제26-14호 | 2026.04.20.

IMO 소식 & 국제해사동향

해양수산부
KMC 한국해사협력센터

01 IMO 소식

IMO, 재생연료·해사 인프라 공동연구 착수

(출처 : IMO, '26.4.10.)

- IMO는 2026년 4월 1일 재생연료 공급망과 항만·에너지 인프라를 통합적으로 평가하는 국제 공동연구를 착수함.
  - ▸ Future Fuels and Technology 프로젝트, GreenVoyage2050, WMU, IRENA가 참여하여 해운 탈탄소 이행에 필요한 연료 전환 기반을 점검하고 정책 및 투자 의사결정을 지원하기 위한 목적임.

- IMO는 이번 연구에서 글로벌 동향과 국가별 사례를 병행 분석하여 재생연료 도입의 구조적 특성과 지역별 여건을 함께 반영할 계획임.
  - ▸ 국가별 사례연구를 통해 각국의 에너지 공급체계, 항만 인프라 수준, 연료 수요 특성을 비교 분석하여 국제 확산 가능성과 제약요인을 도출할 예정임.

- IMO는 재생연료 생산·공급·수요 전반과 항만·벙커링 인프라를 포함한 해사·에너지 공급망 전반을 연구 범위로 설정함.
  - ▸ 글로벌 연료 수급 현황 및 전망, 인프라 수요, 도전과제와 기회 요인, 우선조치 및 장기 전략을 포함하는 포괄적 분석을 추진할 계획임.

- IMO는 해운 탈탄소 이행을 위해 연료·항만·선박을 아우르는 전주기 인프라 구축 필요성을 제시하고 2026년 중 연구 결과를 정책 논의에 연계할 예정임.

  ▶ 재생에너지 전력망, 연료 생산설비, 운송 및 벙커링 체계, 육상전원공급 및 대응 선박 등 핵심 인프라 구축 방향을 제시하고, 2026년 3분기에는 글로벌 보고서와 4분기 국가별 사례연구의 순차적인 발표와 함께 MEPC에 보고할 계획임.

IMO 공지

[기타 공지]

- (사무국) GreenVoyage2050 GHG 감축 시범 프로젝트 타당성 조사 기술지원 신청 안내 (CL.5160, '26.4.10.)
  - IMO는 2023 IMO 온실가스 감축 전략 이행 지원을 위해 개발도상국 대상 GreenVoyage2050 프로그램 운영 중이며, 선박·항만 온실가스 감축 혁신기술 도입을 위한 시범 프로젝트 기술지원 신청 접수함.
  - 이번 공모는 여객선(Ro-Pax 및 여객선)에 중점 두며, 현금 지원 없이 최대 25만 달러 상당 맞춤형 기술지원이 2026년 7월부터 약 18개월간 제공 예정임.
  - ODA 수혜 자격 회원국 정부기관 및 공기업의 신청이 가능하며, 민간기업은 정부기관과 공동 참여만 가능하고 제안 솔루션은 최소 5척 이상 선대 적용 가능해야 함.
  - 참여 희망 회원국은 정부 공식 지지 확인과 함께 2026년 5월 29일까지 이메일로 의향서 제출 필요함.

02

국제해사동향

그리스 선주, IMO의 NZF 폐기 요구

(출처 : Lloyd's List, '26.4.10.)

- 그리스 선주업계는 IMO 제84차 해양환경보호위원회(MEPC)를 앞두고 서면 제출 형식으로 Net Zero Framework(NZF) 폐기 요구를 공식 제기함.
  - ▸ John Angelicoussis 등 주요 선주들이 협상 막바지 단계에서 IMO에 NZF가 기존 EEXI·CII 체계와 중복되며 규제 범위를 과도하게 확장하고 있다는 점을 핵심 문제로 지적하는 입장을 전달하며 NZF 추진 중단 필요성 제기함.

- 업계는 NZF가 연료 기준과 경제적 조치를 결합한 구조로 설계돼 비용 부담 증가와 시장 왜곡을 초래할 수 있다고 주장함.
  - ▸ 연료 배출 기준과 부담금 체계가 결합되면서 특정 연료 선택을 사실상 유도하는 구조로 만들어졌다고 평가함.
  - ▸ 재생·저탄소 연료 공급망이 충분히 구축되지 않은 상황에서 조기 투자 압박과 비용 전가 가능성을 제기함.

