

海洋汚染防止法の 問題點과 改善方案에 관한 研究

김 종 성* · 임 동 철**

A Study on some Problems and Proposals on the Amendment of the Marine Pollution Prevention Act

Kim Jong Seong* · Lim Dong Cheol**

Abstract

United Nations Convention on the Law of the Sea(hereafter 'UNCLOS'), established in 1982, sets forth rights and obligations of States and provide international basis upon which to pursue the protection and sustainable development of the marine and coastal environment and its resources. And UNCLOS provides a general legal framework within which to address operational pollution but leaves the specifics to "generally accepted international rules and standards for the prevention, reduction and control of pollution from the ships". Thus the rules, standards and recommended practices and procedures for the marine environmental pollution prevention are based on the 73/78 International Convention for Preventing Marine Pollution, named as 73/78 MARPOL, which entered into force on 3 October 1983. This convention has thereafter been amended, and is still amended by IMO to improve the marine environment.

Since the Korean Marine Pollution Prevention Act was promulgated in 1977, the part or great part of it has been amended 9(nine) times to give effect to the amended rules and standards of the 73/78 MARPOL in Korea.

The objective of this study is to compare the aforementioned current international conventions with the Korean Marine Pollution Prevention Act for prevention of

* 한국해양대학교 대학원 해사법학과 석사과정 해사법 전공

** 한국해양대학교 법학과 교수

vessel-source pollution, to find out matters of the domestic law, and to finally advance some proposal for improving the current regime more systematically and effectively.

Some proposal on the improvement of the domestic law are as follows:

First, the jurisdiction of coastal and/or port State should be specified in accordance with the zonal approach in the UNCLOS. Second, a provision to control marine pollution from the activities in "the area" should be added in the domestic law. Third, a consideration to "specially defined area" in Korean Exclusive Economic Zones should be taken in the domestic law. Fourth, each provision of international environment conventions to prevent, reduce and control pollution from vessels should systematically be adopted to make the national and foreign persons understand and observe the law easily. Fifth, discharge standards of the harmful substances, especially sewage, different from the standards of the Annex IV of 73/78 MARPOL should be amended, considering the fitness. Sixth, discharge standards of harmful substances, taking account that the domestic law shall apply to all ships regardless their flag states, are recommended to be reordered according to the structure of the Annex of 73/78 MARPOL, and the wording having, or being translated as, should be used, same meaning with the wording of the convention as far as practicable. Seventh, unnecessary requirements for equipment and materials that the shipowners have to carry on board the ship, should be minimized or be eliminated in order to lessen the burden of them, if there is other means to achieve the same goal.

1. 序 論

海洋汚染防止問題가 처음으로 國際法の 무대에 등장한 것은 "1954년 기름에 의한 海洋汚染防止를 위한 國際協約"(이하 'OILPOL'이라 한다)¹⁾인데, 그후 약 40餘年 동안 석유, 기타 有害物質 등의 해상물동량의 증가에 따른 대형 海難事故에 의한 이들 물질의 排出 또는 流出, 각종 廢棄物의 海上投棄 등의 諸狀況의 변화에 따라 많은 國際協約이 체결되어 海洋汚染防止에 기여하여 왔다.

1) 영문명칭은 "International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954"이며, 1954년 5월 12일에 조인, 1958년 7월 26일 발효되었고, 73/78 MARPOL의 채택·시행으로 폐지되었으며, 약칭으로 'OILPOL'이라 한다.

公害防止를 위한 우리나라 법령 가운데 海洋汚染防止法은 1977년 12월 31일 법률 제3079호로 제정·공포되었다. 이 법은 제정 당시 대체로 OILPOL을 모태로 하였으나 그 체제에 있어서는 당시의 日本의 海洋汚染防止法²⁾을 繼受한 것이었고, 제정 이후 國際協約의 제정·개정에 따라 1997년 4월 현재까지 9차례 개정되었으나 國際協約상의 基準을 선택적으로 수용함으로써 국제적 분쟁의 소지나 國益의 侵害을 받을 우려가 있다.

이 論文의 목적은 海洋還境保護를 위한 유엔해양법협약³⁾, 73/78 MARPOL, 기타 國際海洋還境協約 등의 國際協約과 우리 국내법을 分析·評價·比較함으로써 우리 海洋汚染防止法の 問題點을 摘出하고, 그에 대한 改善方案을 제시하는 데 있다.

