
허베이스피리트호 유류오염사고가 주변환경에 미치는 영향조사 및 분석

정광용*, 이승환**

Survey and Analysis of Impact of Hebei Spirit Oil Pollution Incident on Surrounding Environment

Kwang Yong Chung*, Seung Hwan Lee**

요 약 허베이스피리트호 사고로 인해 원유 12,547kl가 해상에 유출되어 총 4만여 가구의 주민들이 피해를 입었으며, 태안군을 포함한 11개 시·군이 특별재난지역으로 선포되었다. 이러한 대형 유류오염사고는 자연환경파괴 뿐만 아니라 지역의 주변환경 변화에 중대한 영향을 주게 된다. 본 연구에서는 허베이스피리트호 유류오염사고 피해가 가장 큰 지역인 태안을 중심으로 유류오염사고가 피해지역 주변환경에 미치는 영향을 조사·분석하였다. 조사항목은 크게 인구변화, 지역경제변화, 주민건강영향, 지역사회갈등 등으로 구분하여 수행하였다. 이러한 분석결과는 향후 유류사고 발생시 피해지역에 미치는 직·간접적인 영향을 예측하고 정부의 효율적인 정책방안을 수립하는데 매우 중요한 요소로 활용될 수 있을 것이다.

주제어 : 허베이스피리트호, 오염사고, 영향조사, 지역사회갈등, 피해 배·보상

Abstract According to the Hebei Spirit incident, 12,547kl of crude oil was spilled into the sea and a total of approximately 40,000 households was damaged. Also, eleven cities and counties including "Tae'an" were designated as a Special Disaster District by government. Large oil pollution incidents cause severe impact on the change of the surrounding environment as well as destruction of the natural environment of damaged areas. This study analyzes the impacts on the surrounding environment of damaged areas caused by Hebei Spirit oil pollution incident, focusing on the largest damaged county called Tae'an. Survey was performed with items which are changes in population and local economy, effects on public health, social conflicts and etc. The result of analysis can be used as an important factor to forecast the impact on a damaged area in case of future oil pollution incidents and to establish effective policy of government.

Key Words : Hebei Spirit, Oil pollution incidents, Impact survey, Social conflicts, Compensation supports

1. 서론

2007년 12월 7일 크레인선 삼성1호가 태안군 원북면 신도 남서방 6마일 해상에서 원유운반선 허베이스피리트호와 충돌하였다. 이 사고로 인하여 허베이스피리트호에 적재 중이던 원유 12,547kl가 해상에 유출되었다. 강한 북서풍의 영향으로 사고해역 인근의 태안반도 70km 해안에 유출유가 표착되었으며, 충청남도과 전라남·북도 해

안 등 서해안 지역에 타르가 광범위하게 유입되었다. 그 결과, 375km에 이르는 해안선과 101개 도서가 오염되었으며, 정부는 11개 시·군을 유류오염사고 특별재난지역 또는 특별오염지역으로 선포하였다. 총 4만여 가구의 주민들이 피해를 입었고 대전지방법원에 2011년 12월 31일 현재 127,126건, 4조 787억원에 달하는 피해채권신고를 함으로써 허베이스피리트호 유류오염사고는 국제유류오염보상기금에서 취급한 역대 유류오염사고 중 가장 많은

*한국건설교통기술평가원 부원장

**금오공과대학교 환경공학과 교수(교신저자)

논문접수: 2012년 5월 25일, 1차 수정을 거쳐, 심사완료: 2012년 6월 18일

손해 배·보상청구 건수를 기록한 사고가 되었다.

이러한 대형 유류오염사고는 해양수질, 해양생태계 등 자연환경파괴와 더불어 연안 및 해역이용, 수산물의 안정성 등 생활환경에 막대한 영향을 주게 된다. 뿐만 아니라 인구와 지역경제, 공동체 등 피해지역의 주변환경 변화에 중대하면서도 지속적인 영향을 미치게 된다.

본 논문에서는 허베이스피리트호 유류오염사고가 피해지역의 주변환경 변화에 어떠한 영향을 주었는가를 조사·분석하였다. 이러한 분석결과는 향후 유류사고 발생 시 피해지역 주변환경에 미치는 직·간접적인 영향을 예측하고 정부의 효율적인 정책방안을 수립하는데 중요한 요소로 활용될 수 있을 것이다.

