2008년도 해양환경안전학회 춘계학술발표회

論 文

선박의 해양오염 자율점검제도에 관한 연구

김영환* · 고성덕** · 최현규*** · 임병만***

*해양경찰청 예방지도과장, **해양경찰청 예방지도과 환경지도계장, ***해양경찰청 예방지도과 환경지도계 주무관

A Study on the Self Monitoring System of Marine Pollution from ship

Kim Young Hwan* · Ko Seong Duk** · Choi Hyun Kue*** · Byung Man Lim***

* Director of the Marine Pollution Prevention Division, Marine Pollution Response Bureau, Korea Coast Guard, 406-791, Korea

** Section Chief of the Marine Pollution Prevention Division, Marine Pollution Response Bureau, Korea Coast Guard, 406-791, Korea

*** Staff in Charge of the Marine Pollution Prevention Division, Marine Pollution Response Bureau, Korea Coast Guard, 406-791, Korea

요 약 : 1978년도부터 2007년도까지 30년간 해양경찰청 소속 해양환경감시원이 선박에 직접 승선하여 해양오염방지설비의 정상가동 여부 및 각종 오염물질 기록부의 비치·기록·관리여부와 폐유 및 폐기물 처리 실적을 확인하고 선외 배출여부 등을 점검하여 오던 해양환경관리법 제115조에 의한 사후적 해양오염 점검 성격의 선박출입검사 제도를 선박이 스스로 해양오염을 관리 점검하고 선박 종사자의 불편과 경제적 활동에 대한 부담을 덜어 주기 위해 해양오염을 사전에 예방할 수 있는 선박자율점검 제도에 대하여 제시하였다.

핵심용어 : 선박자율점검제도, 해양오염사전예방, 선박출입검사, 해양환경관리법 등

Abstract : *Inspection of Ship for the Prevention of Marine Pollution, that is After checking system of Marine Pollution according to the 115th of the Law of the Marine Environmental Management, that has been Marine Environmental Surveillant working on the Korea Coast Guard, aboard a ship, inspect to the normal operating of the Marine pollution Prevention Equipment and to Keep, Recording and Management well of All Recording Book of Marine Pollution Materials and to Check the treat results that dust oil and waste mater and discharge from ship during 30years, from 1978 to 2007 year.*

We offered the new inspection system that the Self Monitoring System that is the ship owner and Captain Voluntary Management the Marine Pollution Equipment for the prevent the marine pollution for the Unburden the Economical Activities and Unbiased of Ship's Crew.

Key Words : *Ship Self-Monitoring System, Prevention of Marine Pollution, Inspection ship for marine pollution prevention equipment, the Law of Marine Environmental Management*

1. 서 론

선박으로부터 발생하는 폐유 및 폐기물의 무분별한 해상배출로 해양오염행위에 대한 규제 필요성이 제기되어 1978년 해양오염방지법이 제정 공포됨으로서, 해양경찰청은 해양환경감시원을 임명하여 해양오염에 대한 감시단속 업무를 수행하게 되었다. 해양오염감시를 위하여 감시원은 선박에 승선, 각종 해양오염방지설비의 정상가동여부와 폐유 및 폐기물의 적정처리 여부를 오염물질기록부에 기재하고 보관하고 있는지의 여부 및 비정상적인 해양오염방지설비의 가동여부와 폐유·폐기물의 불법배출에 대한 선외배출라인 등의 표 1, 표 3과 같은 강력한 점검이 이루어지면서 선박에서의 무분별한 폐유 및 폐기물의 해양배출이 현저히 감소하였다.

그러나, 해양오염 관리상태를 점검하는 선박출입검사의 강화가 폐유 및 폐기물의 배출을 현저히 감소하였다고는 볼 수 없으며, 그 동안 해양종사자의 의식수준이 꾸준히 향상된 것도 무시할 수 없다. 이러한 일련의 과정에서 해양오염이 감소하여 왔지만 표2와 같이 연간 3,000여 척의 잦은 승선과 중복적인 선박출입검사가 계속되면서 선박관계자들은 점검에 대한 불편을 느꼈고 선박운항의 경제활동에 부담을 주는 부작용으로도 발생하게 되었다.

