

한국과 프랑스 해군의 군함기인 해양 오염 관련 법제 비교: 예방을 중심으로

김 남 구*

- I. 서론
- II. 군함기인 해양 오염 법적 개념
- III. 선박기인 해양투기에 관한 국제법적 규제
- IV. 프랑스 해군의 군함기인 해양 오염 예방 법제
- V. 한국 해군의 군함기인 해양 오염 예방 법제
- VI. 결론 : 비교 및 시사점

◀ 국문 초록 ▶

인류에게 해양은 천혜의 보고이자 주요 교통로를 제공하는 중요한 영역이다. 그러나 전 지구적 기후 변화 위기 속 해양 생태계는 위협받고 있다. 이는, 선박, 해안 시설 등에서 배출되는 여러 오염원에 기인한 것이기도 하다. 이에, 미국, 영국, 유럽 등 선진국 해군은 이러한 기후 변화 위기를 신 해양 안보 위협으로 평가했다. 이들 국가는 일찍부터 군함기인 해양 오염 예방을 위해 노력했다. 이러한 노력은 법적으로 구체화하였다. 이는 현장에서 실질적으로 적용하기 위한 기술적 그리고 조직 구성에 대한 법제화였다. 선진국 해군 중 특히 프랑스는 유럽 지역뿐만 아니라 전 세계 국방 차원의 환경 보호 리더가 되고자 국회 및 중앙 정부 부처 간 계획을 수립했다. 이러한 틀에서 프랑스 해군은 내부 지침을 통해 군함기인 해양 오염 예방을 위한 법적 노력을 기울이고 있다. 따라서 이 연구에서는 프랑스 해군 내 군함기인 해양 오염 예방을 위한 법제를 살펴보고, 우리 해군에 적용되는 해양 환경 법제와 비교하였다. 이어, 대양 해군으로 나아가고 있는 우리 해군에 시사하는 바가 무엇인지 제시하였다.

주제어 : 군함, 해양 오염, 프랑스 해군, 대한민국 해군, 해양 환경 보호, 해양 환경 규정

* 프랑스 국립 낭트대학교 법과대학 해양법-해사법 연구소 박사과정, 예비역 해군 중위(사후 111기 함정),
e-mail : humanrightslaw99@gmail.com

1. 서론

2019년 국내 한 언론은 우리 해군 함정 내 해양 오염 실태에 대하여 보도했다. 군함기인 해양 오염을 예방하는 분뇨처리장치가 정부 승인 기준에 못 미쳤으며, 실제 함정에서 사용조차 하지 않는다는 내용이다. 여기에, 해군 근무자들의 사례를 들어 해상에 오물을 무단으로 투기한다는 증언도 나왔다. 우리 해군 당국은 이에 관해 법률에 따라 자체 매뉴얼이 있으며 이를 교육하고 면밀히 관리한다고 답했다.¹⁾

최근 안토니우 구테후스 유엔사무총장은 독일 베를린에서 열린 페터스베르크 기후 회담에서 우리는 공동대응이냐 또는 집단자살이냐는 선택 속에 있다며, 전 세계적인 기후 변화 위기에 대하여 강력한 경고 메시지를 보냈다.²⁾ 이러한 전 지구적 기후 변화 위기는 해양에서도 나타난다. 지구 면적의 71%를 차지하는 해양은 수많은 천연자원과 생물들이 존재하는 중요한 생태계다. 인류는 해양을 이용하는 데 노력해 왔다. 그러나 인류의 기술 발전과 비례하여 해양 오염은 심각해졌다. 특히, 해양을 무대로 삼는 선박은 해양 오염의 주요인이 되었다. 이에, 국제사회는 선박기인 해양 오염 예방을 위해 노력했고, 다수 국제협약을 통해 제재 하고 있다. 다만 이러한 국제 협약은 군함에 적용되지 않는다. 그럼에도 주요 선진국 해군은 오래전부터 국제 협약 적용 배제 예외를 선언하거나 엄격한 자체 규정을 통해 군함기인 해양 오염 예방책을 마련했다.³⁾ 군함이라는 특수성으로 인해 해양 오염 예방에 필수적인 통제·정보교환과 보안이라는 민감한 문제가 서로 충돌한다. 그럼에도 미국, 영국, 유럽 등 선진국 해군은 기후 변화 위기가 새로운 해양 안보 위협임을 인식하고 범지구적 차원에서 해군도 해양 오염 예방에 동참해야 함을 강조한다. 동 논문은 이러한 주요 선진국 해군 중 프랑스 해군 내 군함기인 해양 오염 예방을 위한 법적인 노력을 살펴보고자 한다. 그렇다면 왜 하필 우리에게 익숙한 미 해군 등이 아닌 프랑스 해군을 살펴볼 필요가 있는가? 첫째, 오히려 프랑스 해군이 우리에게 잘 알려지지 않은 점이다. 프랑스는 전 세계에 분포된 국외영토를 두고 있다. 이를 통해 프랑스 해군은 광범위한 해역에서 작전을 펼친다.⁴⁾ 더불어, 프랑스 호위함 방데미에르함(FNS Vendemiaire)은 유

1) 김찬호, “바다에 똥·오줌 누는 군함… 분뇨처리장치 ‘엉터리’였다”, 『경향신문』, 2019.10.9.

2) 이을, “40여개국 기후회담…유엔사무총장 “대응안하면 집단자살” 경고(종합)”, 『연합뉴스』, 2022.7.19.

3) 미 해군의 1993 플랜은 선박으로 인한 해양환경오염 협약 부속서V의 자국 군함에 적용토록 했다.

National Research Council. “Shipboard Pollution Control: U.S. Navy Compliance with MARPOL Annex V”. <https://doi.org/10.17226/9190> (검색일 : 2022.6.11.).

4) 프랑스 해군은 1년 365일 24시간 전 세계 해양에서 수상함 35척, 핵잠수함 1척, 해군 항공기 5대 및 약 5000명의 병력 해상 전개 중이다. Marine Nationale, *Livret de la Flotte*, (Marine Nationale, 2022), p. 5.

엔 안보리의 대북 대응 조치 감시 임무⁵⁾를 수행하며, 우리 해군과 협력을 강화하고 있다. 둘째, 프랑스가 국방 차원의 환경 보호 정책과 관련하여 높은 관심을 보이고 있기 때문이다. 2022년 유럽연합(EU) 의장국이 된 프랑스는 국방 에너지 전환과 환경 보호에서 유럽을 넘어 세계 리더가 되겠다는 기초를 내걸었다. 2007년부터 프랑스 중앙 정부 차원에서 국방 환경보호 정책이 나왔고, 체계적으로 법적 기틀을 마련했다. 이와 함께 프랑스 해군도 자체 규정을 강화하고, 실제 적용을 위한 조직 강화 및 교육을 중점적으로 발전시켰다. 또한, 프랑스는 기타 선진국과는 다른 법제를 통하여 해양오염 예방과 대응에 적극 나서고 있다.⁶⁾ 따라서 프랑스 해군은 법적으로 군함기인 해양 오염 예방을 위해 어떻게 다루고 있으며, 실질적인 예방을 위한 노력은 무엇인지 살펴볼 필요성이 있다. 이어, 우리 해군의 군함기인 해양 오염 예방을 위한 법적 노력을 점검하고, 이를 비교하여 우리 해군이 대양 해군으로 나아가기 위한 시사점은 무엇인지 도출하고자 한다.

II. 군함기인 해양 오염 법적 개념

1. 군함과 군함기인 해양 오염의 정의

먼저, 동 논문의 행위 주체인 군함에 대한 법적 정의를 논할 필요가 있다. 군함의 정의 문제는 1898년 「국제법학회(Institut de droit international) 결의안⁷⁾」을 통해 처음 제기되었다. 이어, 군함의 정의는 1907년 7월 「상선의 군함 전환에 관한 제 7차 헤이그협약」(la septième Convention de La Haye)에서 공식화되었다. 동 협약 제3-6조에서는 군함 지휘관은 그 국가 소속이어야 하고, 권한 있는 당국에 의해 정당하게 권한이 부여되어야 하며, 그 성명이 해군명부(la liste des officiers de la

5) 유엔안보리 대북제재 결의안 2375호(2017.9.11.) 및 2397호(2017.12.22.).

6) 이와 관련하여 특히 프랑스는 2004년 정부 명령(décret) 제2004-112호를 통해 해양도청(Prefet Maritime)을 설립했다. 이는 다른 선진국에서는 찾아볼 수 없는 프랑스만이 갖는 조직으로 해양 오염 예방과 대응에서 컨트롤 타워 역할을 하며, 전권을 가진다. 필립 펄티디에(Philippe Petitdidier) 프랑스 생나제르(Saint-Nazaire) 함대 사령관은 프랑스 해군은 법적으로 엄격하게 군함의 오염 예방을 규정하고 있으며, 일반 선박의 해양 오염 예방 단속 임무를 하는 만큼 스스로 모범(Exemple)을 보이는 것이 중요하다고 언급했다. 특히, 그는 해양도청은 프랑스에만 유일하게 있는 해양환경 관련 조직으로 해양 오염과 관련하여 민·관·군 모두를 하나의 기관이 효율적으로 처리할 수 있는 체제라고 강조했다. 출처 : 2022년 11월 18일, 프랑스 낭트대학교 해양법연구소 학술 세미나, 필립 펄티디에와의 인터뷰.

7) 국제법학회는 국제법 발전을 향유하기 위한 목적으로 1873년 9월 8일 벨기에 겐트 시청에서 창설되었다. 1898년 동 학회는 네덜란드 헤이그에서 「외국항에서의 선박과 승조원의 법적 지위에 대한 규정」(Règlement sur le régime légal des navires et de leurs équipages dans les ports étrangers)을 발표했다. 동 규정 제1장 제1부(해군) 편에서 처음으로 군함에 대한 개념을 다뤘다.

marine)에 있어야 한다고 규정한다. 또한, 승조원들은 군사 규율에 따라야 한다. 이 정의는 1958년 「공해에 관한 협약」 제8조에서 약간 확장된 상태로 다음과 같이 채택되었다

“이 조항들의 목적을 위하여, ‘군함’(navire de guerre)이라는 용어는 어느 한 국가의 해군에 속한 선박으로서 그 국가의 국적을 구별할 수 있는 군함임을 나타내는 외부 표시를 달고 있는 것을 의미한다. 군함 지휘관은 그 국가 소속이어야 하고, 그 성명이 해군명부에 기재되어 있어야 하며, 승조원들은 군사 규율 규칙 아래 있어야 한다.”

동 정의는 현재 널리 받아들여지고 있으며, 대부분의 국가 법률에 포함되어 있다.⁸⁾ 이러한 정의는 또한 1982년 「유엔해양법협약」 제29조에서도 찾아볼 수 있다.

“이 협약의 목적을 위해 ‘군함’이라 함은 어느 한 국가의 군대에 속한 선박으로서, 그 국가의 국적을 구별할 수 있는 외부표지가 있으며, 그 국가의 정부에 의하여 정식으로 임명되고 그 성명이 그 국가의 적절한 군적부나 이와 동등한 명부에 등재된 장교의 지휘 아래 있으며 정규군 규율에 따르는 승무원이 배치된 선박을 말한다.”

