

# KMI 동향분석

**VOL.172**

2020 JULY

발간년월 2020년 7월(통권 제172호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 장영태  
감 수 최종희 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 연구관리실 홈페이지 www.kmi.re.kr  
※ 이 보고서의 내용은 우리원의 공식적인 견해가 아닌 집필진의 견해입니다.

## COVID-19에 따른 선원수급 및 선박검역 대책마련이 시급

허성례 전문연구원  
(srhu0201@kmi.re.kr/051-797-4624)  
박용안 연구위원  
(yaparki@kmi.re.kr/051-797-4612)  
박한선 연구위원  
(hspark@kmi.re.kr/051-797-4627)

지난해 12월 중국 우한시에서 시작된 COVID-19 확산은 글로벌 사회에 큰 충격을 주고 있다. 특히 COVID-19는 2003년 사스, 2015년 메르스 때보다 감염 확산속도가 빨라 급속도로 확산되고 있으며, 장기화 국면에 접어들고 있다. 이에 WHO는 3월 12일 팬데믹을 선언했는데 이는 역대 전염병에서 단 두 차례만 선언이 되었을 만큼 COVID-19가 전 세계에 심각한 영향을 미치고 있다는 것을 보여주는 것이다. COVID-19의 확산이 지속됨에 따라 해사산업에도 큰 영향을 미치고 있으며, 가장 심각한 문제는 선원의 교대와 감염확산에 대한 것이다.

COVID-19가 확산됨에 따라 선원교대는 매우 어려운 상황이다. 감염 확산이 빠른 COVID-19의 특성을 감안하여 각국이 항만을 폐쇄조치하거나, 선원 교대시 까다로운 조건을 내세움으로써 선원교대가 어렵게 되었다.

이에 현 상황을 파악하기 위하여 한국선박관리산업협회의 회원사를 상대로 실시한 설문조사에서 선원 교대는 1월에 비하여 4월에 1/4 가까이 줄어들었고, 외국인 선원의 교대 비용도 약 2배로 늘어났음을 알 수 있었다. 또한 입항 거부 사례와 선원 교대가 적체되는 등 심각한 문제를 초래 하고 있다. 실제 한 독일 선박의 경우 선원 교대가 되지 않아 선박 운항 불가 선언을 한 사례도 발생되었다.

선원의 교대는 단지 선원의 권리 측면에서만 볼 것이 아니라 선박의 안전이라는 면에서도 접근해야 한다. 선박 충돌에서 인적과실(Human Error)로 인한 사고의 비율이 96%를 상회하고 있다. 특히 인적과실이 생기는 주요 요인 중 하나는 선원의 피로인데 COVID-19로 인해 선원 교대가 되지 않아 장기승선 선원이 속출함에 따라 선원의 피로도가 누적되고 있다. 이에 따라 선박의 안전도 그만큼 위협받고 있다고 할 수 있다.

이러한 상황에 대하여 국제기구는 선원을 ‘Key Worker’로 지정하여 선박 기항지 출입을 자유롭게 하고 검역을 최소화로 하는 방안을 제안하였다. IMO는 선원이 출발에서부터 선박에 도착할 때까지의 과정을 6단계로 나누고 또한 역순으로도 6단계로 나누어 선원을 교대 하는 지침서를 개발하였으며 IMO, ILO 등은 공동 성명을 통하여 선원의 교대를 허용해 줄 것을 제시하고 있다.

그럼에도 불구하고 여전히 폐쇄적인 입장을 취하고 있는 국가들이 많다. 특히 특정 지역을 선박이 들렀거나, 특정 지역 출신의 선원이 승선한 경우 선박의 입항 자체를 거부하는 경우도 있다.

우리나라의 경우 폐쇄적인 입장을 취하고 있는 국가들과는 달리 개방적인 입장을 취하고 있다. 특히 외국인 선원의 경우 우리나라 입국 시점에서부터 14일의 격리 기간만 거치면 승선할 수 있으며, 하선시에도 우리나라 선원을 비롯한 외국인 선원의 절차를 동일하게 적용하여 간단한 특별검역만 거치면 하선할 수 있도록 조치하고 있다.

그러나 최근 부산 감천항에서 발생한 선원집단 감염은 현재 항만을 출입하는 선박에 대한 각 관계기관의 역할을 재조명할 필요가 있으며, 선박검역과 도선사의 안전 또한 각 기관별 대응지침의 마련과 유기적인 협조체계가 보장되어야 할 필요가 있음을 보여주고 있다.

COVID-19로 인해 발생한 선원의 교대문제는 각국의 여건과 정책이 달라 통일된 방식을 채택하기는 어려우나 조속한 협력체계가 구축되어야 한다.

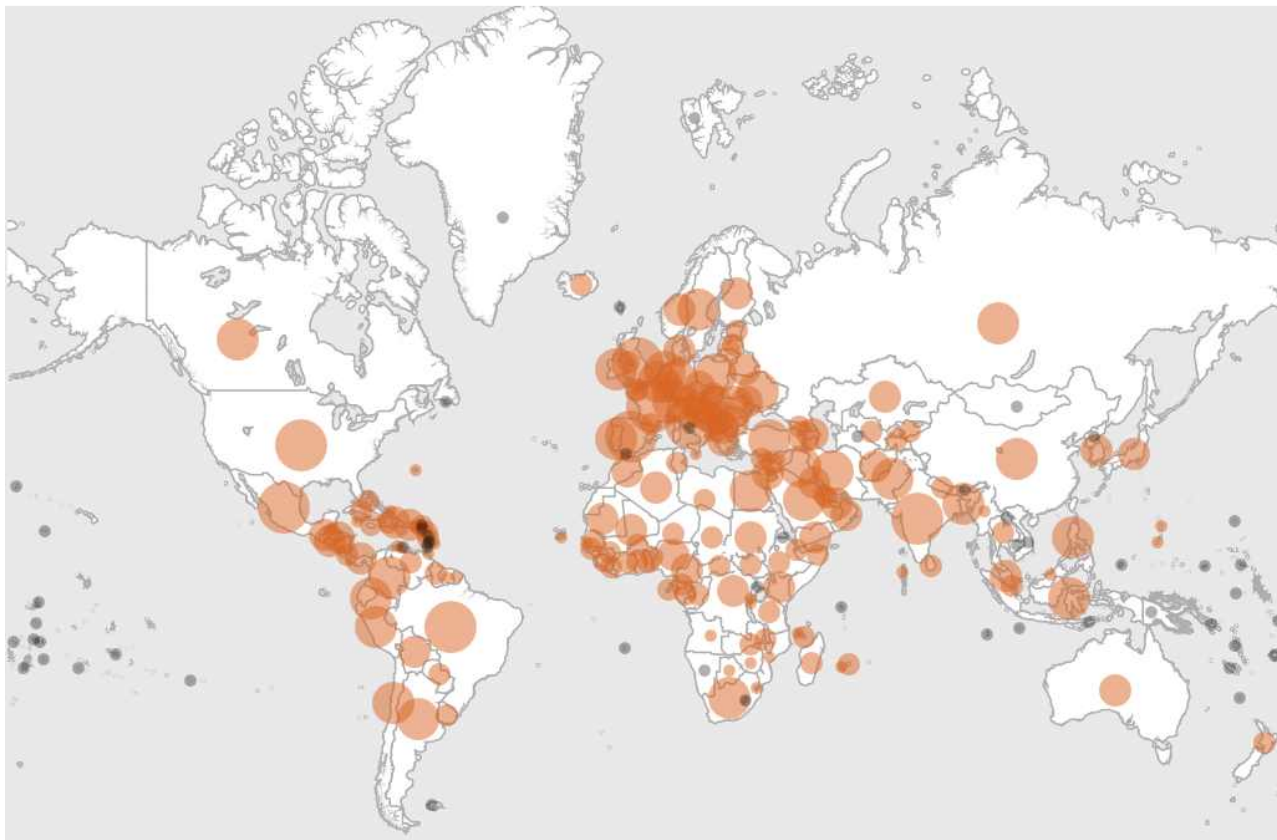
우리나라의 경우 최대한 ‘Key Worker’로 지정되어 있지는 않으나 그에 상응하는 처우를 받고 있다. 그러나 대외적으로 국제기구에 적극 협조하고 있는 것을 홍보하는 것이 필요하다. 이와는 별도로 ITF는 선사 대표자들과의 5월 15일 논의에서 한 달의 유예기간을 주고 6월 16일부터는 하선하고자 하는 선원들에 대하여 모든 지원을 아끼지 않겠다고 한 상태이므로 IMO, ILO 및 ITF와 협력 방안을 마련할 필요가 있다. 또한 선원교대가 가능한 국가 등 관련 정보의 효율적 수집 및 공유하여 선원교대의 물꼬를 트는 역할을 하고 장기승선 선원의 경우 그에 상응하는 보상 조치 등이 필요하다.

