

# 油類汚染 對備・對應 및 協力에 관한 國際協約의 立法論的 考察

A Study on International Convention on Oil Pollution Preparedness,  
Response and Co-operation for Domestic Legislation

黃 錫 甲

〈목	차〉
제1장 서론	제4장 국제협력체제를 위한 국내법 보완의 필요성
제2장 협약의 성립과 채택	제1절 협력체제의 이념·요건 및 기준
제1절 협약의 성립원인	1. 협약이념의 이행
1. 대량유출로 인한 막대한 오염피해의 발생	2. 협력체제의 기본적 요건
2. 유류오염규제를 위한 입법활동의 전개	3. 협약의 협력기준
제2절 협약의 채택	제2절 협력체제의 확립을 위한 국제적 지침
1. 채택경위	1. 원조의 요청과 협력
2. 협약의 발효	2. 양자 또는 다자간의 협정이 없는 경우의 원조
제3장 협약의 구성과 내용	제3절 협력체제확립을 위한 관련 국내법
제1절 협약의 구성	1. 종합대책의 수립 및 시행을 위한 실체법의 내용
1. 협약의 전문	제4절 오염방제의 국제협력을 위한 국내법의 문제점
제2절 협약의 구체적 내용	1. 협약의 이념에 의한 국가비상계획의 필요성
1. 실체규정	2. 오염방제에 있어서의 국제협력
2. 절차규정	3. 오염방제를 위한 국내법의 문제점
3. 부속서	제5장 결론
4. 당해 협약상의 참조	
5. 부록의 내용	

## Abstract

Recently, our government makes effort to prevent oil pollution at sea. However, we still remain vulnerable to oil spills near the borders it shares with China, Japan and Russia due to legal and administrative impediments associated with cross-boundary spill response activity. For a reasonable domestic implementation of the International Conventions related oil pollution, our

government has already accepted several Conventions such as SOLAS 74, MARPOL 73/78, STCW 78, CLC 69 and FC 71 except an International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990. Therefore, this paper explores comprehensive legal structure applicable for future domestic legislation of international preparedness, response and co-operation on the base of the Convention, 1990. And also preliminary legal researches are to be done for earlier acceptance of the Convention, 1990. Consequently it is necessary to prepare national contingency plan and bilateral or multilateral agreements for oil pollution preparedness and response with adjacent nations prior to acceptance of the Convention. In addition, it is also necessary that neighboring nations must take action to facilitate cross-boundary activities by responders providing responder immunity protection and by removing potential impediments to response activities by appropriate law and other requirements such as customs, immigration, and safety training.

## 제1장 서론

최근 유조선의 대형화와 해상 유류운송의 증가에 따른 선박으로부터의 유류 및 석유화학제품 운반선에 의한 유해액체물질 등의 운송 도중에 선박운항자의 과실과 해난사고에 의한 유출 또는 배출이 해양오염에 중대한 원인이 된다는 사실이 널리 인식되고 있다. 이러한 유류 및 유해액체물질의 유출·배출로부터 해양환경을 보호하기 위하여 해상인명안전협약(SOLAS, 1974)과 해양오염방지협약(MARPOL 73/78)의 엄격한 적용을 국내외로 강제하고 있으나 해상에서 불가항력으로 인하여 발생하는 이들 오염물질의 배출은 현재의 국제협약만으로 그 사후 처리·관리에 한계가 있다고 본다.

선박의 운항특성에 기인하여 불가피하게 배출되는 유류 및 유해액체물질은 초기에 확산방지·방제작업을 통하여 오염손해를 최소화시킬 필요가 있다. 이러한 목적을 효율적으로 달성하기 위해서는 정유·해운업계의 역

할이 강조되고 더 나아가 유류오염사고에 대응하는 국가의 능력, 비상계획의 수립, 중대한 사고의 정보교환 및 방제를 위한 연구개발수단에 대한 상호협조와 국제협력이 요청된다.

이러한 시대적 요청에 부응하여 국제해사기구에서는 1990년에 「유류오염의 대비·대응 및 협력에 관한 국제협약」(이하 “OPRC협약”이라 한다)을 성립시켰다.

우리 나라는 현재 유류오염사고의 예방과 규제를 위하여 해양오염방지법을 제정·시행 중에 있으나 역시 이 법률만으로는 해양환경 보호에 미흡한 점이 있다.

즉, 이 법령만으로는 사후 방제처리·관리면에서 인접 국가와의 협력에 대한 실효를 거둘 수 없으므로 극히 제한된 법익 밖에 얻지 못하기 때문이다.

그러므로 헌법 제35조 제1항에 의하여 국민의 환경권을 충족시키기 위한 국가의 의무를 다하기 위해서는 우선 OPRC협약을 조속히 수락한 후 해양오염방지법을 보완하는 법

를로서 「유류오염의 대비·대응 및 협력에 관한 법률」(가칭)이 국내법으로 제정되어야 할 것이다.

이미 시행되고 있는 해양오염방지법을 보완하는 후속 법률을 합리적으로 입법하기 위해서는 미리 이에 관련한 국제협약을 검토하는 작업이 선행되어야 할 것이다. OPRC협약의 주요내용을 살펴 보면 ①유류오염의 비상계획수립, ②유류오염사고 보고절차의 수립, ③유류오염에 대비·대응하기 위한 국가 및 지역제도 확립, ④국제협력, ⑤방제기술 연구 및 개발, ⑥기술협력, ⑦다자간 협력체제의 확립, ⑧국제해사기구의 역할 및 기능, ⑨방제비용의 상환 및 변제등이다.

이들 주요내용은 한마디로 유류오염을 대비·대응하기 위한 국제협력관계의 확립이라 할 수 있다. 따라서 국민의 환경권을 효율적으로 보호하기 위하여 곧 입법하지 않으면 안될 「유류오염 대비·대응 및 협력에 관한 법률」의 제정에 기여할 수 있도록 입법론의 시각에서 관련 국제협약을 실체규정, 절차규정, 부속서 및 결의서등의 순서로 나누어 총괄적으로 정리한 다음 먼저 OPRC협약의 핵심이라 할 수 있는 제7조에서의 국제협력에 한정하여 이 논문에서 고찰하고 나머지 부수적인 규정은 다음 기회에 구체적으로 분석·정리하기로 한다.

## 제2장 협약의 성립과 채택

### 제1절 협약의 성립원인

1. 대량유출로 인한 막대한 오염피해의 발생  
대량의 유류유출사고는 주로 유조선의 충돌·좌초 및 침몰, 석유시추선 및 유류저장사

설로부터 발생한다. 이러한 대형배출사고는 빈번히 발생하고 있지는 않으나 한번 발생하는 경우에는 수천톤이상의 상당한 유류가 특정 지역에 집중적으로 배출되어 확산되므로 막대한 피해를 가져 온다.

1967년 영국연안에서 3천5백만 갤론의 원유를 유출한 유조선 토리 캐논호(Torrey Canyon)의 좌초사고 이후 전 세계적으로 2백만 갤론 이상의 유류를 해양에 유출시킨 대량 유류오염사고가 이 협약의 채택당시에 66건 이상이나 발생한 바 있었다. 특히 1978년 프랑스 연안에서 6천8백만 갤론(약 223,000톤)의 원유를 유출시킨 아모코 캐디즈(Amoco Cadiz)에 의한 대량의 유출사고에 이어 1989년 알래스카 근해에서 약 3만6천톤의 원유가 유출되어 약 8천6백킬로미터에 달하는 해안을 오염시킨 유조선 엑손 볼데즈호(Exxon Valdez)의 좌초사고는 적절한 대응이 늦어짐으로써 청소 및 환경복구비용이 무려 미화 35억달러에 이르렀고, 그 후 그 지역의 어민으로부터 미화 1백5십억달러의 피해보상청구가 있었다. 이 사건을 계기로 미국에서는 1990년 오염법(Oil Pollution Act, 1990)이 제정되고, 세계 각국은 유류오염방제체제의 정비를 함으로써 해양환경피해를 최소화하여야 한다 것을 인식하게 되었다. 이러한 오염사고는 인류의 산업발전과 생활에 필요한 에너지를 공급하기 위하여 해상에서의 유류운송이 존속되는 한 불가피한 현상이라 할 수 있다.

2. 유류오염규제를 위한 입법활동의 전개

(1) 물적 조직의 강화

①해양오염방지협약의 개정

국제해사기구는 종전의 협약(MARPOL

73/78)을 개정하여 선체구조에 대한 규정을 강화하고 재화중량 600톤이상의 모든 유조선은 이중선체 또는 중갑판구조와 같이 이중선체에 상응하는 효과를 갖는 구조를 갖추도록 의무화 하였다(동 협약 부속서I 참조).

협약의 이 규정은 1993년 7월 6일 이후 건조계약되는 선박, 1994년 1월 6일 이후 기공 또는 개조에 착수하는 선박, 또한 1996년 7월 6일 이후 인도되는 선박은 이중 선체 또는 이와 동등한 구조를 갖추어야 한다. 현존선의 경우에는 선령 25년 내지 30년에 이중선체구조로 개조하기로 되었다.

## ②미국 오염법(OPA 90)

미국 오염법은 유조선 사고시에 선주의 책임을 무한책임으로 확대하고 배상기금조성을 위한 원유도입세를 부과하는 등 신조선의 이중선체를 의무화하였다. 이 기준을 위반한 선박은 미국항만의 입항이 금지된다. 이중선체에 관한 규정은 1990년 6월 30일 이후 발주되거나 1994년 1월 1일 이후 인도되는 신조선에 대해 이중선체 의무를 지우고, 현존선은 1995년 1월 1일부터 2015년까지 단계적으로 해체하도록 하였다.

## (2) 인적 조직의 강화

### ①선원의 훈련·자격증명·당직기준에 관한 협약의 개정

국제해사기구는 인적 요인(Human error)에서 발생하는 해난사고를 방지하기 위하여 위의 협약을 개정하고 그 요건을 강화하였다. 개정협약은 면허교부기준의 정형화를 명분으로하여 주관청의 재량을 배제하고 해기사험의 품질

관리제도를 도입하는등 국제기구의 국가행정행위에 대한 간섭이 확대된 것으로 본다.

## ②국제안전관리규정

1987년 국제해사기구는 선박 및 선사의 안전관리를 체계화하기 위하여 국제안전관리규정(ISM Code)을 해상인명안전협약(SOLAS 1974) 제9장에서 강제화 시켰다. 이에 따라 국제해사기구는 안전관리제도를 양호하게 시행하는 해상기업자에게는 적합증서(DOC)를 교부하고, 선박의 경우에는 안전관리증서(SMC)를 교부한다. 교부된 증서는 정기적으로 검사를 받아야 한다. 적용대상 선박은 모든 여객선, 유조선, 화학제품운반선, 총톤수 500톤이상의 가스운반선 및 건화물선은 1998년 7월 1일, 그 외의 총톤수 500톤이상의 선박은 2002년 7월 1일 이후부터 적용한다.

