

선박재활용산업의 현황과 주요쟁점에 대하여

〈국제팀〉

1. 선박재활용산업 현황

① 선박해체 일반현황

1980년대 중반 대규모의 산물선대 해체가 있었으나 1990년대 초반에 들어서는 해체선 규모가 2백만DWT정도의 미미한 수준에 머물고 있었다.

그러나 1992년부터는 총해체선복 규모가 급격히 늘어나 1천5백만DWT을 넘어서게 되었으며, 1998년부터는 세계상선대의 해체규모가 2천~3천만 DWT 정도의 규모를 유지해 왔다. 이는 노령선의 경우 주기적으로 나타난 경기 침체에 기인한 수익성 상실 및 환경기준의 강화 그리고 시장에 신규로 진입해 들어오는 신조선들과의 경쟁 격화 등에 크

게 기인한 것으로 분석되고 있다.

특히, 단일선체유조선의 경우 조기 퇴출시기를 앞당기는 MARPOL(13G) 개정과 단일선체유조선에 의한 중급유 운송금지(13H 신설) 등으로 향후 세계 상선대의 해체 규모를 높은 수준으로 결정적 요소가 되고 있다.

② MEPC 제50차 위원회 주요내용

2003년 12월에 개최된 제50차 해양환경보호위원회에서 단일선체구조 유조선의 조기 폐선, 단일선체구조 유조선의 중급유 운송 금지, 상태평가계획 검사 강화가 결정됐다.

단일선체 유조선의 이중선체요건 강화(MARPOL

유조선의 범주	적용시기	적 용 기 준	당초 퇴출시한 변경
범주 1 유조선	2005년 4월 5일 2005년	1982년 4월 4일 이전에 인도된 선박 1982년 4월 4일 후에 인도된 선박	2007년 2005년
범주 2&3 유조선	2005년 4월 5일 2005년 2006년 2007년 2008년 2009년 2010년	1977년 4월 4일 이전에 인도된 선박 1977년 4월 4일후 1978년 1월 1일 이전에 인도된 선박 1978년 및 1979년에 인도된 선박 1980년 및 1981년에 인도된 선박 1982년에 인도된 선박 1983년에 인도된 선박 1984년 이후로 인도된 선박	2015년 2010년

※ 주 : 범주 1 : 비분리밸러스트탱크를 가진 2만DWT이상 원유운반선, 3만DWT이상 석유제품운반선

범주 2 : 분리밸러스트탱크를 가진 선박

범주 3 : 범주 2의 선박중 5,000~2만DWT 원유운반선,

5,000~3만DWT 석유제품운반선

13G개정) 내용을 보면, 단일선체구조 유조선의 이중선체 구조요건을 강화하고, 퇴출시한을 범주 1 유조선(비 MARPOL선)의 경우는 2007년에서 2005년으로 범주 2&3 유조선은 운항시한을 2015년에서 2010년으로 단축하기로 결정했다.

또한, 단일선체 유조선에 의한 중급유 운송금지(MARPOL 13H신설) 조항을 신설했다. 중급유의 정의에 대해서는 비중 900kg/m³ 이상 원유, 비중 900kg/m³ 또는 동점도 180mm²/s 이상인 연료유, 비투멘, 타르 및 그 유화액으로 규정했으며, 이중선체 구조 만족시한은 DWT600~5,000톤 미만은 2008년까지, DWT 5,000톤 이상은 2005년까지 운항이 가능토록 했다.

이와함께 선령 25년까지 운항이 허용되는 선박은 △자국의 권할권 내에서만 전적으로 운항하는 선박 △연속적인 이중저 또는 왕탱크를 구비한 선

박 △DWT 5,000톤 이상의 유조선과, DWT 5,000톤 이상의 원유(비중 900~945kg/m³) 운반선은 CAS(Condition Assessment Scheme) 검사 후 주판청이 운항에 적합하다고 판단할 때 △정부가 크기, 선령, 운항지역 및 구조 상태를 고려하여 운항에 적합하다고 판단한 DWT 600~5,000선박으로 규정했다.

단, 당사국에서 적용 유예 선박에 대해 국제기구 보고 후 입항거부를 요구할 권한이 있다.

