선박 간 환적, 다크 플릿과 해상 위험

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

시장으로서의 묘박지

제G편 제II장 및 제III장에서 설명하는 바와 같이 싱가포르는 세계 최대의 벙커링 항만이자 석유 저장 및 블렌딩의 주요 중심지 중 하나입니다. 이러한 활동의 일부는 항계 밖에서 이루어지며, 그곳에서 유조선들은 한 선박에서 다른 선박으로 화물을 옮겨 싣습니다. 선박 간 환적(ship-to-ship transfer)은 적법하고 오래전부터 확립된 기법입니다. 이 기법을 통해 트레이더는 화물을 분할하고, 여러 화물을 합치며, 장거리 항해에는 대형 유조선을, 인도에는 소형 유조선을 사용할 수 있습니다. 선박 간 환적은 대개 해운업계와 석유업계가 발행한 안전 지침에 따라 공해상이나 외항 경계(outer port limit)에서 이루어집니다.[1]

같은 기법이 제재 회피에도 이용됩니다. 러시아, 이란 또는 베네수엘라산 석유 화물은 해상에서 다른 유조선으로, 때로는 여러 차례 옮겨 실린 뒤 다른 원산지의 석유와 블렌딩되어 출처를 감추는 서류와 함께 인도될 수 있습니다. 말레이시아가 보고한 대중국 원유 판매량은 이 지역에서 이루어지는 이러한

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

원산지 바꿔치기의 규모를 보여줍니다. 2023년 초 그 판매량은 하루 약 150만 배럴에 달했지만, 말레이시아의 생산량은 하루 약 40만 배럴에 불과합니다.[2] 이 차이는 일반적으로 해상 환적 후 원산지가 바뀐 이란 및 베네수엘라산 석유 때문인 것으로 봅니다.

북한과 해상 환적

북한은 선박 간 환적을 안전보장이사회 제재의 주제로 만들었습니다. 결의 제2375호와 제2397호가 북한의 석유 수입에 상한을 설정한 이후, 북한은 상한을 초과하는 정제유를 확보하고 석탄을 판매하기 위해 해상 환적에 의존했습니다. 앞에서 언급한 바와 같이 결의 제2397호는 회원국이 자국 영해에서 불법적으로 석유를 공급한 선박을 나포하고 억류할 수 있도록 했습니다. 이러한 사건 중 여러 건에 싱가포르 기업이 등장했습니다. 가장 잘 알려진 사건은 유조선 *Courageous*호를 이용하여 선박 간 환적으로 북한 선박에 석유를 인도한 혐의를 받은 싱가포르 국민에 대한 미국에서의 기소입니다.[3]

러시아의 그림자 선단과 가격상한

러시아산 석유에 대한 가격상한은 이 문제에 새로운 차원을 더했습니다. 주요 7개국(G7), 유럽연합 및 그 협력국들은 2022년 12월 5일부터 해상 운송되는 러시아산 원유의 가격상한을 배럴당 60미국달러로 설정했으며, 2023년 2월에는 정제유에 대한 상한을 추가했습니다. 서방의 해운, 보험 및 금융은 석유가 상한 이하로 판매되는 경우에만 이 교역에 서비스를 제공할 수 있습니다.[4] 유럽연합과 영국은 이후 2025년 9월부터 원유 상한을 배럴당 47.60미국달러로 낮추었습니다. 이어서 상한을 평균 시장가격보다 15% 낮게 유지하는 자동 메커니즘에 따라 2026년 2월 1일부터는 44.10미국달러로 낮추었습니다.[5] 가격상한은 러시아와 그 구매자들이 서방 서비스 제공자의 손이 닿지 않는 선박으로 교역을 옮길 유인을 만들었습니다. 흔히 소유관계가 불투명하고, 편의치적 선기를 달고 있으며, 가치가 불확실한 보험에 가입한 이 노후 유조선 선단을 그림자 선단 또는 다크 플릿(dark fleet)이라고 부릅니다.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

