

미가입협약 국제동향 및 국내현황

난파물제거협약 2007

2022. 12



Contents

01. 개요	1
1.1. 개요	1
1.2. 유엔해양법상 영해이원의 배타적경제수역에서의 연안국 개입	5
1.3. 제정배경	7
1.4. 협약의 주요내용	10
02. 국제동향	14
2.1. 비준 현황	14
2.2. 국제동향	17
03. 국내현황	18
04. 결론 및 제언	20
〈 부록 〉 협약 조문	21

01. 개요

1.1. 개요

난파물(wreck)은 침몰, 침수, 화재, 고장 등의 이유로 선박이 동력을 상실한 상태 또는 선박에 실렸던 화물들이 바다에 표류하거나 가라앉아 있는 것을 말한다(그림 1)[1]. 이러한 난파물은 배타적경제수역(EEZ)¹⁾ 내 존재하여 항행 안전과 해양환경에 큰 위협이 되고있으며, 해양사고의 결과로 이어지게 된다(그림 1).

난파물제거협약(Nairobi Wreck Removal Convention 2007)의 제정 필요성이 논의되던 당시 해상에는 인양되지 않은 채 버려진 난파선이 증가하여 선박운항에 위험한 장애물이 되고 있었다[1]. 국제해사기구(IMO)²⁾ 법무 및 대외관계 부서의 선임 법률 책임자인 Jan de Boer는 "난파선은 난파된 위치에 따라 항해에 위협이 될 수 있으며, 잠재적으로 선박과 선원을 위협에 빠뜨릴 수 있다"고 언급하며, 협약제정의 필요성을 공식적으로 제기한 바 있다[2].

실제, 화물의 특성과 난파선에 잔존된 연료에 따라 해양환경에 상당한 피해를 줄 수 있으며, 사고 발생시 당사국은 난파선을 효과적이고 환경친화적인 방식으로 처리해야 할 의무가 있다. 그러나, 난파선이 언제 어떻게 위협 요소가 되는지, 누구에게 제거하거나 관리할 책임이 있으며, 사고가 발생한 위치에 따라 해상에서 구조하는 데 어느 정도 시간이 걸릴 수 있는지를 결정하는 일관되고 통합된 체계가 없어 실질적인 대응이 불가능한 상황이었다[2].

이러한 상황을 해결하기 위해 IMO 법률위원회(LEG)³⁾는 선박의 안전항해에 위협을 초래하는 난파물 제거에 관심을 갖고 논의를 시작하게 된다(그림 1).

1) Exclusive Economic Zone

2) International Maritime Organization

3) Legal Committee

[그림 1] 난파물 (출처 : Ship Technology 홈페이지)



난파물 제거에 대한 논의의 필요성이 공식적으로 제기된 것은 1990년 제63차 법률위원회부터이다. 1991년 제65차 회의에서 항해에 위험을 초래하는 대륙붕 및 배타적경제수역 내에 존재하는 폐용되거나 유기된 해상구조물에 대하여 본격적인 논의를 시작하였으며, 제67차 회의에서는 IMO 기술협력위원회(TCC)⁴⁾에서 그간 논의되었던 사항들이 회원국에 공유되었다.

제69차 법률위원회에서는 네덜란드, 벨기에 등 유럽 5개국이 동 협약안에 대한 논의와 제정 필요성에 대해 의견을 구체적으로 제시하였다⁵⁾. 논의의 중요성에는 회원국 모두가 공감하였으나, 이미 정해진 우선순위 안전인 유독·유해 물질의 해상운송에 따른 손해배상책임에 대한 국제협약(HNS Convention 1996) 및 해사채권 책임제한협약(LLMC 1976)의 개정 등을 검토한 후 논의하기로 결정하였다.

이에, 제73차 회의에서 최초로 유류오염사고시 공해상 개입에 관한 협약(INTERVENTION 1969)⁶⁾, 해상수색 및 구조에 관한 협약(SAR 1979), 1969 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 협약(CLC 1969), 해양오염방지협약(MARPOL 73/78) 및 해사채권 책임제한협약(LLMC 1976), 그리고 기름오염대비·대응 및 협력에

4) Technical Cooperation Committee

5) LEG 69/10/1

6) International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969

관한 국제협약(OPRC 1990) 등을 기초로 한 난파물제거협약의 초안이 마련되었으며, 2002년 4월에 개최된 제84차 법률위원회부터 본격적으로 논의하였다. 이 협약은 당시 채택되어 발효 중이었던 공해개입협약, 공해개입협약 의정서(INTERVENTION Protocol 1973)⁷⁾, 해양사고구조협약 및 민사책임협약과 상충되지 않는 범위에서 난파물의 보고부터 위태⁸⁾의 결정, 난파물의 위치경고 및 표시, 그리고 난파물의 제거 조치까지 난파물의 신속하고 효과적인 제거를 보장하기 위한 통일화된 국제규칙 및 절차를 마련하였고, 이에 따른 소요 비용의 보상이 보장될 수 있도록 강제보험제도를 도입하였다. 또한, 유엔해양법협약(UNCLOS)⁹⁾ 제15장에 따른 강제적인 분쟁 해결수단을 도입하여 분쟁해결을 위한 규정을 포함하였다.

협약제정의 필요성이 처음 제기된 후 거의 20여 년에 걸쳐 논의한 결과, 마침내 2007년 5월 14일부터 5월 18일까지 케냐의 나이로비에서 개최된 외교회의에서 2007년 나이로비 난파물 제거협약이 채택되었으며, 이후 발효요건¹⁰⁾을 충족하여 2015년 4월 발효되었다.

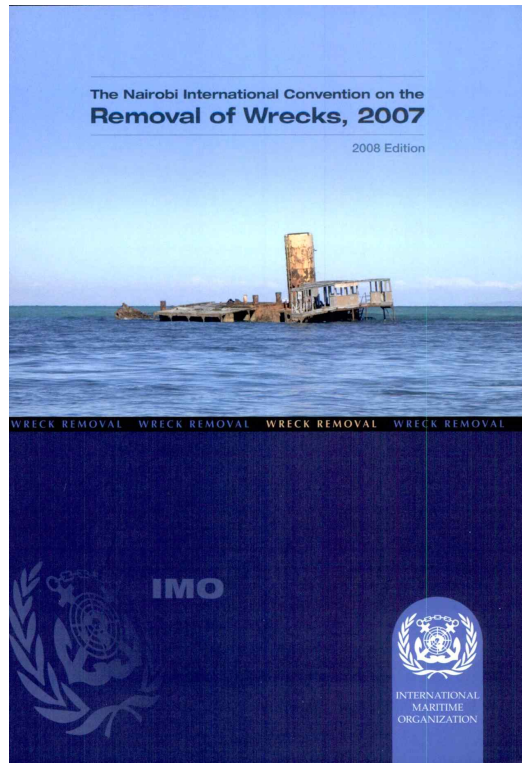
7) Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973, as amended

8) 항해에 위험이나 장애를 야기하는 경우, 또는 해양환경에 매우 해로운 결과를 일으키거나 1개국 이상 국가의 해안선 및 관련 이익에 손해를 발생시키는 것이 합리적으로 예상될 경우의 상태나 위험

9) United Nations Convention on the Law of the Sea

10) 10개국이 동 협약을 가입한 시점으로부터 1년 후 발효

[그림 2] 나이로비 난파물 제거협약 2007 협약 표지



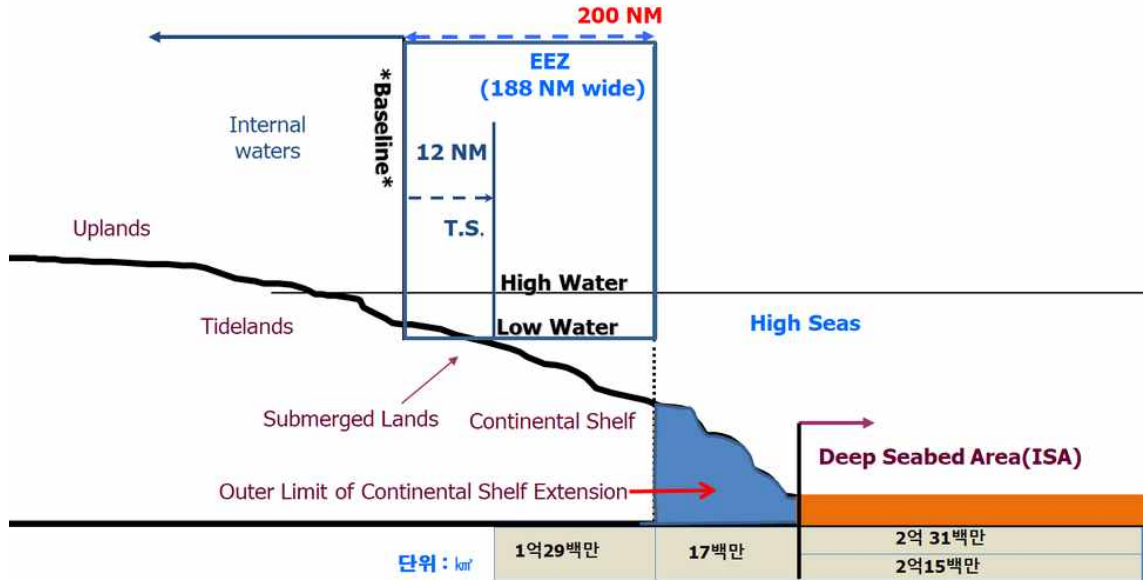
1.2. 유엔해양법상 영해이원의 배타적경제수역에서의 연안국 개입

난파물제거협약은 배타적경제수역(EEZ)에 존재하는 난파물을 신속하고 효율적으로 제거하고, 이에 따른 비용의 지급을 보장하는 통일된 국제규칙 및 절차를 제공하기 위한 규정을 포함한다.

