



IMO News Brief

ISWG-GHG 18



IMO 온실가스 중기조치 개발을 지속하기 위한 제18차 선박으로부터의 온실가스 저감을 위한 회기간 작업반(Inter-sessional Working Group on Reduction of GHG emissions from Ships)이 2025년 2월 17일부터 21일까지 Hybrid 회의로 개최됨. 동 News Brief는 ISWG-GHG 18의 주요 논의결과를 브리핑 함.

주요 결과

ISWG-GHG 18차는 국제해운의 온실가스 저감을 위한 결합중기조치(Mid-term measures)와 관련하여, 각 국가그룹(선진국, 개도국 및 군서도서국) 간의 첨예한 대립으로 다음의 기술 및 경제적 조치의 상세에 대하여 어떤 것도 결정하지 못하였습니다:

- 개별선박의 GHG 연료집약도(GHG Fuel Intensity)를 산정할 때, 연료유 전주기 배출량(Well-to-Wake basis)을 고려하여 산정할지 선박 온실가스 배출량(Tank-to-Wake basis)을 고려하여 산정할지 여부.
- 경제적조치의 쟁점으로서 개별선박의 GHG 배출 톤당 세금(Levy)을 별도로 부과하는 방식의 도입여부.
- 단, 상기 2가지 쟁점을 다루기 위한 중재안이 제시되었지만 충분한 지지를 받지 못함.

논의 상세는 다음항목들을 참고하시기 바랍니다.

1. 선박으로부터의 온실가스 저감을 위한 결합 중기조치 (basket of mid-term measures)

2023 IMO 온실가스 감축을 위한 개정전략(Res.MEPC.377(80))의 "Milestone"에 따라 IMO 중기조치 이행을 위한 MARPOL Annex VI 통합개정안(IMO Net-Zero Framework)이 2025년 4월에 개최될 MEPC 83차에서 승인되어야 함을 고려하여, 중기조치 개발논의를 지속함에 있어서 상기 쟁점사항들을 둘러싼 의견차이를 좁히기 위하여 ISWG-GHG 18차는 다음의 주요사항들을 포함하는 결합중기조치들에 대한 논의를 지속함:

체계 (Framework)	주요 기능
<p>GHG 가격제도 및 유연성 메커니즘이 조합된 GHG 연료기준 (Fuel Standard)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 궁극적인 온실가스 배출저감 경로를 설정하기 위하여 2023년 개정전략에 따른 온실가스 저감목표 및 2027에서 2035, 2040, 2045 및 2050년 점검포인트를 2008년의 전주기(well-to-wake) 온실가스 배출량으로 적용. LCA 지침서에 따라 전주기 온실가스 배출량에 근거하여 개별선박의 온실가스 연료집약도(GHG Fuel Intensity)를 계산. ● 동 제안은 GHG 배출량이 낮은 연료를 사용할 수 없는 선박들이 초과 준수 유닛(Surplus Compliance Units, SCU)¹ 또는 교정준수 유닛(Remedial Compliance Units, RCU)²을 사용하여 지속적으로 운항할 수 있도록 함. ● 온실가스 배출 톤당 분담금은 \$100이 제안되었으며, 10 gCO_{2eq}/MJ 미만의 배출량을 지니는 zero 또는 near-zero GHG 연료를 사용하는 선박들은 인센티브를 받음. 형성된 기금은 zero 또는 near-zero 기술을 사용하는 선박들에 대한 보상, 국제해운분야 에너지전환 지원 및 연구/개발/혁신(R&D&I) 촉진에 사용됨.

¹ GHG 연료표준기준을 과도하게 만족하는 선박들은 이의 유연성준수 유닛을 미준수 선박들에게 팔아서 수익을 창출함.

² 미준수 선박들은 마지막 준수수단으로 GHG 교정 유닛을 GFS 거래소를 통하여 특정가격으로 구매.

