

論 文

우리나라 기름오염방제제도의 문제점과 개선방안

목 진 용*

National Oil Pollution Response System : Current Issues and Policy Recommendation

*Jin-Yong Mok**

〈목 차〉

Abstract

I. 서론

II. 우리나라 기름오염방제제도

III. 기름오염방제제도의 문제점

IV. 개선방안

V. 결론

참고문헌

Abstract

After the Sea Prince oil spill accident in 1995, the Korean government has taken a measure to establish an emergency response system and equip clean-up capacity against large spill, major contents of which are as follows :

First, Korea Marine Pollution Response Corporation has been established as a non-government organization for recovery of spilled oil in order to improve private response capabilities.

Second, clean-up equipments, such as large clean-up vessels and oil fences for the open sea operation has been expanded.

Third, a national contingency plan on the large spill accidents has been established compliance with the provisions of Article 6 of the OPRC 1990.

However, there exist some problems in the national response system, such as clearly roles definition between government and private agencies; proper amendment of the Marine Pollution Prevention Act to incorporate major contents of the OPRC 1990; and training and exercises of clean-up personnel.

With the above problems in mind, this paper reviews the current issues on the national oil pollution response system and recommends policy-making to tackle to those problems.

* 한국해양수산개발원 환경안전연구실 책임연구원

I. 서론

기름오염예방·대응 및 배상에 관한 국제협약들은 세계적인 대형 해양오염사고에 대한 후속조치의 결과이다. IMO는 1967년 3월 발생한 Torrey Canyon호 오염사고에 대한 후속조치로 3개의 국제협약 및 1개의 자주적 협정을 채택하였다. 즉 '1973년 해양오염방지에 관한 국제협약(MARPOL 1973)', '1969년 기름오염손해의 민사책임에 관한 국제협약(CLC 1969)', '1969년 기름오염사고시 공해상 개입에 관한 국제협약(Intervention Convention 1969)' 및 '1969년 기름오염손해에 관한 유조선 선주간 자주협정(TOVALOP)' 등이 그것이다. 또한 1989년 3월 발생한 Exxon Valdez호 사고는 미국이 기름오염방지법(Oil Pollution Act : OPA 1990)을 제정하는 계기가 되었고, 유조선의 2중 선체구조 의무화의 직접적인 원인이 되었다.

우리나라에서는 1995년 7월 발생한 Sea Prince호 기름오염사고에 대한 후속조치로 기름오염사고 방제제도에 변화가 있었다. 제도적 측면에서 보면 기름오염방제 주관기관이 해양경찰청으로 일원화되었으며, 민간 전문방제기관인 한국해양오염방제조합이 설립되었고, 방제업이라는 새로운 업종도 신설되었다. 방제장비 확충에도 노력을 기울인 결과 2000년말 현재 해양경찰청, 한국해양오염방제조합 및 민간방제업체가 보유하는 있는 방제장비능력은 총 1만 2,257톤에 달하고 있다. 한편, OPRC협약에 가입과 그에 따른 국가방제기본계획 및 지역방제실행계획 등 방제대응계획의 수립, 지속적인 교육훈련 실시, 방제기술자문단 운영의 활성화 등 소프트웨어 측면에서도 가시적인 성과가 있었다.

그러나 우리나라 기름오염방제제도는 방제담당조직 및 방제계획의 상호간의 관계설정, 법제의 정비 및 교육훈련시스템 등에 일부 문제점을 노출하고 있다. 이 연구에서는 우리나라 기름오염방제제도상의 문제점들을 분석하여 개선방안을 제시하고자 한다.

II. 우리나라 기름오염방제제도

1. 사고대비체계

1) 사고신고 및 통보체계

기름등폐기물을 일정량 이상을 초과¹⁾하여 해양에 배출된 경우와 배출될 우려가 있는 경우에는 선박의 선장이나 시설의 관리자, 그 배출자 및 발견자는 해양경찰청장에 신고하여야 한다(해양오염방지법 제47조). 신고내용은 해양오염사고의 발생일시·장소 및 원인, 배출된 기름등폐기물의 추정량 및 확산상황과 응급조치사항, 사고선박이나 시설의 명칭·종류 및 규모 상태, 그리고 해면 및 기상상태이다. 신고방법은 서면·구술·전화 또는 무선 등 이용가능한 신속한 방법이면 된다. 해양경찰서장은 해양오염사고의 신속한 접수와 대응을 위하여 해양오염신고센터를 운영하고 있으며²⁾, 해양오염사고와 관련하여 관계기관간 정보공유와 협조체제구축을 위해 수시 또는 정기적으로 해양오염사고 진행사항 및 방제조치사항을 관계기관에 통보하도록 요구하고 있다.

2) 방제선, 자재 약제의 비치의무

해양오염방지법은 총톤수 100톤 이상의 유조선³⁾ 및 총톤수 1만톤 이상의 유조선이외의 선박, 기름등폐기물 300kl 이상을 저장하는 해양시설, 총톤수 100톤 이상의 유조선 계류시설에 대하여 방제자재 및 약제의 비치의무를 규정하고 있다⁴⁾. 또한 해상교통법 제45조의 특정해역 및 대산항을 운항하는 총톤수 500톤 이상의 유조선이나 용량 1만kl 이상의 기름저장시설 소유자나 운영자에게 방제선 및 방제장비를 배치의무를 부과하고 있다(해양오염방지법 제49조의 2). 즉, 해상교통안전법 제45조의 특정해역⁵⁾ 및 대산항을 운항하는

1) 기름의 경우 200ℓ를 초과하여 해양에 배출된 경우와 배출될 우려가 있는 경우임.

2) 신고센터는 해양경찰서 오염관리과, 상황실 및 신고서를 활용하고 있다.

3) 여기서 말하는 유조선은 경우와 유류오염손해배상보장법 시행령 제2조에서 규정에 의한 유류를 운송하는 선박을 말함(해양오염방지법시행령 제27조).

4) 자재 및 약제의 비치의무자는 비치기준의 약10%만 당해 선박이나 시설에 보유하고, 나머지는 보관시설에 보관할 수 있음(해양오염방지법 시행규칙 제90조 제2항).

5) 해상교통안전법 제45조의 특정해역은 인천, 부산, 울산, 포항, 여수를 말함(시행령 4조 별표 2).

총톤수 500톤 이상의 유조선은 동 해역에서 기름이 배출된 경우 3시간내 도착할 수 있는 거리에 방제선을 비치하여야 하고, 동 해역내 용량 1만kl 이상의 기름 저장시설도 방제선을 비치하여야 한다. 이러한 방제선의 비치는 방제대행업자와 방제계약 체결로 갈음할 수 있으므로 방제선 배치의무자는 한국해양오염방제조합과 방제선 배치에 관한 대행계약을 체결하고 있다.

3) 방제대응계획 수립

우리나라는 국제해사기구(IMO)에서 채택한 기름오염 대비·대응 및 국제협력에 관한 협약(OPRC, 1990)에 가입하고⁶⁾, 동 협약 제6조⁷⁾에서 요구하고 있는 국가방제기본계획을 수립하였다. 국가방제기본계획⁸⁾은 기름오염사고에 범국가적 차원에서 대응하기 위하여 국가방제조직·지휘체계, 대비·대응태세, 방제방법 선택 및 실행, 피해조사 및 복구, 각 행정기관의 임무 등 기름오염사고처리에 관한 모든 사항을 체계적으로 규정한 종합기본계획이다. 또한 해양경찰청은 해역별 특성에 따른 과학적이고 효율적인 현장집행계획인 지역방제실행계획을 수립하고 있다⁹⁾. 또한 우리나라는 OPRC협약에 가입하기 이전부터 오염원인 선박 및 해양시설에 대하여 기름오염방제계획 수립을 요구하고 있었다(법 제10조 및 제36조). 따라서 우리나라 기름오

염방계획은 최상위 계획인 국가방제기본계획과 지역방제실행계획, 그리고 선박과 시설계획이 있다. 한편, 해양오염방지법에 의해 설립된 한국해양오염방제조합도 조합원들의 오염사고에 신속하고 효과적으로 대응하기 위하여 기본방제계획과 각 지부별 지부방제대응계획을 수립하고 있다.

2. 방제대응체제

1) 방제조치의무

(1) 선박, 시설등 소유자

기름등폐기물이 배출되었거나 좌초·침몰·충돌 등으로 배출된 우려가 있는 경우 기름등폐기물 적재 선박의 선장이나 시설의 관리자 및 배출원인자는 추가 배출 및 배출방지, 그 확산방지 및 제거를 위한 긴급조치를 하여야 한다. 또한 배출된 기름등폐기물이 적재되어 있던 선박이나 시설의 소유자(설치자) 및 임차인과 배출원인자의 사용자는 신속한 수거·처리 등 필요한 방제조치를 즉시 취하여야 한다(해양오염방지법 제48조의 2). 아울러 항내 및 항 부근에서 선박으로부터 배출이 된 경우에는 그 선박의 승하인 및 수하인이나 계류시설의 관리자는 긴급조치 및 방제조치에 적극 협력할 의무를 부과하고 있다.

