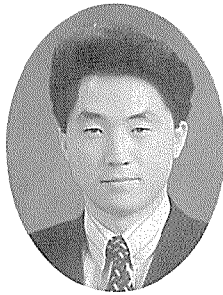


IOPC Fund(국제유류오염 손해배상기금) 회의에 다녀와서



이 호 준

〈 통상산업부 석유정책과 사무관 〉

1. 들어가는 말

지난 10월20일부터 24일까지 영국 런던에서는 국제해사기구(IMO:International Maritime Organization) 주관하에 국제유류오염 손해배상기금(IOPC Fund : International Oil Pollution Compensation Fund) 총회 및 집행위원회가 개최되었다. 이 회의는 점증하고 있는 해양유류오염사고에 대비한 국제기금의 조성 및 운용 방안, 피해배상 등을 협의하기 위한 것으로, 필자는 외무부, 해양수산부, 민간전문가 등과 함께 우리 나라 대표단의 일원으로 본 회의에 참가하였다.

회의 참가가 결정된 이후 해양수산부 및 기타 관련 단체와 사전준비를 하는 과정에서 IOPC Fund에 납부하고

있는 우리 정유업계의 분담금의 규모가 매우 큼에도 불구하고, 정유업계는 물론이고 석유협회 차원에서도 동 기금에 대한 인지도가 그다지 높지 않은 것을 알 수 있었다. 물론 어민들에 대한 피해배상이나 기금과 관련된 제반 업무가 해양수산부 주관하에 이루어지고 있고, 정유업계와 관련되는 부분, 즉 유류수령량이나 분담금의 양 등은 객관적인 자료에 근거해서 결정되는 것이기 때문에 이 기금에 대한 정유업계의 관심이 상대적으로 작을 수는 있을 것이다. 하지만 세계 제 3위의 유류 수령량 수준과 이를 기준으로 이미 97년도에만 해도 벌써 70억원 이상의 분담기금을 납부한 상황을 감안할 때, 업계의 무관심과 낮은 인지도는 결코 바람직한 현상은 아니라고 여겨졌다. 그것은 당장 큰 변화를 예상하는 것은 아니지

만, 분담금 납부기준이나 방법의 변화가 바로 정유업계에 미치는 영향이 결코 작지는 않을 것이라고 보기 때문이다.

이런 관점에서 이 글에서는 우선 *IOPC Fund*가 속해 있는 국제해사기구(IMO)에 대해 간략히 언급하고, 국제유류오염사고 발생시의 피해배상절차, 국제유류오염 손해배상과 관련된 각종 협약, 유류오염손해배상보장법과 국제협약에 따른 정유업계의 분담금 납부방법 등에 대해 설명하고자 한다. 아울러 이번 회의에서 결정되고 논의된 사항이 무엇인지 우리 나라와 관련된 사항을 중심으로 살펴보고, 마지막으로 이번 회의에 참가하면서 느꼈던 바를 언급하고자 한다.

2. 국제유류오염 손해배상

가. 국제해사기구(IMO:International Maritime Organization)

IMO는 1958년 3월 정부간 해사자문기구 (*IMCO: Intergovernmental Maritime Consultant Organization*)로 설립된 12번째 UN 산하 전문기구로서 1975년 IMCO 제 9차총회에서 기구의 명칭을 *IMO(International Maritime Organization)*로 개정하여 오늘에 이르게 된다. IMO는 첫째, 해운에 영향을 미치는 제반기술사항에 관한 정부간 협력촉진, 둘째, 해상안전과 해양오염방지를 위한 실질적 기준채택, 셋째, 국제교역증진을 위한 차별적 조치와 불필요한 제한 철폐, 넷째, 해운관련 제반사항 토의 및 관련정보의 상호교환을 그 주요 목적으로 하고 있다. 현재 IMO에는 153개 회원국과 2개 준회원국이 가입되어 있고, 우리 나라는 1962년 4월 49번째로 가입 하였다.