## COVID-19로 인한 세계적 영향

### ■ COVID-19는 지난해 12월 중국 우한시에서 최초 발병한 이후, 전 세계적으로 급속히 확산으로 인한 글로벌 사회의 패닉

- 6월 23일 기준, 우리나라의 경우 확진자 12,484명, 사망자 281명을 기록하고 있으며, 전 세계적으로는 확진자 총 8,993,659명, 사망자 469,578명을 기록하고 있음
- 현재 누적 사망자 많은 10개 국가를 순서대로 살펴보면 미국(119,761명), 브라질(50,617명), 영국(42,647명), 이탈리아(34,657명), 프랑스(29,591명), 스페인(28,324명), 멕시코(21,825명), 인도(14,011명), 이란(9,742명), 벨기에(9,696명) 순임

그림 1. 세계적인 COVID-19 확산 현황



자료: WHO 홈페이지(<https://covid19.who.int/>, 2020. 6. 23 검색)

### ■ COVID-19는 2003년 사스, 2015년 메르스 보다 감염 확산 속도가 빨라 전 세계로 급속도로 확산되고 있으며 장기화 국면으로 진행

- COVID-19 감염 확산속도는 산술적 증가가 아닌 기하급수적 증가 형태를 보이고 있다는

점에서 지구촌 전체국가의 큰 우려를 야기하고 있음

- 피해 국가가 110개국을 넘어서는 시점이 되자 WHO는 전염병 최고 경보단계인 팬데믹 선언을 했음. 역대 팬데믹 선언을 한 사례는 홍콩독감(1968년)과 신종플루(2009) 단 두 차례에 불과함
- 또한 장기화 국면에 접어들면서 해외각국은 COVID-19 검진을 위한 키트 및 예방을 위한 마스크 수급에 큰 어려움을 겪고 있음

## ■ 향후에도 COVID-19 사태는 여러 변수에 의해 영향을 받을 것으로 전망되며 지속적인 모니터링과 위기상황 관리를 통한 지혜로운 대처가 필요

- 우리나라는 사회적 거리두기 운동 등으로 진정 국면에 들어섰으나 사회적 격리의 지속으로 야외활동의 제한이 계속되어 국민들이 피로감을 호소하는 단계임
- COVID-19 확산이 줄어들고 있었으나 최근 수도권과 대전 등 지역사회로의 감염이 확산되면서 정부는 다시 각별히 주의를 당부하고 있는 실정임

## ■ COVID-19에 따라 선원들은 항해시 위생과 보건 물품 확보, 선내 전염병 창궐시 격리공간과 대응책 등 새로운 과제와 문제들에 봉착

- COVID-19 발생 후, 외국 기항지에서 선원들에게 마스크, 손 소독제 등을 조달해야 하는 문제가 발생됨
- 선내에 확진자 발생시 격리공간의 확보 및 의사, 환자, 접촉자, 동승자 등의 위생확보와 외국 항만에서 하선 등의 새로운 이슈와 문제가 발생되고 있음
- 선박 내 격리 공간 확보, 승선 선원들에 대한 기항지에서 대우 및 보건과 면역학적 조치 등에 대한 국제적 논의와 합의가 요구되고 있으며 이를 국제협약 등으로 이행하도록 하는 새로운 과제들이 이슈화되고 있음

## ■ 지금까지 전개된 COVID-19사태가 선원교대 및 선박검역에 미치는 영향을 분석하고 대응방안을 모색할 필요성 있음

- COVID-19는 전 세계경제 전반에 영향을 미치고 있으며 세계의 공장으로 불리던 중국의 기능 마비 및 각국의 COVID-19 대응조치에 의해 공장가동 중단 등으로 전 세계경제가 위축되고 있는 상황임
- 해운업계 역시 COVID-19로 인하여 선박인도 지연 및 화물 수용 거부, 특정지역 기항 선박의 입항거부 및 선원 승하선 제한, 물동량의 감소 등 여러 가지 악영향을 받고 있음

# COVID-19 확산이 지속됨에 따라 선원교대는 경직 상태

## ■ COVID-19 확산이 지속되면서 많은 국가들이 여전히 각국의 항만을 통제하고 있어 선원교대는 6개월 이상 곤란

- COVID-19 확산 이후 우리나라는 검역절차 준수를 전제로 자유로운 선원교대를 허용하고 있으나 많은 국가들은 선원의 하선 및 교대를 금지하거나 혹은 우리나라를 입국 금지 국가로 지정하는 등 문제가 발생함
- 표 1은 전 세계의 선원교대 가능 국가와 관련하여 우리 국적선원을 포함하여 대다수 국가에서 선원교대를 금지하는 국가가 대부분이며, 교대가 된다고 하여도 조건부(14일의 체류기간, 중국에 들린 선박의 경우 교대금지 등)교대를 허용하고 있음을 보여주고 있음
- 최근 항공수요 감소로 항공편이 축소됨에 따라 선원교대를 허용하는 국가라 하더라도 해당 국가로의 항공편 등이 문제가 되어 선원교대에 어려움이 지속되고 있음

표 1. 6월 22일 기준 선원 교대 가능 국가 목록

항만	중국	그리스	인도	인도네시아	파나마	필리핀	러시아
국적	인도, 아시아 지역						
호주	×	△	×	×	×	△	×
중국	△	△	×	×	×	×	×
홍콩	△	△	×	×	×	△	×
인도	×	×	△	×	×	×	×
인도네시아	×	×	×	×	×	×	×
일본	×	×	△	△	×	×	×
한국	×	△	×	△	×	×	×
말레이시아	×	×	×	×	×	×	×
미얀마	×	×	×	×	×	×	×
필리핀	△	△	△	△	△	△	△
싱가포르	△	△	△	△	△	△	△

주: ×-교대 불가 / △-조건부 교대

자료: ATPi MARINE&ENERGY, "CORONAVIRUS(COVID-19) Crew change possible([https://www.atpi.com/en/en\\_GB/marine-travel/coronavirus-covid-19-crew-change-possible/](https://www.atpi.com/en/en_GB/marine-travel/coronavirus-covid-19-crew-change-possible/)), 2020. 6. 22 검색)일부 발췌

- 해외 연구결과에 따르면 선원교대 문제는 우리나라뿐만 아니라 전 세계적으로도 문제가 되고 있으며 현재 약 40만명의 선원이 교대를 하지 못하고 있음<sup>1)</sup>

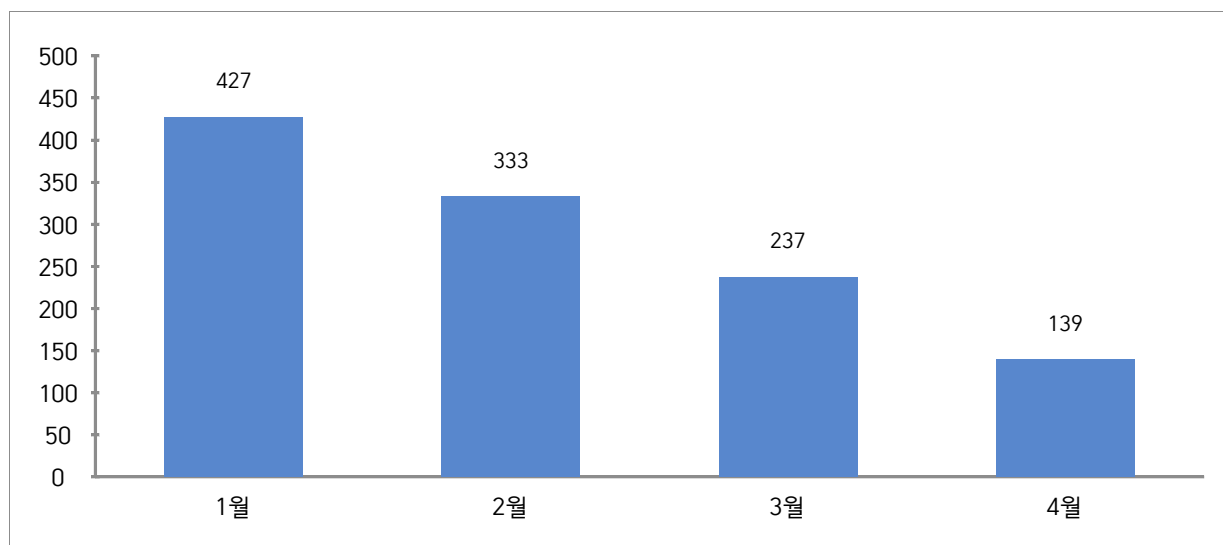
1) FINANCIA, "Shipping industry warns of trade logjam as crew remain stranded", (<https://www.ft.com/content/4f2e33a6-e1f7-407f-b2af-8aac31e0d8ee>) (2020. 6. 9 검색)

