

Vol. **87**

2023년 2월
해사정책

IMO 국제해사 정책동향

IMO 국제해사 정책동향은 해양환경, 해사법률, 해사정책, 해사안전, 전략계획 등의 콘텐츠를 기반으로 최신 동향을 소개하는 발간물로, 한국해양수산개발원 홈페이지(www.kmi.re.kr)에서도 확인하실 수 있습니다.

- 총 괄 박한선 실장
- 감 수 이연경 연구위원
- 발행인 김종덕 원장
- 발행처 물류·해사산업연구본부
해사산업연구실
- 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로
301번길 26(동삼동)
- T E L . 051-797-4800
- F A X . 051-797-4810



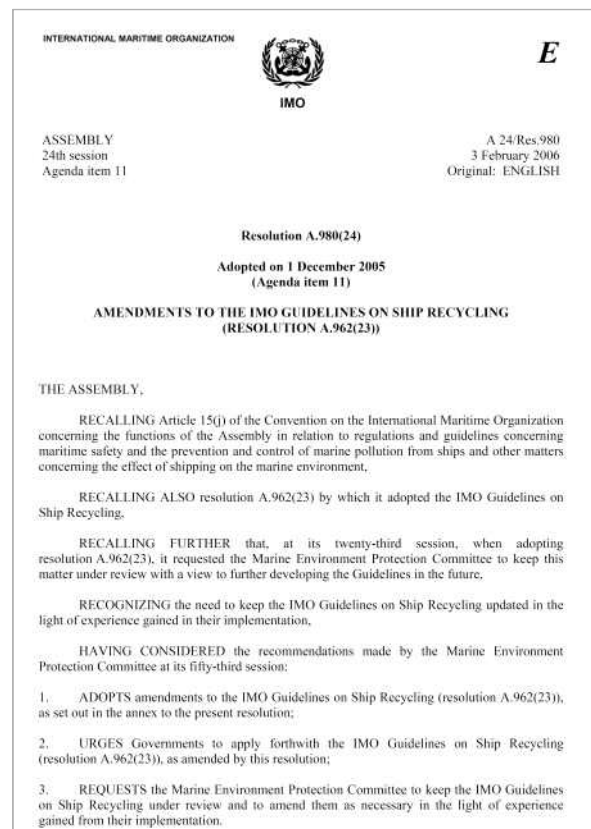
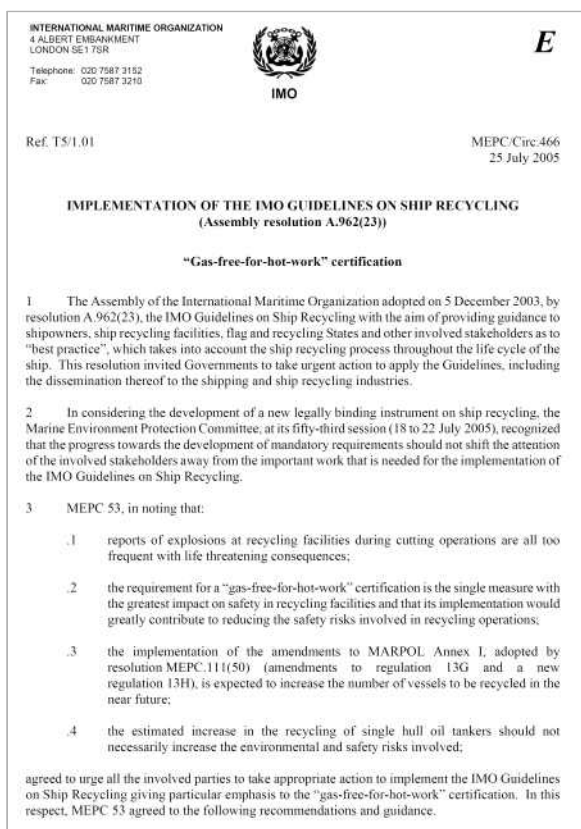
한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

빠르게 성장하고 있는 선박 해체산업의 친환경, 친인권 확보에 집중해야

IMO, 2000년 선박 재활용에 대한 논의를 시작해 2015년까지 다양한 지침 마련 a)~j)

- ▶ 제24차 총회는 안전하고 환경적인 선박 재활용에 대한 법적 구속력을 가진 문서 개발을 MEPC에 요청
- IMO는 2000년 3월에 개최된 제44차 MEPC에서 처음으로 선박 폐기와 관련한 용어와 선박 재활용에 대한 IMO의 역할에 대해 논의하였고, 선박 재활용에 대한 정보와 제안사항을 발굴하기 위한 통신작업반¹⁾ 구성
- 이후 MEPC는 지침 개발에 착수하여 2003년 7월 제49차 회의에서 완성된 '선박 재활용에 대한 지침 (MEPC/Circ.466)'을 채택하였고, 그 해 제23차 총회에서 지침 이행을 승인받음(A.962(23))
- 그러나 2005년 11월~12월에 개최된 제24차 총회는 IMO가 선박 재활용에 관한 법적 구속력이 있는 문서를 개발해야 한다는 것에 동의하면서, MEPC에 안전하고 환경적인 재활용이 가능한 선박 설계와 재활용 시설 운영 등 적절한 메커니즘 수립에 관한 규정을 개발하도록 요청함

