



선박재활용협약 국제동향 분석을 통한 국내 대응 방안 연구

지 재 훈[†]

목포해양대학교(교수)

A Study on Domestic Countermeasures by Analyzing the International Trend of Ship Recycling Convention

Jae-Hoon JEE[†]

Mokpo National Maritime University(professor)

Abstract

The background of adoption of the Ship Recycling Convention is to improve the working environment of workers and to protect the environment of the surrounding sea area. Most developed countries in Europe are in favor of the agreement of Ship Recycling Convention, but Asian countries with ship recycling facilities are lukewarm in Ship Recycling Convention Ratification. The purpose of this paper is to investigate international trends and to analyze the impact on the maritime industry in Domestic. In the field of international relations, the policy trends of the International Maritime Organization, the EUSRR in Europe, and the countries that ratified the this Convention were identified. Based on these results, we would like to analyze domestic situation and prepare a countermeasure.

Key words : Ship recycling convention, IMO, EUSRR, Maritime industry, International relations

I. 서 론

국가경제의 고도성장을 통해 우리나라는 해양을 중심으로 급속도로 발전하고 있으며, 동시에 조선 산업도 함께 발전하고 있다. 신조선을 건조하는 비율이 증가하는 반면에 폐선양도 증가하고 있으며 폐선으로부터 발생하는 오염물질 및 유해물질의 발생량도 증가하고 있는 실정이다(Yun et al., 2009).

일반적으로 선박 수명은 20~30년으로 산정하고 있으며, 선박은 다양한 물질로 구성된 선박기자재가 선박 건조부터 운항중인 선박에 기자재의 교체를 통해 이러한 유해물질의 축적과 함께 해양오염 유발과 폐선작업 자체의 위험성 때문에

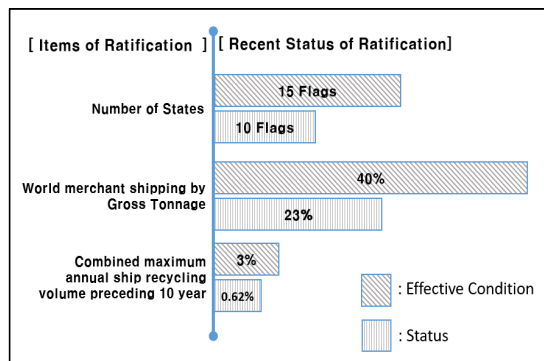
작업자의 위험환경 노출 등 여러 안전적 문제에 직면하게 되고 이를 개선하기 위한 국제적인 관심이 대두되었다(Ko, 2008).

선박재활용 산업이 환경, 안전, 건강 및 작업자 복지 문제에 심각한 우려가 증가하고 있지만, 선박재활용 산업은 해운/조선 분야에 지속가능한 개발에 기여하며, 또한 운항수명이 만료된 선박을 선박재활용방식을 통해 재자원화하는 방안이 경제적/환경적 측면에서 최선의 방안임을 국제관계에서 이해되고 있었다.

국제해사기구에서는 바젤협약에서 규정하고 있는 “선박의 부분 및 전체적 해체의 친환경적 처리를 위한 기술 지침서(Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full

[†] Corresponding author: 061-240-7208, jhjee@mmu.ac.kr/orcid.org/0000-0001-9484-4404

and Partial Dismantling of Ships)”와 국제노동기구에서 규정하고 있는 “선박해체산업에서의 안전과 건강(Safety and Health in Shipbreaking)”을 근간으로 하여 선박재활용과 관련한 환경 및 작업상의 건강과 안전의 위험을 줄이기 위한 법적 구속력을 가지는 “2009 안전하고 친환경적인 선박재활용에 관한 국제협약(International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships 2009, 이하 “선박재활용협약”이라함)”을 2009년 5월에 개최된 홍콩외교회의에서 채택했다(Suk, 2013).



[Fig. 1] Ratification status of ship recycling convention until April 2019(source : www.imo.org).

선박재활용협약의 발효요건은 15개국 이상이 비준하고, 상선선복량 40% 이상 그리고, 지난 10년 기준으로 비준국의 연간 최대 선박재활용 합계가 전체 선박재활용 합계 대비 3% 이상을 만족하는 것이다.

