

유조선 프레스티지호 사고와 우리나라 대응방향

최재선/한국해양수산개발원, 부연구위원

목 차

1. 서론 : 환경재앙이 다시 엄습했다
2. 본론 : 다양한 대책이 나오고 있다
3. 결론 : 타산지석으로 삼아야 한다

1. 서론 : 환경재앙이 다시 엄습했다

지난해 11월 13일 바하마 선적 유조선 프레스티지호(81,259DWT)가 스페인 서북부 가르시아 연안에서 50km 떨어진 해역에서 폭풍우를 만나 선체가 두 동강 나면서 침몰하는 대형 해양사고가 일어났다. 이 사고로 수송 중이던 77,000톤의 중유 가운데 1만여 톤이 좌초·침몰 당시에 유출되었으며, 사고 유조선이 해저 3,500m의 바다 속에 가라앉은 이후에도 매일 80~130여 톤의 중유가 새어나와 주변 해역을 크게 오염시키고 있다.

10억 달러의 유류오염피해 발생

사고 해역은 유럽에서 보기 드문 해안 절경 지역으로 생태계 보호지역인 동시에 지역주민

60% 이상이 어업과 관광산업으로 생계를 유지하고 있어 엄청난 피해가 발생한 것으로 집계되고 있다. 사고 피해국인 스페인은 방제작업과 손해배상을 위해 이미 1억 4천만 달러(1,680억원)를 긴급 투입하였으며, 지금까지 드러난 피해액만 6억 달러에 이르는 것으로 집계되고 있다. 그러나, 스페인은 최근 어업 피해 및 유류오염방제비를 포함 총 10억 달러에 이르는 손해배상을 청구할 방침이라고 밝힌 바 있어 그 피해규모가 어느 정도인지 아직 정확하게 확인되지 않고 있다. 게다가 이 선박에서 유출된 기름이 인접국인 프랑스 남서부 해안까지 오염시키는 등 그 피해가 인근 해역으로 광범위하게 확산되어 유류오염사고의 심각성을 다시 한번 드러냈다. 다행히 프랑스 방제팀의 응급조치로 기름 유출은 일단 막아 놓았으나 6만여 톤에 이르는 잔유 제거는 거의 불가능할 것으로 보이는 데다 침몰된 선체가 높은 수압 등에 견디지 못하여 이 잔유가 대량 유출될 경우 재앙에 가까운 해양오염을 초래할 것으로 우려되고 있다. 스페인은 침몰선박을 처리하기 위해 다양한 방법을 강구하고 있으나 적절한 대안이 떠오르지 않아 잔해 처리에 크게 부심하고 있는 것으로 알려졌다.

유조선 프레스티지호 관련사항

구 분	내 용	구 분	내 용
선체구조	단일선체 구조	선종	유조선
건조년도	1976년	선적국	바하마
조선소	일본 日立 造船	선박소유자 국적	그리스
선박톤수	81,259DWT(42,000GT)	용선자	러시아 크라운 자원
사고당시 적재유	중유 7,7000M/T	선급	미국ABS(American Bureau of Shipping)

선박 관리에 총체적 허점 드러나

침몰된 프레스티지호는 지난 1970년대의 유조선 신조 붐 당시에 건조된 단일선체 유조선으로, 그 동안 국제사회에서 말썽꾼으로 지적되어 온 선령 26년의 노후 편의치적선인 것으로 드러났다. 그러나 이 선박은 엄격하기로 소문난 미국선급(ABS)의 검사를 통과하였으며, 1999년 이후 유럽에서 세 차례의 항만국통제(PSC)를 받았으나 단 한 차례도 심각한 결함이 지적되지 않았던 것으로 밝혀졌다. 또한, 사고 보름 전에 러시아의 페테르스브르크항에서도 점검을 받았으나 해양오염방지조치의 이행 여부를 확인하는 간이검사에 그쳤다고 외신은 전하고 있다. 뿐만 아니라 이 선박은 실질 소유주는 그리스인이나 바하마에 편의치적된 상태에서 러시아의 Crown Resources사에 용선되어 운항하던 중에 이 사고가 발생했으며, 최근 이 용선사가 매각되는 바람에 사고의 책임소재가 불분명해지는 등 선박의 점검과 안전관리에 총체적인 부실을 안고 있던 것으로 나타나고 있다. 국제해사기구는 유조선에 대한 안전강화대책을 수립하기 위해 스페인 등에 사고조사보고서를 신속하게 제출하라고 요구하고 있으나 다양한 이해관계가 얽혀 있어 쉽게 결론이 나지 않을 것으로 보인다.