IMO의 국제협약은 크게 해양오염방지, 해양오염사고

발생시 책임 및 배상, 해상안전, 기타 등의 분야로 나눌 수 있는데, 해양오염방지와 관련된 협약의 대표적인 것이 『73/78 MARPOL』(*Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973:78* 의정서에 의해 수정된 73년의 선박에 의한 오염방지를 위한 국제협약)으로서 이 협약은 선박으로부터의 해양오염을 방지하기 위한 국제협약이다. 반면 다음에 설명하게 될 『69 CLC』, 『71 FC』, 『92 CLC/FC』 등은 해양오염사고 발생시의 책임 및 배상과 관련된 협약들이고, 이번 *IOPC Fund* 회의가 바로 FC 협약에 따라 개최된 회의인 것이다.

나. 유류오염 손해배상 절차

유조선에 의한 해양유류오염 사고 발생시에 우선적으로는 국가 및 민간방제기관의 방제작업이 행해지는 한편, 피해어민 등에 대한 피해배상절차가 진행되게 된다. 피해배상은 IMO의 국제협약 및 국내의 「유류오염손해배상보장법」에 따라 1차적으로 선주책임한도내에서 유조선주(보험회사)가 배상하고, 1차적인 배상액을 초과하는 손해에 대해 2차로 화주(정유사)가 납부한 분담금으로 조성된 국제기금(*IOPC Fund*)에서 배상하게 된다.

다. 국제유류오염손해배상 관련 협약

1) 「69 CLC」 및 「71 FC」

해양에서 발생하는 유류오염으로 인한 손해를 배상하는 국제협약은 현재 2종류가 있는 바, 먼저 선주의 손해배상 책임보험계약 체결을 의무화하는 『69 CLC』(*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969*: 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약)와 화주가 국제기금을 납입하여 피

해어민에게 배상을 하도록 하는 『71 FC』(International Convention on the Establishment of International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971: 유류오염손해에 대한 배상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약)로 나눌 수 있다.

『69 CLC』에서는 선주의 1차 배상한도를 규정하고 있는데, 배상액은 선박톤당 133SDR이고, 최고 한도액은 14백만SDR(약 182억원)이다. 이 협약에는 93개국이 가입한 상태인데, 우리 나라는 '78.12에 가입을 하였다.

반면, 선주책임 배상한도가 적어 이를 보충하기 위해 1971년 Brussel에서 개최된 국제회의에서 채택된 협약이 『71 FC』이다. 동 협약은 화주의 분담금에 의해 조성되는 국제기금을 토대로 피해배상을 해주는 것을 내용으로 하고 있는데, 선박소유자가 CLC 협약에 의해 부담하게 되는 책임의 일부를 화주인 석유업계에 전가시킴으로써 해상에서 유류 운송중에 발생한 유류오염손해에 대한 배상책임을 해운업계와 유류화주가 공동으로 분담하고자 하는 의도를 담고 있다. 이 협약에서는 배상한도를 높여서 최고 60백만SDR(약 780억원)까지 배상하는 것으로 규정하였다. 현재 가입국은 총 72개국으로서 우리나라는 '92.12에 가입하였다.

2) 개정 92 의정서(92 CLC/FC)

IMO는 '92.11에 『69 CLC』 및 『71 FC』에 의한 선주책임액과 기금배상액이 적어 현실에 맞지 않는다는 이유로 동 한도액 인상을 주요 골자로 하는 『92 CLC/FC』 즉 92 의정서를 채택되게 되었다. 『92 CLC/FC』에서는 선주책임한도가 최고 59.7백만SDR(776억원)로 증액되었고, IOPC Fund 배상액도 최고 135백만SDR(1,755억원)로 역시 크게 증액되었다. 또한 협약적용범위도 12해리 영해에서 200해리 배타적경제수역으로 확대되었다. 현재 14개국이 가입한 상태인데, 우리 나라는 '97.3.7 가입서를 IMO에 기탁하였으며, '98.5.16부터 정식 발효

될 예정이다. 따라서 우리의 경우 '98.5까지는 구협약체제가 적용되고, '98.5.16부터는 신협약체제로 이행하게 된다.