그 성장 속도는 빨랐습니다. 추정치에 따르면 2022년 말 600척 이상이었고 그 중 400척이 원유 유조선이었으며, 2023년 12월에는 1,100척에서 1,400척에 이르렀습니다. 우크라이나 정부의 목록은 2026년 2월 기준 1,337척을 등재했습니다.[6] 국제해사기구(IMO)는 2023년 12월 그림자 선단을 제재 회피를 목적으로 불법 운항에 종사하는 선박으로 규정하는 데 합의했습니다. 운항자들은 잘 알려진 기법을 사용합니다. 선박자동식별장치(AIS)를 끄고, 허위 위치를 송신하며, 해상에서 화물을 환적하고, 선명, 선기, 심지어 식별번호까지 바꿉니다.[7]

서방 당국은 개별 선박의 지정으로 대응해 왔습니다. 앞에서 언급한 바와 같이 2025년 1월 10일 미국은 단 한 번의 조치로 183척의 선박을 지정했습니다. 영국은 2025년 7월 유조선 135척을 제재했습니다.[8] 선박의 지정은 싱가포르에서 즉각적인 결과를 낳습니다. 은행은 그 선박의 화물에 대한 금융을 거절하고, 터미널은 그 선박의 하역을 거부하며, 벙커 공급업체는 그 선박에 대한 급유를 꺼립니다. 선박대리점은 그 선박을 위해 행위할 경우 자신의 달러 접근권을 위태롭게 합니다.

항만국 통제와 사고

그림자 선단은 법적 위험뿐만 아니라 안전 위험도 초래합니다. 세계에서 가장 밀집된 해상 교통이 지나는 해역을 가진 싱가포르는 항만국 통제(port state control)를 활용하여 이에 대응해 왔습니다. 2023년 첫 5개월 동안 싱가포르는 검사에 불합격한 석유 및 화학제품 유조선 33척을 억류했는데, 이는 2019년까지의 10년 전체보다 많은 수치였습니다. 싱가포르는 2022년에 유조선 28척을 억류했으며 대부분은 하반기에 이루어졌고, 2023년 4월 한 달 동안에만 9척을 억류했습니다.[9] 이 수치는 서방 보험 없이 러시아산 석유를 운반한 노후 유조선 선단의 확대 시기와 일치합니다.

그 위험은 2024년 7월 19일 가시화되었습니다. 싱가포르 국적 유조선 *Hafnia Nile*호가 싱가포르 해협 동쪽 입구의 페드라 브랑카(Pedra Branca) 인근에서 상투메 프린시페 국적 유조선 *Ceres I*호와 충돌한 것입니다. 두 선박 모두에서 화재가 발생했고, 이후 선원 36명이 구조되었습니다.[10] 이 사고는 신뢰할 수 있는

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

보험의 부재가 연안국에 어떤 의미인지를 보여주었습니다. 실효성 있는 선주상호보험(P&I) 보장이 없는 유조선이 유류 유출이나 충돌을 일으키면 구조, 해난구조 및 방제 비용이 국가와 피해자에게 전가될 수 있습니다. 따라서 싱가포르에게 제재 회피의 해상 위험은 컴플라이언스 문제인 동시에 공공안전의 문제입니다.

연안국의 한계

그림자 선단에 대한 싱가포르의 권한은 해양법에 의해 제한됩니다. 선박들은 국제항행에 이용되는 해협인 싱가포르 해협과 말라카 해협에서 통과통항권을 누립니다. 싱가포르 영해 밖에서의 환적은 다른 연안국의 관할에 속하거나 어떤 연안국의 관할에도 속하지 않습니다.[11] 싱가포르는 자국 항만과 영해에서 일어나는 일을 통제할 수 있습니다. 싱가포르는 기항하는 위험한 선박을 검사하고 억류할 수 있으며, 지정된 선박에 대한 서비스를 거부하고, 자국 거주자를 기소할 수 있습니다. 그러나 경계 너머의 공해를 단속할 수는 없습니다. 따라서 실질적인 방어는 민간 부문에 달려 있습니다. 은행, 보험사, 터미널 운영자 및 벙커 공급업체가 어떤 선박에 서비스를 제공할지 결정하기 때문입니다. 이 장 끝의 체크리스트는 이들이 물어야 할 질문을 정리하고 있습니다.