그렇다면 군함에 의해 발생하는 해양 오염은 무엇인가? 해양 오염은 비교적 일찍부터 인류의 주목을 받았다.⁹⁾ 오랫동안 인류는 바다에 던진 모든 쓰레기를 바다가 피해 없이 흡수할 수 있다고 확신했다. 그럼에도 1920년대 초부터 몇몇 국가에서는 승인되지 않은 탄화수소(hydrocarbure)를 영해에 무단으로 배출하는 선박에 벌금을 부과하는 방식을 통해 이를 통제하는 법안을 제정했다.¹⁰⁾ 그러나 탄화수소 오염 대응을 위한 어떠한 국제적 협조도 1940년대 말 이전에는 실행되지 않았다. 국제 사회의 해양 오염 대응을 위한 법적 노력은 1954년 런던에서 채택된 「유류에 의한 해양의 오염방지를 위한 국제 협약」(OILPOL)을 통해 시작되었다.¹¹⁾ 사무국은 국제해사기구(IMO)가 담당하며, 해양 오염 방지 협약 채택을 위한 주요 교섭기관이 된다. 이어, 몇 가지 해상 사고¹²⁾로 산업 활동과 탄화수소 운송 시 해양 환경 위험에 대한 인

8) Janusz Symondies, “Droits de l’Etat du pavillon sur les épaves des navires de guerre et des autres navires d’Etat utilisés à des fins non commerciales”, *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 2012, p. 4.

9) 정인섭, 『신국제법강의』, (서울: 박영사, 2017), p. 800.

10) Philippe Vincent, *Droit de la Mer*, (Bruxelles: Bruylant, 2020), p. 243.

11) 1950년대 초, 대형 유조선 등장으로 그 탱크 청소를 계기로 대형 유조선에 의한 환경 피해를 생각하게 되었다. *ibid.*, p. 243.

식이 높아졌다. 이러한 결과로 해양 오염을 최대한 예방하기 위한 다수의 국제 협약이 체결되었다.

「유엔해양법협약」 제1조 제4항은 해양 오염을 다음과 같이 정의하고 있다.

“생물자원과 해양생물에 대한 손상, 인간의 건강에 대한 위험, 어업과 그 밖의 적법한 해양이용을 포함한 해양활동에 대한 장애, 해수이용에 의한 수질악화 및 쾌적도 감소 등과 같은 해로운 결과를 가져오거나 가져올 가능성이 있는 물질이나 에너지를 인간이 직접 또는 간접적으로 강어귀를 포함한 해양 환경에 들어오는 것”

해양환경은 군함기인 다양한 피해에 노출되어 있다. 군함은 일반 선박과 유사한 유해 물질을 배출한다. 군함이 배출하는 유해물질의 양과 유형은 군함의 유형과 목적, 승조원 규모, 작전 또는 임무의 기간과 유형 등 여러 요인에 따라 달라진다.¹³⁾ 군함에서 생성되는 쓰레기와 하수 등으로 말미암은 해양 오염은 반복적이라는 점에서 이에 따른 해양 오염은 과소평가 될 수 없다.¹⁴⁾ 군함에서 발생하는 해양 오염은 통상적인 활동에 의한 해양 오염, 해양 폐기물 투기 오염, 해양의 군사적 이용을 통한 해양 오염으로 분류할 수 있다.¹⁵⁾

2. 군함의 주권면제와 해양환경보호의무

주권면제는 주권 평등의 원칙에 따라 타국법원의 관할권으로부터 면제를 누릴 수 있다는 것을 의미하며, 국제법 질서의 근본원칙 중 하나이다.¹⁶⁾ 군함은 국제법상 다른 국가의 관할권으로부터 면제를 향유한다.¹⁷⁾ 군함의 면제와 관련해서는 여러 협약에서 명시하고 있다. 「국가 및 그 재산의 관할권 면제에 관한 국제협약」¹⁸⁾ 제16조

12) 가령, 1967년 영국 해역에서 발생 한 Torrey Canyon 리비아 유조선 좌초 사건, 1972년 제노바만에서 발생한 Boues Rouges 사건 등이 있다.

13) Ivica Pavic, “Application of the Marpol convention on warships”, *18th International Conference on Transport Science- ICTS*, 2018, p. 284.

14) 김동욱, “군함에 의한 해양오염의 국제법적 규제 : 1982년 유엔해양법협약 제236조를 중심으로” p.60.

15) 자세한 군함기인 해양 오염 실태에 대해서는 위의 논문, pp. 59-65, Ivica Pavic, “Application of the Marpol convention on warships”, p. 284 참조.

16) 남승현, “주권면제 제한에 관한 국제동향 및 정책적 함의”, 『IFANS 주요국제문제분석』 2021-40, 국립외교원 외교안보연구소, 2021, p. 1.

17) Janusz SYMONDIES, “Droits de l’Etat du pavillon sur les épaves des navires de guerre et des autres navires d’Etat utilisés à des fins non commerciales”, p. 6.

18) 2004년 12월 유엔총회는 결의를 통해 동 협약을 채택하였으나, 아직 미발효상태다.

제2항은 군함 및 해군보조함에 대해서는 관할권 면제 제한 원칙이 원용되지 않는다고 규정한다.¹⁹⁾ 「유엔해양법협약」 제32조는 “제1관, 제30조 및 제1조에 규정된 경우를 제외하고는 이 협약의 어떠한 규정도 군함과 그 밖의 비상업용 정부 선박의 면제에 영향을 미치지 아니한다.”라고 규정한다. 이 조항은 「1958년 영해와 접속수역에 관한 협약」 제22조에서 유래했다. 「유엔해양법협약」은 외국 영해 내 군함에 대해 다음을 기반으로 하는 매우 구체적인 법적 제도를 수립했다.

- 집행 관할권 면제(l'immunité de police)로 군함 내에서 어떠한 조사 행위도 금지된다.
- 사법 관할권 면제(l'immunité de justice)로 군함의 함장을 외국 법원에 소환하고 함정 압류와 같은 조치를 위해 승선할 수 없다.
- 입법 관할권 면제(l'immunité de législation)로 연안국의 법질서가 외국 군함에 적용될 수 없다는 사실이 표명되는 것이다²⁰⁾.

다시 말해, 일반 상선과 비교하면, 상선은 외국항구, 영해, 배타적 경제 수역에서 연안국의 국내법령에 따라야 하며 이를 위반할 경우 연안국의 집행관할권에 속한다. 군함 또한 이러한 연안국의 국내법령을 준수할 의무는 있지만, 위반 시 영해로부터 퇴거 조치만 할 수 있다.²¹⁾ 공해에서 군함은 완전한 관할권 면제를 향유한다.²²⁾ 그렇다면, 군함은 해양 환경 보호 의무에 대해서도 주권 면제를 향유하는가? 정부 간 우려의 발전으로 「1958년 공해에 관한 협약」은 완료되었고, 「유엔해양법협약」 내 다수 조항을 통해 해양 보호와 보전이 주목받았다. 협약의 중요하고 매우 세부적인 한 부분을 이 주제에 전념한다. 국가가 해양을 보호하고 보전해야 할 의무가 있음을 선언을 통해 구체화 되었다. 그렇기에, 군함의 예외를 다루고 있는 「유엔해양법협약」 제 236조²³⁾는 특히 중요한 의미가 있다.²⁴⁾ 군함은 해양 환경 보호와 보전에 관한 동 협

19) 제16조(국가에 의해 소유 또는 운영되는 선박) 1. 관계국들 간에 별도의 합의가 없는 한, 선박을 소유하거나 운영하는 국가는 그 선박의 운영과 관련된 소송에 있어서 그 소송원인의 발생 시 선박이 비상업적 공무 목적 이외의 용도로 사용된 경우, 타국의 권한 있는 법정에서 관할권 면제를 원용할 수 없다.

2. 제1항은 군함 및 해군보조함에 대해서는 적용되지 않으며, 국가에 의해 소유 또는 운영되고 당분간 오로지 비상업적 공무를 위해 사용되는 기타 선박들에 대해 적용되지 않는다.

20) Andrea Caligiuri, “L'affaire de l'ARA Libertad et l'immunité des navires de guerre en droit international”, *Annuaire du Droit de la Mer*, XVII,37, 2012, p. 48.

21) 유엔해양법협약 제30조(군함의 연안국 법령위반) 군함이 영해통항에 관한 연안국의 법령을 준수하지 아니하고 그 군함에 대한 연안국의 법령준수 요구를 무시하는 경우, 연안국은 그 군함에 대하여 영해에서 즉시 퇴거할 것을 요구할 수 있다.

22) 유엔해양법협약 제95조(공해상 군함의 면제) 공해에 있는 군함은 기국외의 어떠한 국가의 관할권으로부터도 완전히 면제된다.

23) 유엔해양법협약 제236조(주권면제) 해양환경의 보호·보전에 관한 이 협약의 규정은 군함, 해군보조함 및 국가가 소유하거나 운영하며 당분간 정부의 비상업용 업무에만 사용되는 그 밖의 선박이나 항공기에는 적용되지 아니한다. 다만, 각국은 자국이 소유하거나 운영하고 있는 이러한 선박이나 항공기의 운항 또는 운항능력에 손

약의 적용과 집행을 위한 국내 규정의 적용으로부터 면제된다.²⁵⁾ 동 조항이 채택된 이유는 여러 가지가 있다. 해양 오염을 다루는 국제 규정을 포함한 일반적 성격의 규정을 군함이 갖는 특정 임무와 양상에 그대로 적용하기엔 부적합하다는 것이다. 또한, 해양 오염을 방지하고 통제하기 위한 권한을 연안국이 행사하면서 일반 군함의 경우 설비, 장비와 그에 대한 데이터, 특수하게 핵사용 군함에도 특정 기준에 대한 감시나 보고가 필요 하게 되는 경우가 생기는 데 대부분 국가가 이를 허용하는 데 소극적이기 때문이기도 했다. 협약 작성 과정에서 군함은 해양 오염의 증대된 원인으로 여겨지지 않았고 주권면제 원칙에 따라 어떤 상황에서도 기국의 의사에 반하여 형사 관할권을 행사할 가능성이 제한되었기 때문에 제236조는 큰 반대를 받지 않았다. 여기에 자국에서 멀리 떨어져 활동하는 군함 임무의 정치적 성격을 고려할 때, 무슨 일이 있더라도 해양 환경 보호에 관해 기국이 높은 수준의 신속함을 기대하는 것이 비현실적이지만은 않다고 판단되었다.²⁶⁾ 이처럼 군함은 선박에 의한 해양 오염 방지 및 해양환경 보호를 위한 국제법의 직접적인 적용은 면제되나 실질적 기준은 최대한 준수해야 한다.²⁷⁾ 특히, 제236조 하단에서는 각 국가가 협약에 합치하도록 군함을 운용해야 함을 명시하고 있다. 따라서 각 국가는 국내법령에 따라 군함이 해양오염을 예방하도록 해야 한다. 이러한 양상은 선박의 오염을 규제하는 국제 협약들에 그대로 포함되었다. 「1973년 선박으로 인한 오염 방지를 위한 협약」(MARPOL 1973, 이하 MARPOL 73/78)과 이후 개정된 「1978년 의정서」(MARPOL 1978, 이하 MARPOL 73/78) 제3조 제3항에서 동 협약은 군함에 적용되지 않음을 규정한다. 그러나 동 협약 하단에서도 마찬가지로 각국이 군함 운용에서 협약에 합치하는 조치를 하도록 명시하고 있다. 이는 기국이 해양환경 보호 및 선박으로 인한 해양 오염 예방에 대해 자국 군함에 적용할 수 있는 국가 법령 및 규정을 개발하는 기초가 된다.²⁸⁾

결론적으로 기국은 유엔해양법협약과 MARPOL 73/78의 원칙을 존중하며, 군함이 해양오염에 미치는 영향을 최소화하기 위해 적용할 수 있는 자체 규정 및 규칙을 개발할 의무가 있다.