③ 선박해체량 추이

유조선의 경우 해체물량 규모는 1992년 1천만 DWT을 넘어선 후 1995년까지 1천만DWT대를 유지하다 1996년부터 3년간은 1천만DWT대에서 크게 떨어져 3백~6백만DWT대에서 머문 바 있다.

그러나 해체물량은 1999년부터 다시 증가하여 1천6백만DWT대를 돌파한 후 이후 4년간 계속해서 1천만DWT대를 유지하다 2002년도에는 1천7백만 DWT이상 규모로 해체실적을 갱신하고 있다.

산물선의 경우는 1996년들어 7백만DWT에 육박하는 선박이 해체된 이래 2002년도까지 6백만~1천2백만DWT 규모의 해체가 이루어지고 있다. 산물선이 가장 많이 해체된 년도는 1998년으로 해체량은 1천2백만톤에 육박하였다.

이어 2003년 1~10월까지 2,290DWT로 전년도 대비 약간 증가하였다.

④ 선박해체지별 현황

전세계 선박해체물량은 그 대부분(지난 5년간 기준으로 볼 때 전세계 해체량의 90%)이 중국, 인도, 방글라데시, 파키스탄 등 4개국에서 이루어지고 있다. 이중 최대해체국은 중국과 인도가 전체 선박해체량의 71%를 그리고 방글라데시가 19%, 파키스탄이 4.5%로 그 뒤를 따르고 있다. 여기에 필리핀·인도네시아·베트남·터키 등이 나머지 물량을 놓고 각각 미미한 수준으로 선박해체시장에 참여하고

연도별 선박 해체현황 (1990~2003.10) (단위: 백만DWT)

연도	유조선	경용선	산물선	기타	합계
1990	2.6	0.4	1.6	0	4.6
1991	2.5	0.1	1.1	0	3.7
1992	10.0	1.5	3.9	0	15.4
1993	11.8	1.8	3.7	0	17.3
1994	12.4	2.8	3.3	0	18.5
1995	10.8	1.6	1.8	0.9	15.1
1996	6.0	1.6	6.9	2.1	16.6
1997	3.5	0.8	8.2	3.0	15.5
1998	6.5	1.9	11.9	3.9	24.2
1999	16.8	1.0	9.1	3.5	30.4
2000	13.9	0.6	4.4	3.0	21.9
2001	15.7	0.8	7.9	3.1	27.5
2002	17.1	1.3	5.7	3.4	27.5
2003.1~10	17.2	0.5	2.6	2.6	22.9

(자료) Clarkson Research Studies "Shipping Review Database"

주 : 10,000dwt이상의 선박을 대상으로 함

국별 선박해체시장 참여현황 (1999~2003.10) (단위 : 백만DWT)

국명	1999	2000	2001	2002	2003.10
중국	5.3	5.5	5.7	5.7	8.4
인도	10.4	8.4	7.9	10.8	8.0
방글라데시	7.1	4.2	9.4	8.8	4.4
파키스탄	4.3	1.4	3.7	1.7	1.0
기타	3.3	2.5	1.1	1.0	1.1
합계	30.4	22.0	27.9	28.0	22.9

(자료) Clarkson Research Studies "Shipping Review Database"
 주 : 10,000DWT이상의 선박을 대상으로 함

있다. 1999년부터 2003년까지 과거 5년간의 각국별 선박해체시장 참여실적은 다음의 표와 같다.

한편, 선박해체 방식 및 시설 또한 과거의 원시적인 해체방식에서 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 최대해체국인 인도에 2001년 6월 건설된 Pipavav항 소재 해체시설 등이 특히 주목되고 있다.

⑤ 향후 해체 대상선박 추정

2002년도 말을 기준으로 세계 상선대의 선령구조를 보면, 선령 25년 이상의 상선대가 세계 상선대 총선박량 8억2천1백만DWT의 14.2%에 달하는 1억1천7백만DWT, 선령 20년 이상 24년인 상선대는 21.2%인 1억7천4백만DWT에 달하며 선령 15년 이상 19년인 상선대도 전체 상선대의 7.4%인 1억1천만DWT에 달했다.

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

한편, 과거 실적에 따라 산정한 평균 해체선령은 벌크선이 27년, 일반화물선은 27년 그리고 유조선은 26년이었다.

