

# 미국과 캐나다, 기름유출 대응 법으로 규정 비유조선 계획 8월8일 이전 USCG에 제출 정부 인정 기름유출 대응기관과 협정체결

미국과 캐나다 수역을 운항하는 선박은 기름 유출시 대응과 관련하여 정부가 인정하는 기름유출 대응기관과의 협정체결 및 권한대행자의 지정을 통한 효과적인 기름유출대응에 대하여 법으로 명시하고 있어 이 지역에 선박을 취항시키는 선사들의 주의가 요망되고 있다.

특히, 미국과 캐나다를 입출항하는 선박의 운항 선사는 이들 정부의 기름유출 대응관련 요구사항을 사전에 인지하여 불이익을 당하는 사례가 없도록 세심한 주의를 기울여야 한다.

미국의 경우 해안경비대(USCG)는 2월4일 비유조선(Non-Tanker vessel)을 대상으로 하는 기름유출 대응계획의 개요와 향후 전개를 알리고자 잠정적인 지침을 발표했다.

주요골자를 보면, 기름유출대응계획(Oil Spill Response Plan) 제출기한과 관련해서는 Federal Water Pollution Control Act를 부분적으로 수정한 Coast Guard and Marine Transportation Act of 2004를 2004년 8월9일 제정하였으며, 이 법의 규정에 따라 비유조선은 기름유출대응계획을 미국해안경비대에 제출하여 2005년 8월 8일 이전에 승인을 받아야 한다. 미국해안경비대는 업무의 폭주를 예상하여 최소 2005년 7월8일까지 기름유출대응 계획의 제출을 권고하고 있다.

비유조선에 대해서는 미국수역을 운항하는 미국 또는 외국국적의 유조선이 아닌 선박으로, 연료유만 적재하고 있는 국제총톤수 400톤 이상의 선박(무해통항 선박은 제외)으로 정의하고 있다.

기름유출 대응계획의 내용에 따르면, 국가비상계획(National Contingency Plan)과 지역비상계획(Area Contingency Plan)의 요건들을 모두 수용해야 하며, 유류제거 및 비용지출과 관련한 모든 권한을 가진 권한대행자(Qualified Individual)를 지정하여 권한대행자, 연방 공무원 그리고, 장비와 인력을 제공하는 자와의 비상시 즉각적인 연락체계가 이루어지도록 해야 한다는 것이다.

또 기름유출과 같은 상당한 위험을 방지하고 완화하기 위하여 최악의 유출상황(폭발 또는 화재로 야기된 배출 포함)에서 있을 수 있는 최대오염범위를 제거하기 위한 인력과 장비의 사용능력이 미국해안경비대에 의해 인정된 기관 또는 기름유출 대응기관과의 계약에 의한 보장 및 증명이 이루어져야 한다.

이외함께, 유출의 상당한 위험에 대한 방지 또는 완화, 그리고 선박의 안전을 위해 교육, 장비점검, 주기적인 불시훈련 및 선상에서의 대응조치들이 대응계획에 따라 실시되어야 하며, 주요 변경사항이 있을 때에는 재승인을 받아야 한다.

허가서(Authorization Letter)와 관련, 미국해안경비대는 Coast Guard and Marine Transportation Act에 의한 요구사항에 따라 규칙을 발표할 예정이며, 동 규칙이 발효될 때까지 운항중인 비유조선이 제출한 기름유출대응 계획이 상기 '기름유출대응계획 내용' 항목의 조건에 부합한다면 승인 없이 2년 동안의 허가를 발행한다.

그리고, 미국연안경비대는 대응계획의 접수가



폭주시 2005년 8월8일까지 충분한 검토가 불가능하므로 순조로운 선박운항을 위해 대응계획의 검토가 완벽하게 이루어질 때까지 임시허가서를 발행하지만 임시허가서의 발행도 1개월 정도 소요될 수 있으므로 가능한 빠른 시일내에 대응계획을 제출하도록 권고하고 있다.