2. 海洋汚染과 海洋環境保護

2.1 海洋汚染의 意義와 分類

“海洋還境汚染이라 함은 人間에 의하여 直接的 또는 間接적으로 生物資源 및 海洋生物에 有害하며, 人間の 健康에 危險하고, 漁業과 그 밖의 海洋의 合法的 利用을 포함한 海洋活動을 妨害하고, 海水利用에 필요한 水質의 惡化 및 海洋의 快適度の 減少 등 有害한 結果를 초래하거나 초래할 수 있는 物質 또는 에너지가 海洋還境(강어귀를 포함)으로 搬入되는 것을 말한다.”⁴⁾

海洋汚染은 주로 다음과 같은 다섯가지의 原因에 따라 구분된다. 즉 陸上起因 海洋汚染, 船舶起因 海洋汚染, 海洋投棄起因 海洋汚染, 海底開發起因 海洋汚染 및 大氣起因 海洋汚染이 그것이다(유엔해양법협약 제207조 내지 제212조). 위의 다섯 가지 汚染源중에서 국제적인 注目を 받아 海洋汚染防止에 가장 關切할 만한 進展을 보인 것은 船舶起因 海洋汚染이다.

2.2 海洋汚染과 海洋還境保護를 위한 國家의 責任

2.2.1 海洋汚染의 管轄權에 대한 國際法の 發展

전통적으로 汚染防止法은 두 종류의 管轄權에 따라 행사될 수 있었다. 하나는 領

2) 우리나라가 해양오염방지법을 제정할 당시의 일본은 “海洋汚染防止法”이 시행되고 있었으나

1976년 이 법률은 “海洋汚染および海上災害の防止に關する法律”로 개정되었다.

3) 영문명칭은 “UN Convention on the Law of the Sea 1982”이며 1982년에 조인되고, 1994년 11월에 발효되었다. 약어로는 UNCLOS라고 한다.

4) 유엔해양법협약 제1조 제1항(4)

域管轄로 沿岸國은 육지영토와 해양영토 즉, 항구와 내수 및 영해내에서 汚染防止法令을 집행할 수 있었다. 다른 하나는 準領域管轄(quasi-territorial jurisdiction)로 船籍國管轄(flag state jurisdiction)이라고도 하며, 船籍國⁵⁾은 전통적으로 자국기를 게양한 선박 또는 자국에 등록된 선박에 대하여 汚染防止法令을 집행할 수 있었다.⁶⁾ 그러나 어떤 국가의 영역관할 밖, 즉 公海上에서 汚染事故를 일으킨 외국선에 대하여 管轄權을 행사하는 방법이 없었으나 유엔해양법협약에서는 港灣國管轄(port-State jurisdiction)이라는 형태로 이러한 問題點을 해소하였다.

3. 海洋汚染防止를 위한 國際協約

3.2 73/78 MARPOL

1954년 OILPOL에 있어서 집행상의 유일한 도구는 기름記錄簿(oil record book)이나, 管轄權이 船籍國에 있었기 때문에 단지 선박이 一國의 港內에 있을 경우에만 規制가 可能하고 港外에 있을 경우에는 實效性이 없었다. 이와 같은 OILPOL의 문제점을 해소하기 위하여 1973년 11월 런던에서 73 MARPOL이 채택되었으나, 발효전에 유조선으로부터 오염방지의 기준과 安全度를 증진시키기 위하여 동협약을 수정하는 78 議定書가 채택되었다. 이 협약과 議定書는 단일문서로서 간주·해석되도록 하였으므로 통상 73/78 MARPOL이라 한다.

이 협약은 1983년 10월 2일에 발효되었으며, 선박에 기인하는 海洋汚染의 防止에 관한 具體的인 規制를 주된 내용으로 하고 있다. 73/78 MARPOL은 발효된 이후에도 IMO 소속하의 해양환경보호위원회(MEPC)의 결의안을 통하여 계속하여 부분적으로 수정되고 있다.