상을 주지 아니하는 적절한 조치를 취함으로써 이러한 선박이나 항공기가 합법적이고 실행가능한 범위 내에서 이 협약에 합치하는 방식으로 행동하도록 보장한다.

24) Bernard H. Oxman, "Le régime des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer", *Annuaire Français de Droit International*, Volume 28, 1982, p. 818.

25) *ibid.*, p. 819.

26) *ibid.*, p. 819.

27) Ivica Pavic, "Application of the Marpol convention on warships", p. 283.

28) *ibid.*, p. 283.

Ⅲ. 선박기인 해양투기에 관한 국제법적 규제

상기에서 살펴본 바와 같이 군함은 국제법상 주권면제에 해당한다. 그러나 국내법령에 따라 국제법에 합치하는 운용을 해야 한다. 이러한 해양 오염예방 특히 선박의 해양투기 규제를 위한 국내법령은 이에 관한 국제협약을 기초로 하는 경우가 많다. 따라서 이하에서는 국제법상 선박기인 해양투기에 관해 규제하는 내용을 간략하게 살펴보려고 한다.

1. 유엔해양법협약

「유엔해양법협약」 제1조 제1항 제5호 (a)에서는 “투기라 함은 선박·항공기·플랫폼 또는 그 밖의 인공해양구조물로부터 폐기물이나 그 밖의 물질을 고의로 버리는 행위”라고 정의한다. 여기서 중요한 점은 ‘고의로’(délibéré)로 배출하는 점이다. 즉 통상적(normale)으로 행해지는 배출은 투기에 해당하지 않는다.²⁹⁾ 이어, 동 협약 제211조³⁰⁾는 선박에 의한 해양 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 국제적 규칙과 기준을 수립하도록 하고 있으며, 각국 또한 자국기를 계양하고 있거나 자국에 등록된 선박으로부터의 해양 오염 방지, 경감 및 통제를 위한 법령을 제정토록 하고 있다. 또한 협약 제210조 제1항은 “각국은 투기에 의한 해양환경 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 법령을 제정한다”라고 규정하고 있으며, 제2항은 “각국은 이러한 오염의 방지, 경감 및 통제에 필요한 그 밖의 조치를 취한다”라고 규정함으로써 각 국가가 선박기인 해양투기에 관한 실효적인 법적 조치를 구성할 것을 규정하고 있다.

2. OILPOL에서 MARPOL 73/78까지

탄화수소의 의도적인 해양 투기에 대항하는 최초의 시도는 1926년 워싱턴에서 열린 선박의 유류 배출을 제한하는 회의에서 이루어졌지만, 서명국 부족으로 이 계획은 성공하지 못했다. 1935년 비슷한 틀에서 새로운 계획이 입안되었지만, 더 나아가진

29) 유엔해양법협약 제1조 1항 5호 (b).

30) 유엔해양법협약 제 211조 (선박에 의한 오염)

1. 각국은 권한 있는 국제기구나 외교회의를 통하여 선박에 의한 해양환경 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위한 국제적 규칙과 기준을 수립하여야 하며, 적절한 경우, 동일한 방식으로 연안을 포함한 해양환경을 오염시킬 수 있는 사고의 위험 및 연안국의 관련이익에 대한 오염피해를 최소화하기 위한 항로 제도의 채택을 촉진한다. 이러한 원칙과 기준은, 동일한 방식으로, 필요에 따라 수시로 재검토된다.
2. 각국은 자국기를 계양하고 있거나 자국에 등록된 선박으로부터의 해양환경 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 법령을 제정한다. 이러한 법령은 권한 있는 국제기구나 일반외교회의를 통하여 수립되어 일반적으로 수락된 국제규칙 및 기준과 적어도 동등한 효력을 가져야 한다.

못했다.³¹⁾ 이어, 국제 사회는 1972년 「폐기물 기타 물질의 투기에 의한 해양 오염 방지 협약」(이하, 런던 협약)을 통해 이러한 해양 오염을 예방하기 위한 협약을 채택한다. 이 협약은 다음 세 가지 원칙을 기반으로 한다. (i) 가까운 해안에서의 배출 금지 (ii) 탄화수소 함량이 과도한 혼합물의 투기 금지 (iii) 동 규제의 일정 총 톤수 이상의 상선 적용이다.³²⁾ 런던 협약의 효율성 문제에 따라 개정 작업을 통해 채택된 「1996년 런던 의정서」에서는 부속서 1에서 규정하는 물질 목록(contre-liste) 이외에는 전면 투기가 금지되도록 했다. 동 부속서 상 물질 목록은 7가지 형태로 정의하고 있다.³³⁾ 이어, 선박에 의한 오염은 선박의 정상적인 사용(탄화수소 배출, 폐수 배출, 어류 폐기물 투기) 중 또는 사고로 발생하는 오염을 말한다. 이러한 해양 오염은 육상 오염보다 오염원인 식별이 어렵고 오염의 결과 또한 장기간 축적된 후에 나타나 인과 관계의 규명이 쉽지 않다. 해수의 순환특성 때문에 쉽게 회복되기 어려운 해양 오염은 선박에 의한 오염물질 배출이 주된 원인 중 하나이다.³⁴⁾ 선박에서 해양으로 배출되는 오염 물질 증가와 함께 이에 대한 대응으로 제정된 것이 MARPOL 73/78이다. MARPOL 73/78은 오늘날 선박기인 오염을 규제하는 주요 문서이다. 그 목적은 선박의 안정성을 향상하고 기국 선박의 관리를 강화하며, 선하(船荷)와 선창(船艙)에서 유해물질을 의도적으로 배출하는 것을 금지하는 데 있다. 이것은 우발적인 오염과 의도적인 오염에 모두 적용된다.³⁵⁾ 동 협약 제2조 제3항은 배출(rejet)에 대하여 “원인 여부를 불문하고 선박으로부터의 배출, 배수, 유출, 누출, 펌프 또는 배수장치에 의한 배출을 포함하는 모든 배출을 말한다”라고 정의한다. 동 협약은 6개의 주요 부속서로 구성되어 있으며, 유류오염(부속서 1), 유해액체물질(부속서 2), 포장된 유해물질(부속서 3), 선박오수(부속서 4), 선박폐기물(부속서 5), 선박으로 인한 대기오염(부속서 6)을 주요 해양 오염 유형으로 분류하고 있다.

31) Patrick Chaumette, *Droits maritimes 2021/2022* (Paris: 2021, Dalloz), p. 1734.

32) *ibid.*, p. 1734.

33) 준설물질, 하수슬러지, 생선폐기물, 선박 및 플랫폼, 불활성 무기성 지질물질, 자연발생의 비오염 유기물질, 강철, 철, 콘크리트로부터 발생하는 벌크형태의 물질이다.

34) 이학춘 외, “선박으로 인한 해양오염 규제와 MARPOL 73/78”, 『법학연구』, 부산대학교 법학연구소, 제58권 제3호, p. 152.

35) Patrick Chaumette, *Droits maritimes 2021/2022*, p. 1735.

Ⅳ. 프랑스 해군의 군함기인 해양 오염 예방 법제

1. 프랑스 해군의 군함기인 해양 오염 예방 현황

프랑스 해군은 해양 오염 방지를 책임지고 있다.³⁶⁾ 프랑스 해군은 자연지대를 점유하거나 전개하기 때문에 환경 문제의 중심에 있다.³⁷⁾ 기후변화는 인류뿐만 아니라 생태계를 위협하고 있다. 이 때문에 해양 공간에서의 긴장은 커지고 있다. 프랑스 해군은 이러한 상황 속 프랑스 안보를 지키는 가장 중요한 역할을 하고 있다. 이와 동시에 영해 및 공해에서 해양 생태계를 보호하는 역할을 병행한다.³⁸⁾ 프랑스 해군은 해양 환경 보호와 관련하여 크게 4가지 기조를 내걸고 있다. 첫째, 해양 환경 전문 기관으로서 해군이다. 프랑스 해군은 이상 기온 영향과 기후변화 위기 대응에 기여하고 해양 환경을 이해하기 위해 노력한다. 해군 내 해양 및 수로 부서(SHOM, Service hydrographique et océanographique de la Marine)는 해군의 해양 환경 이해를 위한 컨트롤타워 역할을 한다. 더불어, 해군 연구소는 미래 군함의 해양 환경 통합 연구와 지속 가능한 개발 관점에서 해군 내 해양 환경 보호 연구를 맡고 있다. 둘째, 해군 스스로 환경 보호 책임을 갖는 것이다. 이와 관련해서 하기에서 자세히 다루도록 하겠다. 셋째, 해양 환경 보호 주체로서 해군이다. 영해뿐만 아니라 공해에서 소속 군함과 항공기를 이용하여 해양 환경 감시 및 대응 임무를 수행하는 것이다. 브레스트에 기지를 두고 있는 ‘해군 소속 오염 방지 실천 전문 센터’(CEPPOL, Centre d’expertises pratiques de lutte antipollution)가 해양 오염 사고 대응 전문 역할을 한다.³⁹⁾ 넷째, 기후변화 위기 속 해양 재난 증가에 따른 해군 역할의 중요성이다.⁴⁰⁾ 이어, 프랑스 해군은 해양 환경 보호와 관련한 임무를 다음과 같이 정하고 있다 :

- 오로지 해양 오염 예방 목적을 위한 장비, 재료, 제품 등 시험과 선정
- 해양 오염 예방 담당 직원 교육
- 해양 오염 예방 정책과 관련된 중앙 행정부와 긴밀한 연락
- 구조, 지원, 개입용 예인선 용선과 작전 중 필요한 오염 제거 및 지원용 선박 관리

36) Jean-Marie Fievet, “Rapport d’information : sur les enjeux de la transition écologique pour le ministère des Armées”, ASSEMBLÉE NATIONALE N° 4145, 2021, p. 40.

37) Madeleine Odzolo Modou, “Utilisation des eaux marines activités du secteur public”, *Analyse Économique et Sociale Méditerranée Occidentale*, Ministère de l’Écologie, du Développement durable et de l’Énergie, 2012, p. 5.