동 협약의 제정 배경을 이해하기 위해서는 먼저 유엔해양법(UNCLOS)에 대하여 살펴볼 필요가 있다. 1982년 국제연합은 해양법회의를 통해 유엔해양법을 채택함으로써 주권이 미치는 정도에 따라 내수, 영해, 접속수역, 배타적경제수역(EEZ), 대륙붕 및 공해 등으로 분류하여 각종 해양의 법적 지위를 확정하고, 해양의 이용에 관한 국제법 질서를 유지하며, 그 이용상의 국제분쟁을 평화적으로 해결하고자 하였다(그림 2)[3].

유엔해양법에서 공해는 특정 국가의 관할권에 종속되지 않는 해양으로 모든 국가에 개방되어 자유로운 이용이 가능하고, 배타적경제수역에서도 자유로운 통항 및 이용이 가능하다. 다만, 중대하고 유해한 결과를 초래하는 해양사고(Marine casualty)가 연안국에게 영향을 미칠 경우 관계 이익을 보호할 목적으로 한 조치로서 연안국이 영해이원의 배타적경제수역 및 공해까지 개입할 수 있도록 규정하고 있다.

[그림 3] 유엔해양법협약에 따른 해양의 구분과 대륙붕 연장 개념도(출처 : Google)



IMO 또한 중대하고 유해한 결과를 초래하는 해양사고가 연안국에게 영향을 미칠 경우, 연안국의 이익을 보호할 목적으로 유류오염 사고시 공해상 개입에 관한 협약(INTERVENTION 1969)과 해양오염방지협약(MARPOL 73/78)을 국제협약으로 채택하였으며, 이후 공해개입협약 의정서(INTERVENTION Protocol 1973)와 다수의 민사책임보상과 관련된 국제협약을 채택하였다.

그러나, 상기 관련 협약에도 불구하고 연안국이 영해이원(領海以遠)¹¹⁾의 배타적 경제수역에서 선박의 해양사고와 관련하여 주권적 권리나 관할권을 행사하고자 할 때는 연안국에게 중대하고 유해한 결과를 초래하거나 초래할 우려가 있는 것으로 사고에 한해 한정하고 있다.

11) 국제법에서 국가의 주권·통치권이 미치는 영토와 인접한 해양에 해당하는 국가영역을 영해라고 하며, 연안국의 주권이 미치지 않는 영해 밖 수역을 영해이원이라고 함

1.3. 난파물제거협약의 제정배경

앞서 언급한 바와 같이, 연안국의 개입은 선박에서 해양사고가 발생한 결과, 연안국에게 중대하고 유해한 결과를 초래한 경우로 한정한다. 그러나, 적절히 처리될 절차나 규정이 없고 선박의 안전 항해에 지장을 초래하고 있는 난파물의 경우에는 유엔해양법협약(UNCLOS)이나 기타 민사책임협약을 적용할 수 없기때문에 법의 사각지대가 존재하게 되었다.

영해 이내에서 발생한 해양사고의 경우, 유엔해양법협약 제2조 제3항에서 규정한 바와 같이, 연안국은 영해주권을 행사할 수 있으므로 자국의 국내법에 의거해 난파물을 선박소유자의 책임으로 제거하도록 규정할 수 있다. 그러나, 연안국은 영해이원의 배타적경제수역에 존재한 난파물에 대해 개입할 수 있는 어떠한 법적 제도도 마련되어 있지 않은 상황이었다.

IMO는 이러한 배경을 감안하여 당시 국제법 체계 내에서 연안국에게 권리나 권한을 새롭게 부여하는 것은 아니지만, 발생한 난파물에 대하여 연안국이 개입할 수 있고 선박소유자로 하여금 강제적인 민사책임을 부여할 수 있도록 하기위해 난파물 제거협약을 제정하여 법적근거를 마련하고자 하였다[3].

사실 연안국에게 난파물은 중대하고 유해한 결과를 즉각적으로 초래할 것이라 체감하기는 어렵지만, 다른 항행하는 선박이 항행시 위협할 수 있는 난파물과 충돌하게 되면 급작스러운 해양사고를 초래하게 된다. 충돌한 선박이 유류 및 기타 위험물을 화물로 적재하지않아도 난파된 선박으로부터 연료유가 해상에 유출되는 등 심각한 환경손해를 야기할 수 있다.

더 나아가 난파물은 산호초의 파손, 어류의 산란방해, 해양생물의 질식 등 다양한 형태의 해양환경피해를 야기할 수 있으므로, 연안국은 이러한 난파물에 개입할 권리가 있다고 보았다. 또한, 관습법의 성격이 강한 유엔해양법보다는 선박의 대형화의 추이에 맞게 현실적이고 진보적인 개념으로 접근해야 한다는 의견이 주를 이루었으며, 결론적으로 난파물 제거협약과 같은 구체적인 제도를 확립해야 한다는데 의견이

모아졌다¹³⁾.

그렇다면, IMO는 난파물제거협약을 채택할 권한이나 권리문제는 어떻게 될까? 일부 회원국들은 법률위원회에서 난파물제거협약에 대한 논의과정 중 IMO가 유엔해양법, 공해개입협약(INTERVENTION 1969) 및 공해개입협약 의정서(INTERVENTION Protocol 1973)에는 위배되거나 상충될 수 있지만 선박의 안전항해에 저해되고 환경위험을 초래할 수 있는 난파물을 제거하기 위한 목적으로 동 협약을 제정할 수 있는 권한이 있는지 의문을 제기하였다.

이에, IMO 사무국은 국제연합의 해양문제·해양법부¹²⁾에 공식적으로 자문을 요청하였고, 그 결과 IMO의 협약제정 가능 이유는 다음과 같다고 답변하였다.

첫째, IMO가 동 협약을 제정할 경우 해당 협약은 유엔해양법협약 제221조 제1항, 공해개입협약 및 공해개입협약 의정서와 상충되지만 유엔해양법협약 제237조¹³⁾에 의하여 유엔해양법협약의 일반원칙과 특별한 의무를 포함하는 특별협약으로서 효력을 가진다는 것이다. 또한, 유엔해양법협약에서 난파물 제거에 대한 직접적인 언급이 없어 국제해사분야의 유엔 전문기구인 IMO가 배타적경제수역에서 항해의 안전을 해치는 위태한 난파물의 제거에 개입할 권한을 연안국에 부여하는 새로운 규정을 제정할 수 없다는 입장은 아니라고 언급하였다.

둘째, 유엔해양법협약은 항행의 안전을 확보하고 해양환경을 보호할 의무를 일반적 원칙으로써 모든 국가에 부여하고 있으며, IMO는 유엔해양법협약 하에서 국제항해에 종사하는 선박을 위해 항해의 안전과 해양환경의 보호를 다루는 규정과 기준을 채택할 자격이 있는 기구이며, 동 협약을 제정할 권한과 자격이 있다는 의견이었다. IMO는

12) Division of Ocean Affairs and the Law of the Seas; DOALOS

13) 유엔해양법협약 제237조(해양환경의 보호·보존을 위한 다른 협약상의 의무) 1. 본 장의 규정은 해양환경의 보호·보존과 관련하여 이미 체결된 특별협약, 협약상의 특별의무 및 이 협약에 규정된 일반원칙의 증진을 위하여 체결된 기타 협정을 침해하지 아니한다. 2. 해양환경의 보호·보존에 관하여 특별협정상 각국이 부담하는 특정 의무는 이 협약의 일반원칙과 목적에 부합되는 방법으로 이행되어야 한다.

규정을 제정함에 있어서 유엔해양법협약의 규정들을 함께 고려하여 합치되도록 해야 하지만, 유엔해양법협약에서 명확하게 기재되어 있지 않거나 근거를 찾을 수 없을 경우 그 사항에 대한 국제적인 규정을 제정할 수 있다고 보는 것이다. 더 나아가 기구(IMO)의 업무와 권한이 제한될 경우, 해사 분야에서의 법률적인 발전은 지속되기 어려울 것이라는 의견도 있었다.

셋째, IMO는 영해 이원에서 발생한 난파물의 존재가 항해에 지장을 초래하고 연안국에 피해를 주고 있으나 유엔해양법협약, 공해개입협약 및 공해개입협약 의정서에 의해 적용을 받지 않는 난파물을 효율적으로 제거하기 위하여 난파물 제거협약을 제정할 수 있다는 것이다. 동 협약의 규정은 오염의 위험이 있는 난파물의 경우로 유엔해양법협약, 공해개입협약 및 공해개입협약 의정서의 적용 범위에 보충적으로 적용되는 개념이며, 연안국의 오염손해가 중대하고 유해한 결과를 초래할 것으로 예상되지 않는다면 유엔해양법협약, 공해개입협약 및 공해개입협약 의정서의 적용 범위에 적용되지 않는다고 판단하였다.

1.4. 협약의 주요내용

동 협약은 21개 조항(Article)으로 구성되어 있다. 각 조항의 제목과 주요 내용은 표 1과 같으며, 협약 조문은 동 보고서 부속서에 담겨있다.

