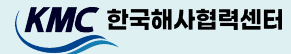


IMO 소식 & 국제해사동향



01

IMO 소식

협약이행전문위원회, 총회 결의서 개정안 4건 초안작업 완료



〈협약이행전문위원회, 총회 결의서 개정안 4건 초안작업 완료, 출처: IMO〉

- 지난 7월 31일부터 8월 4일까지 개최된 제9차 IMO 협약이행전문위원회(III 9)는 협약이행에 관한 총회 결의서 개정안 4건에 대한 초안작업을 완료하였음

▶ III 9에서 초안작업이 완료된 4건의 총회 결의서 개정안은 다음과 같음

- ① The draft Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification, 2023

- ② The draft 2023 Non-exhaustive list of obligations under instruments relevant to the IMO instruments implementation Code (III Code)
- ③ The draft Procedures for port State control (PSC), 2023
- ④ The draft 2023 Guidelines on the implementation of ISM Code by Administrations
- 상기 결의서 개정안 채택과 관련한 논의는 11월 27일부터 12월 6일까지 열리는 제33차 IMO 총회에서 진행될 예정임
- 한편, 이번 III 9에서는 회원국들의 협약이행코드(III Code) 이행을 지원하기 위한 ‘the III Code Implementation Guidance’ 초안 개발도 완료하였음

02

국제해사동향

LNG, 대체연료 추진 유조선 신조를 위한 옵션

(출처 : Lloyd's List, '23. 8.11.)

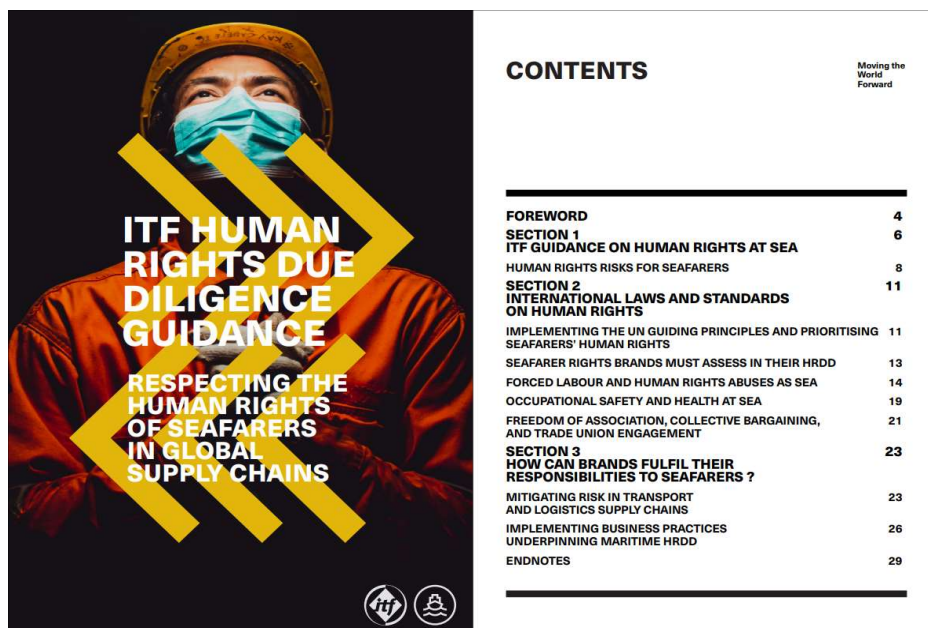
- 최근 스크러버의 프리미엄이 줄어들고 액화천연가스(LNG) 가격이 급락함에 따라 LNG 및 메탄을 추진 유조선의 발주가 증가하고 있으며, 연료전환 불확실성에 따른 위험을 완화하기 위해 Ready 사양의 유조선 발주도 이어지고 있음
 - ▶ 대(對) 러시아 제재, 북반구 여름의 냉방수요 증가 등으로 HSFO(고유황유)가 VLSFO(초저유황유)보다 가격이 많이 상승하여 스크러버 프리미엄이 줄어들었으며, 황산화물뿐만 아니라 온실가스 배출량을 저감해야 하는 중장기적 필요성에 따라 대체연료에 투자하는 장기적인 솔루션에 관심이 집중되고 있음
- 미국 선사 International Seaways는 올해 초대형 LNG 추진 유조선을 3척 인수하고 장거리 LNG Ready 유조선을 1척 추가 발주하였으며, 덴마크 선사 Hafnia Tankers는 49,800톤급 중거리 메탄올 추진 유조선 4척을, 노르웨이 선사 Ocean Yield는 75,000톤급 장거리 메탄올 Ready 유조선 1척을 발주함
 - ▶ 유조선 및 제품 운반선에서 메탄올을 연료로 선택하는 선주가 증가하고 있지만, LNG는 여전히 가장 매력적인 옵션으로 운항 중이거나 발주된 이중연료 유조선 234척 중 약 80%를 차지함
- LNG는 현재 가장 성숙한 기술 옵션으로 벙커링 네트워크 및 연료 가용성이 증가하고 있으며, 주요 이슈인 가격변동성과 전과정(Lifecycle) 관점의 메탄슬립 배출량 저감 연구가 이어지고 있음
- LNG Ready 선박 건조에는 LNG 탱크의 간편한 장착을 위한 사전 배관작업과 연료탱크 추가 중량 지탱을 위한 상부 갑판 강화작업이 포함되며, 조선소와 선박 유형에 따라 약 200~500만 달러의 추가비용이 발생함
 - ▶ Ready 선박이 아닌 대형 선박을 LNG 선박으로 개조하기 위해서는 약 1,200~1,800만 달러가 필요하며, 일부 선주는 메탄올 Ready 선박이 재래식 연료 추진 선박과 사양이 비슷하여 메탄올 추진 선박으로 개조할 때 비용이 상당하는 점을 지적함