(3) 국제적 오염방제체제와 협력의 필요성  
비록 인적 물적 조직에 대하여 협약 또는 법률로서 강제화 하더라도 이는 어디까지나 어느 정도의 예방효과만을 가져올 뿐 해양오염을 완전히 근절할 수는 없다. 왜냐하면 선박은 운항특성상 항상 해상위험에 노출됨으로써 때때로 닥치는 불가항력적인 해난을 인위적으로 극복하기에는 그 한계가 있기 때문이다. 예컨대 이중선체를 강제화한다 하여도 해난에 의하여 선체의 내벽에까지 손상을 주는 사고가 무려 40퍼센트에 이르고 있다. 그러므로 이러한 선체구조상의 개선으로 모든 유류 유출문제가 해결되는 것은 결코 아니다. 현존하는 유조선이 모두 이중선

체구조로 대체되는 데는 상당한 시간이 필요하고 또 이중선저가 모든 형태의 사고에 효과가 있지 아니하기 때문이다. 이중선체는 해난으로 유조선의 선저가 심하게 손상되지 아니하는 사고에는 매우 효과적일 수 있으나 선저의 손상이 극심할 경우에는 별로 유출방지의 효과를 기대할 수 없다.

따라서 이중선체가 의무화되더라도 유조선 사고의 위험은 여전히 남아 있으며 일단 사고가 발생하면 그 결과는 심각한 해양오염피해를 초래하게 될 것이다.

대형 유출사고가 발생할 경우 일부 지역이나 단일 국가의 능력으로는 방제가 역부족일 수밖에 없다는 사실에도 불구하고 언제 발생할지 모르는 이러한 위험에 대처하기 위하여 막대한 투자를 한다는 것 역시 경제적 측면에서는 큰 부담일 수밖에 없다. 그러므로 모든 국가는 이러한 문제를 해결하기 위하여 국제해사기구를 비롯한 인접국가간의 긴밀한 협력이 필요하다 할 것이다.

## 제2절 협약의 채택

### 1. 채택경위

1990년 OPRC협약이 채택된 경위는 1989년 유조선 엑슨 볼데즈호(Exxon Valdez)의 심각한 유류오염사고를 경험한 미국이 국제해사기구에 제안하여 제16차 총회의 결의서(A.674)로 채택되었다. 이 결의서는 국제해사기구의 해양환경보호위원회에게 유류의 대량

유출사고에 대비하기 위한 협약안을 작성하도록 하고, 1990년에 협약체택을 위한 준비회의와 외교회의 개최 및 회의비용은 미국이 부담하도록 하는 내용등을 담고 있다.

1990년 5월 국제해사기구의 준비회의에서 해양환경보호위원회가 총회의 결의서에 의하여 작성한 협약 및 결의서의 초안을 검토하여 동년 11월 30일에 개최된 외교회의에서 OPRC협약이 채택된 것이다.

채택 당시에 90여개국이 참가하여 국제해사기구의 회의 중에서도 가장 큰 회의로서 세계의 이목을 집중시켰으며, 채택후 발효요건을 단기간인 5년 이내로 단축하였다. 이 협약의 가입국은 미국을 비롯하여 프랑스, 스웨덴, 노르웨이, 스페인, 캐나다, 독일, 그리스 등의 선진해운국 대다수가 가입하고 있다. 우리나라도 이 협약의 초안을 마련을 위한 준비회의에 참가하였으며, 협약채택을 위한 외교회의에도 당시 해운항만청 및 해양경찰청 관계자가 참석하여 의견을 제시한 바 있다.

### 2. 협약의 발효

OPRC협약의 발효요건은 15개국 이상이 비준한 날로부터 12개월 후이다. 이 협약은 1995년 5월 13일 멕시코가 15번째로 가입함으로써 1995년 5월 13일자로 발효하였다. 그러나 우리나라는 아직 이 협약에 가입하지 않고 있다. 최근 우리나라는 해양오염방지를 보완개정하였으므로 이 협약의 수용에 큰 문제가 없다고 본다. 다만, 국제협력분야에서 뒤에 언급하는 국가비상계획등의 몇가지 입법적 보완작업만 끝내면 곧 수용이 가능할 것으로 본다.

## 제3장 협약의 구성과 내용

### 제1절 협약의 구성

#### 1. 협약의 전문

이 협약은 협약의 전문을 비롯하여 19개의 조문과 1개의 부속서 및 10개의 결의문으로 구성되어 있다. 유류오염사고 발생시에는 이를 대비·대응하기 위하여 체약당사국은 협약 및 부속서의 규정에 의하여 개별적 또는 공동으로 모든 적절한 조치를 취하도록 하였다. 먼저 전문의 주요내용을 살펴보면 이 협약의 체약국은:

- ① 전반적으로 인간환경, 특히 해양환경을 보존할 필요성을 인지하고,
- ② 선박, 해양설비, 항만 및 유류취급시설이 포함된 유류오염사고로 인하여 해양환경이 직면한 심각한 위협을 인식하고,
- ③ 우선적으로 유류오염을 피하기 위한 예비대책과 방지의 중요성과 현행 해상안전과 해양오염방지에서 다루는 국제협약, 특히 해상인명안전협약(SOLAS 74), 해양오염방지협약(MARPOL73/78)의 엄격한 적용의 필요성 및 유류를 운송하는 선박과 해양시설의 설계, 운영 및 정비에 대한 강화된 기준의 신속한 개발을 염두에 두고,
- ④ 유류오염사고 발생시 신속하고 효과적인 사전 조치가 이러한 사고에서 야기할 수 있는 피해를 최소화 하는데 필요한 책임을 재삼 염두에 두어,
- ⑤ 유류오염사고를 방제하기 위한 효과적인 대비의 중요성과 이와 관련하여 정부 및 해운업계의 중요한 역할을 강조

하고, 더 나아가 유류오염사고에 대응하는 국가의 능력, 유류오염 비상계획의 준비, 해양환경이나 해안선 및 국가와 관련된 이익에 영향을 주는 중대한 사고 정보의 교환, 그리고 해양환경에서 유류오염을 방제하는 데 관련된 연구개발의 수단을 포함한 제반 문제에 있어서 상호원조 및 국제협력의 중요성을 통감하고,

- ⑥ 국제환경법의 일반적 원칙인 “오염행위자 부담원칙”을 고려하여,
  - ⑦ 또한 1969년 민사책임협약(CLC 69) 및 기금협약(FC 71)을 포함한 유류오염사고 피해시의 책임과 보상에 관한 국제협약의 중요성과 민사책임협약 및 기금협약의 1984년 의정서 조기발효의 시급성을 고려하고,
  - ⑧ 더 나아가 지역내 협약 및 협정을 포함하여 양자·다자간의 협정 및 협약의 중요성을 고려하여,
  - ⑨ 유엔해양법 협약의 관련조항, 특히 제7장 해양환경의 보호 및 보존에 관한 규정을 상기하여,
  - ⑩ 개발도상국가, 특히 작은 군도국가를 감안할 때, 유류오염사고의 대비 및 대응과 관련된 현행의 국가적, 지역적, 범세계적 능력을 증진하고 국제협력이 증대할 필요성을 인지하고,
  - ⑪ 이러한 목적은 유류오염사고 대비·대응 및 협력에 관한 국제협약의 체결에 의해 서만 가장 효과적으로 조성될 수 있을 것으로 사료되어,
- 아래와 같이 합의하고 있다.

## 제2절 협약의 구체적 내용

### 1. 실체규정

#### 1) 일반규정<sup>1)</sup>

- (1) 당사국은 유류오염사고에 대비하고 대응하기 위하여 이 협약 및 부속서의 규정에 따라 개별적으로 또는 합동으로 적절한 조치를 취할 것을 보증한다.
- (2) 이 협약의 부속서는 협약의 핵심부분을 이루며, 이 협약에서의 참조 사항은 동시에 이 부속서의 참조 사항으로 이루어 진다.
- (3) 이 협약은 함정, 해군보조함 또는 국가가 소유하거나 운항하는 기타 선박으로서 현재 비상업적 용도에만 사용되고 있는 선박에는 적용하지 아니한다. 그러나 각 당사국은 자국이 소유하거나 운항하는 상기 선박의 운항능력을 저해하지 아니하는 범위내에서 적절한 조치를 취함으로써 합리적이고 실행가능한 한 이 협약에 합치하는 방식으로 행동할 것을 보장하여야 한다.

#### 2) 정의<sup>2)</sup>

- (1) “유류”라 함은 원유, 연료유, 슬러지, 폐유, 정제품을 포함하는 모든 형태의 석유 류를 말한다.
- (2) “유류오염사고”라 함은 유류의 배출행위를 하였거나, 오염원이 동일한 배출행위를 계속적으로 행한 국가, 또는 다수 국가의 해양환경, 해안선 및 관련된 이용에 위협을 주거나 그러한

가능성이 있기 때문에 비상조치 또는 기타 응급대응이 필요한 상태를 말한다.

- (3) “선박”이라 함은 해양환경에서 운항하고 있는 모든 형태의 배를 의미하며, 수중 익선, 공기부양선, 잠수함 및 모든 형태의 부양기구를 말한다.
- (4) “해양시설”이라 함은 가스 또는 유류의 탐사, 채취, 생산 활동 또는 유류의 적·양하에 사용되는 고정 또는 부동식 해양설비를 말한다.
- (5) “항만 및 유류취급설비”라 함은 유류오염사고의 위험성이 상존하고, 그중에서도 특히 항만, 유류터미널, 파이프라인 및 기타 유류취급설비를 말한다.
- (6) “기구”라 함은 국제해사기구를 말한다.
- (7) “사무총장”이라 함은 이 기구의 사무총장을 말한다.

#### 3) 유류오염비상계획<sup>3)</sup>

이 협약은 유류오염비상계획에 대하여 다음과 같은 규정을 두고 있다(제3조).

- (1) ① 각 당사국은 당사국의 국기를 계양할 자격이 있는 선박으로 하여금 이 기구에 의하여 채택된 규정들에 따라 선박 유류오염비상계획을 선박내에 비치하도록 요구하여야 한다.
- ② 상기 ①항목에 따라 유류오염비상계획을 선박내에 비치하여야 할 선박은 체약국 관할하의 해양시설 또는 항만에 위치하고 있을 때에는 현행 국제적 협정 또는 당사국의 국내법에서 마련한

1) 동협약 제1조

2) 동협약 제2조

3) 동협약 제3조

제도에 따라 당사국에서 정당하게 인정된 검사관의 검사에 순응하여야 한다.

(2) 각 당사국은 그의 관할하의 해양시설 관리자로 하여금 대비·대응을 위한 국가적, 지역적 제도(제6조)에 따라 설립된 국가기구와 조정하여 합당한 국가 당국이 제정한 절차에 따라 승인된 유류오염비상계획을 비치하도록 요구하여야 한다.

(3) 각 당사국은 그의 관할하의 항만 및 유류적양작업에 사용되는 시설의 책임자 또는 관계당국으로 하여금 대비·대응을 위한 국가적, 지역적제도(제6조)에 따라 설립된 국가기구와의 조정을 통하여 합당한 국가당국이 제정한 절차에 따라 승인된 유류오염비상계획을 적절하게 비치하도록 요구하여야 한다.

#### 4) 유류오염보고 절차<sup>4)</sup>

(1) ① 각 당사국은 그의 관할하의 해양시설 관리자 및 그의 국기를 게양할 자격이 있는 선박의 선장 및 기타의 사람으로 하여금 유류의 배출 또는 유류배출의 우려가 있는 해양시설, 또는 선박의 모든 사고를 지체없이 보고하도록 요구하여야 한다.