<Table 1> World fleet in gross tonnage terms

Year	2008~2009	2010~2011	2012~2013	2014~2015	2016~2017
World Fleet	1,713,339,216	2,001,063,813	2,203,854,202	2,378,724,486	2,359,629,887
40% of World Fleet	685,335,688	800,425,526	881,541,681	951,489,787	1,015,851,954
3% of 40%	20,560,071	24,012,766	26,446,251	28,544,694	30,475,558

Source : www.imo.org(MEPC 74/INF.16)

[Fig. 1]에서는 선박재활용협약 발효요건 기준 대비 2019년 4월까지 선박재활용협약의 비준현황을 보여주고 있다.

현재까지 비준한 국가는 10개국이며, 상선선복량은 23%를 차지하고 있다. 아울러 지난 10년 기준 비준국의 연간 최대 선박재활용 합계는 0.62%를 차지하고 있음을 알 수 있다.

<Table 1>에서는 2017년 기준으로 과거 10년간 전 세계적인 선대의 규모와 함께 상선선복량 40% 및 폐선량의 기준 수치를 보여주고 있다.

매년 상선선복량은 증가하고 있는 추세이며, 전 세계 상선 선복량의 40%에 해당되는 선복량과 그 중에서 폐선량도 함께 증가하고 있다.

<Table 2>에서는 전 세계적으로 가장 많이 폐선되는 국가별로 2008년부터 2017년까지의 2년간 합계 폐선량을 보여주고 있다. 과거 10년 기준으로 가장 많이 폐선이 이루어진 국가는 2012년도에 폐선량 12,210,082톤을 기록한 인도이며, 인도를 포함하여 5개국가의 폐선량은 전 세계 폐선량의 98%를 차지하고 있음을 보여주고 있다.

지난 10년간 비준국의 재활용 선박 합계는 발효 기준인 3%에 부족한 상황이다. <Table 1> 및 <Table 2>에서 알 수 있듯이 선박폐선량이 가장 많은 국가인 인도, 방글라데시, 파키스탄, 중국 및 터키 등이 비준하지 않는 한 협약의 발효요건을 만족할 수 없음을 알 수 있다.

본 논문에서는 선박재활용협약과 관련하여 국제해사기구의 동향과 유럽에서 시행하고 있는 지역 규제 동향, 협약을 비준한 국가들의 정책동향

<Table 2> Annual ship recycling volume of the largest ship recycling countries

Recycling State	2008~2009	2010~2011	2012~2013	2014~2015	2016~2017	Max. Recy. 2008~2017
Bangladesh	10,784,557	9,764,434	16,142,612	13,036,035	16,249,622	9,888,137 (2016Year)
China	8,665,492	10,691,671	15,251,246	9,011,669	6,938,312	8,167,710 (2012Year)
India	10,019,371	15,038,471	20,297,178	11,353,337	14,230,143	12,210,082 (2012Year)
Pakistan	2,374,574	5,457,230	10,875,924	8,681,802	10,005,931	5,703,133 (2016Year)
Turkey	698,602	1,725,898	2,910,755	1,729,454	1,723,037	1,540,800 (2012Year)
Sum of Top Five Recy. States	32,542,596	42,677,704	65,477,715	43,812,297	49,247,045	37,509,862
Rest of the World	695,711	1,012,701	1,175,451	748,930	778,115	1,307,110
World Total	33,238,307	43,690,405	66,653,166	44,561,227	50,025,160	38,816,972
% of Top Five to World totals	98%	98%	98%	98%	98%	98% (10year Avr.)

Source : www.imo.org(MEPC 74/INF.16)

그리고 전 세계적으로 선박 폐선량을 분석하여 국내 선박재활용협약 발효 대비 해운 및 관련 산업의 적의 대응을 위한 정책을 제안하고자 한다.

II. 연구 방법

국내의 선박재활용협약에 대한 대응 방안을 연구하기 위해 3가지 주요 핵심 사항을 바탕으로 연구를 수행하였다.

첫째로 선박재활용협약이 채택되는 과정에서 국제해사기구에서 논의되었던 내용을 선박재활용협약 이전에 시행된 비강제적 규정인 Green Passport 제도와 강제적 규정인 선박재활용협약으로 구분하였다.

국제해사기구에서 논의되었던 내용은 국제해사기구 MEPC에 제출된 문서와 한국선급에서 발간한 회의 요약서를 바탕으로 분석하였다.