- 6) 정식명칭은 “International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 : OPRC)이며, 1995. 5. 13에 국제발효하였음. 총19개조의 본문과 1개의 부속서 그리고 10개의 결의문으로 구성되어 있으며, 기름오염 사고에 대비·대응하기 위해 당사국은 협약 및 부속서의 규정에 따라 개별적으로 또는 공동으로 모든 적절한 조치를 취하는 것을 원칙으로 하고 있음. 우리나라는 1999년 11월9일에 OPRC협약에 가입하였으며, 동 협약은 2000년 2월 9일에 국내발효하였음.
- 7) 협약 제6조는 당사국에게 기름오염사고에 신속하고 효과적으로 대처할 수 있는 국가적 방제체제를 구축할 것을 요구하고 있음. 이러한 국가방제체제에는 관할책임당국, 사고보고의 접수 및 전파기관, 국가를 대리하여 국제적 지원요청 및 지원을 결정하는 권한을 가진 당국의 지정 등이 포함되어야 하고, 공공 또는 민간기관과 협력으로 기름오염대비 국가방제긴급계획(National Contingency Plan)의 수립을 요구하고 있음. 긴급계획에 반드시 포함되어야 할 사항은 다음과 같음.
 - i) 유출사고의 위험에 상응하는 방제장비의 사전배치에 관한 최저기준
 - ii) 기름오염 대응조직의 훈련 및 관계요원의 양성프로그램
 - iii) 기름오염사고에 대처하기 위한 세부 실행계획 및 통신능력
 - iv) 기름오염사고시 방제와 필요한 자원의 동원능력을 조화시키기 위한 체제 및 제도 등.
- 8) 국가방제기본계획은 1999년 12월 16일에 해양오염방제대책위원회의 심의와 2000년 1월 11일 에 국무회의 심의를 거쳐 확정하였음
- 9) 지역방제실행계획은 12개 해양경찰서별로 수립될 예정인데 인천, 여수, 부산 및 울산지역은 이미 수립하였고, 태안, 군산, 목포지역은 현재 수립 중에 있으며, 포항, 속초, 동해, 제주지역은 2002년까지 수립할 예정임.

(2) 관계행정기관

해양경찰청장은 방제조치의무자가 방제조치를 하지 않을 경우 방제조치 명령을 할 수 있다(해양오염방지법 제48조 제3항). 그러나 방제조치의무자가 분명하지 아니한 경우에는 당해 해역을 관할하는 해양경찰서장이 우선 방제조치를 하여야 한다. 또한 해양경찰청장은 방제조치의무자가 방제조치를 하지 않거나 그 조치만으로 해양오염방지가 곤란하다고 인정되는 경우 또는 긴급방제조치가 필요하다고 인정되는 경우에는 관계기관의 협조를 얻어 필요한 조치를 하여야 한다. 한편, 시장·군수·구청장은 해안부착 기름에 대해 필요한 방제조치를 하여야 하고, 항만시설 관리자는 항만시설이 설치된 해안에 대해 필요한 조치를 하여야 한다(해양오염방지법 제50조).

2) 방제대책본부 설치·운영

방제대책본부는 해양오염사고 발생하여 국민의 재산 및 해양환경에 현저한 피해를 주거나, 피해를 줄 우려가 있을 경우에는 해양경찰청장의 그 필요성에 대한 판단에 따라 설치된다. 방제대책본부는 해양경찰서 직원, 관계기관 파견공무원, 방제조치의무자로 구성되며, 방제작업계획의 수립·집행, 방제작업에 동원된 인력·장비의 지휘통제, 방제방법의 결정 및 기타방제조치에 필요한 사항에 관한 의무를 수행한다(해양오염방지법 제51조 및 동 시행령 38조).

3) 해양오염방제대책위원회

해양오염방제대책위원회는 중앙행정기관 국장급 공무원과 전문가 등 15인 이내의 위원으로 구성되며, 위원장은 해양수산부 차관이, 부위원장은 해양경찰청장이 된다. 위원회의 임무는 해양오염사고시 그 방제조치 계획의 수립 및 그 시행에 필요한 인력·예산·물자·장비·처리시설 등의 지원을 위한 중앙행정기관간의 업무조정에 관한 사항, 지역 해양오염방제대책위원회와의 업무협조에 관한 사항이다(해양오염방지법 제51조).

4) 지역해양오염방제대책협의회

지역해양오염방제대책협의회는 관할 해양경찰서장을 위원장으로 하는 관계기관 및 단체·업체 등 20인 이내의 위원으로 구성된다. 그 기능은 방제조치계획 및 방제기술자문·방제지원사항 심의, 해양오염에 대비한 방제계획 심의, 해양오염사고시 방제조치에 필요한 인력·물자·장비·처리시설의 지원에 관한 관계 지방행정기관간 업무의 조정, 해양오염방제에 관한 기술자문 등이다(해양오염방지법 제51조).

5) 방제기술지원단

방제기술자문단은 한국해양연구소, 한국기계연구원 등 해양수산관련 연구기관의 전문가로 구성되며, 현장 방제작업 기술지원, 유출량 조사 및 유출유확산 방향 예측, 방제방법 선택 및 방제계획 수립 등을 지원한다(해양오염방지법 제51조).

6) 한국해양오염방제조합

한국해양오염방제조합은 해상에 배출된 기름등폐기물에 대한 효율적인 방제와 방제에 관한 교육·훈련 및 기술개발을 통하여 방제능력을 향상시킬 목적으로 해양오염방지법에 의해 설립된 법인이다. 한국해양오염방제조합의 주요사업으로는 선박 또는 기름저장시설에서 배출된 기름등폐기물 제거, 방제에 필요한 자재·약제 및 장비의 비축 및 대여, 기름등폐기물저장시설 및 폐유처리시설의 설치·운영, 방제기술의 연구 및 개발, 방제선등의 수탁 또는 대행, 방제에 관한 교육·훈련 등이다.

3. 비용부담의무

해양경찰청 및 관계행정기관이 기름을 유출시킨 선박소유자나 해양시설의관리자 등 제1차적 방제조치의무자를 대신하여 방제조치를 한 경우에는 그 방제조치에 소요된 비용을 방제조치의무자에게 부담시킬 수 있다¹⁰⁾.

그러나 이 규정은 방제조치의무자 등이 기름등폐기물 배출에 책임 있는 자에 대한 구상청구권을 방해하지 않는다(해양오염방지법 제50조 제4항).

기름의 효율적인 방제, 방제에 관한 교육·훈련 및 기술개발을 통한 방제능력 향상을 통해 궁극적으로는 해양환경을 보전하는 것이다(해양오염방지법 제52조의 2 제1항).

Ⅲ. 우리나라 기름오염방제제도의 문제점

1. 정부와 민간기관과의 역할 분담

1) 우리나라의 해양오염방제기관

우리나라의 해양오염방제기관은 크게 국가(해양경찰청)와 민간으로 나눌 수 있으며, 민간은 다시 해양오염방제조합과 방제업체¹¹⁾로 나눌 수 있다. Sea Prince 호 오염사고 이후 국가는 국가방제능력의 확충 필요성을 인식하고 민간방제전문회사(현행 한국해양오염방제조합)를 설립하고, 해양오염방제조합을 개정하여 방제업을 신설하였다. 그 동안 방제작업은 국가(해양경찰청)와 민간방제업체¹²⁾가 수행해 왔지만 1차 해양오염방제 5개년 계획(1996 ~ 2000)기간 동안 한국해양오염방제조합의 방제능력을 5,000톤으로 확대하는 계획에 따라 방제장비 구입과 방제인력에 대한 교육훈련으로 한국해양오염방제조합의 방제작업에 대한 역할이 점차 증가하고 있다¹³⁾.

2) 해양오염방지법상 한국해양오염방제조합의 역할

(1) 한국해양오염방제조합의 설립 목적

한국해양오염방제조합의 설립목적은 해양에 배출된

(2) 한국해양오염방제조합의 조합원

해양오염방지법상 방제선 및 방제장비를 배치할 의무가 있는 자는 당연히 한국해양오염방제조합의 조합원이 된다(해양오염방지법 제49조의2 제1항). 즉, 부산, 인천, 울산, 여수, 포항 및 대신항을 운항하는 총톤수 500톤 이상의 유조선이나 용량 1만kl 이상의 기름저장 시설 소유자나 운영자는 방제선 및 방제장비의 배치 의무가 있고, 이들은 해양오염방지법에 의해 당연직 조합원이다. 한편, 동 해역을 운항하는 총톤수 1만톤 이상의 비유조선 소유자나 임차인 역시 방제선을 배치하거나 방제대행자를 지정할 의무가 있다. 이들 비유조선의 소유자 등도 한국해양오염방제조합의 조합원이 될 수 있다.

(3) 한국해양오염방제조합의 방제업무의 내용

해양오염방지법상 자재 및 약제를 비치할 의무가 있는 선박이나 시설소유자 등은 비치기준의 약 10%만 당해 선박이나 시설에 보유하고, 나머지는 보관시설에 보관할 수 있도록 허용하고 있다(동법 시행규칙 제90조 제2항). 또한 부산, 인천, 울산, 여수, 포항 및 대신항을 운항하는 총톤수 500톤 이상의 유조선이나 1만킬로리터 이상의 기름저장시설의 경우에는 자재 및 약제 대신 방제선을 비치할 의무를 부과하고 있다(동법 제49조의 2 제1항).

한국해양오염방제조합은 방제자재 및 약제의 비축

10) 방제조치의무자가 부담하여야 할 비용부담의 범위는 다음과 같음(해양오염방지법 제50조 제2항)

- i) 방제조치로 인하여 멸실된 기계·기구와 소비된 물품의 가격에 상당하는 금액
- ii) 방제조치로 인하여 사용된 기계·기구의 수리비. 다만, 수리하여도 그 용도에 사용할 수 없게 된 것의 경우에는 방제조치를 위하여 사용도기직전의 현존가액으로 한다.
- iii) 방제조치에 소요된 기계·기구의 임차료와 세척 소요된 비용
- iv) 방제조치에 소요된 선박의 운항비·인건비(여비 및 후생비를 포함한다) 및 기타 비용
- v) 방제조치를 위한 선박의 예인, 기계·기구·물품 등의 운반, 배출 및 회수된 기름등 폐기물과 기타 물건의 제거·운반 또는 처리에 소요된 비용

11) 방제업은 1997년 해양오염방지법 개정으로 신설된 업종이며, 2000년말 기준으로 22개 업체가 등록 중임.

12) 1997년 해양오염방지법이 개정되어 방제업이 신설되기 전까지는 유창청소업체나 항만하역관련업체 등이 특별한 면허없이 방제작업을 수행하였음.

13) 한국해양오염방제조합이 수행한 방제실적은 1998년 25건, 1999년 61건, 2000년 47건임.