[표 1] 「난파물제거협약」 조항 및 주요 내용

조항	목차	주요 내용
1조	정의	협약영역, 선박, 해양사고, 난파물, 위태, 관련 이익, 제거, 등록선주, 선박의 운항자, 피해체약국, 선적국, 기구, 사무총장에 대한 정의
2조	목적 및 일반원칙	체약국 및 피해체약국의 조치, 협약영역 안에서의 적용, 체약국들의 난파물 제거를 위한 상호협력 등
3조	적용 범위	협약의 적용범위, 체약국 및 피해체약국의 협약영역 범위 등
4조	면제	협약을 적용하지 않는 영역에 대한 이해, 해석 등
5조	난파물의 보고	체약국의 보고의무, 보고 시 제공정보 등
6조	위태의 결정	피해체약국에 의해 고려되어야 하는 (난파물의) 위태 요소들
7조	난파물의 위치	피해체약국의 난파물 위치 보고
8조	난파물의 표시	난파물이 위태를 구성한다고 결정된 경우 난파물의 표시에 관한 조치
9조	난파물 제거를 촉진시키는 조치	피해체약국, 등록선주 또는 기타 이해관계자들이 난파물 제거를 촉진하기위해 제공해야하는 조치
10조	등록선주의 책임	난파물의 위치지정, 표시 및 제거 비용에 대한 등록선주의 책임
11조	책임의 면제	등록선주의 비용에 대한 책임이 면제되는 협약
12조	강제보험 또는 재정보증의 증명	300톤 이상 선박의 등록선주의 재정보증, 체약국의 재정보증 관련 증명
13조	제척기간	협약에 의거한 배상청구권의 제척기간
14조	개정규정	협약 개정을 위한 회의소집 요건
15조	분쟁의 해결	협약에 해석 또는 적용에 있어 분쟁해결을 위한 조치, 분쟁발생 시 유엔해양법협약의 적용 등
16조	기타 협약 및 국제협정과의 관계	유엔해양법협약과 국제관습해양법과의 관계

17조	서명, 비준, 수락, 승인, 가입	동 협약의 서명, 비준, 수락, 승인, 가입절차
18조	발효	발효요건(상세)
19조	철회	체약국의 협약철회 절차
20조	기탁	협약의 기탁절차
21조	언어	협약정본의 언어

1.4.1 협약의 주요내용

협약 내 “협약영역(Convention area)”은 동 협약이 적용되는 지리적 적용 범위다. 배타적경제수역)은 연안국의 관할권의 대상으로 규정하고 있는 유엔해양법협약 에 의거하여 영해기선으로부터 최대 200해리까지이며, 연안국이 배타적 경제수역을 설정하여 두었을 경우 이에 따르고, 설정하지 않았을 경우 영해기선으로부터 200해리로 설정한다. 다만, 주권이 미치는 영해이내의 수역은 제외한다. 또한, 체약국이 협약상 지리적 적용범위를 자국의 영해이내의 수역까지 확대 적용할 것을 사무총장에게 통지한 경우 피해체약국의 “협약영역”은 해당 체약국의 영해이내의 영역을 포함하도록 규정한다.

동 협약상 “선박”은 해항선(seagoing vessel)으로 정의하며, 영해 이내의 수역 중 내수(inland water) 또는 내륙의 운하 내에서만 운항되는 선박을 제외한다.

“해양사고”는 선박의 충돌, 좌초 그 밖의 항행 상의 사고 또는 선박 내 혹은 선박 외의 그 밖의 사고로 정의하며, 선박 혹은 선박에 적재된 화물에 대해 중대한 손해를 주거나 중대한 손해를 초래할 급박한 위협이 있는 것으로 규정한다. 이는 유엔해양법 , 공해개입협약 내 용어의 정의를 기초로 하고 있다.

“난파물”에 대한 정의는 침몰 또는 좌초된 선박의 실체 또는 선내에 있는 화물 및 기타의 것으로 정의하였으나, 선박으로부터 유실되어 표류하고 있는 화물을 포함한 모든 물질을 난파물로 포함하였다. 또한, 선박소유자 및 선장이 해양사고구조협약에 의거하여 구조작업을 수행하고 있는 구조업자 또는 관련자에게 위협에 처한 선박에 대한

구조작업의 금지를 명시적이고 합리적으로 요청하여 구조작업이 더이상 진행되지 않을 때부터 해당 선박 등은 난파물에 해당된다. 물론 해양사고구조협약이 우선적으로 적용되도록 규정되어 있으며, 동 협약에 의해 더이상 구조작업이 수행되지 않는 침몰 또는 좌초된 선박을 의미한다.

마지막으로, 동 협약에서 중요한 용어는 제6조에 명시된 위태이다. 난파물 제거 협약에서 위태로부터 우선적으로 보호되어야 하는 것은 인간의 생명, 항해안전, 해양환경이며, 난파물이 해양환경의 피해 없이 항해상의 이유로만 장해요인이 될 경우 연안국은 기국의 동의를 얻어야 한다. 한편, 해상보험에 있어 위태는 특정 원인에 기인되는 손해 발생의 위험성을 만들어 내거나 증가시키는 상태 또는 조건을 말하며 물리적 위태(physical hazard), 도덕적 위태(moral hazard) 및 정신적 위태(morale hazard)로 구분하기도 한다.

1.4.2. 협약의 주요목적

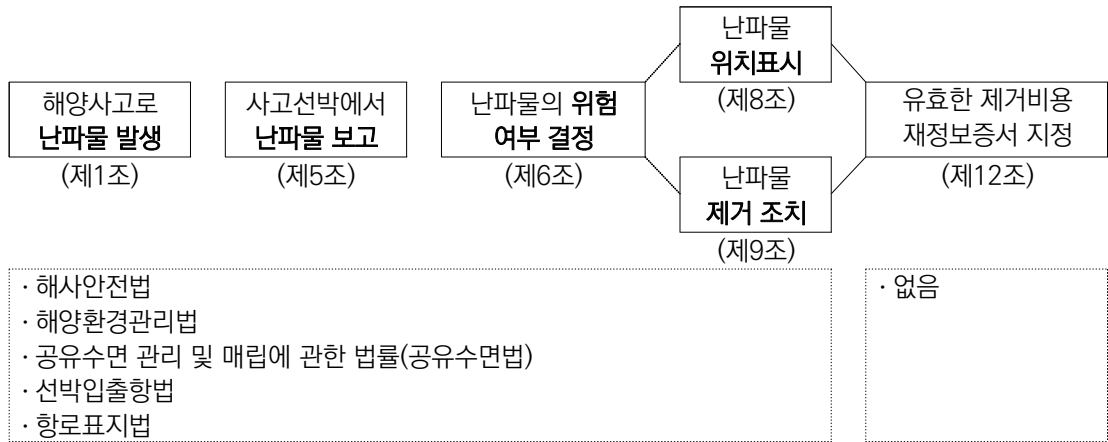
난파물 제거협약은 앞서 언급한 바와 같이 원칙적으로 각 국가의 주권이 미치지 않는 영해이원의 배타적경제수역에서의 난파물에 적용한다. 또한, 선박의 항해와 해양환경의 위험을 불러올 수 있는 난파물 처리를 위해 300t 이상 선박에 대해 난파물 제거 비용을 충당할 수 있는 책임보험에 가입하도록 하여 선주의 과실이 없다고 해도 선박의 침몰시 의무적으로 난파물을 제거하도록 하고 있다. 연안에서 배가 침몰해 난파물이 생길 경우 제거 비용이 너무 많이 든다는 이유로 난파물을 장기 방치하는 사례를 줄이기 위함이다.

협약상 피해체약국은 영해이원의 배타적경제수역에 존재한 난파물의 제거조치와 관련하여 등록선주 및 선적국과 협의해야 하고, 개입하고자 할 경우에도 통보조치가 필요하다. 난파물제거에 따른 분쟁해결의 경우도 분쟁 당사자와의 협의에 의한 해결 노력이 우선된다. 그러나, 자국의 주권 또는 주권적 권리가 미치는 영해 이내에서는 상기 규정들에 의해 구속받지 않는다.

난파물 보고시에는 어떠한 조치가 필요할까. 난파물의 보고의무자는 선장 또는

선박운항자에 해당되며 즉시 보고하는 것을 전제로 한다. 또한, 보고내용에는 해당 선박의 등록선주명과 그의 주사무소, 난파물의 위치, 크기, 형태 및 구조 그리고 난파물의 손해정도 등의 내용이 포함되어야 하며, 피해체약국이 제6조에 의거하여 난파물이 위태한지 여부를 결정하는데 필요한 모든 관련 정보를 제공하여야 한다. 만약 피해체약국이 해당 선박에 대해 난파물에 해당되어 위태하다고 결정한 경우 기국과 등록선주에게 통지하고, 피해체약국이 등록 선주에게 통지할 수 있도록 한다.

[그림 4] 난파물 처리 절차 도식화



※ 출처 : 해양수산부 보도자료, 저자재구성

02. 국제동향

2.1. 비준 현황

협약별 비준현황은 IMO 홈페이지를 통해 수시로 확인할 수 있으며, 비준국 및 비준일은 표 2와 같다.

동 협약은 해상안전과 생태계에 위험을 줄 수 있는 해상 난파물을 발생시킨 선박에 대해 선사에 난파물 제거책임을 부과할 근거를 제시하는 협약으로, 10개국 이상이 비준, 수락 또는 승인을 위해 서명하거나 IMO 사무총장에게 기탁하여 12개월 후인 2015년 발효되었다(표 2). 2022년 들어 추가로 비준한 회원국은 산마리노, 토고, 기니비사우, 파키스탄, 룩셈부르트, 상투메프린시페로 총 8개국이다.

우리나라의 경우 난파물에 대한 선주의 책임보험 가입부담 등을 고려하여 동 협약을 가입하기보다는 여러 국내 법률로 부분적으로 수용하는 방향을 취하였으며, 향후 동 협약의 추가 비준계획은 없는 것으로 파악된다.

