



도록 끌어 올리려고 했지만, 수속상의 잘못 등으로 중국 정부로부터 지적이 있어 각사가 자주적으로 THC 인상을 각각 유보했다. 기본적으로 중국의 THC는 코스트를 커버할 수 없는 낮은 수준이라는 인식에는 변함이 없다.

또한, 인도네시아 정부는 지난해 선사가 하주로부터 징수하고 있는 THC가 고액으로 자국의 수출입 무역의 저해요인이 되고 있다며, 선사에 대해 강제적으로 THC 인하를 요구했다.

그러나 이것은 민간에 의한 운임설정 행위에 대

한 정부의 개입이며, 국제적인 상습관에서는 일탈하는 것이다. 지난해 12월 도쿄에서 개최한 아시아선주대표자회의(ASF) 해운경제검토위원회(SERC)에서도 인도네시아 정부의 행동은 유감이 라는 성명이 발표되었다. 운임이나 THC 등의 가격설정은 원칙적으로서 상업문제이며, 화주와 선사간에 해결해야 할 사안이다. 계속해서 관계 각국에 해결을 요청하는 것과 동시에 인도네시아 정부에 건의할 필요가 있다.

IMO 선박해체 신조약 노르웨이(안) 축으로 추진

신조에서 해체까지 선주, 조선소, 정부 역할 규정

국제해사기구(IMO)는 3월20일부터 24일까지 열린 제54회 해양환경보호위원회(MEPC 54)에서 노후선박 해체관련 새로운 국제조약 제정작업에 착수키로 했다.

새로운 조약에 대한 의견은 노르웨이만 제출한 상태이며, IMO는 노르웨이에서 제시한 조약안을 축으로 제정작업을 본격 추진한다.

노르웨이(안)의 주요골자를 보면, 선박해체에 기인하는 해양환경·인간의 건강에의 악영향의 배제 등을 목적으로 선박의 설계단계에서부터 해체야드에서 해체될 때까지의 각 과정에 있어서 선주나 조선소, 정부 등의 역할을 규정하고 있다. 특히 선주에게는 인벤토리리스트(선박의 유해물질 일람표)의 작성등을 의무화 하고 있다.

선박해체에 대해서는 바젤조약 체결국 회의에서 '선박해체국에 대한 기국의 통보제도'(정부간의 연락체제의 정비)를 강력히 주장, 국제해운의 상

관행과는 다소 거리가 있어 IMO와 대립하고 있지만, 노르웨이(안)에서는 통보시스템을 포함시키면서 통보의 흐름을 '선주→기국, 야드→선박해체국'으로 규정하고 있다.

기국에 의한 최종 검사나, 해체의 통지를 받은 선박해체국의 이의제기 기간을 마련하는 것으로, 해체실태에 가까이 하고 있다. '선주→야드'간의 교환은 별도로 검토되는 것으로 전해지고 있다.

노르웨이(안)에서는 기본항목을 열거하고 있을 뿐이므로, MEPC에서 대상 유해물질이나 리스트의 갱신, 현존선예의 의무화 내용 등 상세부분의 논의가 진행될 전망이다.

노르웨이(안)에 대해 바젤측이나 환경단체인 그린피스 등에서도 표면화해 반발하는 의견 등이 없는 점으로 미루어 노르웨이(안)을 기초로 한 신조약의 조기채택이 가능할 것으로 예상되고 있다.