이와 같은 현상은 정부의 규제완화로 이어지는 일련의 정책에 부응하기 위해 필요한 제도가 대두하게 되었다. 이에 해양경찰청은 2008년도부터 사후적 성격의 선박출입검사 제도를 사전적 예방성격인 선박

* 비회원, heao5050@kcg.go.kr, 032)835-3022
** 비회원, nmpassu@empal.com, 032)835-3122
*** 비회원, ian7516@kcg.go.kr, 032)835-3222
*** 비회원, bmlim1@hanmail.net, 032)835-3322

자율점검제도를 도입하여 시행 중에 있으며 선박자율점검제도로 얻어지는 시너지 인력을 현장에서 해양오염을 예방하는 인력으로 전환할 수 있는 계기를 마련하게 되었다.

표 1. 오염행위 단속 현황

(단위 : 건)

연도	계	구 분	
		선박	해양시설
계	1,464	1,078	386
2007	472	362	110
2006	461	324	137
2005	531	392	139

표 2. 선박출입검사 현황

(단위 : 척, 개소)

연도	계	구 분	
		선박	해양시설
계	11,123	8,422	2,701
2007	1,250	845	405
2006	3,423	2,506	917
2005	6,450	5,071	1,379

표 3. 의무규정 및 행정질서 위반 단속 현황

(단위 : 건)

연도	계	의무규정위반 (행정형벌)		행정질서위반 (과태료)	
		선박	시설	선박	시설
계	1,424	93	596	700	35
2007	304	59	123	108	14
2006	515	16	312	184	3
2005	605	18	161	408	18

2. 제도의 도입 필요성

선박자율점검제도는 우선 선박관계자와 해양경찰(이하 "해경") 상호간에 해양오염 예방에 대하여 신뢰를 바탕으로 하는 긍정적 사고에서 출발한다. 이러한 상호간의 신뢰 형성은 해경에서 실시하는 해양오염에 관한 점검이 적발(Negative)이 아니라 행정지도(Positive)라는 인식을 주고 해양종사자는 자율이라는 책임감과 의무를 가지고 관계기관의 점검이전에 선박의 해양오염을 스스로 관리하여 해양오염을 사전에 예방할 수 있다는 장점이 있다. 자율은 사명(使命)의식이고 타율은 사명(死命)의식이라는 생각을 가지고 자율적으로 움직일 수 있는 예방점검제도가 해양환경보전을 최우선으로 하는 해양환경관리법의 목적을 실현할 수 있고 이와 같은 목적을 실현하기 위해서는 고객들이 다양하게 접근하여 욕구를 충족시킬 수 있는 미래지향적인 선진형 고객서비스 제도의 발굴이 필요하게 되었다. 뿐만 아니라, 선박출입검사의 투명성 제고와 선박의 경제활동에 지장을 주지 않는 고객 스스로 해양오염을 점검 관리하는 선박자율점검제도가 도입하게 된 것이다.

3. 그동안의 선박출입검사

선박의 해양오염예방에 관한 점검은 (구)해양오염방지법[1] 제56조(출입검사 보고등)에 근거하여 1978년 1월부터 해경청 소속 해양환경감시원이 감시활동 업무를 수행하면서 무작위로 점검선박을 선정 승선하여 각종 기록부 및 해양오염방지 설비, 폐유 폐기물의 처리실적 등을 종합적으로 정밀하게 검사하면서 선박관계자들의 질 향상을 위한 행정지도에 전념한 것이 아니라 적발위주의 점검에 역량을 기울이다 보니 표 3과 같이 행정지도로서도 충분한 경미한 사항도 과태료를 부과해 왔으며 이러한 일련의 조치가 해양오염을 방지하는데 최선이라 생각하여 업무를 수행해 왔다. 이와 함께 일방적 · 불시적으로 선박에 승선하여 점검하는 것이 해양오염을 방지하는데 제일 효율적이라는 것이 해양환경감시원들에게 편견으로 이어져 왔으며, 이러한 편견은 바로 선박관계자를 의심하는 부정적 견해에서 점검이 이루어지게 된 것이며 이러한 부정적 편견은 보다 나은 제도나 선박관계자들의 서비스 제공차원의 제도발전 노력에 다가가지 못하였다. 이로 인해 선박관계자들은 표2와 같이 해양환경감시원의 선박출입검사에 대하여 언제 선박에 올지 모르는 긴장감, 직접 대면에서 오는 불편함, 지적사항이 있을 경우 자기 신상에 대한 불이익과 과태료 부담 등으로 해경에 대한 불만이 표출되고 누적되어 왔다. 이는 해경에서 선박 출입검사시 회피하거나 점검을 받더라도 해양오염방지를 위한 수검의식이 아니라 그때그때 적발을 피해 보려는 부작용으로 이어져 왔다.

