

제50차 해양환경보호위원회(MEPC 50)  
결과 보고

2003. 12

한 국 선 급

# 목 차

I . 회의 개요 .....	1
II . 주요개정내용 .....	1
III . 주요 논의내용 .....	2
IV . 세부개정내용 .....	4
IV . 회의 결과 및 향후 계획 .....	7

## 제50차 해양환경보호위원회(MEPC 50) 결과 보고

### I. 회의 개요

- 일시/장소 : 2003. 12. 1 ~ 4 / 영국 런던 IMO 본부
- 참 석 자 : 안전정책담당관, IMO 파견관, 해무관 등 6명
- 참가국가 : 아국 등 111개국 정부대표, 2개국 준회원국, 3개 정부간기구, 23개 비정부간 기구
- 주요의제
  - 단일선체구조 유조선의 이중선체구조요건 폐선 시기 단축
  - 단일선체구조 유조선의 중질유(Heavy Grade Oil) 운송 금지
  - 상태평가계획검사(CAS : Condition Assessment Scheme) 강화

### II. 주요개정내용

#### ☐ 단일선체유조선의 이중선체요건 강화 (13G 개정)

- 단일선체구조 유조선의 이중선체구조요건 만족시한 단축 : (4) 항
  - 범주 1 유조선는 운항시한을 2007년에서 2005년으로 단축
  - 범주 2 & 3 유조선는 운항시한을 2015년에서 2010년으로 단축

유조선의 범주	년 또는 일	
범주 1 유조선	2005년 4월 5일	1982년 4월 4일 이전에 인도된 선박 1982년 4월 4일 후에 인도된 선박
범주 2 & 범주 3 유조선	2005년 4월 5일	1977년 4월 4일 이전에 인도된 선박 2005년 1977년 4월 4일 후 1978년 1월 1일 이전에 인도된 선박 2006년 1978년 및 1979년에 인도된 선박 2007년 1980년 및 1981년에 인도된 선박 2008년 1982년에 인도된 선박 2009년 1983년에 인도된 선박 2010년 1984년 이후로 인도된 선박

- 연속적인 이중저 또는 왕탱크를 구비하거나, 완전한 이중선체 요건을 만족시키지 못하는 이중선체 구조의 범주 2 및 3 유조선은 선령 25년 까지 운항 허용 : (5) 항
- 선령 15년에 도달하는 범주 2 및 3 유조선은 상태평가계획검사(CAS) 적용 시점 강화 : (6)항
- 적용유예선박에 대한 국제기구보고 및 당사국의 입항거부 권한 부여 : (8)항

#### □ 단일선체유조선에 의한 중질유 운송금지(13H 신설)

- 중질유(Heavy Grade Oil)의 정의 : (2) 항
  - 비중  $900 \text{ kg/m}^3$  이상 원유, 비중  $900 \text{ kg/m}^3$  또는 동점도  $180 \text{ mm}^2/\text{s}$  이상인 연료유, 비투멘, 타르 및 그 유화액 등
- 중질유 운송 단일선체구조 유조선의 이중선체 구조 만족 시한 : (4) 항
  - DWT 600 ~ 5,000톤 : 2008년, DWT 5,000톤 이상은 2005년까지 만족
- 이중선체구조의 적용 제외 및 유예
  - 자국의 관할권(Jurisdiction)내에서만 전적으로 운항하는 선박은 적용 제외 : (7)항
  - 연속적인 이중저 또는 왕탱크를 구비하거나, 완전한 이중선체 요건을 만족시키지 못하는 DWT 5,000톤 이상의 유조선은 선령 25년 까지 운항 허용 (5) 항
  - DWT 5,000톤 이상의 원유(비중  $900 \sim 945 \text{ kg/m}^3$ ) 운반선은 CAS 검사 후 주관청이 운항에 적합하다고 판단할 때, 선령 25년 까지 운항 허용 : 6(a)조
  - 정부가 크기, 선령, 운항 지역 및 구조 상태를 고려하여 운항에 적합하다고 판단한 DWT 600 ~ 5,000톤 선박은 선령 25년 까지 운항 허용 : (6)(b)항
- 적용 유예 선박에 대한 국제기구보고 및 당사국의 입항거부 권한 부여 : (7)항