2. 본론 : 다양한 대책이 나오고 있다

프레스티지호 유류오염사고를 계기로 피해

국인 스페인을 포함한 유럽연합(EU) 국가들은 사고 위험성이 높은 단일선체 유조선에 대한 운항 규제를 강화하는 등 선박의 해상 안전성을 확보하기 위한 다양한 조치들을 즉각적으로 도입하고 있다. 이에 따라 앞으로 선박에 의한 해양환경 훼손과 이를 방지하는데 필요한 선박의 안전문제가 국제사회의 주요 관심사로 부각되고 있어 이 문제가 한동안 주요 국제환경 및 안전 아젠다로 자리잡을 것으로 판단된다. 지금까지 마련된 유럽국가의 유조선 안전강화대책을 정리하면 다음과 같다.

단일선체 유조선 EEZ 운항 금지

우선, 이 사고로 엄청난 피해를 입고 있는 스페인은 프랑스와 공동으로 노후 단일선체 유조선에 대한 안전통제조치를 강화하는 한편, 역내 다른 회원국에 대해서도 이 같은 조치를 취해달라고 촉구하고 나섰다. 스페인과 프랑스 정상은 지난해 11월 27일 긴급정상회담을 갖고, 선령 15년 이상의 단일선체 유조선이 배타적경제수역(EEZ)을 운항하는 때에는 반드시 선박검사를 받도록 하고, 안전기준에 미달하는 경우 해당 선박을 강제로 추방할 방침이라고 밝혔다. 이같은 조치에 따라 1987년 이전에 건조된 단일선체 유조선은 스페인이나 프랑스 관련당국에 선적한 화물의 종류, 기항지, 선박운항회사와 화물의 운송에 영향을 미칠 수 있는 모든 정보를 제공해야 하고, 이들 국가가 요구하는 경우 선박검사를 받아

야 양국의 EEZ를 운항할 수 있다. 스페인과 프랑스는 이 같은 유조선 안전운항제도를 시행하기 위해 양국간에 협정을 체결했으며, 이 협정을 위반한 선박에 대해서는 강제로 추방하는 등 실력행사에 나서고 있다.

기준미달선 66척 블랙리스트 발표

이와 함께 유럽연합집행위원회(EC)는 지난 12월 당초 금년으로 예정되어 있던 기준미달선 66척의 명단을 발표했다. 이들 선박은 유럽연합의 새로운 선박해상안전규칙이 발효되면 유럽연합 해역에서 운항이 금지되는데, 이 같은 조치는 1999년 에리카(Erika)호 사고 이후 유럽연합에서 준비해온 기준미달선 통제 조치의 하나이다. 유럽연합은 지난 3년 동안 유럽연합 항만에서 항만국 통제를 시행하는 과정에서 선박안전상의 이유 때문에 한번 이상 출항 정지처분을 받은 선박을 대상으로 이 명단을 작성했다. 선종별로는 가스 및 화학제품 운반선, 산화물선, 유조선, 여객선 등 선종이 다양하게 분포되어 있는 것이 특징이다. 이 명단을 기국별로 살펴보면, 전체 기준미달선 66척 가운데 3/4이 넘는 26척이 블랙리스트에 오른 터어키가 가장 많은 기준미달선을 보유하고 있는 것으로 나타났으며, 편의지척국인 빈센트 앤드 그레나딘이 12척, 그리고 캄보디아가 9척 등으로 각각 분류되었다.