38) Marine Nationale, “La marine défend aussi les océans!”, [https://www.acoram.fr\(검색일:2022.6.23.\)](https://www.acoram.fr(검색일:2022.6.23.)).

39) 동 부서는 1979년 브레스트 근해 Amoco Cardiz 유조선 좌초 재난 사고 이후 해양 오염 예방 및 선제적 대응 중요성이 커지면서 정부 간 회의 후 해군 내 창설 되었다.

40) Marine Nationale, “La marine défend aussi les océans!”, p. 2.

- 해양 오염 예방 위한 제품, 재료 유지 관리 및 보급
- 해양 오염 예방 관련 중앙 데이터베이스 최신 업데이트 유지⁴¹⁾

해양 환경 보호 측면에서 프랑스 해군이 수행하는 작업은 일상적이다. 프랑스 해군 환경 담당관 드파르동(Depardon) 제독은 “해군은 자연 지대를 점유하거나 배치하고, 잠재적으로 오염을 일으킬 수 있는 시설을 운영하고 있기 때문에 이 문제의 중심에 있으며 신념과 있는 힘을 다해 임무에 전념하고 있다”라고 언급했다.⁴²⁾ 이처럼 프랑스 해군은 전 해양에 전개할 수 있는 특수한 능력에 맞게, 해양 환경을 특별히 보호하고 존중한다는 증표를 보여주는 것에 엄격함을 유지하고 있다. 특히, 앞서 살펴본 바와 같이 프랑스 해군 임무는 해상에서 해양 오염 감시 작전, 해양 오염 야기 불법 어업 선박 점검 등 총체적인 해양 오염 방지 및 대응을 맡는다. 그렇기에, 기관 스스로 모범을 보이기 위해 군함이 해양 환경에 악영향을 미치는 것을 줄이기 위한 활동을 중요시하고 있다. 가령, 해상 및 항구 폐기물 관리, 군함의 하이브리드화를 통한 온실가스(GES) 배출 감소, 트라이부틸틴(tributyltin) 없는 선체 페인트 사용, 포유류의 서식지와 번식지를 고려한 소나(Sonars) 사용, 오래된 선체 해체 및 새로 건조되는 군함의 설계 과정에서의 책임 있는 선택 등을 통해 군함기인 해양 오염 사전 예방에 집중하고 있다.⁴³⁾

2. 프랑스 해군의 군함기인 해양 오염 예방 법제 개요

2003년부터 프랑스 국방부와 생태포용전환부는 환경 보호를 위한 의정서를 체결했다. 이는 생물 다양성 보존을 위해 국방부와 파트너십 구축을 목적으로 했다. 동 의정서 실행은 주로 육상 환경 보호에 중점을 두고 있지만, 해군의 해양 보호 구역 모니터링, 해양 오염 예방 및 대응, 환경 교육 등도 언급하고 있다.⁴⁴⁾ 이어, 2007년 프랑스 정부의 「환경 그르넬 법」(Grenelle de l'environnement)⁴⁵⁾ 제정은 2009년 「해양 그르넬법」⁴⁶⁾ 제정으로 연결되어 정부 간 부처와 해군이 다시 한 번 해양 환경

41) Jean-Marie Fievet, “Rapport d’information : sur les enjeux de la transition écologique pour le ministère des Armées”, p. 41.

42) Marine Nationale(<https://www.defense.gouv.fr/marine>), “Environnement”(검색일: 2022.7.13.).

43) Marine Nationale(<https://www.defense.gouv.fr/marine>), “Marine Nationale en première ligne pour connaître et protéger les mers”, (검색일: 2022.6.15.).

44) Odzolo Modo, “Utilisation des eaux marines activités du secteur public”, p. 6.

45) 동 법은 환경부 주도 하 제정된 법률로 환경 보호, 지속가능한 개발, 생물다양성 보호, 에너지 효율 개선 등을 위한 장기적 결정을 내리는 것을 목적으로 한다.

46) 동 법은 프랑스 정부, 선출직, 해양 관련 경제 활동 주체와 해양 및 지속가능개발 담당 부처에 의해 조직된 시민사

보호의 중요성을 확립하는 법적 계기가 되었다.

현재 해군에서는 해양 오염에 대해 상황별 여러 규정 및 지침을 적용하고 있다. 이 중 근함기인 해양 오염 예방과 관련하여 중심이 되는 규정은 2017년 개정된 「환경 훼손 위험 통제에 대한 프랑스 해군의 조직 및 법규 적용 관련 지침」(이하, 프랑스 해군 환경 지침)이다.⁴⁷⁾ 동 지침은 총 9개 조항으로 구성되었다. 지침 제1조는 국방부 환경 규정에 기초하여, 해군 조직의 환경 훼손 위험을 통제하기 위한 조직을 설정하고 대표단 위임과 역할 귀속을 설정한다는 목적을 명시하고 있다. 지침 제2조는 그 적용범위를 해군 육상기지뿐만 아니라 해군 소속 선박이 프랑스 본국의 항구 정박지나 노출 정박지에 주둔할 경우로 한정하고 있다. 즉, 항행 중인 해군 근함에 적용되지 않는다. 이는 지침 제2조 제2항에서 명시하고 있다.⁴⁸⁾ 그러나 프랑스 해군은 항행 중인 근함이 해양 환경 보호와 무관한 것이 아니라 오히려 그 특수성 때문에 별도의 규정을 만들어야 함을 동 지침에서 명시하고 있다. 즉, 항행 중인 근함의 해양 환경 보호 및 해양 오염 사전 예방조치는 ‘있는 법’(Lex Lata)이 아니라 ‘있어야 할 법’(Lex ferenda)으로서 모색하고 있다.⁴⁹⁾

상기 프랑스 해군의 법제를 통한 근함기인 해양 오염 예방 형태는 크게 3가지로 분류할 수 있다. ① 국제 협약의 근함 적용 ② 해군 내·외부 해양 환경 보호 전문 및 독립 기관 협력 강화 ③ 친환경 근함 건조다. 이하에서는 이 3가지 사항에 대하여 살펴보고자 한다.

3. 국제 협약의 근함 적용

3.1. MARPOL 73/78의 근함 적용

앞서 살펴본 바와 같이 근함은 국제법상 주권 면제 대상이다. 근함이 해양 환경을 보호하는 데 적극 대처하는 실익이 클 것으로 보기에 해양 환경 보호 의무에서도 면제된다. 그렇기에, 선박의 해양 오염 규제와 관련한 여러 국제 협약은 근함 적용을

회 간 협의체를 구성하는 것을 중점으로 한다.

47) Instruction n° 1/ARM/EMM/MDR/ENV du 27/07/17 relative à l'application de la réglementation et à l'organisation de la marine nationale en matière de maîtrise du risque d'atteinte à l'environnement.

48) 지침 제2조 제2항 (제한 및 특수 적용) 그 특수성을 감안할 때, 항행 중인 근함의 환경 보호와 관련한 규정 적용 양태는 특정 문서화해야 할 주제이다.

49) 지침 제2조 제2항 (3) 항행 중인 근함의 해양 환경보호에 관한 지침은 향후 발행 예정.

배제하고 있다. 그러나 프랑스 해군은 이러한 배제 원칙을 거부하고, MARPOL 73/78의 프랑스 군함 적용 원칙을 명시하고 있다. 프랑스 해군 환경 지침 제2조 제1항은 MARPOL 73/78과 같이 국방부가 규정하지 않는 국제 협약은 해군참모총장의 결정에 따라 적용할 수 있음을 정하고 있다. 지침은 단서에서 해양 오염 예방을 위해 프랑스 군함에 적용되는 국제 협약은 통상 MARPOL 73/78로 불리고 1978년 의정서에 의해 수정된 「선박에 의한 해양오염 방지를 위한 1973년 국제 협약」임을 정확하게 명시하고 있다. 이어, 동 협약은 군함과 관련이 없지만, 프랑스 해군은 '북대서양 조약 기구'(NATO 이하, 나토)의 다른 회원국 해군과 마찬가지로 1997년부터 MARPOL 73/78 부속서 IV 및 V에서 규정하는 규칙과 품질 목표를 프랑스 군함에 적용한다고 규정한다.

지침에서 주지한 바와 같이, MARPOL 73/78의 프랑스 군함 적용 계기는 프랑스 해군의 독자적 결정이 아닌 나토 차원임을 알 수 있다. 나토는 오래전부터 해양 환경 보호와 회원국 선박으로부터의 오염 예방 문제에 상당한 관심을 기울여왔다. 이를 위해 나토는 해양 환경 보호와 군함기인 해양 오염 예방 정책을 개발하는 특별 부서를 조직했다. 이 부서는 '해양 환경 보호 연합'(AMEP)으로 불리는 일련의 출판물 발간을 통해 나토가 주도하는 활동과 수많은 환경 문제를 조화시키는 방안을 추구한다.⁵⁰⁾ MARPOL 73/78이 각 회원국 군함에 직접 적용되지는 않지만, 나토의 이러한 노력에 회원국은 점차 동 협약을 자국 군함에 적용토록 하는 국내 규정을 덩이로써 동 협약을 적용케 했다. 프랑스도 이러한 경향에 따라 해군 내부 지침에 MARPOL 73/78의 군함 적용을 포함한 것이다.

프랑스 해군 군함에 적용되는 MARPOL 73/78은 부속서 4 및 5이다. 부속서 4⁵¹⁾는 선박 오수에 대한 규제를 규정하고 있다. 부속서 5는 선박폐기물에 대한 규제를 규정하고 있다. 동 부속서에는 선박 운용 중 발생하는 하수에 의한 해양 오염을 방지하는 요건이 기재되어 있다. 화장실, 의무실, 병동 등에서 배출되는 폐기물, 배수 및 폐수 등의 하수 배출을 금지한다. 선박이 승인된 하수처리시설을 사용하거나 승인된 장치로 분쇄 및 소독한 후 하수를 가장 가까운 육지에서 3해리 이상 떨어진 곳에서 배출하는 경우를 제외하고 하수를 해양으로 배출하는 것은 금지된다. 미처리 및 미소독 하수는 가장 가까운 육지에서 12해리 이상 떨어진 곳에서 배출해야 한다. 부속서

50) Ivica Pavic, "Application of the Marpol convention on warships", p. 282.

51) Annexe IV - Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires (entrée en vigueur le 27 septembre 2003).

52)는 다양한 종류의 선박폐기물에 대해 육상에서 어느 정도 거리에서, 어떤 방법으로 폐기할 수 있는지를 규정하고 있다. 이 부속서의 가장 중요한 규정은 어떠한 형태의 플라스틱도 해양에 폐기하는 것을 전면 금지하는 점이다⁵³⁾.

