



한국선수협회장배 전국요트대회 4월20일 개최 4월25일까지 부산시 수영만 요트경기장에서



제2회 '한국선수협회장배 전국요트경기대회'가 4월20일부터 25일까지 부산광역시 수영만 요트경기장에서 열린다.

한국선수협회(회장 장두찬)와 대한요트협회(회장 박순호)는 4월20일 하오 6시 부산 해운대구 소재 그랜드호텔 그랜드볼룸에서 각계인사들이 참석한 가운데 개막식을 갖고, 5일간의 요트레이스에 들어간다.

해양수산부를 비롯하여 부산광역시, 한국해양대학교, 한국해양소년단연맹, 부산광역시요트협회, (주)세정 후원으로 열리는 이번 제2회 대회에는 옵티미스트와 미스트랄, 레이저레이디얼급, 엔터프라이즈, 크루저 등 모두 18개 종목에 국내 초·중·

고, 대학, 일반부 선수 200여명이 참석하여 5일동안 실력을 겨루며, 동시에 국가대표 1차 선발전도 갖는다.

지난해에 이어 두 번째 열리는 이번 요트대회는 민간차원에서 추진되는 전국대회인데다 '바다의 날' 행사의 일환으로 개최돼 해양축제의 장이 될 것으로 기대되고 있다.

한편, 한국선수협회는 해양스포츠의 진흥과 바다의 중요성에 대한 국민적 관심도를 높이고, 해운산업에 대한 대국민 인식제고를 위해 협회장배 전국요트대회를 유치하여 지난해부터 전국규모의 요트경기대회를 대한요트협회와 공동으로 개최하고 있다.

해양사고시 선원의 공정한 대우 지침 제정추진

제2차 IMO/ILO 공동작업반회의에서 초안 마련

해양사고 발생시 선원의 공정한 대우에 관한 국제지침 제정작업이 국제해사기구(IMO)와 국제노동기구(ILO) 공동으로 추진되고 있다.

IMO와 ILO는 3월12일부터 17일까지 런던 IMO 본부에서 해양사고 발생시 선원에 대한 공정한 대우에 관한 지침제정 및 이행을 위한 제2차 공동전문작업반 회의를 갖고 지침서 초안을 마련했다.

IMO와 ILO, 선주단체와 선원노조, 그리고 20여 개국 정부 대표 등이 참석한 가운데 열린 금번 회의에서는 ISF와 ICS, ITF 등 사측과 노조측이 공동으로 마련한 지침서 초안을 기초로 협의한 결과 대다수 국가 및 해운단체에서 동초안을 지지함에 따라 해양사고 발생시 억류국(항만국 또는 연안국), 기국, 선원국, 선주 및 선원의 역할 등을 규정한 지침서를 성안했다.

IMO와 ILO는 이번 회의에서 마련된 지침서의 채택을 위하여 4월에 열리는 IMO 법률위원회와 6월에 열리는 ILO 총회에 이를 제출할 예정이다.

특히, 이번 회의에서는 노사 공동으로 제출한 지침서 초안에 대해 미국측은 지침서의 적용범위 제한, 담당공무원의 조사권 강화 등 선원 보호수준을 낮추는 방안을 제시했으나, 수용되지 않았다.

그리고, 해양사고의 정의 및 모든 해양사고와 모든 선원에 대한 적용여부가 쟁점 사항이었으나 원안대로 수용하기로 결정했다.