3.3 1982년 유엔해양法協約

제3차 유엔해양법회의에서 채택된 유엔해양法協約은 제12장에서 海洋還境保全을 위한 국제적인 일반원칙을 규정하고 있으며, 기존의 海洋還境의 保護 및 保全을 위한

5) 이 용어는 영어의 "flag state"를 번역한 것으로 기존의 학계에서는 "旗國"이라고 번역하여 사용하여 왔다. "旗國"이라는 표현은 이웃 日本에서 통용되고 있는 것을 도입한 것으로 "國旗 國家", 또는 "船舶의 登錄國"을 말한다. 우리나라 海事法에서는 船舶이 籍을 두고 있는 港口를 "船籍港"이라 하고 있으므로 "船籍國"이라 번역하였다.

6) E.D. Brown, The International Law of the Sea, vol.1, Hants(1994), p.379

各種 國際協約에 대하여 영향을 미치지 아니하면서 각국의 海洋環境保護를 위한 法令의 制定·改正에 대한 基本的인 骨格을 提供하고 있다. 이 협약은 모든 형태의 오염원으로부터 해양을 보호하기 위한 각국의 법령제정의무와 이의 시행 및 국제적 협력 등에 관하여 포괄적인 기본골격을 제공한 첫 번째 국제협약으로 해양환경의 보호 및 보전에 관하여 국제적인 일반원칙이 되는 雨傘條約(umbrella treaty)의 성격과,⁷⁾ 해양환경보호에 관한 국제 기본법적인 성격도 가지고 있다.

협약은 이러한 규정외에 연안국의 개입권행사, 해양오염을 방지하기 위한 국제협력적 대응을 정한 규칙 및 오염손해의 민사책임 등을 포함하고 있다.

3.4 1969년 公海上의 介入에 관한 協約

1967년 Torrey Canyon호의 좌초사고에 의한 대량의 기름유출사고로 인하여 당시의 IMCO⁸⁾에 의하여 이 협약(일명 公法協約)⁹⁾이 성립되어, 1975년 5월에 발효되었으며, 기름 이외의 물질에 의한 해양오염의 경우에까지 확장하기 위하여 “1973년 의정서”가 성립되었다. 또한, 1991년 기름類, 有害液體物質, 包裝된 형태의 有害物質, 방사성물질, 액화가스류를 각각의 부록에 포함시키고, 유해액체물질의 종류에 A류 및 B류 오염물질을 포함시키는 개정을 하였는데 이는 73/78 MARPOL의 수정내용을 반영한 것이다.

이 협약에 의하여 締約國은 현저하게 有害한 結果를 招來하리라는 것이 合理的으로 豫測되는 海難, 또는 이에 關聯된 행위에 수반하는 기름에 의한 海洋의 汚染, 또는 그 危險으로부터 생기는 自國 沿岸 또는 關係利益에 대한 중대하고도 급박한 위험을 防止, 輕減, 除去하기 위하여 필요한 措置를 公海上에서 취할 수 있다.

3.5 1972년 廢棄物 投棄에 의한 海洋汚染의 防止에 관한 協約

1972년 11월 런던의 “해양투기에 관한 회의”에서 채택된 이 협약(일명 ‘런던협약’이라 한다)은 1975년 8월 30일에 발효되었으며, 1996년 11월 改正議定書가 채택되었다. 개정의 정서는 채택국의 일반적 의무의 하나로 “예방적 접근”을 규정하는 등 投棄에

7) 진창조, 해양환경오염방지에 관한 규제의 국제법적 발전에 관한 연구, 부산외국어대학 사회과학논총 제3집(1987), p.128

8) 정식명칭은 “Intergovernmental Maritime Consultative Organization(政府間 海事諮問機構)”이며 1958년에 설립되었고, 1975년 제7차 유엔총회에서 기구의 명칭을 개정하는 안이 채택되어, 1982년 5월 22일 유엔 산하의 IMO(International Maritime Organization:국제해사기구)로 발족됨.

대한 규제가 훨씬 강화되었다.⁹⁾

이 협약에서 投棄는 船舶, 航空機, 海洋施設 또는 其他 人工海洋構造物로부터 폐기물 등을 故意로 해양에 폐기하는 것과, 선박, 항공기, 해양시설 또는 기타 人工海洋構造物을 故意로 해양에 폐기하는 것을 말하며, 선박 등의 통상의 운항에 따라 생기는 폐기물의 배출 및 매립행위는 투기에 해당되지 아니한다. 이 협약의 위반행위에 대한 규제나 처벌은 그 登錄國에 일임되어 있어, 불법행위가 적발된 선박이나 항공기를 船籍國 또는 登錄國에 통보하고 당해 국가로 하여금 이를 처벌하도록 하고 있다.