3.2. 녹색 여권(Passport vert)

프랑스 해군은 MARPOL 73/78 이외에도 국제해사기구 결의안⁵⁴⁾을 국내 적용하여 ‘녹색 여권’이라는 제도를 군함에 적용하고 있다. ‘녹색 여권’은 군함의 해체 및 재활용을 쉽게 하기 위해 설계 과정부터 모범 사안(해체 작업 지대 환경 수준 존중, 해체 작업수행 직원 안전 등)을 적용하는 것에 목적을 두고 있다. 이를 근거로, 군함 운용 기간 중 점진적으로 모든 위험 물질 사용을 줄이는 것이 궁극적인 목표다.⁵⁵⁾ 더불어, 녹색 여권을 통해 선박 구성에 사용되는 잠재적인 위험물질을 친환경적으로 건전하게 관리하는 것을 주된 목적으로 하고 있다. 이를 위해 기술적 정의가 명확한 문서 분석을 통하여 잠재적으로 연결된 위험(인화성, 독성, 부식성, 폭발성 등)을 평가하고 위험 물질을 최대한 정의함과 동시에 이를 식별하고 위치를 기록하는 것이 필요하다. 이 녹색 여권의 간접적 이익은 이러한 위험의 근원을 식별함에 따라 몇몇 오래된 기술이 군함에 미치는 영향을 더 잘 이해하고, 위험 물질에 대한 규제 발전에 도움이 되는 점이다.⁵⁶⁾

4. 해군 내·외부 해양 환경 보호 전문 및 독립 기관 협력 강화

4.1. 개 요

프랑스 해군 환경지침은 군함을 포함한 해군의 해양 오염 예방을 위해 해군 내·외부의 전문적이고 독립적인 기관들과 협력 관계 설정을 중요하게 다루고 있다. 지침 제3조는 해군의 해양 환경 훼손 위험 통제 조직은 ‘이행 그룹’(chaîne de mise en

52) Annexe V - Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires (entrée en vigueur le 31 décembre 1988).

53) 국제해사기구(www.imo.org), “Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)” 검색일 : 2022.6.25. MARPOL 73/78 협약과 관련하여서는 이학춘, “선박으로 인한 해양오염 규제와 MARPOL 73/78” 참조.

54) 녹색여권은 법적 강제성이 없는 선언적 성격의 문서로 국제해사기구 결의안 A.962(2003년 12월 5일)에 의해 도입되었다.

55) Centre d’enseignement supérieur de la marine, “Mise en place du « PASSEPORT VERT »”, Brèves Marine, N°35, 2006, p. 1.

56) ibid, p. 1.

oeuvre)를 기반으로 하며, 지원 기관과 전문 기관이 뒷받침하고 있음을 규정하고 있다. 이 ‘이행 그룹’은 프랑스 해군 사찰단과 지정 시설 사찰단(CGA/IIC)으로부터 통제를 받는다.

상기와 같이, 프랑스 해군의 군함 해양 오염 예방을 위한 기관은 크게 네 가지 모델로 나누고 있음을 확인할 수 있다. 첫째, ‘이행 그룹’이다. ‘이행 그룹’은 ‘규정’, ‘실행’, ‘품질 내부 감사’, ‘환경 훼손 위험 관리에 대한 조언 및 촉진’ 등을 책임으로 한다. 먼저, ‘규정’은 ‘이행 그룹’ 업무 수행에 필요한 요건(기술, 인력, 조직)의 정의와 공지에 관한 책임을 말한다. ‘실행’은 운영 활동의 모든 측면에서 정의된 요건과 기술 규칙을 구현한다. 가령, 운영 및 유지 관리 작업의 준비, 실행, 관리, 모니터링 및 제어, 일탈 관리, 피드백의 자산화 및 활용 등이다. ‘품질 내부 감사’는 자체 점검, 절차 점검, 기술 점검 등을 수행한다. 또한, ‘이행 그룹’을 위한 지원 및 조언, 분석과 관련하여 ‘품질 안전’ 활동을 수행한다. ‘환경 훼손 위험 관리에 대한 조언 및 촉진’은 결정을 구체화하고 위험을 최소화하는 것을 가능케 하는 특정 규정에 대한 설명, 정보교환과 공유, 지침과 명령에 대한 지원 조치를 말한다. 또한, ‘환경 보호 책임’(éco-responsabilité) 문화를 개발하고, 피드백 분석을 통해 얻은 교훈을 실행한다. 끝으로, ‘실행 그룹’은 현장 책임자가 곧 프랑스 해군 조직 수장으로 현장에서 동시에 존재하는 활동이나 실체에 대한 조정과 내부 및 하위기관에 규정 배포 임무를 담당한다.

둘째, ‘전문 기능’이다. 전문가 기구로 구성된 전문 기능은 다양한 당국과 ‘이행 그룹’ 책임자들의 요청에 따라 또는 자체 결정에 따라 기술적 분석을 이행한다. 이 기능은 의사결정 역할은 없다. 하지만 전문 기능이 도출한 의견은 ‘이행 그룹’ 내 의사결정 과정의 일부를 형성한다. 또한, 기술 및 규제 평가 요소를 제공하여 ‘이행 그룹’이 규정의 성능과 타당성 수준을 평가할 수 있도록 한다. 전문 기능은 ‘이행 그룹’으로부터 독립적이다.⁵⁷⁾

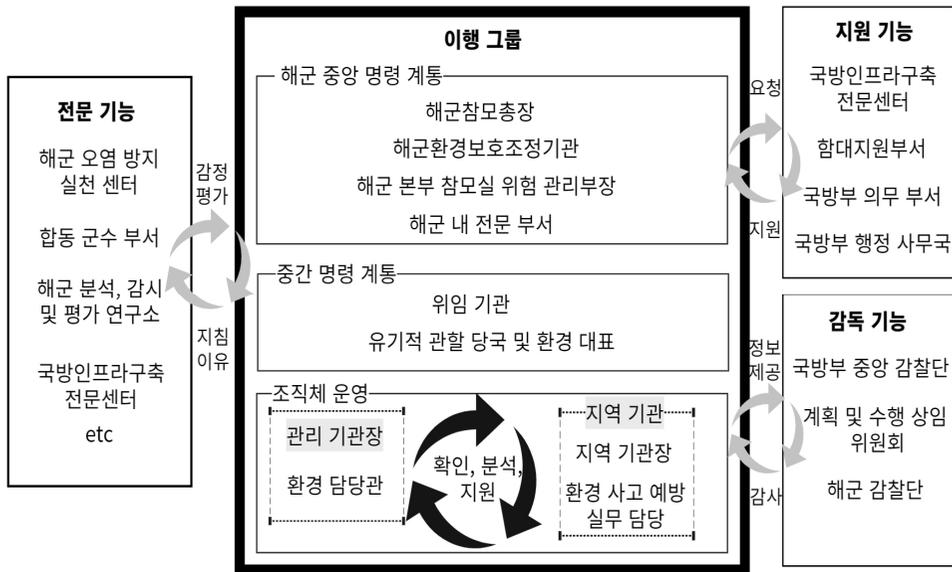
셋째, ‘지원 기능’이다. 지원 기능은 ‘이행 그룹’이 그 책임을 다할 수 있도록 수단과 재정 및 기타 지원을 한다. 이를 위해 설비나 시스템의 투자, 공급, 보수에 관한 책임을 갖고, 필요에 따라서 중재 임무를 맡는다.⁵⁸⁾

57) 프랑스 해군 환경 지침 제3조 제2항.

58) 프랑스 해군 환경 지침 제3조 제3항.

넷째, ‘감독 그룹’이다. 이 모든 과정의 실행 및 준비에서 규정 된 요구사항의 준수 여부와 이 과정이나 실행에 따른 예상 결과에 대한 합목적성을 확인하는 임무를 맡는다.⁵⁹⁾ 동 ‘감독 그룹’도 ‘이행 그룹’으로부터 독립적 지위를 가진다. 이하에서는 군함 기인 해양 오염 예방을 위해 가장 중요한 역할을 하는 ‘이행그룹’을 중점적으로 살펴 보고자 한다.

[그림 1] 해군 환경 훼손 위험 관리 전체 조직도, 출처 : 프랑스 해군 환경 지침 부록 5



4.2. 이행 그룹 조직

4.2.1. 해군 중앙 명령 계통(L'échelon central de la marine)

4.2.1.1. 해군참모총장(chef d'état-major de la marine)

프랑스 해군의 환경 훼손 위험 관리에 있어서 해군참모총장이 국방부 장관의 환경 정책 이행을 보장하는 조치를 정의하고 조정하는 중추적 역할을 한다.⁶⁰⁾ 이러한 맥락에서 해군참모총장은 ‘해군 환경 보호 행동 계획’을 결정한다. 이는 지속 가능한 방위 전략과 국방부 차원의 환경 보호 행동 계획에 기초하여 모든 규제 및 장관 명령의 목표를 명시하고, 환경 보호를 위한 해군의 사전 조치를 설정한다.⁶¹⁾

59) 프랑스 해군 환경 지침 제3조 제4항.

60) 프랑스 해군 환경 지침 제4조 제1항 제1호.

4.2.1.2. 해군 환경 보호 조정 기관

(L'autorité de coordination pour la protection de l'environnement dans la marine)

이 기능은 '해군 핵 문제, 환경 보호 및 예방 조정 기관'을 담당하는 제독이 맡는다.⁶²⁾ 특히 그 책임을 지기 위해 동 기관은 해군 본부 참모실의 위험 관리 부서에 의지한다. 동 조정 기관은 무엇보다도 해군의 해양 환경 보호 의무 준수 사항을 감시하고, 사전 예방을 위한 활동과 임무를 맡는다.⁶³⁾ 실제 해군 환경 규정의 적용을 이행하면서, 이를 감독하는 중요한 역할을 한다. 또한 이 기관은 외부 위원회와 함께 매년 1회 해군항(브레스트, 툴롱, 세르부르 및 파리) 순회 감독을 계획·수립하고 시행한다. 이를 통해, 해군 환경 보호 절차의 효율성을 점검한다. 더불어 '이행 그룹'의 실질적인 임무를 구현하며, 해군 환경 정책 적용을 위한 해군 내·외부 기관들의 교두보 역할을 한다.⁶⁴⁾

4.2.1.3. 해군 본부 참모실 위험 관리부

(Le bureau maîtrise des risques de l'état-major de la marine)

해군 본부 참모실의 위험 관리부는 환경 훼손 위험 관리와 관련된 국방부 장관 규정의 시행 문건을 준비하고, 구체화한다. 이는 전문적 위험 통제 및 환경 위험 통제와 관련된 조치를 주도하고 관리한다. 이 맥락에서 동 부서는 국방부 내 지속 가능 개발 위원회와 환경 위원회에 참가하며, 기술적 위험 예방 계획 거버넌스 회의에도 참여한다.⁶⁵⁾ 이 부서는 앞서 살펴본 해군 환경 보호 조정 기관과 함께 항구 순회 시 동행한다.

61) 해군참모총장은 2년마다 '해군 환경 보호 행동 계획' 훈령을 수정하고, 거버넌스, 지속가능한 영토 관리, 오염 위험 예방, 교육과 의식 함양, 지속가능한 개발의 통합이라는 몇 가지 주요 분야에서 실시해야 할 조치들을 나열하고 있다.

62) 프랑스 해군 환경 지침 제4조 제1항 제2호.