2. 주변환경에 미치는 영향조사 개요

본 연구에서는 허베이스피리트호 유류오염사고의 직접적인 사고발생지역이며 피해가 가장 큰 지역인 태안을 중심으로 유류오염사고가 주변환경에 미치는 영향을 조사하였다. 조사항목은 크게 인구변화, 지역경제변화, 주민건강영향, 지역사회갈등으로 구분하여 수행하였다.

〈표 1〉 주변환경 영향 조사항목 및 세부내용

조사항목	세부내용
인구변화	총 인구변화
	전·출입동향
지역경제변화	지역내 총생산추이
	수산분야 추이
	관광분야 추이
	경제적 피해현황
주민건강영향	주민건강영향
지역사회갈등	사고초기 긴급생계안정자금 관련 갈등
	피해주민 단체활동 관련 갈등
	방제작업 관련 갈등
	삼성중공업 피해지역지원 관련 갈등
	손해 배·보상 관련 갈등
	피해상황 대외노출 관련 갈등

조사방법은 태안군, 충청남도 등 피해지역 관련기관의 자료 및 관계부처 특히, 국토해양부 허베이스피리트 피해지원단 자료와 피해지원단에서 지방자치단체 공무원·피해대책위원회·피해주민 등을 대상으로 실시한 설문조사 자료를 기초로 조사·분석을 실시하였다.

3. 주변환경에 미치는 영향조사 결과 분석

3.1 인구변화

기름유출사고는 피해지역의 인구이동을 초래하였다. 태안군의 인구 변동추이를 살펴보면, 여느 농어촌지역과 같이 전출이 전입보다 증가하고 있었으나 사고발생 다음 연도인 2008년의 경우 전입인구가 전출인구보다 424명이 많았으며, 전입인구는 사고발생 직후인 1월과 2월에 집중되어 2008년도 전입인구의 28.5%를 차지하였고, 전출인구는 전년대비 1,369명이 줄었다. 반면, 2009년도에는 전출이 전입보다 많았던 것으로 나타났다[5].

이렇듯 사고발생 후 인구의 전출감소와 전입증가, 특히 사고 직후 많은 인구유입은 피해지역주민 생계자금지원 등 정부·지자체의 각종 지원책에 대한 기대와 사고 이후 신고한 맨손어업자에 대하여도 정부가 피해보상책을 강구함에 따른 보상심리가 작용하여 출향인구의 귀향이 늘어난 것으로 보인다.

〈표 2〉 전·출입 동향 (단위 : 명)

연도	전입	전출	순이동
2005	7,092	6,884	208
2006	7,538	7,566	-28
2007	7,430	8,078	-648
2008	7,133	6,709	424
1월	1,013	783	230
2월	1,017	813	204
3월	770	640	130
4월	612	539	73
5월	515	498	17
6월	465	430	35
7월	455	485	-30
8월	481	521	-40
9월	393	496	-103
10월	489	462	27
11월	405	423	-18
12월	518	619	-101
2009	6,144	6,385	-241

3.2 지역경제의 변화

3.2.1 지역내 총생산 추이

태안군 지역내 총생산은 2005년도 13,840억원이었고 유류오염사고 발생 전까지는 연연히 증가하였으나 유류

오염사고 발생으로 인하여 2008년도에는 전년대비 18.7%가 감소한 11,876억원이었다. 이 중 농림어업은 2007년도에는 전년대비 19.0%가 감소하였으며, 2008년도에는 전년대비 3.9%가 증가하였으나 2005년도의 80.2% 수준이었다[8]. 이는 태안군의 어업분야가 유류오염사고로 인하여 직접적인 피해를 입어 2008년도에도 사고 이전 수준으로 회복되지 못하고 있음을 보여주고 있다.

태안군의 숙박 및 음식점업의 생산량 추이를 살펴보면, 2007년도에는 전년대비 114.6%로 증가하였으나, 2008년도에는 전년대비 89%이었다. 이는 2007년도의 경우 많은 방제인력이 태안을 방문한 결과 숙박 및 음식점업, 도·소매업의 생산량이 전년대비 증가한 것으로 분석되며, 사고발생 다음 연도인 2008년도에는 관광객의 감소가 숙박 및 음식점업 등의 생산량 감소를 가져온 것으로 보인다.