두 번째로 유럽지역에서 지역규제로 적용하고

있는 유럽지역 선박재활용 규제(EU Ship Recycling Regulation, 이하 “EUSRR”이라 함)에 대한 동향을 연구하였다.

이 연구에서는 2가지 핵심사항으로 구분하였다. EUSRR 채택 및 논의사항에 대한 연구와 EU 승인 선박재활용시설 규정 및 현황에 대하여 조사하였다. 이러한 조사는 EU 의회와 이사회에서 발간한 문서를 바탕으로 조사하였다.

마지막으로 세 번째는 선박재활용협약을 비준한 국가들을 대상으로 이 협약을 비준하기 위한 자국적인 노력과 선박재활용시설이 밀집된 국가들의 지원 정책 등을 연구하였다.

선박재활용협약을 비준한 대표적인 나라는 노르웨이, 덴마크, 일본 및 프랑스으로써 이러한 국가들의 정책 연구는 국제해사기구에서 소개된 내용, EU 의회에서 소개된 내용 및 자국 홈페이지 등의 자료를 바탕으로 연구하였다.

Ⅲ. 연구 결과

1. 국제해사기구 동향 연구

가. Green Passport제도(비강제적 규정)

1998년 11월, 제42차 국제해사기구 해양환경보호위원회(Marine Environment Protection Committee, 이하 “MEPC”라 칭함)에 노르웨이가 처음으로 선박재활용에 관한 문제(선박해체 작업 중 작업자 안전 및 환경문제)를 제기하였다.

1999년 7월, 제43차 MEPC에서 노르웨이는 이러한 문제의 심각성을 뒷받침할 문서를 추가로 제출하였고, 해체작업이 환경친화적으로 이루어질 수 있도록 조치사항을 제안하였다.

2000년 3월, 제44차 MEPC에서 바젤협약 내에 선박에 대한 규제사항이 이미 존재하고 있다는 주장과 국제해사기구의 역할을 강조하는 주장과의 치열한 논쟁이 있었고, 바젤협약은 국가 간 위험물질의 이송(운송)에 관한 내용을 담고 있으나, 선박을 국가로 규정하는 것과 선박을 위험물질로 간주하는 등의 적용상에 문제점이 있음이 식별되었다.

2002년 3월, 제47차 MEPC에서 바젤협약과 국제해사기구의 새로운 규정 도입에 대한 계속적인 논쟁이 지속되었으며, 바젤협약을 다루고 있는 위원회에서도 국제해사기구 규정 도입 관련하여 조건부로 허용하였다. 이 회의 이후 지침개발작업에 착수하여 1년의 기간 동안 “선박재활용을 위한 지침”개발을 완료하였다.

2003년에 8월, 제49차 MEPC에서 지침서 초안을 승인하였고, 그 해 국제해사기구의 제23차 총회에서 Res.A.962(23) 문서로 “선박재활용에 관한 국제해사기구 지침(IMO Guidelines on Ship Recycling)”을 정식으로 채택하였다. 이 지침서를 토대로 “Green Passport”제도(비강제적 규정)가 시행되었다.

나. 선박재활용협약(강제적 협약)

“Green Passport”제도가 시행되고 2년 동안 선

사들의 관심과 이행실적이 현저히 낮아 이 제도의 도입 목적에 부합하지 못하였고 이 제도를 강제화 하기 위한 필요성의 지속적 논의가 이루어졌고, 2005년 7월, 제53차 MEPC에서 “Green Passport”제도의 강제화를 위한 선박재활용협약 개발에 동의하였다.

그 이후 3년 동안 선박재활용협약의 이행과 관련한 다양한 논의가 이루어졌고 이를 바탕으로 선박재활용협약 초안을 마련하여 2008년 10월, 제58차 MEPC에서 이를 승인하였다.

선박재활용협약은 <Table 3>에서 보는 바와 같이 21개 조문과 <Table 4>에서 보는 바와 같이 25개의 규정(부속서로 지정되어 총 4개의 장으로 구성), <Table 5>에서 보는 바와 같이 7개의 부록으로 구성되어 있다.

