제25-43호 | 2025. 12. 8.

IMO 소식 & 국제해사동향

해양수산부
KMC 한국해사협력센터

01 IMO 소식

제135차 이사회(C 135) 주요 논의 결과

□ 제135차 이사회(C 135)가 11월 19일(수)부터 21일(금)까지 국제해사기구(IMO) 본부에서 개최됨. 의제목록과 중점 논의된 의제는 다음과 같음.

의제번호	의제 제목	비 고
의제 1	의제의 채택	
의제 2	신임장에 대한 보고	
의제 3	전략 및 계획	중점 논의
의제 4	자원 관리	중점 논의
의제 5	다중언어 강화	중점 논의
의제 6	IMO 번호 체계	중점 논의
의제 7	국제해사법대학원	
의제 8	해사안전위원회(MSC) 결과보고서	
의제 9	해양환경보호위원회(MEPC) 결과보고서	중점 논의
의제 10	1972년 런던협약 당사국 협의회의 및 1996년 런던의정서 당사국 총회 보고서	
의제 11	외부 협력사항	
의제 12	협약 현황 보고	
의제 13	차기 이사회(C 136) 잠정의제	
의제 14	기타 의제	

가. 2024-2025년도 격년 작업과제 이행현황(의제3)

○ 회원국들은 사무국의 높은 업무 완료율*과 투명한 보고 체계를 높이 평가하였으며, 사우디아라비아, 필리핀, 인도 등 일부 회원국은 ▲ 개도국 역량강화(ITCP 연계), ▲ 신기술 및 디지털화 대응, ▲ 규제 예측가능성 확보, ▲ 전략방향과의 정합성 유지를 향후 과제로 강조함.

* 제33차 총회('23.11.)에서 승인된 161건의 과제 중, '24-'25년도 할당과제(총 40건)가 모두 기한 내 완료

▸ 우리나라는 이사회의 격년 작업과제 점검의 중요성을 강조하는 한편, 전략방향 달성을 위해 지속적으로 협력할 것을 언급함.

나. 인적자원 현황, 인사규정 개정(의제4)

○ (**인적자원 현황**) 사무총장은 IMO 사무국 인사현황, 직원 구성 등에 대한 정보를 제공하고 성별·지역적 다양성 확보를 강조하였으며, JPO 후원을 통한 기구 내 인력 다양성 제고에 기여한 대한민국에 감사를 표함.

▸ 사무국 내 고위직 인사 변동 현황으로, '25년 9월 4일자로 David Osborn 신임 해양환경국장(MED)이 임명되었으며, '25년 12월 1일자로 Damien Marie Robert Marcel 신임 해사안전국장(MSD)이 임명될 예정(현재 직무대리)임을 알림.

○ (**인사규정 개정**) 사무국 직원의 비위행위 처리 절차 명확화 및 소청심사 기구 변경(UN분쟁재판소 도입) 등을 골자로 하는 인사규정(Staff Regulations) 개정안이 다수 회원국의 지지로 승인되었으며, 이를 총회에 제출하기로 결정함.

▸ 우리나라 또한 개정안 승인에 동의하며, 이번 개정이 UN 타기구 체계와의 정합성과 기구의 효율·투명성 강화에 기여할 것임을 언급함.

다. 2026-2027년도 2개년 결과기반 예산(안)(의제4)

○ (**2026-2027 예산안**) 이사회는 사무총장이 제안한 2026-2027년도 결과기반 정규예산안(총 87,212,000 파운드)*에 총회 아랍어 공식언어 채택에 따른 추가비용(215,000 파운드)을 반영한 총회 결의안을 제34차 총회에 제출**하기로 결정함.

* 제134차 이사회('25.7.)에서 검토한 예산(안)에 ▲인플레이션·환율, ▲MEPC 특별회의 재개 비용 등을 반영하였으며, 정규예산안에서 수입금 등 상쇄 비용을 제외한 회원국 분담금 총액은 76,620,000 파운드임

** 온실가스(GHG) 감축 전문위원회 설립에 대한 예산은 이사회 논의 결과(의제 9번)에 따라 미반영

○ (**2025년 정규예산 가용분의 퇴직수당기금 활용 승인**) 사무총장 제안에 따라, 퇴직자 인건비 잔액 등 정규예산 가용분을 활용하여 퇴직수당기금 부족분을 충당하는 방안을 승인함.