### III. 주요 논의내용

#### 가) 회의 일반사항

##### 1) 회의 기본 문서

- 13(G) : 사무국 제출 MEPC 50/2
- 13(H) : 일본 제출 MEPC 50/WP.2

## 2) 회의 진행

- 금번 회의는 단일선체유조선의 조기 퇴출과 CAS 검사의 강화 및 단일선체 유조선에 의한 중질유 운송금지를 위한 협약 부속서의 개정 또는 신설이라는 회의의 중요성에 비해 회의 기간이 짧음을 감안하여 12월 1일 본회의장에서 [ ]으로 된 부분과 논쟁이 될 만한 주요 이슈에 대해서 충분히 논의를 하여 합의안 도출을 위한 기초를 구축함.
  - 13G(5)(iv) : 이중저/윙탱크를 갖춘 단일 선체 유조선에 대한 주관청의 운항 허용을 2015년 또는 선령 25년중 빠른 쪽까지의 운항에 대한 건
  - 13G(7) : CAS검사를 시행한 선박에 대한 운항허용기간 선택에 대해서 [20]년은 삭제되고 [23][25] 중에서 선택토록 함.
  - 13H(2)의 중질유 정의에 관한 건
  - 국내연안 항해에만 전적으로 종사하는 단일선체유조선의 규칙 적용 면제사항
  - 13G(8)(b)의 면제 선박에 대한 입항거절 권한 부여 여부 등
- 상기의 논쟁을 근거로 호주의 Mr. Mapplebeck을 의장으로 초안작업반을 구성하여 12월 2일과 3일, 이틀 동안 개정안(13G) 및 신설안(13H) 문구의 작성을 함.
- 아울러, 가장 큰 논쟁이 되었던 중질유에 대한 정의와 중질유 운송 선박에 대한 퇴출 기간 연장에 대해서는 MEPC 의장이 직접 3 차례의 비공식작업반을 주재하여 합의안을 도출하였음.
- 초안 작업반에서 작성된 협약개정안(13G)과 신설안(13H)을 12월 4일 본회의에 상정하여 일부 항에 대하여 다시금 논쟁을 하고 몇 차례의 문구 수정을 거쳐 최종 승인하여 채택 함.
- 금번 MEPC 50차회기는 MEPC 창립 30주년이 되기도 하여 과거 MEPC 의장과 IMO 해양오염국장 및 산업계에서 MEPC 활동에 기여했던 사람 등 총 5 명을 초청하여 과거를 회상하고 현재의 위상 및 미래의 역할 등에 관한 소견을 발표하는 “MEPC 과거, 현재 및 미래” 라는 축하연을 가졌음.

#### IV. 세부개정내용

##### 가) 13G 개정안

- 1) 이중저의 최소 깊이 : IACS (MEPC50/2/9) 제안에 따라 13G(1)(c)에 언급된 이중저의 최소 깊이 B/15 또는 2 meters 는 선박의 중심선(centerline)에서 계측기로 함.
- 2) 퇴출시기 시간표 : 13G(4)항에 표시된 퇴출 시기에 대한 시간표를 이전에는 범주1, 범주2 및 범주 3이 따로 따로 언급되었으나 범주2와 3을 하나로 묶음.
- 3) 연속적인 이중저 또는 원탱크를 구비하거나, 완전한 이중선체 요건을 만족시키지 못하는 이중선체 구조의 단일 선체 유조선 퇴출 기간 연장 : 13G(5)에 규정된 이중저/원탱크를 갖춘 **단일 선체 유조선**에 대해서 주관청은 인도일로부터 선령 25년까지 운항을 허용할 수가 있음 (초안에는 2015년 또는 선령 25년 중 빠른 날짜까지 퇴출하도록 되어 있었음). 단, 이러한 선박에 대해서 협약 당사국은 규칙 13G(8) (b)(i)항에 따라 2015년 이후에는 입항을 거절할 수 있는 권한을 부여함.
- 4) CAS의 적용 : 13G(6)에 따라 범주 2 및 3 선박은 선령 15년 이상되는 선박은 CAS 검사를 받아야 함.
- 5) 범주2 유조선의 통일 해석 : IACS (MEPC 50/2/9)의 제안에 따라 13G(3) (b)에 언급한 범주 2 유조선은 필히 분리밸러스트탱크(SBT)와 보호적 배치(PL) 요건을 만족해야 하며 이를 통일 해석으로 채택함.