가) 선박의 경우 가장 가까운 연안국에

나) 해양시설의 경우 그의 관할하에 귀속한 연안국에 ② 각 당사국은 그의 관할하의 해양시설 관리자 및 그의 국기를 게양할 자격이 있는 선박의 선장 및 기타의 사람으로 하여금 유류의 배출 또는 기름의 발견상태를 포함한 해

상에서 발견된 모든 사고를 지체없이 보고하도록 요구하여야 한다.

가) 선박의 경우 가장 가까운 연안국에

나) 해양시설의 경우 그의 관할하에 귀속한 연안국에 ③ 각 당사국은 그의 관할하의 항만 및 유류 적양하시설의 책임자로 하여금 유류의 배출 또는 유류의 배출 가능성, 또는 유류의 발견상태를 합당한 국가기관에 지체없이 보고하도록 요구하여야 한다.

④ 각 당사국은 해양조사선, 항공기 및 기타의 적정한 유관업체 및 기관에 대하여 해상, 항만 또는 유류 적양하시설에서 유류의 배출 또는 유류가 발견된 사고를 합당한 국가기관 또는 경우에 따라 가장 가까운 연안국에 지체없이 보고하도록 지시하여야 한다.

⑤ 각 당사국은 민간 항공기 조종사로 하여금 해상에서 유류의 배출 또는 유류가 발견된 사고를 가장 가까운 연안국에 지체없이 보고하도록 요구하여야 한다.

(2) 위의 항목 (1) ① 가)의 보고는 이 기구에서 채택한 지침서 및 일반원칙을 근거로 발전시킨 요구사항에 따라 작성되어야 한다.

위의 항목 (1) ① 나), ②, ③ 및 ④의 보고는 적용 가능한 한 기구에서 채택한 지침서 및 일반원칙에 따라 작성되어야 한다.

#### 5) 유류 오염사고보고 접수시의 조치<sup>5)</sup>

(1) 당사국은 유류오염보고절차(제4조)와

4) 동협약 제4조

5) 동협약 제5조



관련된 보고나 기타 출처에서 제공한 오염정보를 접수할 때에는 언제나;

①사고가 유류오염사고인지 여부를 평가하여야 한다.

②유류오염사고의 성질, 규모 및 예상되는 결과에 대하여 평가하여야 한다.

③또한 지체없이 이해와 관련된 모든 계약국에 아래 사항을 포함하여 유류오염 사고로 인한 피해 또는 예상피해내용을 통보하여야 한다.

가) 사고를 처리하기 위하여 강구한 조치 또는 조치 예정사항 및 상세한 평가사항

나) 적절한 추가 정보사항  
위의 조치는 사고대응조치가 완료될 때까지 또는 종합적인 조치가 이해당사국에서 결정될 때까지 통보되어야 한다.

(2) 유류오염사고의 심각성이 판명될 때에는 당사국은 앞의 항목 (1) ② 및 ③과 관계된 정보처리 협정 또는 관계 지역기구를 통하여 직접적으로 기구로 하여금 적절하게 대책을 마련하게 할 수 있다.

(3) 유류오염사고의 심각성이 판명될 때에는 사고로 인하여 영향을 받은 기타 국가로 하여금 적절하게 그들의 이해에 대한 위험정도의 평가 및 강구 또는 강구에 정인 조치의 처리 협정 또는 관계지역 기구를 통하여 직접적으로 기구에 통보하도록 장려하여야 한다.

(4) 당사국은 기타 국가 및 기구와 정보를

교환하거나 교신할 때에는 실행 가능한 한 기구에서 개발한 유류오염사고 보고방법을 활용하여야 한다.

6) 대비 및 대응을 위한 국가적, 지역적 제도<sup>6)</sup>

(1) 각 당사국은 유류오염사고를 신속하고 효과적으로 대응하기 위한 국가적인 조직제도를 설립하여야 한다. 이 제도는 적어도 다음 사항이 포함되어야 한다.

①규정사항은;

가) 유류오염사고 대응에 대한 책임을 가진 합당한 국가당국

나) 국가오염사고보고 연락처는 이 협약의 유류오염보고절차(제4조)에서 언급된 유류오염사고 보고의 접수 및 전달에 대한 책임 있다.

다) 원조를 요청하거나, 요청받은 원조를 제공하도록 결정하는 권한을 가진 당국  
②대비 및 대응을 위한 국가비상계획에는 기구가 개발한 지침을 고려하여, 공공 또는 사적 단체를 망라한 각종 단체와 조직체계를 형성하여야 한다.

(2) 이에 추가하여 각 당사국은 그의 능력의 범위 내에서 개별적으로 양자 또는 다자간 협력을 통하여, 또한 적합한 경우에는 정유 및 해운산업, 항만당국 및 기타 관련기구와 협력하여 다음 사항을 포함하는 제도를 마련하여야 한다.

①예상되는 위험성을 고려하여 유류오염사고 방제장비의 예비비치에 관한 최소한의 기준

②유류오염사고 방제조직을 위한 훈

6) 동협약 제6조

련계획 및 관계요원의 교육훈련

③유류오염사고를 대비한 계획 명세서 및 통신능력은 계속적으로 활용할 수 있어야 한다.

④필요한 자원을 동원할 수 있는 적절한 능력과 함께 유류오염사고에 대한 대응책을 조정할 수 있는 기관 및 협정

(3) 각 당사국은 다음 사항에 대하여 직접 또는 관계지역 기구 또는 협정에 따라 이 기구에 최근 정보사항이 제공될 수 있도록 보장하여야 한다.

①소재지, 전기통신자료 및 해당되는 경우 위의 (1) ①항에서 언급된 당국 또는 기관의 책임구역

②오염방제장비에 관한 정보 및 다른 국가가 요청시 활용할 수 있는 오염사고방제 및 해난구조에 관련된 훈련 전문요원

③그 국가비상계획

7) 오염사고방제에 있어서의 국제협력<sup>7)</sup>

(1) 각 당사국은 그들과의 관련된 자원의 능력 및 이용가능성에 따라 오염사고의 심각성이 명확하여 영향을 받았거나 받을 수 있는 국가의 요청에 따라 오염사고에 대처하기 위한 기술적인 지원, 장비 및 자문역할을 제공하고 협력하도록 하여야 한다.

이러한 협조를 위한 비용을 조달하는 것은 이 협약의 부속서에 기재된 규정에 근거를 두어야 한다.

(2) 원조를 요청한 당사국은 이 기구에 위의 (1)항에서 언급한 임시경비 조달의 출

처를 확인하는 도움을 요청할 수 있다.

(3) 해당되는 국제협정에 따라 각 당사국은 아래와 같은 사항을 원활히 할 수 있는 필요한 법적 또는 행정적 제도장치를 취하여야 한다.

①유류오염사고를 방제하거나 그러한 사고를 처리하는 데 필요한 요원, 화물, 기자 제를 운송하는 데 종사한 선박, 항공기 및 기타 운송수단의 당해 국가로부터 출발, 도착 및 사용

②위의 ①항에서 언급한 요원, 화물, 기자제를 당해 국가의 관할해역으로 신속하게 진입, 통과, 이탈한 사항

8) 연구 및 개발<sup>8)</sup>

(1) 당사국은 감시, 유류확산방지책, 회수, 분산 및 방제 그리고 유류오염영향을 최소화 또는 감소하게 하거나 자연원상복귀를 위한 기술 및 기법을 포함하여 유류오염사고 대비 및 대응에 대한 기술적 수준 향상에 관련된 개발 연구 계획을 촉진 하고 그 결과를 교환함에 있어서 직접적으로 또는 적절히 기구, 관련지역기구 또는 약정을 통하여 협력하기로 동의한다.

(2) 이러한 목적으로 당사국은 직접적으로 기구 또는 관련지역기구 또는 약정을 통하여 당사국 연구기관간에 유대 관계를 설립하도록 한다.

(3) 당사국은 직접적으로 또는 기구, 관련지역기구 또는 약정을 통하여 적절히 유류 오염사고방제에 있어 개발된 기술등이 포함된 관련 과제의 국제적 토

7) 동협약 제7조

8) 동협약 제8조

론회를 정기 적으로 개최를 촉구하는 데 협조할 것을 동의한다.

- (4) 당사국은 기구 또는 다른 적절한 국제 기구를 통하여 유류오염사고방제기술 및 장비에 대한 표준개발을 독려하는데 동의한다.

9) 기술협력<sup>9)</sup>

- (1) 당사국은 유류오염사고 대비 및 대응에 관한 기술원조를 요청한 해당 국가를 위하여 적절한 지원을 제공할 수 있도록 직접적으로 또는 기구 및 기타 국가를 통하여 아래의 사항을 강구하여야 한다.

- ①요원의 훈련
- ②장비, 시설 및 관련기술의 활용 보장
- ③유류오염사고 대비 및 대응을 위한 기타 조치 및 제반약정에 대한 편의제공
- ④합동연구개발계획의 추진

- (2) 당사국은 유류오염사고 대비 및 대응에 관련된 기술이전에 있어서 그들의 국내법 및 정책에 따라 능동적으로 협력하여야 한다.

10) 대비 및 대응에 있어서 양자 및 다자간 협조의 촉진<sup>10)</sup>

당사국은 유류오염사고 대비 및 대응에 대한 당사 및 다자간 협정을 체결하기 위하여 노력하여야 한다. 그러한 협정문의 사본은 기구에 송부하여야 하며, 기구는 당사국이 요청시 이들을 사용할 수 있게 하여야 한다.

- 11) 다른 협약 및 국제협정에 대한 관계<sup>11)</sup>  
이 협약의 어떠한 사항도 다른 협약 및 국제협정에 따른 어느 당사국에 권리 또는 의무를 변경하는 것으로 해석하여서는 아니된다.

12) 제도적인 장치<sup>12)</sup>

- (1) 당사국은 기능을 계속할 수 있는 적절한 자원의 이용성 및 협정에 근거하여 기구로 하여금 아래와 같은 역할 및 기능을 수행할 수 있도록 지명한다.

①정보업무

가) 요청에 따라 수신, 수집 및 배포를 위하여 당사국이 제공한 정보(동 협약 제5조 (2) (3) 및 제6조 (3) 및 제10조 사례 참조) 및 기타 출처에서 제공한 관련정보,

나) 잠정적이 경비조달의 출처를 확인하는 데 있어서 협조의 강구(동 협약 제2조 (2)사례 참조)

②교육 및 훈련

가) 유류오염사고 대비 및 대응 분야에 있어 훈련 증진(동 협약 제3조 사례 참조)

나) 국제적 기술토론회 개최 증진(동 협약 제3조 (3)항 사례 참조)

③기술업무

가) 연구 및 개발분야 협력 촉진(동 협약 제8조 (1)항, (2)항 및 (4)항, 제9조 (1)항

④ 사례 참조)

나) 국가적, 지역적 방제능력을 설정

9) 동협약 제9조

10) 동협약 제10조

11) 동협약 제11조

12) 동협약 제12조

하는 국가에 대한 자문역할 수행  
다) 당사국에서 제공한 정보(동 협약 제5조 (2)항 및 (3)항, 제6조 (3)항, 제8조 (1) 항 사례 참조) 및 기타 출처에서 수집한 관련 정보 분석, 및 해당국가에 대한 정보 제공과 자문역할 수행

④기술원조

가) 국가적, 지역적 방재능력을 향상 시키기 위하여 협약국에 대한 기술적 원조촉진

나) 대형 유류오염사고를 당한 국가의 요청에 대한 기술적 원조 및 자문촉진

(2) 위에서 명시한 활동을 수행하기 위하여 이 기구는 유류오염사고를 대비하고 방제하는데 있어서 지역적 협정을 통하여 또는 개별적으로 해당 국가의 능력을 제고하는 데 노력을 경주하여야 한다. 또한 기구는 이 임무를 위하여 여러 국가의 경험, 지역적 협정 및 산업체와의 약정들을 인용하고, 개발도상국가의 필요성에 각별히 유의하여야 한다.

