



선박해체에 따른 환경비용 부담주체 논란

선박해체에 따른 환경개선비용 부담주체문제가 세계해운시장의 주요이슈로 부각되고 있다. 유해폐기물의 국경간 이동을 금지하는 Basel 협약이 1989년 채택되어 조만간 강제화될 것으로 예상되고 있다. 특히, 세계환경단체들은 해체선박의 국제간 이동이 Basel협약에 저촉된다고 주장하고 있다. 아울러 국제기구를 중심으로 선박재활용 기금 조성 방안이 본격적으로 논의되고 있다. (편집자 주)

1. 선박재활용산업 현황

▶ 2004년 선박해체량 격감

1992년부터 총 해체선박 규모가 급격히 늘어나 1,500만DWT을 넘어서게 되었으며, 1998년부터는 세계상선대의 해체규모가 2,000~3000만DWT 정도의 규모를 유지해 왔다. 이는 노령선의 경우 주기적으로 나타나는 경기 침체로 인한 수익성 상실 및 환경기준의 강화 그리고 시장에 신규로 진입해 들어오는 신조선들과의 경쟁 격화 등에 크게 기인한 것으로 분석되고 있다.

2004년도 선박해체물량은 전년 대비 57% 수준인 1,100만DWT을 기록하는데 그쳤는데, 이는 세계해운시황의 호조로 선박해체가 크게 부진했기 때문이다.

지난 3년간 각 연도 별로 전 세계 선박 해체물량은 2,500만DWT 이상을 꾸준히 기록한 반면, 2004년 선박해체물량은 급격히 감소했다. 유조선 해체물량은 780만DWT, 벌크선의 해체물량은 63만 1,000DWT에 그쳤다.

▶ 단일선체유조선 조기퇴출

단일선체유조선의 경우 조기 퇴출시기

를 앞당기는 MARPOL(13G) 개정과 단일선체유조선에 의한 중급유 운송금지(13H 신설) 등으로 향후 세계상선대의 해체규모가 크게 증가할 것으로 전망되고 있다.

단일선체유조선 조기 퇴출 일자인 2005년 4월5일 이후 선박해체가 가속화될 것으로 예상되기 때문이다. 2005년 4월5일까지 범주 1 및 3에 속한 단일선체유조선의 해체물량은 1,890만DWT로 추정되고 있다. 또한, 단일선체유조선의 최대 해체년도로 예상되는 2010년을 기준으로 유조선(이중, 단일선체 모두 포함)의 해체물량은 최대 6,500만DWT로 예상되고 있다.

유조선의 경우 해체물량은 1999년부터 증가하여 1,600만DWT대를 돌파한 이후 4년간 계속해서 1,000만DWT대를 유지하다 2002년도에는 1,700

[연도별 선복 해체현황(1999~2004)]

(단위: 백만DWT)

연도	유조선	겸용선	산물선	기타	합계	전 세계 선복량 (연말기준)
1999	16.2	1.1	9.7	3.25	30.7(3.8%)	799.0
2000	13.5	1.0	4.6	3.10	22.2(2.7%)	808.4
2001	15.7	0.8	8.1	3.24	27.8(3.4%)	825.7
2002	18.1	1.6	5.9	4.92	30.5(3.6%)	844.2
2003	18.4	0.5	3.3	3.4	25.6(3.0%)	857.0
2004	7.8	N/A	0.6	N/A	11.0	N/A

(자료) Review of Maritime Transport, 2004

주 : 10,000dwt이상의 선박을 대상으로 함

만DWT이상 규모로 해체실적을 갱신하고 있다. 하지만 2004년도 유조선 해체물량은 780만DWT으로 전년 동기대비 57% 수준에 그쳤다.

이는 선령이 많은 선박의 경우 저장고로의 이용 또는 개조의 대상이기 때문에 해체물량이 급감했다. 또한, 역사상 최고의 해운시장 호황으로 인해 선박해체물량이 급격히 감소했다. 벌크선의 해체물량은 2001년 100만DWT 해체실적을 마지막 기점으로 하락세를 유지하고 있으며, 2004년 63만 1,000DWT를 기록했다. 벌크선 선체 강화를 위한 검사 대상 벌크선이 거의 없기 때문이다.