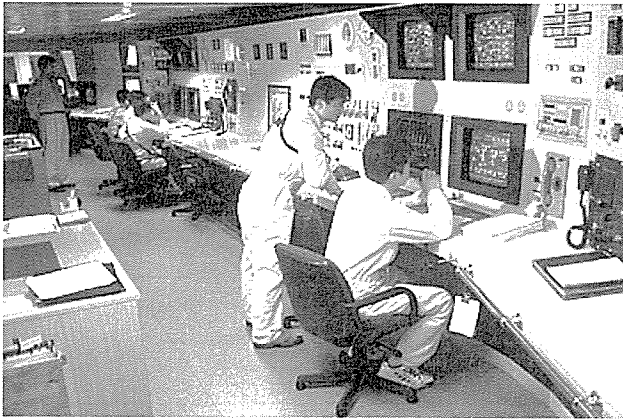
이번에 성안된 지침서 주요내용을 보면, △해양사고 조사시 선원의 인권 및 법적 지위 보장 △선원 억류시 임금, 편의시설, 음식 및 의료지원 등 생계 보장 △해양사고 조사시 관련 당사국 및 이해당사자간 협력 △선원송환 및 재승선 보장 등으로 요약

되고 있다.

지침서의 주요 용어 정의를 보면, 선원은 직급에 상관없이 선박에 승선하여 고용된 자 또는 용역을 제공하는 자로, 선주는 선박소유자, 회사, 선박관리업자 및 나용선자 등으로, 해양사고는 선원의 억류 사유가 될 수 있는 항해, 운항, 선박 또는 설비 등의 조작과 관련하여 우연히(unforeseen) 발생한 것 또는 직접적인(physical) 것으로, 억류는 억류국의 영토를 떠나지 못하게 하는 것을 포함하여 선원의 이동을 제한하는 것으로 각각 규정했다.

또 억류국(항만국 또는 연안국)에 대한 지침에서는 △해양사고 원인에 대한 공정하고 신속한 조사 △관련국, 선주 및 선원과 협력 및 자국(억류국) 선원대표단체(노조)에게 억류선원 접근 허가 △억류선원의 인권보호 및 경제적 권리(Economic rights) 보장 △억류선원의 존엄성 존중 △임금, 편의시설, 음식 및 의료지원 등 억류선원의 생계 보장 △정당한 법 절차에 따른 비차별적 대우 △필요시 통역서비스를 제공 및 억류선원의 법적 조언 제공 △억류선원에게 해양사고조사의 법적 근거(인명사고 및 해양사고에 관한 IMO Code와 국내법) 통보 등을 의무화하도록 하고 있다.

이와함께 △영사관계에 관한 빈 협약의 의무사항 충족 및 기국 영사직원에게 당해선원 접근 허가 △선원억류시 선원가족, 복지단체, 선주, 노조, 기국 영사직원 또는 거주국 영사직원 및 법률전문가에게 통보 △MARPOL협약 Annex I Reg. 11(유류오염방지규정)에 따른 판결 △선원의 신체적, 정신적 상태를 고려하여 심문 △해양사고 조사 종결시 지체 없이 재승선 또는 송환 허가 △억류국(항만국 또



는 연안국)에 취항하는 정기선에 승선하는 억류선원에 대하여 가석방 고려 등을 주문하고 있다.

그리고, △선원 및 선주의 악덕행위, 불법행위 또는 부작위에 기인한 손해, 손상 및 멸실에 대하여 항만국 또는 연안국은 보상 획득 절차 마련 △국내법에서 판결 전 선원의 석방 및 송환을 위한 보석금 또는 기타 재정보증을 인정하는 경우 그 절차를 공식 △충돌 또는 항해관련 사고의 경우 독립적 기국 재판관할에 관한 국제해양법 규정 준수 △해양사고 조사시 선원의 익명성 보호 등을 요구하고 있다.

또한, 기국에 대한 지침으로 △공정하고 신속한 해양사고 원인 조사 △관련국, 선주 및 선원과 협력 및 선원대표단체(노조)에게 억류선원 접근 가능토록 조치 △인명사고시 '인명사고 및 해양사고에 관한 IMO Code'에 따라 가능하다면 직접 참여 △해양사고 및 해양사고조사에 관련된 선원에 대한 선주 의무사항 이행 지원 △입금, 편의시설, 음식 및 의료지원 등 억류선원의 생계 보장 △해양사고 이후 선주 의무사항 이행을 위하여 기국, 연안국 또는 항만국간 협력 △항만국 또는 연안국의 조사시 선원이 공정한 대우를 보장 받을 수 있도록 지원하고 선주를 지원 △국적에 관계없이 영사직원(Consular Officers)이 억류선원에 접근할 수 있도록 허가 등을 요구하고 있다.

