

# IMO 소식 & 국제해사동향



한국해사안전국제협력센터  
Korea Center for International  
Maritime Safety Cooperation (KMC)

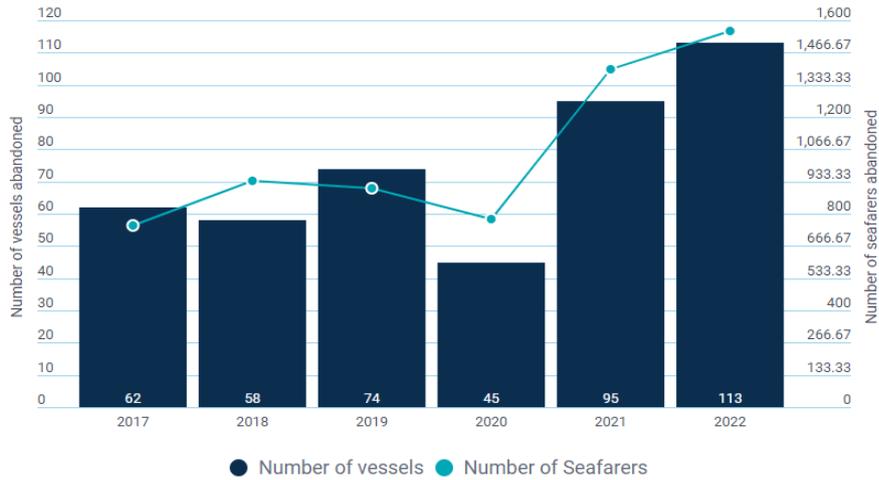
01

## 국제해사동향

### 2022년 선원 유기 건수 역대 최고치 기록

(출처 : Lloyd's List, '22.12.30)

- 선원 유기\*는 2021년 코로나 여파로 급증하기 시작했으며, 2022년에는 총 1,555명의 선원과 113척의 선박이 유기되는 등 역대 최고치의 유기 사례가 발생함
  - \* 선박소유자가 ① 선원의 송환비 미지원, ② 필수적인 지원 없이 선원 방치, ③ 2개월 이상 임금 체불 등을 포함 선원과의 관계를 일방적으로 끊는 행위
  - ▶ 2011년~2016년간 선원 유기 사례는 연간 20건 이하에 불과했으나, 2017년(62건)부터 증가세를 보이다가 2021년(95건)부터 코로나 여파로 가파르게 증가하였음
- 국제해사기구(IMO) 및 국제노동기구(ILO)가 관리하는 선원 유기 공동 데이터베이스에 따르면, 2004년 개설 이후 총 713척의 선박과 9,971명의 선원 유기 사례가 보고됨
  - ▶ 현재 보고된 사례 중 305건만이 해결되었으며, 151건은 여전히 소송 중이고 50건은 관련 조치마저 취해진 바 없음



〈연도별 선원 유기 건수, 출처: Lloyd's List〉

- IMO/ILO 3자 간 작업반(JTWG)\*은 2022년 12월 「선원 유기사건에 대한 항만국 및 기국의 지침」 초안을 마련하였으며, 제110차 법률위원회('23.3.)에서 최종 채택될 예정임
  - \* IMO 제127차 이사회('22.7.)에서 선원 유기 사례에 대한 지침을 논의하기 위해 동 작업반 개설을 승인함 (IMO 지정 8개 회원국, ILO 지정 8개 선사 및 8개 선원 측 기관으로 구성)
  - ▶ 동 지침은 2006 해사노동협약(MLC)을 기반으로 선원 유기 정의 및 책임 주체, 기국 및 항만국의 역할, 관련 조치에 대한 내용을 담고 있으며, 법적 구속력이 없는 지침임
  
- 비정부간 기구 "해상에서의 인권(Human Rights at Sea)" 설립자 David Hammond는 동 지침이 기존 MLC 협약을 그대로 반복하고 선원 유기에 대한 뚜렷한 조치와 해결책이 없는 지침이라 언급함. 또한, 유기 사례는 선원에 대한 인권 및 노동권이 법적으로 보호되지 않음에 따라 나타나는 필연적 결과로, 노동조합의 활발한 활동, 유기를 저지른 선주에 대한 재정 압박, 항만국통제(PSC)를 통한 제재 등 보다 강력한 조치 없이는 유기 사례가 지속해서 증가할 것이라 경고함

## 해운 이해관계자, IMO CII 규제의 맹점을 지적

(출처 : Freightwaves, '22.12.21.)