▶ 선박해체지별 현황

전 세계 선박해체는 대부분이 방글라데시, 중국, 인도, 파키스탄 등 4개국에서 이루어지고 있다. 2004년 1월부터 7월 기간 중 최대해체국은 방글라데시가 51%, 인도가 20%, 중국이 19%로 총 90%를 차지하고 있으며, 나머지 파키스탄 및 터키(4.5%)가 그 뒤를 따르고 있다.

여기에 필리핀·인도네시아·베트남 등이 나머지 물량을 놓고 각각 미미한 수준으로 선박해체시장에 참여하고 있다.

선박 해체국(지)과 관련하여 2003년도는 중국 해체실적이 1위(약 860만DWT, 전체 해체물량 중 39%)인 반면, 2004년도에는 방글라데시가 제1의 해체국(지)임. 방글라데시는 전체 선박 해체물량 중 57%(2003년도 18%)를 차지했다.

2003년도 전체 선박 해체량 중 39%를 차지한 중국은 2004년 1월~2월에 폭발적인 해체량 증가를 기록하였으나, 그 이후로는 해체량이 거의 없는 것으로 나타났다.

그 이유는, 중국 철강산업의 비약적인 발전 때문이다. 중국의 총 2004년도 해체 실적은 160만DWT이다. 인도의 경우 2003년 해체량이 760만

DWT(2003년 전체 해체량 중 36%)이었으나 2004년도 선박해체물량은 160만DWT(2004년도 전체 해체량 중 20%)로 2위를 차지했다. 파키스탄은 30만DWT, 터키는 10만DWT 수준이다.

2004년도 선박해체 척수를 기준으로 인도 151척, 방글라데시 95척 및 중국이 47척이다. Lloyds 2004에 따르면, 선박 해체 업체수는 인도 249개사, 방글라데시 50개사, 파키스탄 27개사, 터키 20개사, 스페인 14개사, 중국 14개사 및 베트남 13개사 등이다.

선박해체 방식 및 시설 또한 과거의 원시적인 해체방식(주로 “beach”에서 작업)에서 벗어나도 해체도크를 건설하여 환경친화적으로 처리하고 또한 대규모 해체물량을 소화해내기 위하여 시설을 기계화하는 등 많은 변화가 일어나고 있다.

중국에 P&O Nedlloyd's가 참여한 Chang Jiang 해체야드, 그리고 최대 해체국인 인도에 2001년 6월 건설된 Pipavav항 소재 해체시설 등이 특히 주목을 받고 있다.

[국별 선박해체시장 참여현황(2000-2004)]

(단위: 백만DWT)

국명	2000	2001	2002	2003	2004. 1~7
중국	5.5	5.7	5.7	8.2	1.6
인도	8.1	8.1	11.1	7.6	1.6
방글라데시	4.2	9.5	8.7	4.1	4.4
파키스탄	1.2	3.7	1.7	1.0	1.0
기타	2.5	1.1	1.0	1.0	
합계	21.8	28.2	28.5	21.9	8.6

(자료) Clarkson Research Studies “Autumn 2004”

주 : 10,000dwt이상의 선박을 대상으로 함.

▶ 선박 해체 가격별 현황

지난 2년의 평균 선박 해체 가격 추이를 보면, 2002년 초반 USD 125/LDT를 기점으로 꾸준히 상



승해서 2004년 초반에는 USD 400/LDT를 기록했다. 중국산업의 철강재의 수요 증가 및 유례없는 해운산업의 호황으로 선박해체물량이 감소하여 선박해체 가격 상승에 기여했다.

[선박 해체가격 현황(2000-2004)]

(단위 : USD/LDT)

구분	2000	2001	2002	2003	2004
평균 해체가격	166	172	156	237	398

(자료) Fearnleys "Review 2004"

주 : 인도, 파키스탄 및 방글라데시에서의 전 선종 해체 가격 평균임

▶ 향후 해체 대상선복 추정

2002년도 말을 기준으로 세계 상선대의 선령구조를 보면, 선령 25년 이상의 상선대가 세계 상선대 총선복량 8억2,100만DWT의 14.2%에 달하는 1억1,700만DWT, 선령 20년 이상 24년인 상선대는 21.2%인 1억7,400만DWT에 달하며, 선령 15년 이상 19년인 상선대도 전체 상선대의 7.4%인 1억1,000만DWT에 달했다.

2003년 말 해체대상 선복 규모는 해체대상에 진입하는 선박의 선령을 과거 평균치에 비추어 25년으로 가정, 대략 1억DWT 내외라 할 수 있다.