라. 유류오염손해배상보장법과 분담금 납부

우리 나라는 『69 CLC』 및 『71 FC』 양 국제협약을 수용하여 '92.12 「유류오염손해배상보장법」을 제정하였고, 『92 CLC/FC』의 개정내용을 반영하여 97년 1월 동법을 개정, 시행해 오고 있다. 동법 제29조~32조에 따라 정유사의 국제기금 분담금 납부도 이어져 금년 10월 현재 97년 분담금으로만 이미 70여억원을 납부한 상태다. 분담금 납부방법은 먼저 유류 수령인이 전년도 유류 수령량(분담유량)을 해양수산부에 보고(연간 15만톤 초과시) 하고, 해양수산부는 이를 국제기금에 통보하면, 국제기금은 각 정유사에 분담금 액수를 정해 알려주게 되며, 마지막으로 정유사는 분담금을 국제기금에 납부하게 된다. 결국 피해자는 선주(보험사)로부터 배상받지 못한 손해액에 대해 국제기금에 배상 청구를 하고, 국제기금은 피해조사 결과에 따라 배상액을 결정하여 이미 조성된 기금에서 지급결정을 하게 된다.

3. 이번 회의에서 논의된 사항

가. 71 Fund 제55차 집행위원회

집행위원회는 실제적인 배상기준과 배상절차, 배상금액 등이 결정되는 중요한 장으로서 이번에는 한국, 영국, 독일, 네덜란드 등 15개국중 13개국이 참석하였다. 우리 사고와 관련되어 논의된 내용을 사례별로 정리하면 다음과 같다.

사 건 명	논 의 내 용
○ 제5금동호 사건 ('93.9.27 여수)	- 현재까지 징수한 배상기금은 총 1,500만파운드(225억원)임. - 접수된 청구액은 약 9백만파운드(135억원)이며, 약 3,000만파운드(450억원)의 배상청구가 계류중이나 관련전문가의 사정결과에 따르면 100만파운드(15억원) 이하로 집계될 것으로 집행위원회에서는 보고 있음. - '97년말 현재 제5금동호 기금잔액은 약 720만파운드(108억원)에 이를 것으로 예상되어 각국에 대한 추가분담은 없을 것임.
○ Sea Prince호 사건 ('95.7.23 여수)	- 현재까지 징수한 배상기금은 총 2,300만파운드(345억원)임. - 접수된 청구액은 총액이 약 22,600만파운드(34백억원)이며, 약 8,800만파운드(1,320억원)의 배상청구가 계류중임.
○ 여명호 사건 ('95.8.3 거제)	- 현재까지 징수한 배상기금은 총 300만파운드(45억원)임. - 접수된 청구액은 약 100만파운드(15억원)이며, 약 1,040만파운드(156억원)의 배상청구가 계류중인데, 집행위원회는 충돌사건을 야기시킨 선박건인업체가 재산이 없음을 이유로 71 Fund에서 동업체에 대한 구상권 행사를 하지 않기로 함.
○ 호남사파이어호 사건 ('95.11.17 여수)	- 현재까지 합의된 금액은 4.2백만파운드(63억원)이고, 37백만파운드(555억원)가 계류중임.
○ 제1유일호 사건 ('95.9.21 부산)	- 현재까지 징수한 배상기금은 총 1,800만파운드(270억원)임. - 접수된 청구액은 1,050만파운드(158억원)이며, 약 4,200만 파운드(630억원)의 배상청구가 계류중이나 집행위에서 고용한 전문가 사정결과에 따르면 600만파운드(90억원) 이하로 보여짐. - 배상청구금액의 불확실성, 특히 침몰선박 및 잔류기름의 제거에 따른 비용이 어느 정도에 이를 지 확신할 수 없는 관계로 집행위원회는 71 Fund의 배상한도 60%를 당분간 유지하기로 함.
○ 정진101호 사건 ('97.4.1 부산)	- 동사건은 부산항 오일터미널에서 정진호에 선적중 124톤의 유류가 바다에 유출된 사건으로서, 오일터미널 주체의 책임소재에 대한 재론이 있었으나, 집행위원회는 71 Fund가 오일터미널에 대한 구상권을 행사할 이유가 없다는 결론을 내림.
○ 오성3호 사건 ('97.4.3 등가도)	- 현재 우리 나라와 관련하여 89만파운드(13억원)에 달하는 청구액에 대한 조사가 이루어지고 있고, 일본도 670만파운드에 달하는 피해배상청구를 한 상태임. - 피해배상금액이 71 Fund 한도인 52백만파운드(780억원)를 초과하는 경우 일본의 피해청구에 대하여는 92 Fund의 적용이 가능함. - 우리 정부는 침몰선박 인양 및 유류제거작업시 발생하는 비용에 대한 IOPC Fund측의 명확한 배상기준설정과 아울러 전체적인 배상지급한도의 60% 수준으로의 상향조정을 주장하였으나, 집행위원회에서는 현시점에서 선박인양 및 유류제거 관련 비용을 정확히 예측하기 곤란하므로 종전과 같이 25% 수준의 배상지급한도를 유지하기로 함.
○ Sea Empress호 사건 ('96.2.15 영국)	- 총 피해배상 청구금액이 71 Fund 배상한도를 초과할 가능성이 있으므로 75%의 배상금 지불한도가 유지되어 오다가, 금번 집행위원회에서 Fund가 고용한 전문가에 의해 평가된 피해에 대해서는 100% 배상해주기로 지급수준을 상향 조정함.
○ Nakhodka호 사건 ('97.1.2 일본)	- 일본은 '96.5.30에 이미 92 Fund 가입을 하여 협약이 발효된 상태이므로, 동 사건은 71 Fund 및 92 Fund에서 동시 적용됨.(71 Fund 초과금액은 92 Fund에서 배상가능). - '97.10 현재 156백만파운드의 청구가 받아들여져서, 이중 16백만파운드가 지급됨.