선박재활용협약 체계는 다른 협약과 유사한 체계를 보여주고 있다. 다만, 이 협약은 500톤 이상 국제항해 선박과 이러한 선박을 폐선하기 위한 선박재활용시설에 적용된다. 협약이 발효되면 해당 선박에 유해물질관리목록 Part I 문서와 함께 협약증서가 비치되어야 한다. 대부분의 조선소는 선박 인도시점에 아직 미발효된 협약이지만 관련 증서가 발급되고 있기에 적용 대상 현존선 수는 점차 줄어들어가고 있으나, 선박재활용시설에 대한 인증 기준을 만족하는지에 대하여 면밀한 조사가 이루어지지 않고 있다는 점은 향후 연구과제로 제시될 필요가 있다.

2009년 5월, 홍콩 외교회의에 65개국 및 13개 국제기구 대표를 포함하여 총 340여명이 참여한 가운데 법적 구속력이 있는 선박재활용협약을 채택하였고, 협약의 이행을 위해서 국제해사기구는 지침(Guideline) 제공이 필요하였으며, 협약 채택 이후 이러한 지침들의 개발에 많은 노력을 기울였다.

<Table 6>에서는 협약 채택이후 지침서 개발과 관련한 내용과 주요 핵심 논의사항에 대한 요약 을 보여주고 있다.

<Table 3> Articles for safe and environmentally sound recycling of ships

No.	Name
Article 1	General obligations
Article 2	Definitions
Article 3	Application
Article 4	Control related to Ship Recycling
Article 5	Survey and certification of ships
Article 6	Authorization of Ship Recycling Facilities
Article 7	Exchange of information
Article 8	Inspection of ships
Article 9	Detection of violations
Article 10	Violations
Article 11	Undue delay or detection of ships
Article 12	Communication of information
Article 13	Technical assistance and co-operation
Article 14	Dispute settlement
Article 15	Relationship with international law and other international agreement
Article 16	Signature, ratification, acceptance, approval and accession
Article 17	Entry into force
Article 18	Amendments
Article 19	Denunciation
Article 20	Depositary
Article 21	Languages

<Table 4> Regulations(annex) for safe and environmentally sound recycling of ships

No.	Name
Chapter 1	General Provisions(Reg. 1. ~ 3.)
Chapter 2	Requirements for Ships(Reg. 4. ~ 14.)
Chapter 3	Requirements for Ship Recycling Facilities(Reg. 15. ~ 23.)
Chapter 4	Reporting Requirements(Reg. 24. ~ 25.)

<Table 5> Appendix for safe and environmentally sound recycling of ships

No.	Name
Appendix I	Control of Hazardous Materials
Appendix II	Minimum List of Items for The Inventory of Hazardous Materials
Appendix III	Form of the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials
Appendix IV	Form of the International Ready for Recycling Certificate
Appendix V	Form of the Authorization of Ship Recycling Facilities
Appendix VI	Form of Report of Planned Start of Ship Recycling
Appendix VII	Form of the Statement of Completion of Ship Recycling

<Table 6> Summary of each MEPC discussion from 2010Y to 2018Y

Meeting(No.)[Date]	Content	1	2	3	4	5	6	7
MEPC(60)[‘10.3]	Discussed Development of Guidelines	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
MEPC(61)[‘10.10]	Discussed Development of Inventory of Hazardous Materials	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
MEPC(62)[‘11.07]	Re-established Corresponding Group	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
MEPC(63)[‘12.3]	Determined Definition and Application of Existing Vessel			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			
MEPC(64)[‘12.10]	Developed Guidance of IHM Part I list involving Threshold and Exemption Condition					<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MEPC(65)[‘13.5]	Listed up IHM in case of above 0.1% Asbestos for all Equipment							<input checked="" type="checkbox"/>
MEPC(66)[‘14.4]	Discussed continuedly about Threshold value							<input checked="" type="checkbox"/>
MEPC(67)[‘14.10]	Determined Principally 0.1% Threshold of Asbestos, Allowed 1% Threshold of Asbestos during 5years							<input checked="" type="checkbox"/>
MEPC(68)[‘15.5]	Adopted 2015 Guidelines for the Developments of the Inventory of Hazardous Materials		A					<input checked="" type="checkbox"/>
MEPC(69)[‘16.5]	Introduced IMO-NORAD Programme to Press Ratification							
MEPC(70)[‘16.10]	Introduced Japan’s Proposal to Press Ratification							
MEPC(71)[‘17.7]	Introduced Status of Implementation of India’s Ship Recycling Facilities							
MEPC(72)[‘18.4]	Introduced Necessary Measures proposed by Japan to early Effect Ship Recycling Convention							