단일선체유조선 퇴출 관련 EU 및 IMO 규정에 따른 5,000DWT 급 총 퇴출 대상 단일선체유조선은 약 2,256척(1억2,950만DWT, 2004년 1월 기준)이다.

EU 및 IMO의 규정 적용일이 상이하나 MARPOL 부속서 I의 범주 1에 해당하는 단일선체유조선의 경우 500척(3,500만DWT)이 이미 2003년, 2004년 동안 해체된 것으로 분석된다. 2010년에 단일선체유조선 퇴출에 따른 최대 해체물량은 6,500만DWT로 추정되고 있다. 과거 실적에 따라 산정한 평균 해체선령은 벌크선이 25.7년, 컨

테이너선은 25.4년, 그리고 유조선은 26.1년이다.

[선종별 평균 해체선령]

(단위 : USD/LDT)

선종	평균 해체선령(연도)
원유선	26.1년
기타 탱커	26.1년
산물선	25.7년
컨테이너선	25.4년
가스선	29.3년
여객선/RO-RO선/자동차운반선	27.1년
기타 화물선	25.9년

(자료) A Study on the implications of the accelerated phase out scheme of single hull tankers proposed by the EU for the world ship scrapping and recycling industry(2004년 6월)

[세계선복의 선령별 분포현황(300G/T 이상)]

(단위: 천DWT)

선령 \ 척DWT	척	DWT
0~4	4,241	179,626
5~9	6,616	174,808
10~14	6,070	129,829
15~19	6,293	110,184
20~24	7,192	174,808
25년이상	16,244	117,131
계	46,656	821,602

(자료) Lloyd's World Fleet Statistics, 2002년말 기준

2. 선박재활용 관련 쟁점사항 토의경과

▶ 문제의 발단

Basel협약 당사국은 제2차 총회(1994. 3)에서 OECD 회원국으로부터 비회원국으로 처리를 목적으로 한 '유해물질의 이동을 금지'하기로 하였으며, 1997년 12월부터는 재활용을 목적으로 한 이동

도 금지하기로 결정했다.

그러나 이는 법적 구속력이 없는 결정사항이었기 때문에 1995년 제3차 총회에서는 동 내용을 협약에 반영하는 개정안을 채택하고 (Ban Amendment) 발효대기 중이다.

동 개정사항은 미발효 상태로서 Basel 협약 당사국 전체에 대해서는 강제력이 없는 상태이나, EU의 경우에는 조기시행에 대한 공감대가 형성되어 EU회원국들은 역내국가에서 역외국가로의 유해물질 이동을 1988년부터는 전면 금지하기로 하고 자국내 처리시설에서 처리하고 있다.

Basel 협약

(Basel Convention on Transboundary Movement of Hazardous Waste)

- 유해폐기물의 국경간 이동을 금지하는 협약으로 1989년 채택되어 1992년 5월 5일자로 발효
- 2005년 4월말 현재 164개국 가입하고 있으며 한국은 94년 2월 가입함

Ban Amendment

- OECD 회원국(EU 및 리히텐슈타인 포함)들이 유해폐기물을 개도국으로 수출하는 것을 폐기, 재활용 등 그 목적을 불문하고 97년 12월 31일부터 전면금지한다는 내용의 개정 (95. 9. 채택)
- 2005년 4월말 현재 55개국 가입(한국은 미가입)으로 발효요건을 충족되어 있지 않으나 EU는 역내에서 독자적으로 발효시켜 시행 중임

한편, 환경단체인 Greenpeace International이나 BAN(Basel Action Network)은 인도, 파키스탄 등지의 선박해체야드를 직접방문해서, 해체작업의 원시적인 절차, 유해물질에 의한 환경오염, 열악한 근로조건으로 인한 노동해체 문제 등을 제기했다.

선박해체를 위하여 매매되는 선박에도 Basel 협약에 의거 이동이 금지된 '유해물질'이 포함되어있

는 점을 지적하며, 해체선박의 국제간 이동이 Basel 협약에 저촉된다고 문제를 제기하였다. 유럽 소재 선주국가들 또한 문제가 있음을 인식하고 법 제 정비와 함께 합리적 방안을 모색하고 있다.

▶ **해운부문 움직임도 활발**

해운부문 또한 이러한 움직임에 부응하고자 1999년 2월 BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO, ICS, ITOPI, ITF, OCIMF 등 해운관계 주요 NGO가 모두 모여 Industrial Working Group을 결성하고 대안 모색에 들어갔다.