<p>해사지속가능 연료 및 펀드 (International Maritime Sustainable Fuels and Fund (IMSF&F) mechanism)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 온실가스 연료집약도 저감 목표는 Tank-to-Wake (TtW³) Value 2⁴를 근거로 설정됨. 개별선박의 GFI값 계산은 TtW Value 2를 근거로 산정되며, Well-to-Wake (WtW⁵) 온실가스 배출량 및 연료의 지속가능성 측면의 성능을 반영하여 조정됨. ● 동일한 공동준수제도 내의 선박들간 초과 유닛(Surplus Units)의 거래를 허용하는 유연성 메커니즘이 포함되며, 선박들은 지속가능해운 펀드(Sustainable Shipping Fund)로의 금전적 기여를 통하여 교정 유닛(Remedial Units)을 구할 수 있음. ● 동 체계 하에서는 세금의 중복과세를 피하기 위하여 별도의 독립적인 세금(levy)은 적용하지 않음. 형성된 기금은 zero 또는 near-zero 연료 기술을 사용하는 선박들에 대한 보상, 연구개발 촉진 및 기술이전, 개도국의 인프라 투자, 역량강화 및 부정적 영향감소 등에 사용됨.
<p>간소화된 GHG 연료표준 및 강제 온실가스 분담금 제도</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● IMO 연료유 전주기 GHG 집약도에 관한 지침서(LCA guidelines)에 따라, Well-to-Wake CO_{2eq} 배출량 기반 온실가스 분담금(\$ 150) 제도의 2027년 이행. 매 5년마다 분담금 효율(per tonne of CO_{2eq}/GHG)이 검토되며, zero-GHG 기술력 및 연료와 화석연료 간의 가격차이를 없애거나 줄이기 위하여 필요에 따라 증가될 수 있음. ● 동 체계는 초과준수 유닛/교정준수 유닛을 통한 배출권 거래, 공동준수제도 및 연료유 이용가능성 보고(Fuel Oil Non-Availability Report, FONAR)체계와 같은 유연성 메커니즘을 허용하지 않음. ● 형성된 기금은 기후변화에 취약한 개도국, 특히 군소도서국(SIDS)과 최빈개도국(LDC)을 지원하는데 사용되며, 온실가스 배출감축 조치(GFI 목표값을 초과하는 선박들에 대한 맞춤형 인센티브 제공 및 zero 또는 near-zero 연료기술 개발 및 연구를 지원) 및 국제해운 공정한 전환을 보장하는 것에 활용됨.
<p>간소화된 GHG 연료표준 및 공동 준수제도(Pooling Compliance mechanism)⁶</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 온실가스 연료집약도는 WtW 기반으로 계산되며, 선박들의 산술 평균 값에 따른 온실가스 연료집약도가 GFI 요구값을 만족하는 경우 공동준수제도의 적용이 허용됨. 어떠한 온실가스 배출량 크레딧도 생성, 거래 및 적립되지 않으며, 기준을 만족하지 못하는 선박들은 고정효율의 “온실가스 할증료(GHG Surcharge fee)”가 부과됨. ● 기금마련 및 보상조치의 일환으로 선박들에 대한 동일효율의 분담금 부과 (온실가스 배출 톤당 \$18.75, 화석연료 톤당 \$60과 동일) 및 대체연료를 사용하는 선박으로부터 줄일 수 있는 CO_{2eq} 또는 GHG 배출량에 대한 보상체계(저감된 온실가스 톤당 \$100)를 통하여 대체연료 및 화석연료 간의 가격차이를 좁힐 필요성이 제안됨. ● 연료유 공급서(BDN)가 GFI 요구값 준수에 대한 거증으로 활용될 수

³ Tank-To-Wake(Propeller) 배출계수는 “Downstream” 또는 직접 배출로 알려져 있으며, 선박을 운용하기 위한 연료소모로부터 대기중으로 방출되는 모든 온실가스의 평균을 의미한다.

⁴ 2024 해상연료 전주기 온실가스 평가지침서(2024 LCA 지침서)에 따라 정의된 “TtW GHG Intensity Value 2”는 생물 유래 연료 또는 포집된 탄소를 제조된 연료의 탄소원(carbon source)을 반영하여 연료의 온실가스 배출량을 평가하는 방식임. 이 계산방식은 탄소원에서 전환된 CO₂를 선박 온실가스 배출량에서 제외할 수 있도록 함. 예를 들어, 지속 가능한 고급 바이오-메탄올은 TtW 값 2 기준으로 측정할 때 CO₂ 배출량이 0으로 간주됨.