〈표 3〉 태안군 지역내 총생산 변동내역 (단위 : 억원)

경제 활동별	당해년가격			
	2005년	2006년	2007년	2008년
지역 내 총생산 (시장가격)	13,840	13,876	14,612	11,876
농림어업	1,932	1,841	1,492	1,550
도매 및 소매업	480	513	551	421
숙박 및 음식점업	474	486	557	496

3.2.2 경제적 피해 현황

유류오염사고는 태안지역 내 포획어업, 양식업 등 수산분야뿐만 아니라 음식점업, 숙박업, 소매점업 등 비수산분야까지도 막대한 경제적 피해를 가져왔다.

피해민들이 서산지원에 신청한 선박소유자 등에 대한 채권신고 현황을 보면 2011년 12월말 기준으로 전체 3개도 11개시·군의 피해주민들은 무려 127,168건, 40,787억원의 채권을 신고하였다. 태안의 경우 25,472건, 17,395억원의 채권을 신고하였다[1].

또한 국제기금측에 배·보상 신청한 피해청구 건수와 금액을 살펴보면, 2011년 12월말 기준으로 전체 3개도 11개시·군의 피해주민들은 무려 128,346명이 26,051억원의 피해청구를 하였다. 태안지역은 전체 피해지역 청구액의 36.3%에 해당하는 9,456억원의 피해청구를 하였다. 분야별로는 수산분야가 가장 크고 다음으로 방제비용,

관광분야 순서인 것으로 나타났다.

〈표 4〉 서산지원 제한채권신고현황 (단위 : 건, 억원)

	총건수	금액 합계	금액			
			수산 분야	비수산 분야	복합 분야	
합계	127,168	40,787	20,318	18,689	1,780	
민 간	계	127,126	35,357	20,318	13,259	1,780
	태안	25,472	17,395	7,108	8,521	1,766
	보령	16,689	2,678	1,914	755	9
	서천	12,080	2,907	2,102	805	-
	당진	8,012	708	421	287	-
	서산	6,355	2,048	1,533	510	5
	홍성	2,604	424	282	142	-
	전남	31,315	4,459	3,893	566	-
	전북	23,948	3,008	2,775	233	-
	타 지역	651	1,730	290	1,440	-
	공공	40	4,971	-	4,971	-
	기타	2	460	-	460	-

〈표 5〉 국제기금에 배·보상 청구현황 (단위 : 건, 억원, %)

		계	관광분야	방제 분야	수산 분야	기타
전 체	건수	28,866	10,697	301	10,800	7,068
	금액 (A)	26,051	2,638	4,639	15,787	2,987
태 안	건수	7,877	3,984	153	1,688	2,052
	금액 (B)	9,456	1,194	1,781	5,413	1,068
B/A		36.3	45.3	38.4	34.3	35.8

3.3 주민건강 영향

허베이스피리트호 유류오염사고의 육상방제작업에 참여한 총 누적인원은 약 2백만명이었으며, 지역주민들은 사고발생 다음 날부터, 자원봉사자의 경우는 사고발생 이틀 뒤부터 방제작업에 참여하였다.

태안환경보건센터는 2009년 1월부터 2010년 6월까지 1차 중장기 건강영향조사를 실시하였으며 그 결과, 미환경보호청이 우선감시오염물질로 지정한 PAHs로 인한 유전물질 손상지표가 태안 해안가 주민들은 4.46 수준으로 일반인 평균치 1.18 보다 4배 가까이 높은 것으로 나타나 유전자 손상 가능성이 크다고 보고하였다.

생물학적 노출지표 분석결과에서도 방제작업기간이 긴 주민들에게서 세포내 유전물질 및 지질에 대한 산화적 손상지표의 농도가 높게 나타났다. 특히 해안가 지역 학생의 천식 유병률은 기타 태안 내륙지역 학생들보다 2.5배 정도 높았으며, 공단지역보다도 2~4배 높았다. 고노출 주민에게서는 외상 후 스트레스 장애 및 우울증 등

의 만성화 가능성이 있는 것으로 확인되었다[7].