유럽연합, 에리카 패키지 조속 시행

또한, 유럽연합은 유조선 프레스티지호 사고 후속 대책으로 i) 에리카 패키지의 조속 시행, ii) 단일선체 유조선의 이용 금지, iii) 주요 오염사고에 대한 선박소유자 책임제한권을 축소하는 조치 등을 마련하여 시행할 방침이다. 우선 유럽연합은 1999년 프랑스의 브리타니 해안에서 발생한 유조선 에리카 사고 이후 선박안전조치로 마련한 이른바 '에리카 패키지'를 유럽연합 국가에서 조속히 시행할 것

을 촉구하고 나섰다. 이 패키지에는 역내 항만에서의 선박검사 강화, 단일선체 유조선의 퇴출, 유럽 해사안전국의 설립, 역내 해역에서의 선박해상통항제도 감독 등과 같은 사항이 포함되어 있는데, 유럽연합은 본래 이 같은 조치들을 2003년 7월부터 시행할 예정이었다. 이와 함께 유럽연합은 단일선체 유조선의 이용을 금지하기로 결정하였다. 또한 유럽연합은 유류오염사고를 일으킨 선사에 대해서는 국제협약 등에 의해 널리 인정되는 손해배상 책임제한권을 일정한 범위에서 축소하는 새로운 제도를 도입할 것이라고 발표하였다. 이와 함께 유럽연합은 환경손해에 대한 보상방안이 마련되어 있지 않은 현행 국제유류오염손해배상제도의 문제점과 선박용선자, 운항자, 관리선사 등이 배상책임에서 벗어나 있는 현 제도의 문제점을 개선할 필요가 있다고 밝혔다. 유럽연합은 이에 덧붙여 고의 또는 과실 여부와 관계없이 중과실로 해양오염사고를 유발한 모든 사람에 대해서는 형사처벌을 검토하기로 했다.

유럽 해사안전국 금년초 공식 출범

이 밖에도 유럽연합은 지난해 6월 집행위원회와 의회의 심의를 거쳐 설립하기로 확정된 해사안전국을 금년 초에 공식적으로 출범시켰으며, 공식으로 있던 국장 자리를 임명하는 등 선박안전제도 개편에 적극 나서고 있다. 페어플레이에 따르면, 현재 잠정적으로 운영되고 있는 해사안전국은 지난해 12월 브뤼셀에서 프레스티지호 침몰사고 이후의 유럽연합의 대응방안을 집중적으로 논의한 뒤 집행위원회에서 채택한 선박안전조치의 이행을 가속화하기로 했다. 해사안전국은 또 각 회원국 대표 1인, 유럽연합집행위원회와 업계 대표 4인 등 총 23인으로 이사회를 구성했다. 해사안전국은 i) 선박에 의한 해양오염과 해사안전분야에 관한 EC의 입법작업 지원, ii) EC에서 제정한 이 분야 입법 사항의 이행 지원,

iii) 항만국 및 기국 책임 등의 이행과 관련하여 EC 회원국과의 협력사업 등을 추진한다.

PSC 점검률 25% 이행 강력 촉구

이와 더불어 유럽연합은 선박의 안전을 담보하고, 해양환경을 보호하기 위해서는 기준 미달선에 대한 엄격한 통제기준을 적용하는 것이 효과적이라는 판단 하에 현재 파리 양해각서에 의해 시행되고 있는 항만국통제(PSC : Port State Control) 점검률을 25% 수준까지 끌어올릴 방침이다. 이 같은 점검률을 달성하기 위해 유럽연합집행위원회는 각 회원국에게 부족한 항만국통제 검사관을 빠른 시일 내에 충원하라고 압력을 가하고 있다. 프랑스는 유럽연합의 이 같은 요구에 따라 항만국통제 검사관을 채용하기로 하고, 상선 등에서 은퇴한 사관을 중심으로 집중적인 충원작업에 나섰다. 프랑스는 이 같은 계획을 작년 한 연구소에서 제안하였으나 예산이 확보되지 않아 그 동안 현실화되지 못했다고 밝히고, 금년 1월에 비정규직을 포함 총 95명의 선박검사관을 확보, 외국선박에 대한 검사를 강화하고 있다.

