# 선박 대기오염도 규제

## 해양오염방지협약 부속서 6장 2004년 발효 예상

선박에서 나오는 대기오염물질에 대해서도 규제가 시작된다.

갈수록 지구 대기환경 보전문제가 범세계적인 중대현안으로 등장함에 따라 육상의 자동차에 이어 해상에서도 선박에서 배출되는 배기가스에 대한 규제가 실시될 예정이다.

해양수산부는 해상안전과 해양환경 문제에 관한 UN 산하 전문기구인 국제해사기구(IMO)에서 해양오염방지협약 부속서 6장(MARPOL ANNEX Ⅵ)으로 1997년에 채택한 「선박에 의한 대기오염방지규칙」이 앞으로 2년 이내에 발효될 것으로 예상됨에 따라 대책마련에 착수했다.

해양수산부는 선박에 의한 대기오염물질 배출규제, 선박용 기관 및 대기 오염물질배출 설비에 대한 검사와 선박용 연료유 공급자의 등록 및 고유황유 사용규제에 대한 근거를 마련하기 위해 해양오염방지법을 개정할 예정이다.

또 선박의 대기오염방지검사 및 증서 교부체제를 확립하고 선박용 연료유 공급 및 감시체계를 구축하며, 외국 선박에 대한 항만국 통제를 시행하고 항만의 오염물질 수용능력 등을 확충하는 등 협약의 국내시행을 위한 준비를 서두르고 있다.

해양오염방지협약에서는 1)질소산화물(NOx)의 배출을 억제하기 위해 선박에는 NOx 저감기관의 사용을 의무화하고, 정기적으로 이들 기관에 대한 성능을 검사토록 하고 있으며, 2)황산화물(SOx)의 배출량을 줄이기 위해 고유황유 사용을 금지하고 선박용 유류 공급자의 등록을 의무화하며, 3)선박에 할론가스나 염화불화탄소 등과 같은 오존파괴물질의 사용을 금지하고, 4)선박에서 발생하는 쓰레기는 반드시 국제기준에 적합한 소각기를 사용해 소각하도록 요구하고 있으며, 5) 유조선에는 휘발성유기화합물(VOCs) 배출통제장치를 설치하도록 강제화하고 있다.

협약은 2000년 1월1일 이후 탑재된 선박기관에 소급 적용토록 하고 있다.

다만, 국내 기관 제조기업에서는 이미 이에 필요한 기술개발을 완료해 한국 국적의 선박에는 협약을 충족하는 기관을 탑재하고 있으며, 선박 연료유도 국내 정유기업들이 협약에서 요구하고 있는 황함유 기준치(0.45%)보다 낮은(0.35-0.4%) 연료를 생산하고 있어 협약이 발효되더라도 국내 해운·조선 및 정유업계에 미치는 파급효과는 별로 없을 것으로 판단된다.

해양부는 이미 개발된 NOx 저감기술의 수요증가와 저유황유 생산기반 구축으로 관련산업의 국제경쟁력이 강화될 것으로 예상되고 있다.

*<Chemical Daily News 2002/04/23>*