〈그림 1〉 선박 재활용 지침에 대한 IMO 총회 결의문



자료 : IMO, A.962(23) 및 A.980(24)

1) Correspondence Group, 정해진 기간의 회기 중에 시간 또는 전문가 인력이 부족하여 논의가 진행될 수 없는 경우 또는 사안의 중요성을 고려하여 추가 논의가 필요한 경우, 회기 간 논의를 위해서 통신작업반을 개설할 수 있음. 이는 인터넷 통신수단(E-mail 등)을 활용하여 논의를 진행함(출처: IMOKOREA 홈페이지-IMO 전문용어집)

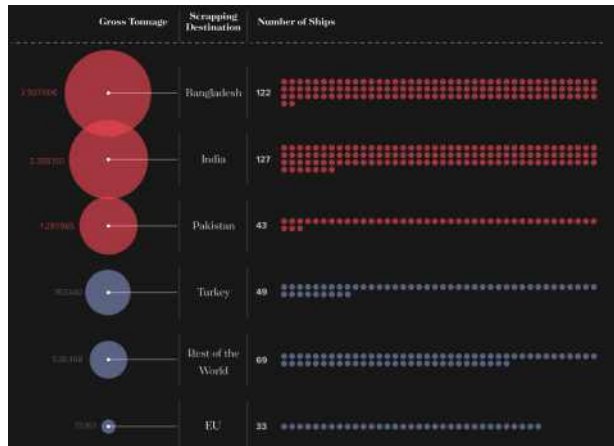
- ▶ MEPC는 2011년 선박 재활용 계획 개발(MEPC.196(62))를 시작으로 2012년 안전하고 환경적인 선박 재활용 지침(MEPC.210(63)) 등 관련 지침들을 채택함
- 제62차 MEPC는 2011년 선박 재활용 계획 개발(MEPC.196(62))을 채택하였으며, 제63차 MEPC는 2012년에 안전하고 환경적인 선박 재활용을 위한 지침(MEPC.210(63))과 선박 재활용 시설 승인에 관한 지침(MEPC.211(63))을 채택함
- 또한, 제64차 MEPC는 IMO 회원국의 홍콩협약 이행을 지원하기 위해 홍콩협약에 따른 선박 검사 및 인증을 위한 지침(MEPC.222(64))과 홍콩협약에 따른 선박 점검에 관한 지침(MEPC.223(64))을 채택함
- 이후 제68차 MEPC는 2015년 유해물질의 인벤토리 개발에 관한 지침(MEPC.269(68))을 채택하면서, 홍콩협약에 따른 IMO 회원국과 관련 비정부 기구의 의견을 수용한 다양한 지침들을 개발함

국제협약과 지침에도 불구하고 선박 폐기에 따른 환경과 안전 위협사례 발생 중

- ▶ 서아프리카의 교통 허브로 도약하고 있는 가나는 선박 재활용에 대한 법제도 부재, 취약한 작업환경 등으로 인해 거주자, 근로자와 해안 생태계에 돌이킬 수 없는 피해에 노출되고 있음^{k)}
 - 가나는 서아프리카의 소지역에 주요 허브가 되는 것을 목표로 하고 있지만, 노후선 재활용 관련 법제도, 낮은 인건비와 작업환경의 안전 기준 등으로 지난 몇 년 동안 수십 척의 선박이 가나 해안에 버려져 옴
 - 아크라 해양대학교의 에반스 아고 테테(Evans Ago Tetteh) 겸임교수는 선박 철거로 주변 마을에 해양 오염이 발생하고 있어 해안지역 거주민의 1/4이 건강에 위협을 받고 어자원이 고갈되는 상황이 발생함
- ▶ 방글라데시, 인도 및 파키스탄과 같은 서남아시아 국가들은 글로벌 선박 해체시장 규모 상위권에 있지만, 작업자들의 안전은 매우 열악한 실정임^{l)}
 - 방글라데시, 인도 및 파키스탄의 서남아시아의 선박 해체작업 현장에서는 소화기 폭발, 철판 낙하 등의 안전사고로 작업자들의 골절, 화상, 사망이 비일비재가 발생하고 있음
 - 2009년부터 서아시아의 선박해체 조선소에서 사망한 작업자는 총 440명이며, 절단 및 청소 작업 중 방출되는 많은 독성 연기와 물질로부터 노출된 근로자들이 장기적으로 인체 악영향을 받고 있음
 - 더불어 불법적인 조선소 공간을 마련하면서 해안의 60,000 그루의 맹그로브 나무가 벌목되어 태풍과 홍수로 인한 위험에 방치되어 있음에도 방관하고 있는 일부 무책임한 해운선사는 기업의 이익 극대화를 위해 최소한의 환경 및 안전 규칙만 시행하고 있음
 - 비정부기구 선박해체 플랫폼(Shipbreaking Platform)은 해당 지역의 선박 해체 및 재활용을 위해 드라이도크(Dry dock)를 설치한다면 환경과 안전 확보는 물론 작업자 인권을 보호할 수 있으며, 현재 홍콩협약

