

法學碩士 學位論文

海洋還境 관련 刑法規定 研究

A Study on Criminal Law Regulations
concerning marine Environment

指導教授 崔 錫 胤

2006年 2月

韓國海洋大學校 海事産業大學院

海 事 法 學 科

梁 珍 榮

本 論文을 梁珍榮의 法學碩士 學位論文으로 認准함.

審查委員長 李 潤 哲 (印)

審 查 委 員 池 相 源 (印)

審 查 委 員 崔 錫 胤 (印)

2005年 12月

韓國海洋大學校 海事産業大學院

해양還境 관련 刑法規定 研究

目 次

第1章 序 論	1
제1절 研究의 背景과 目的	1
제2절 研究의 方法과 範圍	3
第2章 海洋還境汚染의 概念과 影響	5
제1절 海洋환경오염의 개념.....	5
제2절 오염원에 따른 해양오염의 분류.....	7
I. 육상기인 해양오염.....	8
II. 선박기인 해양오염.....	9
III. 해양투기기인 해양오염.....	11
IV. 해저개발기인 해양오염.....	15
V. 대기기인 해양오염.....	16
제3절 해양환경오염 물질과 영향	17
第3章 海洋還境汚染 관련 國內外 法律 檢討	20
제1절 국내 海洋환경오염 규제 법률	20

I. 해양오염방지법	20
II. 수질환경보전법	24
III. 폐기물관리법	25
IV. 공유수면관리법	26
V. 오수·분뇨 및 축산폐수의 처리에 관한 법률	27
VI. 기타 국내 법률	28
제2절 해양환경오염 규제 관련 국제법.....	30
I. MARPOL 73/78 협약	30
II. 1972 LONDON 협약	38
III. 1969 INTERVENTION 협약	39
IV. 1990 OPRC 협약	40
V. 육상기인오염으로부터 해양환경보호를 위한 범지구실천계획..41	
VI. 밸러스트수 관리(Ballast water management) 협약	42
VII. AFS(Anti-fouling system) 협약.....	43
 第4章 海洋還境 관련 刑法規定	 46
제1절 해양환경형법의 범위와 특징	46
I. 해양환경형법의 범위	46
II. 해양환경형법의 특징	47
제2절 고의와 과실	51
I. 과실의 개념	51
II. 형사상의 주의의무 위반	53
III. 민사상의 주의의무 위반	54
IV. 행정상의 주의의무 위반	55

제3절 해양오염방지법상 형법 규정	56
I. 해양오염방지법 제71조 내지 제74조.....	56
II. 해양오염방지법 제74조 제2항(폐기물 배출업 등)	58
제4절 기타 해양환경 관련 법률상 형법규정	59
第5章 海洋環境關聯 刑法規定의 問題點과 改善方向 ...	61
제1절 행위주체에 따른 법정형의 현격한 차이	61
I. 행위주체와 범의과의 특별의무 지위 관계.....	61
II. 외국의 관련 법률 비교.....	64
III. 문제점 및 개선방향.....	66
제2절 행위자에 대한 과도한 법정형.....	67
I. 양형의 출발점으로서 법정형.....	67
II. 관련 법률의 법정형 비교.....	69
III. 개선방향.....	71
제3절 국제협약과 국내법과의 상충.....	73
I. 국내법과 국제법의 관련규정 차이.....	73
II. 해양오염방지법 제33조의2 규정 해석.....	76
III. 문제점 및 개선방향	79
第6章 結論	81
附 錄	85
參攷文獻	92

Abstract

A Study on Criminal Law Regulations concerning marine Environment

By Yang, Jin-young

Department of Maritime Law

The Graduate School of Maritime Industrial Studies

Korea Maritime University

It steadily sticks to strengthen national regulations on marine environment on the background of the people's increasing needs and interests and the trend of enforcement of International regulations for the marine environment. The most of International conventions on the marine environment are converted into national regulations considering that the shipping's characteristic is a world wide competitive industry. However it appears unusually to result in more strict national rule than the relevant International Convention.

The criminal law on the marine environment is not exist independently regime but exist a kind of punishment clause of the administration law on environment. That is why presenting absolute evidence for the violation of the environment law is very difficult. For the criminal law on marine environment is less interested of the society rather than other environment sector such as air, drinking water, noise, soil etc. the systemic approach on the criminal law of the marine environment is considered short owing to the lack of the restricted concerned interests.

This study is intended to add a step to progress development of the works on the articles and review the definition and the feature of marine

pollution, the pollutant and influence of marine pollution, the comparison national rule with international conventions on marine environment and the criminal rule on the marine environment.

Unfortunately it is main reason to cause to marine pollution that the influx from land-based pollutant rather than from the sea activities . The GESAMP report on the pollutant resource lead to marine pollution stated that only 23% of whole resources is from the sea-related activities, the rest are from the land-based. Especially only 12% of them results from the sea transportation.

But, even though the accident happened rare and the percentage in the resource of marine pollutant is not so significant, more strict regulation & responsibility for the marine pollution are imposed because oil pollution from the sea transportation leads unexpected and intensive damage to the natural environment and economic.

In this context, the national regulation on the prevention of marine pollution which is most important regulation in the area for the protection of marine environment, imposes heavy punitive clauses on the illegal act of discharge from the ships and marine facilities. However the punitive clause imposes to be seemed discriminated who the pollutant actor is.

The punishments varies from 1 year or 10 million won to 5 year or 50 million won in accordance with whether the illegal actor is ship's person or marine facility's person. This difference is considered unreasonable clause to impose 5 times punishment for the same illegal act affected on the environment.

On the contrary the regulations of the *Japan* and United States on marine pollution prevention have same punishment for the illegal actor whoever it is.

Considering the benefit and protection of the criminal law on the environment is environment itself and the principle of the equity of the law, it is reasonable to impose a graded punishment in proportion with whether it is intentional or not and the scale of the pollution damage, rather than the illegal actor.

My national regulations on marine environment come from the International conventions. However, there are some misunderstanding to introduce international conventions into national regulation. For example, the meaning is not discriminated "dumping" in the 1972 London Convention from "discharge" in the MARPOL 73/78 convention resulted from introduction two international convention into one national regulation and the meaning "sewage" in MARPOL 73/78 Annex IV, "garbage" in MARPOL 73/78 Annex V and "waste" in 1972 London convention are unified as "waste" under national regulation. These misunderstandings lead unreasonable restrictions to the people compared with international convention.

The regulation on the environment protection will be more strengthening and diverse in the future. The Anti-fouling substance convention regulating TBT in marine ecosystem and The Ballast Water Control and Management convention regulating transfer harmful foreign species through ship's ballast water await to take into force to the international society. In this context it is required more study on the international convention before introducing national regulation to prevent misunderstandings between two regimes and training more expert on the matter.

第1章 序 論

제1절 연구의 배경과 목적

우리사회는 산업화와 과학기술의 발달로부터 많은 편의와 이익을 제공받아 온 반면, 그에 따르는 부작용으로 인한 심각한 사회적 문제를 해결해야 하는 부담을 지게 되었다. 교통과 통신의 발달이 우리가 받는 편의이라면 도시화와 공해문제가 그에 따른 부작용일 것이다. 이러한 부작용은 우리의 쾌적한 환경을 매우 위험한 상황으로 만들고 있다.

산업의 발달과 함께 수많은 환경유해물질이 생산되거나 발생되고 있는데, 이것은 바로 우리 주위환경과도 밀접한 관계를 맺고 있다. 이러한 유해물질의 효용성만큼이나 고의나 과실에 의한 환경피해는 예측을 할 수 없을 정도로 크거나 복구가 불가능할 수도 있다.¹⁾

따라서 세계 각국은 사람들이 생활하기 위한 쾌적한 환경을 보호하고자 각종 법률로 이를 규제하고 있다. 우리나라에서도 환경관련 법률이 다수 있는데 『환경보존법』, 『환경정책기본법』, 『해양오염방지법』, 『골재채취법』, 『습지보전법』 등이 이에 해당한다. 또한 국제적으로도 MARPOL 73/78 협약,

1) 낙동강폐놀사건(1991년 3월 구미공단에 위치한 두산전자에서 전기회로기판의 제조 공정에 필요한 폐놀 30톤이 유출되어 낙동강 하류지역에 특히, 인근 대구시의 수돗 물에까지 폐놀 및 염소소독 결과 2차적으로 생성된 염화폐놀로 인하여 심한 악취의 발생 등을 가져온 사건), 루마니아 금광폐수 유출사고(2000년 5월 25일 루마니아 북서부 헝가리 접경도시인 바야마래소재 금광에서 1월에 내린 폭우와 폭설로 인해 폐기물저수지가 범람, 시안화물이 유출되어 티사강을 따라 다뉴브강까지 오염 물고기 수 백 톤과 수중생물을 폐사시킨 사건), 뮤즈계곡사건(1930년 12월 벨기에에서 공업 단지 내의 공장에서 배출되는 매연이 대기 중에서 확산되지 못하고 농도가 높아져 호흡기 질환자와 60여명의 사망자를 낸 사건), 보팔사건(인도 보팔시의 살충제 제조 공장에서 메틸이소시아네이트(CH₃CNO)가 누출되어 3,000여명 이상의 사망자를 낸 사건), 타임즈비치 사건(미국 미주리주의 타임즈비치 지역 주민들이 비포장 도로에서 날리는 먼지 문제를 해소하기 위해 수 년 동안 도로에 기름(폐유)을 뿌렸는데 폐유 속에 있던 다이옥신이 주변 토양, 대기, 하천으로 흘러 들어가 이 지역 모든 생명체에게 치명적인 영향을 안겼으며, 이 지역의 2만 2천여 주민들을 모두 다른 곳으로 이주시켜 마을은 통행조차 금지된 텅 빈 곳으로 남아있다) 등이 대표적이다.

1972년 LONDON 협약, 1969년 INTERVENTION 협약, 1990년 OPRC 협약 등과 같은 국제협약들이 있다.

그런데 이러한 법률들은 최근 발생한 환경피해사고의 대형화와 맞물려서 환경에 대한 시민의 의식변화로 인하여 규제의 강도를 점차 강화하고 있으며, 그 위반에 대한 처벌도 행정적 규제에서 형사적 규제로 변경되고 있는 추세이다. 우리나라에서도 환경침해에 대해 행정적 규제 대신에 형사적으로 처벌하는 환경형법들이 도입되어 있는데, 이들은 독립적인 형법으로 이루어지기보다는 환경보호를 위한 개별 행정법의 말미에 벌칙규정을 두는 형태를 이루고 있다. 즉, 행정법의 실효성을 확보하기 위한 수단으로서 벌칙을 부가하는 형태로 일종의 附加規定으로 존재하고 있기 때문에 행정법에 종속되어 있다. 이러한 현상은 환경침해에 대한 可罰性을 확정짓기에는 그 소재가 너무 행정법적인 규율에 영향을 받는 영역이어서 행정법적 규제내용의 도움을 받아야만 가벌성의 범위를 확정지을 수 있는 한계가 있기 때문이다.

통상 지칭되는 환경에는 대기, 토양, 수질, 해양, 쾌적한 생활을 위한 소음, 악취, 진동 등 주변요소가 포함된다고 할 수 있다. 우리나라는 각 보호객체에 따라서 그 배출허용기준과 시설기준 등에 대한 세부적인 기준을 개별법으로 규정하고 있다. 이는 환경업무를 다루고 있는 행정기관의 최후보루 역할을 하고 있다는 비판도 있지만, 일반형법이론으로는 접근하기 어려운 “환경”분야에 대한 특수성을 인정한 것이라고도 할 수 있다.

환경문제는 공업의 발달과 함께 생활이 윤택하게 됨으로써 현대인의 중요한 관심사가 되었으며 기후변화협약에서 보는 바와 같이 국제사회의 중요한 이슈가 되고 있다. 특히 해양에서는 육지와 다르게 예부터 항행의 자유이론²⁾을 바탕으로 국제무대를 배경으로 활동이 이루어지기 때문에 국가간의 협력이 필수적인 요건이 되었다. 이에 따라 해양에 관한 국제협약이 어느 분야보다도 먼저 채택되었으며 현재도 가장 활발하게 논의되고 있는 분야 중의 하나라고 할 수 있다.

따라서 대부분의 해양환경 관련 국내법은 국제협약과 밀접한 연관을 가지고 있다.

2) 유엔해양법(UNCLOS)상 해양은 영해·내수(內水)·공해(公海)로 나누어지는데 내수는 영토와 똑같은 지위가 인정되고, 영해에 대하여서는 외국선의 무해항해(無害航海)를 제외하고는 연안국의 주권이 미치지만, 공해에는 어떤 특정국가가 이 수역의 일부나 전부를 배타적으로 이용하거나 또는 독점적 권한을 행사하는 것을 배제하고 모든 국가의 국민이 자유롭게 이용할 수 있도록 개방되어 있다(유병화, 국제법Ⅱ(서울: 법문사, 2000), 86쪽).

그러나 일부 규정들은 국제협약과 다르게 규정함으로써 인하여 국내법을 위반하는 경우가 발생하여 불필요한 범법자를 양산하고 국민에게 부당한 규제를 행사하는 사례가 발생하고 있다.

이 연구에서는 해상활동과 관련하여 발생하는 국내법과 국제협약의 불일치부분을 검토하여 그 개선방안을 제시하고, 해양환경의 침해행위에 대한 법정형을 검토함으로써 해양환경 관련 형법규정의 문제점을 파악하고 그 개선방안을 제시하고자 한다.

제2절 연구의 방법 및 범위

우리나라에서의 해양환경에 대한 본격적인 연구는 환경 분야에 대한 연구와 마찬가지로 그 역사가 짧다고 할 수 있다. 특히 해양환경 분야는 그 이해당사자나 관련자의 범위가 매우 제한되어 있기 때문에 이에 대한 연구가 어느 분야보다도 미진했다고 할 수 있다.

앞에서 언급한 바와 같이 이 연구에서는 해양환경에 관련된 국내법규와 국제협약의 규정을 상호 비교·검토하고 국제협약이 국내법으로 수용되는 과정을 살펴보고자 한다. 그리고 해양환경 관련 형법의 범위와 특징을 살펴보고 국내 관련 법규상 형법규정과 미국과 일본의 관련 규정을 함께 검토하여 그 개선방안을 제시하고자 한다. 특히 이 연구는 대표적인 해양환경 규제 법률인 해양오염방지법을 중심으로 하여 국제협약과 국내법의 관계를 살펴보고 해양환경침해에 대한 법정형을 검토하여 불합리한 부분을 개선하는 데 그 주된 목적을 두고 있는데, 그 내용은 다음과 같다.

제1장 서론에 이어, 제2장에서는 해양환경에 대한 개념을 살펴보고 해양오염이 육상오염과 다른 점에 관하여 연구한다. 또한 생활하수, 산업폐수 등 해양오염을 유발하는 물질의 종류와 영향에 대하여 살펴보고자 한다.

제3장에서는 해양환경오염을 규제하기 위한 국내 법률과 국제 법규의 연혁 및 주요 규제내용을 살펴보고 국내법과 국제법과의 관계를 살펴보고자 한다. 이는 국내 해양환경에 대한 문제를 논함에 있어 국제협약을 제외한 국내법규만을 논한다는 것은 그 의미가 일천할 것이며 국내 내수에만 적용되는 수질환경관리법 등의 일부를 제외하고 대부분의 해양환경 규제 법률은 국제협약을 국내법화한 것이기 때문이다.

제4장에서는 해양환경법규 중 형벌규정에 대하여 검토하고 해양환경형법의 범위와

특징을 살펴보고자 한다. 또한 범죄의 구성요건인 고의와 그 행위형태가 다른 과실과의 관계를 살펴보고 실제 법률에서 적용된 사례를 살펴보고자 한다. 그리고 선박운항자에게 부과된 주의의무를 위반할 경우 발생하는 형사상, 민사상 및 행정상의 책임관계를 살펴보고자 한다. 또한 국내 해양환경 법률 중 대표적인 해양오염방지법의 형벌규정을 중점적으로 살펴보고 그 밖의 다른 국내 법률에서 규정하고 있는 해양환경 관련 형벌규정에 대해 검토하고자 한다.

제5장에서는 해양오염방지법의 형벌규정을 중심으로 헌법상의 평등원칙과 위법행위자와 보호법익간의 관계 등을 근거로 해양환경 침해행위에 대한 법정형을 검토하고 국내의 해양오염방지법 이외의 해양환경 관련 형법 규정뿐만 아니라 미국과 일본의 관련 법률을 상호 비교함으로써 우리나라 해양환경 관련 형벌규정의 그 문제점과 개선방안을 제시하고자 한다. 또한 국제협약을 국내법으로 수용하는 과정에서 발생하는 용어개념의 변경 등에 따른 문제점에 대해 살펴보고자 한다.

제6장에서는 앞에서 살펴본 내용을 요약하고, 우리나라 해양환경 관련 형벌규정에서 나타난 문제점에 대한 개선방안을 결론으로 제시하고자 한다.

第2章 海洋還境汚染의 概念과 影響

제1절 해양환경오염의 개념

환경은 인간의 생존과 직접적으로 연관되어 있다. 한 순간도 환경과 관계를 맺지 않고서는 살아갈 수 없는 것이다. 환경의 이러한 중요성을 인식하기 시작한 것은 산업생산의 발달과 함께 환경의 자연 치유 회복력을 초과하는 오염물질이 발생하면서부터 라고 할 수 있다.

우리나라 헌법은 ‘환경권’을 헌법상의 기본권으로 명시하고 있다. 즉 헌법 제35조 제1항은 “모든 국민은 건강하고 쾌적한 환경에서 생활할 권리를 가지며, 국가와 국민은 환경보전을 위하여 노력하여야 한다”라고 규정하고 있다.

현재 환경과 직접적으로 관련을 맺고 있는 법률로는 『환경정책기본법』을 비롯하여 『대기환경보존법』, 『수질환경보전법』, 『소음·진동규제법』, 『유해화학물질관리법』, 『환경개선비용부담법』, 『환경관리공단법』, 『환경범죄의 처벌에 관한 특별조치법』, 『해양오염방지법』, 『골재채취법』, 『습지보전법』 등이 있다.

『환경정책기본법』 제3조에 의한 환경의 개념은 자연환경과 생활환경을 말한다. 자연환경은 지하, 지표(해양 포함) 및 지상의 모든 생물과 이들을 둘러싸고 있는 비생물적인 것을 포함한 자연의 상태를 말하며, 생활환경은 대기, 물, 폐기물, 소음, 진동, 악취 등 사람의 일상생활과 관계되는 환경을 말한다.

『환경법』상 환경오염의 개념은 사업 활동 기타 사람의 활동에 따라 발생하는 대기오염, 수질오염, 토양오염, 해양오염, 방사능오염, 소음·진동, 악취 등으로서 사람의 건강이나 환경에 피해를 주는 상태라고 규정하고 있다(제3조 제4호).

1967년 영국 남서부 Land's End 연안에서의 Torrey Canyon호, 1978년 Brittany 연안에서의 Amoco Cadiz호, 1989년 알라스카에서의 Exxon Valdez호 그리고 1996년 Wales 남서 연안에서의 Sea Empress호, 1999년 프랑스 서부해안 5백 km를 1만2천 톤의 기름으로 뒤덮은 Erica호, 2002년 발생한 Prestige 호³⁾ 등과 같이 바다에 수천 톤 내지 수만 톤의 원유를 누출시킨 유조선 사고,

바다로 엄청난 양의 기름을 누출시킨 1977년 북해 Ekofisk field 및 1979년 멕시코 연안에서의 Ixtoc 1호 유전의 분출 사고, 농업에 사용되는 살충제인 DDT의 발견, 그리고 육지나 양식장 등에서 사용되는 케미칼로 인하여 어류 및 남극의 펭귄에게 까지 치명적인 영향을 미치는 결과를 인식하면서 정책입안자, 입법자 그리고 대중들은 심각해지는 해양오염에 대한 경각심을 가지게 되었다.

한편 유엔해양법 협약 제1조(Use of terms and scope) 제1항 제4호는 해양환경오염에 대하여 다음과 같이 정의하고 있다⁴⁾.

“해양환경 오염이란 사람에 의하여 생물자원이거나 해양 생태계에 해로운 영향을 미치거나 미칠 것 같은 물질이나 에너지가 직·간접적으로 하구를 포함한 해양환경에 투입됨으로써 생물자원 및 해양 생물에 해를 입히고 인류 건강을 위협하며 어업이나 바다의 다른 정당한 이용을 포함한 해양활동을 방해하거나 해양 이용에 대한 질의 손상 및 쾌적성의 감소를 야기 시키는 것이다.”

이와 같거나 비슷한 개념이 해양오염과 관련된 다수의 다른 협약에서도 발견된다. 이 정의가 제안한 것과 같이 국제법의 목적이 모든 물질을 바다로 버리는 것을 금지하기 위한 것이 아니라 해로운 효과를 가지고 있거나 가질 것 같은 물질을 금지하기 위한 것이다. 실지로 바다에 유입되는 많은 물질은 해가 없거나 바다에 의해 빠르게 정화되기 때문에 때때로 이 개념은 해양환경에서 바로 인지할 수 있는 해로운 영향과는 거리가 먼 변화를 방지하기 위한 필요성의 충분한 근거를 가지지 못한다는 비판을 받기도 한다.

한편, 국제기구의 해양학자들에 의하면 해양오염은 “인간에 의해 직접 간접적으로 해양환경(하구를 포함)에 유입되는 물질들으로써 생물자원을 손상시키거

3) 중유 7만7000t을 싣고 스페인 근해를 지나던 바하마 선적의 4만2000t급 유조선 프레스티지호가 2002년 11월 19일 스페인 갈리시아 해안에서 약 250km 떨어진 곳에서 태풍을 만나 선체에 균열이 생기면서 중유 1만톤을 유출하고 3.5km 깊이의 바다 밑으로 침몰했다. 유출된 기름으로 수려한 경관과 다양한 야생동물의 서식지로 유명한 갈리시아 해안의 바위 해변 200km 일대가 시커먼 기름으로 뒤덮여 근처의 갈매기, 게, 해조류 등 수많은 해양생물이 몰살했다.

4) ‘pollution of the marine environment’ means the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment, including estuaries, which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities.

나 인간의 건강에 해가 되며 해양활동을 저해하고 또는 쾌적한 환경을 저해하는 모든 유해한 영향을 유발하는 것”으로 정의되어 있다. 국제 자문기관 등도 “오염은 인간에 의해 물질 또는 에너지가 직·간접적으로 해양환경으로 유입되어 생물자원 및 인체에 대한 악성영향 및 어로 행위 등을 포함하는 해양활동의 방해, 해수수질의 악화, 쾌적성의 감소 등과 같은 악 영향의 결과를 유발하는 것”으로 정의하고 있다. 이들을 요약하면, “해양오염은 인위적 활동에 의한 해양환경의 오염이나 생태계의 변화”라고 할 수 있다.

이러한 개념에서 해양오염의 개념을 유추한다면, 해양환경오염은 인간 활동의 결과로 생긴 물질 또는 에너지는 직·간접적으로 해양에 유입되어 생물자원에 해를 입히고, 인류건강을 위협하며, 어업을 포함한 해양활동에 장애가 되고, 해수의 질을 손상시키며, 해양환경의 쾌적성을 떨어뜨리는 것이라고⁵⁾ 할 수 있다.

제2절 오염원에 따른 해양오염의 분류

해양오염은 주로 다음과 같은 다섯 가지의 근원에 따라 구분되고 있다. 즉, 육상기인 해양오염, 선박기인 해양오염, 해양투기기인 해양오염, 해저개발기인 해양오염 및 대기기인 해양오염이 그것이다.⁶⁾

이들 오염원이 전체 해양오염에 대해 미치는 영향의 정도는 정확히 측정하기 어려우나, GESAMP(the Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution ; 해양환경보호를 위한 전문가그룹)가 작성한 보고서에 따르면 주요 해양오염원을 육상, 해양활동 및 대기의 3가지로 구분하여 나타내고 있다. 육상(44%) 및 대기(33%)에 의한 해양오염이 전체 해양오염의 77%를 차지하고, 선

5) 환경부 홈페이지(<http://edu.me.go.kr/env2/study/index4.html>)-지구-해양환경 참조 ('05.7.11.search).

6) 해양오염은 학자에 따라 다양하게 분류되고 있는데, 여기에서의 분류는 유엔해양법 협약 제207조 내지 제212조에서 규정하고 있는 내용을 기준으로 한 것이다. 참고로 해양오염을 그 원인에 따라 분류하고 있는 예로는 小田滋, 海洋法研究(東京: 有斐閣, 1975), p.38; 이순복, “국제해양환경법에 관한 연구”, 동아대학교 법학박사학위논문(1984), 73-78쪽; 이영준, “국제법상 해양오염방지에 관한 연구”, 경희대학교 법학박사학위논문(1982), 22쪽; 허형택, “한국의 해양오염과 환경보전”, 사상과 정책, 제10호(1986), 104쪽 참조.

박 및 해양시설에 의한 해양오염, 해양투기에 의한 해양오염, 해저자원 탐사 및 개발시 발생하는 즉, 해양활동으로 인한 해양오염이 각각 12%, 10%, 1%에 이르고 있음을 보여주고 있다.⁷⁾

이들 해양오염원은 매우 복잡하고 다양한 형태를 띠고 있으며, 따라서 해양오염방지를 위한 노력도 오염원의 성질, 문제가 되는 해역의 수로학적, 생태학적 특성에 따라 국가적 차원, 지역적 또는 소지역적 차원 및 전 지구적 차원으로 나누어 시도되고 있다.⁸⁾

1. 육상기인 해양오염(Pollution from Land-based sources)

해양오염의 가장 주요한 근원은 전체 해양오염의 3/4을 차지하는 육지로부터 오염물질의 유입이다. 육지에서의 농업과 산업 활동의 부산물들이 그대로 해양으로 유입되기 때문에 산업화가 진전되고 농업의 생산성 향상을 위한 비료나 농약의 사용이 증가됨에 따라 오염의 정도는 심화되어 가고 있다. 또한, 연안에 산업시설이 밀집되어 있고 대도시가 형성되어 있는 경우에는 육지로부터의 오염은 더욱 심각한 해양오염의 근원이 되고 있다. 이러한 현상은 특별관리해역으로 지정된 마산만⁹⁾이 그 좋은 예라고 할 수 있다. 한편, 이러한 점을 근거로 육상의 활동으로부터 발생한 오염물질의 대기를 통한 해양오염도 이 범주에 포함된다는 주장이 있다.¹⁰⁾

유엔해양법 협약에서는 육상기인 오염의 방지와 감소 및 억제를 위한 기준은

7) UNEP, *The State of the Marine Environment GESAMP Report and Studies* No. 39(1990), pp.88-89.

8) 이용희, “해양오염방지를 위한 입법현황과 전망”, 해양정책연구 제6권 제2호, 한국해양연구소(1991), 287-288쪽.

9) 마산만 특별관리해역의 하계 만성적인 적조, 부영양화 등 심각한 수질개선을 위해 1990년부터 1994년까지 285억원을 투자하여 2,111,239m²의 퇴적물의 준설을 통하여 1994년 COD가 1990년 6.8mg/L에서 3.5mg/L로 일시적으로 감소하였으나, 지속적인 육상기인오염원의 유입으로 인해 1998년 III등급을 초과하는 심각한 수준으로 악화되었음(이창희 등, “통합적 환경관리를 연안수질관리체제 개선방안”, 정책과제 연구 보고서, 한국해양환경정책평가연구원(2002), 62쪽).

10) Douglas Brubaker, *Marine Pollution and International Law: Principles and Practice*(London and Florida: Belhaven Press, 1993), p.33 & 90.

각국의 국내법령에 따르되 국제적인 규칙과 기준을 고려하지 않으면 안된다고 규정하고 있다. 그리고 각국은 적당한 지역적 수준에서 각국의 국내정책을 조화시키도록 힘쓰기로 한다고 규정하고 있다. 국제적 및 지역적인 규칙과 기준의 제정에 있어서는 지역적인 특징과 개발도상국의 경제능력 및 이들 국가의 경제발전의 필요를 고려하도록 하고 있다(동 협약 제207조 제1, 2 및 4항). 이와 관련된 국내법령을 실시할 권리를 가지는 것은 각 연안국이다. 이 점에서 각국은 국제적인 규칙 및 기준을 이행하기 위하여 필요한 입법적, 행정적, 기타의 조치를 취하지 않으면 안된다고 규정하고 있다(동 협약 제213조).

한편 우리나라도 육상기인 오염물질의 해양유입에 따른 오염의 심각성을 인식하고 이를 규제하기 위하여 2002년부터 의원 입법형태로 가칭 『육상기인오염물질의 해안배출에 관한 법률』을 추진¹¹⁾하였으나 관련 부처의 이견으로 법률이 제정되지 못하였다. 그러나 대기와 하천에 대하여 실시하고 있는 것과 같이 해양환경 개선을 위해 생활하수·산업폐수 등 육상기인 오염물질의 해양내유입량을 해당 해역의 자정능력 범위 내에서 통제하는 오염총량관리제를 골자로 한 '마산만 특별관리해역 관리기본계획'을 2005년부터 확정·시행¹²⁾하기로 한 것은 큰 진전이라고 할 수 있다.

하지만 해양오염을 줄이기 위해서는 우리나라 연안의 폐쇄성 지형과 해안에 위치한 대도시와 공업단지 등을 고려하면 무엇보다도 육상에서 바다로 유입되는 오염원의 철저한 차단이 중요하므로 가칭 『육상기인 오염물질의 해안배출에 관한 법률』과 같은 제도적인 장치의 마련이 필요하다고 판단된다.

2. 선박기인 해양오염(Pollution from vessels)

선박운항에 의한 해양오염은 크게 3가지로 대별하여 설명할 수 있다. 즉, ① 선박 운항상의 유류배출, ② 충돌, 좌초 등 해난사고에 의한 유류배출, ③정박중 연료유 수급시 유류배출로 인한 해양오염이 그것이다. 이들 선박기인 해양오염 중에서도 양적으로 가장 많은 비중을 차지하는 것은 선박 운항중에 해양으로

11) 이창희 등, 앞의 보고서, 88쪽.

12) 국정홍보처, “해양유입 폐수 오염총량관리제 도입(올해부터 마산만 대상 시범 실시)”, 국정브리핑, 2005.1.4.

유출 또는 배출하는 유성폐기물(oily bilge)과 유조선의 밸러스트(ballast) 조작 및 탱커 세정제 등으로서 전체 선박기인 해양오염의 약 4분의 3을 차지하고 있다.