나. 71 Fund 제20차 총회

이 참석하였다. 71 Fund 제 20차 총회에서 논의된 사항을 내용별로 요약해 보면 다음과 같다.

71 Fund 제 2차 총회는 총 74개 회원국중 37개국

구 분	논 의 내 용
○ 집행위원회 위원국으로 선출	- 71 Fund 협약 제22.2(b) 해당국(유류수령량 상위국에서 선출) ⇒ 일본(276.7백만톤, 22.7%, 세계1위), 이태리(144.9백만톤, 11.9%, 세계2위), 한국(113.8백만 톤, 9.3% 세계3위), 네덜란드(103.5백만톤, 8.5%, 세계4위), 프랑스, 영국, 인도 - 71 Fund 협약 제22.2(a) 해당국(탱커선대 보유국 규모나 국가별 유류오염 위험노출에 대한 지리적 위치를 고려하여 선출) ⇒ 알제리, 벨기에, 콜롬비아, 덴마크, 그리스, 말레이시아, 모로코, 폴란드
○ 연차분담금 징수 (Major Claims Fund)	- '98.2.1 기한으로 <i>Sea Prince</i> , 여명호, 제1유일호건과 관련해서 14백만파운드, 제3오성호건과 관 련해서 10백만파운드, <i>Nakhodka</i> 호와 관련해서 35백만파운드, <i>Nissos Amorgos</i> 호건과 관련해서 5 백만파운드를 징수하기로 함.
○ 홍콩의 지위	- '97.7.1 이후의 홍콩에 대한 71 Fund의 지위와 관련하여, 중국이 Fund 가입국이 아니기 때문 에 법률적 측면에서 문제가 될 수 있겠지만, 유류오염손해에 대한 배상은 범세계적이어야 한다는 Fund의 기본정신에 비추어 볼 때 다수국가의 찬성으로 홍콩의 71 Fund의 계속적인 적용을 지지함.
○ 기타	- 71 Fund의 기금보유액이 매년 늘어나 현재 1억1천5백만 파운드(1,650억원)를 초과하고 있는 데 가능한 클레임 처리를 빨리하여 현금보유액을 줄이도록 하여야 함. - 현재 71 Fund와 92 Fund가 사무국 운영비를 합동으로 분담하고 있으며, '98년도에는 '97년에 비해 92 Fund 업무가 증가되는 것을 감안하여 양기구의 분담비율을 60:40('96년에는 70:30) 으로 약간 상향 조정할 것을 결의함. - '98.5.15까지는 71 Fund 사무국이 71 Fund 및 92 Fund 두 기금의 집행을 담당하고, 이후에는 92 Fund 사무국이 맡게 됨. - 차기 총회는 '98.10 개최하기로 결정하고, 92 Fund('98.5.15 발효) 가입회원국의 69 CLC 및 71 Fund 강제탈퇴와 관련된 제반문제를 협의하기 위해 '98년 4월에 특별총회 개최를 의결함.