[표 2] 난파물제거협약 서명 및 기탁 일자 (2022년 10월 기준)

국가명	서명일	
덴마크	2008년 11월 12일	
에스토니아	2008년 3월 28일	
프랑스	2008년 9월 24일	
독일	2008년 11월 17일	
이탈리아	2008년 9월 23일	
네덜란드	2008년 10월 27일	
국가명	기탁일	발효일
알바니아	2015년 4월 27일	2015년 7월 27일
앤티가 바부다	2015년 1월 9일	2015년 4월 14일
바하마	2015년 6월 5일	2015년 9월 5일
벨라루스	2019년 9월 5일	2019년 12월 5일
벨기에	2017년 1월 17일	2017년 4월 17일

벨리즈	2018년 1월 17일	2018년 4월 17일
불가리아	2012년 2월 8일	2015년 4월 14일
캐나다	2019년 4월 30일	2019년 7월 30일
중국	2016년 11월 11일	2017년 2월 11일
코모로	2018년 2월 1일	2018년 5월 1일
콩고	2014년 5월 19일	2015년 4월 14일
쿱 제도	2014년 12월 22일	2015년 4월 14일
크로아티아	2017년 7월 11일	2017년 10월 11일
사이프러스	2015년 7월 22일	2015년 10월 22일
북한	2017년 5월 8일	2017년 8월 8일
덴마크	2014년 4월 14일	2015년 4월 14일
에스토니아	2020년 6월 29일	2020년 9월 29일
핀란드	2016년 10월 27일	2017년 1월 27일
프랑스	2016년 2월 4일	2016년 5월 4일
가봉	2019년 4월 17일	2019년 7월 17일
독일	2013년 6월 20일	2015년 4월 14일
기니비사우	2022년 5월 12일	2022년 8월 12일
가이아나	2019년 2월 20일	2019년 5월 20일
온두라스	2022년 2월 15일	2022년 5월 15일
인도	2011년 3월 23일	2015년 4월 14일
인도네시아	2020년 12월 14일	2021년 3월 14일
이란	2011년 4월 19일	2015년 4월 14일
일본	2020년 7월 1일	2020년 10월 1일
요르단	2016년 9월 16일	2016년 12월 16일
카자흐스탄	2021년 4월 28일	2021년 7월 28일
케냐	2015년 4월 14일	2015년 7월 14일
라이베리아	2015년 1월 8일	2015년 4월 14일
룩셈부르크	2022년 7월 29일	2022년 10월 29일
마다가스카르	2019년 7월 26일	2019년 10월 26일
말레이시아	2013년 11월 28일	2015년 4월 14일
몰타	2015년 1월 18일	2015년 4월 18일
마셜제도	2014년 10월 27일	2015년 4월 14일
모로코	2013년 6월 13일	2015년 4월 14일
나우루	2020년 3월 23일	2020년 6월 23일
네덜란드	2016년 1월 19일	2016년 4월 19일
나이지리아	2009년 7월 23일	2015년 4월 14일

니우에	2015년 4월 27일	2015년 7월 27일
오만	2020년 4월 30일	2020년 7월 30일
파키스탄	2022년 6월 17일	2022년 9월 17일
팔라우	2011년 9월 29일	2015년 4월 14일
파나마	2015년 8월 18일	2015년 11월 18일
포르투갈	2017년 10월 19일	2018년 1월 19일
루마니아	2016년 9월 20일	2016년 12월 20일
러시아	2022년 2월 3일	2022년 5월 3일
세인트 키츠 네비스	2016년 3월 31일	2016년 6월 30일
세인트 루시아	2020년 12월 2일	2021년 3월 2일
세인트빈센트 그레나딘	2020년 7월 2일	2020년 10월 2일
산마리노	2022년 4월 11일	2022년 7월 11일
상투메 프린시페	2022년 8월 15일	2022년 11월 15일
사우디 아라비아	2019년 7월 18일	2019년 10월 18일
시에라 리온	2019년 11월 22일	2020년 2월 22일
싱가포르	2017년 6월 8일	2017년 9월 8일
남아프리카 공화국	2015년 9월 4일	2015년 12월 4일
스웨덴	2017년 11월 3일	2018년 2월 3일
스위스	2016년 5월 16일	2016년 8월 16일
토고	2015년 3월 20일	2015년 6월 20일
통가	2022년 5월 17일	2022년 8월 17일
투발루	2015년 2월 17일	2015년 5월 17일
영국	2012년 11월 30일	2015년 4월 14일

2.2. 국제동향

동 협약은 2015년 발효 이후 한 차례의 개정작업 없이 상당 기간 큰 관심을 받지 못하다가 최근 컨테이너 유실 사고와 관련된 환경보호 문제에 대한 전 세계적인 인식증대와 함께 중요성이 함께 부각되고 있다.

동 협약의 조문 제1조에 따르면 선박으로부터 해상으로 유실되는 화물 또한 난파물의 정의에 포함되며, 선주는 화물의 특성과 관계없이 해상으로 유실된 컨테이너를 회수하고, 이로 기인한 항행 안전 저해 요소를 식별하여 항행경고를 포함한 안전조치를 취하여야 한다. 이는 IMO에서 해양 플라스틱 쓰레기 논의로부터 시작되어 정식 의제는 아니었지만, 지금까지의 다양한 선박 컨테이너 해상 유실사고가 해양환경 오염에 미치는 인과관계가 분명하고 동 협약상 난파물에 해당되어 항행안전까지 위협할 수 있음에 따라 논의의 필요성이 부각되어 현재 화물 및 컨테이너 운송 전문위원회¹⁴⁾에서 정식 의제로 논의 중이다.

14) Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers

03. 국내현황

우리나라는 국제규정을 국내법으로 수용할 때 선박평형수관리법, 환경친화적 선박의 개발과 보급 촉진에 관한 법률 등 별도의 특별법을 제정하여 개별적으로 대응하거나 기존 법규 개정을 통해서 국내법으로 수용하는 방식을 취하고 있다.

현재 우리나라는 난파물 제거협약을 비준하지 않고 난파물에 대한 통일된 규정이나 국내법 대신 「해사안전법」, 「선박입출항법」, 「해양환경관리법」, 「공유수면 관리 및 매립에 관한 법률(공유수면법)」, 「항로표지법」 등 여러 법률로 부분적으로 수용하였다. 다만, 난파물의 재정보증 등 사법적 사항에 대한 규정은 확립되지 않은 사항으로 외국의 항만을 이용하려는 300톤 이상의 국적 선박의 소유자가 정부로부터 난파물 제거에 필요한 손해배상 능력을 증명하는 서류를 발급받기 위해 「유류오염손해배상 보장법(유배법)」에서 정한 보험사업·보증사업 또는 공제사업자와 계약하고 그 서류를 제출하기 위한 규정은 존재한다[4,5,6].

동 협약과 국내법을 비교한 내용은 표 3과 같다.

[표 3] 난파물 제거협약과 국내법 비교

내용	협약	국내법
<p>난파물의 보고의무</p>	<p>선박의 선장과 운항자(제5조)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 난파물에 대한 위험성을 보고할 의무는 선장과 운항자에게 있음 • 난파물 발생시 지체 없이 체약국에 보고 	<p>「해사안전법」 제25조(항행장애물의 보고 등) 제1항</p> <ul style="list-style-type: none"> • 항행장애물을 발생시킨 선장, 선박 소유자 또는 선박운항자에게 위험성 보고의무를 부담 <p>「항로표지법」 제14조(침선표지의 설치·관리) 제1항</p> <ul style="list-style-type: none"> • 선박의 소유자가 보고의무를 부담하도록 규정
<p>난파물의 표시의무</p>	<p>난파물(제7조, 제8조)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 국가는 선박의 선장 및 운항자로부터 난파물 사고 사실을 보고 받으면 모든 수단을 이용하여 공표 	<p>「해사안전법」 제26조(항행장애물의 표시 등)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 난파물 선박의 선장, 소유자 또는 선박운항자가 항행장애물에 표시할 의무를 부담하도록 규정 <p>「항로표지법」 제14조(침선표지의 설치·관리) 제2항</p> <ul style="list-style-type: none"> • 선박소유자가 침선표시 의무를 부담 • 이때 국가는 해양사고 예방을 위하여 침선표시를 직접 살피고, 난파물 소유자에게 그 비용을 청구
<p>난파물의 제거의무</p>	<p>등록선주의 책임(제10조)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 난파물 제거의무를 부담하는 자는 등록소유자만 해당 	<p>「선박입출항법」 제26조</p> <ul style="list-style-type: none"> • 난파물의 소유자와 점유자가 제거의무 주체를 규정 <p>「해사안전법」 제9조 제1항</p> <ul style="list-style-type: none"> • 항행장애물을 발생시킨 선장, 선박 소유자 또는 선박운항자가 제거의무 부담 <p>※ 나용선의 경우, 나용선자가 제거의무 부담(「해사안전법」 제3조 제2항)</p> <p>※ 국가가 난파물 제거의무자에게 제거 명령을 내릴 수 있도록 규정(「해사안전법」 제28조)</p>

		<p>「해양환경관리법」 제64조 제1항</p> <ul style="list-style-type: none"> 적재선박의 선장 또는 원인 제공자가 부담 <p>「공유수면법」 제13조 제1항</p> <ul style="list-style-type: none"> 방치물건 등의 소유자 또는 점유자가 부담
난파물의 적용범위	<p>배타적 경제수역(제1조)</p> <ul style="list-style-type: none"> 선박, 선박의 일부, 유실물체, 침몰 또는 좌초가 합리적으로 예상되는 선박 	<p>「해사안전법」 제3조 제1항</p> <ul style="list-style-type: none"> 내수, 영해와 배타적 경제수역 <p>「공유수면법」 제2조</p> <ul style="list-style-type: none"> 배타적 경제수역 <p>「해사안전법」 제2조</p> <ul style="list-style-type: none"> 항행장애물
난파물 제거에 따른 피해 체약국의 개입	<p>난파물 제거(제9조)</p> <ul style="list-style-type: none"> 난파물의 등록선주와 선적국에 통보 '위험'이 심각할 경우 체약국 개입 	<p>「해사안전법」 제28조 제2항</p> <ul style="list-style-type: none"> 난파물 제거명령 <p>「해사안전법」 제28조 제3항</p> <ul style="list-style-type: none"> 난파물 제거하지 않을 경우 정부가 직접 제거
난파물에 대한 재정보증	<p>재정보증(제12조)</p> <ul style="list-style-type: none"> 체약국의 등록선주에 대한 강제 책임보험 또는 재정보증 가입 요구 및 재정보증의 선내비치 	<ul style="list-style-type: none"> 별도규정 없음

※ 출처 : 국가법령정보센터, 저자재구성

04. 결론 및 제언

난파물제거협약은 영해이원에 있는 난파물이 해양환경에 해로운 결과를 초래하거나, 항해에 위협이나 장애를 야기하는 경우 연안국이 개입할 수 있는 법적 근거를 부여하기 위해 1974년부터 약 20여 년간의 긴 논의 끝에 채택되었다. 동 협약은 기구(IMO)가 보상 분야의 해사협약을 주도적으로 제정 및 채택하고, 난파물을 정부가 제거할 경우, 이에 대한 보상의 문제를 해결할 수 있게 되었다는데 큰 의의가 있다.