이 밖에도 유럽연합은 조난당한 선박이 안전한 피난처를 확인하는 데 필요한 긴급절차를 마련하기로 했으며, 범 유럽 선박 모니터링 시스템인 'Safe Sea Net'을 조기에 구축하여 실시간으로 선박에 관한 정보를 제공하기로 결정하였다.

단일선체 유조선 퇴출 일정 확정

유럽연합집행위원회(EC)는 프레스티지호 사고 이후 대책의 하나로 논의하던 노후단일선체 유조선의 운항을 금지시키기로 최종 확정하는 등 모든 단일선체 유조선의 퇴출 일정을 발표하였다. 유럽연합은 이 계획에서 1999년과 2002년에 발생한 에리카호와 프레스티지호의 선령이 각각 23년과 26년이라고 밝히고,

유럽의회의 승인이 나는대로 선령 23년 이상의 모든 단일선체 유조선은 즉각적으로 역내해역에서 운항을 금지시키고, 다른 단일선체 유조선에 대해서는 2005년~2010년 사이에 단계적으로 퇴출하기로 결정했다. 유럽연합의 이 같은 계획은 2015년까지 퇴출 일정을 잡은 미국의 계획보다 빠른 것으로 해양오염방지를 위한 유럽연합집행위원회의 의지를 담은 것으로 풀이되고 있다. 한편 유럽연합은 단일선체 유조선의 퇴출 계획과 함께 아직 퇴출 일정에 도달하지 않는 선박에 대해서는 지금보다 엄격한 선박안전검사 규정을 적용할 방침이다.

IMO도 선박안전제도 강화 약속

IMO도 현재 EU를 중심으로 도입되고 있는 각종 해상안전조치들과 사고책임자 처벌문제 등을 자신들의 틀 안에 끌어들여 국제규범화 하는 작업을 서두르고 있다. 이를 위해 IMO 사무총장은 EU에 자신들과 함께 국제적인 차원의 선박안전조치를 도입하자고 제안하는 동시에 스페인을 비롯한 피해 당사국에게 사고조사 보고서를 신속하게 제출해 달라고 요청하면서, 이를 토대로 근본적인 사고재발 방지대책을 수립하겠다고 약속했다. 앞으로 IMO에서 논의되어야 할 주요 현안으로는 선박 기국의 선박검사제도 강화, 항만국 통제의 실효성 제고 및 조난당한 선박에 대한 안전한 피난처 제공 방안 등을 들 수 있으나, 특히 단일선체 유조선의 운항제한을 확대하고 퇴출시기를 앞당기는 문제가 최대의 쟁점으로 부각될 것으로 전망된다. 지난 3월 중순에 열린 국제해사기구(IMO)와 EU간의 회의에서도 프레스티지호 사고 이후의 해양오염방지조치 등이 집중 논의됐다. 이 회의에는 IMO 윌리엄 오닐(O'Neil) 사무총장과 로올라 드 팔라시오(Palacio) EC 부집행위원장이 참석했는데, 이들은 회의가 끝난 뒤 발표한 공동성명에서 EC는 IMO에서 마련하는 유조선 오염사고 방지사업을 적극 지원하기로 했다고 밝혔다.

3. 결론 : 타산지석으로 삼아야 한다

유조선 프레스티지호 사고는 지금까지 계속 문제점으로 제기되었던 기름에 의한 해양오염 문제의 심각성을 다시 일깨워준 계기가 되었다. 이 같은 사고는 유조선으로 기름을 운송하는 지역에서는 장소를 불문하고 언제든 일어날 개연성이 있다는 점에서 우리에게 시사하는 바가 크다. 특히 우리나라는 소비되는 기름의 전량을 외국에서 수입하고, 한반도 인근 해역의 경우 유조선의 주요 운항로가 위치하고 있어 남다른 주의와 경계가 요구되고 있다. 이 사고를 계기로 우리나라의 유류오염방지제도의 개선방안을 검토하면 다음과 같다.