[Remark(s)]

- “1” : 2011 Guidelines for the Development of the Ship Recycling Plan
- “2” : 2011 Guidelines for the Development of the Inventory of Hazardous Materials
- “3” : 2012 Guidelines for Safe and Environmentally Sound Ship Recycling
- “4” : 2012 Guidelines for the Authorization of Ship Recycling Facilities
- “5” : 2012 Guidelines for the Survey and Certification of Ships under the Hong Kong Convention
- “6” : 2012 Guidelines for the Inspection of Ships under the Hong Kong Convention
- “7” : 2015 Guidelines for the Developments of the Inventory of Hazardous Materials
- “☐” : Approved to Develop Guideline
- “☒” : Progressing
- “☒” : Final Developed Guideline
- “A” : Abolished

Source : www.imo.org(MEPC 61/24, MEPC 62/24, MEPC 63/23, MEPC 64/23, MEPC 65/WP.8, MEPC 66/21, MEPC 67/20, MEPC 68/21, MEPC 69/21, MEPC 70/17/3, MEPC 71/16/3, MEPC 72/16/2)

2. EUSRR(EU Ship Recycling Regulation) 동향 연구

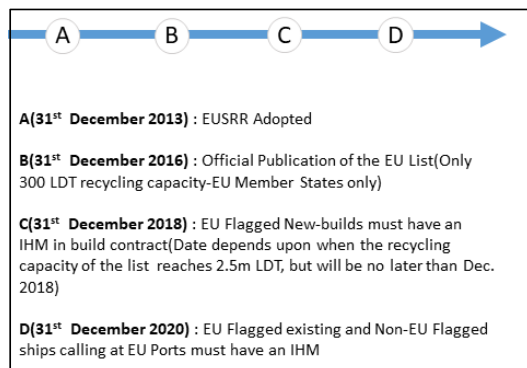
가. EUSRR 채택 및 논의 사항

2012년 3월경에 “선박재활용에 관한 규정안(Regulation Proposal on Ship Recycling)”을 유럽의 회와 EU 이사회에 제출되었다.

채택 배경은 단일선체 선박의 폐기시점이 2015년으로 향후 선박해체와 재활용 증가가 예상되었고, EU법령상 폐선박은 유해폐기물로 분류되어 OECD 국가에서 해체되어야 하지만 대부분 EU국적 선박들은 개발도상국가(주로 서남아시아에 위치한 국가, <Table 2> 참조)의 재활용 시설에서 해체되고 있는 실정이기에 EU 차원에서 협약의 조기발효를 강력히 촉구하기 위함이었다.

규정의 주요내용은 EU 국적 선박상의 유해물질(석면, 중금속, PCB 등 15종) 목록을 작성하고 이를 유지·관리 의무를 부여하는 것이고, 발생하는 유해물질과 폐기물의 처리방안이 포함된 재활용 계획을 수립토록 하는 것이다.

EU집행위는 선박재활용시설 인가에 필요한 환경·안전기준을 마련하여 공표하고 인가된 시설에서만 EU 국적선박이 선박재활용이 가능토록하였고, EU국가로부터 “재활용준비완료인증서”를 발급받도록 하였다.



[Fig. 2] Timeline of the application of the EUSRR(source : EMSA's best practice guidance on the IHM).

이러한 EUSRR을 적용 받는 대상선박은 EU회원국 국적선박, EU 항구에 기항하거나 정박하는 제3국적선이다. 다만 이 규정을 면제받는 대상선박은 EU항내에만 운항하는 선박 및 관용선으로 한정하였다.

EUSRR의 규정의 적용시기는 [Fig. 2]에서 보는 바와 같으며, 2020년 12월 31일 이후부터는 EU국적의 현존선과 EU 항구에 기항/정박하는 제3국적선에 본격적으로 적용된다.

나. EU 승인 선박재활용시설 규정 및 현황

EU 집행위원회는 EU 선박재활용규정을 2018년 12월 31일부터 발효하기로 결정하였고, 이에 따라 EU 회원국 국기를 게양하고 항해하는 모든 대형 선박의 해체·분해·재활용 등의 작업은 EU 집행위원회가 승인하는 시설에서만 가능하게 되었다고 발표하였다.

