
허베이스피리트호 유류오염사고 극복을 위한 정부지원 현황 및 대응정책 제언

정광용*, 이승환**

Status of Government Supports to Overcome the Hebei Spirit Oil Pollution Accident and Suggestion of Responsive Policies

Kwang Yong Chung*, Seung Hwan Lee**

요 약 2007년 태안에서 발생한 허베이스피리트호 유류오염사고는 해양환경 뿐만 아니라 지역경제를 황폐화시키고, 피해 주민간·지역간 갈등을 일으키는 등 피해지역 주변환경에 많은 영향을 초래하였는데, 그 영향의 대부분은 경제와 관련된 사항이었다. 지역사회 갈등유발의 주된 원인 역시 경제 문제인 것으로 파악되었고, 다음으로는 정부의 갈등관리제도 및 정책적 대안의 미흡이었다. 따라서, 유류사고 극복을 위한 정부 정책도 경제적 지원체계 개선과 갈등 치유를 위한 제도적 보완에 주안점을 둘 필요가 있다. 본 논문에서는 허베이스피리트호 사고 후 정부에서 취한 지원정책들을 살펴보고, 향후 사고 발생시 정부가 활용할 수 있는 대응정책 방안을 제시하였다.

주제어 : 허베이스피리트호, 유류오염사고, 경제적 지원체계, 손해 배·보상, 갈등해소

Abstract The Hebei Spirit oil pollution accident which occurred in Tae-an in 2007 has brought considerable impacts on the surrounding environment such as struggles among the regions and the residents in the damaged area as well as devastation of local economy and ocean environment. The majority of the impact was related with economic problem. Also, the main factor to cause the regional community conflict was found to be firstly economic problems and secondly the insufficiency of government's management system and policy measures for the community conflicts. Therefore, the government's policy to overcome oil accidents should focus on improvement of the economic support systems and conflict resolution. In this study, the support policies taken by government after the Hebei Spirit accident was examined and responsive policies which can be used by government in future accidents are suggested.

Key Words : Hebei Spirit, Oil pollution accidents, Economic support system, Compensation for damage, Conflict resolution

1. 서론

허베이스피리트호 유류오염사고라는 대재앙은 충남에서 전남·북에 이르는 해안선 375km와 101개 도서를 오염시킴으로써 해양환경을 크게 훼손하였을 뿐만 아니라 피해지역 경제를 황폐화시키고, 피해 주민간·지역간 갈등을 일으키는 등 피해지역 주변환경에 많은 영향을 초래하였다. 허베이스피리트호 유류오염사고가 태안지역

주변환경에 미쳤던 영향조사 및 분석 연구[6]에 의하면 태안지역내 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 건강이상 징후도 나타났으며, 생계안정자금 지원, 방제작업, 삼성중공업의 지역발전기금 출연 문제, 국제기금의 손해 배·보상 등 문제를 둘러싼 지역간·주민간 이해상충으로 지

*한국건설교통기술평가원 Korea Institute of Construction & Transportation Technology Evaluation and Planning

**금오공과대학교 환경공학과 Kumoh National Institute of Technology, Department of Environmental Engineering

*교신저자: 이승환(dlee@kumoh.ac.kr)

논문접수: 2012년 6월 20일, 1차 수정을 거쳐, 심사완료: 2012년 7월 30일

역사회의 심각한 갈등이 표출되었다. 이와 같이, 허베이스피리트호 유류오염사고가 피해지역 주변환경에 미치는 영향의 대부분은 소득감소와 지역경제의 악화 등 경제와 관련된 사항이었다. 그리고 유류오염사고로 인한 지역사회 갈등유발의 주된 원인 역시 경제적인 문제인 것으로 분석되었고 다음으로는 정부의 갈등관리제도 및 정책적 대안의 미흡이었다.

또한 국토해양부에서 피해지원 업무담당 지방자치단체 공무원, 피해대책위원회 및 피해주민 등을 대상으로 2011년 6월과 11월 등 2차례에 걸쳐 실시한 설문조사 결과에서도 응답자의 주된 관심사항은 손해 배·보상, 보상받지 못한 자에 대한 정부의 지원, 삼성중공업의 지역발전 출연금 등 경제분야인 것으로 나타났으며, 정부가 우선 해결해야 할 과제도 신속하고 정당한 손해 배·보상, 보상받지 못한 자에 대한 지원 순으로 경제적 어려움 해소를 우선으로 꼽았다.