2015년 4월에 난파물제거협약은 발효되었으며, 이에 맞춰 우리 국적 선박이 협약의 미비준으로 인하여 피해를 입지 않도록 국내 이행 입법을 적시에 반영하였다. 여러 법률 중 하나인 「해사안전법」은 난파물 제거협약의 일부 내용을 용어나 법체계상 이미 포함하고 있어 큰 수정 없이 반영되었으며, 재정보증을 강제 도입하는 대신 300톤 이상의 국적 선박의 소유자가 동 협약의 미비준으로 피해가 가지 않도록 「유류오염손해배상보장법(유배법)」을 개정하는 등 국내법을 신속하게 정비한 바 있다.

IMO에서는 이와 관련해서 난파물의 정의에 해당되는 선박 컨테이너의 해상 유실사고를 현재 화물 및 컨테이너 운송 전문위원회(CCC)에서 논의 중이며, 채택된 후 개정작업에 대한 논의는 없었으나, 올해 들어 8개국이 비준할 만큼 비준국은 지속적으로 꾸준히 늘고 있는 실정이다.

동 보고서에서는 난파물 제거협약의 주요 내용을 분석하고, 협약의 제정배경과 국내 이행현황에 대해서 살펴보았다. 동 협약의 적용대상은 모든 선박으로 이미 높은 커버리의 선박보험을 적용하고 있는 외항선보다는 내항선들의 보험가입의 부담이 큰 실정을 반영하여 우리나라는 동 협약을 비준하지는 않았으나, 재정보증을 제외한 협약의 주요내용이 충분히 우리나라 해사법 체계 안에 반영되어 있다. 국제항해선들의 경우기타 보상분야의 미가입협약 또는 협약화될 것으로 예상되는 지침을 어떻게 국내 이행입법에 반영할지 예시로 활용가능해보인다.

송다영 연구원 (재)한국해사안전국제협력센터 해사안전연구소

< 부록 >

The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks

난파물 제거에 관한 2007년 나이로비 협약

이 협약의 체약국은

난파물이 제거되지 않을 경우 항행 또는 해양환경에 위험을 초래할 수 있다는 사실을 인식하고, 신속하고 효과적인 난파물제거 및 관련 보상비용 지불에 관한 통일된 국제규범과 절차를 채택해야 할 필요성을 확신하며, 많은 난파물이 체약국의 영해를 포함한 영역에서 위치할 수 있다는 것에 주목하고, 위험한 난파물제거를 위한 책임과 의무를 조정하는 법적제도의 통일을 통하여 얻어지는 유익을 인지하고, 1982년 12월 10일 몬테고만에서 채택된 해양법에 관한 유엔협약과 국제해양관습법의 중요성과 이러한 규정들에 따른 이 협약의 이행을 위한 후속조치를 주목하여,

다음과 같이 합의한다.

제 1 조

정의

이 협약의 목적을 위하여

1. “협약영역” 이라 함은 국제법에 의해 정해진 체약국의 배타적 경제수역을 말한다. 다만, 체약국이 그러한 배타적 경제수역을 설정하고 있지 않은 경우에는 국제법에 따라 당해국가에 의해 정해진 영해와 인접한 영해 밖의 영역으로서 영해의 폭이 측정되어지는 기선으로부터 200해리 이내의 영역을 말한다.
2. “선박”이라 함은 수중익선, 공기부양선, 잠수정, 부양선 및 부양식 해상구조물을 포함한 모든 형태의 해양선을 말한다. 다만, 부양식 해상구조물이 해저광물자원의

탐사, 개발 및 생산에 종사중일 경우에는 제외한다.

3. “해양사고”라 함은 선박의 충돌, 좌초 그 밖의 항행상의 사고 또는 선박내 혹은 선박외의 그 밖의 사고로서, 선박 혹은 선박에 적재된 화물에 대해 중대한 손해를 주거나 중대한 손해를 초래할 급박한 위협이 있는 것을 말한다.
4. “난파물”이라 함은 해양사고 중 다음에 해당되는 경우를 말한다.
 - (a) 침몰 또는 좌초된 선박; 또는
 - (b) 침몰 또는 좌초된 선박 내에 있거나 있었던 모든 물체를 포함한 당해 선박의 어떠한 일부분 ; 또는
 - (c) 선박으로부터 해양에 멸실되고 해양에서 좌초, 침몰 또는 표류하는 모든 물체, 또는
 - (d) 위험에 처한 선박 또는 일체의 재산을 지원하기 위한 효과적인 조치가 더 이상 주어지지 않는 경우로서 침몰 또는 좌초하고 있거나 침몰 또는 좌초가 합리적으로 예상되는 선박
5. “위태”이라 함은 다음 경우의 상태나 위협을 말한다.
 - (a) 항해에 위협이나 장애를 야기하는 경우 ; 또는
 - (b) 해양환경에 매우 해로운 결과를 일으키거나 1개국 이상 국가의 해안선 및 관련 이익에 손해를 발생시키는 것이 합리적으로 예상될 경우
6. “관련 이익”이라 함은 다음과 같이 난파물에 의해 직접적으로 영향 또는 위협을 받은 연안국의 이익을 뜻한다.
 - (a) 관련자들의 필수적인 생계수단을 구성하는 어로활동을 포함한 해양 연안, 항구, 강 하구의 활동 ;
 - (b) 관련 지역의 관광력 및 기타 경제적 이익.
 - (c) 살아있는 해양자원과 야생생물의 보호를 포함한 연안 주민의 보건 및 관련 지역의

복지

(d) 해상 및 수중 기간시설

7. “제거”라 함은 난파물에 의해 발생한 위태를 예방, 경감 또는 제거하기 위한 모든 형태를 말한다.
8. “등록선주”라 함은 선박의 소유자로서 등록된 자 또는 자들을 의미하거나, 등록이 없는 경우에는 해양사고 당시에 선박을 소유하고 있는 자 또는 자들을 말한다. 그러나 한 국가가 소유하고 당해 국가가 선박의 운영자로 등록된 회사가 운영하는 선박의 경우 “등록선주”는 당해 회사를 뜻한다.
9. “선박의 운항자”라 함은 선주이거나 선주로부터 선박의 운항을 위한 책임을 부여받고 개정된 국제안전관리규칙하에서 정해진 모든 직무와 책임을 떠맡는 것에 동의하여 그 같은 책임을 부여받고 있는 관리자 또는 나용선자와 같은 일체의 다른 조직 또는 자를 뜻한다.
10. “피해체약국”이라 함은 난파물이 위치한 당해 협약영역에 있는 국가를 뜻한다.
11. “선적국”이라 함은 등록된 선박에 있어서는, 선적국을 의미하며, 등록되지 않은 선박에 있어서는 당해 선박이 게양할 자격이 있는 국기의 국가를 뜻한다.
12. “기구”라 함은 국제해사기구를 뜻한다.
13. “사무총장”이라 함은 기구의 사무총장을 뜻한다.

제 2 조

목적 및 일반원칙

1. 체약국은 협약영역에서 위태한 난파물의 제거와 관련하여 이 협약에 따라 조치들을 취하여야 할 것이다.
2. 피해체약국이 제1항에 따라 취해진 조치는 위태와 비례되어야 한다.

3. 이러한 조치는 위태를 구성하는 난파물을 제거하기 위해 합리적으로 필요한 만큼을 초과하지 않아야 하며, 난파물이 제거되는 즉시 중지되어야 한다. ; 이러한 조치는 선적국을 포함한 기타 국가들과 관련된 일체의 자연인 또는 법인의 권리와 이익을 불필요하게 침해해서는 아니 된다.
4. 협약영역 안에서 이 협약의 적용은 체약국에게 어떠한 공해영역에서도 주권 또는 주권적 권리를 주장하거나 행사할 자격이 부여되지 아니한다.
5. 체약국은 난파물을 초래한 해양사고의 결과가 피해체약국 이외의 다른 국가를 포함한 때에는 관련 국가들과 상호 협력에 노력하여야 한다.