3.6 1990년 기름汚染 對備, 對應 및 協力에 관한 協約

1989년 알래스카 해안에서 발생한 Exxon Valdez호 사고에 따른 대응책으로 IMO는 1990년 11월 “유류오염 대비, 대응 및 협력에 관한 국제협약(OPRC)”¹⁰⁾을 채택하였다. 이 협약은 1995년 5월 13일에 발효되었다. OPRC은 19개조의 본문과 1개의 부속서 및 10개의 결의서로 구성되어 있으며, 기름오염사고에 대비하고 대응하기 위하여 체약국은 협약 및 부속서의 규정에 따라 개별적으로 또는 공동으로 모든 적절한 조치를 취하는 것을 원칙으로 하고 있다.

4. 우리나라 海洋汚染防止法制의 內容

4.1 우리나라 海洋環境立法

헌법상의 환경권을 보전하기 위한 입법으로 1990년 8월 1일에 환경보전법을 개선한 환경정책기본법이 공포되었다. 이 법에서는 대기오염·수질오염·토양오염 또는 해양오염의 원인이 되는 물질의 배출, 소음·진동, 악취의 발생 및 폐기물의 처리에 대하여 필요한 규제를 정부에 요구함으로써 이 법에 터잡아 제정될 관계법령의 모습, 이념, 지침을 명확하게 나타내고 있으므로 환경오염에 관한 명실상부한 기본법이라고 할 수 있다.

4.2 우리나라 海洋汚染防止法

우리나라는 73 MARPOL이 체결된 이후에 海洋汚染防止에 대한 입법의 필요성을

9) 이윤철, 동북아해역 환경보호를 위한 국제법적 대응방안, 경북대 박사학위논문(1997.2), pp. 35-36

10) 영문 명칭은 “International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, 1990:OPRC” 이다.

인식하고, 1977년 12월 海洋汚染防止法을 제정·공포하였는데, 이는 대체로 당시에 제정되었으나 발효요건이 충족되지 않은 73 MARPOL을 基準으로 제정된 것이 아니고 OILPOL 및 1969년 개정의정서에 대응하는 수준의 입법이었다.¹¹⁾ 법이 제정된 이후 주요 개정이력을 보면 1978년 우리나라가 OILPOL을 수락·발효됨에 따라 1981년 1차 개정되었으며, 臨海 1哩이나 臨海都市 주변해역이 內陸의 각종 汚染物質로부터 큰 영향을 받는 점을 고려하여 海洋環境의 保全에 현저한 障害가 있는 해역을 특별히 관리할 수 있도록 沿岸汚染 特別管理海域의 指定에 관한 사항을 개정하였다.¹²⁾ 73/78 MARPOL이 1983년 10월에 발효하게 되자 1986년 전면 개정(2차)된 후, 73/78 MARPOL의 부속서II가 1986년 10월 2일부터 우리나라에 대해 발효됨으로써 1991년 다시 전면 개정(5차)되었다. 제5차 개정후에 협약 부속서 I의 개정사항을 수용하여 해양오염물질에 대한 배출기준을 정한 동법의 시행규칙을 개정하였다. 1995년에는 신속하고 체계적인 방제를 위하여 방제 업무를 내무부 산하 해양경찰청으로 一元化하고, 민간분야의 廢油收去 및 防除를 活性化하는 한편, 沿岸特別海域의 指定·運營制度를 개선하는 제8차 개정을 하였다. 1997년에는 해양오염사고 발생시 방제능력의 提高를 위한 규정을 신설하는 제9차 개정을 하였는데, 한국해양오염방제조합에 관한 내용의 신설이 주목을 이루고 있다.