다. 92 Fund 제2차 총회

92 Fund는 96년부터 발효되기 시작한 것으로 현재
14개 회원국중 12개국이 참석하였다. 우리 나라는 '97.3

에 92 Fund 가입기탁서를 제출하였으며, '98.5.16부터
발효되므로, 이번 회의에는 업저버로 참석하였다. 본
총회에서 논의된 내용을 설명하면 다음과 같다.

구 분	논 의 내 용
○ 제3오성호 사건	- 사고당시 한국은 92 Fund 협약국이 아니므로 배상 한도액은 71 Fund 협약에 의해 60백만 SDR(52백만파운드/780억원)이나 일본의 경우 이미 92 Fund 협약국이었으므로 92Fund 협약이 적용됨(135백만SDR/117백만파운드/1,755억원).
○ <i>Nakhodka</i> 호 사건	- 총 청구금액이 얼마나 될지 아직 불확실한 상태임을 감안, 92 Fund의 지불한도를 60% 수준 으로 유지하기로 결정.
○ 연차분담금 징수	- '98.2.1 기한으로 제3오성호건과 관련 3.5백만파운드, <i>Nakhodka</i> 호건과 관련 30백만파운드, <i>General Fund</i> 6백만파운드를 징수하기로 함.
○ 분담유 운송실적 보고서 미제출 회원국에 대한 제재	- 회원국이 수송실적보고서를 적기에 제출하지 않아 기금에 재정적 손실이 발생한 경우 등에 대한 대책으로 클레임자문기구(집행위원회)의 피선거권을 제한하는 등의 제재방안을 마련키 로 함.
○ 클레임자문기구 설치	- 92 Fund의 클레임 자문기구는 71 Fund의 집행위원회와 유사한 형태로서, 92 Fund 회원국이 25개국에 달하는 시점 이후에 개최되는 첫 번째 총회에서 설치하기로 합의함.

<p>○ 새로운 분쟁 해결 절차의 모색</p>	<p>- 71 Fund에서 피해배상절차의 어려움, 피해배상의 지연 등으로 피해자들로부터의 불만이 나타나는 등 문제점이 발생함</p> <ul style="list-style-type: none"> · 제1안 : 정부가 모든 청구를 통합하여 Fund에 청구 · 제2안 : 모든 배상청구를 다룰 국제특별위원회 설치 · 제3안 : 독립적 배상위원회를 기금 내부에 설치 <p>- 위의 세 가지 안과 함께 상사중재, 화의 및 조정, 상업적인 선주상호책임보험(P&I Clubs)에 의한 처리 등을 함께 연구해 나가기로 함</p>
<p>○ 92 Fund의 배타적 경제수역(EEZ)에 대한 적용</p>	<p>- 92 Fund의 지리적 적용범위가 유엔 해양법협약에 따라 설정되는 배타적 경제수역으로 확장됨</p> <p>- 이에 따라 92 Fund는 제1차 총회에서 회원국들로 하여금 유엔 해양법협약에 따라 EEZ LINE을 설정하였거나, 설정할 경우 사무국장에게 통보하도록 요청한 바 있음(현재 덴마크, 핀란드, 프랑스, 독일, 스웨덴, 영국 등 6개국이 통보)</p>

라. 71 Fund 제56차 집행위원회

마지막 날 71 Fund 제56차 집행위원회가 개최되었는데 새로 선출된 15개 집행위원회 회원국이 참가한 가운데 개최되었다. 이 회의에서는 우리 나라 대표인 채이식 고려대 교수가 집행위원회 부의장으로 선출되었다.