의무자로부터 의무자가 직접 보유해야하는 비치량을 제외한 나머지 부분인 약 90%의 방제자재 및 약재비치의무를 대행하고 있다. 또한 한국해양오염방제조합은 조합원의 방제선 배치의무의 수탁자 또는 방제대행자의 역할을 수행한다. 한국해양오염방제조합이 조합원의 방제선 배치의무 수탁자의 의무를 이행하기 위해서는 법에서 요구하는 방제능력을 갖추어야한다. 한편 해양오염방지법은 방제대행자의 요건을 규정하고 있으나 한국해양오염방제조합은 당연직 방제대행자가 될 수 있도록 규정하고 있다(동 시행령 제27조 제3항 및 [별표 2의3]).

3) 국가 및 민간부분의 역할 미정립

국가(해양경찰청)는 현재 12개 해양경찰서에 약 5,000톤의 방제능력을 보유하고 있다. 한국해양오염방제조합 역시 10개 지부에 약 4,600톤의 방제능력을 보유하고 있다. 앞에서 살펴본 바와 같이 기름오염사고를 일으킬 수 있는 유조선 또는 기름저장시설의 소유자는 모두 한국해양오염방제조합의 조합원이고, 한국해양오염방제조합은 이를 조합원의 방제선 비치등의 방제기자재 비치의무는 물론 기름유출시 방제조치 대행자로 지정되어 있다. 그러므로 조합원의 기름오염사고시 방제조치의무자의 방제조치 대행자로서의 한국해양오염방제조합의 방제조치 참여는 향후 계속 증가될 것으로 예상된다. 이 경우 현재까지 오염행위자의 방제능력 부족으로 말미암아 직접 국가(해양경찰청)에서 방제조치를 취하여야 하는 경우는 소형오염사고일수록 점차 줄어들 것으로 보인다. 따라서 현 시점에서 국가(해양경찰청)와 민간의 역할을 명확히 정립할 필요가 있다. 특히 해양환경보전종합계획(2001~2005)에서 국가방제능력을 2005년까지 20,000톤으로 확보할 계획을 세우고 있으나 국가부문과 민간부분의 역할이 정립되지 아니한 상태에서는 국가 전체 방제시스템 측면에서 고려하여 효율적인 장비구입은 어려울 것으로 예상된다.

2. 방제대응계획의 중복 및 누락

1) 국가방제대응계획과 민간의 방제대응계획의 중복

해양오염방지법은 국가 기름오염 대응계획에 관하여 명문규정을 두고 있지 않다. 다만 동법 시행규칙에서 해양경찰청장과 해양경찰서장이 취약해역별로 방제대책을 수립하도록 규정하고 있다¹⁴⁾. 이에 따라 해양경찰청은 대형오염사고 발생시 단계별 조치사항, 수습절차 등을 규정한 내부계획인 일명 '대형사고수습대응기본계획'을 수립하였으며, 지역해양경찰서별로 해역별 해양오염 방제대책을 수립한 바 있다. 최근에 국가는 OPRC협약에 가입하면서 동 협약에 근거하여 국가방제기본계획을 수립하고, 이어서 일부 지역에는 지역방제실행계획을 수립하여 기존의 '대형사고수습대응기본계획'과 해역별 해양오염 방제대책을 대체하였다. 또한 우리나라는 선박으로부터 해양오염방지에 관한 협약(MARPOL 73/78) 부속서 I 에 의해 OPRC협약 가입 전부터 선상기름오염방지계획수립을 의무화하였고, 해양시설에 대하여도 기름오염 방제계획 수립을 요구하고 있었다(법 제10조 및 제36조). 따라서 우리나라 기름오염방제 대응계획은 지역방제실행계획 수립이 완료될 경우 국가방제기본계획, 지역방제실행계획, 그리고 선박과 해양시설계획 등 일련의 국가방제대응계획의 구축이 완료된다.

한편, 우리나라의 공식적인 국가방제대응계획이 수립되기 전인 1997년에 출범한 한국해양오염방제조합은 조합원의 방제조치대행자로서 조합원들의 오염사고에 신속하고 효과적으로 대응하기 위하여 1998년 1월에 유사시를 대비한 조직체계, 장비 및 인력의 동원계획, 방제방법 및 통신체계, 관계기관의 협력 등을 규정한 기본방제계획을 수립하였고, 이어서 2000년 1월에 울산 및 부산에 2000년 12월에 인천, 여수, 대산에 지부방제대응계획을 수립함으로써 5개 지부에 대한 지부방제계획 수립을 완료하였다. 따라서 우리나라는 동일 지역에 대해 국가의 지역방제실행계획과 해양오염방제조합의 지부방제대응계획이 존재하고 있으나 이들 계획의 상호관계는 명확하지 않다.

14) 해양오염방지법 시행규칙 제86조. 일종의 기름오염대비 국가방제긴급계획(NCP) 및 지역 방제긴급계획(RCP)의 수립을 의미하고 있으나 상위법에 아무런 근거없이 시행규칙에서 규정하고 있는 것으로 문제의 소지가 있음.

2) 해안방제대응계획의 미수립

해양오염방지법과 국가방제기본계획은 기름오염사고시 각 행정기관별로 임무를 부과하고 있다(해양오염방지법 제 50조, 국가방제기본계획 제3장 제1절). 법과 계획에 따르면, 해양경찰청의 업무는 방제작업 총괄지휘·통제, 오염사고 신고접수 체계 및 통신·지휘체계 구축이며, 지방해양수산청의 업무는 항만시설에 부착된 기름에 대한 조치계획의 사전수립·시행, 그리고 지방자치단체에게는 해안에 달라붙은 기름에 대한 조치계획의 사전수립·시행 및 야생동물 보호대책 의무를 부과하고 있다.

국가방제기본계획에 따라 해양경찰청은 지역 해양경찰서별로 오염사고 신고, 방제인력 및 장비동원체계, 방제조치절차, 방제방법을 규정한 지역방제실행계획을 수립하고 있다. 또한 해양경찰청은 2005년까지 2만톤 규모의 국가방제능력 확보를 목표로 방제선과 방제장비의 확충계획을 수립·추진하고 있다. 그러나 해양경찰청에서 수립하고 있는 지역방제실행계획은 주로 해상에서의 방제를 위한 조직, 인력, 장비의 동원만을 규정하고 있고, 국가방제능력 확충계획도 오일붐, 유회수기 등 해상 기름회수용를 장비 구입에 초점을 맞추고 있다.

대형 해양오염사고가 발생한 경우 해상에서 유회수기 등으로 회수할 수 있는 기름량은 전체 유출량의 30%이내에 불과하고, 나머지는 대부분 해안에 부착된 기름을 제거하는 해안방제작업이며, 통상 사고는 악천후에서 발생하는 경우가 많고, 이 경우 해상방제작업이 불가능하므로 해안방제작업이 상대적으로 중요하다¹⁵⁾ 우리나라 서해안의 경우 조류가 빠르고(최대 4노트 이상) 조수간만의 차가 심하여 해상에서의 유출유회수보다 해안방제에 중점을 두어야 하며, 실무적으로는 조류가 2노트 이상인 경우는 오일붐을 설치하여도 기름이 봄 아래로 빠져나가기 때문에 해상에서의 기름회수가 곤란하므로 해안방제를 대비한 계획이 반드시 있어야 한다.

해양경찰청은 국가방제기본계획에 따라 해상방제에

대비한 지역방제실행계획을 수립하고 오일펜스, 유회수기 등 방제장비를 구입하고 있으나 해양오염방지법 및 국가방제기본계획에 의해 해안방제에 책임이 있는 해양수산부(지방해양수산청)와 지방자치단체는 아무런 대비가 없는 실정이다.

3. 법률정비

1) 방제계획 수립근거

앞에서 살펴 본 바와 같이 해양오염방지법은 선박 및 해양시설 비상대응계획의 수립에 관하여 명문규정을 두고 있으나 국가비상대응계획 및 지역비상대응계획에 관한 명문규정은 없다. 다만 동법 시행규칙 제86조에서 해양경찰청장과 해양경찰서장에게 취약해역별로 방제대책을 수립의무를 부과하고 있을 뿐이다. 한편 우리나라는 OPRC협약 가입한 후, 동 협약 제6조에 근거하여 국가방제기본계획을 수립하였으며, 현재 지역방제실행계획을 수립하고 있다. 비준된 국제협약은 법률과 같이 효력이 있으므로 OPRC협약에 근거하여 국가방제기본계획을 수립한 것은 하자가 없다. 그러나 국가방제기본계획은 기름오염사고에 범 국가적 차원에서 대응하기 위한 방제조직, 지휘체계, 대비·대응태세, 방제방법 선택 및 실행, 각 행정기관별 임무 등을 체계화한 것인데 동 계획 수립의 근거가 되는 OPRC협약의 내용을 국내입법화 하지 않아서 일반 국민은 물론 관련 행정기관조차 국가방제기본계획의 존재여부를 알지 못하는 결과를 초래하고 있다. 이러한 결과는 통상 우리나라는 국제협약을 국내입법화하여 수용해 왔기 때문에 일반인이 협약의 존재를 알기 힘들고 더구나 국내법이 아닌 국제협약에 근거한 계획의 존재는 계획수립 당시의 몇몇 당사자를 제외하고는 더욱 알기 힘들다. IMO 협약인 MARPOL협약과 런던협약의 내용 역시 해양오염방지법으로 국내 입법화하였고, 특히 MARPOL 협약 부속서 I에서 규정하고 있는 선상기름오염비상계획서에 관한 내용도 해양오염방지법 제10조로 국내법화하였다. 무엇보다도 OPRC협약 가

15) 1997년 1월에 일본에서 유출한 나호드카 오염사고(6,240톤 유출) 및 1999년 12월 프랑스에서 발생한 에리카호 오염사고(1만톤 유출) 등 최근 발생한 대형오염사고의 경우도 악천후로 해상방제작업을 수행할 수 없어 해안에 부착된 유출유를 회수하였음.