63) Instruction n° 0-681-2015/DEF/EMM/MDR du 27/05/15 relative à l'organisation et fonctionnement des laboratoires d'analyses de surveillance et d'expertise de la marine, 제1조 제1항.

64) 프랑스 해군 환경 지침 부록 3.

65) 프랑스 해군 환경 지침 제4조 제1항 제3호.

4.2.1.4. 환경 훼손 위험 통제 분야 관련 각 부서별 임무 수행 부서

(Les bureaux ayant des attributions particulières dans le domaine de la maîtrise du risque d'atteinte à l'environnement)

해군 본부 참모실의 위험 관리부는 다양한 기술적 또는 특성에 따라 환경 훼손 위험을 관리하는 기타 참모실 부서와 협력하며 부서 간 교류를 위한 중심 역할을 한다. 각 부서 특성과 임무에 따라 환경 보호 관련 임무를 맡고 있지만, 특히 군함기인 해양 오염 예방과 관련해서는 세 가지 부서가 담당한다.⁶⁶⁾ 첫째, '작전 상황 유지 부서'다. 동 부서는 작전 중인 해군 소속 함정과 항공기에 적용되는 환경 규제·조치와 퇴역 함정 해체에 적용되는 규제를 실질적으로 적용한다. 둘째, '유기적 연결 부서'다. 이 부서는 군함, 항공기 및 전투 체계의 장비와 관련하여 총체적인 미래 연구를 확립한다. 또한, 환경 훼손 위험 제어에 관한 규제 요건을 충족시키기 위해 장비 정비 또는 교체에 관해 선정된 서류를 지침화 한다. 끝으로, '조직부'는 군함을 포함한 해군의 환경과 관련된 문서들의 법적 및 조직적 측면을 관리한다.

4.2.2. 중간 명령 계통(L'échelon intermédiaire)

4.2.2.1. 위임 기관(L'autorité délégataire)

환경 훼손 위험을 통제하기 위해 위임된 기관은 각 지역 해군 사령관, 잠수함 부대 그리고 전략 해양군을 지휘하는 제독을 말한다. 해군참모총장에 의해 위임된 각 위임 기관 지휘관들은 관할 지역 내 설치되거나 주둔하는 모든 해군 조직에 대해 총체적인 환경 분야와 관련해 확장된 권한을 행사한다. 각 '위임 기관'에는 독자적인 환경담당 부서가 설립되고 관할 지역의 환경 정책을 조정하며 규제와 자문 역할을 맡는다. 환경담당 부서는 환경 보호 또는 피해 사례에서 얻은 교훈과 모범 사례를 공유한다. 이를 통해 해군 내 환경 피해 예방을 촉진한다. 또한, 이와 관련된 규정을 내부 조직에 배포한다. '위임 기관'은 해군참모총장으로부터 권한 받은 교류 상대다. 따라서 해군 참모총장이 수립한 해군 환경 보호를 위한 행동 계획의 관할 지역 모니터링을 담당하고 매년 초에 이에 대한 결과 보고서를 작성한다. '위임 기관'은 군함을 포함한 관할 해군 시설 내 실제 환경 보호 관련 규제가 효과적이고 적합하게 이루어지고 있는지에 대한 내부 감사를 시행할 수 있다. 이러한 '위임 기관'은 해군의 환경 정책 및 관련된 모든 문제에 대해 시민 당국 및 언론에 직접적인 대담자로서 대응한다.

66) 가령, 시설부는 항공기 소음 공해 예방, 오염 시설 관리, 항공 오염 예방 등을 담당하고, 해양 국가 활동부는 생물다양성 존중, 심해저 및 대륙붕 내 천연 자원 연구 및 탐사와 관련한 해군 견해서 및 지침, 해양 공원 관리 계획 등 해양 보호 활동 계획에 대한 전반적인 해군의 의견을 적극 개진하고 있다.

4.2.2.2. 유기적 관할 당국 및 환경 관련 대표

(L'autorité organique et le délégué à l'environnement d'autorité organique)

‘유기적 관할 당국’은 해군 지역 사령관, 함장, 부서장, 파리 해군 사령관, 국방부 해군 담당 부서로 구성되며, 환경 훼손 위험을 통제하는 측면에서 규정, 지침 및 조치를 정의한다. 유기적 관할 당국은 다음과 같은 책임을 진다. 첫째, 권한을 가진 조직의 장이 환경 훼손 위험을 통제하는 의무와 이를 존중하고 고려토록 보장하기 위해 지도한다. 둘째, 지원 부서가 실제 현장에 적합한 도움을 주고 있는지 확인한다. 셋째, 규정을 위반하는 경우 추가 수단을 적용하거나, 환경을 보전할 수준의 설비 사용을 명령한다. 넷째, 환경 담당관 교육을 관리하고 필요한 경우 추가적인 교육 프로그램 구매를 주선한다. 유기적 관할 당국은 군 내부 또는 외부 부처에서 환경 관련 대표를 임명한다.⁶⁷⁾

‘환경 대표’는 민간 고위 공무원급(카테고리 A) 또는 장교로서 기본적으로 부대 지휘관 또는 부서장 및 기타 조직의 장에게 조인을 제공한다. 특히, 조직의 장과 환경 담당 직원에게 규제, 기술 및 법적 정보를 제공한다.⁶⁸⁾ 더불어, 환경 보호 담당의 교육을 계획하고 모니터링하며, 필요한 경우 추가적인 교육 또는 인식을 높여야 할 조치를 요구할 수 있다. 해군 내 오염 사고를 분석하고 공식 의견서를 작성한다. 계속해서 해군 활동을 감시하고, 특정 기술 지침의 개발에 참여하며, 환경 훼손 위험 관리를 위한 향상된 기술적 지침과 효과적인 제어 조항을 설정하는 데 참여한다. 이를 위해, ‘지역 에너지 공동 위원회’ 및 ‘예방 조정 위원회’ 회의록을 활용한다. ‘환경 대표’는 ‘유기적 관할 당국’의 요구가 충족될 수 있도록 지속적인 연락을 취한다.⁶⁹⁾

5. 친환경 군함 건조

프랑스 해군의 친환경 군함 건조에 관한 관심은 2009년부터 본격적으로 시작됐다. 당시 프랑스 해군사관학교에서 개최된 해군 과학 기술 세미나에서 ‘친환경 군함’(Eco-ship) 개념이 소개되었다. 이에 대해, 피에르 수단(Pierre Soudan) 당시 프랑스 해군사관학교장은 “바다를 지키기 위해 이곳에 있는 우리 해군들에게 환경 보호는 필수적이다. 우리가 교육하는 장교들은 군함의 친환경적 설계를 고려해야 한다”라

67) 프랑스 해군 환경 지침 제4조 제2항 제2호.

68) 특정 전문 분야로 해군 항공 작전 부대, 해군 작전부대용 수상함, 전력용 잠수함 부대를 담당한다.

69) 프랑스 해군 환경 지침 제4조 제2항 제3호.

고 강조했다.⁷⁰⁾ 이러한 친환경 군함 건조는 프랑스 국영 조선업체인 나발 그룹(Naval Group)⁷¹⁾에서 적극 관장하고 있다. 특히 2014년부터 나발 그룹은 해군 수상함과 잠수함의 건조부터 해체까지 친환경 건조기술에 집중했다. 다중임무 호위함 건조 당시 하이브리드 추진 시스템을 통해 구형 함정보다 에너지 소비율을 20% 절감했다. 특히 프랑스 이지스함이라 불리는 아키텐 급 호위함 건조부터 폐기물 및 오수 저장 및 관리 시스템을 통해 환경을 보전하며 작전 반경을 넓힐 수 있게 됐다.⁷²⁾ 나발그룹이 친환경 군함 건조에 집중하게 된 계기는 프랑스 해군이 민간 선박에만 적용하던 MARPOL 73/78을 군함에도 적용케 하면서부터다⁷³⁾. 국제 해협 및 외국 해역에서 작전을 수행하는 프랑스 해군 군함이 이러한 선박 오염 예방 국제 협약에 부합한 제품을 제공하고 자 함이었다.

나발그룹의 친환경 군함 건조에 대한 기술적 발전과 더불어 프랑스 정부는 이와 관련 법적 기반 형성에 집중했다. 2020년 국방부는 「프랑스 해군 함정의 설계, 건조 및 운용에 적용되는 해양 안전 규칙 및 조항에 관한 명령」을 공표했다.⁷⁴⁾ 2006년에 이미 관련된 명령이 존재했으나 환경 보호 내용은 부재했다. 2020년 법령은 2006년 법령을 대체하며, 해군의 환경 보호 의무를 추가했다. 동 법령 제1조에서 군함의 설계와 건조 및 운용함에 환경 보호 측면에서 가장 높은 수준의 오염 예방을 보장할 수 있는 모든 규정들을 포괄하고 있음을 규정한다. 12개 조문으로 구성된 동 법령은 주로 해군 군함의 기술적 발전과 통제에 대한 해군참모총장의 의무와 권한을 규정하고 있다.

V. 한국 해군의 군함기인 해양 오염 예방 법제

1. 개요

우리 군도 1990년대 들어 국방부 차원에서 환경 보호 중요성을 인식하기 시작했다. 국방부는 1995년 4월 조직 개편을 통해 전군의 환경 업무를 총괄하는 환경과를

70) Jacques Henno, “« Ecoship », le navire militaire qui défend la mer”, 『LesEchos』, 2009.3.18.

71) 나발그룹은 프랑스 정부가 대주주인 방위사업체로서 항공모함, 수상함, 핵 및 일반 잠수함 건조 및 기타 해군 전투체계 시스템 개발을 전문으로 한다.

72) Françoise ROSSI, “ Les ingénieurs de DCNS créent des bateaux propres”, Publié le 『Ouest-France』, 2014.4.3.

73) ibid.

74) Arrêté du 22 juin 2020 relatif aux règles et dispositions de sécurité maritime applicables à la conception, à la construction et à l'exploitation des navires de guerre de la marine nationale.

신설하였고, 해군 본부에도 환경을 전담하는 부서를 설치토록 했다.⁷⁵⁾ 이러한 군 차원의 환경 보호 노력은 법제를 통해서도 살펴볼 수 있다. 국방부는 군 환경관리 훈령을 제정하여 각 군의 환경 보호를 위한 법적 기틀을 마련했다. 특히, 훈령 제31조는 해양인근지역에 위치한 각급 기관의 장과 군용선박 지휘관의 폐유 등 오염물질 관리와 배출 규제 의무를 규정하여 군함기인 해양 오염 예방 의무를 명시했다. 또한, 국방부 군-관 환경협의회 훈령을 통해 외부 기관과의 환경 협력체를 구성한다. 우리 해군은 자체적으로 해군 환경 관리 규정을 제정하여 해양 환경 보호를 위한 법적 노력을 기울이고 있다.