##### 나) 13H 신설

- 1) 중질유(Heavy Grade Oil)의 정의 : 본 건은 금번 회의 중 가장 큰 논쟁 중의 하나였으며, MEPC 의장이 3 차례의 비공식 작업반을 직접 주관하여 결론을 유도함. 비중을 900, 920 및 945 으로 할 것인지, 점도 180을 포함할 것인지, 제외할 것인지 등, 원유와 연료유에 동시에 적용할 것인지 별도로 할 것인지에 대한 국가간 이해관계가 첨예하게 대립하였으며, 일부 대표는 과학적인 근거로 정의를 내리는 것이 아니라 단순히 정치적인 이유(Political Reason)로 결정하는 것은 불합리하다고 비난하였으나 결국은 EU의 강력한 주장에 따라서 다음과 같이 결정됨
  - 15℃에서 비중이 900 kg/m<sup>3</sup> 이상인 원유
  - 15℃에서 비중이 900 kg/m<sup>3</sup> 이상이거나 50℃에서 동점도 180mm<sup>2</sup>/s 이상인 연료유
  - 비투멘, 타르 및 그들의 유화액

- 2) 소형 단일 선체유조선의 이중 선체 요건 : 13H(2)(a)(ii)에 언급된 재화중량 600 톤 이상 5,000 톤 이하의 단일선체 유조선의 이중선체 요건에 대하여 규칙 13F에 따른 이중저와 왕탱크를 갖추도록 요구한 초안과 동 초안이 이중저의 높이에 대해서는 문제가 없으나 왕탱크에 대해서는 탱크 용량이 700 m<sup>3</sup>이하이면 왕탱크를 갖추지 않아도 된다는 오해의 소지가 있어서 이를 명확히 하기 위해 왕탱크의 요건(13F(3)(a)과 폭(Distance)의 요건(13F(7)(b)을 반영한 대체 초안을 작성하여 본회의에서 최종 선택하도록 한 바, 대체 초안이 채택됨.
- 3) 이중저/왕탱크를 갖춘 단일 선체 유조선 폐선 기간 연장 : 13G(5)에 규정한 바와 마찬가지로 이중저/왕탱크를 갖춘 **재화중량 5,000 톤 이상의 단일 선체 유조선**에 대해서 주관청은 인도일로부터 선령 25년까지 운항을 허용할 수가 있음(초안에는 재화중량에 제한이 없이 중질유 선박은 모두 2015년 또는 선령 25년 중 빠른 날짜까지 퇴출하도록 되어 있었음). 단, 이러한 선박에 대해서 협약 당사국은 규칙 13H(8)(b)항에 따라 입항을 거절할 수 있는 권한을 부여함.
- 4) 원유를 운송하는 재화중량 5,000 톤 이상의 중질유 선박의 퇴출 기간 연장 : MEPC 의장의 주재로 열린 비공식 작업반에서 중질유 정의와 함께 가장 큰 논쟁거리중의 하나로 남미지역이나 미국에서 강력하게 원유와 함께 연료유도 포함시켜 줄 것을 주장했으나 EU를 대표하는 이태리 대표가 재화중량 5,000 톤 이상으로 원유의 비중이 900 이상 945 이하에 대해서만 퇴출 기간 연장을 허용할 수 있으나 연료유에 대해서는 절대로 인정할 수 없고, 이러한 배들에 대해서 EU에서는 절대로 입항을 허용할 수 없다고 강력하게 주장하는 바람에 그대로 채택되었음.
- 5) 국내 항해(Domestic Voyages)에만 전적으로 종사하는 단일선체 유조선의 면제조항 : 화물로서 중질유를 운송하는 재화중량 600 톤 이상의 단일선체 유조선에 대해서 13H 규정의 적용을 면제할 수 있음.
- 자국의 관할권 하에서 전적으로 운항에 종사하는 유조선 또는 부유성 저장설비의 운전
  - 다른 당사국의 관할권 하에서 전적으로 운항에 종사하는 유조선 또는 부유성 저장 설비로서 유조선이 운항하고 있는 당사국의 승인을 받은 경우

#### 다) IOPP 증서의 개정

13G 개정과 13H 신설에 따라 이를 반영한 IOPP 증서 추록B (Oil Tanker용)를 개정함.