다음으로 선박의 충돌(collision), 좌초(stranding), 침몰(sinking), 화재(fire), 폭발(explosion) 등의 해난사고(동 협약 제221조)¹³⁾에 의한 유류의 배출은 약 10분의 1 정도에 해당하나, Amoco Cadiz호, Exxon Valdez호, Sea Prince호 및 Prestige호 등과 같은 대형 해양오염사고는 해양환경오염의 심각성을 가장 적나라하게 보여주고 있다. 이러한 오염은 국제사회에서 해양오염의 주요한 원인으로 인식되었으며 일찍부터 법적 규제의 대상이 되고 있다. 실제로, 해양수산부의 침몰선박 데이터베이스에 따르면, 2002년말 현재 우리나라 주변해역의 해저에는 총톤수 1,000톤 이상의 선박이 36척이나 침몰되어 인양이 되지 않고 있어서 앞으로 5년 이내에 기름탱크가 부식되어 기름이 대량으로 유출될 것이라고 보고 있다. 이는 해양사고에 의한 해양오염의 잠재적인 심각성을 보여주고 있다.¹⁴⁾

그리고 정박중 기름유출로 인한 해양오염은 주로 선박이 항내에 투묘중이거나 접안하여 화물을 적하 또는 양하할 때 발생하는 것으로서 선박 입항국의 내수에서 발생한다. 따라서 유출량은 많지 않으나 일단 오염사고가 발생하면 단시간 내에 많은 오염피해를 가져다주므로 심각성을 무시할 수가 없다.

이러한 선박기인 해양오염은 오래 전부터 IMO를 중심으로 국제적 차원에서 잘 규제되어 왔고, 현재 법적·제도적인 장치도 타 오염원에 비해 잘 갖추어져 있다. 그러나 이러한 오염이 계속 발생하고 있고 대형화되고 있어서 국제적 차원의 노력과 병행하여 보다 강력한 규제를 할 수 있는 지역적 차원의 노력이 요구되고 있다. 한편, 유엔해양법 협약은 선박기인 해양오염에 관하여 오염규제를 위한 기준설정 문제 등을 규정하고 있다(동 협약 제211조, 제217조 내지 제221조). 즉, 동 협약에서는 선박기인 해양오염의 방지기준을 국제기준에 따르는 것으로 하고, 또 기국은 자국의 기름 계양하든가 또는 자국에 등록된 선박에

13) 박용섭, 해상교통법론(서울: 형설출판사, 1992), 12쪽 이하; United States Coast Guard Proceedings(March, 1978), p.36.

14) 최혁진, “우리나라의 침몰선박 실태 및 처리기술 개발현황”, 대한조선학회지 제40권 제2호, 대한조선학회(2003), 56~57쪽.

의한 오염을 방지하기 위한 국내법령을 제정하지 않으면 안된다고 규정하여(동협약 제211조 제1항 및 제2항) 국제기준주의와 기국주의의 입장을 동시에 반영하고 있다.

3. 해양투기기인 해양오염(Pollution from dumping)

폐기물 투기를 규제하기 위한 국제사회의 노력은 1950년대부터 시작이 되었다. 1958년 공해에 관한 제네바 협약(Geneva Convention on the High Seas, 1958)이 당사국에 대해 공해상에서 핵폐기물 투기를 금지할 의무를 부과한 이래 국제사회에서는 각 국가의 해양환경보호 의무를 인정하기 시작하였는데 1972년 스톡홀름 회의를 계기로 폐기물의 해양투기에 대한 규제가 본격화되기 시작하였다.

1972년 스톡홀름 회의는 국제환경문제의 본질을 파악하고 이에 효과적으로 대처하는 방안을 모색하려는 의도에서 개최된 유엔 인간환경회의로, 이 회의를 통해 전 세계적인 환경협력을 약속하는 스톡홀름선언이 채택되었다. 스톡홀름 선언에 포함된 26개의 기본원칙 중 제7호와 제21호는 폐기물의 해양투기를 직접적으로 규제하고 있지는 않으나 각 국가로 하여금 해양오염을 예방하고 다른 국가나 국제공역에 환경적 피해를 미치지 않을 의무를 부과함으로써 폐기물을 포함한 기타 해로운 물질의 해양투기를 규제하기 위한 광범위한 기초를 마련하고 있다. 또한 스톡홀름 회의에 의해 별도로 채택된 권고 86(Recommendation 86)의 (c)항에서는 각 국가에 대해 자국민의 해양투기를 규제할 의무를 인정하고 특히 폐쇄해와 半폐쇄해에서 국제기구 및 지역협정을 설정하도록 노력할 것을 요구하고 있다.

1972년 스톡홀름선언에 뒤이어 채택된 1972년 런던협약은 폐기물의 해양투기를 규제하는 최초의 국제협약이며, 그밖에 다수의 지역협정이 채택되어 해양투기를 금지하고 있다. 그러나 국제사회의 제도적인 노력과는 달리 핵폐기물과 산업폐기물 등 위험물질의 해양투기와 유독성 물질의 해상소각이 점점 더 급증하게 되었고, 해양으로 방출되는 일반 폐기물의 양도 늘어나게 되었다. 이에 따라 해양오염은 더욱 심각하게 되어 해양환경을 보호하기 위한 새로운 법적 조

치가 불가피하게 되었다.

이러한 상황에서 1982년 해양법협약에 포괄적인 해양투기 규제제도가 명시됨으로써 국제법상 해양투기의 통제를 더욱 보편화하고 강화하는 효과를 가져오게 되었다. 해양법협약을 채택한 이래 폐기물의 해양투기 규제제도는 더욱 강화되었으며, 해양투기를 규제하는 관련 협약들도 개정을 통해 그 내용을 점차 강화해 나가는 추세에 있다. 이에 따라 런던협약은 1978년, 1980년, 1989년, 1993년의 4 차례에 걸친 개정을 통해 협약에 의한 규제를 점차 강화해왔고, 유엔해양법협약이 발효된 지 4년 후인 1996년에 개정의정서를 채택하여 협약 내용을 대폭 강화하고 규제방식을 전면 개정하였다. 한편 지역해의 해양투기를 규제하는 1976년 바르셀로나(Barcelona)협약¹⁵⁾, 1986년 누메아(Noumea)협약¹⁶⁾, 1974년 헬싱키(Helsinki) 협약¹⁷⁾, 1972년 오슬로(Oslo) 협약¹⁸⁾ 및 OSPAR 협약¹⁹⁾과 같은 지역협정들이 다수 등장하게 되었는데 지역협정은 런던협약보다

-
- 15) Convention for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution, 1976 : 지중해의 해양환경보호를 위해 선박과 항공기에 의한 해양투기, 선박으로부터의 오염, 대륙붕과 해저개발로 인한 오염, 육지오염 등 포괄적인 오염원을 규제하고 있으며, 선박과 항공기의 덤핑으로 인한 지중해 오염방지에 관한 의정서를 채택하여 구체적인 의무를 부과하고 있다.
 - 16) Convention for the Protection of the Natural Resources and Environment of the South Pacific Region, 1986 : 남태평양 지역의 해양환경과 그 자원보호를 위해 선박기인 오염, 육상오염원에 의한 오염, 해저활동으로 인한 오염, 항공기 오염 등을 규제하고 있다. 선박, 항공기, 인공구조물로부터의 투기를 규제하고 특히 일체의 핵폐기물 또는 핵물질 투기할 수 없을 뿐더러 저장, 보관 및 해저처분을 금지하고 있다.
 - 17) Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, 1974 : 헬싱키협약은 발틱해의 해양환경보호를 위해 육상오염원에 의한 오염, 선박기인 오염, 유람선에 의한 오염, 해저탐사 및 개발로 인한 오염 등을 광범위하게 규제하고 있으며, 발틱해 지역에 해양투기를 하지 못하도록 금지하고 있다. 사전특별허가를 받은 준설토의 투기는 허용된다.
 - 18) Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircraft, 1972 : 오슬로협약은 해양투기로 인한 북동대서양의 해양환경오염을 막기 위해 북동대서양 주변의 국가들이 채택한 협약으로, 해양투기를 규제하는 최초의 지역협정이다. 오슬로 협약은 유독성 폐기물질에 대해 특히 규제를 강화하여 독성이 강한 물질은 투기하지 못하도록 금지하고, 독성이 약한 물질은 허가를 받도록 규정하고 있다. 산업폐기물, 하수오니 뿐만 아니라 준설품질의 해양투기와 해상소각을 규제하고 있으나, 핵폐기물에 대한 규제는 하지 않고 있다.
 - 19) Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic, 1992 : 오슬로협약과 파리협약을 병합한 협약으로 해양오염원이 되는 폐기물의 해양투기를 원칙적으로 금지하되 준설품질, 하수오니, 어류폐기물, 선박, 항공기 등 예외적인 극소

더 강화된 금지조항을 둠으로써 지중해, 발틱해, 흑해 등의 폐쇄해 내지 반폐쇄해는 물론이고 남태평양 등의 개방된 해역에 이르기까지 폐기물 투기를 억제하는 역할을 하고 있다.

이러한 지역협정 중에서 오슬로협약과 OSPAR협약은 런던협약의 모델이 되는 협약으로 런던협약보다 앞서가는 규제 내용을 포함하고 있는 중요한 협약이다. 특히 런던협약을 앞서가는 선례가 되고 있는 1972년 오슬로 협약과 OSPAR 협정은 폐기물 해양투기를 대부분 중단하였거나 중단할 예정이며, 육상오염원과 근해오염원까지 통제의 범위를 넓혀감으로써 실효적인 폐기물 해양투기 규제제도를 정착시켜 나가고 있다.

한편 유엔해양법 협약에 의하면 해양투기(ocean dumping)란 선박, 항공기, 플랫폼, 또는 기타 인공해양구조물에서의 폐기물, 기타 물질 일체의 고의적인 처분 및 선박, 항공기, 플랫폼, 또는 기타 인공해양구조물 일체의 고의적인 처분을 의미한다고 하고 있다(동 협약 제1조 제5항). 그러나 선박, 항공기 등의 통상적인 운용에서 부수적으로 유출되는 폐기물의 처분이나 단순히 처분 목적이외의 의도로 어떤 물질을 바다에 배치(placement)하는 것은 폐기물 투하의 범주에 속하지 않는다.²⁰⁾ 이러한 정의는 런던협약(LDC, 1972)²¹⁾에서의 그것과 일치하고 있다.

한편 우리나라가 1993년 가입한 1972년 런던협약의 개정 협약인 1996년 의정

수의 경우에만 허용하고 산업폐기물과 소각의 경우도 규제를 강화하는 것이다. 이 중에서 준설물질, 하수오니, 자연성 유기물질은 이미 투기가 중단되었고, 어류폐기물, 선박, 항공기의 경우는 2004년 12월 31일까지 투기를 중단하도록 되어 있다. 또한 핵폐기물의 투기도 규제하고 있다.

20) Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, Article 1(para. 4), 11 *ILM*(1972), p.293.

21) 이 협약은 1972년 29일 채택되었고, 15번째 비준서 또는 가입서가 기탁된 후 30일째 된 날(협약 제19조 제1항)인 1975년 8월 30일에 발효한 것이다. 이 협약은 원래 '런던덤핑협약'(LDC)이라고 명칭이 붙여졌으나, 이 협약의 대상분야가 해상투기(dumping at sea) 이외에 해상소각(incineration)으로까지 그 범위가 확대됨으로써 덤핑이라는 용어사용이 적절치 못하다는 의견이 제기되었기 때문에, 1992년 제15차 당사국협의회에서부터 '1972년 런던협약(LC 1972)'으로 그 명칭이 바뀌게 된 것이다. 우리나라는 이 협약에 대하여 1993년 10월 14일 제48회 국무회의의 심의를 거치고 1993년 11월 30일 제165회 정기국회 제17차 본회의 가입동의를 얻어 1993년 12월 31일 영국정부에 가입서를 기탁함으로써 1994년 1월 20일자로 발효하게 되었고 같은 달 21일 조약 제1211호로써 공포하였다(관보 제12623호, 1994년 1월 21일자, 4-12쪽).

서²²⁾는 하수오니, 준설물, 생선폐기물, 천연기원 유기물, 불활성 지질물질, 선박 플랫폼 또는 기타 해상인공구조물, 강철 콘크리트 재질의 벌크 형태의 물질 등 7개 폐기물에 한해서만 예외적으로 해상투기가 허용되도록 해양배출 가능 품목을 축소하였다. 이에 따라 우리나라도 관련 국내 법률인 해양오염방지법 시행규칙을 개정하기 위한 준비작업²³⁾을 하고 있다.

해양투기오염의 방지, 감소 및 억제를 위한 기준은 국내법령에 따른다. 단, 이 국내법령은 국제적인 규칙이나 기준과 같은 정도의 실효성을 가지는 것이 아니면 안된다. 국가관할권하의 수역에서 투기는 연안국의 명시적인 사전승인을 얻지 않으면 안된다. 그러나 이 경우 연안국은 그러한 투기로 인하여 악영향을 받을 염려가 있는 타국의 입장에 타당한 고려를 하지 않으면 안된다. 즉, 해류에 의해 이동된 폐기물은 인접하는 국가의 바다로 유입되어 그 국가의 해양을 오염시켜 인접국가간의 마찰을 일으킬 수도 있다. 이 국내법령을 실시할 권리를 가지는 것은 관할수역 하에서는 연안국, 관할수역 밖에서는 기국, 그리고 입항선박에 대해서는 입항국이다(동 협약 제210조 및 제216조).

우리나라에서의 육상폐기물의 해양투기는 1990년의 1,069천m³에서 2004년 9,749천m³으로 최근 15년간 약 9배가량 증가하였다. 이중에서 하수오니와 축산폐수는 각각 총 투기량의 16%와 24%를 점유²⁴⁾하고 있다. 전체 유기성 슬러지 투기량 면에서 보면, 1993년에는 약 5만m³에 미치지 못하였으나, 2002년도에는 3백만m³을 넘어서고²⁵⁾ 있다. 이것은 불과 10여년 만에 60배나 급증한 것으로 2003년 7월부터 직매립을 금지토록 한 1997년의 개정 폐기물관리법에 의해 지방자치단체가 100% 육상매립 하였던 폐기물을 상대적으로 처분 비용이 저렴한 해양배출을 선호하게 됨으로써 해양 투기량이 급증하고 있는 것으로 파악되고

22) 발효요건이 1972년 협약당사국 15개국을 포함한 26개국의 비준 또는 가입이 필요하나 2005년 10월 현재 런던협약 당사국 16개국을 포함한 21개국이 비준을 완료한 상태이며 2006년내 가입의사를 표명한 국가가 7개국이므로 2007년 발효 예상됨(“해양오염방지법시행규칙 개정안에 대한 규제심사”, 해양수산부 행정법무팀-3740, 2005.12.15. 문서, 9쪽 및 50쪽).

23) 해양수산부장관, “해양오염방지법 시행규칙 일부 개정령 입법예고”, 해양수산부 공고 2005-233호(2005.10.7.).

24) 해양수산부, 앞의 문서, 18쪽.

25) 배재근, “국내 하수 슬러지 처리현황과 해결방안”, 한국상하수도협회지 2003년 여름호, 한국상하수도협회(2003), 29쪽.

있다.

4. 해저개발기인 해양오염(Pollution from activities in the Area)

해저개발로 인한 해양오염(pollution from sea-bed activities)에는 국가관할권 하의 해저개발로 인한 해양오염과 국가관할권 밖의 해저개발로 인한 해양오염으로 나눌 수 있다. 전자는 해저광물의 개발, 특히 석유나 천연가스의 채굴에 따라 생기는 오염으로 현재로 보아서는 해양오염 전체 중에 그다지 큰 비율을 차지하고 있지 않다. 그러나 앞으로 해저개발이 더욱 활성화됨에 따라 이러한 형태의 해양오염이 가중될 것으로 보인다. 해저 석유개발은 시추로부터 생산단계에 이르기까지 환경적인 위험을 수반한다. 통상적인 운용에서 발생하는 오염(operational spill), 즉 토양이나 화학물질의 배출 등에 의한 피해는 시추회사가 책임지고, 그 이외의 사고로 인한 오염(accidental spill), 즉 폭발이나 분출에 의한 오염피해는 사업주체가 책임지는 것이 업계의 상례이다. 특히, 지하 석유층에는 석유와 함께 천연가스가 부존해 있으므로 시추과정에서 굴착할 때 폭발·분출할 위험은 상존한다고 보아야 하며, 일단 사고가 나면 그로 인한 환경오염 피해는 막대하다.

유엔해양법 협약에 따르면 대륙붕개발에 의한 오염의 방지, 감소 및 억제를 위한 기준은 국내법령에 따른다고 규정하고 있다. 그러나 이 국내법령은 국제적인 규칙이나 기준과 같은 정도의 실효성을 가지는 것이 아니면 안되며, 각국은 적당한 지역적 수준에서 각국의 국내정책을 조화시키도록 힘써야 한다고 규정하고 있다. 이때 이 국내법령을 실시할 권리를 가지는 것은 각 연안국이다(동 협약 제213조). 또, 각국은 국제적인 규칙이나 기준을 이행하기 위하여 필요한 입법적, 행정적, 기타 조치를 취하지 않으면 안된다고 규정하고 있다(동 협약 제214조). 후자는 심해저의 개발에 따른 해양오염을 의미하는데 아직은 심각한 정도가 아니나, 장차 개발활동이 활성화됨에 따라 해양환경에 악영향을 미치게 될 것이 예상된다. 이에 대해 유엔해양법 협약에서는 심해저 개발에 기인하는 오염의 방지와 감소 및 억제를 위한 기준은 국제기준에 따른다고 규정하고 있다. 따라서 각국은 이에 관한 국내법령을 제정하지 않으면 안된다. 그러

나 이 국내법령은 국제적인 규칙이나 기준과 같은 정도의 실효성을 가지는 것이 아니면 안된다(동 협약 제209조). 이때, 국제기준을 실시하는 국제기구(국제해저기구(International Seabed Authority ; ISBA)가 된다.

5. 대기기인 해양오염(Pollution from or through the atmosphere)

해양오염의 마지막 원인으로서는 대기로부터 또는 대기를 통한 해양오염(pollution from or through atmosphere)을 들 수 있다. 대기기인 해양오염원은 실제로는 해양오염에 미치는 영향이 대단히 크지만 이것을 육상오염원의 한 형태로 간주하는 경향이 있기 때문에 그다지 강조되지 않고 있다.²⁶⁾ 이러한 형태의 해양오염은 육상에서의 살충제, 납 또는 수은 등과 같은 중금속, 그리고 산업화과정의 화석연료가 연소되면서 방출된 오염물질로부터 다양한 합성화학물질이 대기에 의해 해양으로 운반되면서 발생한다. 여기에서 항공기의 운항, 대기 핵실험, 우주사고 등과 같은 순수한 대기의 활동으로부터 방출된 오염물질이 해양오염을 가중시키고 있다.²⁷⁾ 또한, 산성비를 통한 육지 및 해상의 오염물질은 궁극적으로는 바다로 유입되어 해양오염을 일으키고 있다. 따라서 육상에서의 활동 및 대기 중의 활동으로부터 발생하는 오염물질은 결국 대기기인 해양오염의 범주에 해당한다고 볼 수 있으므로 향후 이에 대한 깊은 관심이 요구되고 있다. 특히 태고의 원시 환경을 간직하고 있다고 여겨지던 북극이 지구상에서 PCB나 DDT와 같은 중금속에 가장 심각하게 오염되어 있으며 이것은 북극에서 수 천km 떨어진 곳에서 제조된 농약 등의 오염물질이 해류와 공기 흐름을 통해 북극 지방까지 흘러와서 축적된 것으로 밝혀지면서²⁸⁾ 세계적인 차원의 공동규제와 협력이 요구되는 분야로 대두되고 있다.

유엔해양법 협약에서는 대기기인 해양오염의 방지와 감소 및 억제에 위한 기준은 국내법령에 따른다고 규정하고 있다. 이 국내법령에는 국제적인 규칙이나

26) Ludwik A. Teclaff & Albert E. Utton (eds.), *International Environmental Law*(New York/Washington/London: Praeger Publishers, Inc., 1974), pp.248-250.

27) *Ibid.*, pp.61-62.

28) 문화일보 2000.9.14., BBC 인터넷판 2000.9.1./2005.12.13, SBS 방송 8시 뉴스 2004.9.16 등 다수.

기준 및 항공의 안전을 고려하지 않으면 안되며, 또한 이 안전에 관하여 각국은 세계적 및 지역적인 규칙과 기준을 정하도록 노력하지 않으면 안된다. 이러한 국내법령을 실시할 권리를 가지는 것은 연안국 또는 기국이다(동 협약 제 212조 및 제222조).

한편 지구 대기환경을 보호하기 위한 1987년의 몬트리올 의정서 및 1992년 기후변화 협약 등의 채택에 따라 선박에 의해 발생하는 대기오염을 규제하기 위한 움직임이 나타나고 있다. 이러한 움직임은 국제해사기구가 1997년 제정하여 2005년 5월 19일 국제적으로 발효한 MARPOL 73/78 협약 부속서 VI으로 나타나는데 이 부분에 대한 설명은 제3장에서 좀 더 자세하게 설명하도록 하겠다.

제3절 해양환경 오염물질 및 영향

오늘날 해양환경을 오염시키는 원인은 앞서 설명한 바와 같이 매우 다양한 형태와 경로를 통하여 이루어지지만 1982년 유엔해양법 협약에서 규정하고 있는 5가지 주요 원인물질은 생활하수, 산업폐수, 농·수·축산폐수 및 비점원 오염 등 오염을 차지하는 육상기인 물질과 선박에 의한 기름 및 쓰레기 배출 등의 선박에 의한 오염과 육상오염물질의 해상투기 등이 대부분을 차지하고 있다. 그 외에 대륙붕 및 심해저의 해저자원 개발에 따른 오염과 대기에 의한 오염이 있으나 그 영향은 적은 편이라고 할 수 있다.

생활하수는 주로 가정에서 배출되어 연안으로 유입되며, 최근 연안오염의 주요 원인으로 되고 있다. 생활하수는 각종 부패성 유기물질, 부유물질, 합성세제 등으로 구성되며 특히 연안역에서의 유기물질의 부패로 인한 용존산소 고갈 및 질소, 인 등의 영양염류의 과잉공급으로 인한 부영양화 등의 악영향을 유발시켜 연안역의 수질을 크게 악화시키고 있다. 진해만의 경우 COD(화학적 산소요구량)로 환산한 가정하수에 기인한 오염 負荷量은 전체 부하량의 약 65%를 차지할 정도로 동 해역의 수질오염을 가중시키고 있다.

산업폐수는 공장 등 산업체에서 생산 활동의 결과로 생성되는 각종 폐수로서 부유물질, 부패성 유기물질, 유독성 화학물질, 중금속 등의 다양한 성질의 폐수

를 연안지역으로 방출하고 있다. 특히 임해공단이 밀집해 있는 연안지역에 위치한 해역의 오염이 심각하며, 유독성 화학물질이 유입되고 있는 곳에서는 Food-chain(먹이연쇄)을 통한 생물체의 농축으로 기형어 등이 나타나기도 한다.

기름유출은 주로 유조선의 예기치 않은 사고로 인한 원유의 대량 유출로 대표된다. 이 밖에도 육상으로부터의 석유관련 시설, 선박, 해저 유전, 해양시설 등으로부터도 유출된다. 유출된 기름은 어떤 종의 개체군을 제거, 감소시켜 해양생태계를 파괴하고, 생물의 재이식을 지연 방해함으로써 서식지를 파괴시킨다. 유류의 경우에는 화학적인 구조가 간단하지 않으며, 분해에 걸리는 시간 또한 매우 길다. 따라서 오염은 단시간에 일어나지만 복원에 필요한 기간은 상상을 초월한다.

우리나라의 경우 1991년부터 1997년까지 총 2,430여건의 유조선 사고가 발생하여 35,500kl의 기름이 유출되었고, 약 3,300억원의 어업피해가 발생하였다. 지금까지 100톤 이상의 대형 유출사고는 20여건에 불과하지만 전체 유출량의 90% 이상을 차지한다. 예로 1995년의 Sea Prince호 사고와 같은 대형 유조선 사고시에는 13,604kl의 기름이 유출되어 연안을 크게 오염시켜 많은 피해를 입혔다. 우리나라 연안에서의 해양오염사고 현황을 【표1】에서 살펴보면 발생건수에서는 2000년 483건을 정점으로, 유출량에서는 1997년 3,441kl를 정점으로 점진적으로 감소추세²⁹⁾에 있음을 알 수 있다.

한편 농·수·축산 폐수는 소규모 단위 영농활동, 수산 및 축산활동으로부터 배출되는 고농도의 유기물질을 함유한 폐수이다. 최근 이들 산업의 기업화 추세로 폐수의 양이 급격히 증가하고 있으며 수역의 부영양화 현상을 초래하기도 한다.

또 비점원 오염(Non-point sources)은 산림·농경지의 비료성분 및 농약성분, 도로 및 도시 시가지 등으로부터의 오염물질은 특히 강우시 고농도로 일시에 연안역으로 유입되어 부유물질 및 영양염 등의 증대로 연안 해역의 부영양화 등 악영향을 초래하고 있다. 특히 농약 및 도시 시가지로부터 유입되는 화학물질 중에는 자연조건에서 잘 분해되지 않고 장기간 해수 중에 체류하여 Food-chain(먹이연쇄)을 통해 생물체내에 고농도로 농축되기도 한다.

29) 해양경찰청장, 2005 해양경찰백서(인천: 해양경찰청, 2005), 234쪽.

그리고 수산생물을 장기간 집약적으로 양식함으로써 양식 생물의 배설물이나 잉여 사료 등에 의해 해당 해역으로 직접 유입하는 자가 오염 부하는 특히 양식 시설이 밀집되어 있고 해수 유동이 크지 않는 지역의 오염을 가중시킬 수도 있다. 가령 연구의 일례를 보면 어류 축양식장의 냉동 사료의 질소량을 100으로 볼 경우, 용해 또는 현탁 상태로 6~13%, 오줌 등으로 15~22%가 해수 중으로 유입되어 수질 오염을 유발하며 사료찌꺼기로써 2~31%, 배설물(분)로써 3~4%가 저질로 유입되어 저질 환경을 악화시켜 수질 오염을 유발하기도 하며 양식장 및 어장의 노화를 촉진시킬 수도 있다.

화학물질에 의한 오염은 물질의 종류도 영향도 다종다양하여 광범위하게 일어나며, 미량으로 존재하여 모니터링이 어렵고 분해가 잘 안되는 물질이 많으며 미량일지라도 그 독성이 강한 특징을 가지고 있다. 이러한 화학물질에 의한 오염은 DDT, PCB, 다이옥신 등과 같은 유독한 오염물질의 형태로 잘 알려져 있으며 최근에는 화학물질의 국가간 이동 및 높은 농축 특성 등의 문제로 국제적인 관심 및 규제 대상이 되고 있는 물질이 많다. 가령, 선박 바닥도료의 주성분으로 사용되어 선체를 수중생물의 부착으로부터 방지하는 능력이 탁월한 TBT(Tributyltin)와 같은 물질은 최근에 해양생물에 대한 독성이 강한 것으로 판명되어 선진 해운국가로부터 규제³⁰⁾를 받고 있다. 주로 소각장의 소각과정에서 합성되어 배출되는 다이옥신과 같은 맹독성 오염물질은 폐기물의 처리를 곤란하게 할 뿐만 아니라 모유에서도 검출되는 등 생태계를 크게 위협하고 있다.

한편 외국이나 외부로부터 유입된 외래종이 기존의 생태계를 파괴하여 많은 문제를 제기한 예는 무수히 많으며, 외래종이 유입될 때는 그 기생 생물도 함께 오기 때문에 문제는 더욱 심각하다. 이것을 방지하기 위해서 미국과 호주에서는 이미 1990년대 초부터 외국의 밸러스트를 자국 연안에 배출하지 못하게 外洋上의 무해한 해수로 교환한 이후에 입항하도록 규제하고 있으며, 이러한 움직임이 국제적으로 공론화되어 국가간의 밸러스트를 통한 외래생물의 유입을 규제하는 Ballast Water Management 협약이 채택되었다.

30) Anti-Fouling System(유해방오시스템의 사용규제) 협약이 2001년 10월 IMO에서 채택되었다. 아직 국제적으로 발효되지는 않았지만 국내에서는 2003년 1월 1일부터 TBT가 함유된 방오시스템의 사용이 금지되고 있다.

第3章 海洋還境汚染 관련 國內外 法律 檢討

제1절 국내 해양환경오염 규제 법률

I. 해양오염방지법

1. 제정배경

해양오염방지법은 해양에 배출되는 기름, 有害液體物質, 汚水, 廢棄物 등을 규제하고 해양의 오염물질을 제거하여 해양환경을 보전함으로써 국민의 건강과 재산을 보호함을 목적으로 1977년 12월 31일 법률 제3079호로 공포된 법률이다 (제1조).

이 법은 그 제정 이유³¹⁾에서 밝히고 있듯이 OILPOL 1954 협약의 개정에 따라 우리나라도 국제적인 공동노력에 적극 참여하고 해상교역량 증가에 따른 해양오염을 규제하기 위한 것이었다. 실상 이 법 제정 당시에 이미 OILPOL 1954년 협약의 後身인 MARPOL 1973 협약이 이미 채택되어 있었음을 고려한다면 이 법은 MARPOL 73/78 협약의 발효에 대비하기 위하여 제정된 것처럼 보인다.

그리고 ‘1972년 폐기물 및 그 밖의 물질의 투기에 의한 해양오염방지에 관한 협약’³²⁾의 폐기물 해양투기 규제에 관한 규정도 이 법률에 포함되어 있다. 즉, 육지에서 처리가 곤란한 폐기물 중 해양배출이 가능한 폐기물을 지정된 장소³³⁾

31) 1954년 5월 12일 선진 제국가들은 영국에서 “기름에 의한 해수오염방지를 위한 국제조약”을 맺고 그 후 이 조약의 보완을 계속하고 있으므로 우리나라도 국제적인 공동노력에 적극 참여하고자 하며, 한편 우리나라 산업의 급속한 발전에 따라 국제간의 교역이 활발하여 선박의 왕래가 빈번하여지고, 또한 에너지 개발정책의 일환인 石油 자원개발을 위한 대륙붕 개발이 추진됨에 따라 선박 및 해양시설로부터 기름 및 폐기물 등의 배출로 인하여 해양환경을 오염시켜 사람의 건강과 재산에 손해를 주거나 피해를 줄 우려가 있으므로 이를 규제하고 적절한 처리를 함과 동시에 해양오염방지를 위한 각종 조치를 강구하려는 것임(법제처 홈페이지(www.moleg.go.kr) 참조).