보다 훨씬 더 엄격한 기준인 유럽의 선박 재활용 규정을 충족하여 문제들을 해결되어야 함을 지적하면서 책임감을 가지고 EU 규정을 충족하는 조선소를 통해 선박 재활용 정책을 펼치고 있는 선사를 소개함

〈그림 2〉 2022년 전 세계 국제해운 해체 현황



자료 : The NGO Shipbreaking Platform, <https://www.offthebeach.org/2022/>

〈그림 3〉 선박 재활용 정책을 가진 책임감 있는 선주사



정부와 산업계, 선박 해체 및 재활용 과정에서 인권과 환경에 대한 보호 의무 지켜야

- ▶ 재래선의 조기폐선과 친환경선박 발주뿐만 아니라 기존 재래선의 친환경적인 재활용을 위한 정책 마련과 법적 사각지대 해소에 노력해야ⁿ⁾
 - 현재 국내에서는 국적선대 해체 통계와 선박해체업 규모 파악도 제대로 이루어지지 않고 있으며, 해체 매뉴얼, 법제도 및 규정도 미흡하여 철강선 뿐만 아니라 FRP 선박의 방치되는 경우가 많음
 - 재래선의 노후화와 친환경선박 발주를 위한 저효율 선박의 조기 폐선 등으로 해체할 선박이 많음에도 불구하고 환경오염, 경제성, 안전성 등의 이유로 해체를 거부하는 조선소로 인해 해체장소 매우 부족
- ▶ 기업은 사람과 환경에 악영향을 미치지 않는 사업을 수행해야 하는 의무가 있으므로 선주사와 조선소는 책임감을 가지고 선박 재활용 정책 마련에 협조해야
 - 선박 해체산업은 현재 빠르게 성장하고 있는 산업 중 하나^{o)}로서 해체과정에서 발생할 수 있는 탄소 배출과 폐기물을 제한하는 친환경적 사업과 작업자 안전과 인권을 보장하는 친인권적 고용 창출이 가장 중요함
 - 선박 해체 관련 기업들은 환경 친화적인 선박 재활용 프로세스를 통해 환경과 경제성 모두 확보하는 지속 가능한 선박 재활용에 투자가 필요함

김보람 전문연구원

물류·해사산업연구본부 해사산업연구실
(zzz3678@kmi.re.kr / 051-797-4640)

참고
자료

- a) <https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/ship-recycling.aspx>
- b) IMO, Assembly resolution A.962(23), IMPLEMENTATION OF THE IMO GUIDELINES ON SHIP RECYCLING
- c) IMO, Assembly resolution A.980(24), AMENDMENTS TO THE IMO GUIDELINES ON SHIP RECYCLING
- d) IMO, MEPC.196(62), 2011 Guidelines for the Development of the Ship Recycling Plan, adopted by resolution
- e) IMO, MEPC.210(63), 2012 Guidelines for Safe and Environmentally Sound Ship Recycling, adopted by resolution
- f) IMO, MEPC.211(63), 2012 Guidelines for the Authorization of Ship Recycling Facilities, adopted by resolution
- g) IMO, MEPC.222(64), 2012 Guidelines for the survey and certification of ships under the Hong Kong Convention, adopted by resolution
- h) IMO, MEPC.222(64), 2012 Guidelines for the survey and certification of ships under the Hong Kong Convention, adopted by resolution
- i) IMO, MEPC.223(64), 2012 Guidelines for the inspection of ships under the Hong Kong Convention, adopted by resolution
- j) IMO, MEPC.269(68), 2015 Guidelines for the development of the Inventory of the Hazardous Materials, adopted by resolution
- k) <https://safety4sea.com/ngo-shipbreaking-platform-polluting-shipbreaking-practices-threaten-ghanian-shores/> (검색일: 2023.02.13.)
- l) <https://safety4sea.com/shipbreaking-developments-in-bangladesh-india-and-pakistan/> (검색일: 2023.02.13.)
- m) <https://www.offthebeach.org/2022/> (검색일: 2023.02.13.)
- n) <http://www.hdhy.co.kr/news/articleView.html?idxno=17151> (검색일: 2023.02.16.)
- o) <https://safety4sea.com/entering-the-era-of-green-recycling/>