현행법은 제정당시에 선박기인 해양오염만을 방지하기 위한 성격을 띠고 있었으나, 그후 국제협약의 제정과 개정에 따라 여러 차례의 개정을 거치면서 해양법협약, 공법협약 및 런던협약의 내용을 부분적으로 수용하면서 MARPOL에서 규제하는 선박기인 해양오염에 한정하지 않고 다른 오염원도 포함시키는 포괄적 규정으로 발전하였다. 그러나 MARPOL을 제외한 다른 협약의 규정을 필요에 따라 일부만 수용함으로써 그 성격이 모호한 상태이다.

현행법은 8개장, 80개조와 부칙으로 구성되어 있고 세부적 내용을 규정하기 위한 시행령 및 시행규칙이 있으며, 법은 기본골격에 대한 규정이고, 영과 규칙은 법에서 위임한 사항과 그 시행에 관하여 규정하고 있지만, 실제적인 오염물질의 배출기준은 시행규칙으로 정하고 있는 점이 특징이다.

5. 우리나라 海洋汚染防止法の 問題點과 改善方案

우리나라는 기존의 環境處를 環境部로 확대개편하는 등 입법적·행정적인 차원에서 環境保護를 위한 법과 제도를 획기적으로 개선시켰다. 특히, 環境政策基本法은 環境

11) 전창조, 앞의 논문, p.40

12) 손炳成, 우리나라 환경법의 발전과 환경정책기본법의 제정, 환경법연구 제14권(1992), P.81-82

保護를 위하여 국제협력을 하도록 규정하는 등 海洋汚染防止를 위한 범세계적 협력 및 지역적 협력의 國內法的 根據(同法 제17조)를 제공하고 있다. 그 동안 여러 차례 개정된 海洋汚染防止法은 법령 제·개정에 관한 위와 같은 범정부적인 노력의 결과라고 할 수 있으나, 우리나라의 海洋汚染防止法은 여러 가지 문제점이 남아 있고, 이를 보완·개선하기 위한 개선방안은 다음과 같다.

5.1 適用水域上の 問題點

海洋汚染防止法 제3조1항의 적용수역에 관한 규정은 유엔해양법협약상의 管轄權과 비교하여 다음과 같은 問題點이 있다.

첫째, 동조1항1호의 “대한민국영토에 접속되는 해역안 및 기타 해역으로서, 영해 및 접속수역법에 의한 영해 및 내수와 유엔해양법협약에 의하여 대한민국이 海洋還境의 保全에 관한 管轄權을 갖는 해역안에서 행하여진 海洋汚染”에 대하여 海洋汚染防止法을 적용한다는 포괄적인 규정을 두고 있는데, 유엔해양법협약은 水域區分主義(zonal approach)에 따라 管轄權의 행사내용이 다르다. 따라서 이러한 포괄적인 규정을 폐지하고 沿岸國 및 港灣國으로서의 管轄權을 구체적으로 규정할 필요가 있다.

이와 함께 법 제3조1항2호의 해저광물을 석유사업법에 의한 해저광물로 할 것이 아니라 석유 및 천연가스를 포함한 모든 해저광물로 수정하여야 할 것이다.

둘째, 인류의 共同遺産(the common heritage of mankind)인 深海底와 그 資源의 개발을 위한 활동에 의하여 초래할 수 있는 해로운 영향으로부터 海洋還境을 효과적으로 保護하기 위하여 深海底機構로 하여금 적절한 規則, 規定 및 節次를 채택하도록 하고 있으나(유엔해양법협약 제145조) 우리 법에서는 이와 관련된 규정이 없다. 따라서 深海底機構에서 제정한 규정 또는 절차에 따라 海洋汚染을 防止할 수 있는 基準을 마련하여야 할 것이나, 법에서는 그 활동에 대한 적용을 명시함으로써 법의 목적을 달성할 수 있다고 판단된다.

셋째, 유엔해양법협약에서는 沿岸國이 海洋還境汚染을 防止하기 위하여 영해뿐만 아니라 영해 밖의 EEZ에서도 특정해역을 지정하여 國際基準이나 規則보다 엄격한 規制를 할 수 있는 管轄權을 확장하고 있는데(제211조6항a호 후단) 반하여, 법에서는 특별관리해역을 우리나라 영해안으로 한정하고 있다. 따라서 특별관리해역의 지정방법에 있어서 영해밖의 해역에 대한 고려를 할 필요가 있다.