## ■ COVID-19 이후 우리나라 선박의 선원교대 인원은 지속적으로 감소

- 선박관리업협회 회원사를 상대로 COVID-19에 따른 현재 선원교대 현황 및 입항거절 혹은 선원교대거부 상황을 확인하고자 6가지 질문사항에 대하여 설문조사를 실시하였음
- 총 22개선사가 설문조사에 응하였으며 해당 선사들이 관리하고 있는 선박은 총 282척으로 정기선 38척(13.5%), 부정기선 244(86.5%)척임

그림 2. 1월~4월 선원 교대 인원 현황

(단위: 명)



자료: KMI 설문조사 결과 재구성

- COVID-19 전·후의 선원교대 인원은 그림 2와 같음. COVID-19가 본격적으로 유행하기 시작한 2월부터 지속적으로 교대 인원이 줄어들고 있음을 알 수 있음
- COVID-19가 현재 선원교대에 미치는 영향을 1~10으로 봤을 때 어느 정도의 영향을 미치느냐는 질문에 평균 9.3이 나와 COVID-19에 대한 영향을 크게 받고 있음을 알 수 있음
- 현재 선원교대와 관련하여 가장 필요한 조치가 무엇인가에 대한 질문에서는 ‘내·외국인 선원교대에 관한 국가 간 이해’가 우선이라고 응답함. 기타의견으로는 외국인 선원 및 우리나라 선원의 출입국 허용/비자 허용/격리 기간예외 등 실효성 있는 해외 각국의 이해가 동반되어야 한다는 의견과 외국인 선원에 대한 격리절차가 간소화되어야 한다는 의견이 제시되었음
- 또한 평균 교대비용이 외국인 선원의 경우 2배에 가까운 수치를 보이고 있으며 특히 외국인 선원의 경우 기존에는 평균 \$1,000이었다면 현재 평균 \$2,000을 보이고 있음. 교대비용의 상승은 선원의 14일의 격리기간에 들어가는 비용 및 항공편의 제한에 의한 것임



## ■ 정기 항공편이 중단되었다가 최근 일부 재개되었으나, 외국선원들의 입국은 입출국 제약과 봉쇄, 자가 격리기간 적용 등으로 감소세

- 우리나라 국적 상선에 승선하는 외국인 선원들의 약 1만3천명은 연간 10회로 승선교대가 이루어질 경우 매월 약 1,100명이 입국과 출국해야 함
- WHO의 팬데믹 선언 전후인 금년 3월 외국선원들의 우리나라 입국자는 655명으로 전년 동월의 791명보다 큰 폭으로 감소됨(출입국·외국인정책본부, 2020)

## ■ COVID-19에 의해 선박의 입항거부나 선원교대 거부사례

### 사례 1

- A사는 일본 Kokur에 선원교대 가능성에 대해 문의하였지만 교대비용 견적을 약 2천만원으로 회신하여 선원을 교대하지 못함. 또한 파키스탄의 Qasim에 선원교대 가능성에 대해 문의하였으나 선원교대 불가 통보를 받음

### 사례 2

- B사의 경우 3월 하순 중국 Fuzhou에서는 한국에서 신규 승선자가 있을 시 접안을 거부한다고 하여 양하지를 긴급하게 변경하여 양하 작업 수행함. 양하지를 변경하지 못하였을 경우 10일이상의 체선이 불가피한 상황이었음

### 사례 3

- C사의 경우 3월4일 교대 예정으로 한국인 선원이 3월3일부터 싱가포르에서 대기 중이었으나 싱가포르 항만청으로부터 교대불가 통보 받음

## 국내 선박검역 및 도선 현황과 문제점

### ■ COVID-19로 인한 선원교대 문제, 선박검역 및 도선사 승선 문제는 비단 선원의 문제뿐만이 아니라 해운항만 물류시스템 전체에도 악영향

- 6월 들어서는 독일 국적 유조선 1척이 근무시간 초과로 운항거부에 들어가는 등 선원 교대문제는 이미 한계점에 도달해 있는 상태임. 또한 COVID-19로 인하여 발생하는 선원 교대를 포함한 각종 문제로 인하여 운항을 중단하는 선박이 늘어날 것으로 전망됨<sup>2)</sup>
- 향후 COVID-19의 2차 유행이 예견되고 있어<sup>3)</sup> 선원교대가 더 힘들어 질 가능성이 있음

### ■ 도선사 선박승선 거부 및 자가 격리 사례 발생

- COVID-19 발생 초기에 중국의 폭발적인 확산 및 봉쇄조치가 취해졌을 당시에 포항 도선사가 중국발 한국 입항선박에 대하여 안전을 이유로 검역이 되지 않은 선박에 대하여 도선을 거부하여 징계조치를 받은 바 있음
- 최근 부산 및 울산항에서 COVID-19 확진자가 발생된 선박에 대하여 COVID-19를 인지하지 못하고 도선을 수행한 도선사가 2주간 격리조치를 당하여 도선불가로 인한 경제적 피해를 입은 사실이 발생하였음

### ■ COVID-19 대비 검역소, 지방청, 도선사협회 등의 원활한 정보교환 및 적극적 협조 필요

- COVID-19에 대응조치에 대한 충분한 도선 가이드라인이 없어 현재 도선사는 COVID-19 감염에 무방비로 노출되어 있으므로 도선사에 대한 안전조치가 필요하며 가족 및 지역감염 전파 가능성이 있음
- 검역소 직원이 검역을 수행하기 위하여 선박 승선하고자 할 때 기상악화로 소형선박인 세관정의 출항이 불가할 경우, 관계기관(소방청, 해경선박)의 대체선박 지원 등 원활한 협조가 필요
- COVID-19 대응을 위한 각 기관별(검역소, 지방청, 도선사협회, 지방청, 해경청 등)대응 및 업무협조 가이드라인(메뉴얼)이 부재
- 검역관이 부족한 실정이며 모든 선박의 요청을 다 수용할 수 없는 실정이며 검역관은 선박에 관한

2) 파이낸셜 뉴스, '바다에 발목인 선원들 운항 거부... 국제해상 물류 마비 위기'(2020. 6. 9 검색)

3) SBS News, "하반기 코로나 2차 대유행...2022년 하반기 세계 경제 회복", (2020. 6. 9 검색)



특별한 안전조치에 대한 경험이 부족한 상태임

## ■ COVID-19 대비 및 대응에 관한 각 기관별 입장을 고려

- (세관) 검역관이 통상 세관선박을 무료로 이용하지만 협조 요청으로 소방정, 해경선박을 이용할 수 있다는 입장이며 필요시 비용지불하고 통선을 이용할 수 있으므로 세관선박만을 이용하는 것은 아님. 무전이나 전산으로 통관 업무를 처리할 수 있으며 기상악화로 출항이 허가되지 않을 경우 세관정의 안전이 우선임
- (도선사) COVID-19의 의심선박, 확진자 발생선박 또는 무증상 감염에 노출되는 도선사의 안전을 위한 특별한 조치가 부재하며 2주간 자가 격리에 따른 도선사 개별 경제적 손해도 감수해야하는 실정임
- (검역) 현재 대부분 검역관이 COVID-19에 대한 검진경험이 없으며 선박 특수성 및 선박경험이 없는 자로 기상악화나 파도가 높을 경우, 극도의 위험을 감수하고 선박에 승선해야하는 경우에 대한 안전상의 문제가 발생되고 있음

## 선원 승·하선이 어려워짐에 따라 선박안전사고 가능성 상승

### ■ 최근 5년간 인적 요인에 의한 선박 충돌사고가 96.2%를 차지

- 해기사의 경계소홀, 운항부주의 및 충돌회피 실패 등 인적과실(human error)에 기인한 사고가 전체 선박충돌사고의 96.2%를 차지하고 있음

표 2. 충돌 원인별 현황(재결분)

	운항과실			기관 취급 불량	기상 등 불가항력	기타	계
	충돌예방규칙, 충돌회피 등 위반, 법령 규제사항 미준수	경계, 선위 확인, 침로선정 유지 등 항해 일반원칙의 미준수	기타				
2015	6	70	1	0	0	0	77
2016	16	70	2	1	0	2	91
2017	12	84	2	1	0	1	100
2018	11	46	3	3	3	1	67
2019	13	36	7	2	1	0	59
비율(%)	96.2			1.8	1.0	1.0	100

자료: 해양안전심판원, 충돌 원인별 현황(재결분) 자료(2020).

