

단일선체 유조선 조기퇴출을 위한 국제협약 국내수용에 대하여

한국선주협회

국제해사기구(IMO)는 2003년말 단일선체 유조선의 이중선체요건을 강화하기 위해 MARPOL 부속서 I의 13G를 개정했다. 이 개정협약의 목적은, 단일선체 유조선을 시장에서 조기에 퇴출시키는데 있다. 이에 따라 해양수산부는 동협약의 국내수용을 위해 해양오염방지법령의 개정을 추진하고 있다. 다음은 관련협약의 주요내용과 국내수용 방향을 정리한 것이다(편집자 주)

1. 단일선체 유조선에 대한 국제적인 규제 강화

▶단일선체구조 유조선의 조기 폐선

현재 유럽 내에서는 노후선박 운항을 불공정 행위로 규정하고 있다. 노후한 선박을 조속히 퇴출시키고자 각종 규제와 함께 PSC(항만국통제)를 강력히 실시하고 있으며, 전세계는 유류관련 해양사고를 방지하기 위해 강력한 해양환경 보전정책을 펼치고 있다.

특히, 2003년 12월에 개최된 IMO 제50차 MEPC(해양환경보호위원회)에서는 단일선체구조 유조선의 조기 폐선, 단일선체구조 유조선의 중급유 운송 금지, 상태평가검사의 강화를 결정했다. 노후선이면서 단일선체유조선이 대부분인 실정에서 국제 흐름에 순행하면서 동시에 단일선체라는 구조적인 문제를 해결하기 위해 국내 관련기관, 단체 그리고 업계에서의 움직임이 활발하다.

▶단일선체유조선의 조기 퇴출 및 중급유 운

송 금지 배경

1967년 토리카넨호 사고 이후 선진 각국은 해상 유출사고에 대비한 방제 체제를 구축하고 방제능력을 확충해 왔다. 그러나 수만톤 내지 수십만톤급의 대형사고가 발생할 경우 단일국가의 능력으로는 효과적인 방제가 어렵다는 것을 깨닫게 되었다. 1989년 알래스카 해역 인근에서 발생한 엑슨 발데즈호 사고로 인해 가장 우수한 방제능력을 자부하던 미국마저도 유류오염방지법(Oil Pollution Act 90)을 제정하고 모든 선체를 이중선체화함과 동시에 단일선체 유조선의 퇴출을 천명하였다.

1992년 3월 국제해사기구에서는 부속서 I의 부칙 13F와 13G를 제정하였다. 그 내용은 5000톤 이상 모든 유조선은 이중선체를 구비해야하고, 600-5,000톤 이하 유조선은 이중저를 설치해야 한다는 것이다. 이렇게 국제적으로 유조선사고로부터 유출되는 유류오염을 줄여보자는 동 규제가 등장한지 7년 만에 1999년 12월12일, 말타의 테베레쉽핑(Tevere Shipping)이 운항하는 3만7,283톤급 석유제품운반선인 에리카호가 황천 향해 도중 선체가

두 동강이나 프랑스 브레타뉴 남방 30마일 해상에서 침몰하여 중유 1만 2,000톤을 유출시키는 사고가 발생하였다.

이 사고로 말미암아 노후선에 대한 규제 움직임은 프랑스와 유럽연합 차원에서 본격화되었다. 미국의 유류오염방지법 발효로 미국시장에서 축출된 단일선체 유조선이 유럽시장으로 몰려드는 것을 방지하기 위하여 1982년 MARPOL 발효 이전에 건조된 단일선체유조선을 신속히 해체하고, 단일선체유조선에 대한 벌금을 부과할 목적으로 EurOPA를 제정하고 이를 통해 유조선에 대한 규제를 더욱 강화했다.

EurOPA 법안 내용을 살펴보면, 노후화된 단일선체유조선에 대해서 모든 수단(항세 도선료 및 할증료 등)을 동원해서 운항금지를 시키겠다는 것이다. 하지만 이 법규는 2004년 6월부터 효력이 발생하도록 되어 있었기 때문에 2002년 11월13일 스페인 북부의 갈리시아 연안에서 7만7천톤의 중유를 실은 유조선 프레스티지호 사고를 예방할 수는 없었다.

이 사고로 인해 다양한 종류의 바다 조류와 조개, 갑각류, 산호초 등이 서식하는 아름다운 갈리시아 해변은 기름덩어리로 뒤덮였다. 100미터 길이가 넘는 거대한 기름덩어리들이 200킬로미터에 이르는 갈라시아 해역 주변을 오염시켰으며, 20여종의 바다 새가 죽고 수많은 어패류와 해초류 등 해양생태계가 큰 피해를 입었다. 비단 자연 생태계의 피해뿐만 아니라 방제비용 및 인력의 규모는 상상을 초월했다. 또한, 피해는 스페인 연안에 그치지 않고 인접국인 포르투갈과 프랑스 해안까지 확대됨으로써 대서양 연안이 유류 오염의 충격에 휩싸이게 되었다.