입 전에 방제계획수립의 근거가 되었던 해양경찰청장과 해양경찰서장의 취약해역별로 방제대책을 수립의 무에 관한 규정인 해양오염방지법 시행규칙 제86조가 존재하는 상황에서 현재 수립된 국가방제기본계획이나 수립중에 있는 지역방제실행계획이 OPRC협약에 근거하고 있다는 것을 일반 국민이 이해하기를 기대하는 것은 무리이다. 따라서 해양오염방지법상에 OPRC협약에서 요구하고 있는 국가비상대응계획 및 지역비상대응계획에 관한 근거 규정을 신설하고, 현 시행규칙 제86조는 삭제하여야 한다.

2) 해양환경손해배상청구 및 오염영향조사

해양오염방지법은 '국가는 기름 또는 유해액체물질의 배출로 인하여 해양환경에 피해가 발생한 때에는 배출자에게 배상을 청구할 수 있다'는 규정을 두고 있다(해양오염방지법 제4조의 6). 책임을 부담하는 주체는 선박 및 해양시설¹⁶⁾ 등에서 기름 및 유해액체물질을 배출한 자이다. 그리고 청구권자는 국가인데 이는 환경에 관한 침해가 발생한 경우에 그 배상을 청구할 주체가 모호한 경우가 있어 그 관리의 실탁을 맡은 자의 지위에 있는 국가를 배상청구권의 주체로 인정한 것이다¹⁷⁾. 이 법은 씨 프린스 오염사고 이후 해양환경손해에 대하여 국가가 손해배상을 청구하겠다는 취지로 신설되었으나 청구권 행사를 위한 하위법령을 제정하지 못하고 있다. 이는 동 법의 손해배상청구권의 행사와 관련하여 법률상 어려움이 있기 때문이다. 즉, 해양환경손해를 민법상 불법행위에 의한 손해배상책임으로 청구할 경우는 물적손해가 아니기 때문에 그 피해액 산정이 어렵고, 인과관계의 입증에도 문제가 있다. 또한 기름오염손해배상에 관한 법률인 유류오염손해배상보장법은 합리적인 복구비용을 제외하고는 환

경손해를 배상대상에서 제외하고 있는데 해양오염방지법에서 환경손해를 청구할 경우 법 상호간에 모순이 발생한다.

한편, 해양오염방지법은 해양오염사고시 해양환경 및 생태계에 미치는 영향을 조사하여 환경복구의 기초자료로 활용하기 위하여 일정규모 이상의 기름등폐기물을 해양에 배출한 선박소유자나 해양시설 설치자는 해양오염영향조사기관을 통하여 해양오염영향조사를 실시할 의무를 부과하고 있다(제52조의 10). 해양오염영향조사는 생활환경이나 사회·경제환경분야뿐만 아니라 기상, 해류·조류, 해저지질, 해양환경(수질·생물·퇴적물) 및 해양생태계 등 자연환경분야를 조사대상 항목으로 하고, 영향조사결과와 타당성 및 조사실시 확대여부와 조사결과에 따른 환경복구계획 등을 심의하기 위한 기구로 해양오염영향조사평가위원회를 두고 있다.(법 제52조의 12). 이와 같이 해양환경오염영향조사는 조사결과에 따라 해양오염영향조사평가위원회에서 환경복구계획을 수립할 수 있도록 하고 있다. 이때 환경복구는 오염행위로 인해 환경에 피해가 있다는 조사결과를 토대로 한 것이기 때문에 이에 소요되는 비용은 가해자인 오염행위자가 부담하게 된다. 여기서도 국가의 환경손해 배상청구권과 마찬가지로 손해액을 어떻게 산정할 것인가 하는 문제가 발생한다.

4. 방제교육훈련의 문제점

방제인력은 우선 자신의 신체를 보호하면서 안전한 방법으로 통상적인 임무를 수행하도록 교육되어야 하고, 오염사고의 확산을 방지하기 위해 방제작업에 실제로 투입하는 장비들의 사용방법뿐만 아니라 방제/정화기술, 유류확산예측, 방제전략 등에 대해서도 훈련받아야 한다¹⁸⁾. IMO는 OPRC협약 제6조에서 비상계획

16) 해양시설은 해역 또는 해역과 육지를 연결하여 설치되는 다음의 구조물을 말한다(해양오염방지법 제2조 제10호 및 동법 시행령 제2조).

- ① 기름·유해액체물질·폐기물 기타 물건의 공급(공급받는 경우를 포함한다)·처리 또는 저장 등의 목적으로 해역과 직접 연결하여 설치된 구조물 또는 시설(해역과 일시적으로 연결되는 구조물 또는 시설을 포함한다).
- ② 해역에 고정설치된 기름·폐유·유해액체물질 또는 폐기물을 취급하는 부선
- ③ 해역에 고정설치되거나 해역과 육지를 연결하여 설치된 연면적 100제곱미터이상의 음식점 등의 시설
- ④ 해저광물자원개발법 제28조의 규정에 의하여 설치된 시설물

17) 한국해양수산개발원, 「해양환경손해에 대한 국가의 배상청구권에 관한 연구」, 1998, P.15.

18) 한국해양오염방제조합, 「지부방제대응계획 및 조합원의 기름오염비상계획 수립연구」, 2000. 12. p.105.

수립시 반드시 포함되어야 할 사항으로 기름오염 대응 조직의 훈련 및 관계요원의 양성프로그램을 지적하고 있다.

우리나라의 방제교육훈련은 한국해양수산연수원, 한국해양연구원 해양시스템안전연구소, 국립수산진흥원 등에서 수행하고 있으며, 민간방제전문기관인 한국해양오염방제조합에서도 자체방제교육 및 훈련과정을 개설운영하고 있다. 한국해양수산연수원은 해양수산종사자의 양성/자질향상 교육훈련, 선박승무원의 직업안정업무 및 해기사국가기술자격검정업무 등을 수행하는 기관이다. 선박승무원을 중심으로 실시하는 동 연수원의 교육과정 가운데 해양오염방지관리인, 오염방지관리시물레이터 등의 일부 과정은 선박/해양시설 오염방지관리인, 방제인력, 오염담당관리자 등을 대상으로 교육을 실시하고 있다. 한국해양연구원 해양시스템안전연구소는 해양안전, 해양환경보전, 해양자원개발, 선박/해양구조물/장비 등의 해양산업기술을 연구하는 기관으로 구난방제연구팀에서는 대형 해난사고에 따른 피해 최소화 및 해양환경 보전기술을 개발하고, 비상시 최적 구난 및 기름오염방제방법 제공을 위한 기술지원체제를 구축하고 있다. 동 소는 정규 교육과정을 두고 있지 않지만 해양경찰청 방제담당자 및 유관기관/업체 직원을 대상으로 해양오염방제에 관련하여 자체적으로 연구한 결과를 위탁형태로 방제교육을 실시하고 있다. 국립수산진흥원은 해양/어장환경 변동조사와 보전연구, 수산기술 보급 및 공무원 교육 등 수산진흥을 위한 조사 연구 및 교육을 실시하는 기관으로 선택전문교육과정 가운데 해양오염방지, 해양환경관리, 보상실무 등의 일부 과정은 5급 이하의 공무원, 관계단체/업체의 해양오염방지관계자를 대상으로 실시하고 있다. 또한 민간방제전문기관인 한국해양오염방제조합은 교육훈련팀을 두고, 자체적인 교육훈련프로그램을 개발하여 직원과 조합원사를 대상으로 방제교육훈련을 실시하고 있다. 이와같이 우리나라의 방제교육훈련은 여러 기관에 분산 실시되고 있으며, 교육과

정의 체계화 및 전문화가 이루어지지 못하고 있다.

IV. 우리나라 기름오염방제제도의 개선방안

1. 국가와 민간부문의 역할 정립

1) 외국의 국가 및 민간부문의 관계

(1) 영국

영국의 해양기름오염사고에 대한 주 전담 국가기관은 해안·연안경비청(MCA) 산하의 해양오염통제단(MPCU)¹⁹⁾이다. 기름유출대응과 관련하여 국가비상계획에서 규정하고 있는 해양오염통제단의 구체적인 기능중 기름오염대응과 관련 기능은 다음과 같다.

- 해상선박기인 기름 및 유해물질 유출시 방제를 위한 국가긴급계획 유지
- 영국해역에서 발생한 선박기인 기름 및 기타 유해물질의 유출보고 감독·추적과 근해 방제작업 지휘
- 적정량의 유처리제 비축, 항공 및 선박용 유처리제 살포장비, 해양 및 연안 기름방제 및 이송장비 보유
- 유출된 기름량의 평가, 이동과 특성파악을 위한 항공원격탐사능력 및 컴퓨터시스템보유

또한 국가긴급계획은 해양오염통제단, 지방정부 및 항만당국 등 국가긴급계획의 주관 기관들의 책임을 규정하고 있다.

한편 영국 켄트주의 기름오염비상계획²⁰⁾은 연안기름오염과 해안에서 1 마일까지의 해상기름오염방제작업에 그 목적을 두고 있다. 따라서 국가비상계획 및 지방비상계획에 나타난 방제주관 국가기관인 해양오염통제단과 지방정부의 역할은 다음과 같이 요약할 수 있다. 영국의 해양기름오염사고의 주 전담 국가기관인

19) 영국은 1998년 4월 1일 환경교통지방부(DETR)의 외청인 연안경비청(TCA)과 해양안전청(MSA)을 통합하여 양청의 기능을 수행하는 새로운 외청인 해사·연안경비청(MCA)을 설립하였음. 이에 따라서 연안경비청(TCA) 소속이던 해양오염통제단(MPCU)은 HM연안경비대와 함께 해사·연안경비청 소속이 되었음.