- 국제해운회의소(International Chamber of Shipping)의 사무총장인 가이 플래튼(Guy Platten)은 선원 피로도가 쌓이는 것은 반드시 피해야 한다고 언급함<sup>4)</sup>
- IMO는 홈페이지를 통해 해상에서 생명의 안전 및 보안과 세계무역의 90% 이상은 선원들의 전문성과 능력에 달려 있다며 인적요인의 중요성을 강조하고 있음

## ■ 선원의 승선이 길어지면 피로감과 스트레스가 증가되며 이는 선박사고로 이어질 수 있음

- 선박충돌사고의 주된 원인으로 인적과실을 유발하는 여러 가지 요인 중 선원의 피로 요인으로는 수면시간, 운항일정, 업무량, 휴식시간, 건강상태, 근로 및 승선여건과 각종 스트레스 등이 포함됨
- 선박과 화물취급에 대한 기술은 급속도로 발전하고 있지만, 이로 인한 승무정원의 감소, 새로운 기술의 도입에 따른 추가적인 규칙 및 선상의 절차 등의 학습이 승무원 피로도를 가중의 원인이 되고 있음
- 선박은 선원의 제한된 생활공간과 근무공간이 공존하고 있는 형태이기 때문에 장기간 동일한 공간 안에서 삶을 영위하여야 하는 선원에게 있어서 선박의 작업 및 거주 환경은 정신적·육체적 건강에 스트레스를 미칠 수 있는 중요한 요소임<sup>5)</sup>
- 선원의 과도한 직업적 스트레스는 개인의 건강을 악화시키고 작업 중 안전사고를 초래할 뿐 아니라 선박의 충돌, 침몰, 좌초 등 해양사고의 직·간접적인 원인이 될 수 있음

## COVID-19, 우리나라 상선 선원수급에 어려움 야기

### ■ COVID-19로 국적 선원과 외국인 선원들은 입출국 제약, 입항시 하선 금지, 선용품 조달곤란 등을 경험

- 우리나라 선원시장은 한국 국적선박에 승선하는 한국인 선원과 외국인 선원, 외국적 선박에 승선하는 한국인 선원을 중심으로 수요와 공급을 조절하고 있음

※ 2019년 9월 말 우리나라 선원수급 규모는 총 2만 3,487명으로, 한국 국적 상선에 한국인 선원 8,155명, 외국인 선원 1만2,738명(2018년 말 기준)이 승선하고 외국적 상선에 승선하는 한국 선원은 2,594명임

4) Lloydlist, 'Crew repatriation dilemma drives supply chain planning'

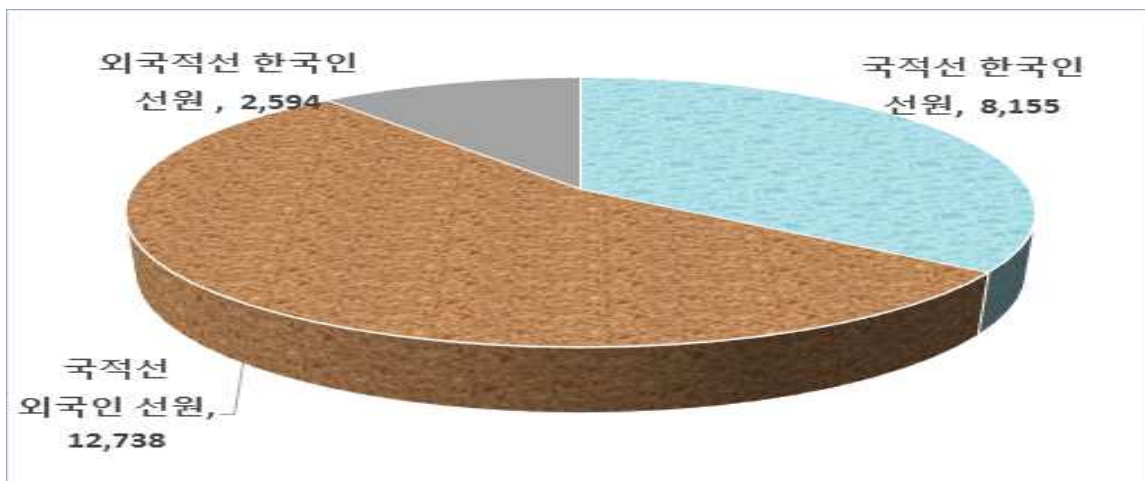
(lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132376/Crew-repatriation-dilemma-drives-supply-chain-planning, 2020.5.26검색)

5) 문성배 외, '선원의 직업성 스트레스 및 건강도에 관한 연구', 한국항해항만학회 학술대회 논문집, 2006. 6. p. 43

- 국내 연안항로에 근무하는 한국인 선원을 제외하고 선원들은 국내 항만에서 교대 혹은 외국 항만에서 입출국 절차를 통해 승선하거나 하선하고 있음
  - ※ 선원들은 기항지에서 교대 근무하고 있어 주요국들의 입출국제도는 선원들의 근로조건에 직접적으로 영향을 주고 있음
- 한국 국적 선박에 승선하려는 외국인 선원들은 우리나라 선원 취업비자(E-10)를 받고 입국한 후 국내항만에서 승선하여 왔음

**그림 3. 한국의 선원 시장 규모**

(단위: 명)



주: 2019년 9월 말 기준

출처: 한국선원복지고용센터, 한국선원통계연보 2019.

## ■ COVID-19, 우리나라 선원들이 승선 중 제대로 된 휴식을 취하지 못하고 장기승선을 강제할 우려가 있어 장기적으로 선원수급에 차질 우려

- 선원들은 선원의 훈련 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약(The International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers: STCW) 및 해사노동협약(Maritime Labour Convention, 2006)에 따라 일정기간 승선하면 하선하여 의무적으로 법적휴가를 받아왔음
- 현재 COVID-19로 인해 해외항만에서 선원들의 하선이 불가능하거나 교대가 불가능해짐에 따라 하선 이후 제대로 휴가를 받기 어려운 상황으로 불가피하게 장기 승선하는 경우가 많아지고 있음
  - ※ 선원의 수급은 기존 선대규모와 선박의 신규 투입, 기존 선박에서 하선 등에 따라 발생하기 때문에 승선 장기화는 신규 승선 수요 감소를 야기할 가능성도 존재
- 구직 중인 한국인 선원들 중 일부는 해양수산연수원의 교육인원 축소 등으로 원활한 교육훈련 이수에 차질이 생겨서 취업일정 조정에 어려움을 겪고 있는 경우도 존재함

## 선원교대 문제에 대한 국제기구의 대응

### ■ IMO와 ILO 및 ICAO는 공동 성명문을 발표하여 운송 관련 근로자들을 ‘핵심 근로자(Key Worker)’로 지정 및 과도한 제제를 피하도록 호소

- IMO와 ILO, ICAO는 5월 22일 공동 성명문을 발표하였음
- 6월 중순부터는 한 달 평균 15만 명의 선원이 교대를 해야 하며 그 중 절반의 인원이 항공기로 이동할 것으로 추산하였음
- 3개 단체는 운송 및 물류와 관련된 인원을 ‘핵심 근로자(Key Worker)’로 지정하여 여행 제한을 면제하는 방안을 제안하였음. 선원 관련문서를 신분증으로 인정하고 응급의료가 필요한 경우 긴급 송환 역시 용이하게 해야 함을 역설함
- 또한 선원의 원활한 승·하선을 위해 항구에서 공항까지의 영토 경유를 허가하며 적절한 수준의 COVID-19 관련 진단검사를 시행할 것을 요청하고 있음

### ■ IMO는 선원교대를 위하여 총 12단계로 구분한 절차서 발간

- 승·하선을 각 6단계로 나누어 총 12단계로 된 승·하선 절차서에는 정부 및 해운선사들이 COVID-19 감염 방지를 위해 준수해야 할 사항과 권장사항을 규정함
- 승·하선을 위한 단계는 각 장소마다 선원들과 관계자들이 해야 할 일들을 규정하고 있음. 승선의 경우에는 거주지→출발하기 위한 “공항→항공기 내부→ 선박으로 출발하기 위한 공항→항만→선박”의 순으로 되어 있으며 하선의 경우 역순으로 되어 있음
- 또한 ‘핵심 근로자(Key worker)’ 지정을 통하여 각 국가 이동을 자유롭게 허가하고 선원 관련 서류를 신분증으로 대체하는 내용을 담았지만 각 국가의 호응을 받지는 못하였음. 현재 ‘핵심 근로자(Key worker)’ 지정은 영국만이 유일함

### ■ ILO는 선원을 핵심 근로자(Key Worker)로 지정할 것을 요청<sup>6)</sup>

- ILO는 선원을 핵심근로자(Key Worker)로 공식적으로 인정하여 선원들이 검역 관리를 준수한다는 조건하에 승·하선 제한, 입국금지 등의 이동제한 조치대상에서 선원을 예외로 인정해야 함을 호소함

6) 해양수산부 보도자료, “국제노동기구(ILO), 코로나19 관련 선원들의 기본권 보장 촉구”, 2020. 5. 26 검색.