최종적으로 선박이 이 법의 규정을 위반한 혐의가 있다고 인정되는 경우에는 관계 행정기관은 정선·검색·나포·입출항금지 기타 필요한 명령이나 조치를 할 수 있도록 한 (법 제58조) 집행규정을 유엔해양법협약에서 인정되는 沿岸國의 管轄權의 규정

과 일치시킬 필요가 있다.

5.2 適用對象(汚染發生源)에서의 問題點

船舶起因 海洋汚染을 防止하기 위한 國際協約인 73/78 MARPOL을 제외하고 유엔해양법협약이나 런던협약에서는 항공기에 의한 해양투기를 規制하고 있지만 우리 법에서는 이를 채택하고 있지 아니다. 즉, 우리 법은 廢棄物의 해양투기에 대하여 이미 런던협약의 내용을 일부 수용하고 있으므로(법 제2조6호, 規則 제5조) 항공기에 의한 海洋投棄(ocean dumping)도 당연히 規制의 대상으로 하여야 할 것이다.

5.3 排出基準上的의 問題點

海洋汚染防止法の 시행규칙은 協約의 附屬書IV의 分號의 海역별 排出基準중 4해리 미만에서 허용되고 있는 分號처리장치를 裝치한 선박으로부터의 分號의 배출을 領海 基線으로부터 3해리 이내에서는 전면적으로 禁止하고 있다. 일반적으로 국제간의 航海에 종사하는 모든 船舶은 協約의 附屬書의 設備基準에 따라 건조·운항되고 있고, 分號처리장치를 裝치한 船舶의 分號저장탱크는 小形으로 설계·구획되어 있어, 國籍을 불문하고 우리나라 항만이나 어항으로 입항하는 모든 船舶은 우리나라의 항구에 입항하기 위하여서는 構造를 변경하거나, 또는 3해리 미만의 海역으로 진입한 이후에 船舶내에서 발생하는 分號를 육상으로 인도하여야 한다. 構造의 變更은 유엔해양법협약 제21조 제2항13)에 합치되지 않으며, 國內적 여건으로는 陸上引渡施設이나 海上運搬施設이 전무한 상태에서 이러한 규정은 사실상 효력이 없으므로 우리 법을 國際基準과 같은 기준으로 完化할 필요가 있다.

5.4 法體系上的의 問題點

海洋汚染防止法에서 MARPOL의 附屬書IV와 V를 “분號 등의 廢棄物에 대한 排出基準”으로 통합하여 규정하고 있는데, 우리 법이 우리 영海내에서는 모든 船舶에 적용되므로 外國船舶이 우리나라에 입항하는 경우 우리 법을 알기 쉽게 이해하고, 基準에 따라 준수할 수 있도록 協約의 附屬書와 같은 체계로 정비할 필요가 있다. 원양구역을

13) 유엔해양법협약 제21조2항: [연안국은 환경보전과 연안국의 환경오염방지, 경감 및 통제를 위하여 영해에서의 무해통항과 관련한 법령을 제정할 수 있으나(제1항f)], 이러한 법령은 일반적으로 수락된 국제규칙이나 기준을 시행하는 것이 아닌 한, 외국선박의 설계, 구조, 배승 또는 장비에 대하여 적용되지 않는다.

향해하는 선박의 선장 및 승무원은 우선적으로 海洋汚染防止에 관한 國際協約상의 基準과 規則을 근거로 하고, 다음으로 沿岸國의 법령에 의한 基準과 規則을 추가로 파악하여 운항하고 있는 점을 고려할 때, 우리 법령이 이들에게 보다 쉽게 이해되어 준수될 수 있도록 하기 위하여는 협약의 附屬書별로 汚染物質의 排出規制를 개정하는 것이 바람직하다고 본다.

5.5 用語上の問題點

汚染物質의 배출과 관련하여 73/78 MARPOL 附屬書V장의 쓰레기에 대하여는 처분(disposal)이라는 용어를 사용하고 있는데 반하여, 우리 법은 쓰레기, 즉 廢棄物의 “처분”을 “배출”로 규정하여 우리 법을 영어로 번역할 경우 큰 혼란을 초래할 수 있다. 또한 법은 陸地廢棄物의 해양배출 즉, 해양투기(ocean dumping)에 관하여 규정하고 있으면서(법 제16조4항) 배출이라는 표현을 사용하고 있다. 따라서 우리 법이 외국선박에게도 적용되는 것을 고려하여 협약의 영문표현에 충실한 용어로 개정하여야 할 것이다.