(3) 이 조항의 규정은 개발계획에 따라 집행 될 것이며, 검토를 위하여 기구에 보관하여야 한다.

13) 협력의 평가<sup>13)</sup>

당사국은 이 협약의 목적을 참고하고, 특히 근간을 이루는 협력 및 기술원칙에 관련하여 이 협약의 효과를 기구에서 평가하도록 한다.

2. 절차규정

1) 개정<sup>14)</sup>

(1) 이 협약은 다음 항에서 명시한 절차에 의하여 개정할 수 있다.

(2) 기구의 심의를 거치는 개정

①이 협약의 당사국이 제안한 개정안은 기구에 제출되어야 하며, 기구의 업무총장은 기구의 심의에 앞서 최소한 6개월내에 기구의 모든 회원국 및 모든 당사국에 제 회람시켜야 한다.

②기구는 위와 같은 제안 및 회람된 개정안을 심의하기 위하여 해양환경보호위원회에 제출하여야 한다.

③이 협약의 당사국은 기구의 회원국 여부를 불문하고 해양환경보호위원회 회의의 사진행에 참가할 권리를 가진다.

④개정안은 출석하여 투표한 협약 당사국 3분의 2이상의 다수결에 의하여 채택되어야 한다.

⑤위의 ④항에 따라 채택된 개정안은 수락을 위하여 기구의 사무총장에 의하여 모든 당사국에 통보되어야 한다.

⑥가) 이협약의 조문 또는 부속서에 대한 개정안은 3분의 2이상의 당사국이 수락 하는 날에 수락한 것으로 간주한다.

나) 부록에 대한 개정안을 해양환경보호위원회가 채택시 결정한 10개월 이상의 기간내에 당사국의 3분의 1이상이 기구에 대하여 반대 통보를 하지 아니하는 한 동

13) 동협약 제13조

14) 동협약 제14조

기간의 만료시에 수락한 것으로 간주한다.

⑦가) 위의 ⑥ 가) 항에 따라 수락한 협약 조문 또는 부속서의 개정안을 기구에 수락사실을 통지한 당사국에 대하여 동 개정안의 수락일 6개월 후에 발효 한다.

나) 위의 ⑥ 나)항에 따라 수락한 부록의 개정안은 수락일자 이전에 동 개정안에 대한 반대를 기구에 통고한 당사국을 제외한 모든 당사국에 대하여 수락일 6개월 후에 발효한다. 당사국은 언제든지 반대를 철회한다는 취지로 기구에 서면통고를 제출함으로써 그 전에 통고한 반대를 철회할 수 있다.

### (3) 합의에 대한 개정

①모든 당사국 3분의 1이상의 동의를 얻은 당사국의 요청이 있을 경우, 기구는 이 협약의 개정안을 심의하기 위한 당사국 회의를 소집하여야 한다.

②위의 합의에서 출석 및 투표한 당사국의 3분의 2이상의 다수에 의하여 채택된 개정안을 모든 당사국이 수락하도록 기구의 사무총장이 모든 당사국에 전달하여야 한다.

③회의에서 별도 결정하지 아니하는 한 개정안은 위의 (2) ⑥항 및 (2) ⑦항에 그 목적으로 규정한 절차에 따라 수락되고 발효되는 것으로 간주한다.

(4) 부속서에 추가하는 개정안의 채택 및 발효는 부속서의 개정안에 적용 가능한 절차에 따라야 한다.

(5) 위의 (2) ⑥ 가)항에 의하여 조항 또는 부속서의 개정안이나, (4)항의 부속서나 부록의 추가 개정안을 수락하지 아니하였거나, 위의 (2) ⑥ 나)항에 의하여 부속서 또는 부록의 추가 개정안에 대하여 반대를 통고한 당사국은 동 개정의 적용에 관한 한 비당사국으로 취급된다. 이러한 취급은 위의 (2) ⑥ 가)항 및 (2) ⑦ 나)항에 언급된 수락 또는 반대의사를 서면통지로 제출함으로써 종료하여야 한다.

(6) 기구의 사무총장은 이 조문에 따라 발효되는 개정사항을 그 발효일자와 함께 모든 당사국에 통보하여야 한다.

(7) 이 조항에 따라 개정안에 대한 반대의 철회, 반대, 수락 및 통고는 사무총장에게 서면으로 전달하여야 하며, 사무총장은 그러한 통고 및 접수일자를 당사국에 통보하여야 한다.

(8) 이 협약의 부록은 기술적 성격의 규정만을 포함시킨다.

### 2) 서명, 비준 수락 승인 및 가입<sup>15)</sup>

(1) 이 협약은 1990년 11월 30일부터 1991년 11월 29일까지 기구의 본부에서 서명을 위하여 개방되고, 그 이후에는 가입을 위하여 개방된다. 어느 국가도 다음의 어느 한가지 방법에 의하여 이 협약의 당사국이 될 수 있다.

①비준, 수락 또는 승인에 관한 유보 없는 서명

15) 동협약 제15조

②비준, 수락 또는 승인 조건부 서명 후 비준, 수락 또는 승인

③가입

(2) 비준, 수락, 승인 또는 가입은 기구의 사무총장에게 본 취지의 문서를 기탁함으로써 행하여 진다.

3) 발효<sup>16)</sup>

(1) 이 협약은 서명, 비준, 승낙, 승인 및 가입(제15조)에 따라 15개국 이상이 비준, 수락 또는 승인에 관한 유보사항 없이 서명하였거나 비준, 수락 또는 가입의 필수문서를 기탁한 날의 12개월 후에 발효한다.

(2) 이 협약의 발효요건이 충족된 후 동 발효일 이전의 기간동안에 이 협약에 대한 비준, 수락, 승인 또는 가입의 문서를 기탁한 국가에 대하여 비준, 수락, 승인 또는 가입은 이 협약의 발효일 또는 공문서의 기탁일로부터 3개월이 경과된 날 중 늦은 날부터 발효한다.

(3) 이 협약의 발효일 후에 비준, 수락, 승인 또는 가입에 관한 문서를 기탁한 국가에 대하여 이 협약은 동문서의 기탁일로부터 3개월 후에 발효한다.

(4) 이 협약의 개정이 해당조문(제14조)에 의하여 승락되었다고 간주되는 날 후에 기탁되는 비준, 수락, 승인 또는 가입에 관한 문서는 개정된 협약에 대하여 통용된다.

4) 폐기<sup>17)</sup>

(1) 이 협약의 모든 당사국은 이 협약에 대하여 필요한 날로부터 5년이 경과한 후에는 언제든지 이를 폐기할 수 있다.

(2) 폐기는 기구의 사무총장에게 서면통고로서 행하여 진다.

(3) 폐기는 기구의 사무총장이 폐기통고서를 접수한 날부터 12개월 후 또는 동 통고서에 명기된 그 이상의 기간이 경과한 후에 효력을 발생한다.

5) 기탁자<sup>18)</sup>

(1) 이 협약은 기구의 사무총장(이하 “기탁자”라 한다)에게 기탁되어야 한다.

(2) 기탁자는 다음 사항을 이행하여야 한다.

①이 협약에 서명하거나 가입한 모든 국가의 정부에 다음 사항을 통보하여야 한다.

가) 비준, 수락, 승인 또는 가입문서의 새로운 서명 또는 기탁 및 그 일자

나) 이 협약의 발효일

다) 이 협약의 폐기서의 기탁 및 수령일과 폐기의 효력 발생일

②이 협약에 서명하거나 가입한 모든 국가의 정부에 이 협약의 인증등본을 송부하여 한다.

(3) 이 협약이 발효되는 즉시 기탁자는 국제연합 헌장 제102조에 따라 등록 및 공표를 위하여 그 인증등본을 국제연합 사무총장에게 송부하여야 한다.

6) 언어<sup>19)</sup>

16) 동협약 제16조

17) 동협약 제17조

18) 동협약 제18조

19) 동협약 제19조

이 협약은 동등한 정보인 아랍어, 중국어, 영어, 불어, 러시아어 및 스페인어로 1부씩 작성된다.

### 3. 부속서

#### 1) 원조비용의 상환

(1) ①유류오염사고를 처리하는 당사국들의 재정조치에 관한 협정이 유류오염사고 이전에 쌍방간 또는 다수국간에 체결되어 있지 않으면, 당사국들은 아래의 (가)조항 또는 (나)조항에 따라 오염사고를 처리하는 데 있어 각자의 조치에 대한 비용을 부담하여야 한다.

가) 타 당사국의 긴급한 요청으로 어떤 당사국이 유류오염에 대한 조치를 취하는 경우 원조를 의뢰한 당사국은 원조를 행한 당사국에게 그 조치에 대한 비용을 상환하여야 한다. 원조를 요청한 당사국이 그들의 요청을 취소하는 경우에는 원조를 행한 당사국에서 취소 요청이전까지 조치 한 비용만을 요청한 당사국이 상환하여야 한다.

나) 어떤 당사국이 자발적으로 유류오염에 대한 조치를 취하였다면, 이 당사국은 그 조치에 대한 비용을 부담하여야 한다.

②위의 ①항에서 정한 원칙은 당사국이 별도로 어떠한 개별적 상황에 협의가 없는 한 적용되어야 한다.

2) 별도의 협의가 없는 한 타 당사국의 요청이 있는 경우, 한 당사국에 의하여 취해진 조치에 대한 비용은 비용의 조치에 관한 원조를 행한 당사국의 현행 법률 및 관습에 따라 공정하게 산출하여야 한다.

3) 원조를 행한 당사국 및 원조를 요청한 당사국은 직절하게 피해보상 청구에 대한 조치를 결산함에 있어 상호 협력하여야 한다. 이러한 취지를 참작하여 각 당사국들은 현행법제도를 마땅히 신중하게 고려하여야 한다. 위에서 결산한 조치가 원조작업에서 사용한 비용을 보상할 수 없는 경우에는 원조를 요청한 당사국은 위의 (2)항에 따라 산출한 비용의 삭감 또는 보상총액의 초과비용상환만을 원조를 행한 당사국에게 요청할 수 있다. 또한 원조를 요청한 당사국은 이러한 비용에 대한 상환의 연기를 요청할 수 있다. 원조를 준 당사국이 이러한 요청을 고려할 때에는 개발도상국가의 빈곤함을 숙고하여야 한다.