▸ 우리나라는 2026-2027 예산안 승인과 정규예산 가용분의 퇴직수당기금 활용 제안을 지지하였으며, 기구의 재정건전성 확보와 IMO 전략 이행을 위한 협력 의지를 강조함.

라. IMO 협약 제61조(투표권 상실) 적용(의제4)

○ (**제61조 적용 국가**) 분담금 납부와 관련하여, 사무총장은 금번 이사회 문서 기준, IMO 협약 제61조(투표권 상실) 적용 국가는 총 14개임을 보고하고, 분담금 미납 회원국*에 조속한 납부를 촉구함.

* 카메룬, 기니비사우, 상투메 프린시페, 시리아, 쿠바, 가이아나, 볼리비아, 도미니카, 가봉, 키르키즈스탄, 모잠비크, 북마케도니아, 잠비아, 짐바브웨 총 14개국

○ (**제61조 적용면제 요청**) 쿠바는 허리케인 피해 및 금융 제재 등 불가항력적 사유로 분담금 적시 납부에 어려움을 겪고 있다고 언급하며, 해당 사안을 총회에 보고하여 제61조 적용면제 여부를 최종 결정하도록 요청함(총회 의사규칙 59).

▸ 다수 회원국은 제61조 적용면제를 지지하였으며, 해당 사안은 총회에서 결정될 예정임.

마. 총회 실무언어 도입 등 다중언어 강화(의제5)

○ (**의사규칙 개정**) UAE 등 아랍권 18개국의 제안에 따라 아랍어의 총회 실무언어 도입에 동의하고, 이와 관련된 총회 의사규칙(28 규칙) 개정(안)*을 승인함.

* 총회의 공식언어(영어, 프랑스어, 스페인어, 러시아어, 중국어, 아랍어)와 실무언어(영어, 프랑스어, 스페인어)를 규정한 조항

○ (**예산안 반영**) 사무국은 아랍어 도입 시 문서번역 및 통역에 소요되는 예산(약 21.5만 파운드)과 업무량 분석 결과를 보고하였으며, 이사회는 이를 차기 예산안에 반영하기로 결정함.

▸ 다수 회원국은 아랍어의 실무언어 추가가 IMO 내 언어 다양성을 증진에 기여하는 조치라고 평가하였으며, 동 결정은 2027년 제35차 총회(A 35)부터 적용될 예정임.

바. IMO 식별번호 체계(의제6)

○ (**통합 IMO 식별번호 제도**) 이사회는 기존 '선박 식별번호'와 '회사·등록선주 식별번호' 제도를 통합하고, ▲ 기국의 주기적인 IMO 번호 검증 체계 도입, ▲ 회사·선주 등의 IMO 번호 주관청 통보 의무 등을 규정한 '통합 IMO 식별번호 제도' 총회 결의서(안)을 승인함.

▸ 덴마크, 스페인, 핀란드, 이탈리아 등 다수 회원국은 해당 결의서가 IMO 번호의 체계적 관리에 기여할 것임을 언급하며 금번 총회(A34) 채택을 지지하였으며, 인도네시아, 나미비아 등은 데이터 검증이나 톤수 산정과정이 개도국에 추가적인 행정적·재정적 부담이 될 수 있으므로 명확한 지침과 기술지원을 촉구함.

▸ 한편, 중국은 IMO가 번호 부여의 유일한 권한을 가진 주체가 당사국이 되어야 함을 강조하며, 동 사안은 강제 규정에 포함되어야 하는 사항으로 차기 해사안전위원회(MSC)에서 재검토할 것을 제안하였으나, 사무총장은 기술적 요건이 아니므로 이사회에서 검토하는 것이 적절함을 언급함.

▸ 우리나라는 선박 식별번호의 선내 영구 각인 위치와 관련하여, 결의서(안)의 협약 조항이 잘못 인용된 부분*에 대한 정정을 요청하여 최종 결의서에 반영되었으며, 추후 원활한 이행을 위해 세부 검증 절차 등을 규정한 회람문서(Circular Letter)의 조속한 발행을 촉구함.