제 3 조

적용범위

1. 이 협약에서 달리 규정하지 않는 한, 이 협약은 협약영역에서의 난파물에 적용한다.
2. 체약국은, 제4조 제4항을 조건으로, 자국의 영해를 포함한 영역이내에 위치한 난파물에 대하여 이 협약의 적용을 확대할 수 있다. 이 경우, 체약국은 이 협약에 의해 구속되어지기 위해 자국의 동의를 표명하는 시점 또는 그 이후 어느 때든지 사무총장에게 통지하여야 한다. 체약국이 자국의 영해를 포함한 영역이내에 위치한 난파물에 대하여 이 협약을 적용한다고 통지한 때에는, 해당 체약국의 권리 및 의무는 이 협약에 따른 난파물의 위치, 표시 및 제거이외에 자국의 영해를 포함한 영역에 위치한 난파물과 관련한 다른 조치를 취함에 있어 침해됨이 없어야 한다. 이 협약 제10조 내지 제12조의 규정들은 이 협약의 제7조 내지 제9조에 언급된 규정들 이외 달리 취해진 어떠한 조치에도 적용하지 아니한다.
3. 체약국이 제2항하에서 통지되어진 때에는, 피해체약국의 “협약영역”은 해당 체약국의 영해를 포함한 영역을 포함한다.
4. 제2항하에서 통지되어진 체약국은 사무총장에게 철회통지에 의해 언제든지 이를

철회할 수 있다. 그와 같은 철회통지는 통지에 6개월보다 장기간을 명시하지 아니하는 한, 사무총장이 철회통지를 접수한 후 6개월이 경과한 시점에 효력을 가진다.

제 4 조

면제

1. 이 협약은 개정된 1969년 기름오염사고의 경우에 있어 공해상 개입과 관련한 국제협약과 개정된 1973년 기름이외의 물질에 의한 오염사고의 경우에 있어 공해상 개입과 관련한 의정서에 따라 취해진 조치에는 적용하지 않는다.
2. 이 협약은 체약국이 달리 규정하지 아니하는 한, 체약국이 소유하고 운영하는 그리고 당분간 정부의 비영리적 목적으로만 사용되는 군함 또는 기타 선박에는 적용하지 않는다.
3. 체약국이 이 협약을 제2항에 규정된 군함 또는 기타 선박에 적용하기로 결정한 경우에는, 체약국은 당해 적용의 기간 및 조건 등 상세사항을 사무총장에게 통지하여야 한다.
- 4(a) 체약국이 제3조 제2항하에서 통지가 주어진 경우, 이 협약의 다음 규정들은 영해를 포함한 자국의 영역에 적용하지 아니한다.
 - (i) 제2조 제4항
 - (ii) 제9조 제1항, 제5항 및 제7항 내지 제10항
 - (iii) 제15조
- (b) 제9조 제4항은 체약국의 영해를 포함한 영역에 적용하는 한 다음과 같이 이해하고 해석되어야 한다.

“피해체약국의 국내법을 조건으로, 등록선주는 자신을 대신하여 위태를 구성하는

것으로 결정된 난파물의 제거작업을 수행하기 위해 어떠한 구조자 또는 기타의 자와 계약을 체결할 수 있다. 그 같은 난파물 제거작업이 시작하기 전에는, 피해체약국은 난파물 제거작업이 안전을 고려하고, 해양환경의 보호에 부합되는 방법으로 진행되는지를 확인하기 위해 필요한 범위에 대해서만 당해 난파물 제거작업을 위한 조건을 설정할 수 있다.”

제 5 조

난파물의 보고

1. 체약국은 자국의 국기를 제양한 선박의 선장 및 운항자로 하여금 당해 선박이 난파물을 초래한 해양사고에 해당되는 경우, 피해체약국에게 지체없이 보고하도록 요구하여야 한다. 이 조에 의한 보고의무는 선박의 선장 또는 운항자 중 어느 하나에 의해 이행되어진 경우 그 외의 자에게는 보고의무가 면제된다.
2. 그와 같은 보고는 등록선주명 및 그의 주사무소와 다음 사항을 포함한 피해체약국이 제6조에 따라 난파물이 위태한지 여부를 결정하는데 필요한 모든 관련 정보를 제공하여야 한다.
 - (a) 난파물의 정확한 위치
 - (b) 난파물의 크기, 형태 및 구조
 - (c) 난파물에 대한 손해의 성질 및 상태
 - (d) 화물의 양과 성질, 특히 일체의 위험하고 유해한 물질 ; 그리고
 - (e) 선적된 벙커 오일 및 윤활유를 포함한 기름의 총량과 형태

제 6 조

위태의 결정

난파물이 위태한지 여부를 판단할 때, 다음의 요소들은 피해체약국에 의해 고려되어야 한다.

- (a) 난파물의 크기, 형태 및 구조
- (b) 당해 영역에서의 수심
- (c) 당해 영역에서의 조차 및 조류
- (d) 기구에 의해서 채택된 지침서에 따라 식별되고 적합하게 지정된 특별민감해역, 또는 특별한 규제조치가 1982년 해양법에 관한 국제연합협약 제211조 제6항에 따라 채택된 경우 배타적경제수역내에서 명백히 명시된 영역
- (e) 운송항로 또는 설정된 통항로와의 근접도
- (f) 통항의 밀도 및 빈도
- (g) 통항의 형태
- (h) 난파물에 선적된 화물의 성질 및 양과 (벙커 오일 및 윤활유와 같은) 기름의 총량 및 형태, 특히 화물이나 기름이 해양환경으로 유출할 것 같은 손해
- (i) 항만시설의 취약성
- (j) 탁월한 기상 및 수로 조건
- (k) 당해 영역의 해저지형도
- (l) 약최저저조의 수면에서 난파물의 수면 위 또는 아래로의 높이
- (m) 난파물의 음파 및 자기적 윤곽
- (n) 해상 설치물, 파이프라인, 통신케이블 및 유사한 구조물과의 근접정도, 그리고
- (o) 난파물의 제거를 위해 필요한 모든 기타 사정

제 7 조

난파물의 위치

1. 난파물에 대해 알자마자, 피해체약국은 체약국 및 기구의 믿을만한 관청을 포함한 모든 실행 가능한 방법을 이용하여 항해사 및 관련 국가들에게 긴급상황으로써 난파물의 위치와 성질을 경고하여야 한다.
2. 만약 피해체약국이 난파물이 위태를 야기한다고 믿을만한 이유가 있을 경우에는, 그 체약국은 난파물의 정확한 위치를 정하기 위하여 모든 실질적인 조치가 취해졌음을 보장하여야 한다.

제 8 조

난파물의 표시

1. 만약 난파물이 피해체약국에 의해서 위태를 구성한다고 결정되면, 당해 체약국은 모든 합리적인 조치가 난파물을 표시하기 위해 취해지도록 보장하여야 한다.
2. 난파물을 표시하는 데 있어 모든 실행 가능한 조치는 난파물 표시가 난파물이 위치한 영역에서 사용하는 국제적으로 승인된 항로표지방식에 적합함을 보장하는 조치를 취하여야 한다.
3. 피해체약국은 적절한 항해서지를 포함한 모든 적절한 방법을 이용하여 난파물 표시에 관한 명세들을 공표하여야 한다.

제 9 조

난파물 제거를 촉진시키는 조치

1. 피해체약국은 난파물이 위태를 구성한다고 결정할 경우, 즉시 다음 사항을

이행하여야 한다.

- (a) 난파물의 선적국과 등록선주에게 통보한다.
 - (b) 난파물과 관련하여 취해져야 할 조치에 관하여 선적국과 난파물에 의해 피해를 입은 타체약국과 협의한다.
2. 등록선주는 위태를 구성하는 것으로 결정된 난파물을 제거하여야 한다.
 3. 난파물이 위태를 구성한다고 결정되어진 경우, 등록선주 또는 기타 이해관계자는 피해체약국의 책임당국에게 제12조에 의해 요구되는 보험 또는 기타 재정보증의 증거를 제공하여야 한다.
 4. 등록선주는 자신을 대신하여 위태를 구성하는 것으로 결정된 난파물의 제거작업을 수행하기 위해 어떠한 구조자 또는 기타의 자와 계약을 체결할 수 있다. 그 같은 난파물 제거작업이 시작하기 전에는, 피해체약국은 난파물 제거작업이 안전을 고려하고, 해양환경의 보호에 부합되는 방법으로 진행되는지를 확인하기 위해 필요한 범위에 대해서만 당해 난파물 제거작업을 위한 조건을 설정할 수 있다.
 5. 제2항 및 제4항에서 언급된 제거작업이 시작되었을 때에는, 피해체약국은 당해 제거작업이 안전을 고려하고 해양환경의 보호에 부합되는 효과적인 방법으로 진행되는지를 확인하기 위해 필요한 범위에 대해서만 그 제거작업에 대하여 관여할 수 있다.
 6. 피해체약국은
 - (a) 등록선주가 제6조에 따라 결정된 위태의 성질을 고려하여 난파물을 제거하도록 합리적인 기한을 지정하여야 한다.
 - (b) 등록선주에게 서면으로 지정한 기한을 통지하여야 하며, 만약 등록선주가 지정한 기한 이내에 난파물을 제거하지 않을 경우, 당해 체약국은 등록선주의 비용으로 난파물을 제거할 수 있음을 통보하여야 한다.
 - (c) 위태가 특히 심각한 경우에는 상황에 따라 즉시 개입할 의도가 있음을 등록

선주에게 서면으로 통보하여야 한다.

7. 등록선주가 제6(a)항에 따라 지정된 기한 이내에 난파물을 제거하지 않거나 등록선주가 연락되지 않을 경우, 피해체약국은 안전을 고려하고 해양환경보호와 부합하며, 이용 가능한 가장 실용적이고 신속한 방법에 의해 난파물을 제거할 수 있다.
8. 즉각적인 조치가 요구되어지는 상황이고, 피해체약국이 이에 따라 선적국 및 등록선주에게 통보하였다면, 안전을 고려하고 해양환경보호와 부합하며, 이용 가능한 가장 실용적이고 신속한 방법에 의해 난파물을 제거할 수 있다.
9. 체약국들은 당해 등록선주가 제2항 및 제3항에 따르도록 보장하기 위해 국내법에 적절한 조치를 취하여야 한다.
10. 체약국들은 제4항 내지 제8항하의 행위를 위해 요구되어지는 경우 피해체약국에게 동의를 해준다.
11. 피해체약국은 이 조에서 언급된 통보사항을 제5조 제2항에서 보고사항으로 식별된 등록선주에게 제공되어야 한다.