2. 선박재활용 쟁점사항 토의경과

① 문제의 발단

Basel 협약 당사국은 제2차 총회(1994. 3)에서 OECD 회원국으로부터 비회원국으로 처리를 목적으로 한 「유해물질의 이동을 금지」하기로 하였으며 1997년 12월부터는 재활용을 목적으로 한 이동도 금지하기로 결정했다.

그러나 이는 법적 구속력이 없는 결정 사항이었기 때문에 1995년 제3차 총회에서는 동 내용을 협약에 반영하는 개정안을 채택하고(Ban Amendment) 발효 대기중이다.

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 금지키로 하고 자국내 처리시설에서 처리하고 있다.

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

세계선박의 선령별 분포현황 (300G/T 이상) (단위 : 천DWT)

선령 \ 척, DWT	척	DWT	비고
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)

또한, 선박해체를 위하여 매매되는 선박에도 Basel 협약에 의거 이동이 금지된 「유해물질」이 포함되어 있는 점을 또한 지적하며 해체선박의 국제간 이동이 Basel 협약에 저촉된다고 문제를 제기하였다. 유럽 소재 선주국가들 또한 문제가 있음을 인식하고 법제 정비와 함께 합리적 방안 모색에 들어갔다.

해운부문 또한 이러한 움직임에 부응하고자 1999년 2월 BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO, ICS, ITOPF, 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 상기 활동에 관련된 당사자로서 해운부문이 행할 수 있는 사항들을 담은 「선박재활용지침(Industry Code of Practice on Ship Recycling)」을 채택하고 해체선박에 포함

되어질 수 있는 유해물질의 목록을 수집하여 발표했다.

② UNEP - Basel 협약 당사국회의에서의 경과

1999년 12월 개최된 Basel 협약 당사국 제5차 총회는 선박 해체문제에 대해 집중 논의한 후 해체선박에 대해서는 Basel협약 적용에 있어 예외를 인정하기로 하고 「선박해체에 대한 환경적으로 건실한 관리를 위한 기술지침(Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships)」을 마련하기로 했다.

2002년 12월 13일 Basel 협약 당사국 제6차 총회(2002. 12. 9. ~13)는 산하 기술검토작업단(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 건실한 관리를 위한 기술지침(Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships)」을 확정하고 이를 공식적으로 채택했다.

그러나 Basel 협약 당사국회 제6차 총회는, 상기 지침이 너무 복잡하게 구성되어 있어 일부 해체지들에서는 가까운 시일 내 적용하는 것이 매우 어려울 것이라는 일부 주장들을 받아들여 상기 지침을 간소화(합리화)하는 작업을 계속 추진하기로 하고, IMO 및 ILO가 별도로 추진하고 있는 선박해체(재활용) 관련 지침들이 공식적으로 채택되게 되면 이들 두 국제기구와의 협조 아래 당해 3개 지침(선박해체시 환경적으로 안전한 관리를 위한 기술적 지침, 선박재활용에 관한 IMO 지침서, ILO에서 개발된 선박해체시에 안전과 보건에 관한 지침서)를 통합·간소화(합리화)하는 작업 또한 추진하기로 결정했다.

Basel 협약

(Basel Convention on Transboundary Movement of Hazardous Waste)

- 유해폐기물의 국경간 이동을 금지하는 협약으로 1989년 채택되어 1992년 5월 5일자로 발효
- 2004년 4월말 현재 158개국이 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)
- 2004년 4월말 현재 42개국 가입(한국은 미가입)으로 발효요건을 충족되어 있지 않으나 EU는 역내에서 독자적으로 발효시켜 시행 중임

③ IMO에서의 논의 경과

1998년 11월 개최된 MEPC(해양환경보호위원회) 제42차 회의에서 노르웨이가 선박해체와 관련한 법률적, 제도적 장치가 미비하여 환경피해가 발생하고 해체작업에 종사하는 인력의 재해문제가 심각함을 인식했다.

이에 따라 IMO가 이 문제의 해결을 위하여 적절한 절차나 지침 등 제도적 장치를 마련하자고 제안하며 위원장에게 차기 위원회시 관련 제안서를 제출해 주도록 요청함으로써 논의가 시작되게 됐다.