따라서, 대형 유류오염사고 발생 시 정부가 취할 정책도 피해주민들의 경제적 어려움을 직접적으로 초래하고 지역간·주민간 갈등유발의 가장 큰 원인으로 작용하고 있는 현행 손해 배·보상 제도의 개선을 위주로 한 경제적 지원체계 개선과 유류오염사고로 인해 발생하는 갈등의 치유방안에 대한 제도적 보완에 주안점을 둘 필요가 있다.

본 논문에서는 허베이스피리트호 유류오염사고 복구를 위해 사고 후 현재까지 정부에서 취한 다양한 지원정책 현황들을 살펴보고, 향후 대형유류오염사고 발생시 정부가 활용할 수 있는 대응정책 방안을 제시하였다.

2. 사고 극복을 위한 정부지원 현황

허베이스피리트호 유류오염사고 직후부터 정부는 신속하게 피해주민의 지원과 해양환경복원을 위하여 복구 및 지원체계를 구축하고 생계안정과 손해 배·보상 지원, 지역경제 활성화, 국제기금과의 협의 등 다양한 지원책을 마련하여 추진하였다.

2.1 복구 및 지원체계 구축 현황

정부에서는 사고수습을 위하여 국무총리가 위원장인 중앙안전관리위원회 아래 구 해양수산부장관을 본부장으로 하는 중앙사고수습본부, 사고현장에는 해양경찰청장을 본부장으로 하는 방재상황본부를 구성하여 범 정부차원의 사고수습 및 공조체제를 구축하였고 행정자치

부장관은 2007년 12월 8일 재난사태를 선포하였다. 사고 초기 주요 대응내용은 오염피해 민감해역 보호조치, 사고선박의 압류, 출어자제 및 수산물 유통·소지에 관한 조치, 충남 6개 시·군 및 전남 3개 군에 대한 특별재난지역 지정 등이었다[2].

피해 주민을 지원하고 환경을 복원하기 위하여 「특별법(법률 제8898호)」이 2008년 3월 14일 제정·공포되었다. 「특별법」의 주요내용은 유류오염사고 특별대책위원회·조정위원회의 설치, 대부금 및 대지급 지원, 국제기금 보상한도 초과시 보상특례, 특별해양환경복원지역 지정 및 복원계획 수립·시행, 경제활성화 등이다.

「특별법(제5조 및 제6조)」에 따라 유류오염사고 「특별대책위원회」 및 「조정위원회」를 운영하였으며, 아울러 조정위원회 간사를 단장으로 하는 피해지원단을 농림수산식품부와 국토해양부에 각각 두고, 손해 배·보상 청구지원, 피해현장 지원, 국제협력 및 「특별법」에서 정하는 각종 지원사업을 수행하고 있다.

2.2 생계안정 지원 현황

긴급 생계안정자금은 국고보조금으로 768억원이 교부되었으며, 지방비 150억원, 국민성금 254억원 포함 1,172억원이 지원되었다[3].

〈표 1〉 생계안정자금 지원 실적(단위 : 백만원, 세대)

	교부금				지급 세대
	계	국고	지방비	성금	
총계	117,169	76,800	15,000	25,369	77,413
충남	99,330	60,000	15,000	24,330	67,575
보령	14,330	5,430	7,000	1,900	13,357
서산	10,708	4,548	4,500	1,660	4,377
서천	7,636	4,410	2,100	1,126	9,373
홍성	3,081	2,248	200	633	2,053
태안	60,774	42,042	-	18,732	34,250
당진	2,801	1,322	1,200	279	4,165
전남	17,839	16,800	-	1,039	9,838

보상지원에 따라 어려움을 겪는 피해주민들의 생계안정을 위하여 정부가 「특별법」의 규정에 의거 손해 배·보상 청구권을 담보로 하여 지역별·업종별로 세분화된 기준을 만들어 무이자 대부를 실시하였다. 지원대상은 국제기금에 배·보상 청구일로부터 6개월 이내에 손해사정이 이루어지지 않을 경우이며 지원 금액은 지역·업종

별로 피해정도와 개인소득을 차등 적용하여 최저 150만원~최고 935만원의 범위내에서 지방자치단체가 금액을 결정하였다. 또한 유류오염사고 피해가 극심한 충남지역의 조업중단의 장기화와 서해안 관광객 및 수산물 거래 감소 등으로 지역경제가 심각해지고 있어 정부는 약 153억원의 사업비로 충남 6개 시·군의 특별재난지역에 대한 특별공공근로사업을 추진하였다.