동 그룹은 선박해체란 일부 문제점이 있음에도 불구하고 기본적으로 유한한 자원을 재활용함으로써 자연 및 환경에 대한 부담을 경감시키고자 하는데 그 목적이 주어진 활동임을 명확히 하는 한편으로, 2001년 8월에는 안전하고 환경친화적인 선박재활용을 담보하는 데 있어서 상급 활동에 관련된 당사자로서 해운부문이 행할 수 있는 사항들을 담은 '선박재활용지침(Industry Code of Practice on Ship Recycling)'을 채택하고 해체선박에 포함되어질 수 있는 유해물질의 목록을 수집하여 발표하였다.

▶ **UNEP-Basel협약 경과**

2002년 12월13일 Basel협약 당사국 제6차 총회(2002.12.9~13)는 산하 기술검토작업반(Technical Working Group)이 마련한 선박해체와 관련된 제반 원칙, 본보기가 되는 관행 및 권고들을 담은 지침 초안을 기초로 이에 일부 수정을 가하여 '선박해체(전체 또는 부분)에 대한 환경적으로 견실한 관리를 위한 기술지침(Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management



of the Full and Partial Dismantling of Ships' 을 확정하고 이를 공식적으로 채택하였다.

그러나 Basel협약 제6차 당사국회의에서는, 상기 지침이 너무 복잡하게 구성되어 있어 일부 해체지에서는 가까운 시일 내 적용하는 것이 매우 어려울 것이라는 일부 주장들을 받아들여 상가지침을 간소화(합리화)하는 작업을 계속 추진하기로 했다.

IMO 및 ILO가 별도로 추진하고 있는 선박해체(재활용) 관련 지침들이 공식적으로 채택되게 되면 이들 두 국제기구와의 협조 아래 당해 3개 지침(선박 해체시 환경적으로 안전한 관리를 위한 기술적 지침, 선박재활용에 관한 IMO 지침서, ILO에서 개발된 선박 해체시에 안전과 보건에 관한 지침서)를 통합·간소화(합리화)하는 작업 또한 추진하기로 결정하였다.

2004년 10월25일부터 29일까지 스위스 제네바에서 개최된 Basel협약 제7차 당사국회의에서는, 선박해체와 관련된 IMO/ILO/BC 공동 작업반을 지역별로 지명하였다.

특히, 아·태 지역 대표국으로는 중국(Mr. Zhong Bin)이 선출됐다.

IMO 대표단은 2004년 10월 개최된 IMO MEPC 제52차 회의에서 논의된 선박 해체 관련 사항을 보고했다. 제7차 당사국회의에서 IMO 해양환경보호 위원회(MEPC)는 IMO 선박재활용 지침의 강제화 관련 일부분에 대해 합의하였고, 본선에 적재된 잠재 유해폐기물 기록을 위한 단일목록의 개발이 IMO/ILO/BC 공동 작업반에 의해 조속히 개발되어야 함을 역설하였다. 또한, 환경친화적인 선박 재활용 관련 지침의 조속한 강제화 될 수 있도록 세기구 간 경쟁보다는 협력의 필요성에 합의했다.

▶ IMO MEPC 52차 회의

2004년 10월11일부터 15일까지 런던에서 열린

IMO MEPC 52차 회의에서는 MEPC 51차에 구성된 통신작업반 회의 결과를 바탕으로 선박재활용에 관한 IMO 지침서(Res.A.962(23)) 이행증진을 위한 절차, 지침서의 강제화 및 재활용으로 지정된 선박에 대한 보고체계, 재활용 계획서 등에 대하여 논의하고, 이와 관련된 의제를 제출한 네덜란드, 그린 피스, 인도 등이 동 의제에 대하여 발표했다.

방글라데시는 개도국의 선박재활용에 관한 지침서의 이행을 고려할 때, 과감한 투자와 기술이전 및 인프라 구축, 훈련 등을 위한 국제선박 재활용 기금 조성이 필요함을 제안한 바, 회원국 대부분이 기금조성의 필요성을 공감하고 통합기술협력프로그램(ITCP) 범위 안에서 시기 및 방법 등 구체적인 사항에 대하여 기술협력위원회(TCC)에 검토하도록 했다.