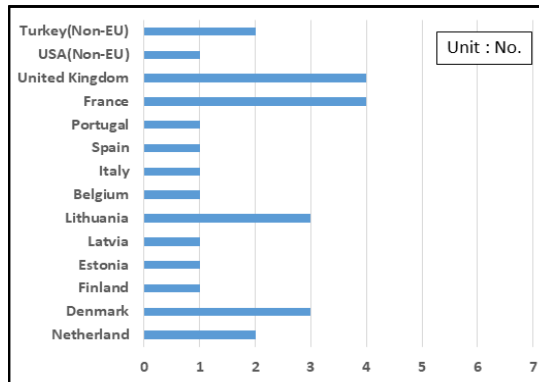
이 규제의 목적은 서남아시아 국가에서 시행되고 있는 선박 해체·분해·재활용 과정에서 환경보호 및 근로자의 안전 측면에서의 문제점을 개선하기 위함이었다.

선박재활용협약이 발효되기 위한 회원국의 기준이 아직 이루어지지 않은 현재, 법적 구속력이 있는 유일한 선박 선박해체·분해·재활용에 관한 규정이다. 이러한 규정의 선박재활용시설에 대하여 크게 두 가지로 구분할 수 있다.

(1) EU회원국의 국기를 게양하는 선박은 노후되거나 퇴역되는 등 그 수명을 다하여 이를 해체·분해·재활용해야 하는 경우 EU가 승인한 시설에서만 작업할 수 있도록 규정하였다.

(2) 선박재활용시설은 EU집행위원회의 환경총국의 심사를 거쳐서 선박을 안전하게 해체·분해·재활용할 수 있는 시설로 승인받아야 함을 규정하였다.

EU집행위는 2018년 11월 30일에 EU List(EU로부터 승인된 선박재활용시설 목록)를 4th Version으로 발간하였다. [Fig. 3]에서는 EU list에 등재된 선박해체시설을 보여주고 있다.



[Fig. 3] Status of EU list(recycled facility approved by EU)(source : commission implementation decision(EU) 2018/1906).

3. 회원국 정책 동향 연구

가. 노르웨이

국제해사기구와 방글라데시의 산업부는 방글라데시에서의 안전하고 환경친화적인 선박재활용-제1단계 프로젝트(Safe and Environmentally Sound Ship Recycling in Bangladesh-Phase I, 이하 “SENSREC”이라 함)를 공동으로 수행하였다(IMO, 2019).

SENSREC 프로젝트는 2015년 1월에 시작되었고, 2017년 3월까지 제공 가능한 보고서는 자문 역할을 수행하는 프로젝트 조율 위원회(Project Steering Committee)에서 준비 및 승인되었다. 이 프로젝트의 주요 목표는 산업안전보건, 작업 조건 및 환경 보호와 관련된 표준을 개선함으로써 국가의 선박 재활용산업을 지속 가능하게 만드는 것이다. 이 프로젝트를 통해 5가지를 구현하고자 하였다.

(1) 방글라데시 선박재활용산업의 경제적/환경적 영향 평가 연구

(2) 유해폐기물 관리에 대한 지배적인 조건과 요구사항에 대한 평가

(3) 선박재활용(산업, 환경, 노동, 해운 등)에 관한 부처 간 단일 창구(정부의 원-스탑 서비스) 제공

(4) 산업보건/안전/환경 문제에 대한 교육과정 강화

(5) 후속 프로젝트를 위한 상세한 문서 개발

노르웨이는 EU 회원국은 아니지만, EEA Agreement(European Economic Area Agreement, 유럽경제지역으로 동질적인 경제지역의 창설을 목표로 결성된 유럽 경제블록)에 의거 EUSRR을 준용하기로 하여 자국법으로 제정하였다.

나. 덴마크

덴마크는 선박재활용협약을 비준한 7번째 나라이며, 2017년 6월 중순에 비준하였다. 덴마크는 협약에 가입함에 따라 안전하고 환경친화적인 선박재활용에 최우선 순위를 두는 것의 중요성에 대해 다른 국가들에 강한 신호를 보낼 것으로 전망하였다.

덴마크는 EUSRR을 준용하는 자국법을 제정하였다. 이 법안에는 EUSRR을 100% 적용한다는 취지의 문구도 함께 삽입하였다.