유류오염사고 피해주민과 지역에 대한 정부의 총 직접 지원액은 약 6,613억원으로서 그 내용은 다음과 같다[4].

〈표 2〉 정부지원 현황(11.8월 기준, 단위: 백만원)

정부지원 세부내역		지원 규모
합계	총 지원실적	661,267
소계	직접지원 실적	139,956
직접 지원	○ 특별재난지역 긴급생계안정자금	117,169
	○ 관계부처 합동 특별공공근로사업 시행	15,285
	○ 생태계 복원 및 주민생활 안정지원	1,602
	○ 피해지역 학생 교육활동 및 저소득층 지원	3,271
	○ 각종 공공보험료 및 전기·통신료 지원	2,629
소계	간접지원 실적	521,311
간접 지원	○ 허베이 특별법 관련 지원	85,894
	○ 환경복구·오염영향조사 등 관련 지원	25,077

2.3 손해 배·보상 지원 현황

정부는 2008년 6월 국제기금 제41차 집행이사회에서 정부채권 후순위권 선언하였는데, 2011년 6월 기준으로 정부와 지방자치단체 등 총 31개 기관의 후순위 채권액은 4,343억원에 이른다. 한편, 정부는 방제작업에 노무 및 어선 등 장비를 제공한 피해주민들의 생계난 완화를 위하여 제2회 유류오염사고 조정위원회의 의결을 거쳐 민간방제비용의 조기 지원을 추진하였으며, 그 결과 186건, 458억원을 선지급하였다[3].

「특별법」 제9조에 따라 허베이스피리트호 유류오염 사고로 인하여 발생된 손해가 국제기금의 보상한도액(3,216억원) 초과부분에 대하여 국가 또는 지방자치단체가 그 금액의 전부 또는 일부를 지급할 수 있도록 규정하였다. 그리고 피해주민의 생계안정 및 경제활동의 재개를 도모하기 위하여 손해 배·보상 청구권의 대위행사를 전제로 국제기금 등이 사정한 손해액을 정부가 예산을 확보(1,219억원)하여 우선 지급하고 있다. 정부 대지급은

2011년 12월말 기준으로 558건, 34,954백만원을 지급하였고 454건, 30,053백만원을 구상 완료하였다.

정부는 「특별법」 제11조에 따라 피해를 입었음에도 국제기금 등으로부터 보상받지 못한 자에 대한 지원 방안을 마련 중이다. 또한 피해주민의 방제작업 참여 등에 따른 건강악화에 대한 지원을 위하여 전문기관을 지정하여 건강피해에 대한 조사·연구, 압 등 질병의 검진 및 처방, 건강관리 지원사업 등을 할 수 있도록 하였다. 또한 「수산업법」에 따른 면허·허가 및 신고어업에 대한 제한 등으로 인하여 손해가 발생한 때에는 국가 또는 지방자치단체는 그 손해액의 전부 또는 일부를 지원할 수 있도록 하였다.

2.4 지역경제 활성화추진 현황

정부는 2008년부터 지역행사비용의 일부를 지원하고 사업을 후원하는 피해지역 이미지가개선사업을 시행하고 있는데, 주요 행사내용은 지역별 특색에 맞는 바다낚시·수영대회, 갯벌 마라톤·스포츠 축제, 수산물 축제 등이다. 지역경제 활성화사업은 제6회 유류오염사고 조정회의의 의결을 거쳐 태안지역 7개 사업을 포함한 27개 사업(1,138억원)을 선정하여 농림수산식품부, 환경부 및 국토해양부에서 각각 추진하고 있다[3].

〈표 3〉 정부지원 지역경제 활성화사업 현황

	합계	충남 (20개/880.8억)					전북 (6개 /113억)	전남 (1개 /144억)	
		태안	보령	서산	서천	당진	군산	부안	신안
사업 수	27	7	5	4	2	2	4	1	
총 사업비 (억원)	계	1,137.8	545.1	187.2	53.5	70	25	100	144
	국비	846.4	447.4	145.8	29.3	22.2	18.5	13	55
	지방비등	291.4	97.7	41.4	24.2	47.8	6.5	0	45

2.5 해양환경복원 추진

정부는 「특별법」 제10조에 따라 충남, 전남·북 12개 시·군의 해안 및 도서지역 총 8,052km를 특별해양환경복원지역으로 지정·고시(09.7.31일)하였고, 2009년 11월 2일 특별해양환경복원계획을 확정하였다. 이에 따라, 총 10년(2010년~2019년)간 3개 부처에서 조사·연구개발, 복원사업 시행 등에 총 4,786억원을 투자할 계획이다[3].

