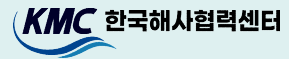


IMO 소식 & 국제해사동향



01

IMO 소식

IMO, 홍해 및 아덴만 해적 공격 즉각 중단 촉구



〈제108차 해사안전위원회, 출처: IMO〉

- IMO 회원국들은 홍해 및 아덴만을 통항하는 선박 및 선원에 대한 해적 공격을 즉각적으로 중단할 것을 촉구함.

- ▶ 2024년 5월 15일부터 24일까지 영국 런던 IMO 본부에서 개최된 제108차 해사안전위원회 (MSC 108)는 홍해 및 아덴만에서 발생하고 있는 무자비하고 잔혹한 해적 공격을 규탄하는 결의안을 채택함.
- ▶ 최근 해적 공격은 국제 해상 무역에 심각한 위협을 가하며 전 세계 경제에 악영향을 미치고 있어, IMO는 해적 공격 근절을 위한 국제협력 강화와 관련 국가들의 적극적인 조치를 촉구함.
- 이번 결의서는 2023년 11월 후티 반군의 MV 갤럭시 리더호(MV Galaxy Leader) 피랍 사건 이후 IMO 회원국들이 채택한 첫 번째 결의서임.
 - ▶ 해당 사건 이후, 후티 반군은 50여 차례의 추가적인 공격을 자행하였으며, 이로 인해 수많은 선원이 목숨을 잃고 있음. 또한, MV 갤럭시 리더호 승선원 25명은 여전히 인질로 억류되어 있음.
- IMO 사무총장 아르세니오 도밍게스는 "IMO 회원국은 이러한 무분별한 공격을 즉각 중단해야 한다는 입장이다."라고 강조함. 또한 "해사 산업은 전 세계 공급망을 유지하는 데 핵심적인 역할을 하고 있으며, 선원과 상선은 생활 필수품을 운반하는 중요한 역할을 수행하고 있어 지정학적 갈등으로 인해 위협받아서 안 된다."라고 언급함. 또한, 모든 정부 및 해양 관련 기관에 피해를 입은 선원을 최대한 지원하고 이러한 위기를 해결할 방법을 찾는 데에 최선을 다해 줄 것을 요청함.

김 현 중 영문에디터
kem5651@imkmc.or.kr

02

IMO 소식

세계원자력교통연구원, IMO에 원자력 안전에 대한 공정한 평가 요청

(출처 :Lloyd's List, '24.5.17.)

- 원자력은 높은 비용, 안전, 핵 확산 위험에 대한 우려로 오랫동안 대체연료로 주목받지 못했지만, 비용 경쟁력 우위와 무탄소 에너지원인 암모니아, 수소의 기술적 한계로 원자력에 대한 재평가가 이루어지고 있음.
- 세계원자력교통연구원(WNTI)*는 제108차 해사안전위원회(MSC 108)에서 “온실가스 배출 감축에 기여할 수 있는 다양한 연료와 기술을 객관적으로 평가해야 하며, 온실가스 배출 감축 정책은 편견보다는 사실에 기반해야 한다”고 강조함.

* World Nuclear Transport Institute: 핵 및 방사성 물질 운송 규정 개발에 관한 비정부기구. 우라늄 채굴 및 수출업체, 프랑스 EDF, 미국 웨스팅하우스, ABS와 로이드 선급, 컨테이너회사 CMA CGM 등 40개 이상의 기업이 참여하고 있음.

- 안전 회기간 실무작업반(SCG)*은 MSC 108에 제출한 보고서에서 원자력은 매우 높은 안전 기준을 가지고 있지만, 사고의 영향 범위가 넓고 장기간 피해가 지속될 수 있다고 지적함.

* Safety Correspondence Group: 해사안전위원회의 하위 그룹으로 해사 안전 문제를 집중적으로 다루며, 첨단 기술의 세부적인 지침을 개발하고 기존 안전 규정을 개선하고 강화하여 해사 안전 수준을 향상시키는 역할을 담당함.

- ▶ WNTI는 SCG가 제출한 보고서에서 제시된 원자로 사고의 부정적 영향에 대한 견해는 과학적 근거가 부족하며, 다른 대체 에너지원과 비교 분석이 이루어지지 않았기 때문에 비과학적이라고 주장함. 또한, 원자력 산업은 70년 이상의 안전 운영 경험과 모든 에너지 사업 중 가장 높은 안전 기준을 유지하고 있다고 강조함.

- 한편, WNTI는 이번 MSC 108에 원자력 상선의 안전규정 관련 의제문서(MSC 108/INF.21)를 제출함.

- ▶ WNTI는 에너지 밀도가 높고 배기가스가 없는 동력원인 원자력을 선박에 안전하게 적용할 수 있도록 규제 체계를 마련할 준비와 의지를 갖고 있다고 언급함.

바이오연료 벙커링 수요 두 배 이상 증가 예상

(출처 : Lloyd's List, '24.5.16.)

- 지난 5월 14~16일 네덜란드에서 개최된 Argus Green Marine Fuels Conference에서 세계 최대 벙커링 회사인 벙커 홀딩(Bunker Holding)은 FuelEU Maritime 규제*에 따라 국제 해운의 벙커링 패턴이 변화하고 있으며, 유럽의 바이오연료 수요가 두 배 이상 증가할 것으로 예상하였음.

* 5,000 GT 이상 선박을 대상으로 선박에서 사용하는 에너지의 온실가스 집약도를 제한하는 EU 지역 규제로서 2025년 2%, 2030년 6%, 2050년 80%까지 단계적으로 온실가스 집약도를 감축하도록 의무화함.