주

1. Wikipedia, “Ship-to-ship cargo transfer”(최종 접속일 2026년 11월): 환적은 “at open sea or at OPL (outer port limit)”에서 이루어짐; 작업은 Oil Companies International Marine Forum 및 International Chamber of Shipping의 지침을 따름; IMO 규칙은 2009년 7월 17일 결의 MEPC.186(59)에 따라 승인된 STS 작업 매뉴얼과 3년간의 기록 보관을 요구함. ↩

2. Wikipedia, “Russian oil price cap”(최종 접속일 2026년 11월), 2023년 1–3월 부분: 말레이시아는 대중국 원유 판매량을 “1.5m b/d even though Malaysia only produces 400,000 b/d”로 늘렸다고 보고함, CNBC 인용. ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

3. US Department of Justice, 2021년: 북한 선박에 대한 선박 간 석유 인도와 관련하여 싱가포르 국민 Kwek Kee Seng에 대한 기소 및 유조선 M/T *Courageous*호에 대한 민사몰수 소장. ↩

4. Wikipedia, "Russian oil price cap"(최종 접속일 2026년 11월): 2022년 12월 5일부터 배럴당 60달러 상한 시행; 정제유 상한은 2023년 2월 5일 시행 예정; 미국인은 가격이 상한 이하인 경우에만 서비스를 제공할 수 있음; 2023년 12월 20일 개정된 OFAC 지침은 러시아산 석유를 선적하거나 인수할 때마다 확인서를 요구함. ↩

5. Council Regulation (EU) 2025/1494 of 18 July 2025(제18차 패키지), Art. 3n: 평균 시장가격에서 15%를 뺀 수준의 동적 상한, 6개월마다 검토; 2025년 9월 3일부터 47.60미국달러, 2026년 2월 1일부터 44.10미국달러 상한. 영국의 수치는 Office of Financial Sanctions Implementation, *UK Maritime Services Ban and Oil Price Cap: Industry Guidance*, gov.uk(2026년 1월 갱신)에 의해 확인됨: 원유 상한 47.60미국달러, 2026년 1월 31일 그리니치 표준시 23시 1분에 44.10미국달러로 인하. ↩

6. Wikipedia, "Russian shadow fleet"(최종 접속일 2026년 11월): 2022년 말 "over 600 ships in the Russian shadow fleet, 400 of which were crude oil tankers"; 2023년 12월 "the fleet consisted of 1,100–1,400 ships"; 우크라이나 정부의 목록은 2026년 2월 "1337 ships"를 등재함. ↩

7. Wikipedia, "Russian shadow fleet"(최종 접속일 2026년 11월): 수법에는 "disabling transponders", "transmitting false data", "ship-to-ship transshipment" 및 IMO 식별번호 변경이 포함됨; 이러한 관행은 "increase the risk of collisions and spillages"; Wikipedia, "Russian shadow fleet"(최종 접속일 2026년 11월): 2023년 12월 IMO는 그림자 선박을 "ships that are engaged in illegal operations for the purposes of circumventing sanctions"로 규정하는 "agreed on a precise definition". ↩

8. Wikipedia, "Russian shadow fleet"(최종 접속일 2026년 11월): 2025년 1월 10일 미국 재무부는 "about 180 vessels"를 명단에 추가함; 2025년 7월 영국은

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

"135 oil tankers"에 제재를 부과함; 호주는 2025년 6월 선박 60척을 제재함. ↩

9. Oilprice.com, "Singapore Detains Record Number Of Oil Tankers As Shadow Fleet Expands", 2023년 5월 31일, Bloomberg가 보도한 Tokyo MOU 데이터 인용: 2023년 현재까지 유조선 33척 억류, 2019년까지의 10년 전체보다 많음; 2022년 28척, 대부분 하반기; 2023년 4월 9척, 적어도 2010년 이후 최다. ↩

10. Wikipedia, "2024 in Singapore"(최종 접속일 2026년 11월), 2024년 7월 19일 항목: 페드라 브랑카 인근에서 "São Tomé and Príncipe-flagged tanker *Ceres I*"와 싱가포르 국적 유조선 *Hafnia Nile*호의 충돌 후 화재; "Thirty-six people are rescued". ↩

11. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, 제III부 제2절(통과통항), 제37조–제44조, un.org: 제37조(적용 범위), 제38조(통과통항권), 제42조(통과통항에 관한 해협연안국의 법령) 및 제44조(해협연안국의 의무). ↩

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.