

2023년 2월 20일 (즉시 보도 가능)

역사적인 국제해사기구의 2050년 탄소중립 선언, 대한민국은 적극적 세부 계획으로 더 앞서 나가야

국제해사기구 '2050년 국제해운 탄소중립 선언'과 한국의 적극 지지 표명 환영
그러나 2030년, 2040년 중간 목표 구속력이 없는 점 등 여러 아쉬움 남아
해운 온실가스 배출가격제도 도입 등 적극적인 대처가 앞으로 과제

국제해사기구(IMO)는 7월 7일 제80차 해양환경보호위원회(MEPC 80)에서 2023 온실가스 감축전략 채택을 통하여 국제해운 2050년 넷제로를 선언했다. 이로써 2050년까지 50%만 감축하겠다는 (2008년 기준 대비) 2018년 전략을 전면 수정했다. 한편, 온실가스 감축 중간 점검 지표(indicative checkpoints)로 2030년까지는 20~30%, 2040년까지는 70~80%를 지향하기로 했다.

기후솔루션은 국제해운 분야에서도 다른 산업과 마찬가지로 2050년 혹은 이전까지 온실가스 제로를 달성하도록 촉구한 바 있다. 따라서 이번 역사적인 국제해사기구의 발표를 매우 고무적인 일로 평가한다. 이번 국제해사기구의 넷제로 2050년 선언은 국내외 해운산업에서 선대 보유량 기준으로 세계 4위의 해운 강국인 대한민국의 국제 해운 분야의 탈탄소 노력에 긍정적 영향을 미칠 것이며, 대한민국이 파리협약의 1.5도 이내로 가는 길을 가속할 것으로 기대한다.

하지만 이번 선언에 아쉬움이 없지는 않다. 첫째, 2030년과 2040년의 온실가스 감축률 목표로는 해운에서 파리 협약 목표인 1.5도에 부합하는 감축량을 맞추기는 어려울 것으로 예상된다.¹ 발표 전 이미 미국, 영국 등의 나라들은 과학기반목표 이니셔티브(SBTi)²에 근거하여 2030년까지 37%, 2040년까지 96% 감축을 해야 파리 협약 1.5도 이내로 맞출 수 있다고 하였다. 국제해사기구도 이런 분석을 감안하여 추후 목표를 수정해야 할 것이다. 또한 2030년과 2040년 온실가스 감축률은 의무가 아닌 단지 지향점이다. 즉, 현재로서는 국가들이 이 감축율을 반드시 이행할 의무는 없는 것이다. 다만 구체적인 감축률의 기준점이 이번에 나온 만큼, 2028년 제88차 해양환경보호위원회(MEPC88)까지 중간 목표가 상향되기를 기대한다.

¹ [IMO's newly revised GHG strategy: What it means for shipping and the Paris Agreement - International Council on Clean Transportation \(theicct.org\)](#)

² SBTi는 파리 협약 이행을 목적으로 과학적 근거에 기반해 기업의 온실가스 감축목표 설정을 돕고 이를 검증 및 공식 승인하는 여러 단체의 연합체로서, 탄소 공개 프로젝트(CDP), UN 글로벌 컴팩트(UNGC), 세계 자원 연구소, 세계자연기금(WWF) 등이 포함되어 있다.

둘째, 이번 발표에서는 대한민국도 지지하는 온실가스배출 가격제도(또는 탄소세)를 추후 논의하기로 했다. 온실가스배출 가격제도는 선박들이 저탄소 및 무탄소 연료로 전환하기 위한 중요한 도구인데, 이번 MEPC80에서 이에 대한 구체적 논의가 없었던 점은 애석하다. 다만 2025년 초까지 합의를 하기로 한 만큼, 그 시점까지 온실가스 톤당 적정 금액을 구체화하여야 할 것이다.

한편 대한민국 정부는 이번 발표에 앞서 올 2월 국제해운 온실가스 감축률을 2030년까지 60%, 2040년까지 80% 감축하겠다고 발표하였다. 그런데 이 감축률은 대한민국에서 주유하는 국내외 선박의 국제 병커링을 기준으로 삼은 것으로 보인다. 이러면 실제 국내에 등록된 선박 및 국내 기업이 제3국에 등록된 선박들인 편의치적선³을 포함한 전생애 주기(well-to-wake basis) 기준으로 발생한 온실가스를 산출한 것과는 차이가 있을 것이다. 국제 병커링 기준이 아닌 이 선박들의 전생애주기 기준으로 온실가스가 얼마인지 정확히 파악하고 대한민국의 감축 전략에 반영해야 할 것이며, 현재 수립된 그린 연료에 대한 투자 비중 역시 과감히 더 늘려야 할 것이다.

이번 역사적인 국제해사기구의 발표는 국제해운의 큰 전환점이 될 것이다. 대한민국이 앞으로도 해운 부문에서 경쟁력을 유지하면서 파리협약의 1.5도 이내를 가기 위해서는 해운 전략의 적극적인 재수립이 필요하다.

³ 편의치적제는 선박의 실제 소유주가 세제 혜택이나 선원의 원활한 수급 등 경제적인 이유와 국제기구의 안전 규제 등 실용적인 편의성을 위해서 선박을 제3국에 등록하는 제도이다. 참고: [편의치적제\(便宜置籍制\)와 대북 제재 선박 - 한국해양전략연구소 \(kims.or.kr\)](#)