노후 단일선체 유조선 통제 강화

우선 우리나라는 입항하는 유조선에 대한 항만국통제 등은 강화하되, EU와 주요 선진국의 단일선체 유조선에 대한 각종 규제조치 강화에 대해 기존의 국제협약을 무시한 지역 차원의 일방적 조치에는 반대한다는 기본 입장을 명확히 할 필요가 있다. 따라서 국내의 단일선체 유조선에 대해서는 기존의 IMO 퇴출 일정에 따르도록 하고, 국내 항만에 입항하는 외국적 단일선체 유조선에 대해서는 항만국통제를 강화해 나가는 이원적 접근방법이 요구된다. 그러나 EU의 새로운 규제안이 국제적 논의를 거쳐 IMO에서 국제협약 개정의 형태로 채택될 경우 국내 '해양오염방지법'을 이에 맞게 고쳐 퇴출시기를 조정해 나가야 할 것이다. 또한, EU 등에 입항이 금지된 노후 단일선체 유조선이 아시아 해역으로 대거 몰려들 가능성도 없지 않으므로 해양환경 보호 차원에서 이에 대한 신중한 대처방안을 강구할 필요가 있다. 이와 관련하여 일본이 EU의 새로운 규제안이 발효될 경우를 대비하여 독자적인 대응방안을 검토하고 있는 바 동북아시아 해역의 환경보호와 해상안전사고의 예방을 위해 한국과 일본 및 중국의 3국이 여내

다자간 협의체를 구성하여 대책을 강구하는 방안 등도 검토해 볼 만하다.

항만국통제 강화 위한 검사관 증원

우리나라 연안에서 프레스티지호와 같은 대형 유류오염사고를 피하는 길은 일차적으로 사고 가능성이 높은 편의치적국의 이른바 기준미달선을 얼마나 효과적으로 통제하느냐에 달려 있다. 우리나라의 경우 1995년 씨 프린스호 사고 이후 대형 유류오염사고는 발생하지 않았으나 편의치적선 사고가 줄어들지 않고 있고, 한반도 주변해역의 해상 교통량이 증가함에 따라 오염사고 가능성이 상존해 있기 때문이다. 2001년에 우리나라 해상에서 발생한 외국적선의 해양사고는 총 62척(7.9%)으로 전년(49척) 대비 26.5% 증가하였으며, 국적별로는 파나마 16척, 중국 12척, 캄보디아 4척, 벨리즈 4척의 순으로 편의치적선의 사고비중이 높은 것으로 나타났다. 우리나라의 유류오염사고 예방 및 대응계획은 씨 프린스호 사고 이후의 지속적인 투자에 힘입어 비교적 잘 짜여진 것으로 평가되고 있으나, 문제는 외국선박에 대한 통제를 담당할 전문 인력이 크게 부족하다는 데 있다. 현재 우리나라가 목표로 잡고 있는 항만국 통제율 40%를 달성하기 위해서는 금년의 경우 3,700여 척을 검사해야 하나, 부산항 등 전국 11개 항만에 배치되어 있는 검사관은 48명(전담요원 28명)에 불과하여 이 목표 달성이 사실상 불가능할 수도 있다. 따라서 현실적이고 실효성 있는 항만국통제를 시행하기 위해서는 검사관을 대폭 증원해야 하고, 이 업무만 전담할 수 있는 여건을 조성할 필요가 있다. 이와 함께 검사관의 선체구조에 대한 검사능력 등을 위한 중·장기 교육프로그램도 개발해야 한다.