20) Emergency Planning for Kent - County of Kent Coastal/Riparian Oil Pollution Operational Response Scheme, Kent County Council, 1995. 8

해양오염통제단은 국가비상계획에 의해 근해의 대형 오염사고시 해상방제작업을 지휘하고, 지방정부는 연안정화작업 및 연안으로부터 1해리 이내의 해상기름오염사고에 대한 방제작업을 주관한다²¹⁾. 다만, 해양오염통제단은 지방정부의 방제작업에 관하여 연안정화작업장비 등을 지원하거나 방제작업 조정역할을 수행한다.

(2) 미국

미국 기름오염법(OPA '90)은 대통령에게 기름 및 유해물질에 관한 긴급계획 수립 책임을 부여하고, 연방 및 주정부와 관련정부기관에 대하여 국가긴급계획에 따른 작업수행 의무를 부과하고 있다. 이 법은 대통령에게 부여된 국가긴급계획(NCP)의 개정에 관한 모든 책임 및 기능을 환경부(EPA)장관에게 위임하고 있다. 그러나 연안의 경우에는 유출된 기름·유해액체물질의 제거방법·절차의 수립 및 지역·지방의 기름·유해액체물질 긴급계획의 개발과 실행에 관한 권한을 대통령령에서 그 지역을 관할하는 연안경비대장에게 위임하고 있다. 또한 기름이나 유해액체물질의 신속·효과적인 제거를 위한 준비, 모든 연방·주·민간의 조치에 대한 지시·감시, 선박의 제거 및 파괴명령, 영향을 받은 수탁자와의 협의 등도 연안지역은 그 지역 관할의 연안경비대장에게 위임하고 있다.

해상에서 오염사고가 발생한 경우 지역현장에서 사고 분석, 대응책 마련을 위해 연안경비대 소속의 연방 공무원 중에서 연방 현장책임자(OSC : On-Scene Coordinator)를 사전에 지정한다. 현재 현장방제작업자는 연안경비대의 전국 9개 지구대에 총 46명이 있는데 이들은 통상 지역항만의 항장(Captain of Port)을 겸하고 있다.

유출보고를 받은 OSC는 i) 공공위생·복지·환경의 위협, 오염물질의 형태 및 량, 유출원 등과 같은 적

절한 정보를 확인을 위한 조사를 하며, ii) 유출의 규모(예 : 대, 중, 소) 및 형태(예 : 공공위생·복지·환경 위협, 최악의 유출)를 분류하고, 효과적·즉각적 제거·완화·방지를 위한 조치과정을 결정한다²²⁾.

미국의 방제작업은 발견 또는 통지, 예비평가 및 조치개시, 봉쇄·대책·청소·처리, 서류 및 비회수 등 4단계로 구분되어 있다. 예비평가 및 조치를 개시하는 단계Ⅱ에서 OSC는 책임당사자가 자발적으로 신속히 제거조치를 취하는 것을 허가할 수 있다²³⁾. 이 경우 OSC는 취해지는 조치들을 적절히 감시하고, 효과적인 조치로 위협요인을 제거시키지 못하면 책임당사자에 대해 조언한다. 또한 책임당사자가 적절히 대응하지 않는 경우에는 OSC는 적절한 대응조치를 취하고, OSC에 의해 발생하는 연방대응비용에 관한 잠재적 책임에 대해 책임당사자에게 통지한다.

실제 현장방제작업은 석유수송, 정유 및 에너지 산업체로 구성된 해양보전협회(MPA)으로부터 제공받은 재원에 의해 운영되는 해상오염대응회사(MSRC), 정유 및 유류판매나 수송회사로 구성된 민간기구인 클린사운드(CSCI)나 CCW(Clean Coastal Waters) 등이 수행하며, 정부는 국가기동타격대등 전문인력만 보유하고 있다. 즉, 미국의 경우도 모든 오염사고에 대해 국가가 직접 방제작업을 수행하는 것은 아니며, 국가의 현장방제작업자의 유출유 평가를 통해 사적당사자의 노력으로 효과적·즉각적인 조치들이 취해질 수 있고 유출이 공공위생·복지를 위협하지 않을 것으로 결정되면, 책임당사자 및 관계자 주관으로 방제작업이 수행되고, 국가는 제거작업이 적절히 수행하고 있는지를 확인하는 업무만 수행한다.

(3) 일본

해양오염 사고시 오염행위자 책임의 원칙에 의해 일차적으로 오염행위자가 방제작업을 지며, 사고행위자

21) 지방계획은 지방정부와 지역위원회의 책임지역을 다시 세분하고 있다. 지역위원회는 해변청소작업과 해안에서 1마일 이면서 수심이 5.5M인 해상의 방제작업을 수행하며, 지방정부는 해안에서 1마일이내이지만 수심이 5.5M를 초과하는 해상의 방제작업을 수행함.

22) 실질적·잠재적으로 대규모의 유출이 보고된 경우, OSC가 RRT와 NRC에 즉시 통지한다. 실질적·잠재적으로 중간 규모의 유출이 조사된 경우, OSC가 RRT의 방제활동을 권고한다. 그리고 실질적·잠재적으로 소규모의 유출이 조사된 경우, OSC는 적절한 제거조치가 취해지고 있는지를 확인하기 위해 상황을 감시함.

23) 미국의 공공위생·복지·환경을 실질적으로 위협하는 유출사고의 대응을 OSC가 직접 지휘하는 경우를 제외함.

의 방제조치가 없거나 불충분한 경우 해상보안청이 직접 방제 또는 해상재해방지센터등에 방제명령을 지시하게 된다. 한편 해상재해방지센터는 해상보안청장관의 지시나 선박소유자의 위탁을 받아서 방제작업을 수행한다. 해상재해방지센터는 비상시에 대비하여 유회수선, 오일웁스 등 방제기자재 및 장비를 보유하고, 해상재해 방지를 위한 훈련 및 조사 연구를 수행한다. 실제 방제조치는 센터와 계약을 맺은 민간 방제업자를 이용한다. 대형 해양오염 사고시 방제에 필요한 대책 마련을 목적으로 정부, 지방공공단체, 민간의 관계자들로 구성된 재해방지협의회가 설치되어 있다. 동 협의회는 유출유 방제계획의 수립(정보 연락, 인원이나 자재동원 등), 방제장비의 정비, 방제요원 교육 및 훈련 등의 업무를 수행한다.

국가기본계획상의 해상보안청은 기름오염사고의 발생 또는 발생할 우려에 관해 연락을 받은 해상보안청, 기타 관계행정기관, 지방공공단체 등은 정해진 연락망에 따라 사고정보를 통보하고, 순시선과 항공기에 의한 감시를 통해 현장을 조사·평가하며, 현장의 해상교통안전의 확보 및 위험방지조치를 취한다.

2) 국가부문 및 민간부문의 역할 정립방안

(1) 오염행위자 부담원칙 준수

우리나라는 해양오염방지법은 기름오염 해양오염방제와 관련하여 오염행위자 부담원칙(Polluter Pay Principal)을 취하고 있다. 즉, 오염행위자에게 방제조치의무를 부여하고, 해양경찰청장은 방제조치의무자가 방제조치를 하지 않을 경우 방제조치 명령을 할 수 있다(해양오염방지법 제48조 제3항). 또한 해양경찰청장은 방제조치의무자가 방제조치를 하지 않거나 그 조치만으로 해양오염방지가 곤란하다고 인정되는 경우 또는 긴급방제조치가 필요하다고 인정되는 경우에는 관계기관의 협조를 얻어 필요한 조치를 하지만 그 소요비용은 방제조치의무자가 부담한다(해양오염방지법 제50조 제2항).

해양오염방지법에 의하면 국가(해양경찰청)이 방제조치를 실시하는 경우는 방제조치의무자가 분명하지 아니한 경우, 방제조치의무자가 방제조치를 하지 않거나 그 조치만으로 해양오염방지가 곤란하다고 인정되

는 경우 또는 긴급방제조치가 필요하다고 인정되는 경우이다. 그럼에도 불구하고 최근까지 대부분의 오염사고에 해양경찰청이 직접방제작업을 주도해 온 것은 오염행위자나 민간이 보유하고 있는 장비 및 인력등 방제능력이 충분치 못하였기 때문에 부득이한 일이었다고 볼 수 있다. 그러나 1997년 한국해양오염방제조합의 설립과 방제업의 신설 등으로 민간의 방제능력이 향상되고 있으므로 오염행위자부담원칙에 의해 국가부문과 민간부문의 역할을 재정립할 필요가 있다. 즉, 현장에서의 방제작업은 오염행위자와 그 대행자인 한국해양오염방제조합 또는 민간방제업체 중심으로 수행되어야 한다.

(2) 국가 및 민간의 역할 분담방안

앞의 외국 사례에서 살펴본 바와 같이 기름오염방제를 주관하는 국가기관은 사고접수 및 통보체제 구축, 사고 지휘체제 확립, 국가방제기본계획 유지, 유출유 감시·추적시스템 보유 및 유치리제 사용 결정 등을 주요업무로 수행하고 있으나 실제방제작업은 민간방제업체에서 담당하고 있다. 우리나라는 국가(해양경찰청)에서 해양오염 감시, 사고신고 및 통보체제와 지휘체제 구축, 국가긴급계획 유지등의 업무를 수행함과 동시에 직접 현장에서 방제작업도 수행하고 있다. 그러나 현장방제작업은 외국과 같이 한국해양오염방제조합 및 민간방제업체 주도로 수행하는 것이 바람직하다. 즉, 현장 방제작업은 오염행위자 부담원칙에 의해 오염행위자와 방제조치수탁자 또는 방제계약자가 실시되 해양오염방지법에서 규정하고 있는 바와 같이 긴급방제조치가 필요한 경우나 방제조치의무자가 방제조치를 하지 않거나 부족할 경우 국가(해양경찰청)에서 방제조치를 수행한다. 국가(해양경찰청) 주도로 방제조치를 수행한다고 해서 국가 공무원이 국가 소유의 방제장비로 현장에 투입되어 방제조치를 수행할 필요는 없다고 본다. 따라서 해양경찰청에게 해양오염방지법상 긴급방제조치의무가 있다고 해서 반드시 방제장비와 인력을 직접 보유할 필요는 없으며, 국가의 책임하에 한국해양오염방제조합이나 방제업체를 동원하여 방제조치를 수행하면 된다. 이와 같이 국가부문과 민간부문의 역할을 분담할 경우 국가(해양경찰청)는 그 동안 상대적으로 부족했던 해양오염사고 예방 및

유출유의 조기파악을 위한 감시업무와 효과적 해양오염사고 방제를 위한 지휘 및 감독체제의 확립 및 방제기술개발 분야에서의 역할을 강화할 필요가 있다.