선원국에 대한 지침에서는 △관련국, 선주 및 선원과 협력 및 선원대표단체(노조)에게 억류선원 접근 가능토록 조치 △해양사고 관련 자국출신 선원의 대우 주시 △선주 및 기국에서의 송환 의무를 다하지 못 할 경우 자국출신 선원의 송환을 위한 자원 마련 △선원이 재판과정에서 중요한 증인일 경우 소송절차(service of process) 및 재판관할 항만국 또는 연안국으로 선원 송환(return) 지원 △영사직원(Consular Officers)이 해당선원에 접근할 수 있도록

허가 △자국출신 선원의 공정한 대우 및 해양사고에 대한 신속한 조사를 위하여 지원책 마련 등을 명시하고 있다.

아울러, 선주에 대한 지침에서는 △선원의 권리(형사상 진술 거부권 : 형사상 자기에게 불리한 진술을 강요당하지 않음)를 보호하고 선원의 공정한 대우를 확보하는 것이 선주의 최우선 의무이며 △관련국, 기타 선주 및 선원과 협력 및 선원대표단체(노조)에게 억류선원 접근이 가능하도록 조치하고 △항만국, 연안국 또는 기국의 신속한 해양사고조사에 협조하도록 했다.

이와 더불어 △선원 및 기타 고용인에게 해양사고조사 협조 장려 △선원구급 필요성 경감을 위한 증거 확보 △송환 관련 의무 이행 또는 재승선 조치 △입금, 편의시설, 음식 및 의료지원 등 억류선원의 생계 보장 등을 요구하고 있다.

이밖에도 선원에 대한 지침에서는 △필요시, 적절한 통역서비스 확보를 위한 조치 △형사상 진술 거부권에 대한 충분한 이해 및 자신의 진술이 향후 형사처벌에 영향을 미칠 수 있다는 것에 대한 충분한 이해 △진술 전 선원은 법적 자문 제공 가능 △형사상 진술 거부권을 고려하면서 사고에 대한 사실 진술 등을 명시하고 있다.

미국 입항선박 선원에 대한 약물·음주검사 강화

해난방지 위해 미연방법규 46호 제4장 개정시행

미국 입항선박 선원에 대한 약물 및 음주검사가 2006년 6월20일부터 대폭 강화됨에 따라 미국에 기항하는 선박의 경우 선원들에 대한 교육 등 세심한 주의가 요망되고 있다.

미국 정부의 이같은 조치는 지난 2005년 12월22일 공청회를 통하여 확정된 바 있으며, 1989년 발생 하였던 알래스카 연안에서의 'Exxon Valdez'호 해상오염 사고와 관련, 선박에서의 약물중독 및 음주단속 관련법을 제정, 시행하여 왔다.

특히, 미국은 최근에 발생한 많은 해난사고가 약물중독 및 음주와 관련이 있다고 보고 해난사고의 원인조사를 강화할 목적으로 이번에 미연방법규 46호 제4장을 개정하여 시행하게 되었다.

개정법규의 주요내용을 보면, 중대 해난사고(Serious Marine Incident, SMI)가 발생한 선박은 사고 발생 후 2시간 이내에 음주검사가 본선에서 시행해야 하며, 약물검사의 경우에는 32시간 이내에 검사를 시행하도록 규정하고 있다.

그러나, 중요한 사항은 중대 해난사고 발생 후 2시간 이내에 음주검사를 하도록 한 규정인데, 이 규정대로 하려면 선박에서 자체 음주측정이 가능한 승인된 장비를 갖추어야 하며 약물검사의 경우에는 소변 채취 및 보관 장비도 갖추어야 한다는 것이다.