32) 원명은 Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972이며 일명 ‘London Dumping Convention 1972(1972 LC)’라고 한다. 1972.12.29 채택되었으며 1975.8.30. 발효되었다.

33) 해양오염방지법 시행규칙 제35조 제2항에 의한 폐기물 배출해역은 갑해역, 병(동해,

와 처리방법으로 바다에 배출할 수 있도록 규정하고 있다.

해양오염방지법이 적용되는 오염의 범위는 첫째, 대한민국 영토에 접속되는 해역 안 및 기타 해역으로서 대통령령이 정하는 해역 안에서 행하여진 해양오염, 『해저 광물자원 개발법』에 의한 해저광구 개발과 관련하여 발생한 해양오염, 대한민국 선박에 의해 행하여진 해양오염 및 환경보전해역 및 특별관리해역 안에서의 해양오염이다(법 제3조).

이 법률은 해양환경을 보전하기 위한 해양환경보전에 관한 시책방향, 해양오염의 현황과 장래 예측 및 방지대책, 해양환경보전을 위한 기술개발과 국제협력 등이 포함된 해양환경보전 종합대책을 수립하도록 요구하고 있다. 또한 『환경정책법』에 의한 환경기준을 유지하기 위해 해역별 해양환경기준을 설정하고 연근해의 해양 환경상황 및 오염원의 조사 등을 위하여 해양환경 측정망을 구성하고 해양오염도를 정기적으로 측정하도록 하고 있다.

그리고 해양환경과 생태계가 특히 양호한 곳으로써 해양환경의 상태가 양호하여 지속적으로 보전할 필요가 있는 환경보전해역과 해양환경기준의 유지가 곤란하고 해양환경의 보전에 현저한 장애가 있거나 장애를 미칠 우려가 있는 특별관리해역을 설정할 수 있도록 하고 있다. 현재 함평만, 완도·도암만, 득량만, 가막만 등 4개 지역이 환경보전해역으로, 부산연안, 울산연안, 광양만, 마산만, 시화호·인천연안 등 5개 지역이 특별관리해역으로 지정되어 있다³⁴⁾.

2. 구성 및 주요내용

이 법률 역시 우리나라의 다른 법률과 같이 하위 법령으로서 시행령(대통령령)과 시행규칙(해양수산부령)이 있다.

해양오염방지법은 여러 차례의 개정을 거치면서 현재 11개장과 부칙으로 구성되어 있다. 제1장(제1조~제4조의9)은 총칙, 제2장(제5조~제23조)은 선박으로부터의 기름과 유해액체물질 등 또는 폐기물의 배출규제, 제3장(제24조~제33조의2)은 선박의 해양오염방지설비 등의 검사 등, 제4장(제34조~제36조)은 해

서해)해역, 정(동해, 기타)해역, 무해역으로 구분하고 있다.

34) 해양수산부장관, “환경보전해역 및 특별관리해역 지정”, 해양수산부 고시 제2000-3호(2000. 2.14.).

양시설 등으로부터 기름과 유해액체물질 등 또는 폐기물의 배출규제, 제5장(제37조~제46조의4)은 방제와 청소업 등, 제6장(제47조~제52조)은 해양오염방제조치, 제6장의2(제52조의2제52조의9)는 한국해양오염방제조합, 제6장의3(제52조의10~제52조의16)은 해양오염환경조사, 제7장(제53조~제70조)은 보칙, 그리고 제9장(제71조~제80조)은 罰則이다.

해양오염방지법 시행령은 해양오염방지법에서 위임된 사항과 그 시행에 관하여 필요한 사항을 규정하기 위한 것³⁵⁾으로써 68개 조문(제1조~제55조의 74개 조문 중 8개 조문 삭제) 및 부칙으로 되어 있다.

해양오염방지법 시행규칙은 해양오염방지법 및 동법 시행령에서 위임된 사항과 그 시행에 관하여 필요한 사항을 규정하기 위한 것으로서 7개장과 부칙으로 되어 있다.

해양오염방지법 제1장(제1조~제8조)은 총칙, 제2장은 선박으로부터의 기름·유해액체물질 등 또는 폐기물의 배출규제에 대한 것으로서 3개 절로 구성되어 있다. 제1절(제9조~제24조)은 선박으로부터의 기름의 배출규제, 제2절(제25조~제32조)은 선박으로부터의 유해액체물질 등³⁶⁾의 배출규제이며 제3절(제33조~제52조)은 폐기물 해양 배출업을 포함한 선박으로부터의 폐기물³⁷⁾의 배출규제이다.

제3장(제53조~제70조)은 선박의 해양오염방지설비 등의 검사 등에 관한 사항이며, 제4장(제71조~제75조)은 해양시설로부터의 기름·유해액체물질 등 또는 폐기물의 배출규제에 관한 사항이다. 제5장(제76조~제85조의7)은 방제·청소업 등, 제6장(제86조~제115조)은 해양오염방제조치에 관한 사항이며, 제7장(제116조~124조)은 보칙이다.

3. 주요 개정내용

이 법률은 1977.12.31. 법률 제3079호로 제정된 이래 현재까지 해양오염방지

35) 해양오염방지법 시행령 제1조(목적).

36) MARPOL 73/78 협약의 부속서Ⅱ(산적 유해액체물질)와 부속서Ⅲ(포장된 형태로 운송되는 유해물질)에 해당되는 규정이다.

37) MARPOL 73/78 협약 부속서Ⅳ(오수)와 부속서Ⅴ(쓰레기)에 해당되는 규정이다.

법 14 차례, 시행령 29 차례, 시행규칙 19 차례의 개정이 있었다.

해양오염방지법에서의 주요 개정은 1986년, 1991년 및 1997년에 이루어졌다. 1986년 개정에서 MARPOL 73/78 협약 수용에 따른 법제를 정비하였다. 또한 1991년 개정에서 MARPOL 73/78 부속서Ⅱ를 수용하기 위한 법제를 개정하였으며, 1997년 개정에서 해양오염방제조합 설립 및 港灣國統制 근거를 명확히 하였다. 그 외의 개정은 주로 항만법, 어항법, 수산업법, 행정절차법, 정부조직법 등의 관련 법률의 개정에 따른 개정이 있었다.

해양오염방지법 시행령의 주요 개정은 1987년, 1989년 및 1991년에 이루어졌다. 1987년 개정에서 선저폐수방지장치의 설치 범위를 총톤수 50톤 미만의 유조선과 총톤수 100톤 미만의 일반선박으로 확대하였다. 1989년 개정에서는 폐유 등의 위탁 처리 증빙서류를 선내에 보관하도록 하였으며 1991년 개정에서는 적용 대상 해역을 중진의 영해법에 의한 영해 및 내수에서 어업자원보호법에 의한 전관수역까지 확대하였다. 그 외의 개정은 정부조직법, 공유수면관리법, 도시계획법, 어장관리법, 행정규제기본법, 행정절차법, 환경정책기본법 등의 관련 법률의 개정에 따른 개정이 있었다.

해양오염방지법 시행규칙의 주요 개정은 1987년, 1989년, 1991년 및 1998년에 이루어졌다. 1987년 개정에서 糞尿 등 폐기물 배출 규제 대상 범위를 탑승인원 50인 이상의 선박에서 탑승인원 20인 이상의 선박으로 확대하였다. 1988년 개정에서는 MARPOL 73/78 협약 수용에 따른 세부 기술적인 기준 등을 도입하였으며, 1993년 개정에서는 MARPOL 73/78 부속서Ⅱ의 세부적용 기준을 수용하였다. 1994년 개정에서는 MARPOL 73/78 부속서Ⅴ의 가입에 대비한 규정의 개정이 있었다. 또한 1995년 개정에서는 MARPOL 73/78 부속서Ⅰ의 개정³⁸⁾에 따른 이중선체구조 등의 규정 개정이 있었다. 1996년 개정에서는 선박 및 해양시설의 자재 약제 비치기준 등에 대한 개정이 있었다. 1997년 개정에서는 폐유 저장용기의 비치의무 대상을 총톤수 5톤 이상 선박으로 확대하였으며, 1998년 개정에서는 이중선체구조의 설치 의무 대상을 재화중량톤수 500톤이상으로 확대하였다. 그 외의 개정은 정부조직법, 행정규제기본법 등의 관련 법률의 개정에 따른 개정이 있었다.

38) 1992년 개정. MEPC52(32).

4. 벌칙 규정

관련 규정을 위반하여 선박에서 과실로 인하여 기름을 배출하거나 유해액체 물질, 포장 유해물질을 배출한 경우에는 5년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있으며(법 제71조), 선박에서 폐기물을 배출하거나 해양 시설에서 기름 등 폐기물을 배출한 경우에는 3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 되어 있다(법 제72조). 또한 선박에서 과실로 인하여 유해액체물질이나 포장유해물질을 배출한 경우에는 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있으며(법 제73조), 선박에서 과실로 인하여 폐기물을 배출하거나 해양시설에서 과실로 인하여 기름 등 폐기물을 배출한 경우에는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금(법 제74조 제1항)을 부과하고 있고 폐기물해양배출업의 등록을 하지 아니하고 폐기물의 배출에 관한 영업을 한 경우에는 1년 이하의 징역 또는 5백만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다. 또한 관련 규정을 위반하여 기름 등 폐기물을 처리·인도한 경우에는 5백만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다(법 제75조).

II. 수질환경보전법

1990년 8월 1일 제정된 동 법은 폐수를 배출하는 사업장의 규제에 대한 것이 주된 내용이며, 폐수배출시설의 설치와 운영의 과정을 행정적으로 규제하면서 배출허용기준을 설정하고 있다. 그리고 배출 부과금 제도의 확대에 의한 경제적 유인, 환경친화기업 지정제도의 도입으로 기업의 자율적 오염저감을 유도하는 쪽으로 정책 수단이 다양화되고 있다.

수질오염으로 인한 국민 건강 및 환경상의 피해를 예방하고 공공수역의 수질을 적정하게 관리·보전함으로써 모든 국민이 건강하고 쾌적한 환경에서 생활할 수 있게 함을 목적으로 하고 있다(법 제1조). 특히 수질오염상태가 환경정책기본법 제10조의 규정에 의한 환경기준을 초과하여 주민의 건강, 재산 또는 동·식물의 생육에 중대한 피해를 발생시킬 우려가 있다고 인정되는 구역, 특별대책지역 중 사업장이 밀집되어 있는 구역에 대해서는 그 구역 내의 사업장

에 대해 배출오염물질을 총량으로 규제할 수 있게 하였다(법 제9조). 또한 수질 오염의 상황을 파악하고 적절한 방지대책을 수립하기 위해 수질오염의 수계별 영향권역을 설정할 수 있으며(법 제28조), 공공수역에 특정 위해물질 또는 특정 폐기물을 버리는 행위 및 분뇨, 동물의 사체, 쓰레기 등을 버리는 행위를 금지하고 있다(법 제29조 제1항). 또한 수자원이나 공공수역의 수질오염방지를 위해서 통행제한이나 점용 및 매립에 따른 필요조건 부여 등의 조치를 취할 수 있다.(법 제29조의3, 법 제30조).

방지시설 설치(법 제10조)를 위반할 시에는 7년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금(법 제56조)을 처하도록 하고 있다. 그리고 배출시설 등의 가동 개시 신고(법 제14조)를 하지 아니하고 조업을 하거나 업무상 과실 또는 중대한 과실로 인하여 특정 수질 위해물질 등을 누출·유출시킬 경우, 분뇨·축산폐수, 다량의 토사를 버린 경우에는 1년 이하의 징역 또는 500만원 이하의 벌금(법 제57조)에 처하도록 하고 있다. 그리고 배출기준 위반에 대해서는 고의 및 과실을 불문하고 처벌하는 직벌 방식을 취하고 있어(법 제56조 내지 제61조) 사업장에서 배출되는 위해물질에 대하여 엄벌하고 있다. 그리고 이 법은 항만이나 연안수역과 같은 해상부분도 규제³⁹⁾하지만 육상오염에 대한 규제에 주안점을 두고 있기 때문에 육상기인 해양오염원에 대한 효율적인 대응책으로서는 충분치 못하다.

Ⅲ. 폐기물관리법

1991년 3월 8일 제정된 이 법은 폐기물 처리시설의 설치 촉진 등 관리체계를 개선하는 데 취지를 두고 있다. 폐기물을 안전하게 처리하기 위해서 위생적인 소각시설과 매립시설을 설치하기 위한 것이다. 폐기물의 처리 책임을 명확히 하고 안전처리를 위한 기준과 규제를 규정하고, 사업장 폐기물의 처리에 대한 규제를 엄격히 규정하고 있다.

현행 폐기물관리법은 폐기물을 ‘사람의 소비활동이나 생산과정에서 필요하지

39) 공공수역이란 하천, 호소, 항만, 연안수역 기타 공공용에 사용되는 수역과 이에 접속하여 공공용에 사용되는 환경부령으로 정하는 수역을 말한다(수질환경보전법 제2조 제4호).

아니하게 된 물질’로서, ‘쓰레기·연소재·오니(찌꺼기)·폐유·폐산·폐알카리·동물의 사체 등’을 포함하는 것으로 정의하고 있으며(폐기물관리법 제2조). 그 발생원에 따라 생활폐기물과 사업장폐기물로 크게 구분하고 있다.

‘사업장폐기물’이란 『대기환경보전법』·『수질환경보전법』 또는 『소음·진동규제법』의 규정에 의하여 공장 등 배출시설을 설치·운영하는 사업장과 폐기물을 1일 300kg 이상 배출하는 사업장에서 배출되는 폐기물(사업장 일반폐기물)과 일련의 공사·작업 등으로 5톤 이상 배출되는 폐기물(건설폐기물), 그리고 폐유·폐산 등 주변 환경을 오염시킬 수 있거나 인체조직의 적출물과 실험동물의 사체 등 의료기관이나 시험·검사기관 등에서 배출되는 인체에 위해를 줄 수 있는 폐기물(지정폐기물)을 말하며, ‘생활폐기물’이란 사람의 생활이나 사업활동에 필요하지 않게 된 물질 중 사업장폐기물에 속하지 않는 폐기물을 의미한다.

폐기물은 폐기물 관리에 관한 기본법인 『폐기물관리법』을 중심으로, 『자원의 절약과 재활용 촉진에 관한 법률』 및 『폐기물의 국가간 이동 및 그 처리에 관한 법률』에 의하여 관리되고 있으며, 기타 관련 법률로는 『폐기물 처리시설 설치 촉진 및 주변지역 지원 등에 관한 법률』, 『한국환경자원공사법』, 『수도권매립지관리공사의 설립 및 운영에 관한 법률』 및 『건설폐기물의 재활용 촉진에 관한 법률』 등이 있다⁴⁰⁾.

한편 정부는 폐기물의 매립에 따른 토양이나 지하수 오염에 대한 우려와 폐기물 소각에 따른 다이옥신 등의 유해물질 생성 등에 대한 주민들의 반발로 폐기물의 처리 기준을 강화하고 있다. 이에 따라 폐기물의 처리비용이 증가됨으로써 상대적으로 처리비용이 저렴한 해양투기가 증가하고 있다.

IV. 공유수면관리법

1961년 12월 19일 제정된 이 법은 公有水面의 관리, 보전, 이용 등에 관한 사항을 규정하여 公共危害의 예방 경감과 공공복리의 증진에 기여하게 하려는 목적으로 제정되었다.

40) 환경부장관, 앞의 2005 환경백서, 579~580쪽.

공유수면에 공작물의 신축, 개축, 준설, 굴착, 토석채취, 식물재배, 점용 등을 하고자 할 경우에는 管理廳의 허가를 받아야 하며(법 제5조), 방치된 선박이나 폐자재 기타의 물건이 공유수면의 효용을 해하거나 수질오염을 발생시킬 우려가 있다고 인정하는 경우에는 제거를 명할 수 있다(법 제13조). 또한 공유수면에 폐기물, 폐유, 폐수, 오수, 분뇨, 축산폐수, 동물의 사체류 기타 오염물질을 버리거나 흘려가게 하는 행위, 선박을 버리거나 방치하는 행위 등을 금지하고 있다(법 제15조). 이 금지 행위를 한 경우나 점·사용 허가를 받지 아니하고 공유수면을 점·사용한 경우에는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다. 방치된 물건 등에 대한 제거명령을 이행하지 아니한 경우에는 6월 이하의 징역 또는 5백만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다.

V. 오수·분뇨 및 축산폐수의 처리에 관한 법률

1991년 3월 8일 제정된 동 법은 오수·분뇨 및 축산폐수를 적절하게 처리하여 자연환경과 생활환경을 청결히 하고 수질오염을 감소시키는 것을 목적으로 하고 있다.

오수나 분뇨, 축산폐수 처리시설의 설치 및 운영 등에 관한 사항을 규정하고 그 배출 기준을 정하여 수질오염을 감소하도록 하고 있다. 특히, 오염유발이 큰 축산폐수에 대해서는 배출 부과금을 부과(법 제29조)하도록 하고 있다.

육상에서 발생된 분뇨나 축산폐수 중 처리가 곤란한 폐기물은 주로 바다에 투기를 하게 되는데 해양오염방지법 제16조의 규정에 따라 배출하여야 한다. 즉 해양오염방지법 시행규칙 제35조 제1항에 따라 『오수·분뇨 및 축산폐수의 처리에 관한 법률』 제2조의 규정에 의한 분뇨 또는 축산폐수와 오수처리시설·축산폐수처리시설 또는 분뇨처리시설에서 발생된 액상(수분의 함량이 95% 이상이거나 고형물의 함량이 5% 미만인 것을 말한다)의 폐기물은 확산식 처리방법에 의하여 배출하여야 한다. 또한 가축분뇨의 경우 해양에 투기하려면 반드시 전처리 돼야 하며 털 등 이물질을 제거하고 투기해야 한다.

한편 해양수산부는 ‘해양투기 저감 중장기 계획’을 조속히 마련해 2011년에는 해양투기량을 2004년 975만톤의 50% 수준까지 낮추기로 하고 우선적으로 축산

폐수 등은 일정 유예기간을 거쳐 해양투기를 전면 금지시킬 계획⁴¹⁾이다..

오수처리시설을 설치하지 아니하거나 그 처리용량을 증대시키지 아니한 경우, 축산폐수처리시설을 설치 또는 변경하지 아니한 경우에는 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다(법 제53조). 분뇨를 적정 처리할 수 있는 장소외의 곳에 합부로 버린 경우에는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다(법 제54조). 분뇨나 축산폐수의 처리기준을 위반하여 처리한 경우에는 2백만원 이하의 벌금에 처하도록 한다(법 제56조).

VI. 기타 국내법률

『개항질서법』은 개항의 항계 안에서 선박교통의 안전 및 질서를 유지할 목적으로 하여 1961년 12월 30일 제정되었다. 이 법에서는 개항의 항계 안 및 항계 밖 10 킬로미터 이내의 수면에 선박의 안전운항을 해할 우려가 있는 토석, 죽목, 어구 등 폐기물을 버리는 못하도록 하고 있으며 석탄, 돌, 벽돌 등 흩어지기 쉬운 물건을 하역할 경우에는 그 물건이 수면에 떨어지는 것을 방지하는 조치를 취하도록 하고 있다(법 제24조). 이러한 위법 행위자에 대하여는 제거 명령을 할 수 있으며 이 명령을 위반한 경우에는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다(법 제44조).

『항만법』은 1967년 3월 30일에 제정되었으며, 항만의 지정, 개발, 관리 및 사수에 관한 사항을 제정하여 항만의 건설을 촉진하고 그 효율화를 도모하고자 함에 목적이 있다.

항만에 유독물 또는 동물의 사체를 버리는 행위, 다량의 토석 또는 쓰레기를 버리는 등 항만의 깊이에 영향을 줄 우려가 있는 행위, 수질오염 등으로 인하여 국민건강 및 환경상의 위해를 발생시키는 행위, 정당한 사유없이 토석 또는 자갈을 채취하거나 수산물을 채취·양식하는 행위, 준설토사를 지정된 장소 외에 버리는 행위를 금지하고 있다(법 제44조). 이를 위반할 경우에는 2년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다.

41) 농어민신문 축산면, 2005.12.2.

『어항법』은 어항의 지정·개발 및 관리 등에 관한 사항을 규정함으로써 어항의 개발을 촉진하고 그 관리와 이용의 효율성을 도모하여 수산업의 진흥과 어촌지역의 발전에 이바지함을 목적으로 1969년 5월 19일에 제정되었다.

정당한 사유없이 어항구역 안에서 어항의 보전 또는 그 사용에 지장을 줄 우려가 있는 토석·자갈·모래 등을 채취하는 행위, 어항의 환경 및 이용질서 유지를 위한 시설물 등을 훼손하는 행위를 금지하고 있으며(법 제32조), 이 규정 위반에 대하여 관리청에서 원상회복 또는 제거를 명할 수 있다(법 제33조). 만약 이 명령을 이행하지 않은 경우에는 2년 이하의 징역 또는 700만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다.

『골재채취법』은 1991년 12월 14일 제정되었으며 골재의 원활한 수급과 골재채취에 따른 재해를 예방하기 위하여 골재의 수급계획, 골재채취업의 등록 등 골재채취에 관한 기본적인 사항을 정함으로써 골재자원의 효율적인 이용과 국민경제 발전에 이바지함을 목적으로 하고 있다.

골재채취는 관할 시장·군수 또는 구청장(배타적 경제수역일 경우에는 건설교통부장관)의 허가를 받아야 하며(법 제22조), 골재채취 허가를 받아 골재를 채취하는 자는 골재채취로 인한 자연환경 훼손·수질오염 기타 재해에 대한 예방조치를 하여야 한다(법 제28조). 또한 자연환경 훼손, 수질오염 기타의 재해로 인하여 공중에게 위해가 발생할 우려가 있을 경우 등에는 골재채취 구역의 변경, 채취의 중지, 시설물의 이전 등의 필요한 조치를 명할 수 있다(법 제30조). 이 규정에 위반할 경우에는 1년 이하의 징역 또는 500만원 이하의 벌금에 처하도록 되어 있다(법 제50조).

『습지보전법』은 습지를 효율적으로 보전·관리하여 습지의 생물 다양성의 보전을 목적으로 하고 있으며 우리나라가 1979년 3월에 가입한 람사협약⁴²⁾을

42) 람사협약은 1971년 2월 이란의 람사(Ramsar)에서 조인되어 75년 12월 발효된 정부 간 협약으로 정식명칭은 ‘물새 서식지로서 국제적으로 중요한 습지에 관한 협약’(Convention on Wetland of International Importance Especially as Waterfowl Habitant)이다.

명칭만으로 볼 때 물새 보호 협약이 아닌가 오해할 수도 있지만 습지가 물새 서식지인 것 외에도 어류, 양서류, 파충류, 포유류와 식물 등 種 다양성을 유지하고 인간의 삶을 보다 풍요롭게 한다는 점에서 람사협약은 매우 폭넓은 의미를 지닌다. 생태적으로 중요한 습지는 다른 나라의 토지일지라도 지구 전체의 자원이라는 관점에서 보호하자는 것이다.

국내법화하기 위하여 1999년2월8일 제정되었다. 습지는 淺水, 汽水 또는 鹽水가 영구적 또는 일시적으로 그 표면을 덮고 있는 지역으로서 내륙습지 및 연안습지를 포함⁴³⁾한다(법 제2조 제1호).

습지보호지역을 면허 없이 매립할 경우에는 3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금(법 제23조)에 처하도록 하고 있다. 습지보호지역 내에서 건축물을 신축 또는 증축 및 토지 형질 변경의 제한 행위를 위반하거나 습지의 수위 또는 수량에 증감을 가져오는 행위, 습지주변관리지역에서 승인 없이 간척사업, 공유수면매립사업 또는 위해행위를 한 경우에는 2년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금(법 제24조)에 처하도록 하고 있다. 또한 이 법 역시 행위자와 그 사용주에게 양벌(법 제26조)을 부과할 수 있다.

제2절 해양환경오염 규제 관련 국제법

I. MARPOL 73/78 협약

1. 채택배경⁴⁴⁾

해양에 유출된 기름은 증발하거나 용해되거나 가라앉지 않으며 박테리아에 의한 분해도 되지 않기 때문에 지속적으로 해수를 오염시켜 연안 해양생물의 생태환경을 파괴하는 한편 해류와 바람에 밀려 광대한 범위로 해안선에 여러 가지 손해를 확대시킨다. 그러므로 다수의 조선소와 정유소가 존재하며 멕시코 해류의 영향을 받아 육지로부터 제법 멀리 떨어진 해상에서 배출된 기름일지라도 해안에 표착되는 실정에 놓여 있는 영국과 유럽대륙에 있어서는 일찍부터 선박에 의한 해양의 오염을 문제시해왔다.

우리나라는 강원도 대암산 용늪과 경남 창원 우포늪을 대상습지로 등록해 놓았다. 랍사협약 대상습지 선정 기준으로 보면 우리나라 서해안의 갯벌은 대부분 대상습지에 해당되지만 농림부, 건설교통부 등 개발부처에서 갯벌을 대규모 간척사업의 대상으로 보고 있어 등록이 안되고 있는 실정이다.

43) 랍사협약에서는 습지를 ‘수심 6m 이내의 물구덩이’로 규정하고 있다. 따라서 습지에는 강, 호수, 늪, 물댄 논, 갯벌, 썰물 때 깊이가 6m이하인 바다도 포함된다.

44) 박영선, IMO 업무해설(부산: 해인출판사, 1996), 111~113쪽.

이러한 움직임은 해운업의 국제 활동 특성상 어느 한 국가만 시행해서는 그 효과를 거둘 수 없으므로 해서 국제적인 통일조약에 의하여 이를 규제하기 위함으로써 1926년에 미국이 이 문제를 토의하기 위한 국제회의를 워싱턴에서 개최한 바 있다. 이어서 1934년에 영국이 이 문제를 국제연맹에 제의하여 1935년에 국제회의에 부의할 협약초안을 작성하였으나 독일, 이탈리아, 일본 등 3국이 참석하지 않아 회의가 개최되지 못하였다.

2차 세계대전이 끝난 후 영국 정부의 주도로 1954년 4월 26일부터 5월 12일까지 런던에서 기름에 의한 해양의 오염에 관한 국제회의를 열고 '1954년의 기름에 의한 해양의 오염방지를 위한 국제협약(OILPOL 1954)'을 채택하였으며 1958년 7월 26일에 발효되었다.

그 뒤 이 협약의 규제만으로는 불충분하다 하여 1962년에 1954년 협약의 개정조항이 채택되었다. 이 개정은 1967년 5월에 발효되었는데 규제대상인 '유조선'을 총톤수 150톤 이상으로 하고 기름의 배출금지해역을 확대하는 등 전반적인 규제를 강화하였다.

그 뒤 1967년 3월 118천톤의 원유화물 중 절반을 유출시킨 총톤수 6만톤급 탱커 'Torrey Canyon'호 사건⁴⁵⁾에서 보는 바와 같은 대량의 기름 유출사고로 말미암아 해양의 오염은 국제적으로 급속하고 광범위하게 진행하여 이제까지의 국제협약만으로는 해양의 오염을 방지하기가 불가능하게 되었다.

이리하여 1969년 10월에 '1954년의 기름에 의한 해양의 오염방지를 위한 국제협약'을 개정하는 1969년의 개정협약(The 1969 Amendments to the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954 : OILPOL)과 '1969년의 기름오염사고의 경우에 있어서의 공해상의 개입에 관한 국제협약'(The International Convention relating to Intervention on the High Seas in cases of Oil Pollution Casualties, 1969)이 제정되었다. 이 협약들은 1978년 1월 20일, 1975년 5월 6일에 각각 발효되었다.

이후 세계 경제가 활성화되면서 선박에 의한 '1954년의 기름에 의한 해양의 오염방지를 위한 국제협약(OILPOL)'에 대하여 개정이 거듭되는 동안에도 기름

45) 1967년 3월 18일 유조선 Torrey Canyon호가 영국 남서단에서 좌초되어 원유 93,000kl가 유출되어 영국과 프랑스 해안 300여km가 오염되고 10만 마리 이상의 조류가 희생되는 사고가 발생하였다.

의 해상 운송량과 탱커의 수는 엄청나게 증가하였고 또 해상을 통하여 운송되는 화학물질은 점점 늘어나서 1954년의 협약으로써는 도저히 해양의 오염을 방지하기에 부적당하다는 생각이 들었기 때문에 1969년의 IMCO 총회에서는 완전히 새로운 협약을 심의하기 위한 국제회의를 소집하기로 결정하여 1973년 10월에 런던에서 개최되었다⁴⁶⁾.

이 회의에서 ‘1973년의 선박으로부터의 오염을 방지하기 위한 국제협약’(International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 : MARPOL 1973)을 채택하였으나, 몇 가지 기술적인 문제와 재정적인 부담 때문에 이 협약을 비준한 나라가 극소수에 불과하고 가까운 장래에 발효될 전망이 보이지 않게 되자 1978년에 개최된 ‘유조선의 안전과 오염방지에 관한 국제회의’(International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention : TSPP)에서 1973년 MARPOL 협약을 대폭 수정한 1978년 MARPOL 의정서(1978 Protocol)를 마련하였다. 이것이 바로 MARPOL 73/78이라 줄여서 부르는 「1978년의 의정서에 의하여 수정된 1973년의 선박으로부터의 오염을 방지하기 위한 국제협약」(International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 thereto)이다. 이것은 1973년 MARPOL 협약의 일부를 수정하는 한편 수정되지 아니한 부분도 모두 받아들인 것으로서, 결과적으로 母 협약인 1973년 MARPOL 협약을 흡수한 1개의 문서로 볼 수 있다.

한편 선박 등에 의한 대기오염을 방지하기 위한 MARPOL 73/78 협약 부속서 VI이 1997년에 채택되었다. 이 부속서 또한 기존의 MARPOL 73/78 협약과 함께 하나의 협약으로 간주한다. 동 협약의 원명은 “Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto”이며 국내법인 해양오염방지법에서는 「1978년 의정서 및 1997년 의정서에 의하여 개정된 선박으로부터의 오염방지를 위한 1973년 국제협약」의 부속서 VI 「선박으로부터의 대기오염방지를 위한 규칙」으로 명명되었다.⁴⁷⁾

46) 조병용, “해양사고 조사·심판의 국제적 동향”, 해양안전(2001년 겨울호), 중앙해양안전심판원, 9쪽.