* 선박 식별번호 각인과 관련된 참조 규정에 회사 식별번호와 관련된 SOLAS 규정이 인용

○ (**회원국 분담금 산정**) 분담금 산정의 투명성과 일관성을 제고하기 위해 산정 기준 및 범위를 수정한 '회원국 분담금 산정'에 관한 총회 결의서 개정(안)*을 승인함.

* 기본 분담금 산정 기준을 UN과 일치(소수점 3자리로 확대)시키고, 추가 분담금 산정 시 선복량 검증기준을 GISIS 정보로 일원화하는 한편 검증 대상을 운항 중(In Service)인 모든 선박으로 명확화

사. 해양환경보호위원회 결과보고서(의제9)

○ (**특별세션 결과보고**) IMO 넷제로 프레임워크(IMO Net-Zero Framework) 채택에 대한 논의가 1년간 휴회(adjournment)된 점을 재확인하고, 논의 연기와 향후 방향에 대한 회원국의 입장을 청취함.

▸ 프랑스, 벨기에 등 주요 유럽국과 호주, 영국 등은 중기조치 채택 지연이 산업계의 투자와 탈탄소화에 악영향을 미칠 수 있다는 우려와 함께, 향후 채택을 위한 건설적인 논의를 지속적으로 이어가야 한다는 입장을 표명함.

- ▸ 미국은 글로벌 탄소세 및 넷제로 프레임워크가 해운업계와 소비자에게 과도한 경제적 부담을 줄 수 있으며, 기금 조성이 기구의 재무구조를 변질시키거나 시장 왜곡을 초래할 수 있다며 중기조치 채택에 강한 우려를 나타냄.
- ▸ 한편, 일본은 모든 회원국들이 깊은 상호 이해 속에서 함께 협력하고 글로벌 합의를 이루도록 노력해야 한다는 중립적 입장을 취함.

○ (**온실가스 감축 전문위원회 설립**) 특별회기 휴회(adjournment)로 전문위원회 설립에 대한 결정사항을 담은 공식보고서가 발행되지 않은 상황에서, 전문위원회 설립 관련 예산을 편성하는 것은 절차상 부적절한 것으로 판단하여 반영하지 않기로 결정함.

송 다 영 전문연구원
songd89@imkmc.or.kr

IMO 공지

[회의 및 행사 공지]

- (사무국) CTU Code 개정을 위한 전문가회의 개최 알림 (CL.5079, '25.11.21.)
  - CTU Code(화물 운송용기 적입·고정 안전 실무지침) 개정안 최종 확정을 위해 2025년 12월 15~19일 제네바에서 ILO-IMO-UNECE(유엔유럽경제위원회) 전문가회의가 대면으로 개최됨.
  - 개정안은 4단계 체계(정책규정-기술부속-세부부록-추가지침)로 재편되며, 향후 정기 개정절차 마련과 기관별 역할 조정도 논의될 예정임.

- (사무국) 제21차 온실가스 감축 회기간작업반(ISWG-GHG 21) 개최 알림 (CL.5093, '25.11.27.)
  - ISWG-GHG 21은 2026년 4월 20~24일 런던 IMO 본부에서 병행회의 형식으로 개최되며, IMO 넷제로 프레임워크 이행지침 개발과 전과정 온실가스 평가에 대한 논의가 진행됨.
  - 회의에서는 제5차 IMO GHG 연구 작업계획이 최종 확정되고, 회원국 및 국제기구가 제출하는 회의 발표·프레젠테이션은 시간적 제약으로 인해 제한된 수만 선착순 배정될 예정임.

[회원국 공지]

- (감비아) 위조된 선박 등록문서 적발 및 72척 등록말소 조치 (CL.5091, '25.11.19.)
  - 감비아는 국제 제재 대상 선박 등을 포함해 위조된 감비아 등록증서·증명서를 사용한 선박을 적발하여 총 72척을 등록말소한 사실을 IMO에 보고함.
  - 또한, 각 IMO 회원국의 항만국통제(PSC)에 감비아 국적임을 주장하는 선박이 입항할 경우 등록증·법정서류의 진위여부를 감비아 해사청에 직접 확인하도록 요청하고, 2025년 말까지 감비아 국적 신규등록 전체를 일시 중단한다고 통보함.