⁵ Well-To-Tank 배출계수는 “Upstream” 또는 간접적 배출로 알려져 있으며, 연료 또는 에너지 매개체의 생산, 공정 및 운송 등의 과정에서 대기중으로 방출되는 모든 온실가스의 평균을 의미한다.

⁶ 이 메커니즘은 GFI 요구값을 ‘초과’하여 달성하는 선박 또는 선박들(동일한 회사 또는 다른 회사에서 운영되고 하나 이상의 기국에 등록된)이 ‘초과’하여 달성한 GFI를 ‘Pool’ 내의 GFI 요구값을 만족하지 못하는 다른 선박 또는 선박들과 공유할 수 있도록 허용하는 제도.

	<p>있으며, 동 체계 하에서는 적합연료유를 구매할 수 없는 선박들이 온실가스 연료집약도 요구값을 만족할 수 있도록 연료유 이용가능성 보고(Fuel Oil Non-Availability Report, FONAR)체계를 고려할 수 있도록 허용함.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 기금의 최소 80%는 zero 또는 near-zero 연료기술력을 사용하는 선박들을 보상하는데 사용됨. 기금은 개도국의 역량강화, 대체연료 및 혁신기술의 연구·개발(R&D) 자금 지원 등 해운 산업의 탈탄소화 또는 해운부문의 기후 적응에 직접 기여하는 목적으로 제한적으로 사용됨.
<p>Green Balance Mechanism (GBM)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● IMO Net-zero 목표와 일치하는 GFI 기준선에 근거하여 친환경연료의 사용을 가능하게 하는 Green Balance GFI가 제안됨. ● 인센티브 및 처벌은 GFI 및 Green Balance GFI 기준선과 관련된 선박의 온실가스 배출성능에 따라 결정됨. WtW 온실가스 배출량계산을 통하여 보고기간 동안 달성된 GFI 값을 설정하며, 선박들 간 유연성 준수제도 또는 공동 준수제도 또한 허용함. ● 동 체계하에서 별도의 독립적인 세금(levy)은 적용하지 않으며, Green Balance 기금으로 분담금지불 및 동 기금으로부터 받을 수 있는 할당금은 다음과 같이 온실가스 배출 저감량에 비례함: <ul style="list-style-type: none"> - 당해 연도에 적용할 수 있는 GFI 값과 같거나(온실가스 배출량이 기준선과 동일) GFI 기준값 보다 65% 미만의 저감량을 달성하는 선박들은 Green Balance 펀드에 기부할 의무가 있음; - GFI 기준값 보다 65~80% 저감량을 달성한 선박들은 Green Balance Fund로부터 할당금을 받음; 및 - GFI 기준값 보다 80% 이상 저감량을 달성하는 선박들은 보다 높은 수준의 할당금을 Green Balance Fund로부터 받음.

ISWG-GHG 18차는 상기 다양한 제안들을 통합하기 위한 목적으로 "IMO Net-Zero Framework(IMO 중기조치의 법적 이행을 위한 MARPOL Annex VI의 개정안)"을 개발작업을 지속하였으며, 다음의 주요사항에 대하여 논의하였음:

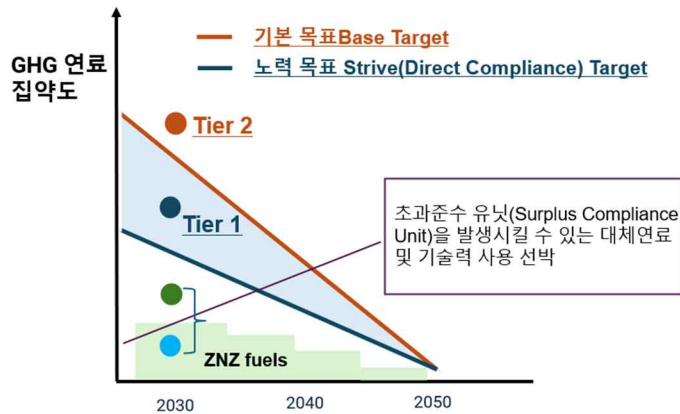
규정 (Regulations)	주요 내용
<p>적용 (Applicability)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● MARPOL Annex VI의 새로운 5장(IMO GHG Mid-term measures)은 현재 IMO DCS 보고 체계와 동일하게 총톤수 5,000톤 이상의 모든 선박에 적용하기로 합의함. ● 또한, 5장의 적용 범위를 400 GT 이상의 선박으로 확대하는 것에 대해서는 향후 GHG 감축전략 및 5차 IMO GHG Study 연구를 통하여 추가로 검토하기로 합의함.
<p>비체약국 등록선박에 관한 규정 (Regulations for the non-Party ships)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● MARPOL Annex VI의 비체약국 등록선박의 관리에 대하여, 동 사항은 지침서가 아닌 강제규정으로 언급되어야 한다는 논의가 있었음. ● 이를 통하여 항만국 통제(PSC)를 준수하고 경제조치에 따른 Levy 부과 및 이에 따른 적합확인서(SoC) 발급을 보장할 수 있다는 의견을 고려하여, 다음 회기 추가 논의를 위해 임시항목을 유지하기로 합의함.
<p>목표 (Goal)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 부속서 VI의 5장의 목표가 다음으로 합의됨: "이 장의 목표는 국제 해운에서의 온실가스(GHG) 배출을 가능한 한 빠르게 감축하고, 2023년 IMO 선박 온실가스 감축 전략에서 설정된 감축 목표를 달성하며, 해운의 에너지 전환을 효과적으로 촉진하고, 세계 선대에 필요한 인센티브

	를 제공하는 동시에 공정하고 형평성 있는 전환과 경쟁의 동등한 환경을 조성하는 데 기여하기 위함”.
기능적 요건 (Functional requirements)	<ul style="list-style-type: none"> ● 기능적 요건은 2023 GHG 감축전략 개발 시 이미 합의된 내용이므로, 해당 전략의 기술적 및 경제적 조치와 관련된 내용을 따를 수 있음에 합의함. 따라서, 중기조치에 대한 검토가 완료된 후 기능적 요건을 추가로 검토하기로 합의함.
온실가스 연료집약도 적용 날짜 (Application date of GHG Fuel Intensity, GFI)	<ul style="list-style-type: none"> ● IMO 중기 조치의 법적 발효일은 2027년 3월 1일이지만, 실질적인 이유를 고려하여 중기조치이행을 위한 데이터수집이 2028년부터 이행되어야 한다는 언급을 남겨두고 다음 회기에 추가검토하기로 합의함. ● 이는 중기조치 이행준비를 위하여 SEEMP가 개정협약의 발효일 이후에만 최신화 할 수 있고, 개별선박의 온실가스 연료집약도(GFI)는 이전년도 전체(1월 1일부터 12월 31일까지)의 데이터를 사용하여 산정될 수 있으므로 GFI 데이터 수집의 첫 번째 실질적 적용 연도가 2028년 이 되어야 한다는 점을 반영한 것임.
온실가스 연료집약도 산정방법 (Attained GFI calculation methodology)	<ul style="list-style-type: none"> ● GFI 산정방식에 대한 규정 초안에서 다음과 같은 주요 차이점이 있음: <ul style="list-style-type: none"> - 연료유 전주기 평가지침서(LCA Guidelines)에 언급된 해상 연료유의 Well-to-Wake (WtW) 온실가스 배출량을 어떻게 고려할지에 대한 여부 ● 하기 공식은 선박이 사용한 모든 에너지의 평균 온실가스 강도를 계산하는 방법임. 각 연료 및 에너지원의 온실가스 집약도(EI)와 사용된 에너지(Energy)를 곱해 합산한 후, 전체 에너지 소비량(Energy_total)으로 나누어 attained GFI 값을 구함. 이 값이 낮을수록 환경 친화적인 에너지 사용을 의미함. $GFI_{attained} = \frac{\sum_{j=1}^J EI_j \times Energy_j}{Energy_{total}}$ ● 단, 각 연료의 온실가스 집약도를 선정함에 있어서, 연료유 전주기 온실가스 배출량(well-to-wake basis)에 근거하여 산정할지 조정된 선박 온실가스 배출량(adjusted tank-to-wake basis)에 근거하여 산정할지에 대하여 여전히 합의를 이루지 못함. ● 특히, 조정된 선박 온실가스 배출량이라 함은 특정 연료 유형의 GFI를 WtW 및 TtW 기준값 사이의 비율에 따라 하향 조정하는 것을 의미하며, WtW 기반으로 산정된 온실가스 배출량에 0.8 정도의 조정계수를 적용하여 온실가스 배출량을 다소 감소시키는 역할을 함. <ul style="list-style-type: none"> - 특정항로에 투입되는 선박들에 대하여 일부 완화된 규정을 적용할 수 있는 보정계수(f_{voy}) 추가 여부: ● 하기 공식은 상기에서 언급된 개별 선박의 온실가스 연료 집약도 산정 방식과 기본적으로 동일하지만, 특정 보정 계수(F_{voy})가 추가로 적용됨. 이 보정 계수는 중기조치의 도입으로 인하여 부정적인 영향을 받을 것으로 예상되는 개발도상국의 특정항로에서 운항하는 선박에 적용하여 전체 에너지 사용량을 줄여줄 수 있는 역할을 함.