더욱이 선박에 승선중인 선원은 이러한 장비의 사용방법에 대한 지식은 물론 소변, 혈액샘플 채취 및 보관 등의 간단한 의료지식까지 갖추어야 한다는 것이다.

이번 개정규칙의 강제시행이 2006년 6월20일로 아직까지 다소의 시간이 있으나 관련 측정장비의 구비 및 선원교육 등에 시간이 걸리는 만큼 미국 기

항선대를 운항하고 있는 해운회사에서는 사전에 철저한 준비를 해야 할 것으로 지적되고 있다.

한편, 법규개정과 관련하여 중대 해난사고의 종류는 미국 영해내에서 발생한 해난사고로 인하여 △사망(1인 이상) △승무원, 승객 또는 타 다른 인원에게 전문적인 의료상의 치료가 필요한 상황발생(응급치료 제외) △미화 10만불을 초과한 재산상의 피해 △실질적 또는 구조상 선박 전손이 발생하여 미연안경비대(USCG)의 검사가 필요한 경우 및 USCG의 검사가 필요하지 않은 총톤수 100톤 이상 동력선의 실질적 또는 구조상 전손이 발생한 경우이다.

또 해난 사고 및 그 외 사유로 미국 영해에 10,000갤론 이상의 유류 유출 또는 해난 사고 및 그 외 사유로 보고가 요구되는 기준이상 유해물질을 미국의 자연환경(대기 및 육지)으로 유출한 경우가 여기에 해당된다.

이와함께 알콜 테스트의 시행대상은 중대 해난사고와 직접 관련된 해상 근무자로 규정하고 있으며, 시행 요건은 중대 해난사고 발생 이후 2시간 이내로 규정하되 단, 사고 후 안전관리 후속 조치가 필요한 경우에는 그러한 조치가 종결된 즉시 시행하며, 이는 사고 발생 후 8시간 이내로 제한하고 있다.

그리고 승인된 알콜 테스트 장비를 적절한 숫자로 본선에 비치해야 한다. 하지만, 육지로부터 단 거리를 항해하고 2시간 이내에 테스트 기관에 도착하여 요구된 테스트를 실시할 수 있는 선박은 이러한 요구사항이 면제된다.

또한, 알콜 테스트를 위한 혈액채취는 승인된 본



선 의료관리자가 시행해야 하며, 알콜 테스트를 위한 타액이나 배출호흡 채취는 관련장비 작동에 대하여 개인적인 교육 및 훈련(자체교육 가능)을 받은 본선 승무원 또는 기타 본선 운항과 연관된 피 고용인이 시행하도록 하고 있다.

약물(마약) 테스트의 시행대상 역시 중대해난사고와 직접 관련된 해상 근무자로 규정하고 있으며, 시행요건은 중대 해난사고 발생 이후 32시간 이내에 대상자의 약물(마약) 테스트 표본을 수집해야 한다. 단, 사고 이후 안전 관리 후속조치를 시행하여야 하는 경우에는 후속 조치가 해결된 즉시 시행해야 한다.

이를 위해 승인된 적절한 숫자의 소변 표본 수집 및 보관 장비를 본선에 비치해야 하며, 관련교육(자체교육 가능)을 이수하여 적절한 자격을 획득한 본선 승무원 또는 기타 본선 운항과 연관된 피 고용인이 시행하도록 하고 있다.

테스트 결과 보고 및 처리와 관련해서는 USCG 관련사이트를 참조하여 보고서(Form No. CG-2692B)를 작성하고, 이를 가장 가까운 USCG 또는 Marine Safety Inspection Office에 송부해야 한다.

상기 보고서 작성시 알콜 테스트 및 약물(마약)테스트를 위한 샘플 채취가 지정된 기간 이내 실시되지 않을 경우에는 그 사유를 보고서에 기재해야 하고, 이러한 사항은 본선의 항해일지에도 기재되어야 한다.

관리회사는 이러한 요구사항을 거부하는 자가 발생할 경우에는 이들을 본선의 안전항해에 직접적인 영향을 주는 업무에서 가능한 빠르고 효과적으로 배제하도록 하고 있다.