3.4 지역사회 갈등

유류오염사고가 사회관계에 영향을 미치는 요소는 생산기반의 붕괴뿐만 아니라 각급 기관·기업·시민사회 및 지역주민들의 재난복원 등을 위한 사회적 개입을 들 수 있으며 이러한 영향들은 결과적으로 지역사회의 갈등을 유발하였다[2].

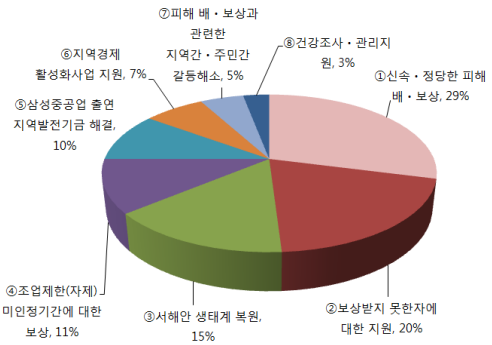
허베이스피리트호 유류오염사고와 관련한 서해안 지역 갈등의 원인으로는 소득감소, 생계막막 등 경제적 측면이 52.4% 로서 지역갈등 원인의 가장 큰 부분을 차지하고 있다[4].

〈표 6〉 지역갈등의 원인

갈등 원인	퍼센트	누적 퍼센트
경제적 측면 (소득감소, 생계막막 등)	52.4	52.4
지역 기반적 측면 (지역 커뮤니티 또는 공동체의 붕괴 등)	24	54.8
법제도적 측면 (정부의 갈등관리 제도 및 정책적 대안의 미흡 등)	14.3	69.0
인식적 측면 (주민 간 또는 기업, 정부 간 불신 등)	4.8	73.8
운영적 측면 (복구비의 합리적이지 못한 배분)	11.9	85.7
자원적 측면 (정부 복구비의 턱없는 부족 등)	11.9	97.6
심리적 측면 (분노, 우울, 걱정 등)	2.4	100.0
합계	100.0	

국토해양부 허베이스피리트 피해지원단에서는 피해 지원업무 담당 지방자치단체 공무원·피해대책위원회·피해주민 등을 대상으로 갈등정도, 관심사항, 정부의 우선 해결사항 등에 관하여 2011년 6월과 11월 등 2차례에 걸쳐 설문조사를 실시하였다. 그 결과 손해 배·보상과 관련한 갈등정도에 대하여 81%가 갈등이 있는 것으로 응답하였다[1].

또한 응답자의 주된 관심사항은 ①손해 배·보상, ②보상받지 못한 자에 대한 정부의 지원 ③삼성중공업의 지역발전 출연금 등 경제분야인 것으로 나타났으며, 정부가 우선 해결해야 할 과제도 ①신속하고 정당한 손해 배·보상 ②보상받지 못한 자에 대한 지원 ③서해안 생태계 복원 순으로 경제적 어려움 해소를 우선으로 꼽았다.



〈그림 1〉 우선해결과제

허베이스피리트호 유류오염사고로 인해 나타난 태안 지역사회의 주요 갈등현상으로는 사고초기 생계안정자금 지원, 손해 배·보상과 관련하여 피해 주민간·지역간 지원금 및 배·보상액 차이, 무임승차에 대한 불만과 시기, 업종별·지역별 이해상충에 따른 배타적 인식과 행동 등을 들 수 있으며 이에 대해 살펴보면 다음과 같다.

3.4.1 사고초기 긴급 생계안정자금 지원관련 갈등

2007년 12월 11일 특별재난지역 선포 후, 태안군은 정부의 교부금과 국민성금을 합하여 1, 2단계에 걸쳐 생계안정자금을 지원하였다. 1단계 생계안정자금 지급의 경우, 가구당 최고 6,176천원, 최저 700천원으로 차등지급하였으며 차등지급으로 인한 주민간·마을간 편차는 주민간 상대적 차이에 따른 불만과 마을간 차이로 인한 불만 등의 큰 갈등을 초래하였다.

2단계 생계안정자금 지원 시에는 주민의견수렴 등을 거쳐 갈등감소 방안을 강구하였으나, 같은 유형의 업종이라도 피해정도에 따른 차등지급을 요구하였고 세대원 가중치에 대한 형평성에 대한 문제가 제기되었다[6].