4) 이 협약의 규정은 어떠한 경우에도 적용할 수 있는 국내 및 국제법의 다른 규정에 따라 오염 또는 오염의 위협을 처리하기 위한 조치비용을 제3자로부터 보상받을 당사국의 권리를 저해하는 것으로 해석되어서는 아니된다. 또한 유류오염피해에 관한 1969년 민사책임협약, 1971년 국제기금협약 및 이 협약들의 개정협약에 대하여 각별한 주의를 기울여야 한다.

### 4. 당해 협약상의 참조

#### 1) 제3조 (1)항 ①의 규정

이 규정에서 “기구에 의하여 채택된 규정들”이라 함은 73/78년 해양오염방지협약(MARPOL 73/78)의 부속서 I의 규칙 제26조를 말한다.

#### 2) 제3조 (1)항 ②의 규정

이 규정에서 “현행 국제협정”이라 함은 73/78년 해양오염방지협약(MARPOL 73/78) 제5조 및 제7조를 말한다.

3) 제4조 (2)항의 규정

가) 이 규정에서 “기구에서 제정된 요건들”이라 함은 73/78 해양오염방지협약 (MARPOL 73/78) 제8조 및 의정서 I을 말한다

나) 이 규정에서 “기구에 의하여 채택된 지침과 일반원칙”이라 함은 기구결의 A.648(16)로 채택된 위험물, 유해물질 또는 해양오염물질이 수반한 오염사고의 보고를 위한 지침을 포함한 선박보고제도 및 선박보고요건의 일반원칙을 말한다.

4) 제5조 (4)항의 규정

이 규정에서 “기구에 의해 제정된 유류오염사고보고제도”라 함은 기구의 해양 환경보호위원회에서 제정한 유류오염 지침안내서 제11절 “비상계획” 부록 2에 수록되어 있다.

5) 제6조 (1)항 ②의 규정

이 규정에서 “기구에 의해 제정된 지침서”라 함은 기구의 해양환경보호위원회에서 제정된 유류오염지침안내서 제11절 비상계획에 수록되어 있다.

5. 부록의 내용

1) 국제해사기구의 기존제도와 문서의 참조<sup>20)</sup>

총회는 오류오염사고 대비·대응 및 협력에 관한 1990년 국제협약을 채택하고, 이 협약에 의하여 도입된 조치가 기구에 의하여 제정된 다른 중요한 협

약들, 특히 선박으로부터 오염에 관한 1973년 국제협약 및 동 협약의 1978의 정서(이하 “73/78 해양오염방지협약”이라 한다)의 규정들을 고려한 것임을 인식하여, 또한 이 협약은 기구에서 채택 또는 후원하여 73/78해양오염방지협약의 지침서 및 안내서를 포함한 중요 규정은 중복되지 않고 보충하여야 할 필요성을 인식하고, 이 협약의 제3, 4, 5 및 6조은 기구에서 제정한 다른 서류와 특히 73/78해양오염방지협약의 어떤 규정을 언급하고 있음을 주목하여,

(1) 이 협약의 관련 조항상에 인용된 기구의 규정 제도 및 문서목록을 결의에서 채택한다.

(2) 기구의 해양환경보호위원회는 이 목록을 상시 최신화하도록 촉구한다.

(3) 기구의 사무총장은 이들 참조문건을 필요에 따라 최신화하고, 장차 이 협약발간시에 각 조항 하단에 주석의 형태로 수록하여야 한다.

2) 성립협약의 발효촉진<sup>21)</sup>

총회는 발효가 계류중인 유류오염사고 대비·대응 및 협력에 관한 1990년 국제협약을 채택함에 있어, 대형 유류오염사고의 지속적인 위험과 이로 인하여 야기되는 심각한 환경적 결과를 인식하고, 유류오염사고 대비·대응에 관련하여 정보 및 원조의 상호교환에 있어 국가간 협력의 중요성을 인정하여, 유류오염사고 대비·대응에 있어 정보 및 충고를 사전에 입수할 수 없는 국가들의 독특한 취약성을 명심하고,

20) 회의결의서 1

21) 회의결의서 2



나아가서 유류오염사고의 위험을 받는 각 국가는 유류오염방제를 위한 국가 기구를 설립하는 것이 바람직하다는 것을 인정하고, 유류오염사고 대비·대응을 위한 국제협력을 용이하게 하기 위하여 OPRC협약의 규정이 가능한 조속히 발효하기를 요망하면서,

- (1) 이 회의에 미참석한 국가를 포함한 모든 국가가 서명하여, OPRC협약의 당사국이 되어 가능한 한 조속히 본 결정이 시행될 수 있도록 요구한다.
  - (2) 모든 국가는 유류오염방제를 위한 국가기구를 최대한으로 조속히 설립할 것을 강조한다.
  - (3) 모든 국가는 OPRC협약이 아직 미발효 상태하에 있지만, 대형 유류오염사고의 경우, 유류오염방제 정보교환 및 긴급원조의 원활한 촉진을 위하여 국가간 및 국제해사기구와 적절히 협력할 것을 더욱 강조한다.
- 3) 제도적 장치에 관한 규정의 조속한 시행 촉구<sup>22)</sup>
- 총회는 유류오염사고 대비·대응 및 협약에 관한 1990년 국제협약을 채택하였고, 대형사고 또는 해양오염의 위협에 대처하기 위한 지역적 협정에 관한 국제해사기구 총회결의 A.448(XI)의 규정 및 더 나아가 해양환경보호분야의 기술 지원에 관한 총회결의 A.349(IX) 및 A.677(16)을 주목하고, 또한 특히 당사국은 국제해사기구로 하여금 그의 승낙 및 적절한 자원 이용성을 조건으로 협약의 목적을 충족하고, 어떠한 기능 및

조치를 수행하고, 확증할 수 있는 OPRC협약의 제12조를 주목하고, 더 나아가 총회 결의 A.647(16)에 언급한 해양오염방제에 관한 지역협정에서 얻은 경험을 고려한 중요성을 주목하고, 또한 OPRC협약 제12조 목적의 조기 시행의 중요성을 인정하여,

- (1) 기구의 사무총장으로 하여금 OPRC 협약 발효시까지 가능한 자원내에서 OPRC 협약 제12조(1) ① ②에 관한 목적을 충족하기 위하여 기능 및 조치의 조속한 시행을 권유한다.
  - (2) 기구로 하여금 유류오염방제에 관한 지역협약 및 협정에서 얻은 경험의 토의를 위한 공개토론회의 준비를 촉구한다.
  - (3) 기구의 사무총장으로 하여금 회의 후 1년 이내에 이 협약에서 언급된 책무를 수행하는 데 있어 고려된 방법을 명시한 계획서를 기구에 제출할 것을 요청하며, 본 계획서에서는 가능한 지원의 출처 및 제정관계의 결정, 시험적이고 발전적인 대체조직정비, 가용 자원의 할당등이 포함하여야 한다.
  - (4) OPRC협약 제12조의 시행에 대한 지년 사항을 주기적으로 재검토할 것을 권유한다.
- 4) 대비·대응을 위한 국가적, 지역적 제도의 시행<sup>23)</sup>

총회는 해양오염 대비·대응 및 협력에 관한 1990년 국제협약을 채택하고, “오염행위를 부담원칙”의 중요성을 인식하며, 당사국은 비상계획을 포함한 국가

22) 회의결의서 3

23) 회의결의서 4

기구설립 및 개별적으로 또는 다른 당사국과 협력하여, 특히 방제장비 및 훈련계획을 포함한 제반제도를 준비하여야 한다는 OPRC협약의 제6조규정에 주목하여, 유류오염사고의 경우 위협하에 있는 국가에 의해 신속하게 대책을 강구함이 기본적인 것이며, 첫 단계에 있어 그러한 사고로 인하여 야기되는 피해를 최소화하고 그들의 해안을 보호하는 것이 최선책이라는 것을 유의하여, 위협하에 있는 국가로부터 요구된 국제적 지원을 요구받았을 때 인원 및 장비의 파견은 거리관계상 시간이 소요됨을 강조하며, 더 나아가 지원의 효율성은 방제를 위해 대비한 대책 및 위협하에 있는 국가의 비상계획을 수행하는 요원의 훈련과정에 달려 있음을 강조하며, 어떤 개발도상국가는 이용할 수 있는 재원이 제한되어 있음을 명심하며, 또한 개발도상국가의 이익을 위하여 위와 같은 목적에 활용할 수 있는 특별 재정원조가 방제를 위한 대비책으로 필요함을 인식하여,

- (1) OPRC협약의 시행에 따라 야기되는 개발도상국가의 빈곤성에 대한 양자 및 다자간 협력계획과 공정한 요구에 관하여 당사국도 배려하도록 요구한다.
- (2) 기구의 사무총장으로 하여금 OPRC협약에서 요구한 임무사항을 수행하는 데 있어 개발도상국가를 지원하기 위한 특별한 재정적 출처를 마련할 수 있는 국제조 직체를 선별하는 데 지원하도록 요구한다

#### 5) 방제기자재 보관시설의 설립<sup>24)</sup>

총회는 유류오염사고 대비·대응 및 협약에 관한 1990년 국제협력을 채택하고, OPRC협약 제6조 (2)항 ①에서 각 당사국은 그 능력 범위내에서 개별적으로 또는 양자나 다자간의 협력을 통해 그리고 적절하게 정유 및 해운업체, 다른 조직체와의 협력하에서 사후 배치될 유류오염방제기자재의 최소한의 기준 및 그 사용계획을 포함한 제도를 수립하도록 규정하고 있음을 주목하고, 또한 해양환경보호를 위한 국제해사기구 정책의 기본적인 요소의 하나는 해양오염방제를 위한 국가적, 지역적 조치능력 강화와 결과적으로 이를 위한 기술협력증진에 있음에 유의하여, 유류오염 또는 그에 따른 위협이 있을 때 국가 수준의 신속하고 효과적인 조치가 해양오염방제, 완화 및 예방활동을 구성하고 조정하기 위하여 초기에 강구되어야 함을 인식하여 또한 오염피해에 따른 보상지불의 기본원칙의 하나가 “오염행위자 부담” 원칙임을 인식하고, 더욱이 개별 국가의 대응능력을 넘는 대형 유류오염사고방제에 있어 상호협력 및 원조의 중요성과 선박운항이 빈번하고, 특히 민감한 생태적 조건 때문에 대형유류오염사고, 특히 취약한 모든 지역에 가능한 유류오염방제기자재를 추가로 비치하도록 할 필요성을 인식하여, 기자재를 기증한 국가나 산업체와의 협력으로 개발도상국 특히 대형유류오염사고에 취약하거나 위험도가 높은 지역에

24) 회의결의서 5

유류오염방제 기자제 보관시설 또는 센타를 설치하는 등의 기구의 활동을 인지하고, 기구의 사무총장으로 하여금 국제연합환경계획(UNEP) 사무처장과 협의하여, 아래와 같은 조치가 이루어질 수 있도록 정유 및 해운업체와 접촉할 것을 촉구한다.

- ①더 나아가 OPRC협약 제6조를 시행하는 데 있어서 이미 설립된 기자제 보관시설에 추가하여 지역 또는 국적단위로 유류오염방제 기자제 보관시설을 위한 필요성 평가를 포함한 개발도상국 지원을 위한 협조를 장려한다.
- ②OPRC협약의 제6조 (2)항 ①을 시행하는 데 있어 개발도상국을 지원하기 위하여 지역 또는 국지단위로 유류오염방제 기자제 보관시설의 설립에 관한 계획을 발전시켜야 한다.