규칙이 발효될 때까지는 비유조선이 2005년 8월9일부터 운항을 위해서는 유효한 임시허가서 또는 허가서를 비치해야 하는데, 상세규정은 미국연안경비대의 대응계획지침 'Navigation & Vessel Inspection Circular' No.01-05를 참고하면 된다.

캐나다 정부는 연료유 또는 화물로서 기름을 적재한 총톤수 400톤 이상의 모든 선박과 총톤수 150톤 이상의 유조선에 대해 △Marpol 협약에 따른 SOPEP 또는 SMPEP의 선내비치(영어 또는 불어판) △기름기록부 Part I (모든 선박), 기름기록부 Part II (유조선) 작성 △I.O.P.P 증서 또는 Certificate of Compliance 비치를 요구하고 있다.

또한, 위도 60°N 선 이남의 수역을 항해하는 선박의 경우 인정된 대응기관(Response Organization)과의 협정을 가져야 하고 △선장 또는 선주의 서명 △P&I Club의 이름, 주소, 전화번호 △방제기관의 이름 △선박이 운항되는 수역과 방제기관과의 협정상의 기름총량 △협정이행을 위한 권한대행자(Authorized Persons)의 이름, 주소, 전화, 팩스, 텔렉스 번호 △SOPEP을 이행하기 위한 권한대행자의 이름, 전화, 팩스, 텔렉스 번호 정보가 기입된 신고서(Declaration Letter)를 비치해야 한다.

아울러 위도 60°N선 이북의 수역을 항해하는 선박은 오염의 담보와 관련된 선박의 P&I Club 연락처(전화번호/주소)를 밝히는 선장 또는 선주

에 의해 서명된 신고서를 비치해야 하며, 자세한 사항은 'Canadian Pollution Regulations'을 참조하면 된다.

### 강제가격 인상으로 신조선가 상승압력 지속 일본철강업계 조선용 강제가격 재인상 추진

철강업계의 조선용 강제가격 재인상 추진으로 신조선가 상승압력이 고조되고 있다.

일본해사신문에 따르면, 일본 철강 각사가 2005년도 하반기 납품분의 조선용 강재를 둘러싸고 가격 재인상을 추진하고 있는데, 철강업계에서 주장하는 상승폭은 후반의 경우 톤당 1만엔 수준이다.

지난해 이래 상승해 온 신조선가는 해운시황의 하락추세에도 불구하고, 전반적으로 제자리 걸음을 하고 있지만, 강제가격 재인상에 의해 일단 상승할 것으로 예상되고 있으며, 해운시황 역시 선가 상승의 영향으로 가을을 전후하여 상승세로 돌아설 것이라는 분석도 나오고 있다.

현재 일본 철강 및 조선 각사가 하반기 강제가격 재인상을 놓고 물밑교섭을 벌이고 있는데, 금번 봄까지의 가격 교섭으로 한국용 수출가격과 일본내 가격차이가 벌어졌기 때문에 일부에서는 이번 가을 교섭시 국내가격의 상승폭이 더욱 커질 것으로 관측하고 있다. 강제가격의 교섭은 각 회사별로 오는 9월까지 마무리하게 되는데, 강재의 수급 불균형을 고려하면, 조선 각사는 어느 정도의 가격인상을 받아 들이지 않을 수 없는 분위기이다.

문제는 가격 인상폭으로 이는 곧 신조선가와도 직결되는데, 조선업계측에서도 강제가격 재인상시 신조선가 상승은 불가피하다는 입장이다.

신조선가는 최근의 해운시황을 반영하고 제자리 걸음을 하고 있는데, 30만 중량톤급 대형탱커인 VLCC의 경우 1억2,000만~1억3,000달러 수준이며, 철강 원료 수송선인 케이프사이즈와 10만중량톤급 중형탱커인 아프리카막스는 각각 6,000만달러와 6,500만달러 수준인 것으로 알려지고 있다.