- (베냉) 33척의 국적 불법사용 적발 및 국제검사 협조 요청 (CL.5092, '25.11.24.)
  - 베넹은 33척의 선박이 위조문서로 베냉 국기를 불법 사용하고 있으며 상당수가 베냉에 실제 등록된 적 없는 유조선으로 확인됨을 알림.
  - 베냉은 형사조사 완료 및 인터폴 통보 후 각 회원국 항만국통제(PSC)에 관련 선박의 엄격한 검사를 요청하고, 합법 등록선 6척과 불법 선박 목록을 IMO에 제출함.

[기타 공지]

- (GMN Phase II*) 태평양 지역 탈탄소 기술 시범사업 참여국 의향서 제출 요청 (CL.5090, '25.11.25.)

  * IMO-EU가 공동으로 추진하는 글로벌 협력 사업으로, 개도국의 해운·항만 온실가스 감축 기술 도입을 지원하는 프로그램

  ▸ IMO는 GMN Phase II의 일환으로, 태평양 지역 회원국을 대상으로 탈탄소 기술 시범사업 참여의향서(EOI) 제출을 요청함.

  ▸ 참여국은 선박 현황·항만 운영량·배출량 등 기술 선정에 필요한 기초 정보를 제공하고, 국가 코디네이터를 지정하는 등 이행역량을 갖춰야 하며, EOI 제출기한은 2026년 1월 9일임.

- (사무국) 제21차 ISWG-GHG 및 제84차 MEPC 84 참석을 위한 VMDTF 재원 지원 신청 안내 (CL.5094, '25.12.4.)

  ▸ IMO는 개도국의 온실가스 관련 회의 참석을 지원하는 기금 VMDTF(Voluntary Multi-Donor Trust Fund, 자발적 다자 기금)을 통해, 제21차 ISWG-GHG('26.4.20.~4.24.)와 제84차 MEPC('26.4.27.~5.1.) 참석을 위한 재원 지원 신청을 접수함을 안내함.

  ▸ 지원 대상은 군소도서국 및 최저개발국(SIDS, LDCs) 등 개발도상국이며, 항공료와 체재비 등 대표단 1인에 대한 실비 지원이 제공됨.

  ▸ 신청은 회원국 정부 또는 상주대표부가 공식 서한(note verbale)으로 제출해야 하며, 신청 마감일은 2026년 1월 30일, 선정 결과 통보는 2026년 2월 20일임.

02

국제해사동향

핵추진 컨테이너선, 연 6,800만 달러 절감...
해운산업의 '새로운 경쟁 우위'로 급부상

(출처: TradeWinds, '25. 11. 26.)

- 로이드 선급(Lloyd's Register)과 컨설팅 회사인 루시드카탈리스트(LucidCatalyst)의 공동 보고서 「Navigating nuclear energy in maritime」를 통해, 핵추진 컨테이너선이 연료비 절감, 온실가스(GHG) 배출량 감축, 운항 시간 단축을 통해 안전성과 경제성을 유지하면서 해운 산업에 혁명적인 변화를 가져 올 잠재력을 가지고 있어 향후 경쟁 우위를 제공할 수 있다는 분석 결과를 제공함.

  ▸ 특히, 대형 컨테이너선 운영사인 씨스팬(Seaspan Corp.)과 같은 선사들은 핵추진 선박 도입을 통해 연간 수천만 달러의 비용을 절약할 수 있을 것으로 전망함.

- 이번 연구 결과는 컨테이너선에서 소형모듈원자로(SMR)의 활용에 대한 기술적, 경제적, 규제적 가능성을 심층적으로 검토하였으며, 씨스팬의 비즈니스 모델에 대한 비용 및 편익을 포괄적으로 분석함.

  ▸ 뉴 파나막스급(neo-panamax) 선박에 SMR을 적용할 경우, 연간 약 6,800만 달러에 달하는 비용을 절감할 수 있는 것으로 나타남. 이 중 5,000만 달러는 연료비에서, 나머지 1,800만 달러는 탄소 부과금에서 절감되는 것으로 추정함.