위원회는 Mr. Ahmed(방글라데시)를 선박재활용 공동 작업반 의장으로 지명하고 의제를 검토하도록 하였으며, 그 결과를 보고 받고 본선의 잠재적 유해물질의 단일목록을 개발하여 현행 선박재활용 지침서 부록 1, 2, 3을 대체키로 했다.

또 재활용으로 지정된 선박의 보고체계 개발 및 구체적인 보완 검토와 선박재활용 계획서(Ship recycling plan)의 개발을 위한 지침서를 작성하여 승인하고 회람토록 하는 한편, 선박의 재활용을 선언하는 선박의 기준 및 지침서의 이행 증진을 위한 절차를 개발하고 향후 보완 검토하고, 선박재활용에 관한 IMO 지침서의 일부를 강제 규정화하기로 했다.

위원회에서는 본 회기동안 논의된 의제를 계속 논의하기 위해 통신작업반을 구성하고 MEPC 53차(2005. 7) 회의 전 3일 간의 중간 작업반 회의를 개최하기로 하였으며, MEPC 53차 회의에서도 작업반을 구성하기로 결정하였다.

▶ IMO/ILO/BC(Basel Convention) 공동작업반 제1차 회의 논의사항

IMO의 선박재활용 지침은 2003년 12월 제23차 총회 때 채택되었으며, 바젤협약 선박해체 지침은 2002년 12월 제6차 당사국회의 시 채택됨. 또한, 안전 및 작업상 건강 보호 측면을 강조한 ILO의 선박재활용 지침은 2004년 3월 채택되었다.

ICS도 선박재활용 관련 코드를 개발했으며, 수많은 선박 재활용국에서 자체 개발한 선박재활용 지침이 있다.

IMO MEPC 49차 회의(2003. 7)에서 ILO와 바젤협약 사무국에 선박재활용 지침에 대한 통합 및 간소화를 위해 각 기구 간 상호 협력을 제안하였다. 그리하여 IMO MEPC 51차 회의시 세 기구의 공동작업반(Joint Working Group)을 설립했다.

선박재활용 지침의 통합 및 간소화를 위하여 IMO, ILO 및 바젤협약 당사국 회의에 의해 결정된 선박해체(재활용)와 관련된 공동 작업반(Joint

Working Group)을 구성하여 2005년 2월 15일부터 17일까지 국제해사기구(IMO, 영국 런던)에서 공동 작업반 제1차 회의를 개최하였다.

공동작업반의 전반적인 업무는 선박재활용과 관련한 문제 해결을 위한 협의체로서의 활동임. 세 기구(IMO, ILO 및 바젤협약 사무국) 간 선박재활용 관련 업무와 역할의 중복 방지가 동 공동 작업반의 목표이다.

▶ 주요 아이템 개발에 주력

공동작업반은 ILO, IMO 및 바젤협약 사무국 각의 공동 작업 프로그램(Work Program)을 검토하고, 동시에 세 기구에 의해 고려되고 있는 주요 아이템 리스트를 개발하는데 주안점을 두고 있다.

주요 아이템 리스트는 △선박해체시 강제 요건 △선박 재활용지(해체지)에서의 보고 시스템 △본선의 잠재적 유해물질의 단일목록 개발 △육상 또는 항구에 선박 유기(abandonment) △선박 재활용 지침의 적용 및 기술적 협력 촉진 △상기 각각의 아이템과 관련하여, 각 기구별 이미 실행되고 있거나 계획된 공동 작업 프로그램(Work Program) 활동의 리스트 개발(중복 방지) △세 기구별로 중시 여겨지는 수많은 안전의 제안 등이다.

특히, 공동 작업반은 세 기구가 공통적으로 고려하고 있는 ‘육상 또는 항구에서의 선박 유기’ 문제에 대하여 국제법적으로 강제할 수 있는 협약제정에 동의했다.

