 나눌 수 있음

3) 선진국 및 개도국의 다양한 의견을 반영하기 위해 ‘by or around, i.e., close to, 2050’이라는 문구를 사용

- ▶ **(중기 후보조치)** 2025년 중기 결합조치 승인과 2030년까지 추가적인 중기조치 개발에 세부사항 포함
 - 중기 결합조치는 해운의 에너지 전환을 장려하고 공정한 경쟁을 위해 인센티브 제공하기 위해 목표기반 '해양연료 표준제(GFS)'인 기술적 요소와 '온실가스 가격제'의 경제적 요소를 결합하여 에너지 전환을 장려하고 공정한 경쟁을 위해 인센티브 제공을 위함이며 LCA 지침을 고려해야 함
 - 중장기 조치 개발 작업계획 3단계에 따라 중기 결합조치 개발을 위한 경제적 요소는 종합영향평가 고려 요소를 기준으로 평가하여 2025년 승인과 2027년 발효 예정
- ▶ **(정의롭고 공평한 전환)** 개발도상국의 상황을 고려하여 역량강화 및 기술적 협조 등의 규제 이행을 지원하기 위해 정의롭고 공평한 전환과 같은 이념 반영
 - 개정전략은 온실가스 감축조치 이행과 기후위기 대응을 위한 개도국 지원을 위해 비전, 중기 결합조치, 장애·지원적 조치와 같은 섹션에 걸쳐 '정의롭고 공평한 전환'이라는 문구가 다수 반영
 - 국제해운의 온실가스 감축이라는 대목표에 감축조치 및 기술 개발과 동시에 근로자와 지역적 불평등을 해소 역시 동시에 고려하기 위한 것으로 대한민국 역시 해당 이념 반영에 대한 동의를 표함

■ 해운회사, IMO의 GHG 감축목표 달성을 위한 시기별 평가와 대응 로드맵 수립해야

- ▶ 정부, 해운협회, 전문기관 등 다양한 분야의 전문가로 구성된 TF팀을 운영하여 실질적인 컨설팅을 통한 각 해운회사별 맞춤형 연료유 공급대책 수립 등 범정부적 대응 필요
 - '2040년 총배출량 70% 감축, 80% 감축 노력'이라는 충족하기 위해서는 친환경 연료의 전환은 필수 불가결한 시점에서 선박에서 사용될 미래 제로배출 친환경 에너지는 해운회사의 존립과 직결되는 사안임
 - IMO 넷제로 전략에 대하여 해운회사가 깊이 인식하고 민간 개발자와 협력하여 국가 차원 연료유 개발에 대한 특별대책과 현 연료유 공급체계가 WtW의 전주기적 관점에서 친환경 대체연료로의 전환 필요
 - 정부는 해운협회와 협력하여 정부 차원의 실질적인 연료유 공급체계 마련을 위한 TF팀을 구성하고, 현재 범정부적으로 진행되고 있는 연료유 기술개발 현황과 실질적 인프라 조성 시점 등에 대한 재점검 필요
 - 특히, 국영 은행에서도 현재의 지원적 형태의 금융제도 운영을 넘어서 머스크라인의 사례처럼 직접 친환경 연료유를 개발하는 생산업체를 개발하고 투자하는 형태로 사업 모델을 변경할 필요가 있음

김보람 전문연구원, 박한선 연구위원

물류·해사산업연구본부 해사산업연구실

(zzz3678@kmi.re.kr/051-797-4640, hspark@kmi.re.kr/051-797-4627)

참고 자료

- a) RESOLUTION MEPC.377(80), 2023 IMO STRATEGY ON REDUCTION OF GHG EMISSIONS FROM SHIPS
- b) RESOLUTION MEPC.304(72), INITIAL IMO STRATEGY ON REDUCTION OF GHG EMISSIONS FROM SHIPS
- c) <https://marine-offshore.bureauveritas.com/insight/infographics/well-to-wake-emissions> (검색일: 2023.7.6.)