노르웨이는 1999년 6월 개최된 MEPC 제43차 회의에서 당시의 선박해체의 상황과 내재되어 있는 문제점(선박해체장의 안전·근무환경·해양오염 등)들을 지적하고, 해체선박에 의한 오염물질의 국가간 이동문제가 UNEP에서 채택되어 시행되어지고 있는 Basel협약(Ban Amendment 포함)에 저촉될 가능성이 있으므로 선박해체 관련 국제기준을 조속히 개발할 것을 제안했다.

아울러 동 문제를 MEPC의 상설 의제로 채택할 것을 제안하였다. 당해 노르웨이 제안은 등록이 말소된 해체대상선박은 더 이상 선박으로 볼 수 없으므로 IMO에서 토의할 안전이 될 수 없다는 일부국가의 반대의견이 있었으나 대다수의 회원국의 찬성으로 IMO가 동 문제에 대한 해결방안을 마련하는데 있어 적절한 기구라는데 대해 합의했다.

특히, 해체선박에 포함되어 있는 유해물질(석면, 중금속, 탄화수소, 오존파괴물질 등)이 적절히 처리되지 못하여 환경을 손상시키고 작업자에 유해한 피해를 발생시키고 있다고 지적하고, 환경 및 안전에 악영향을 미치지 않는 적절한 지침이 IMO에서 수립되기를 촉구하는 한편, 유해물질의 국가간 이동을 금지하는 Basel 협약과 유해물질의 해양투기를 금지하는 London Dumping 협약과의 법제적 관계가 검토되기를 제안했다.

당시 노르웨이의 제안에 대한 각계의 반응을 보

면, 덴마크 및 환경, 노동자 단체는 적극 지지하며 선박이 신조되어 해체되기까지 안전하고 환경 친화적으로 운항되기를 기대한다는 입장을 보였다.

이와함께 ICS는 해체산업이 저개발국가에 밀집되어있고 여러 가지 현실을 고려할 때 쉽지 않은 문제를 지적하고 지역적인 대책이 아니라 국제적인 대책이 추진되어야 함을 강조했으며, 기타 UNEP 및 네덜란드에서 동건 관련 타 국제기구나 단체의 동향을 발표하고 지지를 표명했다.

또 2000년 3월 개최된 MEPC 제44차 회의에서는 여러 NGO, IGO 및 회원국들이 전차 회의결과를 토대로 「적절한 해체절차의 수립」 「해체기술 발전을 위한 프로그램의 수립 및 시행」, 「Basel 협약·London Dumping 협약·ILO 사무국 등과의 협력방안」 등에 대한 각자의 의견 및 입장을 발표하고, 아울러 동 위원회가 선박해체문제에 대한 종합보고서를 작성하기 위한 통신작업반그룹을 구성한 후 동 그룹에게 동건 관련 제반사항을 조사한 후 보고서를 작성하여 제46차 위원회에 제출해 주도록 요청함으로써 IMO내에서의 선박해체문제에 대한 논의는 본격적인 단계로 진입하게 됐다.

ICS는 이 회의시 BIMCO 등 관련 업계와 공동으로 작업반을 구성하여 이 문제를 검토하고 있으며 「Code of Good Practice」를 개발할 계획임을 발표했다.

이어 2002년 3월 개최된 IMO MEPC 제47차 회의는 제46차 회의결과 및 관련 작업단이 작성한 보고서들을 검토한 후, 2003년 7월 개최될 MEPC 제49차 회의시까지 「선박재활용에 관한 지침」의 개발을 완료하고 IMO 제23차 총회(2003.12)에서 이를 총회결의형식으로 채택하였다.

IMO 제23차 총회 주요내용을 보면, △잠재적인 유해물질의 Inventory를 작성하여 선박이 운항하는 전기간 본선에 비치(보유)하고 △최종 선주는 선박과 함께 Green Passport로 재활용 시설에 인도하고 △신조선은 조선소가 현존선을 선주가 작성하

도록 하고 있다. 또한 MEPC 제47차 회의는 선박 재활용에 관한 IMO 지침개발시 통신작업반 보고서 (MEPC47/ 3/3) 및 BIMCO · INTERCARGO · INTERTANKO · ICS · ITF · OCIMF 등 산업계가 마련한 「선박재활용 지침(MEPC47/3/2)」 등을 기초로 삼기로 결정했다.