한편 국가는 우리나라가 보유하고 있는 방제능력 부족을 절감하고 해양환경보존종합계획에서 2005년까지 총 20,000톤 규모의 국가방제능력 확충 계획을 수립하고 있다. 이 중에서 국가(해양경찰청)가 확보하여야 할 몫으로 향후 5년간 10,000을 계획하고 있다. 현장방제작업이 민간방제업체 주도로 전환하더라도 국가가 확충하여야 할 방제장비 등은 계획대로 확보되어야 한다. 다만, 중소형 오염사고의 경우 대부분 민간방제업체에 의해 방제작업이 수행될 것이므로 국가(해양경찰청)는 오염사고의 현장감시장비나 대규모의 오염사고에 대비하여 대형 위주의 방제장비를 구입할 필요가 있다. 또한 현재 국가가 보유하고 있는 방제장비는 한국해양오염방제조합과 민간방제업체에게 위탁관리하는 것이 바람직하다. 국가방제장비의 한국해양오염방제조합 위탁문제는 한국해양오염방제조합의 해양경찰청 산하기관으로의 이전문제와 연계하여 고려해볼 필요가 있다²⁴⁾. 한편 방제비용청구와 관련하여 민간부문의 방제작업을 실시한 경우의 방제비용은 전액 보상되거나 국가가 방제작업을 실시한 경우 작업에 종사한 공무원의 인건비나 선박사용료(감가상각비 등) 등이 국제보상기금(IOPC FUND)에서 보상되지 아니하므로²⁵⁾ 민간방제업체가 방제작업을 실시하여야 사고보상에서 국가적으로 유리하다는 주장도 제기되고 있다²⁶⁾.

2. 방제대응계획

1) 지역방제실행계획 및 지부방제대응계획 수립 사유

한국해양오염방제조합은 오염행위자의 해양오염방지법상 방제조치의무 대행자로서 오염사고시의 방제대응절차 등을 규정한 지부방제대응계획을 전국 10개의 한국해양오염방제조합 지부별로 수립하였다. 한편, 국가(해양경찰청)는 OPRC협약 가입후 IMO의 국가긴급계획 수립지침에 따라 국가방제기본계획을 수립하고, 전국 12개 해양경찰서 관할 해역별로 지방차원의 지역계획인 지역방제실행계획을 수립하고 있어서 동일 지역에 대해 2개의 실행계획이 존재하게 되었다.

이러한 결과는 국가의 공식적인 방제대응계획이 없는 상태에서 한국해양오염방제조합은 위탁받은 방제조치를 수행하기 위한 자체 방제대응계획을 수립한 후에 국가에서 OPRC협약에 가입하고 동 협약에 근거하여 국가 및 지역방제대응계획을 수립하였기 때문이다. IMO 국가긴급계획 수립지침에서도 언급한바와 같이 국가차원의 긴급계획 및 지역차원의 긴급계획 수립이 최소한 요건이고 시설·항만 또는 지방 기름오염 긴급계획 등 특성에 따른 다양한 계획이 존재하는 것은 바람직할 수 있다. 그러나 국가의 지역방제실행계획과 한국해양오염방제조합의 지부방제대응계획은 유사한 지역적 범위에서 두 개의 계획이 존재하면서 전혀 연

24) 우리나라의 오염관리 기능은 크게 해양수산부와 해양경찰청으로 이원화되어 있는바, 해양오염사고의 예방은 해양수산부의 기능이고 해양오염사고후의 방제는 해양경찰청의 기능임을 근거로 한국해양오염방제조합의 기능면을 고려할 때 해양수산부 산하기관으로의 존속을 검토할 필요가 있다고 주장함(조동오, "해양유류오염관리 효율화방안", 「제5회 해상안전세미나 발표자료」, 중앙해양심판원, 2000. 5).

25) 국가 및 민간이 방제작업을 실시한 경우의 방제비용 보상내역

방제비용	해양오염방제조합	해양경찰청
인건비 - 일일근무수당 - 시산외/휴일수당	- 직책별 요율표 - 일당×1.5/8×시간외근무수당	-보상불가 -좌동
선박 - 임차료 - 운항비	-총비용(구입가액+제비용)/총톤수×사용일수/365 - 연료비 등 실제운항경비	-보상불가 -좌동
장비 - 임차료 - 운영비	-구입가격×사용일수/180(오일분 : 60일) - 연료비 등 실제운영비	-구입가격×사용일수/365/내용연수(20년) -좌동

26) 조동오, "해양유류오염관리 효율화방안", 「제5회 해상안전세미나 발표자료」, 중앙해양심판원, 2000. 5.

계성과 일관성을 확보하지 못하고 있다. 그것은 한국 해양오염방제조합이 기본방제대응계획과 지역방제대응계획을 수립할 당시에는 공식적인 국가계획이나 계획수립에 관한 지침이 없는 상태였으며, 한국해양오염방제조합은 오염행위자의 방제조치 대행자의 지위에서 조합원과 한국해양오염방제조합의 자체의 가용장비 및 인력동원만을 고려하고, 해양경찰청이 보유하고 있는 인력과 장비 동원을 배제한 계획을 수립하였기 때문이다²⁷⁾. 이와 같이 한국해양오염방제조합의 방제계획에서 해양경찰청의 방제인력과 장비가 제외된 것은 해양경찰청의 장비와 인력이 투입되면 해양오염방지법 제50조 제1항에서 언급하고 있듯이 행위자의 방제조치만으로는 해양오염방지가 곤란한 경우로 해양경찰청장이 방제조치를 취하여야 하기 때문에 한국해양오염방제조합의 방제계획이 적용될 여지가 없기 때문이다.

2) 양 계획간의 관계 설정방안

국가의 지역방제실행계획과 한국해양오염방제조합의 지부방제대응계획간의 중복성을 확실히 제거하는 방법은 양 계획을 통합하는 것이다. 양 계획을 통합할 경우는 당연히 국가의 지역방제실행계획으로 통합하여야 하지만 이것은 현실적인 어려움이 있다. 즉, 지역방제실행계획은 해양경찰청의 인력을 중심으로 지휘체계가 구성되어 있고, 방제조직도 현재의 해양경찰청 조직을 고려한 구성이기 때문에 민간방제업체의 방제조직으로 활용하기 곤란하다. 그렇다고 민간방제업체가 활용할 수 있는 방제조직을 구성할 경우는 해양경찰청이 보유하고 있는 방제인력과 장비의 활용에 적합하지 않다.

기름오염사고시 현행법상 해양경찰청과 한국해양오

염방제조합의 법적 역할을 보면, 오염사고 신고를 접수한 경우 해양경찰청은 국민의 재산 및 해양환경에 현저한 피해를 주거나, 피해를 줄 우려가 있다고 판단할 때에는 방제대책본부를 설치하여 방제작업계획의 수립·집행, 방제작업에 동원된 인력·장비의 지휘 통제, 방제방법의 결정 및 기타방제조치에 필요한 사항에 관한 업무를 수행한다(제51조 및 동 시행령 38조). 그러나 방제대책본부의 설치하여 직접 방제작업을 주관할 필요가 없다고 판단될 경우에는 오염행위자에게 방제를 명하게 된다²⁸⁾. 이 경우 해양경찰청은 실제 방제작업은 오염행위자(또는 대행자)에게 맡겨두고 상황의 모니터링만 수행하면 된다. 그러나 해양경찰청이 오염행위자에게 방제를 명하여도 오염행위자가 방제조치를 하지 않거나 그 방제조치가 불충분한 경우에는 해양경찰청이 직접 방제조치를 하게 된다.

이러한 법적 역할에 근거하여 국가계획과 한국해양오염방제조합의 계획간에는 적용범위를 설정하는 것으로 관계정립을 할 필요가 있다. 한국해양오염방제조합에게 방제조치를 위탁한 자는 정유사 및 선박소유자이고, 이러한 사고는 주로 항만내에서 발생할 뿐만 아니라 한국해양오염방제조합이 소유하고 있는 방제장비(특히 선박)도 소형이어서 근해에서 방제작업을 수행하기에는 한계가 있다. 또한 항만내 오염사고일지라도 한국해양오염방제조합의 지부방제대응능력을 초과하는 규모의 오염사고가 발생하는 경우도 있다. 그러므로 한국해양오염방제조합의 지부방제대응계획의 적용범위는 조합원사 및 방제조치 의무자의 방제조치 요청을 받은 경우를 원칙으로 하되 연안에서 한국해양오염방제조합 자체의 방제장비 및 인력만으로 대응가능한 규모의 오염사고²⁹⁾로 한정하고, 그 범위나 규모를 초과하는 오염사고의 경우에는 조합원사 및 방제조치 의무자의 요청있는 경우라도 해양경찰청의 지역방제실행계

27) 외국의 민간방제기구들은 대부분 자체 유출유 대응계획을 수립하지 않고 있고 있으며, 해양오염사고가 발생한 경우에는 지방긴급계획(Area Contingency Plan) 또는 선박·시설대응계획에 따라 방제자원을 동원하여 방제작업을 수행함.
 28) 미국의 경우도 모든 오염사고에 대해 국가가 직접 방제작업을 수행하는 것은 아니며, 국가의 현장방제책임자가 유출유 평가를 통해 사적당사자의 노력으로 효과적·즉각적인 조치들이 취해질 수 있고 유출이 공공위생·복지를 위협하지 않을 것으로 결정되면, 책임당사자 및 관계자 주관으로 방제작업이 수행되고, 국가는 제거작업이 적절히 수행하고 있는지를 확인하는 업무만 수행함.
 29) 오염행위자 및 오염행위자의 방제조치대행자인 한국해양오염방제조합이 대응가능한 오염사고 규모인지 여부는 당연히 해양경찰청에서 결정함.