조난 선박의 피난처 지정 검토해야

조난당한 선박에게 피난처를 제공하는 문제

는 인도적인 차원에서 구조를 지원한다는 긍정적인 측면이 있는 반면, 자칫 잘못하면 오염원을 자국에 불러들이는 양면성을 갖고 있다. 그러나 우리나라 연안에서 유조선 등에 의한 오염피해를 최소화하기 위해서는 국제적인 대안이 마련되기 이전이라도 연안의 지리적 여건과 양식어장 분포도, 해상 교통로 등을 고려하여 피난처를 지정하는 것이 바람직하다. 우리나라는 '해상수색·구조협약'에 가입하면서 제주 화순항과 흑산도 인근의 가거리도 등을 피난항으로 지정한 사례가 있기 때문에 이 같은 사례를 원용하면 될 것이다. 다만, 이 같은 조난 선박 피난처를 지정하는 경우에도, 어업인들의 피해가 일어날 수 있는 지역은 피해야 하고, 사고가 확대되는 경우 그 피해를 보상하는데 필요한 재원도 마련해야 할 것이다.

유류오염 방제시스템의 확충 시급

우리나라는 민간 정유사 등의 출연을 바탕으로 '한국해양오염방제조합'을 설립하였으며, 국제협약에 따라 '국가방제기본계획'을 수립하는 등 유류오염 방제 능력을 확충하기 위해 다각적으로 노력하고 있다. 그러나 이 같은 노력에도 불구하고 우리나라 연안에서 프레스티지호와 같은 대형 유류오염사고가 일어날 경우 민·관 및 인접국가간 협력을 바탕으로 한 즉각적인 방제작업이 이루어질 수 있는지에 대해서는 회의적이라는 시각이 있다. 우선 1999년 '유류오염대비·대응에 관한 국제협약(1990년 OPRC 협약)' 가입 이후 수립한 '국가방제기본계획'과 '지역방제실행계획'

이 대형 해양사고에 적합하게 작동하는지 검증이 이루어지지 않았을 뿐만 아니라, 일본·중국 등 인접 국가들과 방제협정이 체결되었음에도 불구하고, 방제인력의 무비자 입국(중국), 방제장비의 무관세 도입(일본·중국) 등 세부적인 절차에 대해서는 아직 해결되지 않은 부분이 많기 때문이다. 더욱이 국가 방제능력 2만톤 확보라는 당초 목표가 아직 실질적으로 확보되지 않았을 뿐만 아니라, 이 같은 방제장비를 효과적으로 운용할 수 있는 전문인력, 회수한 폐유를 수용·저장할 수 있는 육상처리시설 등이 크게 부족하다. 특히 국가 방제능력과 관련하여 민간 부분이 확보해야 하는 1만톤 가운데, 한국해양오염방제조합의 7,000톤은 민간 분담금의 축소로 5,000톤 수준에 머물고 있는 상태이다.

더구나 한국해양오염방제조합에서 확보한 방제능력 5,000톤의 상당부분은 예인선에 유회수기 등을 장착한 이른바 '예방선(曳防船)'이어서 이들 선박이 방제업무에 동원되는 경우 항만 예선이 불가능해지는 근본적인 문제가 있다. 따라서 국가유류오염방제시스템이 정상적으로 작동될 수 있도록 하기 위해서는 이 같은 문제점에 대한 충분한 논의와 해결작업이 선행되어야 하고, 방제능력의 확보를 민간부문에 의존하고 있는 현행 제도를 재검토할 필요가 있다. 또한, 한반도 인근해역에서 유류오염사고가 발생하는 경우 그 피해가 우리나라 뿐 아니라 일본·중국·북한 등에도 상당한 영향을 주므로 인접국가간의 합동방제훈련을 정기적으로 실시하는 방안이 마련돼야 한다.

국가 방제능력 확보 현황

구 분	유회수정(척)	유회수기	오일펜스(km)	방제능력(톤)
계	109	229	234.4	13,700
해양경찰청	19	74	21.0	5,600
방제조합	50	98	31.6	5,500
민간업체	40	57	181.8	2,600

자료 : 해양경찰청

스페인과 프랑스의 교훈

프레스티지호 사고를 경험한 스페인과 프랑스는 2003년에 지중해에서 이탈리아, 모로코, 그리스 등과 합동으로 대형 유류오염방제훈련을 실시하기로 합의했으며,

유조선 운항에 따라 환경적으로 피해가 발생할 우려가 있는 지역에 대해서는 생태보호지역(Ecologically Protected Zone)을 설정하여 선박의 운항을 금지시키기로 했음.