#### 라) 협약의 조기 이행

캐나다, 싸이프러스 및 덴마크는 금번 채택한 협약 개정안/신설안을 2005년 4월 5일 발효하기 전에 2004년 1월 1일부터 조기 이행하기 위한 결의안을 공동으로 제안하였으나 많은 국가들로부터 자국의 법적 절차 등 실행에 문제점 등이 부각되어 시행 일자를 삭제하고 자국 선박들에 대하여 가능한 빨리 시행하도록 요청하는 수준으로 수정을 한 후 채택함.

#### 마) CAS 개정

- 1) **최초 CAS 검사 시기와 검사 주기의 일치** : 규칙 13G(6)에 따른 CAS 검사는 2005년 4월 5일 이후에 도래하는 최초의 중간검사나 정기검사와 동시에 시행해야 하며, 선박의 수명연장과 관련하여 시행하는 13G(7)에 따른 CAS 검사는 2010년도 검사 연차일 전에 도래하는 중간검사나 정기검사와 동시에 실시해야 함.
- 2) **CAS 검사의 주기와 적합확인서(SOC)의 유효기간** : SOC의 유효기간은 최대 5년 6개월이며, 5년 주기의 ESP 검사 주기와 일치시켜야 함.
- 3) **CAS 검사의 범위** : 선령에 따라서 CAS 검사의 요건이 점차로 강화되는 것에 관계없이 현행 CAS 검사 요건의 범위는 최초나 그 이후 검사에도 동일하게 적용해야 함.
- 4) **CAS 검사 완료 확인서** : 규칙 13G(6)에 따라서 CAS 검사를 시행한 대항기관은 CAS 검사가 만족스럽게 완료 되는대로 CAS 검사 완료확인서를 발행해야 함. 규칙 13G(7)에 따라서 CAS 검사를 시행한 경우, 2010년 이후의 유조선에 대한 지속적인 운항의 권한은 주관청에 있지 대항기관에 있지 않으므로 대항기관이 발행한 CAS 완료 확인서만으로는 유조선의 지속적인 운항은 허용되지 않음.
- 5) 검사 지정일로부터 1 년 이내에 퇴출하는 선박은 CAS 검사를 면제할 수 있음.
- 6) 규칙 13G(6)에 따른 CAS 검사는 SOLAS 협약에 따른 ESP 검사와 유사한 정상적인 검사요건으로 간주하며, 규칙 13G(7)에 따른 CAS 검사는 선박의 운항 수명을 연장하기 위해서 시행하는 검사임.

#### 바) 결의서 채택



- 1) Res. MEPC.111(50) : “MARPOL 73/78 부속서 1의 규칙 13G 및 IOPP증서 개정과 규칙 13H 신설”
- 2) Res. MEPC.112(50) : “Condition Assessment Scheme” 개정
- 3) Res. MEPC.113(50) : “MARPOL 73/78 개정의 원활한 이행을 위한 선박재활용에 관한 건”
- 4) Res. MEPC.114(50) : “MARPOL 73/78 부속서 1 개정의 조기 적용”

#### IV. 회의 결과 및 향후 계획

##### 가) 회의 결과

- 금번에 논의된 13G 개정안과 13H 신설 안은 투표 없이 만장일치로 승인, 채택되어 2005년 4월 5일에 발효될 예정임.
- 미국은 금번에 채택한 동 개정안과 신설안이 자국법과 일치하지 아니하므로 결의안에 대해서 유보를 선언함.

##### 나) 회의 소감

- 부속서1의 13G와 13H는 대부분 유럽연합국가에서 의도한대로 채택되었으며, 이는 EU가 관련 규칙을 채택하여 이미 시행하고 있으면서 IMO에게 동일한 규칙을 조속히 채택하도록 강요받는 듯한 느낌을 받았음.
- 유럽연합을 대표한 이태리는 분리밸러스트탱크를 갖춘 단일선체유조선 등에 대한 선령 25년까지 이중선체구조만족 적용이 유예된 선박에 대하여 입항 거절할 것을 예고하였으므로 관련 선사 및 업계에 동 사실을 알려 피해가 발생하지 않도록 홍보의 필요성이 있음.

##### 다) 향후 계획

- 선사와 조선소 및 관련 단체들에 대한 설명회 개최
- 관련 해양오염방지법 개정 추진 (2004년도 상반기)