- Maersk, MSC 등 수많은 해운 이해관계자들이 2023년 1월 1일부터 시작된 IMO CII(Carbon Intensity Indicator)\* 규제의 맹점에 대하여 지적하고 있고, 선박용선그룹인 Maersk, MSC, CMA CGM, Hapag-Lloyd 등은 BIMCO(발틱국제해운협의회)에서 발표한 CII 관련 정기용선 계약 조항\*\*이 용선자에게 과도한 의무를 부과한다고 판단되어 해당 조항의 준수를 거부할 것이라고 밝힘
  - \* CII(탄소집약도지수)는 1톤의 화물을 1해리 운송하는데 배출되는 이산화탄소량을 연료사용량, 운항거리 등 선박의 운항정보를 활용하여 사후적으로 계산하는 지수로서 선박의 운항에 중점을 둔 환경규제임. 1년간의 운항정보를 바탕으로 A등급(고효율)부터 E등급(저효율)까지 5단계의 등급을 부여하며, 3년 연속 D등급 또는 1년 이상 E 등급을 받으면 에너지효율관리계획(SEEMP)을 수립하여 선박검사기관의 승인을 받기 전까지 운항이 제한됨
  - \*\* CII 오퍼레이션 조항에서 선주와 정기용선자가 매년 CII 등급 목표에 합의한 후, 용선자가 합의한 목표의 달성을 위해 연료의 선택이나 항해 최적화를 도모할 것을 명시하며, 선박 운항과 관련된 결정을 한 정기용선자가 선박 배기가스 배출에 책임이 있음
- 해운 이해관계자들은 CII 규제의 문제로 다음 사항을 지적함
  - ▶ 첫째, 해당 계산식이 운송 화물이 아닌 선박 용량을 기반으로 계산한다는 점을 지적함. CII 등급 개선을 위해 선박은 화물 없는 밸러스트 항해시간(ballast time)을 늘릴 수 있으나 실제 운반되는 화물의 톤당 온실가스 배출량이 불필요하게 증가할 수 있음
  - ▶ 둘째, 계산식 분모에 이동 거리가 포함되며, 1년간 이동 거리가 짧아질수록 CII 등급이 낮아지기 때문에 선박은 정박지에서 대기하는 것보다 원을 그리며 천천히 운항하여 CII 등급을 개선할 수 있으나 이는 환경보호 관점에서 부적절한 사항임. 최근 미국, 유럽 및 중국 항만에서 선박대기시간이 길어지고 있기 때문에 해당 선박의 연간 이동거리가 심각하게 짧아지고 있지만, 항만 대기는 일반적으로 선주 통제 밖의 일임
  - ▶ 셋째, 규제 이행에 대한 사항으로 선주가 규제에 따라 한 차례 “E” 또는 3년 연속 “D”를 받아서 SEEMP를 수립하더라도 개선을 이행하지 않는 것에 대한 제재조치가 부재함
- 한편, 세계 최대 건화물(Dry Bulk) 선사 Oldendoff는 “현재 단계에서는 SEEMP를 준수한다면 “D”와 “E” 등급은 허용 가능하다”라고 주장하며, “용선자나 선주는 특정 CII 등급에 대해 강경한 입장을 취해서는 안된다”라고 언급함

## 뉴질랜드와 호주, 선체부착생물로 인해 크루즈선 입항 거부

(출처 : The Maritime Executive, '23.1.1.)

- 총톤수 47,861톤 크루즈선 Viking Orion 호는 지난해 12월 22일 2주간의 호주-뉴질랜드 항해를 떠났으나, 선체부착생물 관리 문제로 뉴질랜드의 Christchurch 항으로부터 입항이 거부되었으며, 다음 기항지인 호주의 Hobart 항에서도 입항이 거부됨
- 호주 어업관리청(AFMA)은 해당 선박에서 선체부착생물의 관리 문제가 발견됐기 때문에, 동 선박으로부터 호주 해역으로 외래종이 유입되는 것을 최소화하기 위하여 선체부착생물을 제거해야 한다고 언급함

\* 뉴질랜드와 호주는 선체부착생물에 관한 규제를 시행 중이며, 호주의 경우 2022년 6월에 발효되었음



〈Viking Orion 호, 출처: Viking Cruises〉

- 이에, Viking Orion 호는 선체부착생물 제거를 위한 전문 잠수부들을 투입했으며, 1월 1일 당초 계획대로 Melbourne으로 항해할 예정임. 또한, AIS 데이터에 따르면, 동 선박이 1월 2일에 마지막 기항지에 도착하며 항해 일정을 무사히 마침
- 한편, 뉴질랜드 정부는 크리스마스 직전 Princess Cruises 소속인 Coral Princess 호의 선체에서 외래종이 발견되어 동 선박의 Chalmers 항에 입항을 거부한 바 있음. 뉴질랜드 또한 해양생물의 90%가 국제항해선박의 표면에 부착되어 유입된다는 것을 강조하며 엄격한 선체부착생물 규제를 시행 중임

## MAERSK-SunGas社, 선박용 그린 메탄올 공급 파트너십 체결

(출처 : MAERSK 홈페이지, '22.12.15.)

- 2022년 12월 글로벌 컨테이너 선사인 MAERSK와 에너지 생산·공급 회사인 SunGas는 해운 부문의 탈탄소화 전환 요구 증가에 따라 그린 메탄올 연료의 원활한 공급 및 비즈니스 사업 모델 구축을 위해 파트너십을 체결함
  - ▶ MAERSK는 2040년까지 자사 선대의 탄소중립 목표를 선제적으로 설정한 바 있으며, 2022. 11월 기준 19척의 메탄올 연료 추진 컨테이너선을 발주한 상황임('23~'25. 인도 예정)
  - ▶ SunGas는 재생가능 연료 등을 대규모로 생산·공급하는 에너지 전문 회사로 가솔린, 디젤 등의 항공 연료와 수소, 바이오 메탄 등의 선박 연료를 생산하고 인프라 구축 등 관련 사업을 추진 중
- 동 파트너십은 향후 2026년부터 SunGas가 구축한 연료생산시설에서 연간 약 39만 톤의 그린 메탄올을 생산해 MAERSK에 공급하는 것을 목표로 함



- 한편, 글로벌 컨테이너 선사들은 해운 탈탄소화를 위해 친환경 연료추진선으로 구성된 선대 확장을 본격적으로 추진하고 있으며, 액화천연가스(LNG), 메탄올 연료를 주력으로 하는 친환경선박의 발주가 국제적으로 증가하는 추세임
  - ▶ 그린 메탄올은 온실가스를 거의 배출하지 않는 공정에서 생성된 메탄올을 지칭하며, 일반적으로 지속 가능한 바이오매스로부터 생산됨. 또한, 그린 메탄올과 함께 많이 언급되는 e-메탄올은 재생에너지로 만든 수소와 포집된 이산화탄소를 합성해 만든 신개념 연료로, 연료 생애주기 기준 탄소중립 연료임