3.4.2 피해주민단체 활동관련 갈등

허베이스피리트호 유류오염사고 발생에 따른 피해극복과 합리적인 손해 배·보상 추진을 위하여 피해 지역별·업종별로 피해대책위원회가 구성되었다. 전체 피해지역의 피해대책위원회는 67개이며, 이중 태안지역은 15개의 지역별·업종별 피해대책위원회가 구성되었다.

그러나 양식장, 육상종묘생산시설, 선박, 해수욕장, 일반음식점, 숙박업소, 도소매업 등 다양한 분야에서 발생한 피해에 대한 주민들의 요구사항이 결집되지 못하였다.

더욱이 15개의 피해대책위원회마다 서로 다른 손해사정사와 업무를 추진하는 등 위원회간에 갈등이 발생하였다. 다양한 피해주민의 통합된 의견결정의 필요성이 절실하여 2008년 11월 「태안군 유류피해대책위원회」가 결성되었다. 이와 같이 지역별·업종별 피해대책위원회의 구성과 운영에 있어서도 위원회별 회원들의 피해극복과 정당한 손해 배·보상을 위한 이해관계의 상충 등으로 위원회간 많은 갈등을 겪게 되었다.

3.4.3 방제작업관련 갈등

방제작업은 해양경찰, 충청남도, 시·군에서 관장하였으며 충남 서해안지역의 방제작업에는 자원봉사자 123만명, 군경 및 공무원 29만명, 지역주민 55만명 등 총 207만명이 참여하였다. 방제작업은 2007년 12월 7일부터 시작하여 2008년 10월까지 진행되었으며 4단계로 구분되어 활동하였다.

1단계는 대규모 인력을 통한 응급방제, 2단계는 중장비 투입 전문방제, 3단계에서는 해수욕장 개장을 목표로 집중방제를 수행하였으며 4단계는 마무리 방제를 진행하였다. 2008년 3월 17일부터 4월 7일까지 국제유조선 선주, 국내 손해사정업체, 지역주민, 해양경찰 및 태안군이 참여하는 방제합동조사를 실시한 결과, 전체 214개 중 100여개 지점에서 오염이 여전히 심각한 수준인 것으로 드러난 반면, 자원봉사자는 줄어들고 방제업체들도 떠나려는 움직임이 나타나면서 주민들의 동요가 많았다.

또한 방제작업에 참여한 주민 방제 인건비에 대한 낮은 사정율과 지급 지연으로 주민들의 불만도 쌓여갔다.

지역에 거주하지 않으면서 대리작업을 하고 방제비 수령, 지역대책위 지도자가 작업에는 참여하지 않고 방제비를 수령한 사실 등 방제작업의 참여에 관한 지도관리 소홀에 따른 불신도 증폭되었다[3].

3.4.4 삼성중공업의 피해지역 지원관련 갈등

삼성중공업은 2008년 2월 법적 손해배상 절차와는 별도로 첫째, 정부주도의 서해 생태계 복원활동을 적극 지원. 둘째, 피해지역 발전기금으로 1천억원을 출연. 셋째, 어촌마을과의 자매결연, 지역소외계층 후원 등의 사회공헌활동 확대 등 지원계획을 충남도, 수협, 국토해양부에 전달하였다.

2008년 6월 국토해양부에서는 지방자치단체의 의견수렴 결과, 피해복구와 보상청구가 진행되고 있는 시점에서

출연시기가 부적절하고 1천억원은 주민기대치에 매우 미흡하며 대규모 투자사업 대안 제시 등 정부 입장을 삼성중공업에 통보하였다.

2011년 2월 자료 충남, 전남·북 등 3개도 피해주민 대표로 구성된 「서해안 유류피해민 총연합회」에서는 지역발전기금을 5천억원 이상으로 증액할 것 등을 요구하고 있다. 이와 같이 삼성중공업의 지역발전기금을 두고 그 규모에 대한 갈등을 겪어 왔으며 출연이 이루어지는 시점에서는 잠재되어 있는 갈등이 표출될 것으로 보인다. 또한 지역발전기금의 활용방법에 대하여도 지자체간의 의견이 다르고 피해주민들 사이에도 현금 지급 또는 지역발전 용도로 활용 등 이견이 있는 실정이다.