4. 선박자율점검제도

선박자율점검제도란 선박관계자가 자율적으로 선박의 주정박지나 주 활동지역 등 선박관계자가 원하는 관할 해양경찰서에 자율점검신청서와 함께 구비서류를 제출 하면 해양경찰서장은 적정여부를 검토하여 자율점검지정서를 교부하게 되는 제도로서, 자율점검선박으로 지정받은 선박관계자는 2008년 1월 20일부터 새롭게 발효된 해양환경관리법에서 규정하는 각종 해양오염방지설비의 설치여부 및 적정운용 여부, 각종 오염물질 기록부 비치 및 기록 보관여부, 폐유 및 폐기물의 적정처리

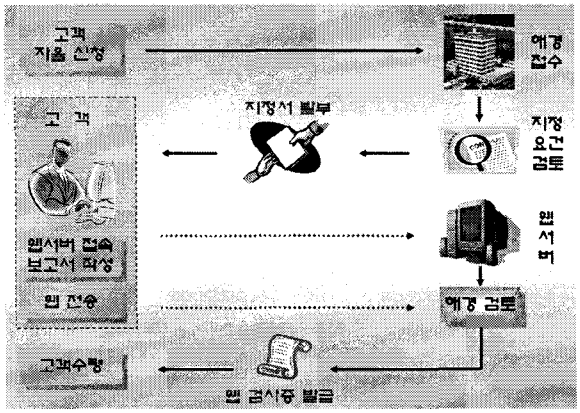

그림 1. 선박자율점검제도 흐름도

여부 등을 선박관계자 등이 스스로 점검하고, 그 결과를 자사 선박의 선종 및 톤수에 맞는 2~3장의 맞춤형 보고서에 작성하여 전산망이나 통신수단을 이용하여 해양경찰서장에게 제출하면 해양경찰서장은 기재사항에 대한 적합여부를 검토하여 점검필증을 교부하는 제도이다.

5. 외국의 자율점검제도

선진국 어느 나라에서도 선박에 대한 자율점검제도를 시행하는 나라는 아직 보고된 바 없으며 우리나라에서 제일 먼저 도입하여 시행하고 있는 제도라고 할 수 있다. 그러나 육상의 환경오염 배출업소에 대하여는 미국이 법제도화 하여 정기적으로 점검결과를 허가기관에 제출토록 하고 있고 허위보고 등의 문제업소에 대하여는 현장점검을 실시하여 위법사항이 발견되면 벌금을 가중처벌 하는 제도를 시행 중에 있다. 핀란드, 네델란드 등 유럽국가들은 유럽위원회의 "92년 제5차 환경행동계획"에서 자율환경관리 제도를 권고하고 있으며 우리나라도 2002년부터 환경부에서 자율점검업소[2]를 지정 관리하여 오고 있다.

6. 선박자율점검제도 설문조사

동 제도를 도입하기 위하여 2007년 7월부터 8월 중에 표 4와 같이 해경청 소속 해양환경감시원과 선박관계자 1,281명을 대상으로 설문조사를 실시하였는데 선박관계자들은 동 제도에 대해 48%가 이해하기 쉽다고 했으며 79%가 참여하겠다는 의사를 나타내었고 68%가 시행착오를 겪더라도 빨리 시행하면 좋겠다. 라는 의견을 제시하였다. 특히 78%의 선박관계자들이 동 제도가 선박의 해양오염관리를 성실히 수행할 수 있고 해양오염을 방지하는데 한 걸음 도약하는 계기가 될 것이라는 호응도를 나타내어 동 제도를 적극적으로 추진할 수 있게 되었다.