	$GFI_{attained} = \frac{\sum_{j=1}^J EI_j * Energy_j}{Energy_{total}} \cdot (1 - f_{voy})$ <ul style="list-style-type: none"> ● 이와 같이, 개별 선박의 온실가스 집약도 산정 방식에 대해 선진국, 개도국, 군소도서국(SIDS) 등 국가 그룹 간의 심각한 의견 충돌로 합의를 이루지 못하였으며, 다음 회기의 추가논의를 위해 “full WtW 접근법”, “조정된 TtW 접근법”, 및 F_{voy} 계수를 포함한 공식을 그대로 유지하여 다음 회기에 추가논의 하기로 합의함.
<p>GFI 대체 준수방안 (GFI Alternative Compliance Approaches)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 대체 준수방안은 기술적 조치의 일부로서 선박들 간 온실가스 배출량을 거래할 수 있도록 허용함. GFI 요구값을 만족할 수 없는 화석연료 사용선박들에게 GHG 배출량이 낮은 대체연료를 사용한 선박으로부터 초과준수 유닛(Surplus Compliance Unit)을 구매하거나 등록소를 통하여 미리 결정된 가격의 교정 유닛(Remedial Compliance Unit)을 구매하여 동 기준을 만족할 수 있음. ● 또한, GFI 요구값을 만족하지 못한 선박들은 동 기준을 초과달성한 선박들과 함께 팀을 구성하여 서로 간의 배출권을 주고받을 수 있는 공동준수 제도(Pooling) 적용가능성에 대해 지속적으로 논의되어 왔음. ● 하지만, RU의 적절한 가격수준, RU 가격을 결정하기 위한 메커니즘 및 배출량 거래방식이 야기할 수 있는 국가들 간의 불평등에 대한 다양한 의견들로 인하여 합의를 이룰 수 없었으며, 다음 회기에 추가로 논의하기로 합의함.
<p>GFI 등록소의 기능 (Basic functionalities of the GFI Registry)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● GFI 등록소는 각 선박의 GFI 데이터를 수집하고 관리하는 중앙 시스템으로, GFI 대체 준수방안의 이행을 지원하는 시스템임. 예를 들어, GFI 요구값을 초과 달성한 선박은 이 등록소를 통하여 초과 유닛(Surplus Compliance Unit)을 생성하여 다른 선박과 거래할 수 있음. ● 또한, 이 등록소는 선박의 GFI 배출량을 관리하며, GFI 요구값을 만족하지 못하는 선박이 초과 유닛을 구매하지 못할 경우 교정 유닛(Remedial Compliance Unit)을 구매할 수 있도록 지원함. ● 하지만, IMO 중기조치의 이행을 지원하기 위하여 GFI 등록소는 필수적 요소로 인식된 반면, 금융거래 역할과 수수료 부과방식을 둘러싼 이견으로 최종 합의에 이르지 못했고, 다음 회기에서 추가로 논의될 예정이다.
<p>Zero 또는 near-zero GHG 기술, 연료 및/또는 에너지원의 도입 (Uptake of zero or near-zero GHG emission technologies, fuels and energy sources)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● IMO 중기조치는 zero 또는 near-zero 온실가스 배출 기술, 연료 및/또는 에너지를 사용하는 선박에 인센티브를 제공하도록 설계되었으나, 해당 용어들에 대한 명확한 정의는 아직 수립되지 않은 상태임. 따라서, 산업계에 온실가스 저감 기술 수준에 대한 명확한 기준을 제시하기 위해, 다음 회기에서 zero 및 near-zero 온실가스 배출 기술에 대한 정의를 추가로 논의하기로 합의함.
<p>경제적 조치 (Economic measures)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● IMO 중기조치(Mid-term Measures)와 관련된 경제적 조치(Economic Measures)는 선박의 온실가스 배출 감축을 촉진하기 위해 시장 기반 메커니즘(Market-Based Measures, MBMs)을 도입하는 것을 의미함. ● 이러한 조치는 온실가스 배출에 비용을 부과하거나, 인센티브를 제공하는 방식으로 선박 운영과 연료 선택에 경제적 동기를 부여하는 역할