다. 일본

일본은 2019년 2월경에 선박재활용협약을 비준하였으며, 아시아 지역에서 처음으로 이 협약을 비준한 국가가 되었다. 일본 정부 주도의 ODA(Official Development Assistance, 개발도상국의 경제발전, 사회발전, 복지증진 등을 주목적으로 하는 원조로, 공적개발원 또는 정부개발원조라고도 함)사업을 통해서 인도 구자라트주 애런 지구에 위치한 선박재활용시설 70%에 해당되는 시설의 환경개선을 이루었다. 또한 알랑/소시아 지역에 밀집된 선박재활용시설의 환경관리 개선을 위한 사업으로 8.52억엔 차관을 지급하는 등 인도의 선박재활용시설 개선 노력에 지속적으로 지원하고 있다.

일본정부는 선박재활용협약의 실시에 대한 내용을 담은 국내법을 2018년 6월 20일에 공표하였다. 동 법안은 선박재활용의 정의 및 적용 범위, 선박재활용에 대한 주무부처를 명기하였고, 유해물질목록(IHM) 등과 같은 선박재활용 관련 핵심

사항은 선박재활용협약과 동일한 내용을 내포하고 있다.

선박재활용협약은 현재 발효되지 않은 상태이지만 선박검사위임기관을 통해서 유해물질목록의 승인에 대한 업무를 진행할 수 있도록 권한을 위임하고 있으며, 실제로 일본선급은 노르웨이와 더불어 선도적으로 선박재활용 관련 사전적합확인서(SoC, Statement of Compliance) 발급 업무를 진행하고 있다.

2019년도 2월 기준으로 일본은 인도의 30여개 선박재활용시설에 대해 사전적합확인서를 발급하였고, 이러한 다양한 노력을 통해 인도도 하여금 협약의 비준을 촉구하고 있다.

라. 프랑스

프랑스는 선박재활용협약을 2014년 7월 2일에 비준하였고, 협약을 비준한 3번째 국가이다. 프랑스 법령 제84-840 및 선박안전 규정에 EU의 선박재활용 규정을 반영하였다. 다만 유해물질목록 개발과 관련된 EMSA(European Maritime Safety Agency, 유럽연합 산하의 유럽해사안전국으로서 유럽을 항해하는 선박의 안전과 환경에 대한 감시기능을 가지는 기관)에서 발간한 “Best Practice Guidance on IHM”부분은 산업계의 반발로 국내 법으로 도입하는 것은 잠정 연기하였다.

IV. 결 론

선박재활용협약과 관련하여 국제해사기구의 동향과 유럽에서 시행하고 있는 지역 규제 동향, 협약을 비준한 국가들의 정책동향 그리고 전 세계적으로 선박 폐선량을 분석하여 국내 선박재활용협약발효 대비 해운 및 관련 산업의 적의 대응을 위한 정책 제안은 다음과 같다.

협약을 비준한 국가들의 경우 선박재활용협약을 근간으로 한 자국법을 이미 제정한 상태이다. 선박재활용협약의 비준하기 전 단계로 선박재활

용협약에 대한 자국법 제정을 통해 선제적으로 선박재활용협약의 발효에 대한 영향을 최소화할 필요가 있다.

현재 선박재활용협약 발효를 대비한 국내법의 제정이 이루어지지 않고 있다. <Table 4>에서 알 수 있듯이 선박재활용협약은 선박에 대한 유해물질관리 규정과 선박재활용시설에 대한 안전과 친환경적인 작업에 대한 인증 기준이 명시되어 있다. 우리 국가는 향후 선박재활용협약을 근간으로 한 국내법 제정, 기존 국내법의 개정 또는 법제화 미시행(미비준)에 대한 장, 단점을 면밀히 분석하여 법제화의 방향성을 제시할 필요가 있다.

EU에서는 EUSRR을 통해 EU 소속 국적선박에 대하여 EU에서 승인한 선박재활용시설에서 폐선처리토록 규정하고 있음을 III.장에서 알 수 있었다. 선박재활용협약에서는 선박재활용시설의 당사국으로부터 인증을 요구하고 있으며, 국내의 선박재활용시설이 협약에서 요구하는 인증요건을 만족하고 있는지에 대하여 현장 조사와 함께 유관 법과 상충되는 부분을 파악하여 기존 법의 정비 과정이 필요하다.