〈표 4〉 특별해양환경복원계획 주요 내용

사업명	주관부처	기간	예산(억원)
환경영향 조사 및 평가	국토부	'10~'19	154
장기생태계 모니터링	국토부	'10~'19	1625
해양환경 및 생태계복원	국토부	'10~'19	475
수산자원 영향평가 및 복원	농수산부	'10~'19	3821
태안해안국립공원 복원	환경부	'10~'19	173
계 (5개분야)			4785.5

2.6 국제협력 추진

허베이스피리트호 유류오염사고에 의한 손해 배·보상은 유조선주와 국제기금에 의해 이루어지며 이들의 보상 기준과 내용은 92CLC 및 92FC에 각각 규정되어 있고, 대부분의 손해 배·보상 원칙은 국제기금 회의에서 결정된다. 그간 정부는 국제기금 등과 적극적이고 지속적인 협의를 진행해 왔으며, 주요 협의 성과는 표와 같다[3].

〈표 5〉 국제기금과의 주요 협의 성과

시기	주요 협의 성과
08.3월	○ 국제기금 보상한도액을 3,216억원으로 환산·결정
08.6월	○ 방제비 등 정부채권은 민간채권의 후순위임을 선언
09.1월	○ 피해보상금 이중지급방지 MOA 체결
09.9월	○ 국제기금측 보상청구 접수 및 사정 인력 보강 - 행정인력(3명→9명) 및 조사인력(30→50여명)
09.10월	○ 연매출 24백만원이하 관광분야 영세사업자는 Methodology(유사업종간 비교+인터뷰) 방식으로 사정기로 결정
10.6월	○ 조업제한 인정기간 문제를 타결하여 업종·지역에 따라 1~2.5개월 보상기간을 확대
11.3월	○ SC제일은행보증을 국제기금 제출을 전제로 우리정부에서 제안한 초기 지급률 100% 방안 수용의결

3. 대응정책 제언

3.1 경제적 지원체계 개선

3.1.1 신속 정당한 손해 배·보상체계 마련

(1) 정부의 선보상제도 도입

국제기금은 클레임 매뉴얼(claims manual)에 따라 엄격한 손해 배·보상이 이루어지고 있어 전체 피해지역의 평균 피해 인정율은 국제기금이 피해를 인정한 청구건을 기준으로 13.5%로서 극히 낮은 수준이며, 그 절차 또한

매 청구건별로 국제기금이 지정한 국내전문가의 조사, 국제기금이 지정한 국제전문가의 사정, 국제기금의 승인 등 절차를 거쳐 손해 배·보상액을 통보하고 있어 사고가 발생한 지 4년이 지난 2011년 12월 기준으로 손해 배·보상 청구건수 대비 75.5%의 더딘 사정을 보이고 있다. 피해주민들과 국회는 타 국가의 사례와 같이 정부가 나서서 선보상하고 국제기금과 후정산하라고 지속적으로 요구하였으며 언론(MBC PD수첩 등)에서도 이러한 문제를 제기한 바 있다.

이와같이 우리나라에서도 국제기금의 손해 배·보상이 이루어지기 전에 피해민의 배·보상청구권의 대위를 전제로 정부가 선지급하고, 국제기금에 대위청구하여 선지급금을 회수하는 이른바 정부의 선보상 제도의 도입을 검토 추진해야 할 것이며, 실행방안으로는 유류오염손해 배상보장법에 담거나 별도의 법 제정을 검토할 수 있을 것이다. 이와 관련하여 「특별법」 8조의 선보상제도 개념을 유류오염손해배상보장법에 규정하여 일반화하는 것도 검토할 필요가 있다는 제언[7]과 정부나 수협 등이 피해어업인들에게 먼저 배상을 한 다음에 유류오염손해에 대해 책임을 지는 보험사나 국제기금을 상대로 구상하는 방안의 제언[8]이 있었으며, 국제기금측의 중간사정 금액의 일정비율(50%)을 우선 정부가 지급하고 최종 사정결과에 따라 나머지 금액을 정부가 지급하는 방식으로 선보상한 후 국제기금 등에 대위청구하는 방식의 제언[1]이 있었다.

