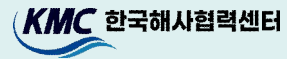


IMO 소식 & 국제해사동향



01

IMO 소식

IMO, 2025년 세계 선원의 날 주제 “선원을 위한 공정한 미래” 발표

(출처 :IMO, '25.6.25.)

- IMO는 지난 6월 25일, 2025년 ‘세계 선원의 날’ 주제를 “선원을 위한 공정한 미래”로 선정함. ‘세계 선원의 날’은 2010년에 제정된 IMO 공식 기념일로 매년 6월 25일에 기념되며, 2025년은 제정 15주년을 맞는 해임.
- 이번 주제는 해운산업의 핵심 인력인 선원들이 정당한 대우를 받고, 안전한 근무환경과 권익을 보장받을 수 있도록, 전 세계 해운업계 및 선원사회가 괴롭힘 없는 문화 조성에 동참할 것을 촉구함.
 - ▶ IMO는 팬데믹 기간 동안 선원들이 겪은 선원교대 지연, 장기 복무, 복지 사각지대 등의 문제를 상기시키며, 이를 교훈 삼아 제도적 개선이 필요함을 강조함. 또한 “선원은 해운의 심장”이라는 점을 강조하며, 공정성과 포용성을 갖춘 미래 해운산업의 중요성을 역설함.
- 2025년 ‘세계 선원의 날’ 캠페인은 소셜 미디어(SNS)를 중심으로 한 글로벌 온라인 캠페인으로 전개될 예정이며, 다음 4대 실천 목표를 중심으로 구성됨.
 - ▶ ①선상 괴롭힘의 현실에 대한 인식 제고, ②업계 차원의 무관용 정책 도입 촉진, ③안전하고 접근 가능한 신고·책임 체계 구축, ④선원이 괴롭힘에 대처할 수 있도록 교육 및 지원 제공

- IMO는 2024년 채택된 STCW(선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약) 규정 개정에 따라, 2026년 1월 1일부터 모든 선원을 대상으로 괴롭힘 예방 교육을 의무화할 예정임.

- ▶ 해당 교육에는 성희롱 및 성폭력 예방·대응이 포함되며, 이는 정책 개혁과 국제 협력을 통해 선원 보호를 제도적으로 강화하려는 IMO의 의지를 반영함.

- 또한, IMO는 대륙별·국가별로 선원 괴롭힘 대응 체계, 지원기관, 신고 절차 등을 한눈에 확인할 수 있는 ‘인터랙티브 세계지도’를 최초로 선보이며, 해당 지도는 선원들이 전 세계 어디에서든 필요한 지원정보를 쉽게 파악하고 접근할 수 있도록 돕는 동시에, 국가별 정책 및 대응 체계의 투명성을 확보하는 데 기여할 것으로 기대됨.

* 인터랙티브 세계지도: IMO가 공개한 온라인 지도로, 국가별 선원 괴롭힘 신고 채널, 지원 기관, 관련 정책 정보를 시각적으로 제공함. 이를 통해 선원이 전 세계 어디서든 필요한 지원 정보를 쉽게 확인하고 접근할 수 있도록 설계됨