47) 국회 홈페이지- 정보광장 - 국회 통과 새법률 - 해양오염방지법

2. 구성 및 주요내용

MARPOL 73/78협약은 9개 조문의 본문, 2개의 의정서 및 6개의 부속서로 구성되어 있으며 기술적인 사항은 모두 부속서에 규정되어 있다.

본문에는 당사국의 의무사항으로서 MARPOL 1978 의정서, 부속서 및 MARPOL 1973 협약의 효과를 인정해야 함을 밝히고 있으며 각각의 규정은 단일 협약으로 간주되고 해석되어야 함을 규정하고 있다.

한편, 동 협약의 비준을 위해서는 부속서 I 및 II는 필히 가입을 하여야 하는 필수 부속서인 반면에 부속서 III, IV 및 V는 회원국이 선택적으로 비준이나 가입을 할 수 있도록 허용함⁴⁸⁾으로써 동 협약의 원활한 운영과 각 부속서의 조속한 이행을 기하고 있으며, 부속서II의 시행을 1978년 의정서의 발효일로부터 3년이 경과한 날까지 연기할 수 있도록 허용하고 있다.

1978년 2월 17일 채택되어 1983년 10월 2일 국제적으로 발효한 MARPOL 73/78협약은 78년 채택된 이후 IMO 산하의 해양환경보호위원회(Marine Environment Protection Committee ; MEPC)의 주도아래 여러 차례의 개정되어 왔다.

이 협약은 1984년 이후 거의 매년 개정되어 왔으며 특히, 대형 해양사고 이후에는 그 사고원인에 대한 보완책으로 중대한 개정이 많이 이루어졌다.

주요 개정 내용 중 중요한 것을 살펴보면 부속서 I 에 대한 1992년과 2001년 개정을 들 수 있다. 이것은 1989년 알래스카 해안에서 좌초한 Exxon Valdez 호⁴⁹⁾ 사고와 1999년 12월 12일 프랑스 연안에서 발생한 Ericka호 사고⁵⁰⁾에 대

(<http://www.assembly.go.kr/index.jsp>) 참조(2005.12.24. Search).

48) 1973 MARPOL 협약 전문 제14조.

49) Exxon Valdez호(214,861DWT)가 Alaska의 Prince William Sound 만에 좌초되어 약 27만배럴 이상의 원유가 유출되어 세계 최대의 어장인 Alaska연안은 길이 8마일 및 폭 4마일 정도가 원유로 오염됨으로써 4천 마리의 알래스카 해달이 폐죽음을 당하는 등 미국 역사상 최악의 환경오염으로 기록되었고 지난 수년 동안 미국에서 논란을 벌여온 유류오염에 관한 법률(OPA 1990)이 제정되는 계기가 되었다.(백점기, “유조선 엑슨발데즈호 좌초사고의 교훈”, 대한조선헌학회 제29권제2호, 대한조선헌학회, 1992, 27~31쪽; 박영선, “미국의 기름오염방지법 심층분석”, 해양안전소식지 2000년 겨울호, 중앙해양안전심판원(2000), 81쪽~93쪽 ; 산하온 환경연구소 홈페이지 (<http://sanhaon.or.kr/subpages/body8/body8.htm>) 등 다수).

50) 선체가 두 동강나면서 침몰하여 실려 있던 2만8천톤의 기름 중 유출된 1만2천 톤

한 대책이 협약에 반영된 결과이다.

또 다른 하나는 배기가스나 연료유의 성분 규제 및 휘발성 유기화합물 배출 규제를 통한 선박에 의한 대기오염을 방지하기 위한 부속서Ⅵ을 도입한 것이다. 이는 동 협약이 선박에 의해 운송되는 물질과 선내 생활상 발생하는 하수나 폐기물에 의한 해양의 오염을 방지하기 위한 것에서 선박에서 발생하는 배기가스 등에 의한 대기의 오염방지를 규제하는 차원으로 발전하였다는 중대한 의미를 지닌다고 할 수 있다.

부속서Ⅰ은 MARPOL 73/78 협약에서 가장 중요하고 기본이 되는 부속서로서 선박으로부터 기름의 배출을 규제하고 있다. 규제대상은 원유, 중유, 슬러지, 폐유 및 정제유 등 모든 형태의 석유류이나 부속서Ⅱ에 의한 유해액체물질은 제외된다.

이 규정의 적용은 150톤 이상의 탱커와 400톤 이상의 탱커이외의 모든 선박이며, 이들 선박은 유수분리장치, 기름 배출감시 제어장치, COW(원유세정장치) 등의 설비를 갖추도록 하고 있다. 또한 기름의 해양 배출요건 및 기록 유지와 SBT(분리 밸러스트 탱크), 이중저 선체구조, 슬러지/슬롭탱크 등의 선체 구조 부분에 대하여도 규정되어 있다.

부속서Ⅱ는 해양에 유출될 경우 인간의 건강이나 해양환경에 위해 또는 해독을 끼치는 유해액체물질을 산적으로 운송하는 선박에 적용되며, 이러한 물질의 해양 배출 요건, 잔유물의 해양 배출을 줄이기 위한 배관 및 스트리핑 장치 등에 대하여 기술하고 있다. 유해액체물질은 그 危害度에 따라서 A~D급으로 나누어지며 또한 그 배출요건도 다르게 정의되어 있다.

부속서Ⅲ은 포장된 형태 또는 화물컨테이너, 이동식 탱크, 도로용 탱크차에 넣어서 해상으로 운송되는 유해물질에 의한 오염을 방지하기 위한 규칙이다. 이 규칙에는 유해물질의 포장, 표시 및 표찰, 적부방법, 적재수량의 제한에 관한 일반적 요건을 규정하고 있다.

부속서Ⅳ는 선박으로부터의 下水에 의한 오염방지를 위한 규칙으로 선내 생

은 마침 프랑스를 강타한 폭풍을 힘입어 5백 km에 이르는 해안 지역을 덮쳤다. 이 배의 거대한 기름 탱크에는 아직도 1만6천 톤의 기름이 담겨 있어 시한폭탄과 같은 상태이다(최재선, 한철환, “프레스티지호 사고에 따른 선박안전 강화동향과 파급효과”, KMI 해양수산 현안분석 2003-01, 한국해양수산개발원(2003)).

활상 발생한 하수를 처리 및 배출하기 요건을 규정하고 있다.

부속서 V는 선박에서 발생하는 합성 로우프, 플라스틱, Dunnage, 음식찌꺼기 등의 쓰레기(Garbage)에 의한 오염방지를 위한 규칙으로서 이들 쓰레기의 처리 요건을 규정하고 있다.

부속서 VI은 선박에 의한 대기오염을 방지하기 위한 규칙으로서 선박연료 배기가스의 황 화합물, 질소 화합물, 휘발성 유기화합물 등을 규제하기 위한 규정이다.

이 의정서는 체결국이 15개국 이상, 체결국의 상선 선박량이 총톤수로 세계 전체의 50%이상에 이르렀을 경우에 발효한다는 조건에 따라 2004년 5월 18일, 사모아가 15번째의 비준국이 됨으로써 그 발효 조건이 충족되어 의정서가 채택된 1997년 9월 26일로부터 약 7년 후인 2005년 5월 19일 발효되었다.

이 부속서는 MARPOL 73/78협약이 일반적인 해양의 오염을 규제하기 위한 것이라기보다는 선박 운항에 따라 발생하는 대기오염을 규제하기 위한 것으로 오존파괴물질로 규정된 할론과 염화불화탄소를 선박에 신규 설치하는 것으로 금지하며 내연기관에서 발생하는 질소산화물의 배출농도를 규제하며, 연료의 연소시에 발생하는 황산화물을 감소시키기 위해서 연료유에 포함된 황 함유량을 제한하고 있다. 또한, 발암성물질인 휘발성 유기 화합물(VOCs)⁵¹⁾의 대기방출을 줄이기 위해 유조선 및 케미칼 운반선의 화물 적양하시에 발생하는 휘발성 유기 화합물을 처리하기 위한 시설을 선박과 부두시설에 요구하고 있다.

3. MARPOL 73/78 협약 부속서 VI의 주요내용

국제사회는 대기환경의 오염을 감소시키기 위하여 그 동안 많은 노력을 하여 왔으며 이러한 노력의 결과로 화석연료에 의해 발생하는 산성비를 감소시키기 위한 1987년 헬싱키 의정서, 프레온가스에 발생하는 오존층 파괴를 감소시키기 위한 1985년 비엔나협약과 1987년 몬트리올 의정서⁵²⁾, 온실가스에 의해 발생되

51) “휘발성 유기 화합물(VOCs: volatile organic compounds)”이란 대기 중에서 일정한 온도와 압력에 의하여 지속적으로 휘발하는 액상이나 고상의 유기화합물을 말한다 (환경부장관, “환경표지대상제품 및 인증기준”, 환경부고시 제2002-219호(2003.1.6.)).

52) 1985년 비엔나 협약을 보완한 1987년 몬트리올 의정서는 오존파괴물질을 감축하고

는 지구 온난화를 방지하기 위한 1992년 기후변화협약⁵³⁾ 등을 채택하는 성과를 거두었다.

그러나 이러한 협약들은 주로 육상의 공장, 발전소, 자동차 등에 의한 오염물질의 감소를 그 주요 규제대상으로 하고 있다. 따라서 국제해사기구(IMO)는 이러한 국제사회의 요구에 부응하기 위하여 선박 등 해상활동에 의해 발생하는 대기오염 물질의 규제를 논의하기 시작하였으며 결국 1997년 9월 26일 MARPOL 73/78협약 부속서 VI장으로 대기오염방지규칙을 채택하였다.

동 부속서의 주요내용을 살펴보면 질소산화물 배출감소를 위한 대기오염방지를 위한 검사 및 증서의 교부, 오존파괴물질의 배출 및 신규 설치 금지, 황산화물의 배출감소를 위한 선박연료유의 품질기준, 화물 적재시 발생하는 휘발성 유기화합물의 대기배출 방지를 위한 설비, 선박 내 소각에 의해 발생하는 유해물질의 감소를 위한 규제 등으로 나누어 볼 수 있다.

먼저 선박기관으로부터 발생하는 질소산화물(NOx)을 감소시키기 위하여 기관출력 130kw이상의 디젤기관은 기관의 분당 회전수(rpm)에 따라 질소산화물의 배출량이 적은 기관을 사용하여야 한다. 그 구체적인 기준은 분당 회전수가 130rpm 미만이면 질소산화물이 17g/kwh 이하, 130~2,000rpm 이면 $4.5n^{(-0.2)}$ g/kwh 이하, 2,000rpm이상이면 9.8g/kwh이하를 요구하고 있다. 이 기준은 협약의 발효여부와 관계없이 2000년 1월 1일 이후 신조되는 기관부터 적용된다는 특징이 있다.

이러한 기준에 적합한지 여부를 기관 제조 때뿐 만 아니라 선박탑재 후에도 정기적으로 검사를 받아야 하며 그 대상에는 선박뿐 만 아니라 시추선과 해상 플랫폼도 포함된다.

대체물질의 개발을 추구한다는 점에서 비엔나 협약보다 더 중요한 것으로 평가되고 있다.

동 1990년 런던 개정의정서와 1992년 코펜하겐 개정안에 의해 부분적으로 개정되는 등 현재까지 3차례의 개정이 있었는데 이들 의정서들을 모두 합하여 몬트리올 의정서 체제라고 한다(환경부장관, 앞의 2005 환경백서, 94~95쪽).

53) 1992년 6월 브라질 리우 "UN 환경개발회의"에서 이산화탄소 등 온실가스 증가에 따른 지구온난화에 대처하기 위해 『기후변화협약』이 채택되었으며, 1997년 12월 개최된 제3차 당사국총회에서 선진국들의 2000년 이후 강제적인 온실가스 감축목표를 설정한 『교토의정서』 채택하였다. 2008~2012년간 선진국 국가전체(터키 제외)의 온실가스 배출 총량을 1990년 대비 평균 5.2%를 감축하되, 국가별로 -8%에서 +10%까지 차별화하고 있다(환경부장관, 앞의 2005 환경백서, 88~89쪽).

또한 선박 기관의 운전에 따라 발생하는 황산화물(SOx)의 감소를 위하여 선박연료유에 함유된 황 함유량을 규제한다. 국제해사기구에 의해 특별히 지정된 해역⁵⁴⁾을 운항하는 선박의 연료유에는 황 함유량이 1.5% m/m미만이어야 하며 그 외 일반해역에서의 황 함유량은 4.5% m/m미만이어야 한다. 그리고 선박 연료유의 품질 서류와 샘플을 일정기간 선박 내에 보관토록 요구된다.

냉장설비 등에 광범위하게 사용되어 온 할론가스나 염화불화탄소 등이 오존층을 파괴하는 것으로 분류됨에 따라 이들 물질이 함유된 설비의 신규 설치를 금지하며 선박에 탑재된 이러한 설비를 폐기할 때는 지정된 업체에서 회수하도록 규정하고 있다.

원유나 케미칼 등의 선박 적재시 발생하는 휘발성 유기화합물(VOCs)을 감소시키기 위하여 해상 터미널에 이러한 물질을 회수 또는 처리하기 위한 설비를 설치하도록 하고 있다. 물론 선박에도 선박에서 발생된 물질을 육상시설로 이송하기 위한 설비를 갖추어야 한다.

그리고 선박 운항 중에 발생한 쓰레기의 소각시 생성되는 다이옥신 등의 유해물질을 감소시키기 위하여 오염화물 잔류물, 폴리염화비페닐(Poly-chlorinated Biphenyl ; PCBs), 중금속 포함물질, 할론 함유 석유제품 등의 선내소각을 금지하고 국제기준에 적합한 소각기를 설치하도록 규정하고 있다. MARPOL 73/78 협약 부속서VI에서 규제하고 있는 물질을 요약하면 【표2】와 같다.

한편 이러한 규제물질과 관련된 국내 규정에는 환경부 소관 『대기환경보전법』과 산업자원부 소관 『오존층 보호를 위한 특정물질의 제조 등에 관한 법률』이 있다. 그런데 MARPOL 73/78 협약 부속서VI의 소관부처인 해양수산부가 동 부속서VI를 국내법으로 수용하기 위하여 법제를 준비하는 과정에서 MARPOL 73/78 협약의 규제물질에 대한 규정이나 정유업체와 같은 관련 이해 당사자가 국내에 이미 존재하고 있음에 따라 관련 부처간의 협의가 쉽게 이루어지지 않아 국내법 제정이 국제협약이 발효되었음에도 불구하고 많이 지연되고 있다. 동 법률은 2004년 12월 11일 입법예고 후 2005년 6월 국회에 상정⁵⁵⁾

54) 2005년 12월 현재 MARPOL 73/78협약 부속서 I 및 부속서 II에 규정된 발틱해를 말한다.

55) 해양수산부공고 제2004-159호(2004.12.11)로 해양오염방지법개정안에 대한 입법예고를 하였으나 연료유의 품질기준(황산화물의 배출 방지를 위한 황 함유량 제한) 등에 대한 부처간 이견에 따른 협의지연으로 2005년 6월 국무회의 통과가 이루어졌다.

되었으며 2005년의 정기국회 마지막 전날인 2005년 12월 8일 국회를 통과하였다.

4. 국내법규 수용현황

대부분의 MARPOL 73/78 협약이 국내법으로 수용된 것을 살펴보면 부속서 I 은 국제 발효일인 1983년 10월 2일 보다 1년가량 늦은 1984년 10월 23일에, 부속서II는 국제발효일과 같은 1987년 4월 6일에 시행되었다. 그러나 부속서III 은 국제발효일인 1992년 7월 1일보다 4년가량 늦은 1996년 5월 28일에, 부속서 IV는 국제법규보다 빠른 1987년 이전에 도입되었으나 부속서V는 국제발효일인 1988년 12월 31일보다 8년여 가량 늦은 1996년 5월 28일에 수용 완료하였다. 이는 국제협약이 발효된 이후에 대부분 국제협약은 국내 법률로 수용된 것으로 세계적인 추세에 수동적으로 접근하여 왔음을 의미한다고 할 수 있다.

또한 최신 협약 부속서인 부속서VI도 이와 같은 현상으로 2005년 5월 19일 국제 발효되었음에도 불구하고 우리나라는 동 관련 법률이 2005년 12월 8일 국회를 통과함에 따라 2006년 1월경에 국제해사기구에 기탁할 것으로 예상됨으로써 동 규정의 국제 발효일보다 약 1년 정도 늦은 2006년 4월경에 국내에서 시행될 것으로 예상된다.

II. 1972 LONDON 협약

이 협약의 원명은 Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972이다.

영국, 서독, 미국, 벨기에 등 선진 공업 국가들은 산업발전과 도시화 과정에서 발생하는 막대한 양의 산업폐기물, 하수 오니, 준설 폐기물, 방사성 폐기물 등을 처리하기 위한 수단으로 1940년대부터 이들 폐기물을 해양에 투기하여 왔다. 그러나 해양은 이러한 폐기물들을 무제한으로 수용할 수 없을 뿐만 아니라 궁극적으로 먹이사슬을 통하여 인체에 미치는 악영향을 고려하여 폐기물의 해양투기에 대한 국제적 관심이 점차 고조되었다.

1971년 6월 국제해사기구는 유엔 인간환경회의의 권고에 따라 '해양오염에

관한 정부간 작업반(IWGMP)'를 설치하고 런던에서 제1차 회의를 개최하였다. 이후 아이슬란드의 수도 레이캬비크에서 '해양투기에 관한 정부간 회의'가 개최되어 조약안을 정비하였고 동 협약안을 1972. 10. 30 ~ 11. 13 영국 런던에서 개최된 '해양에서의 폐기물의 투기에 관한 협약의 정부간 회의'에서 채택하였다.

이 협약은 총 22개 조문의 협약 본문 및 3개의 부속서로 구성되어 있다. 부속서 I 은 투기금지물질(Black list), 부속서 II는 투기에 특별허가를 필요로 하는 물질(Grey list), 부속서 III은 특별허가 또는 일반허가(White list)를 정할 때의 고려사항을 각각 규정하고 있다.

이 협약의 적용범위는 영해와 공해를 포함한 해양에 적용된다. 즉, 한 국가의 배타적 관할권이 행사되는 내수를 제외한 전 세계의 해양이 장소적 적용범위가 된다.

한편 동 협약의 가입 및 비준국은 81개국이며, 런던협약 당사국들의 이행 준수를 강화시키기 위해 의무 세부사항을 규정한 런던협약 1996 의정서는 26개국 가입시 30일 이후에 발효되는데 현재 21개국이 가입하고 있으므로⁵⁶⁾ 머지않은 시기에 발효될 것으로 예상된다.

우리나라는 1981년부터 분뇨를 동해해역에 배출하기 시작하였으며, 1984년 12월부터는 산업폐기물을 서해 병해역에 배출하였다. 그 후 폐기물 해양배출량이 해마다 증가하여 2004년에는 약 9,749천 m³을 해양에 배출하고 있다. 현재 폐기물 해양 배출업은 21개사로 41척의 폐기물 운반선이 운항하고 있으며, 폐기물 위탁처리 신고업체는 5,200여개이다.⁵⁷⁾

III. 1969 INTERVENTION 협약

이 협약의 원명은 International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969이며 현재 우리나라는 아직 가입하지 않은 상태이다.

1967년 3월 영국 남서해상에 좌초된 Torrey Canyon호에 의하여 발생한 대량

56) 환경부장관, 앞의 2005 환경백서, 691~697쪽.

57) 해양경찰청장, 앞의 2005 해양경찰백서, 292쪽.

의 기름 유출사고시 오염의 확산방지를 위하여 영국 정부는 54대의 항공기를 동원하여 이 사고 선박에 폭격을 가하여 선체에 남아있던 기름을 태워버렸다. 이 사건을 계기로 대량의 기름 오염사고시 공해상의 개입조치에 관한 海事公法의 정비를 서두르게 되어 1969년 11월 29일 벨기에 브르셀에서 개최된 해양오염손해에 관한 국제 법률회의에서 이 협약을 채택하였다.

이 협약은 17개조의 본문과 1개의 부속서로 구성되어 있으며, 외국 선박이 공해상에서 사고를 일으켰거나 손상을 당하여 심각한 해양오염을 야기할 위험이 있는 경우에는 그 외국선박에 대하여 적절한 조치를 취할 수 있는 연안국의 권한과 공해자유의 원칙과의 조화를 고려하면서 ‘공해상의 개입’에 관하여 일정한 기준을 정하고 있다.

그러나 이 협약의 적용대상은 선박만이 해당되고 다른 나라의 영해나 대륙붕에 있는 석유를 탐사 시추하는 해양시설 등은 제외되고 있는 문제점이 있다.

IV. 1990 OPRC 협약

이 협약의 원명은 International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, 1990이다. 동 협약은 1989년에 있었던 Exxon Valdez호 좌초사고를 계기로 1개 국가의 방제능력만으로는 대형 기름 오염사고를 대처하기에는 어려움이 많다는 인식 아래 미국의 제안으로 1990년 11월 IMO 총회에서 채택되었다.

이 협약은 19개조의 본문과 1개의 부속서 및 10개의 결의서로 구성되어 있으며, 기름 오염사고에 대비하고 대응하기 위하여 협약국은 개별적 또는 공동으로 모든 적절한 조치를 취하는 것을 원칙으로 하고 있다.

그러나 군함 또는 국가가 소유하거나 운항하는 정부의 公用船舶에 대해서는 이 협약에 의거한 조치를 취할 수 없다.

한편 우리나라도 동 협약에 따라 2000년에 국가방제기본계획을 수립하였으며 방제선, 예인식 기름저장용기 등의 방제장비를 확충하고 각 지역별 방제훈련을 관련 업·단체와 같이 실시하는 등 국가 방제능력을 확충⁵⁸⁾하고 있다.

58) 해양경찰청장, 앞의 2005 해양경찰백서, 269~284쪽.

V. 육상기인 오염으로부터 해양환경보호를 위한 범지구 실천계획
(GPA 1995 ; Washington Global Programme of Action on the
Protection of the Marine Environment from Land-Based Activities)

해양환경보전 및 보호를 위한 연안국의 의무를 강화함으로써 해양환경훼손 방지와 자원의 지속가능한 이용을 목적으로 설립된 GPA는 유엔환경계획(UNEP)⁵⁹⁾ 산하 프로그램으로서 현 단계에서는 구속력 있는 국제규범은 아니지만 장기적으로는 해양환경 라운드가 될 가능성이 있는 협약이라 할 수 있다. 1995년 연안 국가, 국제기구, 비정부기구 등의 해양환경 보전경험을 토대로 워싱턴에서 108개국 및 유럽연합이 참여한 가운데 설립되었으며, 1996년 유엔지속가능위원회(CSD)에서 GPA실행계획이 제안된 이후 1999년 네덜란드 헤이그에 총괄사무소가 설치되었다⁶⁰⁾. UNEP에서 운영하는 地域海 프로그램이 지역 단위 실행프로그램으로서 위상을 가지고 있다면, GPA는 정책프로그램으로서의 성격을 가지고 있다⁶¹⁾.

초기 단계 GPA는 육상기인오염원 저감이 해양환경보호에 매우 중요한 전략이라는 점을 선언(Washington Declaration) 형태로 제기하여 도입의 필요성을

59) UN 차원의 환경관련 활동에 대한 방향설정과 조정 등을 통하여 정책지침을 제공하고 환경분야에서의 국제협력과 환경관련 정보의 수집·평가 및 교환을 촉진하고자 1972년 스톡홀름에서 개최된 UN 인간환경회의의 권고와 제27차 유엔 총회의 결의에 의하여 설립되었다. 본부는 케냐의 나이로비에 있으며 각 대륙별로 6개 사무소(아·태지역은 태국 방콕)가 있다(앞의 2005 환경백서, 129쪽).

60) 협력기관 : IMO, WHO, FAO, WMO, UNDP, UNIDO, IOC/UNESCO, IAEA, GEF
 GEF관련 GPA 협력기구 : GIWA(Global International Waters Assessment), 지중해·남지나해·홍해·러시아북극해 전략적 실천계획(SAP) 등
 공동프로그램을 통한 협력기관 : 생물다양성협약(CBD), UNESCO, WMO, 유엔해사·해양법협약과(DOALOS)
 협력관계 비정부기구 : 해양보호자문회의(ACOPS), WWF, IUCN.

61) 흑해, 카리브해, 동아프리카해, 동아시아해, ROPME Sea Area(쿠웨이트), 지중해, 북서태평양, 홍해·아덴만, 남동태평양, 북동태평양, 남태평양, 남아시아, 남서대서양상부, 아프리카 서해·중부해, 등 14개 지역해 프로그램이 있으며, 남극해, 북극해, 발틱해, 북동대서양 등 UNEP 협력프로그램이 있음. GPA와 지역해 프로그램을 지원하기 위해 GIWA(Global International Waters Assessment; 전지구 지역해 평가 프로그램)는 지역해별로 환경성 평가를 수행하고 있음(UNEP 2000, 한국해양수산개발원, 2000).

역설하였다. 이후 전문가 그룹의 연구결과와 국제사회 GPA관련 이행 경험을 토대로 2000년 9월 개최된 제55차 유엔총회와 2001년 캐나다에서 개최된 1차 정부간 회의는 GPA의 구체적인 실행을 위한 전략과 방안을 제시함으로써 향후 GPA의 실행가능성을 제고하는 계기가 되었다.

제55차 유엔총회는 해양분야 자문회의(Consultative Process on Ocean Affairs)의 권고에 따라 육상기반 활동에 의한 해양환경 악화를 방지하기 위해 국제협력의 필요성을 강조함과 동시에 GPA 이행 보장의 중요성을 재확인하고, 관련된 유엔 기구 및 프로그램으로 하여금 GPA 활동을 지원하도록 하였다.

또한 제1차 정부간 회의는 육상 기인 오염원의 분류 체계⁶²⁾에서 관리 우선순위와 함께 향후 GPA의 실행을 위해 지역해 프로그램 차원의 자발적 규제 실행을 합의하는 자리였다고 할 수 있다. GPA 이행을 위한 연안 및 해양관리체계 개선방향 중 우리나라 해양환경 정책에 직접 영향을 줄 수 있는 것은 ‘지역해 프로그램의 영역 확대 및 역량 강화’와 ‘국가와 지자체의 개발계획 및 실천계획의 GPA 통합’을 들 수 있다.

VI. 벨러스트수 관리협약(Ballast water Management Convention)

이 협약은 선박 벨러스트수⁶³⁾(Ballast water)를 통한 수중 미생물의 국가간 이동에 따른 해양 생태계 파괴로 국제적인 벨러스트수의 안전관리에 대한 필요성이 대두되면서 1992년 유엔환경개발회의(UNCED)에서 선박의 벨러스트수를 통하여 유해한 유기물질이나 병원균의 이동에 따른 위험을 인식하고 벨러스트수 배출관리를 위한 협약 채택을 IMO에 요청하면서 논의되기 시작하였다.

이에 따라 IMO 산하 해양환경보호위원회(MEPC) 제37차 회의(1995. 9)에서 “선박의 벨러스트수 관리에 관한 지침서”를 결의서 Res. MEPC 67(37)로 채택

62) 하수, 지속성 유기오염물질, 방사성물질, 중금속, 유류, 영양염류, 침전퇴적물, 쓰레기, 서식지 파괴/물리적 변형 등 9가지 육상 활동으로 해양환경에 영향을 미치는 육상 활동을 분류함(생활하수, WHO; 지속성유기독성물질, 화학물질안전에 관한 정부간 기구 등; 방사능물질, IAEA; 영양염 및 퇴적물 이동, FAO; 유류 및 폐기물, IMO; 자연환경변화, UNEP).

63) 선박 벨러스트수(Ballast Water) : 선박의 안정성과 운항 효율성 확보를 위하여 선박의 탱크내에 실거나 배출하는 해수.

하였으며, MEPC 제49차 회의('03.7.14~7.18)에서 선박의 밸러스트수 관리협약 초안이 마련되었고 동 협약 채택을 위한 외교회의가 '04.2.9~2.13 74개국 정부대표가 참석한 가운데 IMO에서 개최되었다.

이 외교회의에서 제49차 MEPC에서 마련된 협약초안에 대하여 전원위원회, 초안위원회 및 총회의 논의를 거쳐 밸러스트수관리협약을 채택하였으며, 그 후속조치를 위한 아래와 같은 4개의 결의서를 채택하였다.

- 결의서 1 : 밸러스트수 관리협약에 관한 IMO의 향후 작업
- 결의서 2 : 규칙D-5(성능기준 재검토 의사결정방법)의 사용에 관한 결의서
- 결의서 3 : 기술협력과 지원증진을 위한 결의서
- 결의서 4 : 밸러스트수 관리협약의 부속서 검토

이 협약은 회원국 30개국 이상 비준 및 세계 상선대 총 선복량의 35%이상이 충족한 뒤 12개월 후에 발효하게 된다. 밸러스트수 관리의 시행시기를 고정연도를 정하는 방법과 협약 발효후 ()년으로 정하는 방법이 제안되었으나 유럽, 미국 등이 조기에 시행을 하기 위해 고정연도를 지지하였다. 밸러스트수 관리시기를 고정연도로 결정된 가운데 그 구체적인 시행시기에 대하여 미국은 2007년, 유럽은 2009년, 우리나라와 일본 등은 2014년을 제안되었으나 표결로써 2009년이 채택되었다. 그리고 현존선에 대하여 밸러스트수 처리 설비의 설치상 어려움을 고려하여 밸러스트수 교환방식을 계속 적용하도록 하자는 안(祖附條項 : grandfather clause)은 일본 등의 제안에도 불구하고 유럽 등의 반대로 수용되지 못하였으므로 2014년부터는 현존선에도 이 협약의 성능기준에 적합한 밸러스트 처리설비를 설치하여야 한다.

VII. AFS(Anti-Fouling System) 협약

방오제(Anti-fouling agent)란 선박, 해양 설치 구조물의 해수와 접촉하는 부분에 따개비·홍합 등 부착생물이 달라붙지 못하게 할 목적으로 페인트나 합성수지에 첨가하는 첨가제를 말한다⁶⁴). 이러한 방오제로는 주석(Sn) 원소가 함유

64) 환경부장관, “환경표지대상제품 및 인증기준”, 2003.1.6, 환경부고시 제2002-219호, 237쪽.