유류오염 손해배상책임 확대해야

유조선에 의한 오염사고가 발생하는 경우, 방제작업 못지 않게 중요한 문제는 피해자에 대한 신속한 보상이 적절하게 이루어질 수 있도록 보상제도를 완비하는 일이다. 우리나라는 국제해사기구에서 제정한 '유류오염 손해민사책임협약과 국제보상기금협약(1992 CLC 협약 및 FC 협약)'의 가입국이므로 유류오염 손해배상은 이 협약에 따라 이루어지고 있다. 이 협약을 시행하기 위해 1992년에 유류오염 손해배상보장법을 제정한 바 있다. 이 제도를 운영하는 과정에서 제기된 문제점은 프레스티지호 사고에서 보는 바와 같이 피해보상이 신속하게 이루어지지 않고, 어업인 등이 청구한 금액과 실제 보상금액 간의 격차가 크다(청구 금액 대비 보상을 37%)는 점이다. 또한 미국의 'OPA 90'과 달리 자연자원 등 해양환경 피해에 대해서는 보상이 이루어지지 않을 뿐만 아니라 협약에서 정한 일정한 책임한도를 초과하는 손해에 대해서는 보상이 되지 않는 한계가 있다.

이 같은 현안 가운데 신속한 보상과 보상을 제고 문제는 하루아침에 해결이 불가능하고, 배상 청구서에 객관적인 소득 입증자료를 첨부하는 관행이 정착될 때 비로소 가능한 일이다. 해양환경 피해에 대한 배상과 일정한 책임한도를 넘은 유류오염사고에 대한 보상은 국제협약의 개정작업이 전제되어야 하므로 이 부문에 대해서는 협약개정안을 발의하는 등

국제적인 노력이 있어야 한다. 다만, 한가지 다행스런 일은 국제해사기구에서 금년 중에 1992년 국제기금협약(1992년 FC)을 개정하여, 국제유류오염보상기금(IOPC Fund)의 책임한도를 인상하는 작업을 진행하고 있다는 점이다. 이 협약 개정안이 통과되면, 국제기금의 책임한도는 2003년 11월에 발효되는 개정 의정서상의 사고 1건당 2억 300만 SDR보다 늘어나게 되어 기존 협약의 기준을 초과하는 손해에 대해서도 보상을 받을 수 있게 된다. 더욱이 이 개정협약은 선박소유자의 책임한도는 늘리지 않는 대신 정유사들에게 사후정산 방식으로 분담금을 부과하도록 하고 있어 추가적인 부담이 없을 것으로 판단되므로 가입을 적극 검토해야 할 것이다.

선박 등록 및 관리제도 강화 필요

사고 선박인 프레스티지호가 이른바 국제적으로 문제가 많은 편의치적선이라는 점 때문에 향후 이 제도에 대한 개편작업이 가속화될 것으로 보인다. 이러한 편의치적제도는 선박의 안전과 최근 강화되고 있는 해사보안에도 상당한 문제를 제기하고 있을 뿐만 아니라 공정한 해운경쟁을 왜곡시키고 있다는 점 등에서 비난의 목소리가 높아지고 있기 때문이다. 이처럼 편의치적선에 대한 국제적인 규제강화 움직임이 현실로 나타날 경우 선박 등록지를 옮기려는 선사 또는 선주가 늘어날 가능성이 있다. 따라서 '제주선박특구'를 지정하고 톤세제도의 도입을 긍정적으로 검토하고 있는 우리나라의 입장에서는 이들 제도의 도입 목적을 달성할 수 있는 좋은 여건이 조성되는 효과를 기대할 수 있다. 다만, 이러한 제도를 운영하는 과정에서 국제기준을 충족시키지 못하는 선박은 등록을 제한하는 조치와 함께 등록선박에 대한 검사를 강화할 필요가 있는데, 그것은 편의치적선 뿐만 아니라 사고가 많거나 항만국통제에 자주 지적되는 국가의 선박도 국제적으로 중점 관리대상이 되기 때문이다.