2. 국제해양오염방지협약 개정 내용

프레스티지호 사고를 계기로 단일선체유조선의 퇴출시한을 범주1 유조선은 2007년에서 2005년으로, 범주 2, 3 유조선은 2015년에서 2010년으로 대폭 단축되었고, 중급유를 수송하는 단일선체유조선(재화중량 5,000톤 이하)을 운송금지 시키고 재화중량 5,000톤 이상의 선박에 대해서는 CAS검사(Condition Assessment Scheme, 2001년 4월 27일 채택된 Resolution MEPC.94(46)참조)를 강화하겠다는 방향으로 MARPOL이 개정되었다.

첫째, 단일선체유조선의 이중선체요건을 강화하기 위해 MARPOL 부속서 I의 13G를 개정하였다. 단일선체유조선의 이중선체 구조요건을 강화하고, 퇴출시한을 범주 1 유조선의 경우는 2007년에서 2005년으로 범주 2, 3 유조선은 운항시한을 2015년에서 2010년으로 단축하기로 결정하였다.

둘째, 단일선체유조선에 의한 중급유(밀도 900kg/m³ 또는 동점 180mm²/s 이상인 연료유, 비투멘, 타르 및 그 유화액) 운송금지 관련 MARPOL 부속서 I의 13H를 신설하였다. 재화중량 600 ~ 5,000톤 미만은 2008년까지, 재화중량 5,000톤 이상은 2005년까지 운항이 가능하도록 하였다.

셋째, 자국의 관할권 내에서만 전적으로 운항하는 선박, 연속적인 이중저 또는 왕탱크를 구비한 선

협약개정 주요내용

구분	협약 개정 내용
범주 1	'05. 4. 5('82. 4. 5 이전)/ '05인도일('82. 4. 5)까지 퇴출
범주 2, 3	2010인도일까지 퇴출 (단, CAS 검사후 2015년 또는 선령 25년 중 빠른 날짜까지 운항가능)
중급유 5천톤 이상	'05. 4. 5 퇴출 (단, 국내선 적용제외 가능)
중급유 600 ~ 5,000톤	2008인도일 퇴출 (단, 국내선 적용제외 가능 및 주관청 판단 선령 25년까지 운항허용 가능)

박, 재화중량 5,000톤 이상의 유조선과 재화중량 5,000톤 이상의 원유(밀도 900 ~ 945kg/m³) 운반선은 CAS(Condition Assessment Scheme)검사 후 주관청이 운항에 적합하다고 판단할 때 선령 25까지 운항이 허용되는 선박은 선령 25년까지 운항이 허용된다. 또한 정부가 크기, 선령, 운항지역 및 구조 상태를 고려하여 운항에 적합하다고 판단한 재화중량 600~5,000톤 선박도 선령 25년까지 운항이 허용된다. 단, 당사국에서 적용 유예 선박에 대해 국제기구 보고 후 입학거부를 요구할 수 있는 권한이 있다.



3. 개정협약 국내법 수용관련 쟁점사항

첫째, 국내 에너지 수급에 따른 문제점이다. 만약 개정 협약의 내용대로 해당 단일선체유조선을 폐선기준일(2004. 4. 5)을 기준으로 운항을 금지시킨다면 국내 에너지 수급 문제에 비상이 생길 것이다. 설령 유조선사가 폐선기준일을 넘어 운항을 하고자 한다면 이중선체 구조를 만족하여야만 한다. 이런

경우 이중선체 개조 비용 발생으로 인하여 유조선사의 이중적 부담이 발생할 것이라는 주장이다.

둘째, 영세 유조선사의 자본 확보 문제이다. 개정 협약의 국내법 수용 및 시행과 관련 영세 유조선사는 당장 영업권을 상실하는 지경에 빠지게 된다. 또한 첫 번째 문제와 관련하여 이중선체나 이중저 구조를 만족하기 위하여 엄청난 개조 비용이 발생하기 때문에 실질적으로 영세 유조선사는 감당하기가 쉽지 않을 전망이다. 그리하여 영세 유조선사들은 정부에 신조시 또는 개조시 정책자금의 용자를 건의하였다. 하지만 '내항 유조선 신조 정부예산'의 한계 때문에 실제적으로는 정책자금의 이용이 불가능하다는 주관청의 주장이다.