세 기구 간 견해 차이, 중복 또는 애매성과 관련하여, 공동 작업반은 세 기구의 선박재활용에 대한 지침을 최초

[선박재활용 관련 지침 비교]

기구 및 조직	선박재활용 지침명	주안점	
		재활용 절차	재활용 문제
국제해사기구 (IMO)	Guidelines on Ship Recycling	선박해체시설로 인도되기까지 전 선박 수명 관리	선박 입급 문제 및 적재된 유해폐기물의 최소화, 선박해체시설의 평가 및 선별.
바젤 협약 (Basel Convention)	Technical Guidelines on Environmentally Sound Management for Full and Partial Dismantling of Ships	선박해체 - 선박인도부터 선박해체까지	시설 배치 및 유해폐기물의 환경친화적 관리 절차
국제노동기구 (ILO)	Guidelines on Safety and Health in Ship breaking	선박해체 - 선박해체 결정부터 선박해체까지	선박해체와 관련하여 근로자의 건강 및 안전 보호
International Chamber of Shipping	Industry Code of Practice on Ship Recycling	선박해체 준비 - 선박해체 결정부터 선박해체시설로 인도되기 전까지	선박 입급 및 적재된 유해폐기물의 최소화

※ 자료 : A Study on the implications of the accelerated phase out scheme of single hull tankers proposed by the EU for the world ship scrapping and recycling industry(2004. 6)

로 검토하기 시작했다. 동 검토는 세 기구에 의해 작성된 매트릭스(matrix) 양식, 세 기구에 의해 작성된 초안, 적용 범위 및 세 기구의 지침에 대한 주요 내용을 상호 비교함을 원칙으로 하고 있다.

하지만, 회기동안 해결되기 힘든 과제임을 직시하고 동 과제를 해결하기 위하여 임시회의 및 차기 공동 작업반 회의가 필요하다는데 합의했다.

▶ 환경 및 인류 보건 보호 개선

공동작업반에 의해 작성될 선박재활용 지침 시행은 선박재활용과 관련하여 환경상, 작업상 근로자의 건강 및 안전상의 위험을 최소화함으로 극히 중요한 사항이며 선박재활용 시설에서의 환경 및 인류 보건 보호에 초점을 맞추고 있다.

공동작업반은 선박해체지의 언어로 동 가이드라인이 번역과 사용자 편의를 위한 웹페이지 구축(선박해체 문제에 관한 정보 및 상호 웹 상 관련 웹페이지 링크 제공)에 합의했다. 또한, 선박 해체국에게는 당사국 주무부서 연락처 제공을 유도 및 정부 및 이해당사자에게는 지침 적용관련 경험을 세 기구에 제공토록 합의했다.

선박재활용기금 설립 문제와 관련하여, 공동 작업반은 국제해사기구(IMO)의 안전하고 환경 친화적인 선박재활용 관리(MEPC 53 회의 때 결정)에 대해 좀 더 검토키로 했다.

회기동안, 선박재활용과 관련하여 기국의 역할, 항만국의 역할 및 해체지(국)의 역할에 대하여 토론함. 또한, 해체지에서의 선박 보고 시스템을 토론함. 하지만, 좀 더 검토키로 했다.

공동 작업반은 실질적이며 균형 잡힌 조치를 제안하고 개발하기로 합의했으며, 동시에 지속적인 선박해체의 필요성을 고려하고 선박해체국은 세 기구에 선박해체 활동에 관한 정보 제공을 주문했다. 2차 공동작업반 회의는 2005년 12월부터 2006년

1월까지 스위스 제네바 바젤협약 사무국에서 개최될 예정이다.

차기회의에서는 △선박재활용에 대한 공동 작업반의 목적 및 우선 사항 확정 △환경 친화적 관리 개념 및 이전 합의사항 △작업상 근로자의 건강 및 안전, 그리고 선박 재활용에 대한 환경 친화적 관리 촉진 방법 △관련 당사국의 역할(기국, 항만국 및 선박 해체국) △선박해체지에서의 보고시스템 △적용 가능한 관리 메커니즘의 기본적 원칙 △선박 예비 클리닝(pre-cleaning), 지속적인 선박해체 산업의 역할 △육상 및 항구에서의 선박 유기 및 강제 선박 재활용 계획 수립에 따른 혜택 등이 논의된다.

▶ 유럽연합(EU)의 단일유조선 조기퇴출 독자적 시행

유럽연합은 2003년 7월22일 브뤼셀에서 EU의 회 및 평의회를 개최 독자적으로 단일선체 유조선의 조기퇴출을 위한 법령을 수정하여 시행하기로 결정했다.

2005년부터 조기퇴출 적용 기준에 미달된 선박은 유럽국가의 항만 입항이 금지된다. 조기퇴출 적용기준은 IMO 퇴출기준과 동일하다.

'Green Recycling' 개념은 선박 해체시 환경보호, 근로자의 건강 보호 및 안전과 관련된 적절한 방법으로 선박해체를 행하는 시설은 많지 않다. 그리하여 동 개념은 선박 재활용 지침에 따라 선박해체를 하는 것을 의미한다.