제 10 조

등록선주의 책임

1. 제11조를 조건으로 하여, 등록선주는 제7조, 제8조 및 제9조 각각의 규정하에 의한 난파물의 위치지정, 표시 및 제거 비용에 대한 책임이 있다. 다만, 등록선주가 난파물을 발생시킨 해양사고가 다음과 같음을 증명한 경우에는 제외한다.
 - (a) 전쟁행위, 적대행위, 시민혁명, 반란 또는 예외적이고 부득이하며 불가항력적인 요소에 의한 자연적 현상에 의해 발생한 경우
 - (b) 제3자에 의해 손해를 끼칠 의도로 행해진 작위 또는 부작위에 의해 전적으로

발생한 경우

- (c) 등대 또는 등대와 같은 기능을 실행하는 기타 항로표지의 유지에 책임이 있는 정부나 책임당국의 과실 또는 불법행위로 인해 전적으로 발생한 경우
- 2. 이 협약의 어떠한 규정도 모든 적용 가능한 국내법이나 개정된 1976년 해사채권 책임협약과 같은 국제법에 따라 배상책임을 제한하기 위해 등록선주의 권리를 제한하여서는 아니된다.
- 3. 제1항에 언급된 비용에 대한 어떠한 청구도 이 협약의 규정에 따른 것을 제외하고 등록선주에게 대항되어질 수 없다. 제3조 제2항하에서 통지가 주어진 체약국의 권리와 의무는 이 협약에 따른 난파물의 위치, 표시 및 제거이외에 자국의 영해를 포함한 영역에 위치한 난파물과 관련하여 침해됨이 없어야 한다.
- 4. 이 조의 어떠한 규정도 제3자에 대한 상환청구권을 침해하지 아니한다.

제 11 조

책임의 면제

- 1. 등록선주는 제10조 제1항에서 언급된 비용에 대한 책임이 다음의 협약에 저촉될 경우 이 협약에 따른 책임을 지지 않는다.
 - (a) 개정된 1969년 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약
 - (b) 개정된 1996년 위험-유해물질의 해상운송과 관련한 손해배상책임에 관한 국제협약
 - (c) 개정된 1960년 원자력에너지 분야에 있어서 제3자의 책임에 관한 협약이나 개정된 1963년 원자력손해에 대한 민사책임에 관한 비엔나 협약; 또는 원자력손해에 대한 책임제한을 규제하거나 금지하는 국내법
 - (d) 개정된 2001년 연료유오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약

다만, 상기의 관련 협약이 적용가능하고 발효중인 경우에 한한다.

2. 이 협약에 의한 조치가 적용 가능한 국내법과 국제협약에 의해 구조로 간주되어지는 경우에는, 당해 법 또는 협약은 이 협약의 규정과 배타적으로 구조자에게 구조와 관련하여 발생된 지불 가능한 보수 또는 배상에 적용하여야 한다.

제 12 조

강제보험 또는 재정보증의 증명

1. 체약국의 국기를 게양하는 총톤수 300톤 이상인 선박의 등록선주는 1976년 해사채권책임제한협약의 제6조제1(b)항과 그 개정규정에 의거하여 산정된 선박의 책임제한액과 동일한 금액을 이 협약하에서 책임을 담보하기 위해 보험 또는 은행이나 유사 기관의 보증 등 기타 재정보증을 유지할 것이 요구된다.
2. 보험 또는 기타 재정보증이 이 협약의 규정에 의하여 유효한 것임을 입증하는 증명서는 총톤수 300톤 이상인 각 선박에 대하여 선적국의 책임당국에 의해 선박이 제1항의 요건과의 합치 여부를 결정한 후 발급되어야 한다. 체약국에 등록된 선박의 경우, 당해 증명서는 선적국의 책임당국에 의해 발급되어야 하며, 체약국에 등록되지 않은 선박의 경우, 증명서는 모든 체약국의 책임당국에 의해 발급될 수 있다. 이 증명서는 부속서의 첨부양식에 따라야 하고 다음 사항을 포함하여야 한다.
 - (a) 선박의 명칭, 식별 번호 또는 부자, 그리고 선적항
 - (b) 선박의 총톤수
 - (c) 등록선주의 이름 및 주사업소
 - (d) 기구 선박식별번호

(e) 보증의 종류 및 유효기간

(f) 보험업자 또는 보증을 제공한 기타 자의 성명 및 주사업장소, 그리고 적절한 경우 보험 또는 보증이 설정되어 있는 사업장소

(g) 증명서의 유효기간, 다만, 보험 또는 기타 보증의 유효기간보다 장기간이어서는 아니 된다.

3.

(a) 체약국은 제2항에서 언급된 증명서의 발급업무를 수행할 수 있다고 인정되는 기관이나 단체에게 증명서 발급업무를 위임할 수 있다. 그러한 기관 또는 단체는 체약국에게 모든 증명서의 발급사항을 통보하여야 한다. 어떠한 경우에도, 체약국은 위임기관 또는 단체에 의해 발급된 증명서의 유효성과 정확성을 전적으로 보장해야 하며 이러한 의무를 충족시키기 위한 필요한 제도들이 확실하게 취해져야 한다.

(b) 체약국은 사무총장에게 다음의 사항을 통지하여야 한다.

(i) 체약국에 의해 인정된 기관 또는 기구에 위임된 구체적인 책임과 권한사항

(ii) 위임된 권한의 철회

(iii) 위임된 권한이나 권한의 철회가 효력을 발생한 일자.

위임된 권한은 사무총장에게 당해 효력의 통지가 된 일자로부터 3개월이 경과하기 이전에는 효력을 발생하지 않는다.

(c) 이 조항에 따라 증명서를 발급할 권한을 가진 기관이나 단체는 최소한 그들이 발행하였던 증명서가 발급 당시의 조건을 유지하지 못한 경우에 당해 증명서를 철회할 수 있는 권한을 주어져야 한다. 어떠한 경우에서도, 위임된 기관 또는 단체는 증명서 발급을 위임받았던 체약국에게 증명서를 철회한 사항을 보고하여야 한다.

4. 증명서는 발급국가의 단일 또는 복수의 공용어로 작성되어야 한다. 사용된 언어가 영어, 불어 또는 스페인어가 아닌 경우에는 본문은 이들 언어중 하나의 언어로 번역문을 포함하여야 한다. 만일 발급국가가 자국의 공용어의 표기를 생략하기로 결정한 경우에는 증명서에서 당해 국가의 공용어는 생략할 수 있다.
5. 증명서는 선박내에 비치되어야 하며, 그 사본 1부는 선박의 등록 기록을 보관하고 있는 책임당국에게 기탁되거나 선박이 체약국에 등록되지 않은 경우에는 증명서를 발급 또는 인증한 책임당국에게 기탁되어야 한다.
6. 보험 또는 기타 재정보증서는, 제2항에 의거한 증명서에 명시된 보험 또는 기타 재정보증의 유효기간 만료이외의 사유로 인하여 제5항에서 언급된 책임당국에게 이의 종료통고를 행한 일자로부터 3개월이 경과하기 이전에 정지될 수 있는 경우에는, 전술한 기간 내에 그 증명서를 당해 책임당국에 제출하거나 또는 새로운 증명서가 발급되지 아니하는 한, 이 조의 요건을 충족하지 않는다. 전술한 규정은 보험 또는 보증으로 하여금 이 조의 요건을 더 이상 충족하지 못하게 하는 결과를 가져오는 여하한 수정에도 동일하게 적용한다.
7. 선적국은 이 조항의 규정을 따르고 기구가 채택한 등록선주의 재정보증책임에 관한 일체의 지침을 고려할 것을 조건으로, 증명서의 발급조건 및 효력을 결정하여야 한다.
8. 이 협약에서 어떠한 조항도 어떠한 체약국이 이 협약의 목적상 보험 또는 재정보증서의 제공자의 재정적 지위와 관련하여 다른 국가나 기구 또는 다른 국제기구로부터 얻은 정보에 의존하는 것을 방해하는 것으로 해석되지 않는다. 그와 같은 경우, 그 같은 정보에 의존하는 체약국은 제2항에서 요구되는 증명서를 발급하는 국가로서의 자신의 책임이 면제되지 않는다.
9. 체약국의 권한 하에 발급되고 인증된 증명서는 이 협약의 목적상 다른 체약국에 의하여 수락되어야 하며, 비록 그러한 증명서가 체약국에 등록되지 않은 선박에게 발급되고 인증되었다 할지라도, 다른 체약국은 자국에 의하여

발급하거나 인증한 증명서와 동일한 효력을 가지는 것으로 간주되어야 한다. 체약국은 증명서에 기명된 보험업자 또는 보증인이 이 협약에 의해 부과된 의무를 이행할 재정적 능력이 없다고 인정하는 경우에는, 언제든지 증명서를 발급하거나 인증한 국가와의 협의를 요청할 수 있다.