6) 기술지원의 증진<sup>25)</sup>

총회는 유류오염사고 대비·대응 및 협력에 관한 1990년 국제협약을 채택하고, 해양오염방제에 대한 어떤 활동의 성공 열쇠는 이 분야에 관련된 국가의 훌륭한 행정조직과 적어도 최소한의 기술적 준비태세에 있음에 주목하여, 어떤 개발도상국에서 그들의 자원으로 이러한 조직과 준비태세를 확립하는 데 대두되는 어려움에 유의하여, 이와 관련하여 국제해사기구, 지역협정, 양자간 협력 및 산업체 협조계획에 의하여 수행되는 역할을 인식하며, 또한 이러한 면에서 기구의 기술협력계획, 유엔개발계획, 유엔환경계획 및 국가원조처에서 이룩한 공로

를 인식하며, 기구의 사무총장으로 하여금, 우선순위에 입각하여, 환경분야 기구의 기술지원계획의 장기목표를 수립하는 데 있어 개발도상국에서 대두되는 문제의 평가를 착수하고, 17차 총회에서 그 결과를 보고하도록 촉구한 결의 A.677(16)을 재차 주목하여,

- (1) 적절한 시기에 기구, 기타 관심있는 국가, 적절한 국가적 또는 지역적 조직 및 산업체 협조계획등과 긴밀한 협조하에 아래와 같은 사항을 개발도상국에 지원하기 위한 활동을 강화하도록 하고, 특히 개발도상국이 이러한 사고에 직면한 위협에 알 맞는 유류오염사고 방제를 위한 최소한의 조직 및 재원을 설정할 수 있도록 유류오염대비·대응의 필요성을 회원국에 통보한다.
  - ①요원의 훈련
  - ②관계된 기술, 장비 및 시설의 활용성 보증
- (2) 또한 적절한 시기에 기구, 기타 관련 국가, 적절한 국제적 또는 지역적 조직 및 산업체협력계획과 긴밀한 협조하에 공동연구 개발계획개시에 있어, 개발도상국을 지원하기 위한 활동을 강화할 것을 회원국에 요구한다.
- (3) 회원국에게 양자 또는 다자간 협력을 통하여 지체없이 이러한 활동에 성과가 있기를 강조한다.
- (4) 또한 더 나아가 기구는 환경개발에 관한 1992년 유엔회의를 고려하여 OPRC협약 제7, 8조 및 9조에서 기초를 이

25) 회의결의서 6

루는 협력 및 원조의 원칙을 재평가하도록 요청한다.

7) 대비·대응에 관한 훈련계획의 개발 및 시행<sup>26)</sup>

총회는 유류오염사고 대비·대응 및 협력에 관한 1990년 국제협약을 채택하고, 해양환경보호를 위한 국제해사기구 전략의 핵심 요소는 해양오염을 예방, 감시, 방제하고 결과적으로 기술적 협력을 증진시키기 위한 국가적, 지역적 활동 능력을 제고하는 데 있음에 주목하여, 유류오염사고에 대응하는 국가의 능력은 훈련된 유류유출 대응 요원 뿐만 아니라, 유류유출 방제장비의 활용도에 달려 있음에 유의하여, 기구의 책무는 해양오염사고의 방제분야에서, 특히 개발도상국을 위하여, 필요한 기술적 의견을 준비하는 데 목적을 둔 훈련교재의 개발과 국가적, 지역적 및 범세계적 훈련과정을 편성하는 데 있음을 인식하며, 또한 세계해사대학 및 그의 분교의 역할은 특히 개발도상국들로부터 요원을 위한 고도수준의 훈련시설을 마련하고 있음을 인식하여, 더 나아가 기구의 기술적인 협력계획의 훈련분야를 위하여 유엔개발계획, 유엔환경계획 및 기구의 일부 회원국의 지원을 인식하고, 유류오염사고 대비 및 대응에 있어 유류의 해상운송과 관련된 산업체의 증가된 범세계적 노력 및 그의 환경적 피해가 범세계적

훈련계획개발의 필요성을 선호하고 있음을 고려하여,

(1) 기구의 사무총장으로 하여금 해양오염사고 대비 및 대응 분야에 있어 관계정부 기관, 관련된 국제적, 지역적 조직 및 정유, 해운업체와 협조하여 포괄적인 훈련계획개발에 노력을 경주하도록 촉구한다.

(2) 또한 사무총장이 제시한 제안에 따라 기구의 해양환경보호위원회로 하여금 유류오염 대비 및 대응에 관한 훈련계획을 적절하게 검토하고 보증할 것을 촉구한다.

(3) 더 나아가 기구의 회원국은 훈련계획의 개발 및 시행을 위하여 필요한 의견서를 활용하도록 노력하여 줄 것을 촉구한다.

8) 해난구조업무의 개발<sup>27)</sup>

총회는 유류오염사고 대비·대응 및 협력에 관한 1990년 국제협약을 채택하고, 충분한 해난구조능력은 해양오염사고에 대하여 범세계적으로 활용되어 있고 해난구조자의 해양오염방지역할을 평가, 보상되어야 함을 확인하여야 할 필요성을 고려하여, 해난구조 작업시 구난업자로서 해양오염방지를 실시하여야 함을 기술한 1989년 해난구조협약이 아직 미발효 중임을 상기하여, 범세계적으로 충분한 해난구조능력을 확보하려는 목적으로 국제해사기구에서 일치된 행동을 하기위하여 1990년 3월 8일 결정된 북해보호에 관한 제3차 국제회의의 관심사항에 유의하여 국제적으

26) 회의결의서 7

로 효과적인 해난구조업무에서 얻은 구난업자의 경험 및 교훈을 인식하며, 더 나아가 해양오염을 발생하게 하거나 발생할 수 있는 손상에 대응하는 데 있어 구난업자의 필수적인 역할을 인정하며, 적절한 해난구조능력의 일부분만으로는 해난구조업무 목적을 위하여 그 이상 활용 할 수 없다는 지적을 명심하여, 유류 및 기타 유해물질의 국제적 주항로에 따라 충분한 해난구조능력을 갖추어야 할 필요성에 유의하여,

- (1) 모든 국가로 하여금 가능한 한 조속히 해난구조에 관한 1989년 국제협약을 비준 또는 수락할 것을 강조한다.
  - (2) 모든 회원국은 이 회의 후 1년 이내에 해양환경피해예방 또는 최소화하기 위하여 해난구조 업무 수행에 적절한 그들의 개인 및 공공 해난구조능력을 기구에 보고하고 그들이 활용가능한 구조능력을 검토할 것을 요구한다.
  - (3) 해양오염사고로 피해를 입거나 입을 수 있는 해안을 점유한 회원국들은 그러한 사고에 대응하기 위하여 활용한 구난능력의 적절한 대책에 대하여 기구에 보고 할 것을 요구한다.
  - (4) 기구의 사무총장으로 하여금 구난능력의 현재 및 장차 활용성에 대하여 국제구 난연합, 구난업자, 보험회사 및 해운·정유업체와 협의하고, 그 조사 결과를 기구의 해양환경보호위원회에 통보 해줄 것을 요청한다.
- 9) 국가와 보험업체간의 협력<sup>28)</sup>

총회는 유류오염사고 대비·대응 및 협력에 관한 1990년 국제협약을 채택하고, 오염방제를 위한 유용하고 필요한 정보를 얻는 데 있어 오염사고를 당한 국가에서 봉착할 수 있는 어려움에 유의하고, 이러한 정보를 마련하는 데 있어 보험업체의 자문 및 기술적 전문요원의 잠재적 역할을 인식하며, 오염피해를 당한 국가와 보험업체간에는 긴밀한 협조가 바람직하다는 것을 확신시켰으며, 유류오염사고의 경우에 효과적인 대응을 할 수 있는 기술적 정보를 교환하기 위하여 보험업체의 기술전문요원 및 자문요원은 국가기관과 협력하도록 요구한다.

- 10) 유류이외에 유해물질까지 포함하는 적용범위의 확대<sup>29)</sup>
- 총회는 유류오염사고 대비·대응 및 협력에 관한 1990년 국제협약을 채택하고, 국제협약에 의하여 기구에 부여된 기능의 수행과 관련하여 해양환경보호위원회의 기능에 관한 국제해사기구 협약 제38조(a)항을 주목하고, 사고에 의한 유해물질의 해상유출로 인한 해양의 오염은 해양환경과 연안국의 이익에 위협을 줄 수 있을 것으로 인정하고, 또한 유해물질의 운송문제를 다루는 현행 국제협정과 유해폐기물의 국가간 이동에 관한 총회결의 A.676 (16)이 있음을 인정하고, 해양오염사고를 방제하는 현재의 많은 지역협정이 유류와 기타 유해물질도 모두 적용되고 있음에 유의하여, OPRC협약의 적

27) 회의결의서 8  
 28) 회의결의서 9  
 29) 회의결의서 10

용범위가 전체적 또는 부분적으로서, 유해물질은 포함한 해양오염사고에도 적용 확대되는 것이 바람직스럽다는 것을 고려하고, OPRC협약은 어느 정도 가능하고 적절하게 유류 이외의 유해물질이 포함된 해양오염사고에 대하여 당사국에게 적용되어야 한다는 것이 바람직스럽다는 것을 인식하고, 유해물질을 포함한 해양오염사고를 방지하는 수단과 방법이 어떤 중요한 측면에 있어서는 유류오염사고 대비·대응에 이용되는 것과는 다르다는 것을 확신하고, 더 나아가 유해물질의 해상수송과 이에 관한 협약의 초기채택과 관련하여 책임 및 보상에 관한 국제협약 공백상태를 재인식하여,

- (1) 국제해사기구로 하여금 OPRC협약의 범위를 확대하여 전체적 또는 부분적으로 유류 이외의 유해물질에 의한 오염사고에 적용할 수 있도록 적절한 연구서를 개발하는 업무를 주관하고 이 목적에 맞는 제안을 준비할 것을 촉구한다.
- (2) OPRC협약 당사국으로 하여금 이러한 물질을 다루는 협약 채택, 발효시가지 이 협약의 적절한 규정에서 가능하고 적합한 범위까지 유해물질도 적용할 것을 강조한다.

## 제4장 국제협력체제를 위한 국내법 보완의 필요성

### 제1절 협력체제의 이념·요건 및 기준

#### 1. 협약이념의 이행

협약의 전문은 이 협약을 채택하여야 할

당위성을 요약하여 밝히고 있다. 즉, 전반적으로 인간환경, 특히 해양환경을 보존할 필요성을 인지하고 그 중에서도 특히 국제기구가 해양환경보존을 위하여 꾸준히 노력해 온 제도적 장치를 바탕으로 하여 유류오염의 대비·대응 및 협력에 대한 국가적, 지역적, 범세계적 능력을 증진시키고 국제협력을 증대하여야 할 필요성을 강조하고 있다. 이와 관련하여 우리 나라는 근래의 정부조직 개편에 따른 해양수산부 창설과 함께 해양오염방제 업무를 해양경찰청에 전담시키고 해양오염방지법을 개정하여 방제조합을 설립하는 등 국제협약 수준의 해양오염방지 체제를 확립하여 가고 있다. 그러나 언제 발생할지 모르는 대량유출사고에 대비·대응하기 위한 국제협력관계의 개선은 아직도 미흡한 상태에 머물고 있어 신속한 법률적 보완이 요청된다.