〈인터랙티브 세계지도, IMO〉

현채원 연구원
chyun@imkmc.or.kr

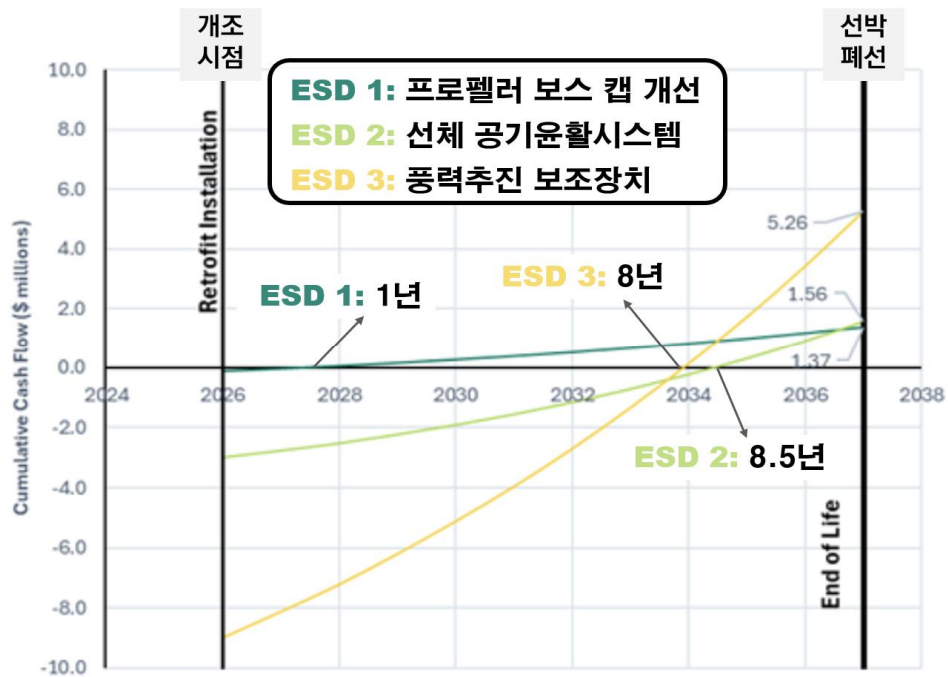
02

국제해사동향

IMO 온실가스 중기조치 도입, 선박 에너지 절감장치 경제성 재평가
촉발

(출처 : Lloyd's Register 홈페이지, '25.7.2.)

- 2025년 7월, 로이드 선급(Lloyd's Register)은 IMO 온실가스 감축 중기조치 도입으로 선박의 에너지 절감장치(ESD, Energy Saving Device)의 경제성이 재조명되고 있다고 분석함. 규제 준수비용이 커지면서, 특히 연료 사용량이 많은 VLCC(초대형 원유운반선) 등 대형 선박의 ESD의 투자 회수 기간이 크게 단축될 것으로 전망됨.
 - ▶ 최근 제83차 해양환경보호위원회(MEPC) 회의에서 IMO는 선박 연료의 온실가스 집약도 (GHG Fuel Intensity)를 제한하는 중기조치 규제를 최종 승인함. 이에 따라, 2028년부터 선박은 설정된 집약도 기준을 초과할 경우, 온실가스 배출량 톤당 100 또는 380 USD 수준의 부과금을 IMO에 지급해야 함.
- 로이드 선급이 연간 15,200톤의 중유(HFO)를 소모하는 30만 톤급 초대형 원유운반선 (VLCC)을 대상으로 사례 연구(Case Study)를 진행한 결과, 중기조치 적용 시 2036년에는 연간 연료비의 절반 이상을 규제준수 비용으로 지출할 것으로 예상됨. 이러한 전망에 따라 선주 및 용선주는 선박 에너지효율 향상을 위한 ESD 장치 적용을 적극적으로 검토하고 있음.
- 로이드 선급의 분석 결과, 2018년 설치 시에는 규제준수 비용이 없어 ESD의 투자비 회수 기간이 길었으나, 만약 설치 시점이 2026년이라면, 규제준수 비용을 반영해 PBCF (Propeller Boss Cap Fins)는 1년 내, 그리고 풍력보조장치는 약 8년 수준으로 크게 단축됨. 풍력보조장치의 경우 2018년 설치 시에는 약 20년 정도였음.
 - ▶ 또한, 풍력보조장치는 선박 수명 종료 시점까지 총 59% 이상의 투자 대비 수익(ROI)을 확보할 수 있을 것으로 예측됨. 이처럼 IMO 규제가 ESD 투자의 판단에 결정적 변화를 주고 있음.



〈 IMO 중기조치를 반영한 ESD 장치의 투자회수 시점 및 경제성 예측 〉

- 로이드 선급은 앞으로 ESD가 단순한 비용절감을 넘어, 자산 가치 보전과 규제 대응 전략의 핵심 요소가 될 것이라고 평가함. 더불어 선주들이 ESD 투자를 단순한 투자비 회수기간의 관점에서만 판단할 것이 아니라, 선박의 전 생애주기적 관점에서 평가하여, 선대 경쟁력을 높이고 탄소중립 목표 달성을 위한 전략적 수단으로 활용해야 한다고 강조함.

황 대 중 전문연구원
hdaejung@imkmc.or.kr

라이베리아 국적 ‘Magic Seas’호, 후티 공격에 흥해서 퇴선

(출처 : Lloyd's List, '25.7.6.)