된 유기 화합물인 유기주석화합물(organo-tin compounds)이 많이 이용되고 있으며, 여러 종류의 유기주석 화합물 중에서도 트리부틸주석화합물(TBT: tributyl tins)과 트리페닐주석화합물(TPT: triphenyl tins) 많이 이용되고 있다.

1992년 유엔 환경개발회의에서 선체의 부식방지를 위해 사용되는 페인트에 함유된 TBT⁶⁵⁾ 유기화합물로 인한 오염을 감소하기 위한 대책을 강구하기로 하였으며, 환경과 개발에 관한 리오 선언서에서 사전 예방원칙을 제시하여 1995년 9월에 IMO에서 Res. MEPC. 67(37)로 이를 채택하였다.

1999년 11월 IMO에서는 A.895(21) 결의서를 채택하면서 MEPC 작업반에서 이와 관련된 협약문서를 작성하도록 요구하였으며, MEPC 제39차~제46차 회의에서 AFS협약 문안을 마련하였고 2001년 외교회의에서 AFS 협약을 MARPOL 73/78 협약의 별도 협약으로 채택하였다.

이 협약은 전 세계 선박량의 25% 이상에 달하고 25 개국 이상의 국가가 비준한 뒤 12 개월 후에 발효된다. 주요 내용은 2003년 1월 1일부터 선박에 새로운 TBT 방오도료의 사용이 금지되며, 2008년 1월 1일부터는 TBT 방오도료가 선박에 남아있지 않아야 한다. 이 협약은 총톤수 400톤 이상으로써 국제항해에 종사하는 선박을 적용 대상으로 하며, 규정에 적합함을 증명하는 국제방오시스템증서를 발급받아 소지하여야 한다. 다만, 길이 24 m 이상으로써 총톤수 400톤 미만 선박은 방오시스템 선언서를 비치하도록 하고 있다.

그런데 우리나라는 환경부 소관 유해화학물질관리법에 의거 단계별로 TBT의 제조, 수입 및 사용을 제한⁶⁶⁾하고 있다. 제1단계는 2000년 3월 9일부터 어선, 어망, 어구, 잡종선, 해양시설 및 항만시설 등에 사용을 금지하며, 제2단계는 2001년 6월 29일부터 내항 여객선의 사용이 금지된다. 제3단계는 2002년 7월 1일부터 내항 화물선에 사용이 금지되며, 제4단계는 2003년 1월 1일부터 외항선 및 원양어선에 사용이 금지된다. 즉, 이 협약이 국제적으로 발효되지도 않았고 또한 우리나라가 아직 이 협약을 비준하지도 않았지만 국내 법률에 의

65) TBT(tributyl tin)는 주석에 3개의 부틸기가 결합된 유기 주석으로 해양환경에서 매우 유독한 화합물로서 1960년대 이후 anti-fouling agent(생물부착 방지용 防汚塗料)의 효능이 높아 선박이나 양식어구 등에 광범위하게 사용되고 있음.

66) 환경부장관, “제조·수입 또는 사용을 금지하거나 제한하는 화학물질”, 환경부고시 제2002-67호(2002. 4. 26) 및 환경부고시 제2003-163호(2003. 9. 16).

거 이미 이 협약이 발효된 것과 같은 효력을 발생시키고 있는 실정으로 선박에 새롭게 사용되는 페인트는 유기주석이 함유되지 않는 TIN-FREE 제품이어야 한다.

第4章 海洋還境 관련 刑法規定

제1절 해양환경형법의 범위와 특징

I. 해양환경 형법의 범위

환경보호를 목적으로 하는 법체계를 총칭하여 “환경법”이라고 할 수 있다. 이 환경법은 기존의 법체계에 의해서 분류하는 헌법, 민법, 형법, 행정법, 국제법 등에 의한 “세로” 분류체계에 의한 독립된 법률이 아니라 세로 분류체계에 의한 각 분야 중에서 환경에 해당되는 “가로” 부분만을 묶어서 이야기할 때 사용되는 개념으로 이해해야 한다. 즉, 각 개별 법률 중에서 환경분야에 해당되는 부분을 환경헌법, 환경형법, 환경행정법, 환경국제법 등으로 구별할 수 있는 횡단면법(Querschnittsrecht)⁶⁷⁾이라는 특징을 지니고 있다. 이것은 환경법이 독립적인 법률로 존재하지 못하는 것을 의미한다.

이렇게 각 개별 법률에 산재하는 대기, 토양, 수질, 소음과 먼지 같은 생활환경침해 등 환경에 대한 오염관련 행위에 대한 규제를 하기 위한 것이 환경형법이라고 할 수 있으며, 해양환경의 오염행위를 규제하는 법률을 해양환경 형법이라고 할 수 있다. 이러한 환경형법은 ‘환경범죄의 처벌에 관한 특별법’처럼 독립된 개별 법률도 있지만 대부분은 각 개별 법률의 마지막“章”에 “罰則”조항으로 존재하고 있다.

해양환경 형법 역시 독립된 법률로 존재하지 않고 개별 법률에 별칙을 두는 형태를 유지하고 있다. 가장 대표적인 해양환경 법률이라고 할 수 있는 『해양오염방지법』을 위시하여 『수질환경보존법』, 『공유수면관리법』, 『폐기물관리법』, 『오수·분뇨 및 축산폐수처리에 관한 법률』, 『습지보존법』, 『골재채취법』, 『항만법』, 『어항법』 등도 이러한 형태를 유지하고 있다. 이들을 보호객체에 따라 분류하면 해양환경 자체를 보호하기 위한 『해양오염방지법』, 『습지보존법』, 『공유수면관리법』, 『골재채취법』, 『항만법』, 『어

67) 조병선, 환경형법(청주: 청주대학교 출판부, 1998), 46쪽.

항법』 등과 육상오염물질의 해양투기로 인한 해양환경오염 감소를 위한 『폐기물관리법』, 『오수·분뇨 및 축산폐수처리에 관한 법률』로 나눌 수 있다.

따라서 해양환경 형법의 범위는 이들 개별 법률에서 규제하고 있는 행위가 그 주요대상으로써 바다오염에 대한 규제 법률이며 환경형법의 한 분야라고 할 수 있다.

II. 해양환경 형법의 특징

환경형법은 행위자의 위법성에 대한 증거를 확보하기가 쉽지 않다는 특징을 갖는다. 즉, 행정법규에서 규정한 기술적, 과학적인 기준을 위반하였다는 증거를 수집하거나 확보하는 일이 상당히 어렵다는 것이다. 이것은 특정한 기준을 초과하는 행위만이 범법행위이며 범법행위와 유사하다 하더라도 일정한 기준을 넘지 않는다면 위법성이 없다는 것이다.

이러한 사례는 선내에서 발생하는 油性 혼합물을 유수분리기(Oily Water Separator)를 통하지 않고 바다로 배출하는 행위는 명백한 위법행위⁶⁸⁾이지만, 기기의 노후나 관리 부주의 등으로 인하여 법규에서 요구되는 기준⁶⁹⁾을 만족할 수 없는 유수분리기를 통하여 유성혼합물을 배출하는 경우라 할지라도 그 배출되는 물의 유분 함유량에 대한 정확한 조사가 없다면 그 위법성을 입증하기가 불가능하다는 사실에서 찾아볼 수 있다. 또한 이러한 조사도 현장에서는 바로 수행할 수 없고 정밀한 실험기구가 있는 장소로 보내야 하며, 그 결과 산출까지 상당한 시간이 소요된다는 현실적인 어려움이 존재하고 있다.

또 다른 사례는 어느 선박으로부터 유출된 기름으로 인하여 항만 내 오염사고가 발생하였으나 그 행위자가 현행범이 아닌 한, 이를 적발하기가 쉽지 않다는 데서도 찾아볼 수 있다. 분명히 오염 행위자는 존재하지만 그 행위자를 적

68) 해양오염방지법 제5조 및 시행규칙 제9조에 의한 기름오염방지설비를 작동하지 않는 상태에서 기름을 배출할 경우 해양오염방지법 제71조(벌칙)제2항 제1호는 5년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금형을 규정하고 있다. 여기서 기름이라 함은 석유사업법에서 정하는 원유 및 석유제품과 이들을 함유하는 유성혼합물 및 폐유를 포함한다(해양오염방지법 제2조 제1호).

69) 해양오염방지법 시행규칙 제12조 제3항 별표6 3호 나목(1)에 따르면 배출액의 유분 농도를 15ppm 이하로 분리할 수 있는 성능기준을 요구하고 있다.

말하려면 유출된 기름과 같은 성분을 가진 선박을 찾아야 한다. 즉, 그 주변에 정박하였거나 항행하였던 또는 그렇게 추정되는 모든 선박의 적재된 기름과 유출된 기름의 성분을 분석 비교하여 일치되는 선박을 찾아 오염행위에 대한 상세한 조사를 하여야 한다. 이러한 행위자 조사방법은 상당한 전문 인력과 시간을 필요로 하며 첨단화된 장비 없이는 불가능한 일이다.

이러한 이유로 인하여 실제 범 집행을 담당하는 행정공무원이나 경찰관들은 정확한 기술적인 지식이나 과학적인 분석 등에 많은 시간이 소요되는 위반사항을 적발하기보다 위반이 객관적으로 쉽게 입증되는 행위나 분쟁의 소지가 적은 행위를 많이 단속하고 있다. 이러한 경향은 【표3】 자동차배출가스 단속 및 행정조치현황에서도 명확히 확인할 수 있다. 즉, 고발은 거의 없는 반면에 개선명령이나 과태료 처분이 대부분을 차지하고 있다.

대개의 오염행위가 사용자의 고의나 과실에 의한 경우도 있지만 사업자의 묵인이나 방조, 종업원에 대한 감독 의무의 불이행, 더 나아가서는 불법행위의 지시로 인하여 발생하는 경우도 있기 때문에, 사용자와 사업자를 동시에 처벌하는 양벌규정이 많다는 점이 환경형법의 또 다른 특징이라 할 수 있다. 일반적인 범죄행위가 개인에 의한 단독범죄 또는 공범 형태로 발생하는 데 비하여 환경범죄는 대부분 기업체에 의해서 발생한다는 특징이 있다. 이것은 법인이 범죄행위를 행할 수 있느냐 하는 논의와 관련을 갖는다. 형법에서는 행위의 주체, 즉 행위능력은 원칙적으로 自然人에 한한다. 자연인인 이상 연령이나 책임능력의 유무를 불문하고 모두 행위의 주체가 될 수 있다. 물론 형사 미성년자, 정신박약자나 정신병자 같은 사람은 행위의 주체는 될 수 있을지언정 책임능력은 없다고 보아야 한다.

그런데 자연인과 다른 법인을 행위의 주체로 인정할 것인가 하는 문제가 대두된다. 이 문제는 바로 법인의 범죄 행위능력을 인정하여 법인을 처벌할 수 있느냐는 문제와 직결된다. 일반적으로 우리나라와 같은 대륙법계에서는 ‘단체는 죄를 범하지 못한다’라는 원칙이 적용되어 법인의 범죄 행위능력을 부정하고 있는데 비하여 영국과 같은 영미에서는 법인 단체의 사회적 필요성을 중시하여 법인의 범죄능력을 인정하고 있다. 즉, 대륙계인 독일에서는 법인의 행위능력 자체를 인정하고 있지 않고 있기 때문에 범죄 행위능력을 부정하고 있는 반면에 미국에서는 죄를 범한 자(any person)에는 자연인과 함께 법인도 포함

된다고 해석하고 있다.⁷⁰⁾

우리나라에서도 대륙계의 법리에 따라 의사와 육체가 없는 법인의 행위능력을 부정하고 있는 것이 주류이나 행정형법, 특히 경제형법이나 환경형법 분야에서는 법인 처벌의 폭이 확대되는 경향에 따라 법인의 형사책임을 인정하고 있는 추세이다. 즉, 법으로 강제 규제하지 않을 경우 잠재적 위험요인을 많이 내포하고 있는 기업 생산 활동으로부터 국민의 생존환경을 보호 하기 어렵기 때문에 이를 보호하기 위한 것이라고 할 수 있다.

환경오염의 특수성 중의 하나가 여러 개의 독립된 원인이 결합하여 오염으로 나타나는 경우, 하나의 원인이 누적되거나 경합하여 오염으로 나타나는 경우들 처럼 그 원인을 정확하게 규명하기 어려운 것이다. 이러한 이유 때문에 환경관련 법률에는 사후적 규제에 대한 사전적 규제가 차지하는 비율이 다른 법률보다도 높다는 또 다른 특징이 있다. 당연한 결과로서 환경형법에는 사전규제에 대한 형법이 많이 존재하고 있다. 즉, 구체적 오염결과의 측면에서 범죄행위를 파악하기 어렵기 때문에 환경형법은 불가피하게 행정법적 사전규제와 연계하여 범죄행위를 설정하게 되었다.

환경형법이 외견상 행정 불복종 그 자체를 처벌유형으로 하고 있는 듯 보여도 환경 위험요인이 장기간에 걸친 累積效果로 나타날 수 있기 때문에 현재 인지할 수는 없지만 어느 수준에 도달하면 인지할 수 있는, 생존환경의 위협에 대한 생존 보장욕구가 환경보호를 위한 사전적인 규제 형태로 탈바꿈하여 행정 불복종을 법익보호의 수단으로 하고 있다. 따라서 환경형법은 구체적인 기술기준을 규정하고 있는 행정법규와의 밀접한 관계 때문에 “자연 과학적인 기술적 標識”와 결합된 금지규범을 많이 채택하고 있다.

이처럼 환경침해가 아직 현실화되지 아니한 것을 처벌하는 것은 형법의 원칙에 맞지 않는 구조를 가진다. 범죄의 구성요건 중에서 인과관계 및 객관적 귀속에 대한 논란이 발생한다. 즉, 범죄구성 요건상 행위와 그로 인해 발생한 결과 사이에 상당한 인과관계를 입증하기 어렵기 때문에 형벌로 다루는 데 한계를 가질 수밖에 없다. 따라서 환경오염의 특성상 살인죄나 상해죄와 같은 침해법의 적용은 사실상 불가능하기 때문에 위험범의 유형을 위주로 하여 법익을

70) 이재상, 형법총론(서울: 박영사, 2003), 92쪽.

보호하고 있다. 이러한 불합리성으로 인하여 환경형법은 행정통제에 대한 위반 행위를 범죄로 설정하여 행정의무이행의 확보수단으로 이용되고 있다는 비판을 받고 있다.

요컨대 환경형법은 위험형법의 대표적 특성을 지니고 있다고 할 수 있다. 즉 오늘날과 같은 위험사회에서 형법적 대응방식은 전통적인 보충적·규제적 역할에서 그치지 않고 형법적 보호의 전치화와 예방적 기능의 확대로 나타난다. 이것은 전단계범죄화를 의미하며, 이를 위한 두 가지 중요한 방법은 전통적인 개인적 법익보다 훨씬 앞당겨진 보편적 법익을 인정하는 것과 전통적인 범죄유형(침해범과 구체적 위험범)의 전단계에 미치는 범죄유형으로서 추상적 위험범을 도입하는 것이다. 이러한 방식의 전단계범죄화⁷¹⁾는 주로 환경형법, 마약형법, 경제형법, 조세형법 등의 영역에서 강하게 나타나고 있다.⁷²⁾

환경형법은 오염원인의 누적, 경합 등의 효과에 의해 그 피해가 발생하기 때문에 살인죄나 상해죄와 같은 침해범의 적용은 어려운 경우가 대다수이며 주로 위험범의 입장으로 접근하여야 한다. 그런데 이러한 위험범의 각도로 접근하면 많은 국민을 범죄자로 만들 수 있는 위험성이 존재한다. 따라서 이러한 위험을 상쇄하기 위하여 경미한 위반행위에 대해서는 형벌규정의 적용은 그 의미가 적으므로 질서위반범으로 처벌하거나 법익보호의 前置化를 취하고 있다.

환경형법의 법익개념을 생명이나 건강과 같은 개인적 법익으로 파악하여, 토양, 대기와 물의 오염이 환경인자의 황폐화와 악화로 발전되어 인간의 건강 또는 생명까지 위협하는 것으로 보는 견해가 일반적이다. 법익개념의 최종관련성 내지 최종연결성은 인간에 대한 관련성을 의미하는 것이고, 이는 형법을 통한 환경보호의 유일한 의무를 “넓은 의미로 현세대 및 차세대 인간의 생존조건 보장”으로 이해한다. 현세대 및 차세대 인간에 대한 관련성을 어느 정도 완화시킨다면 자연환경의 광범위한 보호가 가능하므로 구성요건을 엄밀하게 정립할

71) 환경형법에서 무방비상태로 위험한 물질을 다루는 행위와 같이 일상적인 경험에 비추어 볼 때 위협할 수 있는 행위들을 행위결과와 무관하게 처벌대상으로 인정함으로써 행위와 침해결과 사이의 인과관계에 대한 요건을 완화하거나 배제한다(최석윤, “상징형법에 대한 비판적 고찰”, 비교형사법연구 제5권제2호, 한국비교형사법학회(2003), 154쪽).

72) 김학태, “현대위험사회에서의 형법상 귀속구조의 변화”, 비교형사법연구 제3권 제1호, 한국비교형사법학회(2001), 21면.

필요가 있고 인간의 유동적인 보호 필요성을 부동적으로 구체화시킬 필요가 있다. 어느 단계에서 현세대 및 차세대 인간의 생존조건 내지 발현조건을 침해한다고 볼 것인지는 항상 분명하게 확정할 수 없다. 따라서 형법조항의 정당성을 도출하기 위한 충분조건이 되기 위해서는 범죄화된 행위가 인간의 자연적 생존 토양의 침해나 위협에 이를 정도의 단계가 필요하다고 할 것이다.

제2절 고의와 과실

대개의 형법이 그러하듯이 환경형법 역시 행위의 고의와 과실을 구분하고 있다. 대표적인 해양환경 법률인 해양오염방지법을 살펴보면 해양오염방지법 제71조 제2항 제2호 및 제4호는 선박으로부터 유해액체물질 또는 포장유해액체물질을 배출할 경우에 대하여 벌칙을 규정하고 있는데 비하여 동법 제73조 제2호 및 제5호는 과실로 선박으로부터 유해액체물질 또는 포장유해액체물질을 배출할 경우에 대한 벌칙을 규정하고 있다. 그리고 동법 제72조 제3호는 해양시설로부터 유해액체물질 또는 포장유해액체물질을 배출할 경우에 대한 벌칙 규정인데 비하여 동법 제74조 제1항 제2호는 과실로 해양시설로부터 유해액체물질 또는 포장유해액체물질을 배출할 경우의 벌칙을 규정하고 있다. 그리고 또 다른 환경 법률인 수질환경보전법 제78조도 ‘업무상 과실 또는 중대한 과실로 인하여 특정수질 유해물질 등을 누출·유출하거나 분뇨·축산폐수, 다량의 토사를 버린 행위’에 대하여 처벌하도록 한 규정이 있다. 즉, 고의로 인한 불법행위로부터 과실로 인하여 발생한 불법행위를 구별하고 있다.

I. 과실의 개념

故意犯의 행위반가치가 법익의 침해 또는 그 위협에 대한 인식과 의사임에 반하여, 過失犯의 행위반가치는 주의의무위반, 즉 부주의에 있다. 주의의무의 내용은 구체적인 행위로부터 발생할 수 있는 보호법익에 대한 위협을 인식하고 구성요건적 결과의 발생을 방지하기 위하여 적절한 방호조치를 취하는 데 있다. 따라서 주의의무는 예건의무와 결과회피의무를 그 내용으로 한다.⁷³⁾

과실범에 있어서 ‘주의’란 어떤 자가 위험한 구성요건적 실현을 회피하기 위하여 구체적 개별적 사정에 적합하게 적응해야 할 의무를 부담하는 것이라고 할 수 있고, 그것은 확일적으로 결정되는 것이 아니라, 구체적인 사례를 통해서 목적론적·규범적 고려에서 비로소 얻어질 수 있는 형식적·가치적 개념이라는 것을 이해할 수 있다⁷⁴⁾.

형사상, 민사상 그리고 행정상의 주의의무위반, 즉, 과실의 범위와 개념은 약간씩 차이가 있다. 형사책임에 있어서는 과실은 고의와 엄격히 구별된다. 그러나 민사상의 과실은 고의와 엄격히 구별하지 않는다. 즉, 형사책임에서는 고의 범만 처벌하는 것이 원칙이고 과실범은 예외적으로 처벌되는 반면에 민사책임에 있어서는 고의나 과실은 모두 손해배상을 발생시키는 점에서는 차이가 없다. 다만, 중과실과 경과실은 구상권 행사의 여부 등에서 그 법적 효과가 차이가 있다. 행정법상의 책임에 있어서는 과실행위자를 처벌하는 점에서 민사상의 과실과 유사하다.

과실에 의한 행위는 故意犯處罰原則이라는 그늘 밑에서 예외적인 범죄로서 등한시 되어왔다. 형법 제14조에 「정상의 주의를 태만히 함으로 인하여 죄의 성립요소인 사실을 인식하지 못한 행위는 법률에 특별한 규정이 있는 경우에만 한하여 처벌한다」고 명시하고 있다. 즉, 과실의 경우는 고의와 달리 언제나 처벌되는 것은 아니며, 법률에 특별한 규정을 두고 있는 경우에만 한하여 예외적으로 처벌하는데 그 法定形은 개개의 조문에 규정되어 있고, 또 형법의 정도도 고의범에 비하여 가볍게 되어 있다. 이것은 과실은 고의와 달리 의사가 아닌 부주의를 통하여 법의 요구에 반하는 결과를 야기 시키는 것이기 때문에, 그 불법과 책임내용이 고의에 비해서 적다고 볼 수 있다. 고의란 일정한 결과가 발생하리라는 것을 알면서 감히 이를 행하는 심리상태를 말한다. 즉, 고의는 지적 요소로서 불법을 형성하는 요소를 인식할 것을 요하고, 의지적 요소로서 구성요건적 불법을 실현하는 의사결정이 있어야 한다⁷⁵⁾.

과실범의 성립은 범죄사실의 인식가능성과 부주의라는 의무위반성이 있다는

73) 예컨대 이재상, 앞의 책, 182쪽.

74) 이경호, “해상교통과 법적책임”, 국제해양문제연구소 논문집(2002), 한국해양대학교, 92쪽.

75) 이재상, 앞의 책, 155쪽.

것만으로는 부족하고 위법한 결과의 발생도 요구되며, 결과의 발생은 단순한 처벌조건이 아니라 과실범의 구성요소로 보는 것이 일반적이다. 결국 과실이라 함은 행위자가 구성요건의 실현가능성을 예견하거나 예견할 수 있었음에도 불구하고 구체적인 상황에서 그 구성요건적 결과의 발생을 회피하기 위하여 사회생활상 요구되는 주의의무를 위반하는 것을 말한다⁷⁶⁾. 즉, 범죄구성요건이 실현될 위험에 대한 인식가능성, 예견 가능한 위해의 회피라는 관점에서 객관적으로 요구되는 주의를 하지 아니한 행위 그리고 그 주의의무 위반으로 인하여 야기된 구성요건적 결과의 발생을 그 요소로 하고 있다.

해양사고에 있어서 과실판단을 위한 주의의무의 기준은 국제규칙이나 『해상교통안전법』 그리고 선원의 常務 등 條理가 될 것이다. 국제규칙 등 해상교통법 이외에도 STCW협약상 항해당직과 관련된 주의의무도 과실판단의 기준이 된다.

II. 형사상의 주의의무위반

형사법에서는 인식없는 과실, 인식있는 과실, 미필적 고의와 확정적 고의로 구별한다. 인식없는 과실이란 결과발생을 예견하지도 못한 경우로서 경계를 전혀 하지 아니하여 상대선의 접근사실을 아예 인식하지 못하여 충돌사고를 발생시킨 상황과 같다. 인식있는 과실이란 결과발생을 예견하였으나 결과발생을 인용하지 않은 것이다. 충돌위험을 알았으나 조타동작이 부적절하여 충돌사고가 발생한 것과 같다. 미필적 고의란 결과발생을 예견하고 결과발생을 인용하였으나 확정적이 아니라 소극적으로 충돌되어도 어쩔 수 없다는 정도의 인용만 한 것이다. 확정적 고의란 결과발생을 예견하면서 결과발생의 인용을 확정적으로 인용한 것이다. 상대 선박을 충돌하여 침몰시켜 버리자는 생각으로 충돌을 야기한 경우이다.

인식있는 과실까지는 과실범으로 처벌을 받으나 미필적 고의가 있는 경우에는 고의범으로 더 중한 형을 받게 된다. 업무상 선박매몰죄는 법정형이 3년 이하의 금고이지만, 선박매몰죄는 고의인 경우에는 법정형이 무기 또는 3년 이상

76) 이경호, 앞의책, 63쪽.

의 정역이다.

한편 범죄주체와 형법주체가 동일한 것이 원칙이지만, 입법정책상의 목적으로 중요한 범죄자의 사용자도 처벌하는 소위 양벌 제도가 특별형법 및 행정형법에 도입되어 있다. 대표적인 것으로 『해양오염방지법』 제77조가 있다. 선박이 해양오염사고를 야기하면 선장과 선박소유자 兩者에게 벌금이 부과된다.

『해상교통안전법』상의 주취중 조타기 조작금지 규정은 그 행위가 고의나 과실이냐를 구분하기 전에 그 대상선박의 종류가 무엇이냐에 따라서 형사처벌의 대상과 행정제재의 대상으로 나누어진다. 즉, 『선박직원법』 제2조 제1항에 의한 선박⁷⁷⁾에서 이러한 불법행위를 하게 되면 『해상교통안전법』 제52조의3(벌칙) 제1호에 따라서 형사처벌의 대상이 되고, 『선박직원법』 제2조 제1항에 의한 선박만 아니라면 이러한 불법행위를 하여도 과태료를 부과받는⁷⁸⁾ 행정제재의 대상밖에 되지 않는 경우도 있다.

Ⅲ. 민사상의 주의의무위반

형사에서는 과실범이 특별한 경우가 아니면 처벌되지 않는 것과는 달리, 민사에서는 고의뿐만 아니라 과실만으로도 불법행위가 성립하므로 양자의 구별실익이 없다. 다만, 구상 청구에 있어서는 중과실이나 경과실이냐에 따라서 구상권 행사여부가 달라질 수 있으므로 그 구별실익이 있다.

불법행위에서 보통 과실이라고 하는 때에는 추상적 경과실을 가리킨다. 추상적 경과실이란 추상적으로 평균인·표준인에게 요구되는 주의를 게을리 한 것을 말한다. 즉, 사회공동생활의 한 사람으로서 요구되는 정도의 주의이다. 그러나 한편 그것은 추상적인 일반인·평균인 또는 추상적으로 상정된 사회공동생활의 일원이라는 것은 아니며, 그 당시의 구체적인 사례에 있어서의 표준인·보통인이라는 것이다. 따라서 과실의 인정에 있어서는 그 사람의 직업이나 지

77) 선박이라 함은 『선박법』 제2조의 규정에 의한 한국선박으로서 다음 각목의 1에 해당하지 아니하는 선박을 말한다. 가. 총톤수 5톤 미만의 선박(여객정원이 13인 이상의 선박을 제외한다) 나. 주로 노와 상안대로 운전하는 선박 다. 기타 대통령령이 정하는 선박(부선과 계류된 선박 중 총톤수 500톤 미만의 선박).

78) 『해상교통안전법』 제56조(과태료) 제1항 제1의2호.

위, 사건의 환경 등이 당연히 고려된다. 뿐만 아니라 그 사고로부터 생기는 위험의 대소 내지 피침해 이익의 대소에 의하여 주의의무의 정도가 변한다.

한편, 『상법』에서는 선주 및 운송인으로 하여금 자신의 손해배상 책임을 제한 혹은 면제 받을 수 있는 제도를 마련하고 있다. 선주책임제한제도(상법 제746조), 운송인의 개별적 책임제한제도(상법 제789조의2), 항해과실면책(상법 제788조 제1항) 등이 그것이다. 그런데 이러한 책임의 제한과 면책은 선박소유자 및 운송인이 미필적 고의가 없거나 감항능력 주의의무를 다할 것을 전제로 하고 있다. 해양사고의 행위자가 항법을 전혀 모르고 있었다거나 이를 알면서 승선시킨 경우에는 이러한 전제조건을 충족시키지 못한 것이 되어 선박소유자나 운송인은 자신에게 주어진 이익을 향유하지 못하게 된다.

이러한 예는 EXXON VALDEZ호 사건에서 잘 알 수 있다. 엑슨발데즈의 선주인 엑손(Exxon)사는 사고 이후 10여년에 걸쳐 오염지역의 청소, 환경의 복원 및 법정투쟁을 위하여 총 25억 달러를 지출하여야 하였다⁷⁹⁾. 이는 사고 당시 선장이 서류정리를 위하여 선교를 떠난 상태에서, 이 지역에서 단독으로 항해할 수 있는 면허를 소지하지 아니한 삼등항해사가 선박을 지휘하였다. 또한 당시 선장은 다소 취해 있었다고 의심받고 있었다. 따라서 선박소유자나 선장이 감항능력 주의의무를 다하였다고 볼 수 없기 때문에 선박소유자의 면책이나 책임제한을 주장할 수 없다고 보아야 한다.

IV. 행정법상 주의의무위반

선박운항자의 과실로 인한 해양사고가 발생하면 行政廳은 당해 선박이나 사업자에 대하여 행정적인 제재조치를 취하게 된다. 즉, 과징금, 과태료, 영업정지 또는 개선명령 등의 조치를 당해 사업자에게 부과하게 된다. 이러한 예는 해양사고가 여객운송사업자의 고의 또는 중대한 과실에 의하거나 선장의 선임·감독에 관하여 주의의무를 게을리 함으로써 발생한 경우에는 『해운법』 제21조에 따라 면허취소나 영업정지처분, 또는 과징금 부과처분을 여객운송사업자인 선주에게 내리기도 한다.

79) 박영선, 앞의 논문, 81쪽~93쪽.

수상레저사업자 및 그 종사자의 고의 및 중대한 과실로 사람을 사상한 때에는 사업 등록을 취소(『수상레저안전법』 제34조 제3호)할 수도 있으며, 수상레저활동의 안전을 위하여 수상레저기구 조종자의 교체⁸⁰⁾를 명할 수도 있다.