획에 따르는 것으로 양 계획의 위상을 정립할 수 있다.

이와 같이 국가의 지역방제실행계획과 한국해양오염방제조합의 지부방제대응계획의 적용범위를 설정하더라도 양 계획간의 연계성을 확실하게 하기 위해서는 양 계획의 통합시 방제조직을 명확히 할 필요가 있다. 한국해양오염방제조합의 지부방제대응계획의 경우에는 조합원이 정유사나 선사와 통합시 방제조직에 대하여 규정하고 있으나 국가의 지역방제실행계획은 통합 방제조직에 대한 언급이 없어 비상시 원활한 지휘체계 확립에 어려움이 있다.

3) 해안방제계획

해양수산부(지방해양수산청) 및 지방자치단체가 국가방제대응계획에서 규정하고 있는 항만 및 해안에 부착된 기름제거를 위해서는 해안방제계획을 수립하고, 해안방제수행방안을 마련하여야 한다³⁰⁾. 해안방제계획은 항만과 그 이외의 해안을 대상으로 각각 수립되거나 지방자치단체와 지방해양수산청이 공동으로 동 지역내 항만을 포함한 해안방제계획을 수립할 수도 있다. 해안방제계획에는 효율적인 해안방제를 수행하기 위하여 해안의 형태, 지질, 진입로 등에 관한 조사 및 해안의 특성에 따른 방제전략이 마련되어야 하고, 해안방제를 위한 조직 편성, 인력 및 장비동원계획도 수립되어야 한다. 무엇보다도 해안방제작업은 많은 폐기물을 발생시키므로 수거된 폐기물 임시저장소의 사전 선정이

나 폐기물의 운송방법 및 최종처리업체의 지정 또는 처리방법 설정 등을 포함한 폐기물 처리계획이 수립되어야 한다. 또한 해안방제를 위한 전문인력 확보방안과 방제장비 확보계획도 수립하여야 한다. 해안방제작업은 주관기관인 지방자치단체나 해양수산부(지방해양수산청)에서 직접 수행하거나 전문방제기관에 위탁하여 수행할 수 있다. 방제장비 역시 해안방제계획상의 장비 동원계획에 따라 주관기관에서 해안방제장비를 구입하여 직접 보유하거나 전문방제기관에 위탁관리할 수 있다. 마지막으로 해안방제를 위한 지휘자 및 실무자 교육·훈련 실시방안도 마련하여야 한다.

3. 법률정비

1) OPRC협약의 국내입법화

OPRC협약에서도 규정하고 있는 국가 및 지역 방제계획에 관한 규정을 국내 입법화하기 위하여 해양오염방지법에 신설하여야할 주요내용은 i) 국가에 대한 방제계획수립의무 부여 ii) 국가 및 지역비상대응계획 수립 및 개정절차 명시, iii) 국가방제기본계획의 실행을 위한 관계기관의 협력의무 명시, iv) 국가방제기본계획에 포함될 주요내용³¹⁾ 명시 등이다. 한편, 우리나라는 OPRC협약에 가입하고, 동 협약 제6조에 의해 국가방제기본계획과 지역방제실행계획을 수립하였다. 따라서 동 협약상의 계획수립 근거규정만을 국내입법화

30) 영국의 국가긴급계획은 1995년 상선법 제292조 및 제293조에 의해 해양오염과 관련한 주관기관으로서의 역할을 수행하는 연안경비대 산하 유류오염통제단(MPCU)에서 수립하며, 관할 해안의 방제를 위한 지방정부(주정부 및 지역정부)의 긴급계획은 1972년 지방정부법(Local Government Act 1972) 제138조에서 주정부와 지방의회에 부여된 응급조치권에 행사에 의해 지방정부에서 수립한다. 이러한 이유에서 영국의 국가긴급계획은 해양오염통제단에게 주로 해상방제작업에 대한 책임을 부과하고 있으며, 해안선 방제작업은 지방정부에게 맡기고 있음.

31) 국가방제기본계획에 포함되어야할 주요내용을 열거하면 다음과 같음.

- i) 방제책임기관 : 해양경찰청
- ii) 국가방제체제에 관한 사항
- iii) 현장방제지휘관 및 방제책임자의 지정 및 임무
- iv) 사고의 신고·정보전달체계
- v) 관계기관의 참여 및 상호협력에 관한 사항
- vi) 방제훈련 및 기자재의 확보 및 유지·보수에 관한 사항
- vii) 방제작업 및 방제작업자의 안전·보건에 관한 사항
- viii) 방제기술 및 연구개발에 관한 사항
- ix) 방제자원의 동원 및 통신체제에 관한 사항
- x) 비상대응계획의 개정에 관한 사항
- xi) 인접국가와의 방제협력에 관한 사항

할 것이 아니라 차제에 협약의 주요내용 국내입법화하는 것도 고려하여야 한다. 이 경우 추가로 국내 입법화할 경우 신설되어야 할 규정은 i) 협약 제5조에서 요구하는 바와 같이 해양경찰청이 오염사고 보고를 접수 받은 경우에는 오염위험에 대한 신속한 평가를 실시하도록 하는 규정 ii) 대형 기름오염사고시를 대비한 인접국가간 또는 다자간의 방제자원 및 전문인력의 지원과 국제간 상호 기술교류 규정, iii) 방제요원의 양성 및 기능향상을 위한 교육·훈련프로그램을 운영 등이다.

2) 오염손해에 대한 국가 손해배상청구권 및 오염영향조사

해양오염방지법은 '국가는 기름 또는 유해액체물질의 배출로 인하여 해양환경에 피해가 발생한 때에는 배출자에게 배상을 청구할 수 있다'는 규정을 두고 있다(해양오염방지법 제4조의 6). 그러나 청구방법에 대한 구체적인 시행령이 없다.

유류오염손해배상보장법은 지속성 기름의 해양배출에 의해 해양환경에 손상을 가한 경우 그 회복을 위하여 취하였거나 취할 상당한 조치에 따르는 비용을 보상범위로 하고 있고, 그러한 손해에 대하여 선박소유자가 보상할 수 있도록 보험가입을 강제화하고, 보험금액을 초과하는 피해가 발생한 경우 정유사의 분담금으로 적립한 기금에서 보상하고 있다. 그러나 해양오염방지법은 배출자의 손해배상의무만 규정하고, 그 의무를 담보하기 위한 보험이나 보장장치가 마련되어 있지 않다. 따라서 유류오염손해배상보장법의 적용대상이 아닌 물질의 유출로 인한 해양환경손해 즉, 비지속성 기름 및 유해물질을 운송하는 선박에 의한 해양환경손해, 해양시설에서의 기름 및 유해액체물질의 유출에 의한 해양환경손해에 대한 배상청구를 위해서는 당해 선박소유자 및 시설소유자의 손해를 보장할 수 있는 보험제도 개발되어야 하고, 손해액을 입증할 수 있도록 피해를 입은 자연자원에 대한 가치평가방법이 확립되어야 한다. 그러나 이러한 요건이 갖추어지는데는 상당한 기간이 소요되므로 단기적으로는 일정 톤수 이

상의 기름 및 유해액체물질 유출자에 대해 부담금 부과하는 것이 바람직하다. 또한 해양오염영향조사를 실시한 결과 자연환경에 피해가 있다고 인정되어 해양오염영향조사평가위원회에서 환경복구계획을 수립한 경우 소요비용을 일정규모 이상의 기름등폐기물을 해양에 배출한 선박소유자나 해양시설 설치자에게 부담시켜야 한다. 그런데 현재의 해양오염방지법 규정상으로는 피해액 산정에 대한 구체적 기준이 없어서 국가의 해양환경손해배상청구권 행사와 마찬가지로 비용청구에 어려움이 있다.

따라서 해양오염방지법에서 규정하고 있는 국가의 손해배상청구권에 관한 규정은 삭제하고, 대신에 해양환경에 피해를 입힌 자에게 일정한 부담금을 부과하는 규정을 신설할 필요가 있다. 즉, 일정규모 이상의 기름등폐기물 배출행위자는 부담금 부과 대상자로 하고, 시행령에서 부담금 산정기준 및 징수절차 등을 마련하며, 해양오염영향조사 결과를 반영하여 구체적인 부담금액을 결정하도록 해양오염방지법을 개정하여야 한다.

4. 방제교육훈련 수행방안

IMO는 주요 대형 해양오염사고를 분석한 결과 한국의 방제능력은 적정수준의 방제장비와 그 장비를 운용하는 훈련된 인력에 결정된다고 분석하였다³²⁾. 이에 따라 IMO는 해양오염 대비/대응에 관하여 i) Level 1 : 방제작업자/작업참모 수준, ii) Level 2 : 중간관리자/감독자/현장지휘자 수준, iii) Level 3 : 상급관리자/의사결정권자 수준의 훈련프로그램을 개발하였다. 외국의 경우 주로 방제전문기관에서 교육훈련을 담당하고 있다. 미국은 해양오염방제회사(MSRC)에서 정기, 내·외부로 구분하여 기본교육 및 훈련을 실시하고 있으며, 영국은 유류오염대응회사(OSRL)와 해양오염구조센터(MPSC)에서 방제교육 및 훈련을 실시하고 있다. 특히 영국의 유류오염대응회사는 세계 대형 석유회사의 장비비축기지로서 영국 및 유럽의 정부 방제담당자·조합원·방제업체 실무자를 교육훈련하고,

32) 박용욱, "방제계획상의 훈련체계 분석 및 IMO 수준의 훈련프로그램 필요", 「해양수산정보」, 한국해양수산개발원, 2000. 8. 14, p.2.