을 함. 세금의 수준은 현재까지 CO2eq 톤당 18.75~150 USD 범위로 제안되었음.

- 하지만, 기금 조성을 위한 잠재적인 접근 방식(예: 미리 결정된 온실가스 톤당 기여금 또는 GFI 요구값을 만족하지 못한 선박이 GFI 교정 유닛을 구매할 때 지불하는 금액으로 구성된 기금)에 대해서는 여전히 합의를 이루지 못한 상황임. 이는 기술적 조치의 대체 준수방안에서 허용되는 온실가스 배출권 거래/구매와는 별도로, 경제적 조치로서 온실가스 배출 톤당 기여금을 부과할지 여부를 의미함.
- 이와 관련하여, 세금(levy) 부과방식과 대체 준수방안(alternative compliance approach)을 서로 이어줄 수 있는 중재안을 다음과 같이 추가로 고려함



- 이는 zero 또는 near-zero 연료 및 기술력을 사용하는 선박들은 별도로 Levy를 부과하지 않고, 초과준수 유닛(Surplus Compliance Unit)을 발생시켜 required GFI 요건을 만족하지 못하는 선박들에게 배출권을 판매하여 수익을 창출할 수 있음을 의미함.
- 하지만, attained GFI 값이 Tier I에 해당하는 선박들은 세금 개념으로 일정금액을 지불해야 하며, Tier II에 해당하는 선박들은 Tier I에 해당하는 세금에 더하여 징벌적 과세개념으로 추가비용(surcharge)을 더 지불하는 방식임. 단, 각 Tier를 구분하기 위한 기준선 수치가 구체적으로 제시되지 않았으며, 초과준수 유닛, 세금 및 징벌적 과세에 대한 구체적인 금액이 제시되지 않음.
- 상기와 같이, 2050년 국제해운의 Net-zero GHG 배출량 달성을 위하여 경제적조치의 도입에 전반적인 지지가 있었으나, 세금(levy) 부과방식과 대체 준수방안(alternative compliance approach) 간의 접근법 차이로 인한 국가들 간의 첨예한 대립으로 최종 합의에는 이르지 못했고, 중재안을 포함하여 다음 회기에서 지속적으로 논의하기로 합의함.

IMO Net-zero Fund의 조직 및 운영적 측면 (Organizational and operational aspects of the IMO Net-zero Fund)

- IMO Net-Zero Fund는 2050년까지 국제 해운의 Net-zero GHG 배출 달성을 지원하기 위한 재정적 메커니즘으로 고려되고 있음. 이 기금은 세금(levy) 또는 교정 유닛(remedial units) 구매와 같은 시장 기반 메커니즘을 통해 발생한 수익을 기반으로 조성될 예정임. 또한, 국제 해운 산업의 지속 가능한 전환(sustainable transition)을 재정적으로 지원하는 것을 목표로 하며, 개발도상국과 취약 지역에 대한 형평성 있는 지원을 보장하는 역할을 수행함.