비준국가 중에서 노르웨이와 일본의 경우 선박재활용협약이 조기에 발효되기를 희망하는 국가로서 인도와 방글라데시와 같은 개발도상국가내에 위치한 선박재활용시설의 현대화를 위해 지속적으로 지원하고 있다. 아울러, 유럽의 선진국가들은 EUSRR을 자국법으로 제정함으로써 선도적으로 선박재활용협약의 발효를 추구하고 있다. 국내의 선박재활용시설은 주로 소규모의 선박을 해체할 정도의 수준이다. 선박재활용협약의 발효를 대비하여 우선적으로 국내의 선박재활용시설에 대한 안전설비/환경보호설비/관리제도 등에 대하여 포괄적인 현장 조사, 근로 및 환경평가가 이루어져야 한다.

References

- EMSA(2016). EMSA's Best Practice Guidance on the Inventory of Hazardous Materials. Retrieved from <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment/ship-recycling/items.html?cid=150&id=2874> on August 13
- EU(2013). Regulation No. 1257/2013 of the European Parliament and of the Council, Official Journal of the European Union.
- EU(2018). Commission Implementing Decision(EU) 2018/1906, amending Implementing Decision(EU) 2016/2323 to update the European List of ship recycling facilities established pursuant to Regulation(EU) No 1257/2013 of the European Parliament and of the Council. Official Journal of the European Union
- IMO(2010). Report of the Marine Environment Protection Committee on its Sixty-First Session. IMO MEPC 61/24 Report, 211, 16~21.
- IMO(2011). Report of the Marine Environment Protection Committee on its Sixty-Second Session. IMO MEPC 62/24 Report, 199, 17~22.
- IMO(2012). Report of the Marine Environment Protection Committee on its Sixty-Fourth Session. IMO MEPC 64/23 Report, 116, 14~17.
- IMO(2012). Report of the Marine Environment Protection Committee on its Sixty-Third Session. IMO MEPC 63/23 Report, 186, 17~21.
- IMO(2013). Recycling of Ships Report of the Working Group on Ship Recycling. IMO MEPC 65/WP.8 Report, 8, 1~8.
- IMO(2014). Report of the Marine Environment Protection Committee on its Sixty-Seventh Session. IMO MEPC 67/20 Report, 178, 13~14.
- IMO(2014). Report of the Marine Environment Protection Committee on its Sixty-Sixth Session. IMO MEPC 66/21 Report, 216, 11~14.
- IMO(2015). Report of the Marine Environment Protection Committee on its Sixty-Eighth Session. IMO MEPC 68/21 Report, 74, 54~56.
- IMO(2016). Proposals Towards the early entry into force of the Hong Kong Convention. IMO MEPC 70/17/3, 5, 1~5.
- IMO(2016). Report of the Marine Environment Protection Committee on its Sixty-Ninth Session. IMO MEPC 69/21 Report, 66, 50~54.
- IMO(2017). Status of compliance with the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships by Indian(Alang) Ship Recycling Yard. IMO MEPC 71/16/3, 14, 1~14.
- IMO(2018). Necessary Efforts Towards the early entry into force of the Hong Kong Convention. IMO MEPC 72/16/2, 5, 1~5.
- IMO(2019). Calculation of recycling capacity for meeting the entry-into-force conditions of the Hong Kong Convention, MEPC 74/INF.16
<https://www.transportstyrelsen.se/contentassets/cc9a6651e83046e8a5f78cf92ceb231f/74-inf16.pdf>
- IMO(2019). Safe and Environmentally Sound Ship Recycling in Bangladesh-Phase I. Retrieved from <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/MajorProjects/Pages/Ship-recycling.aspx> on August 15
- Ko HJ(2008). A Study on Stakeholder's Strategies toward IMO International Convention for Environmentally Sound Ship Recycling. KINPR, 33(5), 345~352.
<https://doi.org/10.5394/KINPR.2009.33.5.345>
- Suk JH(2013). A Study on the International Regulatory Regime regarding Ship Recycling-focusing on the review on applicability of the Basel Convention to ship recycling-. Korea Institute of Maritime Law, 25(1), 179-208.
- Yun JH, Lim JD, Ha MJ, Park YN and Gug SG(2009). A Study on International Trend and Korean Measures regarding Ship Recycling. KINPR, 33(3), 221~226.
<https://doi.org/10.5394/kinpr.2009.33.3.221>

-
- Received : 28 August, 2019
 - Revised : 23 September, 2019
 - Accepted : 07 October, 2019