- 해운업의 경우 다국적 인력이 종사하는 산업군으로서 세계 어디서나 원활한 선원의 교체 및 송환이 중요하므로 이를 보장해줄 것을 요청하였음
- 그러나 세계 각국에서 선원 승·하선 제한과 입국금지를 하고 있는 현재 상황을 언급하며 안전한 방법으로 선원의 승·하선이 이루어져 선박안전을 담보해야함을 주장함
- 또한 선원의 최대 승무기간이 초과되어 MLC 2006에 저촉이 되는 경우 합리적인 기간 및 방법으로 선원의 승선기간을 연장할 수 있도록 국가 간의 협력을 촉구함
- ILO는 특히 국내외 물류시스템 측면에서 선박 및 선원의 중요성을 재차 강조하였으며 모든 회원국들은 COVID-19가 선원에게 미치는 영향의 심각성을 인지하여 지원을 아끼지 않도록 적극적인 조치를 마련해야 한다는 것을 강조함.
- 더불어 각 회원국들에게 선원의 자유로운 이동 및 해운산업의 안정적인 운영을 보장하며 COVID-19가 해운산업에 미치는 사회적, 경제적, 운용상의 영향을 최소화하도록 생필품과 식량의 글로벌 공급망을 보호해야 함을 호소함

## 선원교대에 대한 각 국의 대응

### ■ 세계 각국에서 선원교대가 불가능한 경우가 많아 승선 기간 연장 혹은 승선교대 중단 등의 현상 출현

- 세계 각국들 중 많은 비중의 국가들이 COVID-19에 대해 폐쇄정책을 취하고 있으며 선원교대가 아예 불가하거나, 14일의 격리 이후 승선은 할 수 있으나 하선은 불가능하게 하는 등의 정책이 주를 이루고 있음
- 선원교대에 대하여 3월 기준으로 Seatrade Maritime이 조사한 바에 따르면, 산업체의 약 40.1%가 COVID-19에 의한 선원의 승·하선 금지가 사업에 큰 영향을 미친다고 응답함<sup>7)</sup>

7) Seatrade Maritime News, "Crew changes top business impact for readers from COVID-19", Apr 02.2020  
(<https://www.seatrade-maritime.com/ship-operations/crew-changes-top-business-impact-readers-covid-19> , 2020. 5. 15 검색)

표 3. 유럽 및 인근 국가의 COVID-19 발생 이후 초기 대응

지역	국가명	항만	선원교대 관련
유럽	이탈리아	Ravenna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 선원교대 불가</li> <li>- 긴급 상황 외 선원교대 불가</li> <li>- 선원 상륙 불가</li> </ul>
	스페인	모든 항만	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 긴급 상황 외 선원교대 불가</li> <li>- 선원 상륙 불가</li> </ul>
	영국	Liverpool Manchester	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 중국 선원 또는 중국에서 승선한 선원교대 제한</li> </ul>
중국		모든 항만	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 각 항만마다 입국제한 규제가 상이함. 중국 기항 계획 시 개별 확인 필요</li> <li>- (톈진) 한국/일본/말레이시아/이란/이탈리아/프랑스/독일/스페인/미국을 기항한 선박에 승선 중인 선원 중 발열이 있는 선원 발생 시 입항금지</li> <li>- (칭다오) 한국/일본/말레이시아/이란/이탈리아/프랑스/독일/스페인/미국을 기항한 선박에 발열이 있는 선원 발생 시 접안 금지, 접안 24시간 전 항만당국 접안 승인 필요</li> <li>- (징탕&amp;카오페디안) 한국/일본/말레이시아/이란/이탈리아/프랑스/독일/스페인/미국을 기항한 선박의 선원 기침, 발열 시 입항금지</li> <li>- (푸저우, 전장) 한국/일본/이란/프랑스/독일/스페인/미국/싱가포르/이탈리아에 14일 내 기항한 선박은 14일 검역 룰 적용</li> </ul>
대만		모든 항만	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 중국, 홍콩, 마카오, 한국 경유시 14일 간 자가 격리 필요</li> <li>- 3월 11일내 유럽국가(프랑스, 독일, 스페인, 포르투갈, 오스트리아, 네덜란드, 벨기에, 룩셈부르크, 덴마크, 핀란드, 스웨덴, 슬로바키아, 슬로베니아, 폴란드, 체코, 헝가리, 그리스, 몰타, 에스토니아, 라트비아, 리투아니아, 아이슬란드, 노르웨이, 스위스, 이탈리아, 영국, 아일랜드) 방문자 14일 자가 격리 실시</li> </ul>
일본			<ul style="list-style-type: none"> <li>- 대부분 터미널에서 선원 하선 금지</li> <li>- 3/7일부 14일 내 한국 경북지역, 이란의 Tehran and Gilan 지역 방문자 입국 금지</li> <li>- 3월 11일 부 14일 내 Mazandaran, Isfahan, Alborz, Markazi, Qazvin, Semnan, Golestan and Luristan provinces fo the Republic of Iran, Lombardy, Veneto, Emilia-Romagna, Marche, and Piedmont regions of Italy, San Marino를 방문한 외국인인 일본 입국 금지</li> </ul>

출처: 한국선주협회, "COVID-19 관련 각국 정부의 항만관리대책" 일부 발췌



## 선원교대 문제에 대한 국내 대응

### ■ 우리나라의 경우 자유로운 선원교대를 보장하는 개방적 정책을 진행

- 항공기를 통해 입국하는 선원의 경우 14일간의 격리(외국인 선원의 경우 별도시설 이용)를 거쳐 별다른 이상이 없을 경우 항만으로 이동하여 선박 승선이 가능함
- 항만으로 통해 입국하는 선원의 경우 모바일 자가진단 앱 설치 및 증상 발현시 즉각 조치 등 간단한 특별 검역절차 준수를 전제로 별도 격리 없이 하선 및 본국귀국이 가능함
- 이를 통해 우리나라의 경우 내·외국인에 대한 자유로운 선원교대가 가능한 상황이며, 국제기구의 권고내용을 대부분 준수하고 있음

### ■ 우리나라는 IMO에 서신을 보내 COVID-19 대응에 대한 IMO의 역할을 촉구하고, 우리나라가 시행하고 있는 대처방안에 대해 소개

- 해양수산부는 전 세계 항만에서 원활한 선원교대가 이루어질 수 있도록 3월 19일 ILO에 협조 서신을 보내는 한편 4월 6일 IMO에 협조 서신을 보내 국제기구의 협조를 촉구함
- 산업통상자원부 주도로 5월 1일 한국, 싱가포르, 캐나다, 호주, 뉴질랜드 통상장관들이 합의한 공동 각료선언문을 채택함. 공동 각료 선언문에는 ‘필수 인력 이동의 원활화’가 포함되어 있으며 기업인의 비즈니스 출장 등 글로벌 공급망 유지목적의 필수적인 인력의 국경 간 이동을 허용하는 가이드라인 도입 등의 논의가 주요내용임. 최근 칠레도 동 선언에 참여함<sup>8)</sup>

## 선원교대 경직에 따른 영향의 최소화를 위한 대응 방안

### ■ 선원들을 필수 근로자(Key Worker)로의 지정

- 미국의 경우 ‘Essential Worker’라고 지칭하고 있으며 그 범주 안에는 ‘Transportation and Logistics’에 종사하는 근로자가 포함됨
- 또한 ILO의 최초로 의견을 받아들인 영국의 경우에는 ‘Critical Worker’라는 용어를 쓰고 있음. 이는 COVID-19와 관련하여 중요한 업무를 수행하는 자를 의미하며 그 범주의 ‘Transport’에

8) 산업통상자원부 보도자료, “칠레, 한국 주도의 코로나19 대응 필수인력 이동 및 교역 원활화 각료 선언 참여”, (2020. 6. 1 검색).