미국 정부의 이같은 조치에 대비하여 미국에 기항하는 선박에 대해서는 △승인된 알콜 테스트 장비 및 약물(마약) 테스트를 위한 소변 채취/보관 장비 확보 및 본선 비치 △상기 장비의 보관 장소 지

정 및 유효일자 점검 △관련 장비의 제조회사 사용 설명에 따른 사용 △중대 해난사고(SMI)에 직접 관련된 인원이 누구인지를 규명 △관련 장비의 사용자 설정 △관련 장비의 사용자에게 대한 교육 및 훈련 △테스트 표본의 계속적인 보관 관련 절차 설립 등 △SMI 발생 이후 항해일지 기재내용 등에 철저히 기해야 할 것으로 지적됐다.

제15차 ASF 5월28일 일본에서 개최

제15차 아시아선주대표자회의(ASF, Asian Shipowners Forum)가 5월28일부터 30일까지 일본선주협회 주관으로 일본 나가노현 Karuizawa 소재 'Karuizawa Prince Hotel'에서 개최된다.

우리나라를 비롯하여 일본, 호주, 중국 등 12개국 선주협회 대표 100여명이 참석하는 금번 제15차 ASF에서는 해운경제검토위원회를 비롯하여 선원, 환경, 보험, 선박해체 등 5개 위원회별로 주요이슈에 대해 협의하고, 공동발표문을 채택, 아시아선주들의 입장을 공표한다.

아시아선주대표자회의는 호주, 중국, 대만, 일본, 한국, 홍콩 선주협회와 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국, 베트남으로 구성된 동남아국가연합선주협회연합(FASA) 등 아시아 역내에 있는 12개 선주협회로 구성되어 있다.

ASF의 설립목적은 아시아 해운업계의 이익을 도모하기 위한 것으로 ASF 연차총회 사이에 해운경제검토위원회, 선원위원회, 선박재활용위원회, 안전항행 및 환경위원회, 선박보험법제위원회로 구성된 다섯 개의 위원회를 열어 주요이슈에 대해 협의하고 공동대응방안을 모색하고 있다. 그동안 아시아대표자회의는 지난 1992년 발족된 이후 매년 정례적으로 본회의와 분과위원회별 중간회의를 갖고 주요 쟁점사항에 대해 공동보조를 취하고, 아시아역내 해운산업의 공동이익을 위해 노력하는 한편, 아시아역내 해운업계를 대변하는 등 위상을 드높여왔다

한편, 2007년에 개최되는 제16차 아시아선주대표자회의는 한국선주협회 주관으로 한국에서 개최된다.

세계 상위 10대 정기선사 컨적재능력 급증

지난 2000년 이후 6년간 수송능력 325% 증가

세계 주요정기선사들이 M&A를 통해 시장지배력을 증강시키고 있는 가운데 세계 상위 10대 정기선사들의 선박량이 지난 2000년 이후 급격히 증가하고 있다. 이에 힘입어 이들 10대 선사들의 시장 점유율도 크게 늘고 있는 것으로 나타났다.

한국선주협회가 BRS-Alphaliner의 자료를 분석한 바에 따르면, 세계 상위 10대 정기선사들의 컨테이너선 적재능력은 지난 2001년 253만8,199TEU에서 2006년 1월에는 547만8,992TEU로 무려 3.3배 가량 증가했다.

이에 따라 세계 컨테이너선대에서 차지하는 이들 10대 정기선사들의 선박량 비중은 49.3%에서 60.0%로 10.7% 포인트 확대된 것으로 분석됐다.

세계 1위의 컨테이너선사인 덴마크 머스크라인의 경우 컨테이너선 적재능력이 2001년 1월 62만 324TEU에서 2006년 1월에는 166만5,272TEU로 268% 증가했으며, 세계 전체 컨테이너선대에서 차지하는 비중도 12.0%에서 18.2%를 증대됐다.