#### 2. 협력체제의 기본적 요건

현존의 국제협력체제는 전세계적, 지역적, 양자간으로 존재하는 구조가 인접국의 연안을 위협하는 유류오염에 조화롭게 대응하기 위한 국가간의 협력을 증진시키는 기본구조로 형성되어 있다. 그러나 현존하는 협정이나 양해각서는 그 시행에 있어서 포괄적이고 추상적이어서 구체적으로 적용하기에는 미흡하다. 이러한 협정이나 양해각서를 완전히 이행하기 위하여는 특정행위를 하기 위한 계획과 세부시행 사항 및 위임이 요구된다. 여기서 시급히 선행되어야 할 것은 모든 비용은 요청자의 부담으로 하고 긴급계획의 집행에 있어는 제거비용과 작위와 주의를 다한 부작용, 원조, 국가긴급계획과 본 조화를 이루는 충고, 기타 지휘책임자의 직접 지시에 의한 결과로 인한 손해에 대해서는 대응자를 면책하

는 규정을 두어야 할 것이다. 이러한 규정이 없다면 유류오염방제와 관련된 부수적인 재정위험과 책임에 노출된 선박운항자, 청소계약자, 청소협력자로부터 신속하고 적극적인 방제를 기대할 수는 없다. 이렇게 되면 대량 오염방제작업에 있어서 인접국가로부터 방제 장비·자재등의 물적 편익은 제공받을 수 있지만 방제전문인력의 공급이 차단되어 방제 효과는 절감되고 말 것이다.

### 3. 협약의 협력기준

OPRC협약은 국제협력에 대하여, 첫째 유류오염사고에 대비하고 대응하는 데 책임이있는 기관을 지정하고, 둘째 유류오염사고의 보고를 받고 이를 전파하는 책임을 갖는 창구를 지정하며, 셋째 대형사고시 국제적인 지원을 요청하고자 할 때나 외국으로부터 요청을 받았을 때 이의 결정을 내릴 당국을 사전에 지정해 놓을 것을 요구하고, 넷째 국가 비상계획을 준비하여야 하고, 다섯째 유출사고의 위험에 상응하는 유류유출 방제장비의 사전배치의 최저수준 및 이의 사용계획, 여섯째 유류오염에 대응하는 조직의 훈련 및 양성 프로그램, 일곱째 유류오염사고에 대응하기 위한 상세한 계획 및 통신능력, 여덟째 유류오염사고시 필요한 자원의 동원 능력을 조화시키기 위한 구조 또는 제도를 갖출 것을 그 기준으로 요구하고 있다.

## 제2절 협력체제의 확립을 위한 국제적 지침

### 1. 원조의 요청과 협력

어떤 국가가 유류오염사고에 있어 원조가 필요한 경우 타국에 제공받을 원조의 범위와 유형을 지정하며 원조를 요청할 수 있다. 직

접 원조요청을 받은 국가는 요청받은 원조를 제공할 수 있는지 여부를 요청국에 신속히 결정하여 통지하여야 하고, 제공된 원조의 범위와 조건을 명시하여야 한다.

요청을 받은 국가는 적절한 경우 유류오염사고의 결과와 영향을 최소화 하고, 전반적인 원조를 제공하기 위한 조치를 포함한 요청국의 요청에 의하여 동의한 신속한 규정의 촉진을 위해 협력하여야 한다.

### 2. 양자 또는 다자간의 협정이 없는 경우의 원조

국가들이 상호원조 제공에 관한 조식을 통제할 양자 또는 다자간 협정이 없는 경우에 원조는 다음 규정에 따라 제공한다. 그러나 당사국간에 합의가 있는 경우는 그러하지 아니하다.

①원조에 대한 전반적인 지시관리, 협력, 감독은 요청국 책임이다. 원조작업 요원은 요청국의 관계법에 따라 행동한다. 요청국의 적절한 권한 당국은 원조국에게 제공된 인원과 장비의 신속한 작업 감독을 담당함으로써 원조국에 의해 지명된 당국과 협력하여야 한다.

②요청국은 능력의 범위내에서 적절하고 효과적인 원조행정을 위해 지역편의시설과 서비스를 제공하여야 하고, 이러한 목적을 위하여 원조국에 의해 또는 원조국을 대신하여 요청국의 영토내로 들어온 인원, 장비 및 물자의 보호를 보장하여야 한다

③요청국은 원조국 및 원조국을 대신하여 활동을 하는 사람에게 그들이 원조기능을 신속히 수행하는 데 필요한 특권과 면책 및 편의를 제공하도록 최대한 노

력하여야 한다. 요청국은 이 규정을 자국민이나 영구거주자에게 적용하는 것을 그들에게 위 에서 언급한 특권, 면책으로 제공할 필요는 없다.

- ④어떤 국가들이 원조국의 요청에 의하여 요청국으로부터 또는 요청국으로의 원조와 관련하여 정당하게 통지된다. 인원, 장비, 재산이 자국의 영토를 통과하는 것에 대하여 편의를 제공하도록 노력하여야 한다.
- ⑤요청국은 원조와 관련하여 정당하게 통지된 인원과 장비 및 재산이 자국 영토 내에 들어 오거나 머무르고 나가는 것에 편의를 도모하여야 한다.
- ⑥제공된 원조로부터 직접 초래된 행위에 관하여 요청국은 요청받은 원조규정 과정에서 자국영토내에서 발생한 인명의 사상, 재산손실, 환경손해에 관하여 원조국이 나 원조국을 대리하는 자를 면책하고, 그들이 겪은 인명의 사상, 장비의 손해 및 원조관련 기타 재산을 보상하여야 한다.
- ⑦관련국가는 원조작업의 결과로 발생할 수 있는 법적질차 및 손해배상의 해결을 촉진하기 위하여 밀접하게 협력하여야 한다.
- ⑧영향을 받은 국가 및 요청국은 언제라도 적절한 상의후 통지함으로써 이 협약에 의하여 받거나 제공된 원조의 종료를 요청할 수 있다. 다만, 그러한 요청이 있으면 관련국은 적절한 원조의 종료 준비에 대한 견해를 상호 협의하여야 한다.
- ⑨원조는 행정적이거나 기타 사유로 지연되지 아니 하여야 하기 때문에 대비단

계, 예컨대 원조가 요청되는 사고 이전에 필요한 법률이 제정되어야 한다. 이것은 위 ②항 및 ⑤항과 관련이 있다.

### 제3절 협력체제확립을 위한 관련 국내법

#### 1. 종합대책의 수립 및 시행을 위한 실체법의 내용

OPRC협약과 직접관련되는 국내법으로는 해양오염방지법이 있다. 이 법에 의하면 해양수산부장관은 해양오염방지법 제4조 제1항에 의하여 관계행정기관의 장과 협의하여 해양환경보전을 위한 종합대책을 수립·시행하여야 한다. 종합대책의 내용에는 다음 사항이 포함된다.

- (1) 해양환경보전에 관한 시책방향
- (2) 해양오염의 현황 및 장래예측
- (3) 해양오염의 방제대책
- (4) 해양환경보전을 위한 기술개발
- (5) 해양환경보전을 위한 국제협력
- (6) 기타 해양환경보전에 관하여 필요한 사항

이러한 종합대책을 수립하기 위하여 해양수산부장관은 필요한 경우에 관계행정기관의 장에게 필요한 자료의 제출을 요구할 수 있으며, 해양수산부장관이 이러한 종합대책을 수립한 때에는 이를 관계행정기관의 장에게 통보를 하여야 하고, 통보를 받은 행정기관의 장은 종합대책의 시행을 위하여 필요한 조치를 다하여야 한다.

해양환경종합대책을 통보받은 관계행정기관의 장은 소관분야의 시행계획을 수립하여 매년 1월 31일까지 해양수산부장관에게 제출하여야 한다.

이와 같이 해양오염방지법 제4조 제1항은



해양수산부장관이 종합대책을 마련할 수 있는 근거를 마련하고 있다. 그러나 이 규정은 원칙적이고 포괄적인 내용만을 담고 있으므로 이 규정을 근거로 하여 OPRC협약의 수용을 위한 구체적 보완조치를 강구하여야 할 것이다.

#### 제4절 오염방제의 국제협력을 위한 국내법의 문제점

##### 1. 협약의 이념에 의한 국가비상계획의 필요성

###### (1) 국가비상계획

근래 우리 나라는 정부조직을 개편하여 해양수산부를 만들고 해양오염방지법을 개정하였다. 해양오염방지법에서 오염원의 규제, 방지설비, 방제조치, 방제청소업 및 방제조합 등에 대하여 현실에 걸맞는 규정을 망라하고 있으나 국제협력면에서는 위 제4장 제1절 3의 넷째번에 언급한 국가비상계획에 대하여 시급히 보완하여야 할 소지가 남아 있다. 유류소비가 증가됨에 따라 유조선의 대형화와 빈번한 운항으로 예측불허의 심각한 유류오염사고가 영해내외에서 잠재하므로 주무부서인 해양수산부는 국제협력에서의 기본틀인 국가비상급계획을 해양오염방지법 제4조 제1항 제1호 내지 제6호에 입각하여 구체적으로 수립할 필요가 있다. 특히 대량의 유류오염사고가 영해내에 발생하여 인접국으로 확산되는 경우를 가상해 보면 우리 나라의 현 방제 장비와 처리능력으로는 한계가 있으므로 긴밀한 국제협력에 의한 효율적인 방제가 필요하다. 국제협력의 기본틀로서의 국가비상계획은 해양수산부 자체로서 수립할 수도 있을 것이고 그 권한을 해양경찰청에 위임하여 수립할 수도 있을 것이다. 국가비상계획을 수립

한 부서는 유류오염의 대비·대응의 운영주체로서 역할을 다하기 위하여 모든 집행권한을 타 부서로부터 위임받음으로써 업무집행의 일관성을 유지할 수 있을 것이고 효율을 극대화할 수 있을 것이다. 사건으로서는 현재 방제업무를 담당하는 해양경찰청이 해양수산부로부터 권한을 위임받아 국가비상계획을 수립하고 국가의 전담부서로서 총괄적인 명령권을 행사할 수 있어야 한다고 본다. 이러한 권한을 해양경찰청이 위임을 받는 경우에는 이에 따른 기능과 전문인력의 보완에 대해서도 깊은 배려가 있어야 할 것이다.

###### (2) 지역협정과 지역활동

대형오염사고는 오염원의 성질, 각 해역의 지리적 특성, 해류의 특성 및 연안국의 정치 경제적 사정으로 인접국과의 긴밀한 협력이 불가피하다. 이를 인식한 북서 대서양 인접국가들은 자발적인 지역협정을 1969년부터 체결한 바 있다.

유엔환경계획(UNEP)에서도 기존의 지역협정들이 대형오염방제작업에 크게 기여함을 인식하고 1972년에 「해양 및 연안지역 협력 사업센터」를 발족하여 세계 11개지역에서 이러한 지역협력을 촉진시키고 있다.