대형 유조선을 'Green Recycling'을 적용하여 선박 해체시 연간 해체물량은 약 78만 LDT에 이른다. 현재 Green Recycling을 이행하는 국가는 이탈리아(8만 LDT), 벨기에(12만 LDT), 네덜란드(3만 LDT), 중국(55만 LDT) 등이다. 특히 중국의 선박해체 수용량은 근 2년간 급격한 증가세를 보이고 있다.

3. 우리의 대응방안

선박해체가 아니라 자원을 재활용한다는 차원에서 해결방안을 모색한다면 해체산업이 환경 친화적인 재활용산업으로 발전될 수 있다는 점과 국제해사기구, 국제노동기구, 바젤협약 사무국 각각의 선박재활용 지침과 관련된 문제가 되는 부분을 개선하고 상호 지침 간 중복되는 사항의 통합 및 간소화에 동의하는 것이 우리 협회의 기본입장이다.

선박해체산업의 여러 가지 제약요인들과 유례없는 해운시장 호황으로 선박해체물량의 급감과 동시에 선박 해체가격 상승으로 세계상선대의 35%를 점하는 3억DWT에 육박하는 노령선들이 (기준미달선이 되어있을 가능성이 있는) 시장에서 퇴출되지 않은 반면 2005년 4월 이후 단일선체유조선이 본격적으로 퇴출됨으로써 조만간 대규모 선박 해체물량 증가가 예상된다.

향후 대규모 선박해체 물량이 예상되는 바, 범세계적 차원에서 적절한 수준의 선박재활용산업을 유지하는 것은 자원재활용과 환경보존의 차원에서 뿐 아니라 세계해운산업의 지속가능한 발전과 건전화를 위해서도 필요불가결한 것이라 할 수 있다.

선박해체산업이 문제의 산업이 아니라, 자원을 재활용하는 환경친화적 산업으로 거듭 나아가 한다는 점에서 최근의 국제 해사계의 활동은 바람직한 현상이다.

특히나 선박재활용 지침의 통합 및 간소화를 위하여 IMO, ILO 및 바젤협약 사무국은 공동작업반을 구성하기에 이르렀다. 이는 각 기구의 선박재활용의 목표를 통일하고 선박재활용 지침 간 중복사항, 애매성을 제거하기 위한 것으로 매우 주목되는 긍정적인 상황진전으로 보여진다.

이와 같이 IMO, ILO, Basel 협약 사무국이 공동으로 선박재활용과 관련된 국제법적 틀 마련작업이 본격화되고 또한 매우 합리적으로 당해 작업이 진

전되고 있는 만큼 우리 해운업계 또한 이들 노력을 적극적으로 지지하고 동 활동에 동참하는 것을 아끼지 말아야 할 것이다.

더 나아가 향후 논의과정에 적극적으로 동참함으로써 해체 관련 부담, 특히 2004년 10월11일부터 15일까지 개최된 IMO MEPC 52차 회의에서 제안된 국제선박재활용기금 조성 과 개도국의 선박재활용에 관한 지침서의 이행을 고려할 때, 과감한 투자와 기술이전 및 인프라 구축, 훈련 등을 위한 기금 조성에 어느정도 공감대가 형성되고 있다.

이에 따라 한국선주협회는 선박해체와 관련된 비용부담이 일방적으로 해운산업부문에 전가되는 것을 막고, 관련 부담이 이해당사자 모두에게 공평하게 나누어지는 합리적인 틀이 마련될 수 있도록 아시아선주대표자회의(ASF)와 함께 다각적인 방안을 모색하고 있다.

특히, 국제해사기구 해양환경보호위원회는 국제선박재활용 기금부담 관련 기본 모델에 대해 기금 분담 방식이 기부금 형태인 국제해상보안기금(IMST Fund, International Maritime Security Trust Fund)과 석유업계로부터 강제 징수 형태인 유류오염손해에 대한 국제보상기금의 설치에 관한 국제협약(IOPC Fund, International Convention on the Establishment of International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage) 두 기금 중에 선택하는 방안을 고려하고 있다.

협회는 국제선박재활용 기금 부담과 관련하여 선주 부담 제외는 불가능할 것으로 예상는 만큼, 선주에게만 일방적으로 동 기금을 부담시키는 일이 없도록 제반대책을 강구해 나갈 방침이다.