또한 『유선 및 도선사업법』 제9조(행정처분) 제1항은 ‘시·도지사 또는 해양경찰청장은 유·도선사업자가 다음 각호의 1에 해당하는 때에는 그 사업의 면허를 취소하거나 그 사업의 폐쇄 또는 3월 이내의 기간을 정하여 그 사업의 일부 또는 전부의 정지를 명할 수 있다.(중략) 2. 유·도선사업자, 선원(인명구조요원을 포함한다) 기타 종사자의 고의 또는 중대한 과실이나 주의의무 태만 등으로 안전사고가 발생한 때(중략)’라고 정하고 있다.

해양안전심판원에서의 주의의무위반이 민사나 형사와 특별히 다른 점은 없다고 할 수 있다. 다만, 해양안전심판의 목적이 해양사고의 원인을 규명함으로써 해양안전의 확보하고자 하는 점을 고려할 때 해양안전심판원에서는 사고와 인과관계가 없는 주의의무 위반에 대하여도 이를 재결서의 원인판단에 명기하여 징계에 참고한다는 점이 민사나 형사에서의 입장과 약간 다르다고 할 수 있다.

제3절 해양오염방지법상 형법 규정

I. 해양오염방지법 제71조 내지 제74조

해양오염방지법 제71조 제1항은 선박으로부터 기름을 배출할 경우에는 5년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있으며, 동법 제71조 제2항 제1호는 선박으로부터 기름을 과실로 배출할 경우에는 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다. 그런데, 동법 제72조 제3호는 해양시설로부터 기름을 배출할 경우에는 3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있으며, 동법 제74제1항 제2호는 과실로 해양시설로부터 기름을 배출할 경우에는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있다.

해양오염방지법 제71조 제2항 제2호 및 제4호는 선박으로부터 유해액체물질

80) 『수상레저안전법』 제20조(시정명령) 제1호.

또는 포장유해액체물질을 배출할 경우에는 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있으며, 제73조 제2호 및 제5호는 과실로 선박으로부터 유해액체물질 또는 포장유해액체물질을 배출할 경우에는 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다. 이에 비해서 동법 제72조 제3호는 해양시설로부터 유해액체물질 또는 포장유해액체물질을 배출할 경우에는 3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있으며, 동법 제74조 제1항 제2호는 과실로 해양시설로부터 유해액체물질 또는 포장유해액체물질을 배출할 경우에는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있다.

해양오염방지법 제72조 제1호는 선박으로부터 폐기물을 배출할 경우에는 3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있으며, 동법 제72조 제3호는 해양시설로부터 폐기물을 배출할 경우에는 3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있다.

그런데, 해양오염방지법 제74조 제1항 제1호는 선박에서 과실로 폐기물을 배출할 경우에는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금을 부과하도록 하고 있으며, 제74조 제1항 제2호는 해양시설에서 과실로 폐기물을 배출할 경우에는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있다. 따라서 선박이나 해양시설의 위반행위에 대한 벌칙을 행위의 고의성 여부를 판단하여 고의와 과실을 구별하여 처벌하도록 하고 있다.

한편, 동법 제75조 제1호는 기름 배출요건을 위반하여 기름오염방지설비를 유지 작동한 경우에는 5백만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다. 법 제75조 제3호는 선내에서 발생한 기름 등 폐기물을 등록되지 아니한 업체를 통하여 처리한 경우에는 500만원 이하의 벌금에 처한다. 또한 법 제75조 제6호는 해양오염방지설비의 원상을 변경한 경우에는 500만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다. 동법 제75조 제7호는 배출이 허용된 해역을 벗어나 기름 등 폐기물을 배출한 경우에도 500만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다.

동법 제76조 제1호는 형식승인 및 검정 또는 인정을 받지 아니한 기름오염방지설비 또는 폐기물오염방지설비를 설치한 경우에는 2백만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다.

이에 대한 내용을 정리하면 【표4】와 같다.

II. 해양오염방지법 제74조 제2항(폐기물 배출업 등)

해양오염방지법 제74조 제2항 제3호는 폐기물 해양배출업의 등록을 하지 아니하고 폐기물의 배출에 관한 영업을 한 경우에는 1년 이하의 징역 또는 5백만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다. 또한 동법 제75조 제3호는 관련 규정을 위반하여 기름 등 폐기물을 처리·인도한 경우에는 5백만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다. 그리고 동법 제74조 제2항 제5호는 제품의 생산 등 사업 활동에 따라 발생한 폐기물 중 해양배출이 불가능한 폐기물을 폐기물 해양배출업자에게 위탁한 경우에도 1년 이하의 징역 또는 5백만원 이하의 벌금을 부과하도록 하고 있다.

이들 조항은 사업자에게만 해당되는 사항이므로 일반 국민에게는 적용이 되지 않는 조항들이다. 그런데 동법 제74조 제2항 제5호나 제75조 제3호는 폐기물을 위탁 처리하는 경우일지라도 폐기물을 발생시킨 자에게 관련 규정에 따른 처리를 한 후 위탁업체에 폐기물을 위탁하도록 하며 또한 그 폐기물이 해양배출이 가능한지 여부를 미리 확인하고 관리할 의무를 부과하고 있다. 이것은 일반적인 선량한 관리자의 의무에 추가하여 위탁업체에 의한 불법 배출을 예방하기 위한 의무까지 부과한 것으로 볼 수 있다.

동법 제72조 제5호는 방제, 청소업자에 대한 영업정지명령을 위반할 경우 및 동법 제72조 제6호는 기름 등 폐기물의 배출에 대한 응급조치 또는 방제조치 명령에 위반시에는 3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다. 이에 비해서 제76조 제3호는 좌초, 충돌, 침몰, 화재 등의 사고로 기름 등 폐기물이 배출될 우려가 있는 경우에 선박이나 해양시설의 소유자가 배출방지를 위한 조치를 취하지 않을 시에는 2백만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다.

이것은 기름 등 폐기물이 배출될 때의 방제조치를 하지 아니한 경우와 기름 등 폐기물이 배출될 우려가 있는 경우의 배출방지 조치를 하지 아니한 경우를 비교하면 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금보다 훨씬 적은 2백만원 이하의 벌금에 불과하다.

제4절 기타 해양환경관련 법률상 형법규정

『수질환경보전법』 제10조에 따른 허가나 변경허가 없이 방지시설을 설치하면 동법 제56조 제1호에 의하여 7년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금을 부과 받으며, 동법 제57조에 따라 업무상 과실 또는 중대한 과실로 인하여 특정수질 유해물질 등을 누출·유출하거나 분뇨·축산폐수, 다량의 토사를 버린 경우에는 1년 이하의 징역 또는 5백만원 이하의 벌금을 부과 받는다. 반면 특정수질 유해물질 등을 누출·유출시키거나 버린 경우에는 법 제56조의3에 의거 3년 이하의 징역 또는 1,500만원 이하의 벌금을 부과 받는다.

『공유수면관리법』 제21조에 따라 공유수면에 폐기물, 폐유, 폐수, 오수, 분뇨, 축산폐수, 동물의 사체류 기타 오염물질을 버리거나 흘려가게 하는 행위, 선박을 버리거나 방치하는 행위는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금을 부과 받으며, 방치된 물건등에 대한 제거명령을 이행하지 않는 행위는 법 제22조에 의거 6월 이하의 징역 또는 5백만원 이하의 벌금을 부과 받는다. 방치물건의 제거명령 불이행에 대한 처벌은 행정목적은 강행하기 위한 규정이라 할 수 있다.

『오수·분뇨 및 축산폐수의 처리에 관한 법률』 제54조에 따라 분뇨를 적정 처리할 수 있는 장소외의 곳에 함부로 버린 행위는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금 처분을 받으며, 분뇨나 축산폐수의 처리기준을 위반하여 처리한 행위는 법 제56조에 따라 2백만원 이하의 벌금 처분을 받는다.

『개항질서법』 제44조에 따라 폐기물 제거명령에 위반한 행위는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금을 부과 받으며, 유해물을 항계 내에 투기할 경우에는 법 제46조에 의거 3백만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다.

『항만법』 제74조에 따라 항만에 유독물 또는 동물의 사체를 버리는 행위, 수질오염 등으로 인하여 국민건강 및 환경상의 위해를 발생시키는 행위는 2년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금을 부과하도록 되어 있다.

『골재채취법』 제50조에 따라 골재채취로 인한 자연환경 훼손·수질오염 기타 재해에 대한 예방조치를 위한 명령위반 행위는 1년 이하의 징역 또는 500만원 이하의 벌금을 부과하도록 되어 있다.

『습지보전법』 제23조에 따라 습지보호지역⁸¹⁾⁸²⁾을 면허없이 매립할 경우 3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금을 부과 받으며, 습지의 수위 또는 수량에 증감을 가져오는 행위, 습지주변 관리지역에서 승인없이 간척사업, 공유수면 매립사업 또는 위해행위를 한 경우는 법 제24조에 의거 2년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금을 부과하도록 되어 있다.

이에 대한 내용을 정리하면 【표5】와 같다.

81) "습지"라 함은 淡水, 汽水 또는 鹽水가 영구적 또는 일시적으로 그 표면을 덮고 있는 지역으로서 내륙습지 및 연안습지로 구분되며, "내륙습지"라 함은 육지 또는 섬 안에 있는 호 또는 소와 하구 등의 지역을, "연안습지"라 함은 만조시에 수위선과 지면이 접하는 경계선으로부터 간조시에 수위선과 지면이 접하는 경계선까지의 지역을 말한다(습지보전법 제2조).

82) 현재 우리나라에는 담양 하천습지를 비롯, 낙동강하구, 우포늪 등 환경부가 지정.관리하는 9개의 습지와 무안갯벌, 순천만 갯벌 등 해양수산부가 지정.관리하는 5개의 갯벌이 습지보호지역으로 지정되어 있으며, 이중 창녕 우포늪과 인제 대암산 용늪이 랍사협약에 의한 국제보호습지로 등록되어 있다.

(<http://blog.naver.com/chbiz.do?Redirect=Dlog&Qs=/chbiz/100003956857>, 2004.8.29.조회).

第5章 海洋還境關聯 刑法規定의 問題點과 改善方向

제1절 행위주체에 따른 법정형의 현격한 차이

I. 행위주체와 범의과의 특별의무 지위관계

모든 사람은 원칙적으로 타인의 범의이 침해되거나 위태롭게 되지 않도록 행위할 의무를 부담하지만, 일정한 범위의 사람들은 일반인들보다 더 증대된 의무를 부담한다. 이러한 의무는 특히 피해자와 행위자의 관계로부터 나오는데 행위자가 피해자를 침해 또는 위태화하지 않을 의무뿐만 아니라 범의침해 내지 위태화로부터 피해자를 보호해야 할 의무를 부담하여야 하는 경우도 발생한다. 이러한 보호의무는 도덕적 의무 또는 윤리적 의무가 아니라 법적 의무를 의미한다. 즉 타인의 범의를 침해 또는 위태화하지 않을 일반적 의무는 법적 의무이며 타인의 범의를 보호해야 할 특별한 의무도 법적 의무이어야 한다.

행위자의 의무를 증가시키는 특별한 법적 의무는 우선 배우자관계, 형제자매관계, 부모자식관계, 약혼자관계 등과 같이 피해자와 행위자의 밀접한 인적 결합관계로부터 나올 수 있다. 그러나 친구관계, 연인관계, 이웃관계 등으로부터는 도덕적 의무가 나올 수는 있어도 법적 의무는 나오지 않는다. 더 나아가 특별한 법적 의무는 탐험이나 등반과 같이 상호부조에 근거한 위험공동체에서도 인정된다. 즉 이러한 공동체의 구성원들 간에는 모험에 따르는 범의침해 내지 위태화로부터 서로를 보호할 특별한 법적 의무가 존재한다.⁸³⁾

이러한 상황은 과실이 사회 공동생활의 한 사람으로서의 평균인·표준인에게 요구되는 주의를 게을리 한 것을 의미하는 경우와 비슷하다. 이 의미는 추상적인 일반인·평균인 또는 추상적으로 상정된 사회공동생활의 일원이라는 것은 아니며, 그때의 구체적인 사례에 있어서의 표준인·보통인이라는 것이다. 따라서 과실의 인정에 있어서는 그 사람의 직업이나 지위, 사건의 환경 등이 당연

83) 최석윤, “피해자와 형법상의 행위불법”, 피해자학연구 제9권제2호, 한국피해자학회 (2001), pp.92~p93.

히 고려될 뿐만 아니라 그 사고로부터 생기는 위험의 대소 내지 피침해 이익의 대소에 의하여 주의의무의 정도가 변한다고 할 수 있다.

즉 과실의 인정여부에서와 같이 동일한 위법행위라도 그 행위 주체와 객체와의 신분관계에 따라 법정형이 가중되거나 경감될 수 있다. 이러한 예는 존속살인죄⁸⁴⁾가 일반적인 살인죄⁸⁵⁾보다 더 무거운 형량을 부과하는 데서 찾아볼 수 있다.

그런데 동 규정이 직계비속이라는 신분을 이유로 차별대우한 것이기 때문에 헌법 제11조 제1항의 평등의 원칙에 어긋난다는 의견도 있으나, 헌법 제11조의 평등 원칙은 상대적 평등을 의미하므로 비속이라는 신분이 사회적 신분이라 할 지라도 합리적 근거에 의한 차별까지 금지하는 것은 아니며, 법과 도덕이 구별되고 법에 의하여 모든 도덕이 강제될 수는 없다고 할지라도 사회도덕의 유지를 위한 형법의 역할을 전적으로 부정할 수는 없을 뿐 아니라 존속살인에 대한 형의 가중은 도덕을 강제하는 것이 아니라 背倫性에 의한 책임가중으로 인식⁸⁶⁾하여야 한다.

그러나 피해자에 대한 행위자의 의무가 발생하는 행위자와 피해자의 모든 관계로부터 형법상 의미 있는 특별한 의무지위가 나오는 것은 아니다. 예컨대 근로관계는 사용자뿐만 아니라 근로자에 대해서도 수많은 의무를 창설하지만, 이러한 의무 가운데 일부만이 형법적으로 의미 있는 특별한 의무지위와 관련된다. 즉 사용자는 유해한 근로환경으로부터 근로자를 보호하기 위한 조치를 취하고 근로자의 자유로운 노동조합 활동 등을 보장할 법적 의무를 지지만, 명예 또는 자유에 대한 침해로부터 근로자를 보호해야 할 의무까지 부담하는 것은 아니다. 또한 근로자는 사업장의 파손 또는 기타의 침해로부터 생산설비를 보호해야 할 의무를 지지만, 근로자가 사용주의 경호원이 아닌 한 사용주의 신체 또는 건강을 보호해야 할 의무를 부담하지는 않는 이치와 같다. 따라서 어떤 법익에 대하여 보호의무가 인수되었는지 여부와 특별한 의무지위와 관련된 법

84) 자기 또는 배우자의 직계존속을 살해한 자는 사형, 무기 또는 7년 이상의 징역에 처하며(형법 제250조 제2항), 미수범은 처벌한다(형법 제254조).

85) 사람을 살해한 자는 사형·무기 또는 5년 이상의 징역에 처하며(형법 제250조 제1항), 미수범은 처벌한다(형법 제254조).

86) 이재상, 형법각론(서울: 박영사, 2003), 23~25쪽.

익이 침해 또는 위태화 되었는지 여부를 항상 고려해야 한다.

이와 같이 행위자의 특별한 의무지위에 대해 의미가 있는 피해자와 관련된 사정은 언제나 양형에서 형벌을 가중하는 요소가 된다. 왜냐하면 특별한 의무지위는 모든 사람에게 부여되어 있는 일반적 의무에 비해 법익보호에 대한 증대된 의무를 의미하고 이것을 위반한 경우에는 일반적 의무위반에 특별한 의무위반이 추가되기 때문이다.⁸⁷⁾

그러나 환경형법에 있어서 행위자가 일반인의 범주를 넘거나 행위주체와 객체 간에 배우자관계, 형제자매관계, 부모와 자식관계 등과 같은 특별한 의무지위에 있지 않는데도 불구하고 행위주체에 따라 그 처벌기준이 현저하게 차이가 발생하는 경우가 있는데 이것은 해양오염방지법에서 많이 찾아 볼 수 있다.

해양오염방지법 제71조 제1항은 선박으로부터 기름을 배출할 경우에는 5년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금을 부과하지만, 동법 제72조 제3호는 해양시설로부터 기름을 배출할 경우에는 3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있는 것이 그 좋은 예이다.

또한, 해양오염방지법 제71조 제2항 제2호 및 제4호는 선박으로부터 유해액체물질 또는 포장유해액체물질을 배출할 경우에는 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처하나, 동법 제72조 제3호는 해양시설로부터 유해액체물질 또는 포장유해액체물질을 배출할 경우에는 3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있다.

즉, 위법행위가 선박에 의해서 발생하느냐 해양시설에 의해서 발생하느냐에 따라 법정형이 약 2배가량 차이가 난다. 그러나 선박이 기름이나 유해액체물질의 배출기준을 위반함으로써 해양환경 법익의 보호를 위해 해양시설보다 더 큰 특별의무를 부담한다고 판단할 근거는 없어 보인다.

2004년 발생한 해양오염사고의 주요 오염원은 선박이 86%(294건)를 차지하고 있으나 해양시설 역시 14%(49건)⁸⁸⁾나 차지하고 있는 사실은 해양시설이 선박보다 더 낮은 해양환경보호 법익의 의무를 가진다고는 볼 수 없다.

또한 두 행위주체는 의무위반에 따른 환경피해의 예견 가능성과 ‘환경보호’

87) 최석윤, 앞의 논문, 94쪽.

88) 해양경찰청장, 앞의 2005 해양경찰백서, 235쪽.

법익을 위한 객관적 주의의무 이행의 준수를 위한 특별조치 등에서 차이점을 발견하기 어렵다. 두 행위주체는 법익 보호를 위한 동일한 객관적 예측 가능성과 주의의무를 부담하고 있다고 볼 수 있기 때문이다.

이러한 논거는 기름이나 유해액체물질의 위반행위에 대하여는 행위주체에 따라 법정형이 다르게 적용되었으나 폐기물에 의한 위반행위에 대하여는 행위주체에 관계없이 선박과 해양시설에 동일한 법정형⁸⁹⁾을 적용하고 있는 것에서도 찾을 수 있다.

II. 외국의 관련 법률 비교

한편 우리나라의 해양오염방지법이 행위 주체나 오염물질에 따라 그 처벌이 달라지는 것에 비하여 외국의 법률체계는 사뭇 다르다고 할 수 있다. 우리나라의 해양오염방지법에 해당되는 일본의 『海洋汚染等 及び 海上災害の 防止に 關する 法律⁹⁰⁾』 제55조 제1항⁹¹⁾은 오염물질의 종류나 그 위반주체에 관계없이 선박, 해양시설 또는 항공기가 기름, 유해액체물질(MARPOL 73/78 협약에 따라 그 위해성이 확정되지 않는 미평가물질을 포함한다) 및 폐기물을 위법하게 배출할 경우에는 1천만엔 이하의 벌금을 부과하는 단일 법정형체계를 형성하고 있다. 또한 이러한 불법행위가 과실로 발생할 경우에는 5백만엔 이하의 벌금⁹²⁾

89) 해양오염방지법 제72조 제1호(선박으로부터 폐기물을 배출할 경우) 및 제72조 제3호(해양시설로부터 폐기물을 배출할 경우)는 3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에, 동법제74조 제1항 제1호(과실로 선박으로부터 폐기물 배출) 및 제2호(과실로 해양시설로부터 폐기물 배출)는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있다.

90) 『海水油濁防止法』을 대체하여 1970년 12월 25일 제정한 법률로서 선박 및 해양 시설이외에 항공기까지 그 적용대상으로 하고 있는 특징이 있다.

91) 다음 각호에 해당되는 모든 자는 1천만엔 이하의 벌금에 처한다.(次の 各号の いずれかに 該当する者は、千万円以下の罰金に處する)

1. 제4조 제1항의 규정을 위반하여 선박으로부터 기름을 배출한 자
2. 제9조의2 제1항(제9조의6 제1항 준용)의 규정을 위반하여 선박으로부터 유해액체물질과 미확정액체물질을 배출한 자
3. 제10조 제1항의 규정을 위반하여 선박으로부터 폐기물을 배출한 자
4. 제18조 제1항의 규정을 위반하여 해양시설과 항공기로부터 기름과 폐기물을 배출한 자
(이하 중략).

을 부과하도록 하고 있다.

그리고 미국의 해양오염 관련 법률인 Code of Federal Regulation(CFR) Title 33(Navigation and Navigational waters) Part 151편의 제151.04항⁹³⁾ 역시 위반행위 주체나 오염물질의 종류에 관계없이 단일의 법정형 체계를 형성하고 있다. 즉, MARPOL 73/78 협약 규정을 위반하면 25,000\$ 이하의 과태료(Civil Penalty)가 부과되며 MARPOL 73/78 협약 규정과 관련하여 미국 해안 경비대에 허위, 부정한 진술이나 설명을 할 경우에는 5,000\$ 이하의 과태료가 부과된다. 그러나 고의로 이러한 규정을 위반하면 D급 중범죄(Class D Felony)에 해당되어 5년 이상 10년 이하의 징역⁹⁴⁾ 처분을 받게 된다.

92) 『海洋汚染等 及び 海上災害の 防止に 關する 法律』 제55조 제2항.

93) § 151.04 Penalties for violation.

- (a) A person who violates MARPOL 73/78, the Act, or the regulations of this subpart is liable for a civil penalty for each violation, as provided by 33 U.S.C. 1908(b)(1). Each day of a continuing violation constitutes a separate violation.
- (b) A person who makes a false, fictitious statement or fraudulent representation in any matter in which a statement or representation is required to be made to the Coast Guard under MARPOL 73/78, the Act, or the regulations of this subpart, is liable for a civil penalty for each statement or representation, as provided by 33 U.S.C. 1908(b)(2).
- (c) A person who knowingly violates MARPOL 73/78, the Act, or the regulations of this subpart commits a class D felony, as described in 18 U.S.C. 3551 et seq. In the discretion of the Court, an amount equal to not more than one-half of the fine may be paid to the person giving information leading to conviction.
- (d) A ship operated in violation of MARPOL 73/78, the Act, or the regulations of this subpart is liable in rem for any civil penalty covered by paragraph (a) or (b) of this section, or any fine covered by paragraph (c) of this section, and may be proceeded against in the United States District Court of any district in which the ship may be found.

94) 18 US Code Section 3559. Sentencing classification of offenses

- (a) Classification. - An offense that is not specifically classified by a letter grade in the section defining it, is classified if the maximum term of imprisonment authorized is -
 - (1) life imprisonment, or if the maximum penalty is death, as a Class A felony;
 - (2) twenty-five years or more, as a Class B felony;
 - (3) less than twenty-five years but ten or more years, as a Class C felony;
 - (4) less than ten years but five or more years, as a Class D felony;

이와 같은 비교법적 검토에 따르더라도 선박에 의한 위반행위와 해양시설에 의한 위반행위사이에서 행위불법이나 결과불법뿐만 아니라 책임의 측면으로부터 특별히 달리 고려할 만한 근거가 없다는 것을 알 수 있다.

Ⅲ. 문제점 및 개선방향

동일한 위법행위에 대하여는 특별한 의무관계가 없는 한 행위주체에 관계없이 동일한 법정형이 부과되어야 하나 앞에서 살펴본 바와 같이 우리나라의 해양오염방지법은 그러하지 못하다. 즉, 폐기물 배출에 대한 위반행위는 그 주체가 선박이든 해양시설이든지 간에 동일한 법정형으로 되어 있으나, 기름이나 유해액체물질의 불법 배출 경우에는 선박에 의한 위반행위가 해양시설에 의한 위반행위 보다 약 2배나 가중된 법정형으로 되어 있다. 그런데 이렇게 선박에 의한 위반행위가 해양시설에 의한 위반행위보다 2배가량 무거운 처벌을 받아야 하는 합당한 이유를 찾기 어렵다. 주지하다시피 범죄행위에 대한 법정형은 그 행위의 불법과 책임의 정도에 따라 달라진다. 그런데 선박에 의한 위반행위와 해양시설에 의한 위반행위 사이에서 결과불법이나 행위불법 또는 책임의 측면으로부터 특별히 달리 고려해야 할 근거를 찾기 어렵다. 예컨대 존속살인죄처럼 인륜을 저버린 특별한 의무관계에 바탕을 두고 있는 것도 아니며 선박에 의한 위반행위가 해양시설에 의한 위반행위보다 환경에 미치는 악영향이 큰 것도 아니기 때문이다. 이는 곧 법익 관점에서 선박이 해양시설보다도 더 엄중한 예견가능성과 주의의무를 부담하는 것이 아니라는 것을 의미한다.

해양환경에 대한 위법행위 여부가 현장에서 즉각적인 확인이 어렵다거나 오염원이 경합되거나 또는 누적되어 나타나는 등의 어려움으로 인하여 객관적인 증거 수집이나 확보에 어려움이 있는 것이 사실이지만 환경에 대한 위법행위에 대한 처벌은 그 위법행위로 인하여 발생한 환경피해의 대소 및 고의·과실 여부에 따라 그 처벌이 가중되는 것이 가장 합리적이라고 판단된다.

-
- (5) less than five years but more than one year, as a Class E felony;
 - (6) one year or less but more than six months, as a Class A misdemeanor;
 - (7) six months or less but more than thirty days, as a Class B misdemeanor;
 - (8) thirty days or less but more than five days, as a Class C misdemeanor; or
 - (9) five days or less, or if no imprisonment is authorized, as an infraction.

따라서 우리나라 해양오염방지법의 기름 및 유해액체물질 배출의 위반행위에 대한 처벌 규정을 해양오염방지법상 폐기물 배출위반에 대한 처벌규정이나 수질환경보호법 등 다른 국내 환경 법률의 벌칙 및 일본이나 미국의 해양오염행위에 대한 처벌 규정처럼 동일한 법정형으로 하는 방향으로 개선되어야 할 것으로 판단된다. 필요하다면 위법행위로 인한 환경피해의 정도나 오염물질의 배출량에 따라 그 법정형을 차등 부과하는 것을 검토하는 것도 대안의 하나라고 생각된다.

제2절 행위자에 대한 과도한 법정형

I. 양형의 출발점으로서 법정형

국가 형벌권에 대해 정당성을 요구하는 법치국가 원칙은 단지 형벌권의 발동요건인 범죄의 성립여부에만 관계되는 것이 아니라, 형벌권의 행사범위와 한계에도 관계된다. 따라서 인간의 존엄과 가치를 근본규범으로 삼고 있는 실질적 법치국가의 확립과 유지를 위해서도 합리적인 법정형이 설정되어야 한다. 이는 모든 형사제재는 인간의 실존을 위협하는 특성을 지니고 있으며 양형은 피고인의 자유와 인권에 직접적인 영향을 미치기 때문이다. 또한 정당한 형벌을 확정하는 것은 법치국가 원칙과 관련된 문제일 뿐만 아니라 동시에 비례성원칙에 기초한正義와 관련된 문제이기도 하기 때문이다.

근본적으로 양형은 입법자와 법관의 2단계에 걸친 공동작업이다. 입법자는 유형화된 실질적인 불법에 대하여 선고할 수 있는 형의 범위(Strafrahmen)만을 정하고 법관은 이를 기준으로 개별적인 사건에 대한 구체적인 형의 종류와 정도를 정하여(Strafzumessung) 정당한 형사제재를 선고한다. 형사재판은 구체적인 사실의 확정 후, 범죄성립요건의 검토를 통한 형사책임의 인정여부단계와 범죄주체에 대하여 구체적인 형벌을 선고하는 양형단계로 진행된다. 형사피고인에게는 전자의 과정보다는 오히려 어떤 종류의 형벌이 어느 정도 부과될 것인가, 더 나아가 선고된 형벌이 집행될 것인가 하는(예컨대 집행유예 또는 선고유예) 형의 양정이 관심의 대상⁹⁵⁾이 되고 있다.

우리나라 형법 제51조는 형을 정할 때에는 범인의 연령, 성행, 지능과 환경, 피해자에 대한 관계, 범행의 동기, 수단과 결과 및 범행후의 정황 등을 참작하도록 하고 있다. 범인의 연령, 성행, 지능 및 환경은 범죄인의 재사회화의 필요성과 가능성을 판단하는 특별 예방적 요소이다. 범행 이전의 전과와 사회생활이 여기에 속한다. 범행의 동기, 수단과 결과는 양형책임의 기초인 행위불법과 결과불법을 의미한다. 범행이 계획적이었는가 아니면 충동적이었는가, 수단의 잔혹성, 결과의 정도 등은 책임판단에 영향을 미친다. 범행 후의 정황에는 피해의 회복여부(원상회복노력), 손해의 심화정도, 공판정에서의 피고인의 태도(자백 또는 부인) 등이 포함된다. 기타 실무상 참작되어지는 양형사유로서는 검사의 구형, 피고인의 법정에서의 태도, 피고인의 경제상태, 사건의 시간적 경과, 사회여론 등이 있다⁹⁶⁾.

동질 또는 유사한 사례에서 양형의 불균형이 나타나 헌법에 보장된 ‘平等原則’이 존중되지 못할 경우, 즉 일반인의 입장에서 경미하다고 여겨지는 범죄에 대해 과중한 형벌이 부과되는 반면에 중대하다고 여겨지는 범죄에 대해 경미한 형벌이 부과되거나 동질 또는 유사한 사건에 대해 상이한 형벌이 부과된다면 법익의 가치서열과 규범의 경중에 혼란이 생기게 된다. 이러한 상황에서는 국가차별권이 부당하고 자의적인 것으로 보여질 것이며, 결국 일반인의 규범준수도 기대하기 어려워진다. 우선 동질 또는 유사한 범죄를 저지른 비슷한 상황의 다른 범죄자들에 대한 불균형한 양형과 그 부적정한 양형은 被告人을 납득시킬 수 없을 뿐만 아니라, 피고인의 사회부귀에 악영향을 미치게 되어 再社會化와 탈사회화 방지라는 형벌목적⁹⁷⁾을 달성할 수 없게 만든다. 자신의 범죄에 대한 법적 제재를 지나치게 가혹하고 부당한 것으로 경험한 사람에게는 효과적인 재사회화를 기대하기 어렵게 된다. 왜냐하면 재사회화는 사회의 가치에 대한 인

95) 하태권, “양형기준과 양형과정의 합리화방안”, 형사법연구 제9호, 한국비교형사법학회(1996), 236쪽.