- 2025년 7월 6일, 라이베리아 국적의 벌크선 ‘Magic Seas’호가 예멘 호데이다(Hodeidah) 서쪽 약 51해리 해상에서 후티 반군의 미사일 공격을 받아 침수됨. 이 선박은 그리스 선사 Allseas Marine이 운영하고, Stem Shipping이 기술 관리를 맡고 있음. 공격 당시 선원 19명과 무장 보안요원 3명이 승선 중이었으나, 전원 구조 신호 발신 후 퇴선하였음.
- 해당 공격은 다수의 소형 무장 쾌속정이 소화기와 로켓 추진 유탄(RPG)을 발사하며 시작되었고, 이후 후티가 발사한 미사일 한 발이 선박을 직격함. 보안업체 Vanguard Tech에 따르면, 두 번째 미사일은 선박 인근 해상에 떨어졌으며, 선박은 이 충격으로 침수되기 시작하였음. 무장 보안요원들이 즉각 교전했으나, 피해 규모가 커지면서 선장은 조속한 퇴선을 명령함.
- 이번 공격은 후티가 2024년 12월 이후 처음으로 민간 상선에 가한 공격 사례로 보고됨. 당시에 후티는 미국 호송대에 미사일을 발사했으나 타격에는 실패함. 2025년 5월 양측 간 휴전이 체결되었지만, 후티는 이스라엘 국적 및 관련 선박에 대한 적대 행위를 이어가겠다고 밝혔으며, 5월 20일에는 하이파(Haifa)항을 기항하는 모든 선박에 대해 ‘해상 금수조치(maritime prohibition)’를 선포함.
 - ▶ ‘Magic Seas’호는 하이파항을 기항하지는 않았지만, 동일 선사 소속 다른 선박이 최근 이스라엘 항만에 입항한 정황이 AIS 데이터를 통해 확인됨. 이는 후티가 5월 20일에 밝힌 ‘하이파 기항 선박 및 관련 선사에 대한 해상 금수 조치’ 기준에 부합할 수 있다는 분석이 제기됨.
- IMO는 해당 사안에 대해 즉각적인 입장을 내고, 흥해를 항해하는 선사들에 대해 항로 우회, 보안 인력 증강 등 강도 높은 대응을 권고함. 한편, 이번 공격으로 흥해 해역의 안보 우려가 다시 고조되고 있음.

신지연 연구원
jyshin@imkmc.or.kr

스리랑카 해안가 플라스틱 펠릿 오염

(출처 : Daily Mirror, '25.6.27.)



〈 미세플라스틱 오염 지역 (출처: DM Graphics) 〉

- 5월 24일, 라이베리아 국적의 컨테이너선 MSC ELSA 3호가 인도 코치 앞바다에서 운항 중 침몰했고, 6월 9일에는 케랄라주 베이푸르 인근 해역에서 싱가포르 국적의 MV WAN HAI 503호 선박에서 화재가 발생함. MSC ELSA 3호에는 유해 화학물질이 담긴 컨테이너 13개가, MV WAN HAI 503호에는 메톡시프로판올, 살충제, 기타 환경 유해 물질이 담긴 화물 143개가 실려 있었음.
- 사고 이후 스리랑카 북부 자프나(Jaffna)부터 남서해안 갈레(Galle)에 이르는 해안선을 따라 플라스틱 펠릿이 확산되고 있으며, 몬순 기류를 따라 기름 유출도 스리랑카 방향으로 이동하고 있을 가능성이 있음.
- 환경단체와 시민단체는 최근 인도 남부 해역에서 발생한 두 선박 사고에 대해 깊은 우려를 표하며, 국제사회와 기업에 책임을 묻고, 더이상 섬 국가들이 해양 재난의 피해를 감당해서는 안 된다고 주장함.
 - ▶ 환경운동가 헤만타 위타나게(Hemantha Withanage)는 2021년 MV X-프레스 펄호 화재 및 침몰 사고* 이후에도 올해 비슷한 시기(5~6월)에 또 두 건의 선박 사고가 발생했다며, 매년 약 6만 척의 선박이 스리랑카 해역을 지나고 하루 평균 200척이 스리랑카 연안을 통과하는 만큼 재발방지 대책이 시급하다고 강조함.

* 스리랑카 영해에서 발생한 컨테이너선 침몰 사고로, 질산 25톤을 비롯한 화학제품을 실은 1,486개의 컨테이너가 바다에 유실됨. 사고 이후 약 1,680톤에 달하는 펠릿이 스리랑카 해안에서 수거되었음.

- ▶ 또한, 헤만타는 MV X-프레스 펄호 사고 이후, 스리랑카 해양환경보호청(MEPA)이 IMO에 플라스틱 펄릿 운송에 대한 규제 마련을 요청했으나, 별다른 진전이 없었음을 덧붙이며, “플라스틱 펄릿은 대부분 비닐봉투에 담겨 운반되는데, 사고 시 봉투가 터지면 바다 전역에 펄릿이 확산되어 해양 생태계 전체에 치명적인 위협이 된다”고 설명함.

안삼엘 연구원

samela@imkmc.or.kr