

Vol. 80

2022년 12월
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



IMO 온실가스 감축 중장기 후보조치의 현황과 대응

IMO 온실가스 감축 중기조치에 대해 차기 ISWG-GHG 및 제80차 MEPC에서 추가 논의 예정

- ▶ IMO 회원국의 시장기반 조치(MBM, Market Based Measure)에 대한 의견 대립
 - 지난 5월에 진행된 제11차 ISWG-GHG^{a)}에서는 탄소집약도(CI, Carbon Intensity) 감축 가이드라인 개발과 중장기 후보조치 선별에 대한 논의가 이루어짐
 - 각 회원국들로부터 제안된 중장기 후보조치는 특히, 시장기반의 조치에 대한 제안이 주를 이룸
 - 대표적으로 논의된 시장기반 조치는 탄소세(Levy), 배출권거래(ECTS, Emission Cap & Trade System)가 있음
 - 회원국들은 각 조치에 대한 견해와 보완하는 방안을 제시함
 - 회원국들이 주장하는 각 조치의 분석 내용은 다음과 같음
 - 탄소세(Levy) : ① 경제적 뒷받침이 되는 국가에서는 탄소 배출량에 따라 부담금을 기꺼이 지불하여 온실가스 감축 효과가 더딜 수 있음
 - ② 탄소세가 경제적 부담을 가중시킬 수 있으므로, First Mover에 대한 인센티브를 지불하여야 함
 - ③ 모든 국가 및 선박에게 정량적인 부담금을 부과하는 형식으로, 시장의 혼란을 막을 수 있고, 제도 도입 및 운영이 비교적 간단함
 - 배출권거래제 : ① 일정한 배출권을 할당하여, 온실가스 총 배출량을 제한하기 용이함
 - ② 배출권의 거래에서 발생하는 수익을 온실가스 감축 지원에 사용할 수 있음
 - ③ 제도 시행에 있어 시장 및 가격 형성 등과 같은 운영 측면에서의 각 국의 협력이 필요함
- ▶ 제13차 ISWG-GHG^{b)}는 중장기 후보 조치의 결합된 조치에 대한 지지를 하고 차기 위원회에서는 보다 구체적으로 논의 예정
 - 앞선 위원회에서 각 국들로부터 제안 및 논의된 중장기 후보조치 중 시장기반 조치는 기술적 조치와 상호 보완을 위하여 서로 결합된 형태의 조치를 개발해야한다는 의견이 많은 회원국의 지지를 얻음
 - 결합을 위한 기술적 조치는 연료표준제도(GFS, GHG Fuel Standard)를 의미하며, EU와 노르웨이가 제안함

- 연료표준제도는 WtW(Well-to-Wake)기법으로 온실가스 배출 집약도를 산출하며, 특정 수치로서 결과를 나타낼 수 있어 목표 감축량 설정이 용이하다는 것이 특징임
- 시장기반 조치와 결합한 형태의 조치는 시장기반 조치만의 실질적인 배출량 감축 가능 여부에 대한 우려가 해소될 수 있음
- 하지만, 탄소세제도(Levy)와 결합된 조치는 차년의 온실가스 배출량을 예측하기 힘들고, 탄소 부담 비용을 설정하는 것이 조치 효용성의 관건이 될 것임
- 또한, 배출권거래제와 결합된 조치는 배출 집약도 기준과 배출권 거래 가격에 따라 각 조치에 대한 효용성이 편중될 가능성이 높음
- 우리나라는 연료표준제도와 탄소세(Levy)의 결합조치를 지지하였고, EU를 비롯한 주요 선진국은 연료표준제도와 시장기반제도의 결합을 강력히 주장하였지만, 특정 조치를 언급하지는 않음
- 이를 토대로 구체적인 조치 식별은 차기 위원회와 작업반에서 논의될 예정임

EU ETS(Emission Trade System), 해양 운송 배출량을 포함하기로 합의

- ▶ EU의 이사회, 의회, 집행위원회는 EU ETS 범위에 해운업을 포함시키기로 예비합의¹⁾
 - 2021년 7월, 유럽연합 집행위원회(EC)는 해양 분야의 온실가스 배출도 포함하도록 EU ETS 범위의 확장을 제안함
 - EU ETS의 개정은 “Fit for 55” 패키지의 일부이며, 2050년까지 온실가스 순 배출량 제로(zero)를 목표로 함
 - EU기관의 협의 끝에 EU ETS를 해운업으로 확대하는 방안에 대한 예비합의에 도달했다고 EU의회가 11월 30일 밝힘
 - 대부분의 대형 선박은 EU ETS에 해당될 예정이며, 5,000GT 이상 선박은 2027년부터 EU ETS가 적용될 예정임
 - 배출권의 허용치는 2024년 온실가스 배출량의 40%, 2025년 온실가스 배출량의 50%, 2026년부터는 온실가스 배출량의 100%에 해당하는 배출권을 제출해야함
 - 2024년부터 시행 예정이며, 해당 연도의 온실가스 총 배출량에 해당하는 배출권을 다음 해에 제출해야함
 - 기존의 EU ETS를 선박으로 확장한다면, EU 역내만을 항해하는 선박 배출량의 100%, EU 역내에서 출발하여 EU 역외로 도착하는 항차 및 EU 역외에서 출항하여 EU역내로 도착하는 항차의 선박 총 배출량의 50%로 산정함²⁾

중장기 조치 식별에 대한 우리나라의 적극 대응 필요

- ▶ IMO 중장기 후보조치의 유력 후보조치에 대한 식별과 그에 맞는 선제적 대응이 요구됨
 - 현재 IMO에서 논의 중인 시장기반 조치 및 EU ETS는 온실가스 감축과 탄소중립을 위하여 경제적인 방안을 이용한 비즈니스 전략이라 할 수 있음
 - EU의 조치는 향후 IMO에도 반영될 가능성이 있다고 판단됨
 - 우리나라는 앞서 언급된 시장기반 후보조치에 대해 연구와 분석을 통한 확신을 가질 수 있도록 선행 연구 또한 필요함
 - 특히, 우리나라의 선박 중 단기 조치의 시행과 중장기 후보조치가 시행될 때에 필요한 경제규모를 파악하여 선제적으로 대응할 필요가 있다고 판단됨
 - 또한, 연료표준제도 및 결합 조치에 기반이 되는 생애주기 평가와 영향평가에 적극적인 참여와 관심이 요구됨

김지호 연구원

물류·해사산업연구본부 해사산업연구실
(jihoh@kmi.re.kr / 051-797-4662)

참고 자료

- a) ISWG-GHG 11/WP.1/Rev.1 (검색일 : 2022.12.29.)
- b) ISWG-GHG 13/WP.1 (검색일 : 2022.12.29.)
- c) <https://safety4sea.com/eu-ets-maritime-shipping-emissions-2024/> (검색일 : 2022.12.29.)
- d) (<https://safety4sea.com/msc-anticipates-higher-costs-with-eu-ets/>) (검색일 : 2022.12.29.)