3.4.5 손해 배·보상관련 갈등

1) 조업제한(자제)기간 피해인정 관련

정부에서는 사고 발생 즉시 수산물 안전성 확보를 위해 피해지역에 대한 조업제한(자제) 조치를 실시하였고, 그 후 농림수산물식품부에서는 전문기관 조사결과 및 방제 현황 검토, 지자체·어민 등 관계기관·단체와 협의 등을 거쳐 단계적 조업재개 조치(어선어업은 2008년 4월부터, 맨손어업은 2008년 9월부터 조업재개 조치)를 결정했다. 우리 정부는 실제 조업을 재개한 시점까지 보상이 필요하다는 입장이었고 반면, 국제기금측은 해안에 타르 등 유정이 있어도 화학적 분석수치가 낮으면 조업을 할 수 있다고 주장하면서 인정 기간에 대하여 1~7개월 차이의 이견이 발생하였다.

피해어민들은 국제기금과 협의된 조업제한 인정기간에 대하여도 강한 불만과 함께 지역별·업종별 인정기간 차이에 대한 갈등이 표출되었으며, 결국 2011년 5월 정부의 어업제한 등에 따른 피해에 대하여 정부와 지방자치단체가 지원할 수 있도록 특별법을 개정하였다.

2) 맨손어업 손해 배·보상 관련

허베이스피리트호 유류오염사고 이후 보상 기대심리 등으로 맨손어업의 피해신고가 계속적으로 증가하였다. 농림수산물식품부에서는 허위 피해신고로 인해 과생되는 사회적 문제를 사전에 예방하고 맨손어업의 정당하고 합리적인 보상을 위한 선결조치로써 2008년 9월 제2회 유류오염사고조정위원회의 의결을 거쳐 「맨손어업 유류피해 조사대상자 선정방안」을 마련하였다.

이 선정원칙이 시행되면서 사고이후 신고필증을 취득

하여 맨손어업 손해 배·보상을 추가로 신청한 건수가 시행 후 약 2개월이 경과한 2008년 12월 기준 무려 25,055 건이라는 많은 건수를 나타냈으며 이 과정에서 실제 맨손어업에 종사하지 않은 일부 주민들이 피해신고를 함으로써 주민간 갈등이 야기되는 등 사회문제가 되었다.

3) 국제기금의 추정 피해액 변동 관련

우리나라에서 유조선에 의한 유류사고 시 유조선주와 국제기금의 보상한도액은 203백만SDR(3,216억원)이므로 국제기금은 보상한도액의 범위내에서 각 피해신청인들의 피해액을 추정한다. 그 추정 피해액 변동 추이를 살펴보면 2008년 3월 이후 증가하여 2009년 6월에는 6,000억원대였고, 그 후 계속 감소하여 2011년 10월에는 2,826억원으로 줄어들었다. 이와 같이 국제기금의 추정 피해액이 서산지원에 신고한 선주책임제한 채권액(40,787억원, 2011년 12월말 기준) 및 국제기금에 손해 배·보상 청구한 금액(26,051억원, 2011년 12월말 기준)과 크게 차이가 나서 피해주민들의 실망을 자아내고 있을 뿐만 아니라 국제기금에 대한 불신도 야기되었다.

〈표 7〉 국제기금의 피해액 추정 추이 (단위 : 억원)

	국제기금의 추정 피해액			
	계	방제비용	수산분야	관광분야
'08.3월 (40차 집행위 이사회)	3,520~4,240	1,100	1,700	720~1,440
'09.6월 (45차 집행위 이사회)	5,800~6,150	1,730	2,090	1,980~2,330
'10.6월 (48차 집행위 이사회)	4,531	1,869	1,662	1,000
'11.10월 (53차 집행위 이사회)	2,826	1,762	662	438

4) 국제기금의 손해 배·보상 관련

국제기금의 기간별 손해 배·보상율을 보면 기름유출 사고가 발생한 지 4년이 지난 2011년 12월말 기준으로는 총 청구건 28,866건의 약 75.5%에 해당하는 21,801건에 대한 저조한 사정이 이루어졌고 이 중 16.8%에 해당하는 3,663건만이 기름유출사고로 인한 피해로 인정되어 아주 낮은 인정율을 보이고 있다[1].