그리고 2위선사인 MSC의 경우는 적재능력이 22만4,620TEU에서 78만4,248TEU로 349% 늘었으며, 점유율도 4.4%에서 8.6%로 거의 2배 가까이 확대됐다.

이와함께 CMA-CGM그룹은 12만2,848TEU에서 50만7,954TEU로 무려 4배 증가했으며, 점유율 역시 2.4%에서 5.6%로 늘었다.

특히 상위 대형선사들의 시장점유율이 이같이 큰 폭으로 확대된 것은 M&A를 통해 몸집을 크게 불렀기 때문이다.

이에 반해 한진해운과 현대상선의 적재능력은 2001년 1월에서 2006년 1월 기간중 각각 134%와 145% 증가에 그쳐 세계 100대 정기선사의 평균 증가율 177%를 밑도는 등 다소 부진한 것으로 나타났다.

우리나라 정기선사들의 적재능력 증가율이 이같이 둔화된 것은 지난 1997년말 IMF 이후 정부에서 해운기업의 특성을 고려하지 않은 채 다른 기업과 마찬가지로 부채비율 200%를 일괄적용토록 함으로써 선박확보가 크게 부진했기 때문으로 분석되고 있다.

그러나, 세계 50위에서 100위권 정기선사들의 적재능력은 오히려 줄어든 것으로 나타났다. 이들 선사들의 컨테이너화물 적재능력은 2000년 1월 39만7,895TEU에서 2006년 1월 39만736TEU로 2% 감소한 것으로 집계됐다.





[세계 정기선사별 선복량 점유율]

구 분	2000. 1			2006. 1			증가율
	순위	TEU	점유율	순위	TEU	점유율	
A.P.Moller-Maersk	1	620,324	12.0%	1	1,665,272	18.2%	268%
MSC	5	224,620	4.4%	2	784,248	8.6%	349%
CMA CGM Group	12	122,848	2.4%	3	507,954	5.6%	413%
Evergreen Group	2	317,292	6.2%	4	477,911	5.2%	151%
Hapag-Lloyd	14	102,769	2.0%	5	412,344	4.5%	401%
CSCCL	18	86,335	1.7%	6	346,493	3.8%	401%
APL	6	207,992	4.0%	7	331,437	3.6%	159%
Hanjin/Senator	4	244,636	4.8%	8	328,794	3.6%	134%
COSCO Container L.	7	198,841	3.9%	9	322,326	3.5%	162%
NYK	8	166,206	3.2%	10	302,213	3.3%	182%
MOL	10	136,075	2.6%	11	241,282	2.6%	177%
OOCL	16	101,044	2.0%	12	234,141	2.6%	232%
CSAV Group	20	69,745	1.4%	13	234,002	2.6%	336%
K Line	13	112,884	2.2%	14	227,872	2.5%	202%
Zim	11	132,618	2.6%	15	201,432	2.2%	152%
Yang Ming Line	17	93,348	1.8%	16	188,206	2.1%	202%
Hamburg-Sud Group	21	68,119	1.3%	17	184,438	2.0%	271%
Hyundai Merchant Marine	15	102,314	2.0%	18	147,989	1.6%	145%
Pacific Int'l Lines(PIL)	24	60,505	1.2%	19	134,362	1.5%	222%
Wan Hai Lines	22	63,525	1.2%	20	114,346	1.3%	180%
UASC	19	74,989	1.5%	21	74,004	0.8%	99%
IRIS Lines	42	19,920	0.4%	22	53,512	0.6%	269%
Regional Container L.	33	26,355	0.5%	23	48,604	0.5%	184%
Grimaldi(Napoli)	28	35,283	0.7%	24	44,363	0.5%	126%
MISC Bhd	26	41,738	0.8%	25	40,543	0.4%	97%
Costa Container Lines	98	4,914	0.1%	26	37,480	0.4%	763%
China Navigation Co	60	11,377	0.2%	27	36,717	0.4%	323%
Sea Consortium	43	17,562	0.3%	28	34,242	0.4%	195%
CCNI	32	26,710	0.5%	29	33,799	0.4%	127%
SYMS	128	2,954	0.1%	30	32,337	0.4%	1095%
TOP 5		1,687,666	32.8%		3,847,729	42.1%	228%
TOP 10		2,538,199	49.3%		5,478,992	60.0%	216%
TOP 25		3,843,612	74.6%		7,648,088	83.7%	199%
TOP 10		2,538,199	49.3%		5,478,992	60.0%	325%
Carriers ranked 11-25		1,305,413	25.3%		2,169,096	23.7%	166%
Carriers ranked 26-50		576,316	11.2%		621,693	6.8%	108%
Carriers ranked 51-100		397,895	7.7%		390,736	4.3%	98%
LINER TOTAL		5,150,000	100.0%		9,135,749	100.0%	177%