표 4. 설문조사 인원

(단위 : 명)

총 계	해양환경 감시원	선박관계자		
		계	관리부문	현업부문
1,281	245	1,036	395	641

7. 선박자율점검제도 추진사항

동 제도에 참여할 수 있는 선박은 선박법 제2조(한국선박)에서 정한 대한민국 선박으로서, 50톤 이상 유조선 및 100톤 이상 일반선박을 대상으로 하되 최근 5년 이내 불명오염을 발생시킨 선박이나 최근 3년 이내 해양오염을 발생시킨 선박은 대상에서 제외하고 있으며 대상 톤수에 제한되나 선박관계자가 자율점검을 요구할 경우 수용할 수 있게 함으로서 자율점검제도에 참여할 수 있는 선박은 내국적 및 국적취득조건부 나용선을 포함하여 표 5와 같이 총 18,356척이 참여할 수 있다.

표 5. 5톤이상 선박 등록현황(2006년)

(단위 : 척)

선종 / 척수	화물선	유조선	어선	여객선	예인선	부선	기타선
18,356	800	701	11,442	209	1,234	1,993	1,977

선박자율점검은 2008년 1월부터 6월까지 112척을 지정하여 시범운영 중에 있으며 2008년 4월 중에 자율점검 선박을 방문하여 자율점검의 문제점과 불편사항에 대한 의견을 수렴하여 하반기부터 340척 이상으로 확대 지정하여 운영할 계획이다. 자율점검선박으로 지정을 원할 경우 해양오염방지증서 및 1년간 폐유·폐기물처리 실적, 해양오염방지관리인 교육이수 여부를 신청서에 기재하여 선박관계자가 원하는 해경서에 제출하면 이의 적정 여부를 검토하여 지방청장 명의로 자율점검지정서를 교부하게 되며 지정 받은 자율점검선박은 지정된 기간 내에 연 1회 자율점검보고서를 해경서에 제출하면 점검필증을 교부하고 현장점검을 면제받을 수 있다. 또한 자율점검제도의 성공적 추진과 활성화를 위하여 해경청 소속 해양환경감시원을 해양환경컨설턴트를 지정하여 운영 중에 있으며 선박관계자가 해양오염관리에 필요한 지식제공을 요청할 경우 담당 컨설턴트를 지정하고 현장을 방문하여 컨설팅서비스를 시행하고 있다. 또한 자율점검보고의 부실을 방지하고 악용을 방지하기 위하여, 자율점검선박은 표 6과 같이 자율점검지정서를 교부한 지방청 및 해경서의 전담 해양환경컨설턴트로부터 관리되고 있다.

표 6. 해양환경컨설턴트 지정 현황

(단위 : 명)

총 계	동해청	서해청	남해청	인천서
32	10	10	10	2

자율점검선박 전담 해양환경컨설턴트는 정기적으로 폐유 및 폐기물 처리에 관한 사항을 유창청소업체나 폐기물처리업체를 통하여 적정 처리여부에 관한 사항을 모니터링 하고 있으며, 연 1회 자율점검보고서의 내용에서 폐유처리 실적이 없거나 기재사항에 의심이 갈 경우 현장 점검을 통하여 오염행위나 폐유의 불법처리 이외의 부족한 부분에 대하여는 컨설팅으로 대체하고 있으며 자율이라는 명목아래 선박관계자들이 해양오염관리 소홀 등이 우려되므로 3년에 1회 의무 컨설팅을 받도록 하고 있다.

8. 결 론

선박자율점검은 해경과 선박관계자간의 상호 신뢰를 바탕으로 출발하는 사전적 예방성격의 점검으로서, 해양오염을 스스로 관리하고 점검하는 제도이다. 그러나 자율이라는 명목으로 선박의 해양오염 관리를 소홀히 하거나 자율점검보고서를 허위로 작성하여 보고하는 제도로 이용한다면 해양환경보전에 대한 먹구름이 드리울 수밖에 없을 것이며 이러한 부작용은 강도 높은 현장점검으로 선박관계자들에게 부담으로 돌아 올 수 있다. 자율이라는 고객 편의 위주의 제도를 도입하여 시행하는 만큼 보다 나은 해양환경을 보전할 수 있는 계기가 되어야 하며 이 제도가 빠른 기간 내에 정착되어 전 선박이 참여하는 명실상부한 선박의 해양오염점검제도로 자리매김 될 것이다.

해양경찰청에서는 선박뿐만 아니라 해양시설과 폐기물위탁처리업체도 확대하여 하반기부터 시범운영할 계획이다.

참 고 문 헌

[1] "해양오염방지법", pp98, 해양경찰청, 2003

[2] "환경오염물질배출시설 등에 관한 통합지도·점검규정", 제23조, 환경부훈령 제772호, 2008