선보상 재원을 마련하는 방안으로는 전담 금융기관을 지정하여 재원을 차입하고 선보상금 지급업무를 전담토록 하며 그 이자 및 지급대행 수수료는 국가가 부담하는 방안과 프랑스의 POLMAR기금 등과 같이 국가예산으로 유류오염손해보상기금을 설치하는 방안을 들 수 있겠다.

조직운영방안으로는 최소한의 상설 조직으로 설치하여 평시에는 국제기금업무를 수행토록 하고, 기름유출사고 발생 시에는 임시적으로 조직을 확충하여 피해조사·청구 및 손해 배·보상을 위한 피해주민과 국제기금과의 협조와 선보상 업무를 전담하여 수행토록 한다. 피해조사 및 사정은 사고발생 시에 국내전문가(업체)와 계약을 체결하여 92국제기금의 피해산정기준과 우리나라의 제도적·사회적 특성을 고려한 피해산정기준에 따라 손해 배·보상액을 산정하여 선보상한 후 국제기금과 정산업무를 수행토록 하고, 분야별 사정업무를 통괄함으로써 효율적인 손해 배·보상 업무의 수행뿐 만 아니라 지역별·업

중별 손해 배·보상의 일관성을 유지토록 하는 방안을 강구할 필요가 있다.

(2) 손해 배·보상 대응 시스템 구축

허베이스피리트호 손해 배·보상 과정에서의 문제점을 살펴보면, 대부분의 피해주민들이 맨손어업 등 영세 사업자로서 정확한 소득자료 입증에 미비하였고, 사고초기 방제활동에 치중하므로 피해 입증자료 확보를 간과하여 청구에 어려움을 겪었으며, 일부 손해사정업체의 무분별한 청구권유행위로 국제기금의 사정지연을 초래하였으며, 또한 피해대책위원회의 업무역량에 따라 배·보상에 큰 영향을 주었다.

이러한 문제점을 사전에 방지하기 위한 대응 시스템의 구축 방안으로서 첫째, 피해주민과 정부가 경제적 손실 및 유류오염사고 인과관계 입증 등에 관한 대책을 강구하는 것이다. 피해주민들은 스스로 소득자료와 유류오염사고로 인한 피해사실 등의 자료를 갖추어야 하고 정부는 유류오염피해에 대한 과학적 조사체계를 갖추어 입증자료 등을 확보하여 이를 국제기금에 제시하여야 한다.

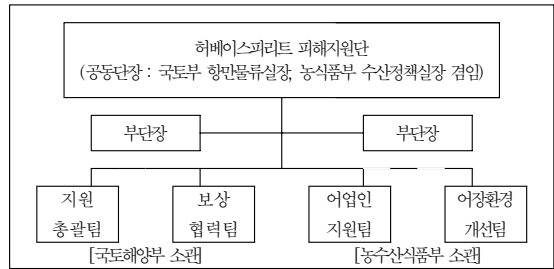
둘째, 피해주민의 허위 또는 부당한 방법에 의한 손해 배·보상 청구 방지 방안의 마련과 적발시 사후 환수 및 사법적 조치방안을 마련해야 할 것이다. 셋째, 전문적 지식과 자격을 갖춘 손해사정인 및 전문업체의 양성이 필요하다. 허베이스피리트호의 경우 손해사정인 1개당 1개의 피해주민단체가 평균 2,199건의 피해신고를 하여 입증자료 준비 등 배·보상업무에 효율성을 기하기 어려운 실정이며 이는 피해 인정을 저하 및 배·보상 장기화를 초래할 수 있다.

3.1.2 효율적인 지원조직체계 구축

허베이스피리트호 유류오염사고의 지원조직의 경우 「특별법」에 따라 행정안전부의 승인 후 국토해양부와 농림수산식품부에서 각각 5명이라는 소수의 별도 정원을 배정받고 그후 매 1년마다 연장승인을 받아 임시조직으로 운영하고 있고, 양부의 「피해지원단」에 파견된 자체 지원인력도 감소되고 있는 불안정한 실정이다. 더욱이 2008년 2월 정부조직 개편에 따라 농림수산식품부와 국토해양부로 「피해지원단」 업무가 이원화되어 원활한 업무추진이 어려운 형편이다.