또한 전체 피해 신청인 128,300여명의 69.1%에 달하는 88,700여명의 맨손어업 피해신청자의 경우 인정률은 7.4%이며, 태안군은 7.9%로서 최대 8,805천원, 최소 55천

원이어서 맨손어업자간의 배·보상액 차이로 인한 마을간 주민간 갈등이 골이 깊어지고 있었다.

4. 결론

본 연구를 통해 허베이스피리트호 유류오염사고로 인한 해양생태계의 파괴는 직접적으로 태안지역의 주변환경에 다양한 변화를 가져왔음을 확인하였다. 지역내 총생산은 사고발생 다음 연도에는 전년대비 18.7% 감소하였으며, 수산·관광분야 산업의 위축은 물론 17,395억원이라는 직접적인 피해를 입는 등 지역경제가 악화되었다.

또한, 방제작업에 참여한 주민들의 유전물질의 손상가능성 등 건강이상 징후도 나타났으며, 생계안정자금 지원, 피해주민 활동, 방제작업, 삼성중공업의 지역발전기금 출연 문제, 국제기금의 손해 배·보상 등의 문제를 둘러싼 지역간·주민간 이해상충으로 지역사회의 심각한 갈등이 표출되었고 갈등의 주된 원인은 경제적 문제인 것으로 나타났다.

이와 같이, 허베이스피리트호 유류오염사고가 피해지역 주변환경에 미치는 영향의 대부분은 소득감소와 지역경제의 악화 그리고 경제적 문제를 주된 원인으로 한 지역사회의 갈등유발이었고, 피해주민·지자체 공무원들의 관심과 정부가 해결해 주기를 바라는 과제 역시 신속하고 정당한 손해 배·보상, 보상받지 못한 자에 대한 지원 및 삼성중공업의 출연금 해결 등 경제적인 어려움 해소인 것으로 분석되었다.

따라서 앞으로 대형 유류오염사고 발생 시 피해지역 주변환경에 미치는 영향을 극복하기 위한 정책방안 마련 시 피해주민들에 대한 경제적 지원체계 개선과 오염사고에 따른 여러 가지 원인으로 발생하는 갈등의 치유 및 사회적 통합방안의 강구에 주안점을 두어야 할 것으로 분석된다.

참 고 문 헌

[1] 국토해양부 (2011, 2012). 허베이스피리트 피해지원단 자료.
 [2] 김도균·이정립 (2008). 허베이스피리트호 기름유출사고에 의한 섬 주민들의 삶의 변화, 한국환경사회학회, ECO 12권 2호, 119-152.

- [3] 김세호 (2009). 재난피해지역의 공동체 회복 방안: 태안사재를 중심으로, 한국행정학회 하계학술대회, 1-18.
- [4] 류상일·안혜원·이주호 (2008). 갈등 원인별 분석을 통한 지역갈등관리 방안: 충남 서해안 허베이 스피리트호 유류유출사고를 중심으로, 충청지역연구 제1권 제1호, 150-168.
- [5] 태안군 (2010). 태안군통계연보.
- [6] 태안군 (2010). 허베이스피리트호 유류오염사고 백서.
- [7] 태안군 (2011). 허베이스피리트호 유류유출사고 중장기 건강영향 1차 조사결과 보고서.
- [8] 국가통계포털사이트(<http://kosis.kr>).

정 광 용



- 1988 한국방송통신대학교 경영학과 (경영학사)
- 1995 인하대학교 경영대학원 (경영학석사)
- 2010 금오공과대학교 환경공학과 (공학박사 수료)
- 2006 ~ 2008 익산국토청 광주국토

소장

- 2008 ~ 2009 국토부 연구개발담당관
- 2009 ~ 2011 국토부 허베이스피리트 피해지원총괄팀장
- 2012 ~ 현재 한국건설교통기술평가원 부원장
- 관심분야: 환경영향분석, 환경정책
- E-Mail: joas@kictep.re.kr

이 승 환



- 1988 연세대학교 토목공학과 (공학사)
- 1990 Asian Institute of Technology (공학석사)
- 1996 Univ. of Technology, Sydney (공학박사)
- 1996~1996 한국과학기술연구원

- 1996~1998 Univ. of Peradeniya, Srilank
- 1998 ~ 현재 금오공과대학교 교수
- 관심분야: 상하수처리, 수질관리
- E-Mail: dlee@kumoh.ac.kr