그리고 2003년 7월 개최된 IMO MEPC 제49차 회의는 제48차 회의(2002.10)에 이어 산하 소위원회 및 통신작업반 등의 노력으로 작성된 「선박재활용에 관한 지침시안」에 대한 심의를 끝내고 이에 일부 수정을 가한 후 MEPC 최종시안으로 확정하고 이를 2003년 12월 IMO 제23차 총회에 상정 총회결의형식으로 채택, 「선박재활용에 관한 IMO 지침에 대한 MEPC 최종시안 (Draft IMO Guidelines on Ship Recycling)」에 담겨져 있는 핵심내용으로서 주목되는 사항은 다음과 같다.

IMO Guidelines on Ship Recycling

▶ 선박재활용(ship recycling)이 범지구적 차원의 화두인 자원 및 에너지보존문제에 있어 크게 기여하고 있음과 당해 재활용과정을 통해 대량의 미숙련 노동력이 고용되어 있음을 명시적으로 밝히는 한편, 현재 전세계적으로 해체산업은 작업조건 및 환경기준 적합성에 있어 기준에 크게 미달되고 있어 이의 개선이 시급히 이루어져야 함을 지적. 그러나 선박재활용산업이 적절하게 관리되지만 한다면 「환경친화적인 산업(green industry)」이 될 수 있음을 천명함

▶ 또한 해운산업과 관련하여, 노후선의 시장퇴출 및 대체 신조선의 시장진입 기회를 제공함으로써 해운산업이 좀더 안전하고 효율적이며 환경친화적인 산업이 되는 것을 가능하게 하며 아울러 해운산업에 수반되는 고유위험 또한 전체적으로 감소케 한다는 점에서 선박재활용이 해운산업의 지속가능한 발전을 담보하는 핵심원칙 중 하나가 되고 있음

을 천명함

▶ 선박재활용산업에 대한 작업조건 · 환경기준 등에 대한 관리책임은 당해 산업이 소재한 국가에 있는 것이기는 하나 선박재활용에 대한 이해당사자(선박 건조국 · 해당 기자재공급국 · 기국 등 정부 · 관련 국제기구 그리고 민간부문 이해당사자인 선주 · 조선소 · 수리업자 등 민간부문 이해당사자)를 또한 해체야드에서 발생할 가능성이 있는 제반 문제들을 최소화하는 데 기여할 수 있음. 따라서 관련 이해당사자들은 이들의 실천에 적극적으로 참여하는 것이 권유됨

▶ 본지침에 도입된 개념 중 가장 특기할 만한 사항은 “Green Passport”라는 개념으로 이는 선박들로 하여금 본 지침을 지키게 하고 범세계적으로 “green shipping” 프로그램이 발전해 나갈 수 있도록 만들기 위해 도입된 제도적 장치임. Green Passport에는 선박건조시부터 재활용을 위해 해체야드에 매각될 때까지 사용된 유해물질 (potentially hazardous materials) 목록이 관련 설계도면 및 장비목록과 함께 기록되게 됨

▶ Green Passport는 선박건조단계에서 조선소에 의해 최초로 작성되며 조선소는 최초선주에게 본선과 함께 이 문건을 인도하게 되며 이후 보유 선주들은 사용된 유해물질 등 관련사항들에 대한 변경이 가해질 때마다 이를 당해 문건에 기록하도록 되어 있음. Green Passport는 선박의 수명이 다하여 해체야드에 넘겨지게 되면 본선과 함께 해체야드에 인도되어 안전한 선박해체를 담보하는 제도적 장치로 이용되게 됨

▶ 당해 지침은 신조선(2003. 12. 31일 이후 건조계약 완료 또는 2004. 6. 30일 이후 용골 거치 선박)의 경우에는 강제적용하도록 되어 있으며, 현존선의 경우에는 강제적용은 아니나 지침 적용이 강력히 권고되고 있음

④ 2004년 IMO MEPC 제51차(2004.3.29~4.2) 선박재활용 의제 관련 논의내용

캐나다, 일본, 프랑스 및 그린피스 등이 선박재활용 계획서 준비를 위한 기술적 검토 및 선박재활용에 대한 IMO 지침서의 이행 증진을 위한 강제화 필요성 제기 등 제출된 문서에 대해 제안 설명을 하였다.