  ▸ 예를 들어, 15,000TEU급 핵추진 컨테이너선이 기존 선박보다 약 40% 더 빠른 25노트의 속도로 운항한다면, 연료 탱크와 관련 시스템이 불필요해지면서 약 5%의 추가 적재공간을 확보하게 됨. 이를 통해 연간 화물 운송 능력을 38% 증대시킬 수 있으며, 연간 항해 횟수가 기존 5회에서 6.3회로 늘어나는 효과를 얻을 수 있음.

- 씨스팬의 최고기술책임자(CTO)인 피터 잭슨(Peter Jackson)은 "SMR은 선주와 운영자에게 여러 바람직한 이점을 제공하는 매우 흥미로운 기술이다. 극복해야 할 과제들이 있지만, 이 분야의 지속적인 노력과 본 연구와 같은 분석결과들이 곧 핵추진 컨테이너선이 안전하고 경제적이며 배출가스 없이 운항할 수 있게 할 것이라는 것을 뒷받침하고 있다."라고 밝힘.

- 루시드카탈리스트의 에릭 잉거솔(Eric Ingersoll)은 핵추진이 해운 경제를 배출가스뿐만 아니라 경제성 측면에서도 국제해운을 변화시킬 수 있다고 강조함.
  - ▸ 핵추진 컨테이너선은 기존 화석연료 또는 친환경 연료를 사용하는 경쟁 선박들보다 높은 성능을 제공함에 따라, 별도의 '친환경 프리미엄' 없이도 해당 항로에서 경쟁 우위를 확보하고 시장을 주도할 가능성이 높은 것으로 판단됨.
  - ▸ 이러한 이점을 실현하기 위해서는 정교한 공급망·기술 전략을 바탕으로 시장을 조직하고, 범산업적 컨소시엄을 구성하여 신속히 공급망을 구축하며, 경쟁력 있는 원자로 비용을 확보하는 것이 핵심임. 이를 통해 핵추진이 선주와 용선주 모두에게 경제적으로 최적의 선택이 될 수 있음.

- 이번 연구는 공급망을 다층적이고 안정적으로 구축하며, 가격·성능 경쟁을 유도하고 특정 공급업체 의존을 피할 수 있는 최적의 공급망 전략을 제시하고 있음. 또한 핵연료 및 원자로 임대 모델과 같은 혁신적 접근은 선주와 운영자가 초기 비용을 관리하면서도 안전성과 규제 준수를 유지하는 데 기여할 수 있음을 시사함.
  - ▸ 본격적인 개발이 착수된 이후 4년 이내에 핵추진 장치가 상업적 준비 상태에 도달할 수 있도록 로드맵을 제시하며, 이 시점에서 총 시스템 비용은 kW당 4,000달러 미만, 연료비는 MWh당 50달러 미만이 될 것으로 전망함. 또한 시장 모델링 결과, 규제 진전 상황과 산업 채택 속도에 따라 2050년까지 40~90GW 규모 달성이 가능할 것으로 분석됨.

- 동 보고서는 총 3단계 프로그램 중 첫 번째 단계에 해당하며, 다음 단계에서는 개념 설계 및 규제 준비에 중점을 두어 조선소, 항만 당국 및 원자력 규제기관과의 협력을 포함할 예정임. 최종 단계에서는 대규모 배치를 위한 위험 관리, 인증 및 투자 전략을 상세히 설명하는 구현 로드맵을 수립할 것이라고 밝힘.