유엔환경계획은 제15차 집행이사회에서 근래 한반도 주변에 「북서태평양지역 보전 계획」(North West Pacific Action Plan; NOWPAP)을 해양사업에 포함시키기로 결정하였다. 대상국가는 한국, 북한, 중국, 일본, 러시아 등 5개국이고 동해 및 황해를 사업대상수역으로 한다.

실천계획의 내용은 ①환경상태의 평가, ②효율적 데이터 베이스의 구축, ③통합적 연안지역계획수립, ④통합적 연안지역 관리, ⑤협력을 위한 법적 장치의 구축으로 정하고

있다. 그러므로 우리 나라는 이 지역의 국제 공동 비상계획을 마련하는 사업과 국가간의 방제장비 및 인력의 이동을 보장하는 양해각서를 법적 구속력이 있는 지역협정으로 만들어야 할 것이다.

## 2. 오염방제에 있어서의 국제협력

OPRC협약에서는 오염방제를 위하여 각 당사국은 그들과 관련된 자원의 능력 및 이용가능성에 따라서 오염의 심각한 영향을 받았거나 받을 수 있는 국가의 요청에 의하여 오염사고를 대처하기 위한 기술적 지원, 장비의 제공 및 자문역할을 다하고 협력하도록 하고 있다. 그리고 각 당사국은, 첫째 유류오염사고를 방제하거나 그러한 사고를 처리하는 데 필요한 요원, 화물, 기자제를 운송하는데 종사하는 선박, 항공기 및 기타 운송수단의 당해 국가로부터 출발, 도착 및 사용에 관한 사항, 둘째 유류오염사고를 방제하거나 그러한 사고를 처리하는 데 필요한 요원, 화물, 기자제를 당해 국가의 관할해역으로 신속하게 진입, 통과, 이탈하는 사항에 관하여 해당되는 국제협정에 따라 법적 또는 행정적 제도를 마련하여야 한다(협약 제7조 참조).

## 3. 오염방제를 위한 국내법의 문제점

### (1) 방제선박등의 반입·반출

OPRC협약은 대량유류오염사고가 발생한 경우에 해양경찰청 또는 방제조합의 요청에 의하여 외국의 선박, 장비, 인력, 자재를 도입할 때에는 신속히 통관될 수 있도록 제도적 보완을 요구하고 있다. 이와 관련하여 우리나라 관세법 제29조(재수출면세)는 외국의 장비나 선박, 항공기 등을 반입하여 사용하면 다음 다시 반출되는 모든 물품에 대하여 재

수출면세로 보아 관세를 면제하고 있다. 즉, 관세법 제28조의7(환경오염방지물품등에 대한 감면세)은 오염물질의 배출방지 또는 처리를 위하여 사용하는 기계, 기구, 시설, 장비와 폐기물 처리를 위하여 사용하는 기계, 기구에 대하여 감면할 수 있도록 규정하고 있다. 또한 관세법 제29조는 수입신고 수리일부터 1년의 범위안에서 세관장이 정하는 기간 내에 수출하는 물품에 대하여는 그 관세를 면제할 수 있다. 여기서 세관장이 정하는 기간은 부득이한 사유가있는 경우 1년의 범위안에서 연장이 가능하도록 되어 있다. 그러므로 방제작업후 반출하게 되는 선박, 장비, 항공기에 대하여는 재수출면세 신청을 하면 관세를 면제받을 수 있다. 다만, 관세 및 부가세에 대한 담보를 제공하거나 보증보험증서를 제출하여야 한다.

이와 관련하여 해양경찰청은 보증보험료를 지급하기 위하여 예산을 확보하여야 하는데 그 방안으로서 방제기금을 활용할 수 있도록 대책을 강구하여야 할 것이다. 대량오염사고의 신속한 대응을 위하여 해양경찰청은 외국에서 장비가 도착하기 전에 도착장비의 명세를 받아서 재수출면세신청과 긴급통관협조의뢰 공문을 관세청에 발송하여 도착당일 즉시 물품이 통관되도록 사전 조치를 취하여야 한다. 관세감면신청서에는 품명, 규격, 수량, 가격, 용도와 설치 및 사용장소에 관한 서류를 첨부하여야 하므로 방제장비를 제공하는 외국의 상대방에게 이에 관한 자료를 미리 요청하여 확보해 두어야 할 것이다.

그리고 관세법 제37조(담보제공과 사후관리)는 관세가 감면된 물품에 대한 조건의 이행을 확인하는 사후관리 집행을 주관하는 부처의 장에게 위탁하게 되므로 해양수산부장

관에게 사후관리가 위탁된다. 이에 따라 관세법 시행령 제46조의7에 의하여 사후관리의 위탁을 받은 해양수산부장관은 용도의 사용 등 관세의 징수사유가 발생할 경우 이를 관할지 세관장에게 통보하여야 한다.

### (2) 소모성 방제자재의 반입

방제작업을 위하여 외국으로부터 유희착재, 유처리제 등 소모성 방제자재를 반입하는 때에는 국내의 생산품과 기존수입재고품과의 형평성을 고려할 때 면세통관은 곤란하다. 따라서 소모성 방제자재의 경우 도입주체가 관세를 먼저 지불하고 그 후에 보험사로부터 정산할 수 있는 체제를 갖추어야 한다. 이러한 비용을 선지급하는 것은 해양경찰청으로서 행정처리가 곤란하므로 보증보험료의 경우와 같이 방제기금에서 사용할 수 있도록 용도를 지정하여야 할 것이다. 소모성 방제자재를 세관으로부터 신속히 통관하려면 관세와 부가세를 납부하는 것 외에도 여러 가지 통관과정의 요식서류를 갖추어야 하기 때문에 해양경찰청은 사전에 관세사와 협조체제를 갖추어 신속히 통관할 수 있도록 협조체제를 유지할 필요가 있다.

### (3) 외국의 전문방제인력의 입국

OPRC협약이나 기타의 계약에 의하여 외국에서 방제장비등을 도입하는 경우에는 이들 장비들을 조작·사용하는 외국의 전문인력이 함께 입국하게 된다. 유류오염방제의 긴급성에 비추어 외국의 전문인력을 신속히 입국되도록 하려면 입국을 위한 사증(비자)을 즉시 발급받는 것이 어렵다. 우리 나라 출입국관리법 제7조에 의하면 외국인이 입국하고자 할 때에는 유효한 여권 또는 선원수첩과 법무부장관이 발급한 사증을 가지고 있어야 한다. 다만, 사증이 없이 입국할 수 있는 외국

인의 범위는, ①대한민국과 사증면제협정을 체결한 국가의 국민으로서 그 협정에 의하여 면제대상이 되는 자, ②국제친선관광 또는 대한민국의 이익 등을 위하여 입국하는 자로서 대통령령이 정하는 바에 따라 입국허가를 받은 자로 한정되어 있다. 따라서 외국의 방제 전문인력의 입국을 위하여 이들 규정을 전면적으로 개정하여 해결하기는 어려울 것이다.

그러나 출입국관리법 제7조의 제3항과 동법 시행령 제8조에 해당하는 「대한민국의 이익을 위하여 입국하는 자」의 범위와 입국허가절차는 법무부령으로 정하고 있으므로 외국의 방제 전문인력을 긴급히 입국시키고자 할 경우에는 법무부령으로 추가하여 적용하면 해결될 것이다.

또한 우리 나라 출입국관리법 제14조(승무원의 상륙허가)에 의하면 선박으로 입국한 승무원의 상륙기간은 15일 이내로 한정된다. 그리고 동법 제15조(긴급상륙허가)에 의한 긴급상륙은 그 기간이 30일 이내로 제한된다. 여기서 오염방제인력의 상륙은 질병이나 사고등 긴급상륙조건에 해당하지 아니한다. 요청에 의하여 방제선박이 요청국의 영해내로 들어 온 경우에는 방제작업의 성질상 장기체류가 불가피할 것이므로 외국 방제선의 요원도 사증의 면제범위에 추가하여 적용하는 것이 타당하다고 본다.

## 제 5 장 결 론

해양환경의 보호는 특정 국가나 특정 지역의 노력만으로 이룩하기는 어렵고 범세계적인 노력과 협력이 이루어 질 때 비로소 가능한 것이다. 일찌기 국제해사기구는 이를 인식하고 1973/78년의 해양오염방지협약을 성

립·발효시킨 바 있다. 우리 나라도 이 협약에 가입하여 국내법으로 해양오염방지법에 수용함으로써 유류오염의 예방과 규제에 상당한 법익을 얻고 있다고 본다. 그러나 대량 유류오염사고가 발생하는 경우에는 한 국가의 능력만으로 오염방제등의 사전 사후관리에 한계가 있기 때문에 국제협력이 요청된다. 이러한 문제를 해결하기 위하여 미국의 협조 아래 국제해사기구가 성립시킨 협약이 「1990년 유류오염 대비·대응 및 협력에 관한 국제협약」이다.

이 협약은 「오염행위자부담」 원칙에 의하여 각 국은 ①유류오염사고에 대비하고 대응하는 데 책임이있는 기관을 지정하고, ②유류오염사고의 보고를 받고 이를 전파하는 책임을 갖는 창구를 지정하며, ③대형사고시 국제적인 지원을 요청하고자 할 때나 외국으로부터 요청을 받았을 때 이의 결정을 내릴 당국을 사전에 지정해 놓을 것을 요구하고, ④국가비상계획을 준비하여야 하고, ⑤유출사고의 위협에 상응하는 유류유출 방제장비의 사전배치의 최저수준 및 이의 사용계획, ⑥유류오염에 대응하는 조직의 훈련 및 양성 프로그램, ⑦유류오염사고에 대응하기 위한 상세한 계획 및 통신능력, ⑧유류오염사고시 필요한 자원의 동원 능력을 조화시키기 위한 구조 또는 제도를 갖출 것을 요구하고 있다.

그러므로 우리 나라는 예측불허의 대형유류오염사고에 대비하여 이미 전 세계적으로 발효중인 이 협약의 수용과 더불어 지역협력으로서 북서태평양지역 보전계획(North West Pacific Action Plan ; NOWPAP)의 활동에 적극적으로 참여하여야 한다.

아울러 해양환경관리의 주무부서인 해양수산부는 이 협약을 조속히 수용하기 위하여 생태계를 감안한 국가비상계획의 수립을 서둘러야 한다. 그리고 국내법의 입법시에 요청국으로서의 우리 나라는 효율적인 오염방제작업이 이루어지도록 외국의 방제자에 대하여 일정한 면책 원칙을 정하도록 하여야 할 것이다.

특히 대량유류오염사고시에 이 협약의 제7조에서 규정하고 있는 방제선박등의 반입·반출, 소모성 방제자재의 반입, 외국의 전문방제인력의 입국등에 관하여 국제해사기구가 마련한 지침서를 참고하여 우리 나라의 관세법과 출입국관리법을 보완함으로써 적기에 오염방제작업을 수행할 수 있을 것이다. 해양수산부는 해양경찰청과 더불어 예측불허의 대량오염사고에 대비하여 미리 국제협력의 기본 틀을 마련함으로써 미래를 현재의 것인양 슬기롭게 준비할 필요가 있다. 해양오염사고에 대한 대비·대응 및 국제협력은 궁극적으로 헌법 제35조 제1항에 명정된 국민의 환경권을 보장하는데 상당한 기여를 하게 될 것이다.