셋째, 만약 경제적인 측면 즉, 신조 및 개조 비용이 마련됐다고 가정을 했을 때, 현재 다른 국제협약의 발효로 인한 이중선체 건조 증가로 수주 어려움이 발생할 것이다. 해운조합의 자료에 의하면 2008년까지 거의 모든 조선소가 수주계약을 마친 상태라고 한다.

단일선체유조선 퇴출 유예방안

구분	유예 시안	국내 해당 선박
범주 1	국제협약과 동일하게 적용	대상선박 없음
범주 2, 3	국제협약과 동일하게 적용 단, 2005년 퇴출선박은 현행 규정 적용	7척
중급유 5천톤 이상	2010년까지('05. 4. 5 ~ '10)적용유예 단, 2005년 퇴출선박은 현행규정 적용	5척
중급유 600 ~ 5,000톤	1년간 유예 후 2015년까지('09 ~ '15) 적용 유예	45척

4. 개정 협약의 국내법 수용추진

지난 5월부터 해양수산부와 해양 관련 업·단체들은 대책반을 구성하였다. 8차에 걸친 대책반 회의까지 국제흐름에 맞추어야 하는 정부의 입장과 단일선체유조선의 퇴출로 인한 관계당사자들(범주 2, 3 : 7척, 중급유 5천톤 이상 : 5척, 중급유 600~5천톤 : 45척)의 이해관계가 맞물렸지만, 지난 7월 27일 한국해기사협회(부산)에서 개최된 '국내 단일선체유조선 퇴출시한 세부 유예방안(시안) 설명회'에서는 관련당사자들이 상당히 만족할 만한 유예방안이 도출되어 발표되었다.

단일선체유조선 퇴출 유예방안(시안)의 배경은 국내항만 전적으로 운항하는 중급유운송 단일선체유조선은 적용제외가능이라는 협약의 내용을 인용한 것이다.

○ 범주 1, 2, 3 및 5천톤 이상 중급유 운송 단일선체유조선 적용유예 퇴출연도

- 2005년(개정연도)은 현행 퇴출연도 적용(76, 77년 이전), 2006년(78, 79년), 2007년(80, 81년), 2008년(82년), 2009년(83년), 2010년(84년 이후)

○ 중급유(600 ~ 5,000톤) 운송 단일선체유조선 적용유예 퇴출연도

- 2009년(79년 이전), 2010년(80, 81, 82년), 2011년(83, 84, 85년), 2012년(86년), 2013년(87년), 2014년(88년), 2015년(89년 이후)

재화중량 5백톤 이하 유예시안

구 분	재화중량 5백톤 이하
유예시안	2008년 신조선 적용, 2020년 퇴출 2020년부터 선령25년기준퇴출
협약 개정내용	이중저 적용 신설 (협약에는 본 규정 없음)
해당선박	350여척

정부에서는 단일선체유조선의 퇴출 유예 방안을 발표함과 동시에 유예 적용 선박의 특별검사를 계획하고 있다.

즉, 선령 15년 이상이면서 재화중량 5,000톤 이상 단일선체유조선은 CAS검사를 받아야 하며 선령 15년 이상이면서 재화중량 5,000톤 이하 단일선체유조선은 CAS검사에 준하는 검사를 받아야 한다. 또한, 선령 15년 미만인 단일선체유조선은 ESP(Enhanced Survey Programme of Inspection)검사를 받아야 하며 그 검사에 통과를 해야지만 운항을 계속할 수 있다. 이는 퇴출 적용유예 선박에 대한 철저한 검사를 실시하겠다는 정부의 의지를 나타낸 것이라고 할 수 있다.

또한, 단일선체유조선 퇴출과 관련하여 현재 검토 중인 것들은 사항들은 다음과 같다. 법령 개정 후 단일선체유조선의 도입시 신조선으로 간주를 한다는 입장이다. 단, 이중선체 개조 조건부 도입은 가능하다. 또한 항내 저장용 유조부선(600톤 이상)에 대한 이중 선체 적용을 검토 중이고 중급유 운송 외국적 선박(BBC/HP 등)의 적용유예와 관련하여 기국 검사 합격 선박에 대하여 국내규정을 적용하되, 필요시 정부에서 별도의 특별점검을 실시하겠다는 방침을 검토 중이다.

현재 우리나라에는 재화중량 5백톤 이하 단일선체유조선에 대한 주관청의 입장은 다음 표와 같다. 재화중량 5백톤 이하 단일선체유조선에 의한 사고를 미연에 방지하겠다는 의미라고 할 수 있다.

주관청에서는 2004년 8월부터 9월까지 입법예고와 규제심사를, 2004년 9월부터 10월 사이에 법제처의 심사 및 공포·시행할 계획이다.