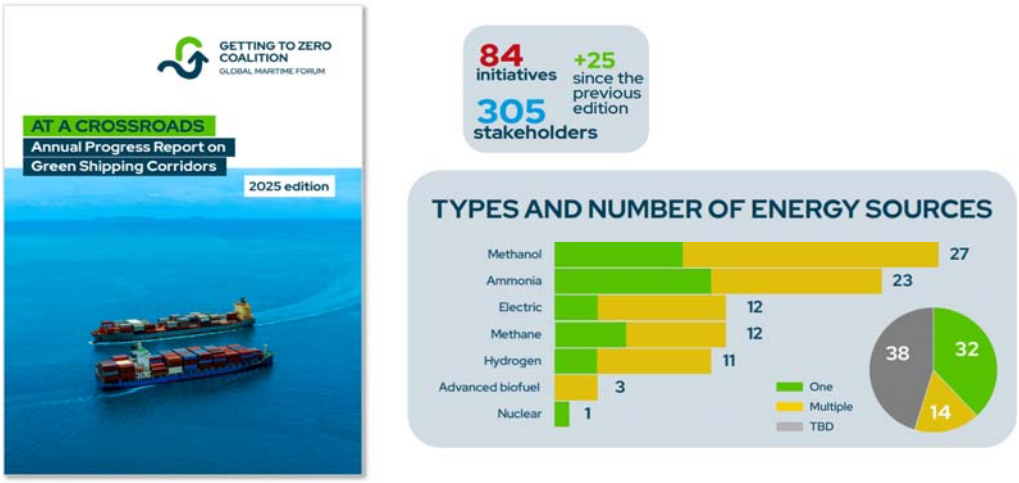
이 정 은 전문연구원
jelee47012@imkmc.or.kr

중국, 인도, 브라질 합류에 따라 녹색해운항로 확대 전망

(출처 : Splash247, '25.11.27.)

○ 2025년 11월, 'Getting to Zero Coalition'과 'Global Maritime Forum'은 공동 발간한 녹색해운항로 관련 보고서(아래 그림)를 통해 올해 25개의 신규 녹색해운항로 구축 프로젝트가 착수되었다고 발표함. 이 보고서에서는 중국, 인도, 브라질이 각각 4개, 4개, 2개의 항로를 신규로 시작하면서, 전 세계 녹색해운항로는 총 84개로 확대되었다고 밝힘.

▸ 특히 보고서에서는 암모니아·수소 등 무탄소 연료를 기반으로 한 벙커링 허브 구축에 주목하며 칠레, 가나, 케냐도 녹색해운항로 구축에 동참했음을 밝힘. 녹색해운항로 프로젝트를 통해서 여러 국가들은 글로벌 해운시장 내 주도권 확보를 모색 중이며, 보고서는 이러한 참여가 향후 기술·무역·에너지 측면에서 전략적 이익을 제공할 것이라고 분석함.



〈 보고서 "Annual Progress Report on Green Shipping Corridors 2025" 표지 및 주요내용 〉

○ 한편, IMO의 '넷제로 프레임워크' 채택 논의가 2025년 휴회되면서, 일부 국가는 친환경선박 관련 투자를 유보하는 관망 분위기도 감지되고 있음. 그러나 현행 녹색해운항로 프로젝트 중 실제 선박 건조, 친환경 대체연료 생산, 항만시설 개선이 진행 중인 곳이 있으므로, 이 보고서에서는 현시점을 '이행 확대 단계'로 평가한다고 밝힘.

○ 결론적으로 보고서는 향후 1년이 녹색해운항로의 본격 확산을 위한 결정적 시기인 점을 언급하며 각국 정부와 기업이 수동적 태도를 지양하고 선도적인 정책을 통해 사업을 추진할 것을 권고함.