각계 입장을 보면, ILO의 경우 주요 선박해체국인 방글라데시, 중국, 인도, 파키스탄 및 터키에 선박해체시 안전, 보건 및 건강에 관한 지침을 발표하고, 상기 국가뿐만 아니라 캐나다, 독일, 노르웨이, 대한민국, 영국 및 미국도 Resource Persons로 참여하여 주로 선박해체국의 노사정회의를 개최해야 한다고 주장했다.

이어 일본은 안전 및 환경의 문제 해결을 위해 요람에서 무덤까지(from cradle to grave), 조선업자에서 선박해체자까지(from makers to breakers)라는 선박의 수명을 관리하자는 IMO의 지침을 수용하고, IMO는 지침과 관련하여 해양산업의 특징을 고려하여 IMO가 노령화된 선박의 원활한 처리와 환경과 안전 문제간의 유연성 제고에 노력해야 한다는 입장이다. 이와 함께 비록 IMO 총회에서도 아직 보완이 필요하다고 판단했지만, 본 IMO 지침은 강제되어야 한다고 주장하고, 지침의 원활한 이행을 위한 절차의 고려를 강조했다.

그리고 캐나다의 경우는 선박재활용 계획 준비를 위한 기술적 검토와 함께 선박재활용 계획수립을 지원하기 위해 △Suggestions for planning work △General notes on salvage and material recovery △Ship stability during clean-up and transits △Tank cleaning △Dealing with piping and fittings △Cleaning compartments with bilges △Suggestions on handling waste 등과 같은 기술적 검토 이행이 필요하다고 지적했다.

또한, Greenpeace International는 MEPC 49에서 채택된 선박재활용에 관한 List of future work items의 개선을 요구하고 나섰다. 아울러 “Ready for Recycling” 기준과 “Reporting

System” 강조, 본 지침의 강제 적용을 적극지지, 바젤협약과 선박재활용에 대한 IMO의 지침 사이의 불일치 분석 등을 지적했다.

프랑스는 선박재활용시 환경 친화적 경영이 필요하고, 바젤협약 부속서 VIII에 표시된 위험물질의 제거를 포함하여 선박해체의 강제적 준비를 주장했다. 환경과 노동자를 위한 고려를 지속적으로 해야 하고, 해체 준비중인 선박이 해체지에 있을 때 Certificate of Preparation을 구비해야 하는 것이 가장 안정적인 방법이라고 주장했다. 이와 함께 기국(Flag State)에서의 선박재활용 문제를 IMO, 바젤협약 사무국간의 조율이 있어야 하며, 이러한 문제를 해결하기 위해서는 A Certificate of Preparation이 필요하다고 주장했다.

한편, 선박재활용에 대한 IMO 강제화 지침서 개발에 대하여 각국의 찬반 논란이 많았으며, 한국은 강제화 지침서를 개발하는 것에 대하여는 신중한 논의가 필요함을 주장했다. 특히 위원회는 Mr. Ahmed (방글라데시)를 WG2 의장으로 하여 ILO/IMO/바젤협약 공동작업반에서 논의될 사항, IMO 지침서의 이행 증진 방법, 선박재활용 계획서 개발시 고려할 기술적 사항 및 향후 선박재활용과 관련된 구체적인 작업항목 등에 대하여 논의하도록 지시했다.

향후 개최될 ILO/IMO/BASEL Convention 공동 작업반에서는 기구간의 역할, 책임 및 소관사항에 대한 업무를 구분하고 선박해체 지침서 이행 증진을 위한 방법모색 및 기술협력 활동의 모니터링 등이 필요함을 논의하기로 했다.

또, 바젤협약 제6차 모임에서 채택된 선박 해체시 환경적으로 안전한 관리를 위한 기술적 지침, 선박재활용에 관한 IMO 지침서(Res. A. 962(23)) 및 ILO에서 개발된 선박해체시에 안전과 보건에 관한 터키와 아시아 국가들을 위한 지침서 등을 공동 검토하기로 했다.