96) 하태권, 앞의 논문, 246쪽.

97) 형벌목적에 대한 법관의 태도에 관한 한국형사정책연구원의 조사결과에 의하면 형벌목적을 특별예방으로 보는 법관이 53.1% (714명의 법관 중 379명)이다. 즉 행형시설 내 (또는 시설 외에서)에서 범죄인을 교육, 개선시켜 사회에 정상인으로 복귀시키고 다시는 범죄를 저지르지 않고 사회생활을 영위할 수 있도록 하는 것이 형벌의 목적이라는 것이다(임영철, “양형의 실태와 합리화방안”, 제14회 형사정책 세미나 자료집, 형사정책연구원(1994), 73쪽).

정과 그에 적응하려는 마음의 자세를 전제로 하기 때문이다.⁹⁸⁾

그런데 개별 법률에 명시된 법정형은 그 위법행위의 책임에 대한 양형의 출발점이라고 할 수 있는데 그 법정형의 범위가 지나치게 넓거나 개별범죄에 대한 법정형이 불균형할 경우에는 법관에 의해 이루어지는 최종 형벌의 확정 역시 헌법상에 보장된 평등원칙이나 과잉금지의 원칙에 부합되는 것을 기대하기 어려울 것이다.

II. 관련 법률의 법정형 비교

헌법적 가치체계에서 볼 때 사람의 신체 또는 그것의 완전성은 개인적 법익 가운데 생명 다음으로 중요한 법익일 뿐만 아니라 생명에 대한 기초로서의 의미를 가지고 있다. 그럼에도 불구하고 해양오염방지법은 법익침해에 대하여 다른 환경 법률과 비교할 때 과도한 법정형을 부과하고 있다고 할 수 있다.

2004년도 발생한 해양오염사고 343건중 1kl미만의 소량오염사고는 대부분 중·소형어선으로부터 발생한 것으로 전체 오염사고 건수의 92%를 차지하고 있으나 그 유출량은 전체 유출량의 5%미만인데 반하여 10kl이상 유출된 중·대형 오염사고는 12건으로 전체 오염사고의 약 3%에 불과하지만 그 유출량은 약 1,392kl로 전체 유출량의 95%⁹⁹⁾를 차지하고 있다. 그리고 이러한 통계치는 1995년부터 2004년간 총 3,911건의 오염사고가 발생하여 26,955kl의 기름이 유출된 사고 중 유출량 100톤 이상의 대량유출사고는 25건에 불과하지만 전체 유출량의 87% 이상을 차지하고 있는 통계¹⁰⁰⁾와도 거의 일치하고 있다. 즉 유류오염의 특성상 단순한 오염사고의 발생건수 자체가 중요한 의미를 갖기보다는 유류오염사고로 해양에 유입되는 유류의 양이 더욱 중요하다 할 수 있다.

또한 이러한 해양오염사고는 취급 부주의 47%(161건), 해양사고 31%(107건), 파손 11%(37건) 및 고의배출 9%(31건)로 주로 선박충돌 및 부주의에 의한 인적적인 해양오염사고가 78% (268건)¹⁰¹⁾으로 대부분을 차지하고 있는 것으로

98) 최석윤, “양형에 대한 기초적 이해”, 형사정책연구 제8권 제1호(통권 제29호, 1997·봄호), 형사정책연구원.

99) 해양경찰청장, 앞의 2005 해양경찰백서, 236쪽 및 240쪽.

100) 환경부장관, 앞의 2005 환경백서, 474쪽.

나타났다.

즉, 이러한 사실들은 대부분의 해양오염사고는 중·소형어선에서 취급부주의나 선박 사고에 의해서 소량의 오염물질이 유출된 것이지 대량의 오염물질이 유출되었거나 고의로 발생하는 것은 미미하다는 것을 의미한다.

한편 【표4】에서 살펴본 바와 같이 선박에서 기름을 배출한 행위에 대하여는 5년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금을, 선박에서 과실로 기름을 배출할 경우에는 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금을 부과하도록 하고 있다. 이에 비하여 공유수면에 폐기물, 폐유, 폐수, 오수, 분뇨, 축산폐수, 동물의 사체류 기타 오염물질을 버리거나 흘려가게 하는 행위, 선박을 버리거나 방치하는 행위를 하거나 분뇨를 적정 처리할 수 있는 장소 외의 곳에 함부로 버린 행위에 대하여 『공유수면관리법』 및 『오수·분뇨 및 축산폐수의 처리에 관한 법률』에 의하여 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금이 부과되며, 업무상 과실 또는 중대한 과실로 인하여 특정수질 유해물질 등을 누출·유출하거나 분뇨·축산폐수, 다량의 토사를 버린 행위를 할 경우에는 『수질환경보호법』에 의하여 1년 이하의 징역 또는 5백만원 이하의 벌금이 부과되는 것에 지나지 않는다.

이는 환경 법익에 대한 유사한 위법행위임에도 불구하고 해양오염방지법은 공유수면관리법, 수질환경보호법, 오수·분뇨 및 축산폐수의 처리에 관한 법률보다 최고 5배 이상 더 엄중한 법정형을 설정하고 있다는 것을 알 수 있다.

한편 일본의 해양오염방지 법률인 『海洋汚染等 及び 海上災害の防止に 關する 法律』 제55조 제1항은 선박, 해양시설 또는 항공기가 기름, 유해액체물질(미확정액체물질을 포함한다) 및 폐기물을 고의로 위법하게 배출할 경우에는 1천만엔 이하의 벌금을 부과하고 있다. 또한 이러한 불법행위가 과실에 의한 경우에는 동법 제55조 제2항에 의거 5백만엔 이하의 벌금만 부과된다. 일본은 해양환경에 대한 위법행위가 고의일지라도 징역형이 없이 단지 벌금형만 부과된다는 것이 우리나라와 많이 다르다고 할 수 있다.

또한 미국의 해양오염 관련 법률인 CFR Title 33(Navigation and Navigational waters) Part 151편의 제151.04항은 MARPOL 73/78 협약 규정을

101) 해양경찰청장, 앞의 2005 해양경찰백서, 238쪽.

위반하면 25,000\$ 이하의 과태료(Civil Penalty)를 부과하며 고의로 관련 규정을 위반한 경우에만 5년 이상 10년 이하의 징역 처분을 하게 되어 있다.

Ⅲ. 개선방향

미국의 해양오염 관련 법률은 고의가 아닌 과실로 해양환경에 대한 위법행위를 하면 대략 26,250천원¹⁰²⁾으로 우리나라의 해양오염방지법에 따라 선박에서 과실로 기름을 배출하는 위법행위에 대한 벌금 3천만원 이하보다 오히려 더 적은 금액이다. 이것은 우리나라와 미국의 경제 규모나 생활수준 등을 고려할 때 동일한 위법행위에 대한 벌칙이 우리나라가 미국보다 상대적으로 대단히 높은 것이며 절대 금액에서도 더 높을 정도로 가중하다는 것을 반증하고 있다.

앞에서 살펴본 바와 같이 전체 해양오염사고의 92%가 유출량이 1㎤미만으로서 전체 유출량의 5%미만을 차지하고 있고 고의에 의한 배출이 9%인 점을 감안하면 우리나라도 고의나 대량 유출사고가 아닌 경우에는 벌칙보다는 과태료 등의 행정벌로 전환할 필요성이 있다고 본다.

이러한 최근의 시도의 일환으로써 불필요하거나 과도한 규제를 개선하기 위한 움직임과 관련되어 일부 벌칙 조항을 과태료로 전환시키고 있는 점¹⁰³⁾은 그 시사하는 바가 크다고 할 것이다. 즉, 불필요하게 국민을 범법자로 만들 것이 아니라 행정 목적을 달성하기 위한 최소한의 조치로서 벌칙이 존재해야 하는 것이다.

이렇게 일본이나 미국은 고의가 아닌 해양환경에 대한 위법행위에 대하여 징역과 같은 자유형은 부과하지 않으며 단지 벌금형만 부과토록 되어 있다. 이러한 법률체계는 관련 기업이나 국민들이 자유형에 대한 부담없이 기업 활동이나 생업에 종사할 수 있는 여건을 조성한다고 할 수 있다. 물론 환경을 보호하기 위한 노력의 일환으로서 위반행위에 대한 제재를 강화하는 것 또한 필요하지만

102) 1 US\$를 1,050원으로 계산함.

103) 2005년 3 월31일 규제개혁 관계장관회의에서 확정된 “해상운송 규제 개선방안”에 따라 선박소유자에 대한 일부 벌칙을 완화하려는 것으로 선원법 중 선박소유자가 건강진단을 받아 승무에 적당하다는 것을 증명하지 않은 선원을 승무시켰을 경우 1천만원 이하의 벌금에 처하던 것을 5백만원 이하의 과태료로 전환하고자 함(해양수산부공고 제2005-186호, 2005년 8 월 5 일, 선원법 중 개정법률 입법예고).

다른 법률과의 형평성과 외국의 사례도 고려하여야 하며 헌법상의 평등원칙과 국민의 법 감정도 부합될 필요가 있다는 것이다. 따라서 해양오염방지법의 벌칙 규정을 다른 법률의 유사한 위반행위에 대한 벌칙 규정과 비교하여 합리적이고 타당하게 조정할 필요가 있다.

1995년 전남 여수해역에서 발생한 씨프린스호 사고 이후 해양환경에 대한 국민적·사회적 관심이 높아진 것이 사실이며 해양환경을 보호하기 위한 많은 노력이 뒤따랐다. 그러나 해양환경 보호라는 법익을 위하여 벌칙의 강화만으로는 그 법익 달성에 한계가 있을 것으로 판단된다. 여기에 대한 좋은 본보기는 미국의 『Oil Pollution Act 1990』(OPA 1990) 법률이라고 할 수 있다.

동 법률은 1989년 3월 24일 미국 알래스카 해안에서 발생한 유조선 Exxon Valdez호 사고를 계기로 제정된 법률로서, 기름을 운송하는 선박이 좌초나 충돌시에도 기름이 선체 밖으로의 유출되는 것을 최소한으로 방지할 수 있도록 선체를 이중으로 건조하도록 하고 선박소유자의 유류 오염사고에 대한 배상책임을 선박 총톤수당 1,200달러에 해당되는 보험 등에 가입토록 의무화하였다. 즉, 동 법률은 해양환경의 위법행위에 대한 벌칙을 강화하는 방향보다도 사고 예방과 사후처리에 대한 기술적이고 재정적인 분야에 대한 대책을 마련하는데 치중하였다.

또한, 이와 유사한 사례는 일본의 『船舶 油濁 損害賠償保障法¹⁰⁴⁾』으로 일본에 입항하는 100톤 이상의 선박소유자는 선박에 의한 오염사고 및 난파선 제거에 대한 책임보험에 의무적으로 가입하도록 하는 법률로서 2005년 3월 1일부터 시행되고 있다.

우리나라도 해양환경침해행위에 대한 형사법적인 접근도 중요하지만 국민을 불필요하게 전과자로 만들 것이 아니라 미국이나 일본의 예에서처럼 해양환경을 보호하기 위한 예방조치나 사후처리를 위한 재정적인 방향에서도 접근할 필요가 있다고 생각된다.

104) 2002년 12월 일본 이바라키현 히다치항 부근 해역에서 북한 선박 '칠성호'가 좌초해 대량의 기름이 유출됐던 사건을 계기로 입안되어 2005년 3월 1일부터 시행에 들어갔다. 동 법률은 일본에 기항하는 100톤 이상의 모든 선박에 대해 P&I를 통한 보험가입을 의무화하고 무보험선박이거나 적격보험이 아닐 경우 출입항을 금지하도록 하고 있다.

제3절 국제협약과 국내법과의 상충

I. 국내법과 국제법의 관련규정 차이

바다를 매개로 활동하는 선박에 관련된 각종 안전 및 환경보호 관련 법률 등은 각 선적 국가가 제정하지만 그 최저기준은 국제법규¹⁰⁵⁾이다. 하지만 국제법규를 국내법으로 수용하는 과정에서 국제기준보다 더 강화된 국내법을 마련하거나 경우에 따라서는 다르게 규정하는 경우가 발생한다.

국내법이 국제법보다 더 강화된 대표적인 경우가 『해양오염방지법』과 『유류오염손해배상보장법』¹⁰⁶⁾이라고 할 수 있다.

먼저 해양오염방지법상 기름오염방지설비의 적용대상을 보면, MARPOL 73/78 협약은 총톤수 150톤 이상의 유조선 및 400톤 이상의 유조선이외의 선박인데 반하여 해양오염방지법은 총톤수 50톤 이상의 유조선 및 100톤 이상의 유조선이외의 선박으로서 해양오염방지법의 적용대상이 훨씬 더 넓은 것을 알 수 있다. 또한 이중선체구조의 설치의무도 MARPOL 73/78 협약의 600 DWT보다 더 낮은 500 DWT 이상으로 요구하고 있으며, 유해액체물질 중 D類의 배출이 가능한 장소에 대해서도 해양오염방지법은 MARPOL 73/78 협약의 가까운 육지로부터 12해리이상 떨어진 장소에 부가하여 수심25미터 이상인 곳을 추가적으로 요구하고 있다.

그리고 하수에 의한 오염방지를 위한 MARPOL 73/78 협약 부속서Ⅳ이 2003년 9월 27일 발효되었으나, 이에 관한 해양오염방지법은 이보다도 훨씬 이전인 1996년5월28일부터 적용되어 왔다.

해양오염방지법의 폐기물은 MARPOL 73/78 협약 부속서 Ⅳ의 하수(sewage)

105) 유엔해양법협약 제94조(duties of the flag State) 제5항(In taking the measures called for in paragraphs 3 and 4 each State is required to conform to generally accepted international regulations, procedures and practices and to take any steps which may be necessary to secure their observance).

106) 유류오염에 의한 피해보상액 중 선박소유자의 책임제한액을 초과하는 피해보상액을 선주가 일정 부분 부담하도록 강제화한 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 협약(CLC ; International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969)을 국내법으로 수용한 법률이다.

와 부속서 V 의 쓰레기(garbage)를 포함하는 개념으로서 해양오염방지법 제24조는 기름 오염방지설비·유해액체물질 오염방지설비 또는 폐기물 오염방지설비를 설치하여야 하는 선박소유자는 동법 시행규칙 제56조 제2항 제2호에 의해 매 검사기준일 전후 3월 이내에 제1종 또는 제2종 중간검사를 받아야 한다. 이에 반해서 MARPOL 73/78 협약 부속서 IV 제3규칙은 하수오염방지설비에 대하여 최초검사와 5년을 넘지 않는 간격으로 주관청이 정하는 기간 내에 실시하는 정기검사만을 규정하고 있다.

이러한 차이는 국제협약을 비준하지 않은 상태에서 국내법을 먼저 제정하면서 MARPOL 73/78 협약 부속서 IV의 오수를 폐기물로 규정함으로써 발생하였는데, 이것이 정책적인 목적에서 그러한 것인지 아니면, 국제협약을 국내법으로 수용하면서 발생한 착오¹⁰⁷⁾인지는 정확히 알 수가 없다. 이러한 해양오염방지법과 MARPOL 73/78 협약의 주요 차이점을 요약하면 【표6】과 같다.

한편 1972년 런던협약을 MARPOL 73/78 협약과 함께 하나의 해양오염방지법 체계로 수용하면서 런던협약에 의한 폐기물(Wastes)과 MARPOL 협약상 쓰레기(Garbage)를 폐기물이라는 단일의 개념으로 정의함으로써 국내법과 국제법 규와의 차이가 발생하고 있다. 이것은 런던협약은 주로 육상 폐기물을 해상에 투기함으로써 발생하는 해양오염을 방지하기 위한 목적¹⁰⁸⁾인데 비하여 MARPOL 73/78 협약은 선박운항에 따른 해양오염을 방지하기 위한 목적으로써 그 차이가 명확한데도 불구하고 두 개념을 같은 것으로 보고 하나의 개념으로 정립하였기 때문이다.

그런데 1972년 런던협약은 ‘투기(Dumping)’를 선박, 항공기, 플랫폼 또는 해상 인공시설 등에 의한 쓰레기 등의 물질이나 이러한 구조물을 해상에 처분하는 것이라고 정의하면서도 사고에 의한 쓰레기나 통상적인 선박, 해상 인공시

107) MARPOL 73/78 협약 부속서 I 내지 V 중에서 예외적으로 부속서 IV만이 중간검사를 받을 의무 규정이 없으나, 국내법에서는 중간검사를 모두 받도록 규정하고 있다.

108) Contracting Parties shall individually and collectively promote the effective control of all sources of pollution of the marine environment, and pledge themselves especially to take all practicable steps to prevent the pollution of the sea by the dumping of waste and other matter that is liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea(1974년 런던협약 제1조).

설 등의 운항에 따라 발생한 쓰레기 등의 해상 처분은 제외¹⁰⁹⁾한다고 정의하고 있다.

즉, MARPOL 73/78 협약에 따라 선박 운항상 발생하는 쓰레기는 해상배출이 가능하며 1972년 런던협약에 의한 투기 금지대상에서 제외된다. 그런데 이들을 함께 수용한 해양오염방지법은 두 협약의 쓰레기를 모두 폐기물로 정의하여 동일하게 취급함으로써 국제협약상 적법한 행위이나 국내법상 위법행위가 되는 모순이 발생하는 경우가 발생하고 있다.

그 다음으로 유류오염에 의한 제3자에 대한 선주의 피해보상을 강제하는 『유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 협약』(CLC협약)은 2,000 DWT 이상의 산적 유류를 운송하는 선박이 그 적용대상이나 동 협약을 국내법으로 수용한 『유류오염손해배상보장법』은 200 DWT 이상의 산적유류를 운송하는 선박부터 적용된다. 국내 선박은 당연히 국내법을 적용받으므로 국제법과 국내법과의 상충문제가 발생하지 않지만 이를 알지 못하고 입항하는 외국선박 중 200 DWT 이상 2,000 DWT 미만의 선박은 처벌¹¹⁰⁾을 면할 수 없는 상황이 발생한다.

109) 1972년 런던협약 제3조.

(a) "Dumping" means:

- (i) any deliberate disposal at sea of wastes or other matter from vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea;
- (ii) any deliberate disposal at sea of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea.

(b) "Dumping" does not include:

- (i) the disposal at sea of wastes or other matter incidental to, or derived from the normal operations of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea and their equipment, other than wastes or other matter transported by or to vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea, operating for the purpose of disposal of such matter or derived from the treatment of such wastes or other matter on such vessels, aircraft, platforms or structures;
 - (ii) placement of matter for a purpose other than the mere disposal thereof, provided that such placement is not contrary to the aims of this Convention.
- (c) The disposal of wastes or other matter directly arising from, or related to the exploration, exploitation and associated off-shore processing of sea-bed mineral resources will not be covered by the provisions of this Convention.

110) 유류오염손해배상 보장계약을 체결하지 아니할 경우에는 3년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금에 처한다(『유류오염손해배상보장법』 제50조).

II. 해양오염방지법 제33조의2 규정 해석

해양오염방지법 제33조의2(국제협약의 우선적용)는 「국제협약에 의한 해양오염방지설비 및 검사에 관한 규정이 이 법에 의한 규정과 다를 때에는 국제협약의 규정에 의한다」라고 규정하고 있다. 이 조문에서 국제협약이란 MARPOL 73/78 협약을 의미하며, 해양오염방지법상의 제3장 선박의 해양오염방지설비 등의 검사 등(제24조 내지 제33조의2)에 관한 규정과 MARPOL 73/78 협약 규정이 상이할 경우에는 MARPOL 73/78 협약을 우선 적용하여야 함을 뜻한다.

이와 같은 규정은 국제협약을 국내 규정으로 수용한 다른 법률에도 많은데, 특히 선박의 국제운항 특성상 국제법이 포괄적으로 적용되는 관계로 해양분야 법률에 유난히 많다. 해상에서의 인명안전을 위한 SOLAS 협약을 이행하기 위한 『선박안전법』 제16조(조약규정의 적용)¹¹¹⁾와 국제충돌예방규칙과 국제안전관리규약(ISM Code)을 채용한 『해상교통안전법』 제5조(조약의 적용)¹¹²⁾가 그 대표적인 경우이다.

이러한 규정에서처럼 국내법과 국제법규의 내용이 다를 수 있는 경우는 크게 세 가지로 나눌 수 있다. 첫째는 MARPOL 73/78 협약 규정이 개정되어 이미 발효되었는데도 불구하고 해양오염방지법에 이러한 새로운 규정이 아직 반영되지 않았거나, 국내법에 국제협약 규정이 없는 경우이다. 이러한 상황은 지금까지 많이 발생하여 왔으며 국제항행 선박의 경우에는 국제법의 국내법 수용여부와 상관없이 국제협약에 따른 검사증서를 발급받고 운항을 하여야 한다.

둘째는 첫째 경우의 반대로 국내법이 국제협약보다 더 엄격하거나 진보하여 국내법이 국제협약보다도 먼저 적용되거나 그 적용범위 등이 훨씬 넓은 경우이다. 이와 같은 사례는 해양오염방지법을 중심으로 하여 앞에서 살펴보았다.

셋째는 MARPOL 73/78 협약을 해양오염방지법으로 수용하는 과정에서 국내 실정이나 정책적 목적 등을 고려하여 처음부터 국제협약과는 다르게 국내규정

111) 선박의 감항성과 인명의 안전에 관한 조약에 이 법과 다른 규정이 있을 때에는 그 규정에 의한다.

112) 선박의 충돌방지 및 안전관리 등에 관하여 조약에 다른 규정이 있을 때에는 그 규정에서 정하는 바에 의한다.

을 제정한 경우이다. 이와 같은 사례는 MARPOL 73/78 협약의 하수와 쓰레기 및 런던협약의 폐기물을 해양오염방지법상 폐기물로 정의한 것으로 볼 수 있다.

해양오염방지법 제33조의2 규정으로 인하여 국내법과 국제협약의 충돌이 있는 경우 國際法官은 국제법 우위의 일원론에 따라 국제법규가 우선 적용되어야 한다고 할 것이다. 그러나 국내법관은 국내법과 국제법규가 충돌하는 경우 무조건 국제법 우위만을 주장할 수 없다. 국제법규를 비준한 이상 당사국은 국제법규를 지켜야 할 의무가 있다. 따라서 국제법규가 일단 국내질서에 소개되면 다른 국내법과 마찬가지로 법규범질서를 형성하게 된다.

한편, 비엔나협약 제41조 제1항을 유추적용하면 특별법은 일반관습과 양립하는 조건하에서 두 법규의 당사자가 동일한 경우에는 신 법규가 먼저 적용되고, 당사자들이 다른 경우에는 당사자들이 공통되는 조약이 적용된다.¹¹³⁾

이와 같이 국제협약과 국내규정이 다를 경우에 예기치 못한 문제가 발생할 수 있다. 첫째 경우는 국내법과 국제협약이 상충되더라도 국제법 우위론에 따라 국제협약을 우선적용하면 법률 취지에도 맞으므로 큰 문제가 발생하지 않는다고 할 수 있다. 즉, 국내법만 전적으로 적용받는 선박, 즉 국내항행선박은 국제협약을 적용받지 아니하므로 국내법 규정에 만족하면 되고 국제 항행선박은 국내규정이 국제협약에 따라 개정되거나 보완될 때까지 국제협약을 적용받으면 된다.

그러나 두 번째와 세 번째 경우는 국내법만 전적으로 적용받는 선박과 국제항행을 하는 선박에 따라서 그 적용내용이 다르게 된다. 즉, 국제 항행선박은 국제협약을 준수하는 것은 물론이고 국제협약보다 강화된 또는 상이한 국내법 역시 준수하여야 하는 것이다. 첫 번째의 경우에도 국제 항행선박이 국내법과 국제협약을 동시에 만족하여야 하는 것은 같지만, 국제협약이 국내법보다 진보되어 있기 때문에 다른 외국적 선박과 동등한 입장에서 경쟁을 하므로 두 번째와 세 번째 경우에서처럼 별도의 추가 부담이 없게 된다.

그런데 선박검사 부문에서는 두 번째와 세 번째 경우가 첫 번째 경우보다 좀 더 어려운 문제를 야기하지만 벌칙 적용문제에서는 그 반대현상이 발생한다.

113) 유병화, 국제법 I (서울: 법문사, 2000), 95쪽.

즉, 국제 항행선박이 국제협약에 따른 선박 설비나 시설기준을 만족하여야 하는데도 불구하고 국내법의 최신화가 뒤늦게 이루어지는 바람에 국제협약에 적합하지 않는 국내법에 의한 검사를 받았을 경우 국내법에 의한 처벌이 가능한가 여부이다.

국제법 우위론의 입장에서 보면 당연히 국제협약이 우선 적용되므로 국내법에는 만족할지라도 국제협약에 어긋나므로 법 제33조의2 규정에 따라서 해양오염방지법 제27조에 의한 유효한 해양오염방지증서 또는 협약증서를 교부받지 아니한 것으로 간주하고 제72조 제2호에 의해 3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금을 부과할 것이다.

그런데 국내법 우위론 입장에서 법 제33조의2 규정을 어떻게 보느냐에 따라서 처벌내용이 다르게 될 것이다. 국제항행 선박일지라도 국내법 우위론 입장에서 보면 우선 국내법을 적용받고 보조적으로 국제협약을 적용받는 것으로 해석할 수도 있으며, 설사 국제협약을 위반하였다고 하더라도 국내법에 의한 기준에 적합하며 또한, 제33조의2 규정 위반에 대한 처벌규정이 없으므로 국내법에 의한 처벌은 할 수 없다. 다만, 국제항행에 따른 寄港國에 의한 제재 위험이 있을 뿐이라고 할 수 있다.

그러나 이러한 국내법 우위론적 주장에 반박할 수 있는 명백한 규정이 있다. 바로 해양오염방지법 제27조 제2항으로서 국제항행에 이용되는 선박소유자는 협약증서를 교부받도록 요구하고 있기 때문이다. 이 규정을 위반할 시는 제72조 제2호에 의해 처벌을 받는다.

협약증서를 교부받기 위해서는 관련 협약에 적합할 것을 전제조건으로 한다. 따라서 설사 국내법이 국제협약과 부합하지 않을지라도 협약증서를 교부받기 위해서는 국제협약이 요구하는 시설기준 등에 적합하여야 한다. 즉, 국내법과 국제협약이 상이한 경우에는 해양오염방지법 제33조의2 규정이 없다하더라도 법 제27조 제2항에 의해서 국제협약의 최저기준에 적합하여야 함을 요구하고 있다고 할 수 있다.

따라서 해양오염방지법상의 국제협약 우선적용 규정은 첫 번째 경우를 상정한 것으로 볼 수 있다.¹¹⁴⁾ 즉, MARPOL 73/78 협약 규정이 국내규정에 반영되

114) 김인현, 해상교통법강의(부산 : 다솜출판사, 2002), 23쪽.

는 것이 늦거나 그러한 규정을 제정하지 않을 경우를 대비하여 국제 항행선박이 불편 없이 운항할 수 있게 지원하거나 국제 업무의 근간을 마련하기 위한 것이라고 볼 수 있다.

Ⅲ. 문제점 및 개선방향

해양오염방지법은 몇몇 부분에서 MARPOL 73/78 협약보다도 더 엄격한 기준을 요구하고 있다. 기름오염방지설비의 비치요건이나 이중저 구조의 적용 범위 등과 같은 하드웨어 적인 부분과 유해액체물질의 배출요건 및 폐기물의 배출요건 등과 같은 운항(Operational) 부분들이 그러하다.

그러나 앞에서 살펴본 바와 같이 이들 규정과 관련되어 국내항행 선박은 그 적용에 있어 문제가 발생하지 않지만 국제항행 선박의 경우에는 하드웨어 부분보다는 운항부분에서 문제가 발생하고 있다. 즉, 국제항행선박은 대개 국제협약을 적용받는 최저 기준 크기 이상의 선박들이기 때문에 국제협약보다 적용범위가 더 넓은 국내법을 기본적으로 만족하고 있는데 비해서 운항부분에 대한 규정에 대해서는 국내 규정보다 국제규정에 더 익숙하기 때문이다.

예를 들면 MARPOL 73/78 협약에 따라 유해액체물질 D類를 가까운 육지로부터 12해리이상 떨어진 장소에서 배출하면 적합하나 그 장소가 수심이 25미터가 안될 경우에는 국내법을 위반하는 경우가 발생한다. 또한 해양오염방지법의 폐기물은 MARPOL 협약 부속서 V의 쓰레기와 LONDON 협약에 의한 폐기물을 포함하는 개념으로 정의함으로 인하여 선박 운항상 선박 내에서 발생하는 쓰레기류와 육상에서 폐기할 수 없거나 폐기하기 어려운 물질을 해양에 투기하기 위한 폐기물과 구분하지 않고 있다. 이에 따라 MARPOL 73/78 협약에 따라 선내에 발생한 쓰레기는 해양배출이 가능한데도 불구하고 우리나라 선박은 육상에서 발생한 폐기물을 바다에 투기하는 것을 금지하는 규정과 같이 구속을 받게 됨으로써 선상 생활에서 발생한 쓰레기를 바다에 배출할 경우 국내법을 위반하게 되는 경우가 발생하고 있다.

이와 같은 문제점은 『해양오염방지법』의 규정이 MARPOL 73/78 협약 보다 엄격하게 규정되면서 그 적용범위가 우리나라 선박이 세계 어느 해역에 있

던지 간에 우리나라 선박에게는 동 법이 적용되는 기국주의를 채택하고 있기 때문이다.

이에 따라 공해상에서 국제협약의 기준에 적합하게 배출한 행위임에도 불구하고 한국선박이라는 이유로 우리나라 법률에 의해서 위법행위가 됨으로써 불필요한 범법자를 양산하는 결과를 초래하고 범질서에 대한 국민의 순응을 기대하기 어렵게 만들고 있다. 또한 과도한 규제로 인하여 우리나라 선박의 운항 지연에 따른 우리나라 선박의 대외 경쟁력이 저하되는 부작용이 발생하고 있다.

따라서 국내 해양환경의 보전을 위해 국내법을 국제협약보다 강화할 경우에는 대외 홍보를 적극적으로 행하여야 할 것이며 또한 국제협약보다 강화된 국내법이 있을 경우에는 이러한 규정의 적용은 우리나라 영해 및 배타적 경제수역 내로만 한정함으로써 국적선사의 경쟁력을 지원하고 불필요한 국민의 불편을 해소할 수 있을 것으로 본다.