2. 해양 환경 보호 관련 국제 협약의 군함 적용

우리 해군의 해양 보호 법률은 기본적으로 「해군 환경관리 규정」에 근거한다. 그러나 「해군 환경관리 규정」 대부분은 「해양환경관리법」과 「선박에서의 오염방지에 관한 규칙」을 인용하고 있다.⁷⁶⁾ 해군이 인용 중인 「해양환경관리법」 제4조는 국제협약과의 관계를 규정하고 있다. 동 조는 해양 환경 및 해양 오염과 관련하여 국제적으로 발효된 국제 협약에서 정하는 기준과 이 법에서 규정하는 내용이 다른 때에는 국제협약이 우선되고 있음을 규정하고 있다. 더불어, 「선박에서의 오염방지에 관한 규칙」은 소속 부대의 장이 정한 승선인원이 16명 이상인 군함의 분뇨오염방지설비 설치 의무를 명시하고 있으며(제14조), 경하배수톤수(사람, 화물 등을 적재하지 않은 선박 자체의 톤수) 200톤 미만의 군함 선박오염물질기록부 비치(제23조 제2항 제1호)를 규정하고 있다. 즉, 선박의 오염과 관련한 국제 협약인 MARPOL 73/78 수준의 강화된 기준이 우리 해군 군함에도 적용됨을 유추할 수 있다.⁷⁷⁾ 다만, 해군 내부규정

75) 양인석, “군 환경관리 지원조직 신설 필요성 제언”, 『정책포럼 결과 보고서 : 군 환경관리 실태와 발전방안』, 한국군사문제연구원, 2016, p. 13.

76) 해군 환경관리 규정 제21조(함정에서의 해양오염방지) * 「해양환경관리법」 제22조, ‘선박에서의 오염방지에 관한 규칙’ 별표 6/7 인용.

제22조(함정에서의 기름 배출) * ‘선박에서의 오염방지에 관한 규칙’ 제9/10조 인용.

제23조(함정 분뇨의 처리기준) * ‘선박에서의 오염방지에 관한 규칙’ 별표2 인용.

제24조(함정 생활폐기물의 처리기준) * ‘선박에서의 오염방지에 관한 규칙’ 별표3 인용.

제25조(기름기록부의 작성) * ‘선박에서의 오염방지에 관한 규칙’ 제23조 제2항, 제30조 제1항 제2호, 제24조 제2항 인용.

제26조(폐기물기록부의 작성) * ‘선박에서의 오염방지에 관한 규칙’ 제23조 제1항, 제24조 제1항 인용.

제27조(함정의 해양오염방기관리인 운용) * 「해양환경관리법」, ‘해양환경관리법 시행령’ 별표 5, ‘해양환경관리법 시행령’ 제39조 제2항 인용.

제28조(유해 방오도료의 사용 금지) * 「해양환경관리법」, ‘선박에서의 오염방지에 관한 규칙’ 제29조 인용.

77) “해양오염방지협약에 대해서도 민간전문기관을 활용하여 해양오염 방지에 우리 해군 함정도 적극적으로 참여하고 있다”, 정승환, “해군 함정이 해양오염방지협약(MARPOL)을 준수해야 하는가?” 한국E-저널, 제13호, 한국해양안보포럼(<http://www.komsf.or.kr>), 2016년 (검색일 : 2022.7.15.).

에 군함에는 적용되지 않는 MARPOL 73/78 중 몇몇 부속서를 선택적으로 적용한다는 별도 규정은 없다.

3. 해군 내·외부 해양 환경 보호 전문 및 독립 기관 협력 강화

1995년 1월 해군은 본부에 환경보전과를 신설하고, 2000년대 들어 예하 전단급 부대의 환경 전문 인력을 확대 편성하여 환경 관리 체계를 구축하고 있다.⁷⁸⁾ 또한, 각 함정별로 해양 방지 관리인을 운영하여, 실제 현장에서 해양 오염 예방 중이다. 그뿐만 아니라 해양환경교육원 등의 전문기관 연수를 통해 인력 양성에 집중하고 있다. 2019년에는 해군-해양환경공단 간 업무 협약을 통해 관-군 해양 환경 보호 협력을 강화하고 있다.⁷⁹⁾

그럼에도, 국방 전문가와 해군 실무진은 해군 내 해양 보호 전문 기관 및 독립 기관의 약화에 대해 지적하고 있다. 해군본부 시설본부 환경과장 김인식은 “2013년 말부터 각 군 본부의 대과제 시행에 따라 환경과가 시설관리과로 통합되고, 과원도 일부 감편돼, 독립적인 환경 보전 업무를 위해서 국방부는 물론 각 군 본부에 기존의 환경과 부활이 시급하다고 건의하고 싶다”라고 했다.⁸⁰⁾ 2016년 ‘군 환경관리 실태와 발전방안 포럼’에서 전 해군본부 환경과장인 김성규는 “현시점에서 오히려 군 내부 환경 보호 조직이 축소되거나 퇴보한 실정이다. 특히 해군의 경우는 함정의 빌지 등 폐수 처리문제가 중요한 이슈이다. 과거 경험에 비추어 볼 때 현재와 같은 시스템으로는 군 환경 업무 발전을 기대하기는 어려울 것으로 사료된다”라고 했다.⁸¹⁾ 같은 포럼에서 해군본부 환경팀장 박승룡은 “군 조직 내에서 군 환경문제에 대한 인식은 어느 정도 인지하고 있으나 관련 조직이나 전문 인력은 후진국 수준이다. 현재 군 환경 조직은 현실이나 미래를 보아도 암울한 것이 사실이다”라고 했다.⁸²⁾

상기와 같이, 해군 환경실무 담당관들의 견해는 기본적으로 독립된 환경 조직 및 전문 인력의 부재를 비판하고 있다. 이를 위해 ‘군 환경지원단’과 같은 독립적 기관 설치, ‘육·해·공군 통합 환경관리 센터’ 설치, 군사 보안문제로 외부 협력 소통 부재 해결 노력, 전문인력 양성과 교육 강화 등이 필요함을 제시하고 있다.⁸³⁾

78) 김인식, “저탄소 녹색 해군 건설로 환경 지킨다”. 『이미디어』, 2014.10.14.

79) 이정훈, “해양환경공단-해군, 해양환경 보전 상호 협력키로”, 『스트레이트뉴스』, 2019.5.2.

80) 김인식, “저탄소 녹색 해군 건설로 환경 지킨다”.

81) 양임석, “군 환경관리 지원조직 신설 필요성 제언”, p. 26.

82) 위의 자료, p. 32.

4. 친환경 군함 건조

우리 해군은 2007년 개정된 환경관리기준과 함정설계 건조 기준의 해양오염통제 지침을 사용하여 해군에 적합한 관리 규정을 적용하고 있다. 또한, KDX-III 설계에 구체적인 오폐기물 관리 시스템을 도입했다.⁸⁴⁾

그러나 수상함 건조 입찰의 낙찰자를 결정하는 「방위사업청 행정규칙 수상함 적격 심사」 기준에는 친환경 군함 건조 기술력 또는 해양 환경 보호 기술적 심사는 부재하다. 현행 법률 중 조선해운산업의 지속적인 발전과 깨끗한 해양 환경 조성 도모를 위해 제정된 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」은 제13조에서 국가가 선박을 조달하는 경우 환경 친화적 선박을 구입 의무를 명시하고 있다. 그러나 여기에 해양수산부령이 정하는 특별한 사정이 있는 경우 동 법률이 적용되지 않음을 규정하고 있는데, 군함은 적용 면제 대상이다.⁸⁵⁾

5. 소 결

‘IV’와 ‘V’장에서 프랑스와 대한민국 해군의 군함기인 해양오염 예방을 위한 법적 체계에 대하여 살펴보았다. 상기 비교의 이해를 돕기 위해 다음과 같이 ‘표’를 통해 정리하였다.

〈표 1〉 프랑스 해군과 대한민국 해군의 군함기인 해양오염 예방 법제 비교

	프랑스 해군	대한민국 해군
국제협약의 군함 적용	<ul style="list-style-type: none"> - MARPOL 73/78 부속서 IV 및 V의 프랑스 군함 적용 명시 - 국제해사기구 결의안에 따른 ‘녹색 여권’ 제도 군함 적용 	<ul style="list-style-type: none"> - 해군 환경관리 규정에 별도 명시 내용 없음. * 해군 내부 규정이 인용하는 해양환경관리법은 국제협약과 동일한 수준을 규정하고 있음
해군 내·외부 해양 환경 보호 전문 및 독립 기관 협력 강화	<ul style="list-style-type: none"> - 해군 내부 규정에 따라 이행그룹, 전문 기능, 지원기능, 감독기능으로 해양환경보호 조직 구성 - 해군본부 참모실 내 장성급 오염 예방 조정 담당관직책 배정을 통한 실질적인 	<ul style="list-style-type: none"> - 국방부 훈령을 통한 외부 기관과 환경협력체 규정 - 군 내부 환경 보호 조직이 점차 퇴보하는 실정

83) 위의 자료, pp. 26-27.

84) 정승환, “해군 함정이 해양오염방지협약(MARPOL)을 준수해야 하는가?”.

85) 환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률 시행규칙 제4조(환경친화적 선박 구입 의무의 예외) ① 법 제13조제1항에서 “해양수산부령으로 정하는 특별한 사정”이란 다음 각 호의 경우를 말한다.
1. 군함, 해양경찰청함정 등 방위 또는 치안 용도로 사용될 선박을 조달하는 경우.

	프랑스 해군	대한민국 해군
	현장 감독 및 이행 보장 - 군함 오염 예방을 위한 다수의 기관 설립을 통해 유기적인 협력체 구성	
친환경군함건조	- 2020년 정부 명령 개정을 통하여 군함 설계, 건조 및 운용에 있어 가장 높은 수준의 오염 예방을 보장토록 함	- 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」은 군함 적용 명제를 명시함.

VI. 결론 : 비교 및 시사점

지금까지 대한민국과 프랑스 해군의 군함기인 해양 오염 예방을 위한 법적 노력에 대하여 살펴보았다. 양국 해군 모두 해양 환경 보호의 중요성을 인식하고, 해군 군함 및 시설 내 해양 오염 예방을 위해 노력하고 있음을 확인할 수 있다. 그럼에도 이를 위한 법적 접근과 적용에서 차이가 있다. 먼저, 프랑스 해군은 환경법 또는 국방부령이 포괄할 수 없는 공백을 최소화하기 위해 자체 상황에 맞도록 규정을 자세히 하고 있다. 더불어, 항행 및 작전 중인 군함의 해양오염 예방을 위한 법제 또한 적극 연구 중이다. 한국 해군도 내부 환경 지침을 만들어 적용하고 있다. 그러나 대부분의 조항이 「해양환경관리법」과 「선박에서의 오염방지에 관한 규칙」을 그대로 인용하고 있다. 물론 동 법은 현행 해양오염 관련 국제 협약들을 수용함으로써 선박에 가장 엄격한 내용을 포함하고 있기에 군함이 동 법률 적용에 귀속되는 것은 최대 의무를 다하겠다는 법적 표시로 볼 수 있다. 그럼에도 해군이라는 특수성과 일반 상선과는 다른 군함이라는 점에서 해군이 주도적이며 자체적으로 규정한 해양환경 규정의 개편을 검토할 필요성이 있다. 이어, 프랑스 해군은 환경 관리 내부 지침에 MARPOL 73/78의 적용을 명시하고 있다. 나토라는 연합군의 틀에서 형성된 노력이지만, 이는 각국 해군이 인류의 생존과 직결된 해양 환경 보호에 적극 동참하겠다는 선언적 의미가 있다.⁸⁶⁾ 이미 우리 해군 또한 협약 기준에 근거하는 자체 통제 규정을 적용하고 있다. 또한, 해군 환경 내부지침이 인용하고 있는 「해양환경관리법」과 「선박에서의 오염방지에 관한 규칙」은 국제 협약이 우선임을 정하고 있으며, 그 동등한 수준의 기준을 규정한다. 그럼에도, 우리 해군도 선진국 해군과 같이 해군 환경 내부지침에 관련된 MARPOL 73/78 부속서를 적용한다는 내용을 선언적으로 명시할 필요성이 있어 보인다. 우리 해군력은 나날이 발전하고 있다. 이에, 타국 영해 및 국제 해협에서 연합 작전 및 훈련을 넓혀나가며 대양 해군으로 나아가고 있다. 이러한 발전에 발맞

86) 정승환, “해군 함정이 해양오염방지협약(MARPOL)을 준수해야 하는가?”.