IMO 지침의 이행 증진을 위한 방법 및 조직사항

으로 선박의 설계와 건조, 운항 및 재활용 준비 단계로 구분하여 조치할 항목과 제3차(stakeholder)가 이행하여야 하는 세부 항목을 결정하는 한편, 재활용 계획서(Recycling Plan)에 대한 기술적 검토를 통하여 다양한 시나리오와 조건 등을 고려하여 재활용 계획서에는 소개, 보건과 안전, 환경관리, 진행 및 관련비치 서류 등을 포함시키도록 결정했다.

이밖에 선박재활용을 선언한 선박의 조치사항을 비롯한 상기에서 언급한 모든 항목에 대한 심도있는 논의의 필요성을 인식하고 통신작업반을 구성하기로 했다.

⑤ EU의 단일유조선 조기퇴출 독자적 시행

유럽연합은 2003년 7월 22일 브르셀에서 EU의 회 및 평의회를 개최, 독자적으로 단일선체 유조선의 조기퇴출을 위한 법령을 수정하여 시행하기로 결정했다. 2005년부터 조기퇴출 적용 기준에 미달된 선박은 유럽국가 항만의 입항을 금지하고, 조기퇴출 적용기준은 IMO 퇴출기준과 동일하다.

3. 향후 전망 및 대응방안

Basel 협약에서 「국가간 이동을 금지하고 있는 물질이 해체선박」에 일부 포함되어 있는 것은 사실이나, 일부문제가 되는 부분의 제도를 개선하고 선박해체가 아니라 자원을 재활용한다는 차원에서 해결 방안을 모색한다면 해체산업이 환경 친화적인 재활용산업으로 발전될 수 있을 것으로 전망되고 있다.

선박해체산업이 여러 가지 제약요인들로 인해 자신의 역할을 다하지 못하고 있어 세계상선대의 35%를 점하는 3억DWT에 육박하는 노령선들이(기존미달선이 되어있을 가능성이 있는) 시장에서 퇴출되지 아니하고 시장에 계속 남아있도록 부추기고 있는 작금의 상황은 선주들의 규모의 경제 실현을 목적으로 한 대규모 신조선 발주와 어우러져 세계해운시장에 상시적인 공급과잉상태를 유발시키는

핵심요인이 되고 있다. 이러한 측면에서 볼 때, 범세계적 차원에서 적정한 수준의 선박재활용산업을 유지하는 것은 자원재활용과 환경보존의 차원에서 뿐만 아니라 세계해운산업의 지속가능한 발전과 건전화 를 위해서도 필요불가결한 것이라 할 수 있다.

따라서 선박해체산업이 문제의 산업이 아니라, 자원을 재활용하는 환경친화적 산업으로 거듭 나야 지게 되어야 한다는 점에서 최근의 국제 해사계의 활동은 긍정적이라 할 수 있다.

특히 UNEP-Basel 협약 당사국회의가 해체선박에 대해서는 Basel 협약 적용에 대한 특례조치를 인정하기로 하고 선박해체를 환경적으로 건실하게 관리하기 위한 기술지침을 채택한 것이나(2002. 12. 13. Basel 협약 6차 총회), IMO가 마련하고 있는 선박재활용 관련 지침 (2003. 12. IMO 제23차 총회시 채택)에서 선박재활용이 해운산업의 지속가능한 발전을 담보하는 핵심원칙 중 하나라는 점과 아울러 선박재활용산업도 환경친화적인 산업(green industry)이 될 수 있다는 점을 천명하며 이의 달성을 위한 제도적 장치로서 “Green Passport” 개념을 도입한 것은 매우 주목되는 성공적인 상황진전이라 할 것이다.

이와 같이 IMO, UNEP 등 여러 장에서 선박재활용과 관련된 국제법적 틀 마련작업이 본격화되고 또한 매우 합리적으로 당해 작업이 진전되고 있는 만큼 우리 해운업계 또한 이들 노력을 적극적으로 지지하고 동 활동에 동참하는 것을 아끼지 말아야 할 것이다. 우리나라의 경우 해운 뿐만아니라 조선산업도 세계 상위권에 진입한 만큼 이같은 논의 과정에 적극 참여 해야 할 것이다. 더 나아가 향후 논의과정에 적극적으로 동참함으로써 해체 관련 부담, 특히 비용부담이 일방적으로 해운산업부문에 전가되는 것을 막고 관련 부담이 이해당사자 모두에게 공평하게 나누어지는 합리적인 틀이 마련될 수 있도록 하여야 할 것이다.