▶ 바이오연료 총 수요는 2023년 기준 40~50만 톤이나 2025년에는 100만 톤을 초과할 것으로 예상되며, 2030년 FuelEU Maritime 목표 달성을 위해서는 약 500만 톤의 바이오디젤(FAME)을 혼합 사용해야 함.

▶ 또한, 규제 이행을 위해 비용적으로 가장 저렴하면서 선박의 대규모 개조가 불필요한 바이오연료 혼합은 현재로서 가장 현실적인 규제 이행 수단이 될 것으로 예상함.

- 벙커 홀딩에 따르면, 네덜란드는 저렴한 바이오디젤을 공급하기 위해 보조금을 지급하고 있음. 이에 따라 로테르담과 암스테르담 항만은 바이오연료 운송을 지속적으로 유치할 것으로 예상되며, 스칸디나비아와 지중해 서부 항만에서도 바이오연료 운송이 증가할 수 있을 것으로 보임.

- 튀르키예와 그리스의 지중해 동부 항만은 바이오연료 공급이 제한되어 있어 느린 성장이 예상되지만, 튀르키예의 바이오연료 공급업체들은 최근 ISCC 인증*을 받은 바이오연료를 공급할 계획이라 밝힘. 또한 지난 4월, 튀르키예의 에너지 규제 당국은 선박유 공급에서 최대 30%의 바이오연료 혼합을 승인함.

* International Sustainability & Carbon Certification : EU의 친환경 국제인증제도로 지속가능한 바이오연료 및 에너지를 평가하는 중요한 검증 표준임

- 한편, 로테르담 항만 당국은 지난해 혼합된 바이오연료 벙커 판매량이 총 75만 2,000톤이라고 보고하였으나, 대부분 B25~30*으로 실제 바이오연료 사용량은 75만 2,000톤의 절반 미만으로 추정된다고 밝힘.

* 25~30%의 바이오연료와 70~75%의 초저유황 연료유로 구성

- 바이오연료의 높은 수요 전망에도 불구하고, 바이오연료 공급업체인 굿퓨얼스(GoodFuels)는 현행 EU 규제에서는 LNG 사용이 허용되고 있고, 폴링 제도*에 따라 지속가능한 연료에 대한 수요가 상대적으로 낮아질 수 있기 때문에 공급 부족은 예상되지 않는다고 언급함.

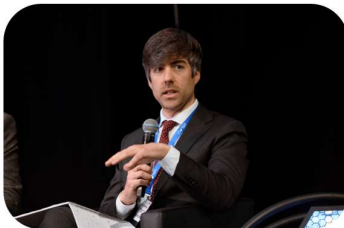
- * Pooling : FuelEU Maritime 규제에서 요구하는 온실가스 집약도를 달성하기 위해 선주가 사용할 수 있는 유연성 메커니즘으로, 개별선박이 규정을 준수하기 위해 2척 이상의 선박과 규정 준수 초과분을 공유하는 제도

이정윤 연구원
jylee@imkmc.or.kr

선제적·전략적 EU ETS 대응, 해운시장 경쟁력의 열쇠

(출처 : Riviera, '24. 5. 23.)

- 2024년 4월 16일 개최된 제3회 함부르크 해사 포럼(Hamburg Maritime Forum)에서 국제해운 탈탄소화와 관련한 논의가 활발히 이루어짐. 특히, 포럼에 참여한 전문가들은 올해부터 시행되고 있는 EU ETS(유럽연합 배출권 거래제도)에 대해 전망하며, ETS 제도에 선제적으로 대응하는 선주가 미래 해운시장에서 경쟁력의 우위를 차지할 것이라고 강조함.
- ▶ 2021년부터 개최된 함부르크 해사 포럼(Hamburg Maritime Forum)은 해운 산업의 주요 이해관계자들이 모여 최신 산업 동향과 기술 혁신, 지속 가능성 등을 논의하는 국제 행사로서 민간 해사 전문가 협의체인 IGGG Group이 동 포럼을 주최하고 있음.



Iain Stevenson (Carlton Carbon)



Øistein Jensen (Odfjell)



Ula Eithz Neilsen (V.ships Germany)

〈 제3회 함부르크 해사포럼(2024.4.)의 EU ETS에 관한 주요 연사 발언 모습 〉

- 영국 및 EU ETS 시장에서 탄소 배출권 거래와 관련된 리스크 관리, 구매 서비스, 가격 분석 등을 전문으로 하는 Carlton Carbon 회사의 Stevenson은 해운선사가 EU ETS 거래 계좌를 개설하여 단순히 운용하는 차원을 넘어서 자사 선대 현황을 고려한 전략적인 접근을 통해 배출권을 구매하고 판매하는 금융 기법에 대한 이해가 선행되어야 함을 언급함.
- 노르웨이에서 글로벌 석유·화학 운송을 전문으로 하는 Odfjell 회사의 Øistein Jensen은 EU ETS와 같은 경제적 조치가 국제 해운 탈탄소화를 유도하는 중요한 역할을 하고 있음을 언급함. 추가로, ETS의 투명한 운영현황 공개가 필요하며, 탄소를 적게 배출하는 기업에 대해서는 인센티브가 주어질 것으로 전망함.
- 독일 함부르크에 본사를 두고 전 세계 3,000여 척의 선박을 관리하는 국제 해운 전문서비스

회사인 V.ships의 Ula Eithz Neilsen은 함부르크에 별도의 ETS 관리 플랫폼을 구축하여 600여 척의 선박의 탄소 배출 관련 데이터를 자동으로 수집하고 있음을 언급함. 또한, 이제 막 시행하는 ETS에 대한 효과적이고 전략적인 대응을 위해서는 이러한 플랫폼 구축 자체보다 지속적인 데이터 검토 및 분석과 관련 경험 축적 등이 중요함을 강조함.

황 대 중 전문연구원
hdaejung@imkmc.or.kr