또한 동 조직을 통하여 「특별대책위원회」와 「조정위원회」의 지원업무뿐만 아니라 「특별법」상의 국가

또는 지방자치단체가 추진해야 할 각종 지원사업과 손해보전업무 등을 수행하고 있어 신속하고 원활한 피해주민 지원업무 수행과 체계적인 대응을 기대하기 어려운 실정이다.



【그림 1】 허베이스피리트 피해지원단 조직도(2010.11)

향후 대형 유류오염사고 발생시에 대비하여 대통령 또는 국무총리 직속기관으로 「유류피해지원단(가칭)」을 두고, 소관 중앙행정기관, 국가재정 담당부처 및 해당 지방자치단체가 참여토록 구성하여 상호간 유기적인 협조와 체계적인 피해 지원이 이루어지도록 해야 할 것이다.

그리고 「유류피해지원단」은 현재와 같은 특정 유류오염사고의 피해지원 등에 한정하는 특별법에 근거하는 임시조직으로 설치하기 보다는 국가재난관리법 또는 유류오염손해배상보장법에 수용하여 법적 안정성을 확보하여야 한다. 「유류피해지원단」에서는 현재 농림수산식품부와 국토해양부의 「허베이스피리트 피해지원단」이 수행하고 있는 손해 배·보상업무 수행, 국제기금과의 협의, 해양환경 복원대책 및 지역경제 활성화대책 추진, 정부의 선보상 등의 업무를 수행하도록 하여야 한다.

3.1.3 지역경제 활성화사업의 추진체계 확립

우선 정부의 피해지역 이미지 개선사업 추진과정을 살펴보면, 정부는 2008년~2011년까지 연 24개 사업에 977백만원의 재정지원을 하였으나 국비·지방비의 매칭펀드로 추진하고 있어 지방자치단체의 재정형편을 감안할 때 소규모 사업형태를 벗어나기 어렵고, 또한 기초자치단체 차원에서 사업을 추진하고 있어 청정해양으로의 복원 홍보와 지역경제 활력제고 효과는 미지수이다. 또한 지역경제 활성화사업은 2011년도까지 총 4,403억원을 투입하였으나, 79% 상당수의 사업이 기 추진되던 사회적 반시설 사업으로서 주민체감 효과가 미흡하였다.

이와 같은 사업 추진상의 재정적 어려움의 주 원인으

로는 「특별법」에 이미지 개선 및 지역경제 활성화 사업추진을 임의규정으로 정하고 하위 시행령 등에 구체적인 추진체계와 국가재정 확보방안에 대한 뒷받침 없이 유류오염사고 특별대책위의 안전으로 상정하여 의결을 통해 사업을 추진하고 있다는 점이다. 아울러 대상사업의 소관이 농림수산식품부, 환경부, 국토해양부 등 여러 부처에 걸쳐 있어 사업예산의 확보가 어려울 뿐 아니라 더욱이 대다수의 사업이 국비와 지방비의 매칭펀드로 이루어지고 있어 지방자치단체의 적극적인 사업발굴을 기대하기 어렵다는 점이다.

국가재정의 안정적 확보와 원활한 사업추진 방안으로는 먼저 유류오염손해배상보장법에 국가의 피해지역 경제활성화 사업추진을 강행규정으로 담아 유류오염사고 관련 주관부처에서 사업을 발굴하여 관계 부처 협의 및 예산확보 후 전액 국가재정으로 사업을 추진토록 하여야 한다. 그리고 피해지역 이미지 개선사업을 추진함에 있어서도 범 정부차원에서 청정해양으로의 복원 등에 대한 대국민 홍보사업을 추진하고, 정부가 직접 주체가 되어 사업을 발굴·추진함으로써 특화된 지역축제로 발전시켜 지속적으로 지역경제 활성화에 기여할 수 있어야 할 것이다.

3.2 갈등해소 및 사회적 통합방안 강구

허베이스피리트호 유류오염사고는 인구 및 지역경제, 관광분야, 주민건강 등 피해지역 주변환경의 전반에 걸쳐 영향을 미쳤다. 한편으로, 유류오염사고는 국가·지방자치단체와 가해자인 선주(보험사) 및 국제기금의 제도적 관여뿐만 아니라 가해기업, 일반국민, 지역주민들의 재난극복 등을 위한 사회적 개입을 초래하였고 이러한 현상들은 결국 피해 주민간, 지역간, 업종간 다양한 형태의 갈등유발과 나아가 지역공동체의 붕괴를 초래하였다[5].