추어 선진국 해군 수준의 해양 환경 기준을 내부적으로 적용하고 있음을 보여줌으로써 전 지구적 해양 환경 보호 협력에 동참하고 있음을 나타낼 필요가 있다. 특히, 2022년 새롭게 출범한 윤석열 정부는 취임과 동시에 나토 및 유럽국가와의 협력 강화 외교를 펼쳤다. 이는 나토 수준에 맞는 국방 기조를 강화해야 함을 뜻하기도 하다. 군의 환경 보호, 특히 군함의 해양 환경 보호에 적극적인 정책을 펴고 있는 나토와 가입국과의 협력 차원에서 우리 해군 자체 규정의 MARPOL 73/78 부속서 군함 적용 규정 삽입을 검토할 필요성이 있다. 이어, 프랑스 해군과 우리 해군의 내부 지침 상 가장 큰 차이점은 해군 내 해양 오염 예방을 위한 내·외부 독립 및 전문 기관 강화이다. 프랑스 해군은 해군 본부에 장성급 해양환경담당관을 별도로 두어 컨트롤 타워로서 엄격하게 군에서 발생하는 오염을 예방하고 있다. 또한, 각 지역 함대와 부대에 전문부서를 두고, 관계 부처 협력, 예방 교육, 활동 등 실무에서의 해양 환경 보호 틀을 마련하고 있다. 이외에도, 각 해양 환경 보호 영역에 따른 별도 독립 기관들을 구성함으로써 군함기인 해양 오염의 예방을 위한 자문, 감시, 검사, 교육 등을 통해 실제적인 예방 적용을 강화하고 있다. 또한, 이러한 조직이 중심이 되어 프랑스 해군 본부는 공식 홈페이지에 분기별 해군 내 해양 오염 관련 보고서 및 해양 오염 예방 활동에 관한 내용을 올려 적극 소통하고 있다. 우리 해군은 본문에서 본 바와 같이 군 내 환경 보호 관련 조직과 전담 부서가 부족하다. 이는, 관계 담당관들이 한 목소리로 지적하고 있는 부분이다. 국방부 차원의 전문적이고 독립 된 국방 환경담당 기관 설립도 요구되지만, 해군 자체적으로 내·외부 전문·독립 기관의 설립이 필요하다. 이 과정에서, 프랑스를 포함한 여러 선진 해군들의 사례를 적극 참고할 필요가 있다. 끝으로, 프랑스 해군은 기술적 뿐만 아니라 법적으로 친환경군함 건조를 위해 노력하고 있다. 함정 설계 및 건조 규정에 이전에 없던 환경 보호 기준을 추가했다. 우리 해군도 기술적으로 친환경 군함 건조에 노력하고 있으며, 실제 표준 규격에도 엄격한 환경 보호 기준을 적용하고 있다. 그렇지만, 친환경군함의 개발과 건조를 적극적으로 구현할 수 있는 별도 법률이나 기존 법률 내 새로운 조항 추가 또는 개정 검토가 필요하다고 생각한다.

결론적으로 기후변화 위기와 해양환경파괴가 신 해양 안보 위협으로 나타나고 있는 상황에서 우리 정부는 다음과 같은 입법(안)을 고려할 필요성이 있다. 첫째, 군 내부의 군함기인 해양 오염을 포함한 해양환경보호를 적극 담당할 수 있는 기관의 설립을 위한 법제정이다. 둘째, 해군 상황에 맞는 내부 규정 조항의 설정과 항행 중 또는 작전 중인 군함의 해양 오염 예방에 관한 규정 도입을 검토할 수 있다.

참 고 문 헌

1. 저서

정인섭, 『신국제법강의』, 서울: 박영사, 2017.

Chaumette, Patrick, and Ndendé Martin, eds., *Droits maritimes 2021/2022*, Paris: Dalloz, 2021.

Daillier, Patrick, *Droit international public*, 8eme edition, Paris: LGDJ, 2009.

Marine Nationale, *Livret de la Flotte*, Marine Nationale, 2022.

Vincent, Philippe, *Droit de la Mer*, Bruxelles: Bruylant, 2020.

2. 논문

김동욱, “군함에 의한 해양오염의 국제법적 규제 : 1982년 유엔해양법협약 제236조를 중심으로”, *고려대학교 대학원 박사학위 논문*, 2003.

남승현, “주권면제 제한에 관한 국제동향 및 정책적 함의”, 『IFANS 주요국제문제분석』 2021-40, 국립외교원 외교안보연구소, 2021.

이학춘 . 이현주, “선박으로 인한 해양오염 규제와 MARPOL 73/78”, 『법학연구』, 부산대학교 법학연구소, 제58권 제3호, 2017.

Caligiuri, Andrea, “L’affaire de l’ARA Libertad et l’immunité des navires de guerre en droit international”, *Annuaire du Droit de la Mer*, XVII,37, 2012.

Odzolo Modo, Madeleine, “Utilisation des eaux marines activités du secteur public”, *Analyse Économique et Sociale Méditerranée Occidentale*, Ministère de l’Écologie, du Développement durable et de l’Énergie, 2012.

Oxman, Bernard, H., “Le régime des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer”, *Annuaire Français de Droit International*, Volume 28, 1982.

Pavic, Miskovic, and Sanchez-Varela, eds., “Application of the Marpol convention on warships”, *18th International Conference on Transport Science- ICTS*, 2018.

Symondies, Janusz, “Droits de l’Etat du pavillon sur les épaves des navires de guerre et des autres navires d’Etat utilisés à des fins non commerciales”, *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 2012.

3. 기타 자료

- 국제해사기구(www.imo.org), “Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)”, (검색일 : 2022.6.25.).
- 김인식, “저탄소 녹색 해군 건설로 환경 지킨다”. 『이미디어』, 2014.10.14.
- 김찬호, “바다에 똥·오줌 누는 군함… 분노처리장치 ‘영터리’였다”, 『경향신문』, 2019.10.9.
- 네이버 지식백과(<https://terms.naver.com/>), “식품과학사전”, (검색일 : 2022.7.1.).
- 양임석, “군 환경관리 지원조직 신설 필요성 제언”, 『정책포럼 결과 보고서 : 군 환경관리 실태와 발전방안』, 한국군사문제연구원, 2016, p. 13.
- 이울, “40여개국 기후회담…유엔사무총장 “대응안하면 집단자살” 경고(종합)”, 『연합뉴스』, 2022.7.19.
- 이정훈, “해양환경공단-해군, 해양환경 보전 상호 협력키로”, 『스트레이트뉴스』, 2019.5.2.
- 정승환, “해군 함정이 해양오염방지협약(MARPOL)을 준수해야 하는가?” 한국E-저널, 제13호, 한국해양안보포럼(<http://www.komsf.or.kr>), 2016년 (검색일 : 2022.7.15.).
- National Research Council. “Shipboard Pollution Control: U.S. Navy Compliance with MARPOL Annex V”. <https://doi.org/10.17226/9190> (검색일 : 2022.6.11.).
- Arrêté du 22 juin 2020 relatif aux règles et dispositions de sécurité maritime applicables à la conception, à la construction et à l’exploitation des navires de guerre de la marine nationale.
- Centre d’enseignement supérieur de la marine, “Mise en place du « PASSEPORT VERT »”, Brèves Marine, N°35, 2006, p. 1.
- Fievet, Jean-Marie, “Rapport d’information : sur les enjeux de la transition écologique pour le ministère des Armées”, ASSEMBLÉE NATIONALE N° 4145, 2021, p. 40.
- Françoise ROSSI, “Les ingénieurs de DCNS créent des bateaux propres”, Publié le 『Ouest-France』, 2014.4.3.
- Instruction n° 0-681-2015/DEF/EMM/MDR du 27/05/15 relative à l’organisation et fonctionnement des laboratoires d’analyses de surveillance et d’expertise de la marine.
- Instruction n° 1/ARM/EMM/MDR/ENV du 27/07/17 relative à l’application de la réglementation et à l’organisation de la marine nationale en matière de maîtrise du risque d’atteinte à l’environnement.
- Jacques Henno, “« Ecoship », le navire militaire qui défend la mer”, 『LesEchos』, 2009.3.18.
- Marine National(<https://www.defense.gouv.fr/marine>), “Environnement”(검색일 : 2022.7.13.).
- Marine National, “La marine défend aussi les océans!”, <https://www.acoram.fr> (검색일:2022.6.23.).

Marine Nationale(<https://www.defense.gouv.fr/marine>), “Marine Nationale en premiere ligne pour connaitre et proteger les mers”, (검색일: 2022.6.15.).

〈Abstract〉

A Comparative Study on Legal Systems regarding Marine Pollution from Warships between Korean and French: Focused on Prevention

Kim, Nam Gu
(Universite de Nantes)

For humankind, the ocean is a treasure trove of natural resources and an important area that provides major transportation routes. However, marine ecosystems are under threat amidst the global climate change crisis. This is partly due to various sources of pollution emitted from ships, shore facilities, and other sources. In response, the navies of advanced countries such as the United States, the United Kingdom, and Europe have assessed such a climate change crisis as a new maritime security threat. These countries have made early efforts to prevent marine pollution from warships. These efforts have been legally embodied. This was legislation for technical and organizational structures to be practically applied in the field. Among these navies of developed countries, France has established parliamentary and intergovernmental plans to become a leader in environmental protection at the defense level, not only in the European region but throughout the world. Within this framework, the French Navy, through its internal instruction, has inclined its legal efforts to prevent marine pollution from warships. Therefore, this study examines the legislation for the prevention of marine pollution from warships within the French Navy and compares it with the marine environmental legislation applicable to the ROK Navy. It then deduces the implications for the ROK navy, which is advancing toward a Blue-Water navy.

Key Words : Warships, Marine Pollution, French Navy, ROK Navy, marine environment protection, Naval environmental instructions

투고일: 2022년 8월 29일 | 심사일: 2022년 11월 01일 | 심사완료일: 2022년 11월 21일