10. 이 협약에 의해 발생한 일체의 배상의 청구는 등록선주의 책임을 대신하여 보험업자 또는 재정보증을 제공하고 있는 기타의 자를 상대로 직접 제기될 수 있다. 이와 같은 경우, 피소인은 등록선주가 일체의 적용가능한 국내 또는 국제영역하에서의 책임제한을 포함하여 주장할 권리를 가지게 되는 항변(등록선주의 파산 또는 청산의 경우 제외)을 원용할 수 있다. 등록선주가 또한 책임제한의 자격이 없다할지라도, 피소인은 제1항에 따라 유지되어지기 위해 요구되는 보험 또는 기타 재정보증의 총액과 동등한 금액까지 책임을 제한할 수 있다. 그밖에, 피소인은 해양사고가 선주 자신의 고의적 위법행위에 기인하였다고 항변을 원용할 수 있으나, 등록선주가 그를 상대로 제기한 소송절차에 원용할 수 있을 기타의 항변을 주장할 수 없다. 피소인은 어떠한 경우에도 등록선주에게 소송절차에 가담하도록 요구할 권리를 가진다.
11. 체약국은 자국의 국기를 게양할 자격이 있는 모든 선박에 대하여, 제2항 또는 제14항에 의해 증명서를 발급받지 아니한 경우에는, 이 조를 적용하여 운항하는 것을 허가하여서는 아니 된다.
12. 이 조의 규정을 따를 것을 조건으로, 각 체약국은 선박이 어디에 등록되어 있는지를 불문하고, 자국 영역내에 있는 항구에 입출항하거나 영해내에 있는 해양시설에 출입하는 총톤수 300 이상인 모든 선박에 대하여, 제1항에 요구되는 범위의 보험 또는 기타 재정보증이 유효하게 적용되도록 그의 국내법령에 의하여 보장하여야 한다.
13. 제5항의 규정에도 불구하고, 제3항의 요구에 따라 증명서를 발급한 체약국이 모든 체약국들에게 증명서의 존재를 입증하고 제12항에 의한 체약국의 의무이행을 면제할 수 있는 접근 가능한 전자식 형태로 기록을 유지하였음을

사무총장에게 통지하였다면, 체약국은 선박이 자국의 영역내에 있는 항구에 입항 또는 출항하거나 해양시설에 도착 또는 출항한 때에 제12항의 목적상 선박이 제2항에 의해 요구되는 증명서를 선내 소지하거나 제시하지 않아도 됨을 사무총장에게 통지할 수 있다.

14. 체약국에 의하여 소유되고 있는 선박에 대하여 보험 또는 기타 재정보증유지되고 있지 않는 경우에는, 이에 관한 이 조의 규정은 그러한 선박에 대하여 적용되지 아니한다. 그러나 그 선박은 당해 체약국이 소유하고 있고 선박의 책임이 제1항에서 규정된 한도 내에서 담보한다는 것을 나타내는 등록국의 책임당국에 의해 발급된 증명서를 소지하여야 한다. 이와 같은 증명서는 제2항에서 규정된 양식에 가능한 한 엄격히 따라 작성되어야 한다.

제 13 조

제척기간

이 협약에 의거한 배상청구권은 이 협약에 따라 위태로 결정된 일자로부터 3년 이내에 소송을 제기하지 아니하는 한 소멸된다. 단, 어떠한 경우에도 난파물을 초래한 해양사고의 일자로부터 6년이 경과하면 소송을 제기할 수 없다. 해양사고가 일련의 사건으로 이루어진 경우에는, 6년의 기간은 이러한 최초의 해양사고의 발생일로부터 기산한다.

제 14 조

개정규정

1. 기구는 이 협약의 수정 또는 개정을 위한 회의를 소집할 수 있다.
2. 기구는 체약국의 3분의 1 이상의 요청이 있을 경우, 협약의 수정 또는 개정을 위한 체약국 회의를 소집하여야 한다.

3. 이 협약 개정안의 발효일자 이후에 이 협약에 구속을 약속하는 동의는 이 협약의 개정에도 적용되는 것으로 간주한다.

제 15 조

분쟁의 해결

1. 이 협약의 해석 또는 적용에 관하여 2개국 이상 사이에 분쟁이 발생한 경우, 당해 체약국들은 그들이 선택한 교섭, 사실조사, 중개, 조정, 중재 및 평화적 수단을 통해 우선적으로 해결하여야 한다.
2. 만약 분쟁이 발생한 당사국 중 일방의 체약국이 타방의 체약국에게 통지된 후 12개월을 초과하지 않는 합리적인 기간 이내에 분쟁이 해결되지 않는 경우 1982년 유엔해양법협약 제15장에서 규정한 분쟁해결에 관한 규정은 분쟁당사국들이 1982년 유엔해양법협약의 체약국인지의 여부와 관계없이 이를 준용하여야 한다.
3. 1982년 유엔해양법협약 제287조에 따라 이 협약과 유엔해양법협약의 체약국에 의해 선택된 일체의 절차는 이 협약하에서의 분쟁해결을 위해 적용하여야 한다. 다만, 이 경우 당해 체약국은 이 협약을 비준, 수락, 승인 또는 가입한 때 또는 그 이후 어느 시점에 이 협약에 기인한 분쟁해결을 목적으로 제287조에 따라 또 다른 절차를 선택하지 않아야 한다.
4. 유엔해양법협약의 체약국이 아닌 이 협약의 체약국은 이 협약을 비준, 수락, 승인 또는 가입한 때 또는 그 이후 어느 시점에, 서면에 의한 선언에 의해, 이 협약하에서 발생한 분쟁해결의 목적을 위해 유엔해양법협약 제287조 제1항에서 규정하는 1개 또는 그 이상의 수단을 선택할 자유가 있어야 한다. 제287조는 발효된 선언에 의해 영향을 받지 않는 체약국과의 일체의 분쟁뿐만 아니라 그와 같은 선언에도 적용하여야 한다. 유엔해양법협약 부록 5 및 7에 따른 조정 및 중재를 목적으로, 그와 같은 국가는 이 협약에 기인한 분쟁해결을 위해 부록 5의 제2조 및 부록 7의

제2조에 언급된 목록에 포함된 조정자 및 중재자들을 지명할 자격이 있다.

5. 제3항 및 제4항하에서 행해진 선언은 사무총장에게 기탁되어야 하며, 사무총장은 그 사본을 체약국에게 전달하여야 한다.

제16조

기타 협약 및 국제협정과의 관계

이 협약은 1982년 12월 10일 몬테고만에서 채택된 유엔해양법협약과 국제관습해양법하에서 어떠한 국가의 권리와 의무도 침해하여서는 아니 된다.

제17조

서명, 비준, 수락, 승인, 가입

1. 협약은 2007년 11월 19일부터 2008년 11월 18일까지 기구 본부에 서명을 위해 개방되며 이후에 가입을 위해 개방될 것이다.
 - (a) 체약국은 이 협약에 구속에 대한 동의를 다음과 같이 나타낼 수 있다.
 - (i) 비준, 수락 또는 승인에 대한 유보 없는 서명 또는
 - (ii) 비준, 수락, 승인에 이은 비준, 수락, 승인을 전제로 하는 서명 또는
 - (iii) 가입
 - (b) 비준, 수락, 승인 또는 가입은 사무총장에게 발효중인 협약문서의 기탁에 의해 효력이 발생한다.

제 18 조

발효

1. 이 협약은 10개 국가가 유보없이 비준, 수락 또는 승인을 위해 협약에 서명하거나 비준, 수락, 승인 또는 가입을 위해 사무총장에게 협약을 기탁한 날짜로부터 12개월이 지난 후에 발효한다.
2. 이 협약의 발효를 위한 제1항의 조건을 충족한 이후 이 협약에 비준, 수락, 승인 또는 가입한 모든 국가의 경우, 이 협약은 제1항에 따라 발효되기 이전인 경우를 제외하고, 해당 국가가 협약문서를 기탁한 날짜로부터 3개월 이후에 발효한다.

제 19 조

철회

1. 이 협약은 체약국에서 이 협약이 발효된 날짜로부터 1년이 경과한 이후 언제든지 체약국은 이 협약을 철회할 수 있다.
2. 철회는 사무총장에게 발효중인 협약문서의 기탁에 의해 효력이 발생한다.
3. 철회는 사무총장이 협약문서를 접수한 후 1년 또는 협약의 철회문서에 명시된 기간이 1년보다 긴 경우 그 기간이 경과한 시점에 효력을 가진다.

제 20 조

기탁

1. 이 협약은 사무총장에게 기탁된다.
2. 사무총장은
 - (a) 이 협약에 서명하거나, 가입한 모든 국가와 기구의 모든 회원에게 다음의 사항을

통보하여야 한다.

(i) 비준, 수락, 승인, 가입 서류의 기탁이나 각각의 새로운 서명.

(ii) 이 협약의 발효일

(iii) 체약국에 의해 폐기의 문서가 기탁되고, 폐기 문서가 접수된 날짜, 그리고 폐기가 효력을 시작하는 날짜

(iv) 이 협약에 따라 접수된 기타 선언 및 통지

(b) 협약의 승인된 사본을 협약에 서명하거나 가입한 체약국에게 전송하여야 한다.

3. 협약이 발효하는 즉시 승인된 사본은 유엔헌장 제102조에 따라 등록 및 출판을 위하여 사무총장이 유엔 사무총장에게 전송하여야 한다.

제 21 조

언어

이 협약은 아랍어, 중국어, 영어, 프랑스어, 러시아어, 스페인어로 1통씩 작성되고 각각의 외국어판을 정본으로 한다.

2007년 5월 18일 나이로비에서 채택하였다.

이상의 증거로서 아래의 서명자는 동 목적을 위해 그들의 정부로부터 전권을 위임받아 이 협약에 서명하였다.

< 참고자료 >

- [1] 난파물 제거 책임에 따른 국가와 한국선주상호보험조합의 보호수단에 관한 연구, 2020, 이근혁
- [2] IMO 홈페이지, 난파물 제거협약 개요. Available at:
<https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx>
- [3] 2007년 난파물제거협약의 주요내용 및 채택의의, 2007, 정대울 외 1명
- [4] 2007년 난파물 제거에 관한 나이로비 국제협약 가입과 해사안전법 개정의 법적 검토, 2020, 박정국
- [5] 난파물 제거협약(WRC)의 가입타당성에 대한 연구, 2010, 최진이 외 3명
- [6] 난파물제거협약(안)에 따른 국내법령 연구, 2017, 정영석 외 1명
- [7] 난파물제거협약의 국내수용에 관한 연구, 2010, 서상대