건강하고 안전한 작업환경은 선원의 권리

(출처 : SAFETY4SEA, '23. 8. 8.)

- 국제운수노련(International Transport workers' Federation, ITF)은 지난 7월 27일 발간한 'ITF 인권실사* 지침(ITF Human Rights Due Diligence Guidance)'에 건강하고 안전한 작업 환경에 대한 선원의 권리가 존중되어야 한다고 명시함

* '인권실사'는 인권에 미치는 부정적 영향을 식별하고, 예방 등 조치를 취하며, 관련 이해관계자와 소통하는 최소한의 프로세스를 의미



〈국제운수노련 인권실사 지침, 출처: 국제운수노련〉

- ITF는 선원 해상사고의 주요 위험요인으로 피로와 탈진을 꼽았으며, 특히 선사가 선원들의 안전 관리를 소홀히 하고 최대 근무시간을 미준수하는 등 착취적인 노동환경을 조성하고 있음을 지적함
 - ▶ 선원들은 적절한 휴식시간이나 교육 없이 추가 업무를 수행해야 하는 압박에 놓여 있음
- 또한, 업무 중 폭력, 교육 부재, 항해기간의 연장 등으로 인해 선원들의 정신 건강에도 적신호가 켜짐. 선원 중 25%가 우울증 증세를, 17%가 불안 증세를 겪고 있으며, 자살을 생각한 선원의 비율도 20%로 나타남
- ITF는 기업이 분쟁지역 또는 고위험 국가에서 기존 비즈니스의 운영·소싱·지속 활동을 검토하기엔 절차가 까다롭다는 것을 지적하며, 지리적 불안정은 심각한 인권유린의 위험을 증가시킬 수 있음을 경고함. 따라서, 이러한 위험을 식별하고 예방 및 완화하기 위해서는 기업이 한층 엄격한 기준으로 추가적인 인권실사를 이행해야 함을 주장함

- ITF의 인권실사 지침 이외에도 아래 협약 및 현장에서 선원의 건강하고 안전한 작업환경에 대한 권리를 명시하고 있음
 - ❶ 직업안전보건에 관한 국제노동기구 제155호 협약(ILO Convention 155 on Occupational Safety and Health)에 직업 안전 및 보건을 중요한 노동권으로 포함
 - ❷ 해사노동협약(Maritime Labour Convention)에 건강하고 안전한 노동환경을 위한 선원의 최대 체류시간, 상륙허가, 의료 등 권리 규정
 - ❸ 제네바 해상인권선언(Geneva Declaration on Human Rights at Sea)에 해상에서의 인권 보호 원칙과 규칙 제시
 - ❹ 선원헌장(Seafarers' Charter)에 선원의 임금과 복지 보호 강화 등 규정

MSC, LNG 사용을 장려하는 SEA-LNG에 합류

(출처 : MSC, '23. 8. 3.)