	<ul style="list-style-type: none"> IMO Net-zero Fund 설립에 대한 전반적 지지는 있었으나, 운영규정, 이사회구성, 초기비용 충당방안 등 세부사항에 대하여 추가논의가 필요하며, MARPOL Annex VI에는 최소한의 규정만 포함하되 세부운영에 관련된 사항은 지침으로 관리하는 방향으로 의견이 수렴됨. 특히, IMO Net-zero Fund 운영에 있어서 IMO의 추가비용 부담없이 Fund로 조성된 기금을 독자적으로 활용하여 운영하는 방안이 선호됨. 따라서, IMO Net-Zero Fund는 국제 해운의 Net-zero 온실가스 배출로의 전환을 재정적으로 지원하고, 공정한 기금운영과 개도국의 참여보장을 목표로 차기회기에 논의를 지속하기로 합의함.
<p>기금의 분배 (Disbursement of revenue)</p>	<ul style="list-style-type: none"> IMO 중기조치의 도입으로 발생하는 기금은 대체 연료 선박에 대한 인센티브 지급, 개도국 항만의 대체 연료 공급을 위한 인프라 구축, 군소 도서국과 같은 온실가스 취약국 지원 등 다양한 용도로 활용하는 방안이 논의되고 있지만, 국가 간 이해관계의 충돌로 인해 여전히 합의에 이르지 못하고 있는 상황임. IMO Net-Zero Fund로 조성된 기금의 수익 배분과 보상 체계와 관련하여, zero 또는 near-zero 온실가스 기술 보상, 개발도상국 지원, 행정비용 충당 등 다양한 의견이 제시되었으나, MARPOL Annex VI에는 주요 핵심 사용처만 명시하고, 운영과 관련된 세부 사항은 별도의 지침을 통해 관리하기로 합의함. 또한, 세부 사항과 법적 조항에 대한 논의는 다음 회기에 지속하기로 합의함.
<p>재검토 조항 (Review provision)</p>	<ul style="list-style-type: none"> IMO 중기조치(Mid-term Measures)의 재검토 조항(Review Process)은 도입된 조치의 효과성을 평가하고, 목표 달성 수준을 확인하며, 필요시 요건들의 세부 조정을 위해 마련된 절차임. 하지만, GFI 산정 방법과 온실가스 세금 부과 방식에 대한 최종 합의가 이루어지지 않은 상황을 고려하여, 재검토 조항의 세부 사항을 결정하는 것은 시기상조라는 의견이 제기되었으며, 이에 따라 다음 회기에서 추가 논의를 진행하기로 합의함.
<p>MARPOL Annex VI에 대한 신규/기존 지침서 및 MARPOL Annex VI 부록의 추가</p>	<ul style="list-style-type: none"> IMO 중기조치의 이행을 기술 및 절차적으로 지원하기 위해 attained GFI 산정을 위한 계산지침서, GFI 대체 준수방안 이행을 위한 지침서, GFI 등록소의 운영 및 관리를 위한 지침서, IMO Net-zero Fund의 운영 및 관리를 위한 지침서 등의 추가 지침서들의 개발 필요성이 식별됨. 동 지침서들은 IMO 중기조치 이행을 위한 MARPOL Annex VI 개정안이 채택될 MEPC 특별회기에서 함께 채택되는 것을 목표로 개발될 예정임.

중기조치 개발을 위한 논의를 지속하기 위하여, ISWG-GHG 19차 회의가 2025년 3월 31일에서 4월 1일 동안 진행될 예정입니다. 또한, 2025년 4월 7일에서 11일까지 개최예정인 MEPC 83차에서 중기조치 이행을 위한 MARPOL Annex VI 개정초안이 승인될 예정이며, 2025년 하반기에 개최예정인 MEPC 특별 회기(Extra-session)를 통하여 채택될 개정안은 2027년 3월 1일에 발효될 예정임을 주목하시기 바랍니다.

문의사항은 아래 담당자에게 연락 바랍니다. 감사합니다.

협약업무팀장

담당자: 김희준 수석검사원
Tel: +82 70 8799 8330
Fax: +82 70 8799 8339
E-mail: convention@krs.co.kr

Disclaimer

Although all possible efforts have been made to ensure correctness and completeness of the contents contained in this information service, the Korean Register is not responsible for any errors or omissions made herein, nor held liable for any actions taken by any party as a result of information retrieved from this information service