4. 논의를 마치며

가. 점증하는 IOPC Fund의 중요성

IOPC Fund 회의는 최근 급증하고 있는 해양유류오염 사고에 대해 피해배상 청구의 수용여부, 배상금 지급 수준 등이 이 회의에서 바로 결정된다는 점에서 중요성을 지니고 있다.

특히, 유류 수령량 제 3위국인 우리 나라로서는 우리 나라와 관련된 유조선 사고가 기금에서 논의되고 있는 전체 사고 30여건 중 1/3 규모에 이를 정도로 IOPC Fund로부터의 수혜(?) 또한 높은 것이 사실이다. 실제 회의에 참가해 본 결과, 피해 배상금의 지급에 있어 우리 입장을 적극 반영하기 위해서는 다른 회원국과의 긴밀한 접촉을 통하여 지지발언을 얻어내는 것이 중요하며,

피해배상청구에 있어 입증서류를 보다 철저히 구비하여야 할 것으로 보였다.

우리 나라 관련 사고의 경우 당초 우리의 피해청구액과 국제전문기관의 손해액 평가간의 차이가 매우 큰 반면 일본의 경우는 입증서류 구비가 거의 완벽하여 신속한 배상금 지급이 이루어지고 있는 상황이다.

더구나 일본의 경우 기금에 대한 분담금 납부비율이 제일 높아 기금에서의 발언권이 높다보니, 일본대표가 발언을 하는 경우에는 모든 회원국들이 경청하는 모습을 찾아 볼 수 있었다.

나. 대표단의 전문성 확보 및 민간전문가에 대한 지원 필요성

이 분야의 업무는 국제법, IOPC Fund 협약, 해양오염관계, 선박관련 전문지식을 필요로 하며, 이분야에 장기적으로 근무한 경험이 있는 전문인력이 담당하는 것이 바람직하다. 현재 해양수산부 공무원들과 민간전문가(고려대 채이식교수)의 전문성은 상당히 높은 편이라고 생각된다. 특히 다른 나라 대표단의 경우, Fund 관련 업무만을 수년 동안 지속적으로 수행하는 사람들이 대부분임을 감안할 때, 우리 측 민간전문가에 대한 정책적인 차원의 지원이 더욱 절실하게 느껴졌다.

더구나 제56차 IOPC Fund 집행위원회에서 채이식

교수가 부의장으로 선출된 것은, 그 동안 채교수가 IOPC Fund 내에서 우리 나라 대표단의 일원으로 각종 회의에 적극적으로 참여하고 동 회의를 능동적으로 주도 해 온 결과로 보여지며, 이를 계기로 앞으로 채교수 뿐만 아니라 우리 나라의 IOPC Fund 내에서의 역할 증대가 크게 기대된다.

다. 정유업계의 관심 및 인지도 제고 필요성

현재 IOPC Fund에 대한 석유협회 및 정유업계의 관심 및 인지도는 그다지 높지 않은 것으로 보인다. 물론 어민들에 대한 피해배상이나 기금과 관련된 제반 업무가 해양수산부 주관하에 이루어지고 있고, 분담금 납부 또한 전년도 유류 수령량이라는 객관적 자료에 근거해서 결정되기 때문에 이 기금에 대한 정유업계의 관심이 상대적으로 낮을 수는 있을 것이다.

하지만 세계 제3위의 유류수령량 수준과 이를 기준으로 이미 97년도에만 해도 벌써 70억원 이상의 분담기금을 납부한 상황을 감안할 때 업계의 무관심과 낮은 인지도는 결코 바람직한 현상은 아니라고 여겨졌다.