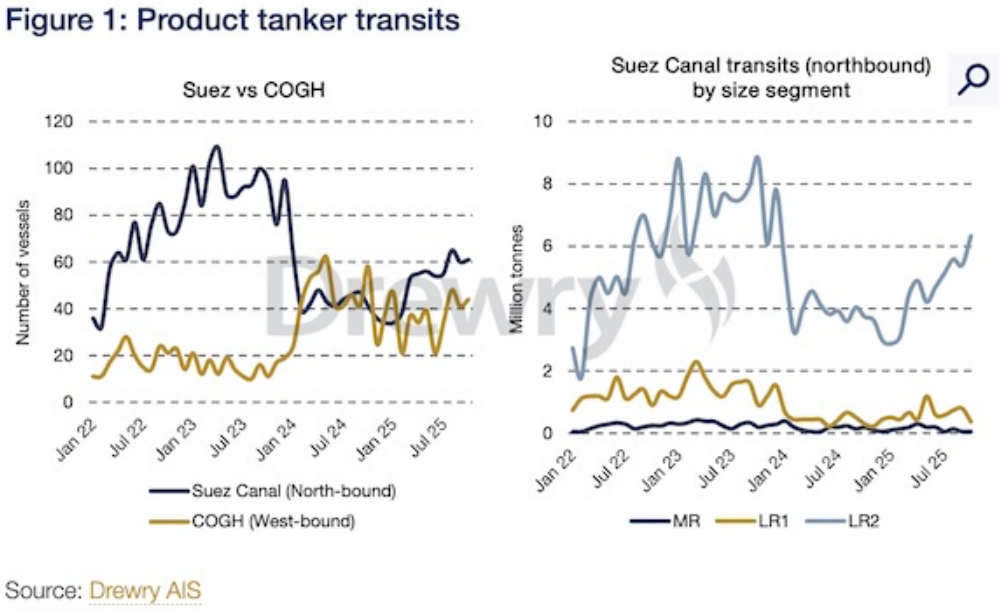
황 대 중 전문연구원
hdaejung@imkmc.or.kr

홍해 위기 완화 조짐… LR 탱커 운임 하락 압력 커질 전망

(출처 : Hellenic Shipping News, '25. 11. 30.)

- 예멘 후티 반군의 홍해 내 선박 공격이 중단되며, 중동-유럽 간 정유제품 수송의 항로 안정성이 회복될 가능성이 제기되고 있음. 업계 분석에 따르면 최근 리스크 완화 조짐은 LR(Long Range) 정유제품 탱커 시장의 항해 거리 단축과 선복 공급 증가로 이어져, 향후 운임(LR2·LR1 rates)에 하방 압력을 가할 수 있는 것으로 평가됨.

  ▸ Drewry 분석에 따르면, 후티 공격으로 인해 다수 선박이 수에즈 운하 대신 희망봉 우회 항로를 선택하면서 기존 항해 거리는 약 4,700해리 증가하고, 중동-북서유럽 간 왕복 일수는 82일 수준까지 늘어났음. 이러한 장거리 우회는 글로벌 정유제품 시장에서 선복량을 강하게 흡수해 왔으나, 홍해 리스크가 완화되면 왕복 항차는 약 50일로 단축될 전망임. 이로 인해 시장 내 실질적인 LR 탱커 공급이 증가하면서 운임 약세 요인이 확대될 것으로 관측됨.



〈정유제품 탱커 통항량 추이, 출처: Drewry AIS〉

- 또한 항해 거리 축소는 선박의 연료비 및 탄소배출규제(EU-ETS) 비용 감소로 이어질 것으로 보임. Drewry는 주베일→로테르담 항로 기준, 2026년 ETS 부담 비용이 수에즈 경유 시 약 12.9만 달러로 예상하며, 이는 우회 항로 대비 약 4만 달러 이상 비용 절감 효과를 가져오는 것으로 분석함. 이와 같은 비용 절감은 화주들의 운송 전략 변화와 중동산 디젤의 유럽 시장 경쟁력 강화로 이어질 가능성이 있음.

- 다만 전문가들은 “후티 반군이 과거에도 간헐적으로 공격을 재개한 사례가 있어, 리스크가 즉각적으로 완전히 제거되었다고 보기 어렵다”고 지적함. 보안 상황이 안정적으로 유지될 경우 LR 운임은 점진적 약세를 보일 수 있으나, 지정학적 불확실성이 잔존하는 만큼 해운사들은 여전히 보수적으로 운항 전략을 조정할 것으로 예상됨.

- 한편, 홍해 위기 장기화 속에서 정유제품 물동량은 인도·중동 중심으로 재편되며 글로벌 공급망에 큰 영향을 미쳐 왔음. 수에즈 통항 정상화는 시장 안정으로 이어질 수 있으나, 중국·중동산 정유제품과의 가격 경쟁 심화, 기존 계약 구조 조정 등 업계 전반의 전략 변화가 뒤따를 전망임. 전문가들은 “항로 정상화가 LR 탱커 시장에 단기적인 공급 과잉을 유발할 수 있으나, 지정학 리스크가 잔존하는 만큼 시장 변동성은 지속될 것”이라고 평가함.

현 채 원 연구원
chyun@imkmc.or.kr