IMO의 Level 3 수준의 방제교육 이수증서를 발급하는 유일한 기관이다. 호주의 해상기름유출센터(AMOSC)와 싱가포르의 동아시아 방제회사도 영국의 유류오염 대응회사와 마찬가지로 석유회사들의 방제장비 비축 기지로서 조합원, 정부기관, 업체 및 방제실무자를 대상으로 IMO 과정의 교육훈련을 실시하고 있다. 일본은 해상재해방지센터(MDPC)에서 요코수카시(神奈川縣 横須賀市)에 소재한 유류방제 연습시설³³⁾(2,185.7m²)을 갖추고 유출유 성상의 경시변화 등의 이론교육과 오일펜스 전장연습 등의 실기연수로 나누어서 방제훈련을 실시하고 있다. 대표적인 방제관련 훈련과정으로는 유출유류/해안표착유류 대처 등을 연습하는 해양오염대응코스가 운영되고 있다.

한편 해양환경보전종합계획(2001~2005)에서는 우리나라의 해양오염방제교육이 해양경찰청, 한국해양연구원, 해양수산연수원, 한국해양오염방제조합에서 분산 실시되어 교육과정의 전문화 및 효율성이 저하되어 있다고 판단하고, 방제전문교육과정 개발 및 담당 교육기관지정을 추진하고 있다. 동 계획에 의하면 해양오염방제 전문교육확대방안으로 국립수산진흥원, 해양수산연수원 및 한국해양연구원 등을 교육특성별 전문기관으로 육성하는 한편, 해양경찰청, 한국해양오염방제조합, 방제업체, 정유·저유업체 등 소속직원에 대한 방제교육을 정례화하고 한국해양오염방제조합을 전문교육기관으로 활용하는 방안을 추진하고 있다. 그러나 이는 기존 교육기관에서 분산 실시되고 있는 교육과정을 그대로 인정하는 결과를 초래하고 있어서 특성별 전문교육 실시가 곤란하다.

외국의 경우 방제교육훈련은 주로 방제장비를 비치하고 있는 기관에서 실시하고 있다. 우리나라에서 교육 및 연구기관에서 실시한 방제교육은 선박의 승무원을 대상으로 한 오염방지관리인 교육과 방제장비에 관한 이론교육 위주이다. 따라서 IMO의 교육훈련 지침에 맞춘 체계적인 방제교육훈련과정이 개발되어 실시되어야 한다. 교육훈련담당기관도 현재와 같이 선박의 승무원을 대상으로 한 오염방지관리인 교육은 한국해

양수산연수원에서, 방제기술교육은 연구기관인 한국해양연구원에서 수행하되 IMO 방제교육훈련과정의 교육기관은 민간방제전문기관인 한국해양오염방제조합을 지정하는 것이 바람직하다. 그것은 한국해양오염방제조합은 정부가 IMO 과정의 방제교육훈련기관으로 지정하지 않더라도 자체 교육훈련프로그램을 운영하여야 하기 때문이다.

V. 결론

Sea Prince호 오염사고 및 제1유일호 침몰사고 이후 다행히 우리나라에서는 대형오염사고가 발생하지 않았다. 이에 대하여 사고대비가 철저한 것이 아니라 운이 좋았다고 분석하고 있기도 하지만³⁴⁾ 어떠한 대형오염사고에 대비할 수 있는 상당한 시간을 가졌던 것만은 사실이다. 특히 민간전문방제업체인 한국해양오염방제조합의 설립, OPRC협약 가입 및 국가방제기본계획 등 방제계획 수립 등으로 우리나라 방제체도의 큰 틀은 짜여진 셈이다. 그러나 그로 인해 새롭게 발생한 문제들에 대하여 보다 합리적이고 적극적인 대처는 부족한 것으로 보인다. 우선 그 동안 정부가 직접 수행하던 현장방제조치가 점차 민간방제전문방제기관에 의해 수행되고 있으나 국가부문과 민간부문의 역할 분담은 명확하지 못하다. 기름오염방제 및 비용부담에서 대원칙인 오염행위자부담원칙을 명확히 하여 민간방제전문기관이 적극적인 역할을 수행할 수 있는 기반을 마련하여야 한다. 따라서 국가(해양경찰청)는 해양오염 감시, 사고신고 및 통보체제와 지휘체제 구축, 국가긴급계획 유지등의 업무를 수행하고, 현장방제업무는 외국과 같이 한국해양오염방제조합 및 민간방제업체 주도로 수행하는 것이 바람직하다. 이 경우 국가(해양경찰청)는 그동안 상대적으로 부족했던 해양오염사고 예방 및 유출유의 조기파악을 위한 감시업무와 효과적 해양오염사고 방제를 위한 통합지휘·감독체제의 확립 및 방제기술개발 분야에서의 역할을 강화하여야 한다.

33) 유류방제연습시설에는 컴퓨터제어에 의해 파랑을 일으키는 기재취급유조, 모래사장/쇄파프룻트/암석지역을 배치하여 조석의 간만을 생성하는 인공해안유조, 훈련선박(2척), 연수숙박시설 등이 있음.

34) 해양수산부, 「해양환경보전 국가기본계획 수립연구」, 1999, P.356.

우리나라는 민간방제기관인 한국해양오염방제조합이 해양오염방지법상 오염행위자의 방제조치의무 이행자의 지위에서 사고시 방제대응절차 등을 규정한 지부방제대응계획을 전국 10개의 한국해양오염방제조합 지부별로 수립한 바 있다. 여기에 국가(해양경찰청)가 OPRC협약 가입후 수립한 국가방제기본계획에 의거하여 전국 12개 해양경찰서 관할 해역별로 지역방제실행계획을 수립하고 있어서 동일 지역에 대해 2개의 실행계획이 존재하게 되었다. 따라서 지역방제실행계획과 지부방제대응계획간의 관계를 정립할 필요가 있다. 한국해양오염방제조합에게 방제조치를 위탁한 선박이나 해양시설의 사고발생 빈발 지역이 항만과 인근해역이며, 한국해양오염방제조합이 소유하고 있는 방제장비(특히 선박)도 소형임을 고려할 때, 한국해양오염방제조합의 지부방제대응계획의 적용범위를 조합원사 및 방제조치 의무자의 방제조치 요청을 받은 경우를 원칙으로 하되 연안에서 한국해양오염방제조합 자체의 방제장비 및 인력만으로 대응가능한 규모의 오염사고³⁵⁾로 한정하고, 그 범위나 규모를 초과하는 오염사고의 경우에는 조합원사 및 방제조치 의무자의 요청있는 경우라도 해양경찰청의 지역방제실행계획에 따르는 것으로 양 계획의 위상을 정립하는 것이 바람직하다. 이와 같이 국가의 지역방제실행계획과 한국해양오염방제조합의 지부방제대응계획의 적용범위를 설정하더라도 양 계획간의 연계성을 확실하게 하기 위하여 양 계획의 통합시 방제조직 및 지휘체제를 구축하여야 한다. 아울러 지방자치단체와 지방해양수산청에서는 항만 및 해안에 부착된 기름제거를 위한 해안방제계획을 수립하여야 한다.

또한 우리나라는 2000년 1월에 OPRC협약 가입하고, 동 협약에 근거하여 국가방제기본계획을 수립하였으나 일반 국민뿐만 아니라 일부 관련기관에서는 동 계획의 내용에 대해 정확히 숙지하지 못하고 있다. 이로 인해 해안방제계획수립 등 관계기관에서 취하여야 할 후속조치가 이행되지 않는 등 부작용이 발생하고 있다. 그러므로 통상 우리나라가 협약수용시 취하여 왔던 바와 같이 국내입법화 조치 즉, 해양오염방지법에 OPRC협

약의 주요내용을 명문화하는 조치를 서둘러야 한다.

참고문헌

- [1] 강성현, "국내 해상 유출사고의 현황과 방제체제의 개선방향", 「해양한국」, 한국해사문제연구소, 1994. 10
- [2] 목진용, "영국의 유류오염대비 국가대응체제와 그 시사점" 「해양수산동향」, 한국해양수산개발원, 1998. 11.
- [3] 박용욱, "방제계획상의 혼란체계 분석 및 IMO 수준의 훈련프로그램 필요", 「해양수산정보」, 한국해양수산개발원, 2000. 8. 14
- [4] 조동오, "해양유류오염관리 효율화방안", 「제5회 해상안전세미나 발표자료」, 중앙해난심판원, 2000. 5.
- [5] 조동오·목진용, 「우리나라 해양오염의 대응능력 제고방안」, 해운산업연구원, 1995. 6
- [6] 한국해양수산개발원, 「해양환경순해에 대한 국가의 배상청구권에 관한 연구」, 1998.
- [7] 한국해양오염방제조합, 「지부방제대응계획 및 조합원의 기름오염비상계획 수립연구」, 2000. 12.
- [8] 해양수산부, 「해양환경보전 국가기본계획 수립연구」, 1999.
- [9] The Coastguard Agency(Marine Pollution Control Unit), National Contingency Plan for Marine Pollution from Shipping
- [10] Emergency Planning for Kent - County of Kent Coastal/Riparian Oil Pollution Operational Response Scheme, Kent County Council. 1995. 8.
- [11] Merchant Shipping(Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation Convention) Regulation 1998.
- [12] IMO, Contingency Planning, Section II Manual on Oil Pollution, 1995.
- [13] <http://www.shipping.detr.gov.uk/mca/mcahome.htm>, MCA.
- [14] 海上保安廳, 油類汚染事件への準備及び對應のための國家的な緊急時計劃, 1997.

35) 오염행위자 및 오염행위자의 방제조치대행자인 한국해양오염방제조합이 대응가능한 오염사고 규모인지 여부는 당연히 해양경찰청에서 결정함.