(자료) BRS-ALPHALINER

단일선체 유조선 퇴출시한 이후 개조 운항가능 해양수산부, 개조전 증급유 등 유류 운송금지

단일선체 유조선 이중선체 퇴출시한이 경과하더라도 이중선체로 개조할 경우 운항이 가능하다.

해양수산부는 최근 유조선 퇴출시한인 2005년 4월5일 이후 이중선체 구조로 개조한 유조선 운항선사가 '운항가능 여부'를 질의한데 대한 회신을 통해 운항이 가능하다고 밝혔다.

유조선의 이중선체 개조에 관한 국제협약(MARPOL)의 부속서 1, 13G 및 13H 조항이 지난 2005년 4월5일부로 발효됐으며, 이같은 규정을 수용한 국내 해양오염방지법 시행규칙도 이 날자로 개정, 시행에 들어갔다.

특히, MARPOL 부속서 1, 13G 및 13H 조항은 단일유조선의 운항시한을 앞당긴 것으로 MARPOL 기준에 따르지 않고 건조된 비분리발라스트탱크를 가진 2만DWT 이상 원유운반선과 3만DWT 이상 석유제품운반선은 1982년 4월4일 이전이나 이후에 인도된 선박 모두가 2005년 4월5일 시한으로 퇴출 또는 개조토록 강제화하고 있다.

그러나 이같은 국제법규가 발효됐으나, 퇴출시한 이후 개조한 선박에 대한 명확한 규정이 없어 퇴출시한 기준일을 지나 단일선체유조선을 이중선체로 개조한 경우의 위법여부, 기준일 이후 개조가능 여부에 대해 논란의 소지가 있었다.

현행 법규(법제6조 및 시행규칙 제12조)에 따라 기준일 이전까지 이중선체 개조는 대상이 되는 단일선체 유조선의 의무사항이다. 하지만, 단일선체 유조선이 이중선체로 개조하지 않고 기준일을 경과한 경우 운항하지 않으면 적용할 규정(벌칙 포함)이 없다는 것이다.

기준일 이후 이중선체로 개조하지 않고 운항시 2년이하의 징역 또는 2,000만원 이하의 벌금이 부과되고 운항금지 조치가 가능하다.

국제협약의 경우도 MARPOL 13G 및 13H 규칙에 따라 기준일 이전까지 이중선체로 개조해야 하고, 부속서 I 제4규칙에 따라 검사를 받아야 운항 가능하다. 그러나 국제협약에서도 퇴출시한 이후 이중선체 개조에 대한 명확한 규정은 없다.

이와 관련하여 국제해사기구(IMO) 관계자는 퇴출시한 기준일 이전에 개조하지 않아 퇴출됐어야 할 선박의 경우 기준일 이후에도 개조가능한지는 협약에 규정하고 있지 않아 기국정부가 결정할 사항이라는 입장을 밝힌 바 있다.

따라서 기준일은 이 날짜이후 단일선체로 운항이 중단된다는 의미로 해석되므로 기준일 이후 단일선체 유조선의 운항이 금지되나, 미개조 자체는 위법으로 규정되지 않아 위법사항으로 볼 수 없다는 것이다.