선원이 포함됨

- 현재 우리나라의 경우 필수 근로자라는 명칭을 사용하지는 않고 있으나 이미 국내 검역절차 준수를 전제로 내·외국인 선원들에 대한 자유로운 선원교대를 허용하고 있기 때문에 사실 상 선원을 핵심 근로자(Key worker)로서 인정하고 있음. 하지만 선원을 필수 근로자로 명시함으로써 대외적으로 국제기구의 권고를 적극이행하고 있음을 홍보할 필요가 있음

## ■ 선원 승선 및 의무 기간 연장에 대한 국제기구와의 재협의 필요

- 우리나라는 IMO에 무선 선박검사와 각종 증서들의 인증기간의 연장이라는 방안을 제시한 상태임. 우선 한국 국적선의 경우 선박검사가 가능한 항구에 도착할 때까지 관련 증서를 3개월 연장하는 방안을 제시함
- 또한 선원들의 훈련 관련 자격증서 역시 3개월 연장하는 방안을 내놓았으며 이에 대한 불이익이 없도록 정부에서 선원의 승선연장과 증서의 기한 연장에 관한 정부기관이 해당 내용을 공인해주는 'Letter'를 발행하였음
- ITF의 경우 한시적으로 연기했던 시한인 6월 15일까지만 선원 승선 연장을 허락하겠다는 입장을 밝힌 바 있어 현재 발급된 Letter만으로 받아들여지지 않을 수 있음
- 따라서 국제기구와의 협의를 통하여 불가항력적인 상황임을 다시 한 번 강조함으로써 각종 선원증서 등의 유효기간 등을 연장 발행하는 정책을 지속할 수 있도록 해야 할 것임

## ■ 선원교대 가능한 국가 및 관련 정보의 효율적인 수집 및 공유

- 현재 선원교대 관련 국가정보의 경우 선주협회에서 나온 자료에 의존하고 있음
- 국가들마다 COVID-19 대응상황이 시시각각 변화하고 있으며 이에 따른 정책도 변화하고 있음
- 그러므로 항만정보와 선원교대 정보 등의 실시간 업데이트를 통해 우리나라 해운선사들이 선원교대에 활용할 수 있도록 하는 것이 필요함
- 육상 도로교통사고의 경우 운전자들이 실시간으로 라디오 매체 등에 정보를 전달함으로써 원활한 교통흐름을 유지하는 것과 같이 한국선주협회의 기초자료를 기반으로 하여 선사들에게 실시간 자료를 통보하고 해양수산부의 외교적 채널을 통하여 선원교대 관련 정보를 업데이트한다면 선원들의 승·하선 교대에 도움이 될 것임

## ■ 노·사측간의 협의를 통한 초과 승선에 대한 충분한 보상 필요

- 초과 근무를 한 선원의 경우 육체적·정신적 피로감에 대한 금전적 보상을 비롯하여 충분한 휴가 일수가 확보될 수 있도록 해운선사의 조치가 필요함
- 기존 휴가일수의 경우 한 달에 9일로 기산하여 10개월 승선 시에는  $90 + \alpha$ 일의 휴가가 법적으로 주어지게 되어있으며 유급휴가 수당의 경우 기본급의 100%임을 고려하여 선원에게 충분한 보상이 될 수 있도록 조치할 필요가 있음
- MLC 2006에서 정한 최대 승선일수인 12개월을 기준으로 하여 12개월이 넘도록 승선한 선원에게는 기존 휴가일수 또는 휴가수당을 늘리는 방안을 고려할 필요가 있음
- 그리고 12개월이 넘지 않아도 승선계약 시에 승선일수를 계약서상에 기재되었다면 해당 승선일수를 넘은 경우도 휴가일수 또는 휴가수당을 늘리는 방안을 고려할 필요가 있음

## 선박검역 및 도선사 보호를 위한 대응조치가 시급

### ■ 각 관계 기관별 대응지침(가이드라인)을 조속히 마련

- COVID-19에 대비한 각 기관별(해수부, 도선사협회, 세관, 검역소, 해운회사 등) 대응지침 및 검역을 위한 선박지원 관계기관(해경, 소방서 등)의 적극적인 업무협조체계를 마련할 필요가 있음
- COVID-19 의심선박에 대한 관계기관(해수부, 검역소, 세관, 지방도선사협회, 해경 등) 간의 긴밀한 정보교환이 시급함
- 선원의 원활한 수급과 효과적인 검역활동은 입항의 지연에 따른 해운회사의 물류비용, 항만물류, 항만안전, 도선사안전, 검역관 및 세관 직원 등에 막대한 영향을 미칠 수 있으므로 무엇보다도 안전 확보가 중요하며 반드시 사전조치가 이루어져야 함

### ■ ‘자체진단 키트’로 입항 전에 자체검진 실시

- 러시아 등 최근 자국에서 폭발적으로 COVID-19 확진자가 증가하는 국가로부터 입항하는 선박에 대하여는 ‘자체진단 키트’를 입항 전에 공급(해경 등)하여 자체검진실시(3항사 등) 후 결과에 따라 도선사가 승선하는 등 조치방안 마련
- 또는 강제도선 밖에 선장이 묘박할 수 있도록 외항에 묘박지를 별도로 지정하여 COVID-19에 대한 검역을 마치고 도선사가 승선하는 방안 검토

## ■ 중·장기적인 조치 및 대응방안 마련

- 고위험 국가에서 입항하는 선박에 대한 승선검역 및 검사 등 강화 필요
- 단기적인 조치로는 검역소 직원의 증원이 필요하며, 장기적 조치로 선박경험을 가진 검역관\*의 확보 필요
  - \* 검역관(대부분 의사 및 간호사의 자격증을 소유한 자가 아니며 문진형태의 조사를 수행하고 있으며 여성이 대다수를 차지하고 있음)
- 향후 COVID-19에 대비하기 위한 각 기관별(도선사, 세관, 검역소, 해운회사) 입장의 중재 및 대응정책 마련을 위한 정부 주도의 간담회 개최와 정부정책 수립이 필요
- 타국가 하선선원 관련 정보의 국가간 공유 체계 수립 필요 및 유증상자 미신고 선박에 대한 입항 제한 및 이를 어겼을시 과태료 부과 방안 필요
- COVID-19로 인한 입·출항시에 발생하는 검역, 도선 및 통관 등의 원활한 업무수행으로 선박지연으로 인한 물류대란이 발생되지 않도록 적극적인 관계기관의 상호협조가 필요함

## KMI 동향분석

구분	제목	발간일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만 TEU 이상 줄어든 듯	2016.11.02
제2호	지진예측을 위해 해저활성단층 조사가 시급하다	2016.11.09
제3호	미 대선 결과에 따른 해운·항만·수산 부문 영향과 대응	2016.11.16
제4호	우리나라 선박의 28%, 고효율·친환경 선박으로 교체가 시급하다	2016.11.23
제5호	해운업 구조조정 지원, 정책금융 왜 실효성 없었나?	2016.12.01
제6호	해운의 산업적 특성을 고려한 새로운 해운금융 시스템 구축해야	2016.12.08
제7호	수산업·수산물, 식량부문의 4차 산업혁명 예고	2016.12.15
제8호	해운 얼라이언스 재편으로 부산항 환적물동량 추가 감소 우려	2016.12.26
제9호	해양수산정책, 국민경제 발전에 기여-해양수산의 성과와 과제	2017.01.04
제10호	해양수산과 국민경제 -‘2017 KMI 해양수산 전망대회’지상 중계 -	2017.01.11
제11호	중·일 해양경비력 강화에 따른 전략적인 대응 필요	2017.01.19
제12호	2016 유엔총회 결의, 한국 KMI의 역할 높이 평가	2017.01.26
제13호	연근해어업 생산량 92만 톤으로 추락, 특단의 자원회복 대책 필요	2017.02.01
제14호	빅 데이터로 본 2016 해양수산	2017.02.08
제15호	對EU 수산물 수출, 환경인증제도 개발에 대비 필요	2017.02.15
제16호	남해 EEZ 모래채취 갈등을 수습할 공동연구와 대책이 시급	2017.02.22
제17호	아베 정권, 독도 침탈 노골화 - 초·중 ‘학습지도요령 개정안’에 독도는 ‘일본 고유 영토’ 명기 -	2017.02.23
제18호	‘전국 해양수산 가치 공유로 지역 상생발전시대 막 열어’ 2017 전국 해양수산 대토론회 성황리에 개최	2017.03.02
제19호	동북아 허브경쟁력 강화 위해 부산항 LNG 벙커링 터미널 구축 서둘러야	2017.03.15
제20호	2017년 중국 ‘양회’, ‘해양강국’ 건설 천명	2017.03.24
제21호	3대 얼라이언스의 체제 변화로 부산항 운영 비효율성 개선 시급	2017.03.31
제22호	우리 해운산업도 민관 협력 산업정책(Smart 산업정책) 적용해야	2017.04.07
제23호	국민 78.7%, 해양수산에 ‘보통 이상의 관심’, 국민 인식과 정책 수립 함께 가야: KMI, ‘전국’ 규모의 ‘해양수산 국민인식조사’ 첫 실시	2017.04.14
제24호	러시아 명태 비즈니스 모델, 우리 수산업의 새로운 활력 기대	2017.04.19
제25호	어린 물고기를 살릴 지혜로운 소비로 국민이 수산자원관리를 주도해야	2017.04.21
제26호	블록체인 기술 적용으로 컨테이너 화주의 비용 20% 절감 가능	2017.04.28
제27호	국내 크루즈시장 체질개선 시급	2017.05.04
제28호	항만도시 미세먼지 대책 수립 시급	2017.05.18
제29호	中 일대일로, 글로벌 SCM 구축을 통한 중국식 세계화 전략 본격화	2017.05.25
제30호	새 정부의 해양수산 일자리 창출 방안	2017.06.01
제31호	4차산업혁명의 침범!,로봇·스마트 항만이 현실로... - 한국, 완전무인자동화 항만 세계 흐름을 따라가야 -	2017.06.07
제32호	60돌 맞은 원양산업, 원양어업 재건을 위한 특단 대책 필요	2017.06.14
제33호	‘여객 안전’과 ‘일자리 창출’ 위해 연안여객 운송의 대중교통체계 편입 필요	2017.06.21
제34호	소매 수산시장 해수공급시설 교체시급, 국민들은 가격표시제 요구	2017.06.28