- 세계 제1위 컨테이너 선사인 MSC는 선박연료로서 LNG 사용을 장려하는 다분야 산업연합인 SEA-LNG*의 일원이 될 것이라고 발표함

* 선박연료로서 LNG 사용을 장려하기 위해 2016년 설립된 국제적인 비영리 산업협력재단

- MSC는 최근 몇 년 동안 LNG 연료추진 선박에 투자하며 넷제로를 향한 미래선단 구축에 노력하고 있으며, 2022년 세계 최초로 LNG 이중연료추진 컨테이너선 5척을 운항하였음. 이 선박들은 LNG와 기존 연료를 모두 사용할 수 있는 연료가스공급시스템 (FGSS, Fuel Gas Supply System)을 장착한 신조 선박임

▶ 또한 자회사인 MSC Cruises는 친환경 크루즈 선박으로 MSC World Europa호와 MSC Euribia호를 출범시켰으며, 지난 6월 MSC Euribia호는 바이오 LNG연료를 이용하여 첫 번째 넷제로 크루즈 항해를 기록했음

- MSC는 2050년까지 넷제로 달성을 위하여 다양한 대체연료 및 추진 솔루션을 적극적으로 탐색하고 있으며, 다양한 연료 옵션으로 선박을 운영할 수 있는 구체적인 방안을 모색 중임

▶ 특히, MSC는 화석기반 LNG를 과도기적 연료로 보고 있으며, 2050년 넷제로 달성을 위해 바이오 및 재생가능한 합성 LNG가 장기 연료전략의 핵심이 될 것으로 판단하고 있음

- SEA-LNG 회장 Peter Keller는 "세계 굴지의 해운선사인 MSC가 LNG 가치사슬 전반에 걸쳐 우리와의 협력을 결정한 것은 해운산업을 유연하게 발전시키기 위한 실행가능한 솔루션으로서 LNG에 대한 MSC의 확신을 보여주는 것"이라고 언급함

▶ 또한 Keller 회장은 "기존 LNG 인프라는 바이오 LNG 및 재생가능한 합성 LNG에 대한 접근성을 높일 수 있기에 많은 현실적인 문제들을 수용할 수 있어 투자 장벽을 낮출 수 있으며, LNG 연료를 사용한 선박 운항은 즉각적인 탈탄소화 이점과 넷제로 운송경로를 제공할 수 있다."라며, "SEA-LNG는 앞으로도 LNG 사용을 촉진하려는 회원들의 요구에 부응하는 국제 이니셔티브 및 활동을 지원하기 위한 다양한 인적자원 및 지식 공유를 약속한다."고 언급함

대만 최초 자동화 컨테이너터미널 개장

(출처 : Seatrade Maritime, '23. 8. 15.)

- 대만항무공사(TIPC)와 해운선사인 Evergreen이 공동 개발한 카오승항 제7컨테이너터미널이 지난 8월 14일 개장했음. 제7터미널은 대만 최초의 자동화 컨테이너터미널로서, 대만항무공사는 항만인프라 건설을 담당했으며 Evergreen은 항만운영시스템과 항만장비에 투자하였음
- 제7터미널은 안벽수심 18m, 안벽길이 2,415m인 5개 선석을 갖추고 있으며, 24,000TEU급 초대형 컨테이너선 4척이 동시에 접안할 수 있음. 24기의 안벽 크레인 중 19기는 원격제어 크레인이며, 무인 자동화 야드 크레인(ARMGC) 60기, 스마트 게이트 24기 등을 설치하였음. 또한 지능형 항만운영시스템, 5G 통신시스템, 광학문자인식(OCR) 기술, 사물인터넷(IoT) 정보망이 항만운영의 효율성을 높일 것으로 기대됨



〈대만 카오승항 제7컨테이너터미널 개장, 출처: Evergreen 보도자료〉

- Y.I. Chang Evergreen 회장은 개장식 축사에서 "우리는 자동화 및 친환경 장비에 상당한 투자를 했으며 'Containerlink'라는 새로운 온라인 플랫폼을 통해 물류서비스 품질도 크게 높아질 것" 이라고 강조하고, "자동화 컨테이너터미널 개장으로 고객에게는 더욱 효율적이고 친환경적인 서비스를 제공하고 현장직원에게는 더 나은 근무환경을 제공할 수 있게 됐다."고 밝힘