그것은 당장 큰 변화를 예상하는 것은 아니지만, 분담금 납부기준이나 방법의 변화가 정유업계에 미치는 영향이 결코 작지는 않다고 보기 때문이다.

통상산업부 입장에서도 해양수산부 및 민간인만으로는 어민 등의 피해배상 측면에만 치중하기 쉬우므로, 석유협회 등에 전문인력을 두어 동 회의를 지속적으로 관찰하고 필요시에는 회의에 직접 참가하여 정유업계의 입장을 대변할 뿐만 아니라, 통상부 차원의 의견을 반영시킬 필요가 있다고 여겨진다.

개인적 차원에서는, 이번 회의에서 우리 대표단의 전문성 확보 및 대표단내의 의견조율, 사전 협조가 잘 이루어진 관계로 우리 대표의 발언번도나 비중이 여타의 국제 회의보다 활성화되어 있음을 느낄 수 있었다.

필자에게는 여러 가지 측면에서 배울 점이 많았던 국제회의였다. 아무쪼록 이 글이 막대한 양의 분담금을 납부하고 있으면서도 상대적으로 관심도가 낮은 우리 정유업계에 의미있는 자극제로서 작용하길 기대해 본다. ☺

(해외석유산업)

美 석유회사, 전력시장 진출

미국의 석유회사가 잇달아 전력시장에 진출하고 있다. Texaco사가 독자적으로 전력을 시장에서 조달 판매하는 사업을 시작하였고, Conoco사도 대규모 전력회사인 America Electric Power(AEP)와 연합하여, 화학회사나 철강메이커의 自家發電資產을 매수하고, 전력을 수요가에 판매하는 사업에 나서고 있는 가운데, 전력시장의 규제완화를 맞이하면서 종합 에너지회사로 전환할 움직임이다. 미국의 석유회사들은 전력분야를 향후 중점 투자분야로 거론하고 있어, 전력시장을 둘러싸고 業態를 뛰어넘는 경쟁이 본격화 되고 있다.

Conoco사는 AEP와의 공동출자로 발전자산보유회사와 전력판매회사를 '98년초에 설립할 예정이다. 우선 Conoco사의 親회사이기도 한 최대 화학제조업체인 듀폰社로부터 미국내의 약 30군데에 딸려있는 自家發電施設을 총액 10억달러로 매입할 계획이다.

Conoco사의 연료조달력과 AEP의 발전소운영 노하우를 결합하여 저렴한 가격으로 듀폰社 및 공장인근에 있는 대규모 수요처에 전력을 판매할 수 있을 것으로 전망된다. 한편 자산을 매각한 듀폰社는 자가발전예 비하여 전력조달 비용을 절감할 수 있을 것으로 보인다.

미국의 전력시장은 내년 1월부터 卅지역부터 단계적으로 규제를 완화한다. Conoco사와 AEP사는 앞으로도 계속 발전부문에서는 다양한 업종의 자가발전시설을 매입할 계획이다.

판매부문에서는 전력뿐만 아니라 천연가스도 취급할 예정이다. 양사에 의하면 판매부문의 잠재적인 시장규모는 연간 1천억 달러에 이를 것으로 보고 있다.

석유업계에서는 전력이나 천연가스 판매사업이 유망분야로 분석하고 있다. 전력과 천연가스는 수요처가 두텁고, 에너지원으로는 원유 석유제품보다도 수요성장이 높은 것으로 예상되기 때문이다. 이 때문에 텍사코사와 뉴코칼사가 각지에서 독자적으로 전력을 시장에서 조달하여 판매하는 사업을 지난 9월부터 시작하였다. 모빌과 쉘브론은 여러 전력회사 천연가스회사에 출자 제휴했다. 엔론 社등 천연가스회사들도 활발히 전력시장에 진출하고 있다.

미국의 석유회사들은 아시아를 중심으로 해외에서도 전력사업을 추진하고 있다. 그러나 대부분의 국가는 발전분야외에는 개방하고 있지 않아 석유회사들의 투자는 발전분야에 국한되고 있다.

<일본경제신문 97.10.4>