구분	제목	발간일
제35호	항만도시의 미세먼지 저감 위해 AMP 설치 서둘러야	2017.07.05
제36호	G20 해양쓰레기 실행계획 채택, 국내 관리 및 대응 강화 필요	2017.07.12
제37호	해운-조선, 상생(相生) 통해 불황극복과 재도약 모색해야	2017.07.19
제38호	국내 해수욕장 관리, 패러다임 변화 모색 필요	2017.07.26
제39호	최근 해양 국제기구의 거버넌스 변화와 우리나라의 역할 증대	2017.07.26
제40호	재조해양(再造海洋)으로 해양의 '판'을 키워야 : '2017 해양수산 국정과제 이행 전략 세미나' 지상중계	2017.08.02
제41호	신재생에너지, 해양에서 답을 찾자	2017.08.09
제42호	수산업에 대한 UN 대북제재 결의 2371호의 영향	2017.08.16
제43호	신정부, 선박교통관제(VTS) 관리체계 개선 필요	2017.08.23
제44호	바다의 불청객 갯벌생이모자반, 다각적인 대응 방안 수립 시급	2017.08.31
제45호	한진해운 사태의 반성과 원양정기선 해운 재건 방안	2017.09.12
제46호	한·러 정상회담, 북방경제 협력 기회 - '9 브릿지'를 해양수산세부 전략으로 구체화할 필요 -	2017.09.13
제47호	갯벌복원 사업 확대에 대비한 원칙과 기준 마련 필요	2017.09.20
제48호	일본 항만 발견 붉은 불개미 확산 우려, 방역체계 마련 시급	2017.09.20
제49호	항만보안 강화를 위한 항만시설 보안료의 현실화 필요	2017.09.29
제50호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 강원세미나' 지상중계	2017.09.29
제51호	'국민 횡감' 자리매김한 수입 연어, 안정적인 먹거리 차원 관리 필요	2017.10.12
제52호	부산항 터미널 생산성 향상대책 수립 필요	2017.10.23
제53호	대형 해양사고 예방대책이 우선되어야 - 물적, 인적, 제도적 측면에서의 과학적 사고 원인분석과 사전 투자 확대 필요 -	2017.10.27
제54호	미국의 수산물 수입 모니터링 프로그램 시행에 대한 국내 대책 필요	2017.10.27
제55호	국내 해양치유관광 육성 계기 마련	2017.11.01
제56호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 충남 지역세미나' 지상중계	2017.11.10
제57호	수산업노동법 제도 개선 방향 - 마을공동기금 활성화 등으로 어업인 만족도 높이는 내실화 필요 -	2017.11.15
제58호	새 헌법에 해양수산의 가치 반영되어야	2017.11.22
제59호	1만 톤급 이상 대형 제2쇄빙연구선 건조 시급	2017.11.24
제60호	제19차 당 회의를 통해 본 시진핑 2기 중국 해양수산 정책 방향	2017.11.29
제61호	바다의 반도체 김, 수출 1조원 달성 전략	2017.12.06
제62호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 전남 지역세미나' 지상중계	2017.12.13
제63호	골고루 잘사는 국가 실현, 지역 경제 활성화 위해 작은 SOC 사업을 강화해야	2017.12.20
제64호	부산항, 2,000만 TEU 달성 의미와 향후 과제	2017.12.27
제65호	'핵심 키워드'로 본 2017년 글로벌 해양수산	2018.01.03
제66호	빅데이터로 본 2017 해양수산	2018.01.10



구분	제목	발간일
제67호	해양수산물과 국민경제 - '2018 해양수산물 전망과 과제' 지상 중계 -	2018.01.17
제68호	'2017년 KMI 물류기술수요조사'를 바탕으로 물류 R&D 추진되어야 - 범부처 R&D 추진필요 -	2018.01.24
제69호	바다낚시 정책, 안전·환경·자원 관리 차원에서 접근해야	2018.01.31.
제70호	해상 안전과 국민의 삶의 질 향상을 위한 연안해상교통의 대중교통화 추진 필요	2018.02.07.
제71호	일본 '영토·주권전시관' 개관에 대한 우리의 대응방안 - 중요 사료의 영문화 작업을 통하여 세계 주요 전문가 대상 홍보 강화해야 -	2018.02.07.
제72호	자율운항선박, 침체된 해운산업 및 조선 산업의 새로운 성장 동력	2018.02.14.
제73호	중국 '북극정책백서' 공식화로 북극 투자 증가할 듯	2018.02.21.
제74호	스마트항만(Smart Port), 전체 물류망을 고려한 로드맵 수립 필요	2018.02.28.
제75호	대형 재난시 신속한 대응을 위한 선박 및 항만시설 활용방안 강구 필요	2018.03.09.
제76호	연안지역 인구감소 및 지역소멸 방지를 위한 지역 중심 대응방안 마련 시급	2018.03.14.
제77호	바다이용의 대전환, 해양공간계획 추진을 위한 대책 마련 시급	2018.03.21.
제78호	전국 해양수산물 현안과 정책 공유로 지역혁신성장과 균형발전에 본격적 돌입	2018.03.30.
제79호	정부의 해운재건 5개년 계획의 의의와 과제 - 해운 정책 지속적 추진 필요 -	2018.04.13.
제80호	국민 92.2%, 미래 국가발전에 해양이 중요하다고 인식: '2018 해양수산물 국민인식조사' 결과	2018.04.20.
제81호	2017년 우리나라 컨테이너 항만 선석생산성 크게 개선	2018.04.30.
제82호	한·일 대륙붕 공동개발협정 이행을 위한 대응책 마련 절실... 2028년 종 료에 대비한 종합적인 대응전략 수립 시급	2018.05.10.
제83호	연안여객 안전 지원을 위해 해상여객안전공단(가칭) 설립 필요	2018.05.16.
제84호	전북 수요 증대를 위해 산지 온라인 직거래 활성화 등 대책 마련 필요 - 수익개선 위한 폐사율 저감 혁신 세워야	2018.05.24.
제85호	해양 플라스틱 쓰레기 재활용 정책 확대해야	2018.05.31.
제86호	6.13 지방선거 이후, 지역 해양수산물 정책대응 필요	2018.06.11.
제87호	섬 정책수요 증가에 대응하기 위한 섬 전담 연구기관 설립 필요	2018.06.14.
제88호	수산물양식, 국제양식규범에 맞게 생산체제 개선해야	2018.06.20.
제89호	한일 대륙붕 공동개발에 정부 적극 나서야 : 동티모르 호주 조정 사건의 시사점	2018.06.27.
제90호	빅데이터 분석은 해운에서 어떻게 활용되는가	2018.07.04.
제91호	남북한 해양협력 증진을 위해 국제기구를 통한 남북협력 추진 필요	2018.07.11.
제92호	북한 경제 특구를 활용한 남북 해양수산물 협력 필요	2018.07.18.
제93호	해양벤처 육성을 위해서는 해양 분야 전용펀드 조성해야	2018.07.25.
제94호	김 재고 증가, 과잉생산 대책 마련 시급	2018.08.01.
제95호	해양바이오 기술사업화 정책지원 강화해야	2018.08.14.
제96호	근로시간 단축제도 안착을 위해 정부지원제도 강화해야	2018.08.29.
제97호	IMO 전략계획을 수용한 정책 수립과 이행성과지표를 구축해야	2018.09.05.
제98호	항만근로자 안전관리 거버넌스 재구축 필요	2018.09.21.
제99호	중국 진출 화주기업 물류애로 해소를 위한 물류기업 경쟁력 제고 및 정부 지원책 모색 필요	2018.10.02.
제100호	'스마트 어촌(Smart Fishing Community)' 도입으로 어촌 인구소멸에 대응해야	2018.10.17.
제101호	군 경계철책 철거 전 사전 대비 필요	2018.10.31.
제102호	우리나라 정기선 해운업계, 4차 산업혁명 흐름에 보다 적극 대비해야	2018.11.07.