갈등해소 및 사회적 통합을 위해서는 첫째, 갈등유발의 주된 원인이 경제적인 문제라는 점을 인식하고 앞에서 논한 경제적 지원체계의 개선이 이루어지도록 하여 갈등발생을 사전 예방하여야 할 것이다. 즉, 정부와 지방자치단체는 합리적인 손해 배·보상제도 도입, 효율적인 피해지원과 대응시스템 구축 및 지역경제 활성화사업의 적극적인 추진 등 피해주민들이 경제적 어려움에서 벗어날 수 있도록 하여야 한다.

둘째, 각급 기관과 피해주민간, 지역간·업종간 의사소통 확대방안을 강구하여야 한다. 「유류오염사고 지원사

무소(가칭)」를 설치·운영함으로써 신속·정확한 정보를 제공하여 각종 제도의 이해부족, 의사소통 부족으로 인한 갈등발생을 예방하고 해소하여야 할 것이다.

셋째, 지역별·업종별 피해주민 의견의 조정·통합체계의 마련이다. 충남, 전남·북 등 3개도 피해주민 대표로 구성된 「서해안 유류피해민 총연합회」를 결성(11.2.18일)한 것은 하나의 좋은 사례이기도 하다.

넷째, 피해지역 이미지개선사업으로 추진하는 각종 축제나 행사를 이용하여 다양한 공동체 회복의 장이 되도록 하고 「유류오염사고 극복전시관(가칭)」 건립 등을 통하여 대형 사고를 함께 극복한 단결심과 연대감을 공유하게 하는 것도 하나의 수단이 될 수 있다.

끝으로, 법률에 국가와 지방자치단체가 피해지역의 공동체 회복 및 사회적 통합방안을 수립·시행토록 명문화하여 정부차원에서 그 대책을 강구할 필요가 있다.

4. 결론

본 논문에서는 향후 대형유류오염사고 발생시 정부에서 활용할 수 있는 대응정책으로서 크게 경제적 지원체계 개선책과 갈등해소 및 사회적 통합방안으로 구분하여 제시하였다.

먼저, 경제적 지원체계 개선책으로서 첫째, 정부가 피해민의 손해 배·보상액을 선지급하는 선보상제도의 도입 추진, 둘째, 국제기금의 엄격한 피해사정 기준 대응시스템 구축, 셋째, 법적 안정성을 확보한 「유류피해지원단(가칭)」을 설립하여 배·보상업무, 국제기금 협의 등 수행, 넷째, 유류오염손해배상보장법에 피해지역 경제활성화 사업추진을 의무화하여 전액 국가재정으로 수행 등이다.

또한 갈등해소 및 사회적 통합방안으로서 첫째, 경제적 지원체계 개선을 통해 갈등 예방, 둘째, 현지에 범 정부차원의 「유류오염사고 지원사무소(가칭)」를 설치하여 신속·정확한 정보 제공, 셋째, 지역별·업종별 피해대책위원회를 조정·통합하는 대표기구 운영, 넷째, 「유류오염사고 극복전시관(가칭)」 건립 등을 통한 연대감 조성, 다섯째, 법률에 국가가 피해지역의 공동체 회복 및 사회적 통합방안을 수립·시행토록 명문화 등이다.

참 고 문 헌

- [1] 국토해양부(2010), 유류오염손해배상제도의 개선에 관한 연구용역보고서.
- [2] 국토해양부(2010), 허베이스피리트호 유류오염사고 백서, 피해보상부문.
- [3] 국토해양부 (2011), 허베이스피리트호 유류오염사고 자료.
- [4] 국토해양부 (2012), 허베이스피리트호 유류오염사고 자료.
- [5] 김도균, 이정립(2008), 허베이스피리트호 기름유출사고에 의한 섬 주민들의 삶의 변화, 한국환경사회학회, ECO 12권 2호, 119-152.
- [6] 정광용·이승환 (2012), 허베이스피리트호 유류오염사고가 주변환경에 미치는 영향조사 및 분석, 디지털정책학회 (투고중).
- [7] 한상운(2008), 한국의 해양유류오염피해에 대한 법적 대응과 과제: Hebei Spirit호 유출사고를 중심으로, 환경정책연구 제7권 제3호, 89-120.
- [8] 해양수산부(2004), 유류오염 어업피해 손해배상을 제고 방안에 관한 연구용역보고서.

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

정 광 용



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

소장

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