- 또한 NZF는 기술 중립성을 훼손하고 투자 불확실성을 확대해 해운사의 탈탄소 전략 수립을 저해할 수 있다는 우려가 제기됨.
  - ▸ 다양한 연료 옵션이 존재하는 과도기 상황에서 특정 경로 중심 정책은 산업 유연성 저해 가능성 있으며, 규제 방향 불확실성이 선박 발주, 연료 전환, 인프라 투자 결정 지연 요인으로 작용할 수 있다는 입장임.

- 이번 요구는 MEPC 최종 협상 직전에 제기된 것으로, IMO 탈탄소 정책의 수용성과 설계 방향을 둘러싼 논쟁 심화 가능성을 시사함.
  - ▸ 주요 선주국 이해관계가 반영된 집단적 문제 제기라는 점에서 정책 영향력이 주목되며 향후 NZF 최종 채택 과정에서 조정 또는 추가 협의 필요성이 제기되는 상황임.

호르무즈 봉쇄 속 미·이란 이중 통제체계 부상

(출처 : TradeWinds, '26.4.14.)

- 미국은 2026년 4월 13일(월) 호르무즈 해협 봉쇄를 공식적으로 개시하고, 이란은 통행료 부과 및 자체 통제체계를 병행 추진하며 해상 통제 경쟁 구도가 형성됨.
  - ▶ 미국은 이란 항만을 대상으로 한 해상 봉쇄를 시작하며 선박 추적·차단 작전에 착수했으며, 동시에 이란은 통과 선박에 대한 별도 관리체계를 구축하려는 움직임이 보임.
  - ▶ 이란 측은 해협 통과를 위해 배럴당 1달러 수준의 암호화폐 통행료 부과 요구를 제기된 것으로 알려졌으며, 이는 해상 물류 비용 및 운항 리스크를 동시에 증가시키는 요인으로 작용함.

- 이란은 라라크섬(Larak Island)을 중심으로 선박 사전 승인, 도선 승선, 화물 검증 등을 포함한 통제 절차를 운영하며 사실상 '관리형 항행 체계' 구축을 시도함.
  - ▶ 라라크섬은 반다르아바스 남쪽 약 20해리 지점에 위치한 해상 통제 거점으로 활용되며, 선박은 통과 전 상세 정보 제출과 검증 절차를 거쳐야 하는 것으로 전해짐.
  - ▶ 이러한 절차는 특정 선적·국적 선박에 대한 제한과 함께 운영되며, 항행 시간 지연, 비용 증가, 규제 준수 부담 확대 등 복합적인 영향을 초래할 가능성 있음.

- 미국은 제재 대상 또는 무국적 선박을 중심으로 차단·나포 작전을 확대하며 해역 외곽까지 작전 범위를 확장하는 전략을 구사함.
  - ▶ 실제로 미국 제재 대상 선박인 Rich Starry호와 Elpis호가 봉쇄 이후 해협을 통과하거나 회항하는 사례가 발생하며 시험적 대응 양상이 나타남.
  - ▶ 미국은 반드시 호르무즈 인근이 아닌 아라비아해 및 인도양 등 저위험 해역에서도 선박을 추적·승선·나포할 수 있다는 입장을 보이며 작전 범위를 광범위화하는 특징을 보임.

- 현재 통과 선박은 제한적이며, 제재 관련 또는 고위험 화물 중심으로만 일부 항행이 이루어지는 등 해협 통행 환경이 극도로 위축된 상황임.
  - ▶ 봉쇄 이후에도 극소수 선박만 통과하고 있으며, 일부 선박은 차단 우려로 회항하는 등 불확실성이 높은 운항 환경이 지속됨.
  - ▶ 특히 미국과 이란의 통제 방식 및 관할 범위가 명확히 규정되지 않아 선박 운영자 입장에서 법적·군사적 리스크가 동시에 존재하는 상황임.

- 이번 사태는 해상 통제권을 둘러싼 미·이란 간 전략적 경쟁이 해운·에너지 시장에 직접적인 비용·운항 리스크로 전이되는 양상를 보여줌.
  - ▶ 통행료, 검문 절차, 나포 가능성 등이 복합적으로 작용하며 글로벌 해운사 및 용선자의 의사결정에 직접적인 부담 요인으로 작용함.
  - ▶ 향후 통제 방식의 구체화 여부에 따라 항행 자유, 보험, 운임, 에너지 물류 전반에 구조적인 영향력 확대의 가능성이 있음.