구분	제목	발간일
제103호	해양강국 위해 한국해양법연구소 설립해야	2018.12.12.
제104호	우리나라 극지진출 40년, 미래 30년을 위한 극지 비전 수립 - '2018 북극협력주간' 성공적 개최와 세계최초 '2050년 극지비전' 선포	2018.12.19.
제105호	블록체인인의 확산과 해운물류분야의 대응	2019.01.02.
제106호	해양수산물과 국민경제 - '2019 해양수산물 전망과 과제' 지상 중계-	2019.01.18.
제107호	2020년 황산화물 규제 시행 대비 해운부문 체계적 대응 필요	2019.01.30.
제108호	"국민हित감 광어", 소비 다변화 등 생존전략 마련해야	2019.02.13.
제109호	한-일관계 개선 위해 일본의 자세 변화 필요	2019.03.08.
제110호	수산업관측사업 성과와 사회적 후생 증대 효과	2019.03.13.
제111호	특별법 이행을 위한 항만 대기오염물질 관리제도 정비 시급	2019.03.23.
제112호	2019년 중국 '양회', 해양수산물 관련 이슈 봇물, 항만비용 인하와 행정간소화 조치 에 주목 필요	2019.03.27.
제113호	'국민 80%, 해양이 국가발전에 기여' -KMI 2019 해양수산물 국민인식조사-	2019.04.17.
제114호	선박연료유 공급선박 병커링 효율성 제고해야	2019.04.25.
제115호	4.27 판문점선언 1년, 해양수산물 남북협력 점검과 과제	2019.04.30.
제116호	주요국 해양정책 동향과 시사점 - 해양기반 성장전략 다시 만든다. -	2019.05.08.
제117호	김 종자 생산용 굴패각, 국산 대체로 생산어가 경영 안정에 기여할 듯	2019.05.09.
제118호	해양수산물 혁신사례 공유로 지역혁신성장 촉진	2019.05.15.
제119호	해양관련 국제기구, 글로벌 해양이슈 협력강화 논의 - 2019 글로벌 오션레짐 컨퍼런스 -	2019.05.24.
제120호	새로운 도전에 직면한 북극이사회와 우리나라 북극협력 방향	2019.05.29.
제121호	마-중 무역전쟁이 해운·항만에 미치는 영향	2019.06.13.
제122호	사평문화 정착을 통한 해양테저 활성화	2019.06.13.
제123호	어업작업 안전재해 감소 대책 시급 - 관련 제도 및 조직 정비 필요-	2019.06.18.
제124호	유조선 파격이 해운에 미치는 영향과 대응방향	2019.06.28.
제125호	친환경 선박법 이행을 위한 구체적 후속 조치 필요	2019.07.03.
제126호	북한 노동신문 키워드 분석으로 본 해양수산물 분야 시사점	2019.07.16.
제127호	대서양 연어 위해우려중 지정 유지에 따른 양식업계 대응 방향	2019.07.17.
제128호	섬 가치 제고, 접근성 개선과 고유자원 관리가 관건 - KMI 국민 섬 인식조사 결과 -	2019.07.17.
제129호	해양공간기본계획 7월 말 시행 - 지역사회 인식 증진과 역량 강화에 투자해야 -	2019.08.01.
제130호	항만도시 고용창출을 위한 항만배후지역 풀필먼트센터 구축 시급	2019.08.02.
제131호	현대상선의 얼라이언스 가입 의미와 향후과제	2019.08.02.
제132호	일본의 러시아 천연가스 공급망 구축 전략과 시사점	2019.08.05.
제133호	해양수산업 총산출액, 전 산업 9위 - 재도약을 위한 성장 전략 필요 -	2019.08.09.
제134호	한국 수산물 수출기업 성장 모멘텀 발굴 - 해외 글로벌 수산기업 사례로 본 -	2019.08.16.
제135호	한일 간 무역전쟁, 공급사슬 위험관리에 성패 달려 -해외 공급자 다변화 및 국내 대중소기업간 공급사슬 생태계 구축 등 대책 필요-	2019.08.19.
제136호	2018년 우리나라 컨테이너 항만 선석생산성 전년 대비 소폭 감소	2019.08.20.
제137호	국제해사기구(IMO), 2030 온실가스 40% 감축 목표, 新추진연료(화석 연료-OUT) 개발 및 사용을 의미	2019.08.22.
제138호	중국 항만시설사용료 추가 인하가 우리 항만에 미치는 영향 분석	2019.08.23.
제139호	2분기 해양수산물 업황 여전히 어려우나 3분기 점진적 개선 기대 - 해양수산업 경기실사자수(BSI) 발표 -	2019.08.28.
제140호	항만(부산항 등)-대륙철도 해륙복합운송으로 유라시아 지역 물동량 유치해야	2019.08.29.

구분	제목	발간일
제141호	일본의 수출규제가 해양수산업계에 미치는 영향 - 현재 11.9% 영향, 지속되면 23.0%로 증가 -	2019.08.29.
제142호	2019 제2차 한-베트남 공동 세미나 - '한-베트남 교류 협력 및 투자 활성화 방안' 지상 중계 -	2019.09.10.
제143호	K-IFRS 제1116호 '리스' 적용과 대응방향	2019.10.25.
제144호	스마트양식 클러스터 조성사업 확대를 위한 추진 방향	2019.10.25.
제145호	해양포유류 자원 조사와 보호프로그램 마련 시급 - 2021년 미국의 관련 수산물 수입규제 유예기간 종료 -	2019.10.28.
제146호	미래 수산물 구매세대, 청소년의 수산물 소비행태 및 인식 조사결과	2019.10.28.
제147호	육상기인 해양 플라스틱 예방 정책을 강화해야	2019.10.30.
제148호	러시아 항만인프라 투자에 대한 실효성 제고 전략	2019.10.30.
제149호	Tax Benefit을 통한 민간부문의 선박금융 활성화 필요	2019.11.01.
제150호	2019년 미국의 국제 어업관리 개선 보고서의 주요 내용과 시사점	2019.11.01.
제151호	'유엔 공해생물다양성협약' 제정(制定) 협상 대응전략 마련해야 - 내년 4월 협약초안 유엔 총회 제출 -	2019.11.04.
제152호	해운·항만 정책 의사결정 지원 빅데이터 플랫폼 개발 필요	2019.11.06.
제153호	컨테이너 선박대형화와 항만의 대응	2019.11.07.
제154호	해상에 설정된 보호지역, 지역주도형 협력적 접근방식으로 개편해야	2019.11.08.
제155호	해수욕장 이용행태 변화로 안전관리 개선방안 마련 필요	2019.11.12.
제156호	국제여객항 운영체계 개선과 여객 편의성 제고 필요	2019.11.13.
제157호	해양교육 문화 진흥법 만든다.	2019.11.14.
제158호	국내 화주기업과 물류기업의 글로벌 SCM 협력을 강화해야	2019.11.25.
제159호	디지털 연계 공동추진이 실효성 있는 스마트항만 구축의 첫걸음	2019.11.27.
제160호	수산물포장, 환경규제에 대응하고 기능 고도화를 추구해야	2019.11.27.
제161호	연관산업에서 수산업 미래 일자리와 부가가치 찾아야	2019.11.28.
제162호	수산물 원산지 표시 제도의 투명성 제고를 위한 거래 증빙자료 보관 의무 도입방향	2019.12.09.
제163호	해양수산 창업 실태 및 시사점	2019.12.27.
제164호	2019 한-아세안 발전을 위한 싱크탱크의 역할과 협력과제	2019.12.30.
제165호	코로나19 사태와 해운물류산업 대응방안	2020.02.18.
제166호	이상고온으로 해조류 공급 차질 우려 수급관리체계 재정비 필요	2020.03.03.
제167호	양식산 활어, 온라인 쇼핑을 통한 수산물 구매 확대에 대비해야	2020.03.31.
제168호	해양공간계획시행법 시행 1년, 조기 정착을 위한 세부이행 방안 마련해야	2020.04.29.
제169호	코로나 19 이후 양식수산물 수급안정화, '입식 관리'가 우선되어야	2020.05.22.
제170호	해양수산 관점에서의 2020년 중국 '양회' 시사점 - 포스트 코로나19 변화 흐름 감지하고 대응책 수립해야	2020.06.16.
제171호	포용과 혁신중심의 '스마트 어촌'으로 어촌 사회문제를 해결해 나가야	2020.06.22.
제172호	COVID-19에 따른 선원수급 및 선박검역 대책마련이 시급	2020.07.03.

URL: <https://www.kmi.re.kr/>