또한 국제협약을 국내법으로 수용할 때 국민이나 이용자의 입장에서 관련 규정의 취지나 목적 등이 유사하다고 할지라도 그 적용대상이나 개념정의 등을 협약의 취지에 정확히 부합되도록 수용하는 노력이 필요하다 할 것이다.

第6章 結論

전 세계적으로 강화되고 있는 해양환경 규제와 맞물려 우리나라의 해양환경에 대한 국민적인 관심과 이를 뒷받침하고자 하는 규제는 지속적으로 강화되고 있다. 이러한 추세에 따라 간혹 국제협약보다 더 강화된 국내 법규가 존재하기도 한다. 그러나 그동안 제한된 이해 당사자나 관심의 부족으로 인하여 해양환경 분야에 대한 체계적인 연구가 제대로 이루어지지 못하였다.

이러한 측면에서 이 연구는 부족한 해양환경 분야에 대한 연구에 조금이나마 일조를 하고자 해양환경오염의 정의, 해양오염의 특성, 해양환경 오염물질 및 영향, 국내 및 국제 해양환경관련 법규 등을 살펴보고 해양환경관련 형법 규정을 비교·검토해 보았다.

해양오염의 주된 원인은 불행하게도 해상활동에 따른 것이 아니라 육상기인 오염물질의 유입에 따른 것이다. GESAMP의 해양환경에 영향을 미치는 오염원의 발생지에 관한 보고서에 따르면 해양기인 오염원은 전체의 23%에 불과한 반면 육상기인 오염원은 77%에 이른다는 것이 이를 잘 증명하고 있다. 더구나 해상운송에 따른 오염원의 비중은 전체의 12%에 불과한 것으로 나타나고 있다.

그러나 해상운송, 특히 기름에 의한 오염은 그 피해가 막대하고 집중적으로 발생하기 때문에 다른 오염원에 비하여 보다 엄격한 규제와 책임을 요구하고 있다. 대표적인 해양환경 법률인 해양오염방지법 역시 선박과 해양시설로부터 발생하는 기름 등 오염물질의 불법 배출에 대하여 엄격한 벌칙을 부과하고 있다. 그러나 동 법은 오염행위자에 따라 환경법익의 침해정도에 관계없이 그 범정형이 차별적이다 싶을 정도로 차등 적용되고 있다. 즉 해양시설로부터 과실로 인한 기름, 유해액체물질 및 폐기물의 배출행위에 대하여는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 되어 있는데 반해서 선박으로부터 과실로 인한 기름 배출행위에 대하여는 최고 3배나 많은 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정되어 있다. 또한 이것은 해양시설로부터 (고의로 인한) 기름의 배출행위에 대하여는 3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 되어 있는 것과 비교하여도 더 엄중한 처벌을 하도록 되어 있어 고의에 의한 동일한 위법행위

가 과실에 의한 위법행위보다도 더 낮은 법정형을 부여하는 모순을 안고 있다. 이것은 똑같은 환경피해를 유발하는 위법적인 과실행위에 대하여 결과불법이나 행위불법 또는 책임의 측면에서 특별히 달리 고려해야할 근거가 없음에도 불구하고 최고 3배의 차별적인 처벌이 가하거나 고의에 의한 불법행위보다 과실에 의한 불법행위를 더 엄하게 처벌하는 비상식적인 규정이라고 할 수 있다.

그러나 이렇게 같은 법률 내에서 합리적인 이유없이 동일한 위법행위에 대하여 행위주체에 따라 최고 3배의 차등적인 벌칙이 존재한다거나 동일한 위법행위에 대하여 다른 법률의 벌칙과 2배가량 차별이 발생한다는 것은 평등의 원칙이나 과잉금지 원칙에 어긋난다고 할 수 있다.

한편 미국이나 일본은 해양환경 법익침해자에 관계없이 동일한 법정형을 부과한다거나 고의가 아닌 과실에 의한 위법행위에 대해서는 자유형이 아닌 벌금이나 과태료를 부과하고 있는 것을 앞에서 살펴보았다.

따라서 우리나라의 해양오염방지법도 일본이나 미국의 관련 법체계처럼 행위주체와는 관계없이 동일한 위법행위에 대해서는 유사하거나 동일한 법정형이 부과되도록 함으로써 피고인의 사회복귀를 돕고 탈사회화를 방지하고자 하는 형벌의 목적을 달성하고 법익 침해자는 그 위법행위에 상응한 책임을 부담하도록 관련 규정을 개정할 필요성이 있다고 판단된다. 그리고 국내의 다른 여타 법률의 벌칙과도 형평성이 있어야 하며 고의가 아닌 과실에 의한 위법행위에 대해서는 우리나라 헌법 가치체계상 개인적 법익 가운데 생명 다음으로 중요한 법익인 신체의 완전성에 제재를 가하는 형벌인 자유형보다는 벌금형으로 전환을 하거나 그 불법행위로 인한 환경피해가 미미하다면 선진국가처럼 가급적이면 벌금 대신 행정벌인 과태료로 과감히 전환할 필요성이 있다고 본다.

또한 해양환경의 위법행위에 대한 벌칙을 강화하는 것보다는 미국의 OPA 1990이나 일본의 『船舶 油濁 損害賠償保障法』처럼 사고예방을 위한 사전조치나 위법행위로 인한 피해 최소화를 위한 사후적 재정수단 등을 확보하는 노력이 더 필요하다고 생각된다.

환경형법의 법익이 ‘환경보호’임을 고려한다면 행위자에 따른 차등 처벌보다는 특정 행위가 고의냐 과실이나에 따른 구별과 그 행위로 인한 ‘피해규모’ 등에 따라서 차등적으로 위법행위에 대한 책임을 부과하는 것이 환경형법의 특성에 적합한 것으로 판단된다.

무릇 법률은 ‘법 앞에 만인이 평등하다’고 인식될 때 그 법률이 목적하는 바를 이룰 수 있을 것이다. 즉, 법의 형평성이야말로 그 법의 생명이라고도 할 수 있을 것이다. 그런데 해양환경형법을 살펴보면 이 부문에 대하여 많은 의문점을 가지게 된다.

그리고 우리나라 해양환경 법률의 모태는 역시 국제협약이라고 할 수 있다. 따라서 국제협약을 국내 법률로 수용할 때는 국제협약의 취지를 완전히 반영하도록 하여 국내 국민에게 불필요한 규제나 불편이 생기는 사례가 없도록 해야 할 것이다. 이러한 사례는 1972년 런던협약과 MARPOL 73/78 협약 등 두 협약을 해양오염방지법의 동일 법제로 수용하면서 배출(Discharge)과 투기(Dumping)에 대한 개념 구별이 불명확하였고 또한 MARPOL 73/78 협약의 오수(Sewage)와 쓰레기(Garbage) 및 런던협약의 폐기물(Waste)을 모두 포함하여 폐기물이라는 하나의 같은 개념으로 정의함으로써 이와 같은 혼선이 발생하고 있는 것에서 찾을 수 있다.

앞서 언급한 대로 해양환경 관련 국내 법률은 국제협약을 근간으로 하고 있기 때문에 해양환경형법에 대한 연구는 국제법과 국내법을 다같이 고려하여야 하는 어려움이 존재한다. 그러하기에 이 분야에 대한 체계적인 연구가 부족하고 전문가도 부족하기 때문에 법률 적용에 있어 오류가 있을 개연성이 높다는 것이다. 특히, 해양은 국제성이 있는 분야로서 국내법을 외국적 선박에게까지 적용하여야 하는 특성이 있다.

환경보호를 위한 규제는 앞으로 국제적으로나 국내적으로 더욱 더 강화되고 다양해 질 것이다. 이러한 예는 유기주석 화합물(TBT) 규제를 위한 ‘AFS 협약’¹¹⁵⁾이나 밸러스트 배출 규제를 위한 ‘Ballast Water Control and Management 협약’¹¹⁶⁾ 등에서도 잘 나타난다.

115) Anti-Fouling System 협약으로서 선체 방오를 위해서 사용되는 페인트의 유기주석화합물의 사용을 규제하기 위한 협약이다. 이 협약은 아직 발효되지는 않았지만 2003년 1월 1일부터 유기주석화합물이 포함된 방오시스템의 사용이 금지된다. 국내에서는 환경부고시 제2002-67호로 전반적인 TBT 사용 금지에 관한 규제를 하고 있지만 이러한 중대한 규제를 법률이 아닌 고시로 할 수 있는지에 대한 의견이 분분하다.

116) 선박에 적재된 타 항만 국가의 밸러스트 내에 서식하고 있는 비토착 수중 미생물에 의한 생태계의 파괴 및 오염을 방지하기 위해서 밸러스트 방출 규제를 위한 국제협약으로 1993/1997 IMO 총회 A.774(18)과 A.868(20)로 채택되었으며, MEPC 제

이러한 국제적인 규제가 국내법으로 수용되거나 또는 독자적인 국내 규정이 제·개정될 때 해양환경 보호기준을 준수하면서도 국내 해양환경 관련 법률과의 형평성을 고려하는 형법 규정이 만들어져야 할 것이다.

또한 국제협약을 국내법으로 수용함에 있어 지금까지의 피동적인 자세에서 벗어나 국제협약이 발효되기 전이라도 국내 법률을 먼저 정비하는 적극적인 자세가 필요하며 국제협약보다 강화된 국내법을 제정할 경우에는 그 적용범위나 효과 등에 대한 세밀한 사전연구를 통하여 우리나라 국민이나 관련업계가 역차별을 받지 않도록 세심한 주의가 필요하다고 할 것이다. 따라서 이러한 문제점을 해결하려면 이 분야에 대한 많은 연구와 전문가의 양성이 필수적이라 할 것이다.

이 연구를 하면서 불법 행위자에 따른 법정형의 과도한 차별, 고의와 과실에 따른 벌칙의 불명확 등에 대한 보다 명확하고 합리적인 이론 제시가 부족하였던 점은 아쉬움으로 남는다. 이러한 미비점은 차후 좀 더 깊이 있는 연구를 위한 과제로 남기면서 식견이 넓은 학자들의 후속연구를 기대하고자 한다.

44차 회기에서 MARPOL 73/78 협약의 부속서가 아닌 별도의 협약으로 채택하기로 결정되었다.

부 록

【표 1】 선박종류별 유류사고 발생현황

(단위 : 건, kl)

구 분	1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004		합계	
	건수	유출량	건수	유출량	건수	유출량	건수	유출량	건수	유출량	건수	유출량	건수	유출량	건수	유출량	건수	유출량
합 계	379	3,441	470	1,050	463	387	483	583	455	668	385	410	297	1,458	343	1,462	3,275	9,049
유조선	35	2,466	28	4	28	21	27	3	33	412	32	38	29	1,185	39	1,223	251	5,314
화물선	65	814	68	814	68	49	61	187	52	51	33	23	41	104	39	66	427	2,085
어 선	197	117	269	132	247	166	272	181	259	141	218	105	134	107	149	30	1,745	874
기 타	82	44	122	260	120	151	123	212	111	64	102	244	93	62	116	143	869	936

* 자료 : 「2005 해양경찰 백서」, 해양경찰청

【표2】 MARPOL 73/78 협약 부속서Ⅵ에 의한 규제 물질

대상물질	적용선박	배출가스	규제방안
선내정비	모든 선박	할론가스 염화불화탄소	○ 오존파괴물질 배출금지 ○ 선박에 새로 설치 금지
디젤기관	130kw이상	질소산화물 (NOx)	○ NOx 저감기관(장치)사용 - 130rpm미만 : 17g/kwh - 130~2,000rpm : $4.5n^{(-0.2)}$ g/kwh - 2,000rpm이상 : 9.8g/kwh
선박 연료유	400톤이상	황산화물(SOx)	○ 저유황연료유사용 - 일반해역 : 4.5% m/m - 배출통제지역 : 1.5% m/m
적재 화물	유조선	휘발성유기화합물 (VOCs)	○ 배출통제장치 설치
선내쓰레기	모든 선박	선내소각에 의한 가스	○ 선내소각 금지 - 오염화물 잔유물, 폴리염화비페닐(PCBs), 중금속포함물질, 할론함유 석유제품 ○ 국제기준에 적합한 소각기 설치 - 폴리염화비페닐(PCBs) 소각가능

【표 3】 1. 대기배출시설 단속 및 행정조치 현황

Inspection of & Administrative Measures for Air Pollutant Emitting Facilities

(단위 : 개소)

Unit : Each

허가 기관	단속사항 Inspection			행정조치 Administrative Measures						
	단속업소 No. of Inspection	부적업소 No. of Violation	부적율(%) Violation Ratio	계 Total	개선명령 Order of Repair	조업정지 Temporary Suspension	허가취소 Licence Withdrawal	순수고발 Accusation (고발명과)	기 타 Others	
1995	54,504	3,814	7.1	3,814	873	192	88	81	0	2,579
1996	50,256	3,244	6.5	3,244	687	218	60	103	0	2,176
1997	46,201	2,600	5.6	2,600	545	190	63	56 (981)		1,746
1998	48,149	2,286	4.8	2,286	346	140	67	45 (956)		1,688
1999	44,974	2,461	5.5	2,461	459	189	0	56 (949)		1,757
2000	45,954	3,863	8.4	3,863	464	295	5	68 (2,075)		3,031
2001	46,135	4,224	9.2	4,224	467	267	4	76 (1,992)		3,410
2002	39,426	3,216	8.2	3,216	349	166	0	42 (1,809)		2,659
시·도	39,426	3,216	8.2	3,216	349	166	16	42 (1,809)		2,643
서울	3,336	161	4.8	161	57	4	11	0 (20)		89
부산	1,981	237	12.0	237	29	20	0	0 (105)		187
대구	1,067	52	4.9	52	114	2	4	- (13)		35
인천	2,660	397	14.9	397	43	11	0	6 (177)		337
광주	438	47	10.7	47	20	1	0	0 (11)		26
대전	682	19	2.8	19	4	1	0	0 (4)		14
울산	455	45	9.9	45	1	4	0	1 (19)		39
경기	8,662	1,591	18.4	1,591	82	65	1	14 (1,172)		1,429
강원	2,063	34	1.6	34	6	2	0	1 (9)		25
충북	2,612	90	3.4	90	15	6	0	4 (45)		65
충남	2,817	77	2.7	77	10	1	0	2 (13)		64
전북	2,227	94	4.2	94	16	10	0	4 (35)		64
전남	2,102	82	3.9	82	29	3	0	1 (19)		49
경북	3,739	124	3.3	124	12	17	0	1 (74)		94
경남	4,356	158	3.6	158	11	19	0	7 (87)		121
제주	229	8	3.5	8	3	0	0	(6)		5

* 자료 : 환경부, 감사관실 중앙환경감시기획단 (Source : Ministry of Environment, Inspector General)

【표 3】 2. 자동차 배출가스 단속 및 행정조치 현황

○ 매 연 (smoke)

(단위 : 건, 만원)

연 도 Year	단속대수 No. of Inspection	기준초과대수 Violation	처 분 내 용 Administrative Measures			
			개선명령 Order of Repair	사용정지 Temporary Suspension	고 발 Accusation	과태료 Negligence Fine
1995	355,929	8,010	8,010	18	0	211,935
1996	376,833	10,500	10,500	402	0	9,576
1997	457,992	18,901	18,901	4,439	0	351,039
1998	567,145	30,692	30,692	6,673	0	543,739
1999	603,693	42,833	42,833	2,744	0	1,050,058
2000	565,142	36,695	36,695	2,143	0	363,410
2001	643,594	42,998	42,998	2,207	0	364,997
2002	733,576	50,133	50,133	2,205	0	354,609
서 울	184,811	30,075	30,075	647	0	197,711
부 산	51,572	3,655	3,655	325	0	41,460
대 구	89,716	6,906	6,906	560	0	56,241
인 천	77,479	3,138	3,138	90	0	15,455
광 주	26,341	1,984	1,984	181	0	15,100
대 전	15,921	549	549	30	0	4,865
울 산	15,151	329	329	5	0	1,300
경 기	74,392	771	771	53	0	4,650
강 원	9,945	37	37	1	0	215
충 북	14,421	190	190	19	0	2,245
충 남	21,960	131	131	13	0	1,040
전 북	34,915	801	801	219	0	8,580
전 남	38,223	1,101	1,101	9	0	3,307
경 북	67,319	233	233	13	0	830
경 남	10,002	231	231	40	0	1,610
제 주	1,408	2	2	0	0	0

* 자료 : 환경부, 대기보전국 교통공해과

【표4】 해양오염방지법상 오염물질 배출에 따른 처벌현황

위 반 행 위	선 박	해 양 시 설
기름 배출행위	5년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금	3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금
과실로 인한 기름 배출행위	3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금	1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금
유해액체물질, 포장유해물질 배출행위	3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금	3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금
과실로 인한 유해액체물질, 포 장유해물질 배출행위	2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금	1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금
폐기물 배출 행위	3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금	3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금
과실로 인한 폐기물 배출 행위	1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금	1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금
기름배출요건 위반	5백만원 이하의 벌금	
미등록 업체를 통한 기름 등 폐 기물 처리	5백만원 이하의 벌금	
해양오염방지설비 원상 변경	5백만원 이하의 벌금	
배출금지해역에서 기름 등 폐기 물 배출	5백만원 이하의 벌금	
미승인된 기름오염방지설비 또는 폐기물오염방지설비 설치	2백만원 이하의 벌금	

【표5】 기타 해양환경관련 법률 형법 규정 비교

위 반 행 위	형 별	관련법규
방지시설 설치(법 제10조)를 위반	7년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금	
업무상 과실 또는 중대한 과실로 인하여 특정수질 유해물질등을 누출·유출하거나 분뇨·축산폐수, 다량의 토사를 버린 행위	1년 이하의 징역 또는 500만원 이하의 벌금	수질환경보전법
공유수면에 폐기물, 폐유, 폐수, 오수, 분뇨, 축산폐수, 동물의 사체류 기타 오염물질을 버리거나 흘러가게 하는 행위, 선박을 버리거나 방치하는 행위	1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금	공유수면관리법
방치된 물건등에 대한 제거명령을 이행하지 않는 행위	6월 이하의 징역 또는 5백만원 이하의 벌금	
분뇨를 적정 처리할 수 있는 장소외의 곳에 함부로 버린 행위	1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금	오수·분뇨 및 축산폐수의 처리에 관한 법률
분뇨나 축산폐수의 처리기준을 위반하여 처리한 행위	2백만원 이하의 벌금	
폐기물 제거명령에 위반한 행위	1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금	개항질서법
항만에 유독물 또는 동물의 사체를 버리는 행위, 수질오염등으로 인하여 국민건강 및 환경상의 위해를 발생시키는 행위	2년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금	항만법
정당한 사유없이 어항구역안에서 토석·자갈·모래등을 채취하는 행위에 대한 원상회복 또는 제거명령위반	2년 이하의 징역 또는 700만원 이하의 벌금	어항법
골재채취로 인한 자연환경 훼손·수질오염 기타 재해에 대한 예방조치를 위한 명령위반 행위	1년 이하의 징역 또는 500만원 이하의 벌금	골재채취법
습지보호지역을 면허없이 매립할 경우	3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금	
습지의 수위 또는 수량에 증감을 가져오는 행위, 습지주변관리지역에서 승인없이 간척사업, 공유수면매립사업 또는 위해행위를 한 경우	2년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금	습지보전법

【표6】 73/78 MARPOL 협약과 해양오염방지법의 비교

항 목	MARPOL 73/78 협약	해양오염방지법
배 경	해양오염 방지	국제협약(MARPOL 협약 및 런던 덩핑협약)의 국내법 수용
오염물질 분류	6종류(부속서별)로 구별	3종류(시행규칙제2장)로 대별
적용해역	모든 해역	영해, 내수, 해저광물자원개발법 제3조의 규정에 의한 해저광구, UN해양법상의 해양환경관할수역
부속서 I 채택/발효	1978.2.17/1983.10.2	1984.7.28/1984.10.23 (국내법 : 1977.12.31/1978.7.1)
적용 대상	총톤수 150톤이상의 유조선 및 400톤이상의 일반선박	총톤수 50톤이상의 유조선 및 100톤이상의 일반선박
기관구역의 기름오염방지설비	상동	상동(단, 화물구역의 기름오염방지 설비는 MARPOL 협약과 동일함)
폐유저장용기	선언적 문구(부속서 I 제9규칙(2)항)	총톤수 5톤이상 선박등 구체화
이중선체구조	재화중량 600톤이상의 유조선	재화중량 500톤이상의 유조선
연료유탱크등내 물밸러스트 적재허용	비정상적인 사정 또는 대량의 연료유를 적재할 필요시	교량 기타 장애물 밑을 안전하게 통과하기 위한 경우 등 구체적 명시
기타	--	방제선, 방제자재등 비치의무
부속서 II 채택/발효	1985.12.5/1987.4.6	1986.10.5/1987.4.6
액체물질의 정의	37.8℃에서 2.8kg/cm ² 이하의 증기압	20℃에서 5kPa이상의 증기압
B류 및 C 류의 배출농도 등	1ppm, 10ppm 이하	구체적인 명시 없음
D류 배출 가능 장소	가까운 육지로부터 12해리이상 떨어진 장소	가까운 육지로부터 12해리이상 떨어진 수심25미터 이상의 장소
부속서 III 채택/발효	1973.11.2/1992.7.1	1996.2.28/1996.5.28
법규 적용	부속서 III 적용	위험물선박운송및저장규칙준용
부속서 IV 채택/발효	1973.11.2/2003.9.27	--
적용대상	총톤수 200톤이상 선박, 최대탑재인원11인 이상 선박 (비상업적용도선박 제외 가능)	MARPOL 협약 적용대상외에 일부의 국내 운항 어선, 군함, 경찰용선박 포함
배출기준	가까운 육지로부터 4해리이상 해역에서 4노트이상의 속력으로 항행중	영해기선으로부터 3해리이상의 해역에서 대수속력 3노트이상의 속력으로 항행중(일부해역을 제외한 3해리이내에서도 배출가능)
부속서 V 채택/발효	1973.11.2/1988.12.31	1996.2.28/1996.5.28
쓰레기의 범위	선박 통상의 운항중에 발생하는 선내 생활상등에 생기는 모든 폐물	육지폐기물을 포함하여 분뇨 및 MARPOL 부속서 V의 쓰레기

출처 : 구규열, “항만국통제 규정의 적용과 분쟁해결에 관한 연구”, 한국해양대학교 법학석사학위논문(2004)

參 考 文 獻

I. 國內文獻

1. 단행본

- 김인현, 「해상교통법 강의」, 부산 : 다솜출판사, 2002.
- 박용섭, 「해상교통법론」, 서울 : 형설출판사, 1992.
- 박영선, 「IMO 업무해설」, 부산 : 해인출판사, 1996.
- 유병화외, 「국제법 I」, 서울 : 법문사, 2000.
- 유병화외, 「국제법 II」, 서울 : 법문사, 2000.
- 이재상, 「형법총론」, 서울 : 박영사, 2003.
- 이재상, 「형법각론」, 서울 : 박영사, 2003.
- 조병선, 「환경형법」, 청주대학교 출판부, 1998.
- 한국선급, 「MARPOL 73/78(2002 통합본)」, 대전 : 2002.
- 홍기훈외3, 「런던협약의 이해」, 서울 : 범신사, 2003.
- 해양경찰청장, 「2005 해양경찰백서」, 인천 : 해양경찰청, 2005.
- 환경부장관, 「2005 환경백서」, 서울 : 환경부, 2005.
- 환경부장관, 「환경통계연감」, 서울 : 환경부, 2003.
- 환경부장관, 「환경통계연감」, 서울 : 환경부, 2004.

2. 논문 및 기타

- 구규열, “항만국통제 규정의 적용과 분쟁해결에 관한 연구”, 한국해양대학교 법학석사 논문, 2004.
- 국정홍보처, “해양유입 폐수 오염총량관리제 도입”, 국정브리핑, 2005
- 김학태, “현대위험사회에서의 형법상 귀속구조의 변화”, 비교형사법연구 제3권 제1호, 한국비교형사법학회, 2001.
- 박영선, “미국의 기름오염방지법 심층분석”, 해양안전소식지 2000년 겨울호, 중앙해양안전심판원, 2000.
- 배재근, “국내 하수 슬러지 처리현황과 해결방안”, 한국상하수도협회지 2003년 여름호, 한국상하수도협회, 2003.
- 백점기, “유조선 엑슨발데즈호 좌초사고의 교훈”, 대한조선학회지 제29권제2호, 대

- 한조선학회, 1992.
- 유엔환경계획 한국위원회, “람사협약”, UNEP(유엔환경계획), 2003.
- 이경호, “해상교통과 법적책임”, 국제해양문제연구소 논문집, 한국해양대학교, 2002.
- 이순복, “국제해양환경법에 관한 연구”, 동아대학교 법학박사학위논문, 1984.
- 이영준, “국제법상 해양오염방지에 관한 연구”, 경희대학교 법학박사학위논문, 1982.
- 이용희, “해양오염방지를 위한 입법현황과 전망”, 해양정책연구 제6권 제2호, 한국해양연구소, 1991.
- 이창희 등, “통합적 환경관리를 연안수질관리체제 개선방안”, 정책과제 연구보고서, 한국해양환경정책평가연구원, 2002.
- 임영철, “양형의 실태와 합리화방안”, 제14회 형사정책 세미나 자료집, 형사정책연구원, 1994.
- 조병용, “해양사고 조사·심판의 국제적 동향”, 해양안전 2001년 겨울호. 중앙해양안전심판원, 2001.
- 최석윤, “상징형법에 대한 비판적 고찰”, 비교형사법연구 제5권제2호, 한국비교형사법학회, 2003.
- 최석윤, “양형에 대한 기초적 이해”, 형사정책연구 제8권 제1호(통권 제29호), 형사정책연구원, 1997.
- 최석윤, “피해자와 형법상의 행위불법”, 피해자학연구 제9권 제2호, 한국피해자학회, 2001.
- 최재선, 한철환, “프레스티지호 사고에 따른 선박안전 강화동향과 파급효과”, KMI 해양수산 현안분석 2003-01, 한국해양수산개발원, 2003.
- 최혁진, “우리나라의 침몰선박 실태 및 처리기술 개발현황”, 대한조선학회지 제40권제2호, 대한조선학회, 2003.
- 하태권, “양형기준과 양형과정의 합리화방안”, 형사법연구 제9호, 한국비교형사법학회, 1996.
- 한국해양수산개발원장, “UNEP 2000”, 한국해양수산개발원, 2000.
- 허형택, “한국의 해양오염과 환경보전”, 사상과 정책, 제10호, 1986.
- 환경부장관, “환경표지대상제품 및 인증기준”, 환경부고시 제2002-219호(2003.1.6.)
- 환경부장관, “제조·수입 또는 사용을 금지하거나 제한하는 화학물질”, 환경부고시 제2002-67호('02.4.26) 및 환경부고시 제2003-163호('03. 9.16).
- 행정자치부장관, 관보 제12623호, 1994년 1월 21일.
- 해양수산부, “선박용 디젤기관의 질소산화물 배출제어를 위한 검사등에 관한 잠정기준”,

해양수산부고시 제1999-98호('99. 12. 22).
해양수산부장관, “선원법 중 개정법률 입법예고”, 해양수산부공고 제2005-186호
(2005년 8월 5일).
해양수산부장관, “환경오염해역 및 특별관리해역 지정”, 해양수산부 고시 제
2000-3호('00.2.14.)
해양수산부장관, “해양오염방지법시행규칙 개정안에 대한 규제심사”, 해양수산
부 행정법무팀-3740(2005.12.15.) 문서
해양수산부장관, “해양오염방지법 시행규칙 일부 개정령 입법예고”, 해양수산부 공고
2005-233호('05.10.7.)

II. 外國文獻

小田滋, 「海洋法研究」, 東京 : 有斐閣, 1975.
Douglas Brubaker, Marine Pollution and International Law; Principles and
Practice(London and Florida: Belhaven Press, 1993).
USCG, United States Coast Guard Proceedings(March, 1978), New York, 1978
Ludwik A. Teclaff & Albert E. Utton (eds.), International Environmental
Law(New York/Washington/London: Praeger Publishers, Inc., 1974.
IMO, MARPOL 73/78(Consolidated 2002), London, 2002.
IMO, ANTI-FOULING new SYSTEMS(2005 edition), London, 2005.
IMO, LONDON CONVENTION 1972(2003 edition), London, 2003.
IMO, BALLAST WATER MANAGEMENT CONVENTION, London, 2004.
UNEP, The State of the Marine Environment GESAMP Report and Studies
No. 39, 1990.
IMO, MEPC 49/22, The Report of MEPC on 49 session, 2003. 9.
IMO, Res. MEPC 67(37), 1995. 9.
IMO, A. 895(21), 1999. 11.

III. Internet Site

국회 홈페이지([http://www.assembly.go.kr /index.jsp](http://www.assembly.go.kr/index.jsp))

농어민신문(<http://agrinet.co.kr/>)

산하온 환경연구소 홈페이지(<http://sanhaon.or.kr/subpages/body8 /body8.htm>)

법제처 홈페이지(www.moleg.go.kr).

한국선급 홈페이지(www.krs.co.kr).

환경부 홈페이지(<http://edu.me.go.kr/env2/study/index4.html>).

해양수산부 홈페이지(www.momaf.go.kr).

해양경찰청 홈페이지(<http://www.kcg.go.kr>)

<http://blog.naver.com/chbiz.do?Redirect=Dlog&Qs=/chbiz/100003956857>.

IMO 홈페이지(www.imo.org).

일본 국토교통성 홈페이지(www.mlit.go.jp) 및
<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S45/S45HO136.html>).

미국 Coast Guard 등 관련 홈페이지(<http://www.uscg.mil/hq/g-m/gmhome.htm>
및 <http://www.regulations.gov/fdmspublic-rel11/component/main> 등).

검색어(Key Words)

골재채취법, 공유수면관리법, 과실, 개항질서법, 대기환경보전법, 람사협약, 북극, 선원법, 수질환경보전법, 습지보전법, 양정, 어항법, 오수·분뇨 및 축산폐수의 처리에 관한 법률, 오존층 보호를 위한 특정물질의 제조등에 관한 법률, 유류오염손해배상보장법, 폐기물, 폐기물관리법, 프레스티지호, 항만법, 헌법, 형법, 환경법, 환경정책기본법, 해상교통안전법, 해양오염방지법, Anti-Fouling System convention, Ericka, Exxon Valdez, GESAMP, GPA, PCB, Torrey canyon, UNCLOS 등