5.6 防除藥劑의 備置에 관한 問題點

汚染防除를 위한 약제중 선진 해양국이 사용을 엄격하게 規制하는 유처리제 등을 선박에 비치하도록 한 규정을 삭제하는 것이 바람직하다. 汚染사고의 발생시 선박운항자가 항만당국에 申告 또는 許可 없이 이러한 약제를 남용할 우려가 있을 뿐만 아니라 실제 汚染事故 발생시 당해역의 관리청이 그 사용에 대한 可否를 판단한 연후에 사용하여야 하는 성질의 것이고, 법의 목적을 달성할 수 있는 다른 방안(보관시설 등)이 있는 경우에는 선박에 비치한다고 하여 실효성이 있는 것이 아니기 때문이다.

6. 結 論

海洋還境汚染의 현상은 국경을 초월하여 발생하기 때문에(marine pollution knows no boundary) 개별국가의 노력뿐만 아니라 세계적·지역적 협력이 요구된다. 특히 국제사회는 船舶起因 海洋汚染에 대하여서는 일찍부터 국제적으로 規制하여 왔으며, 또한 規制에 대한 지속적인 개선의 필요성을 인식하고, 이를 위하여 지금도 노력하고 있다. 이러한 노력의 결과로서 국제사회는 船舶起因 海洋汚染의 規制基準을 정한 73/78 MARPOL과 그 附屬書들을 비롯하여, 1969년 공법협약, 1972년 런던협약, 유엔해양법

협약의 제12장 및 1990년 OPRC와 같은 規制法을 제정하였다.

한편 우리나라 海洋汚染防止法은 그동안 여러 차례 개정되어 왔으나 이미 지적한 바와 같은 問題點을 지니고 있으며, 이를 보완·개선하기 위한 방안을 요약하면 다음과 같다.

첫째, 海洋汚染防止法の 적용을 규정하고 있는 제3조의 규정을 유엔해양법협약의 水域區分主義에 따른 管轄權(입법권과 집행권)의 내용을 구체적으로 규정하여야 할 것이다. 이와 함께 법 제3조1항2호의 해저광물을 석유사업법에 의한 해저광물로 할 것이 아니라 석유 및 천연가스를 포함한 모든 해저광물로 수정하여야 할 것이다.

둘째, 지역(the area)내의 활동에 의한 海洋汚染을 規制하기 위한 규정의 신설이 요구된다는 점이다.

셋째, 동조1항4호에서 특별관리해역의 지정에서 領海 밖에 대한 고려가 있어야 할 것이다.

또한 위와 같은 改善方案들은 선박의 국적을 불문하고, 선박이 이 법의 규정을 위반한 혐의가 있다고 인정되는 경우에는 정선·검색·나포·입출항금지 기타 필요한 명령이나 조치 등을 규정한 집행규정(법 제58조)과 관련시켜 沿岸國 또는 港灣國의 管轄權을 구체적으로 규정하여야 할 것이다. 다시 말하여, 水域區分主義에 따라 沿岸國 또는 港灣國의 입법권과 집행권의 관계를 조화시키는 규정으로 개정되어야 할 것이다.

넷째, 海洋汚染을 防止, 輕減 및 規制하는 國際環境協約과의 규정들을 체계적으로 법에 수용하여야 할 것이다.

다섯째, MARPOL의 諸附屬書의 排出基準에 대하여 우리 법이 強化(분노排出基準 등)하였거나 완화한 규정은 그 타당성을 제협약과 비교·검토하여 정비하여야 할 것이다. 여섯째, 법이 내국인 뿐만 아니라 외국인에게도 적용된다는 점을 고려하여 汚染物質에 대한 排出基準은 MARPOL의 附屬書별로 정비하여야 하고, 사용하는 용어도 가급적이면 협약상의 용어에 충실하여야 할 것이다.

일곱째, 선박에 비치하여야 할 設備나 資材는 선박소유자 또는 운항자에게 경제적 부담을 주고 있으므로 법의 목적을 달성할 수 있는 다른 방안(보관시설 등)이 있는 경우에는 이를 삭제하여야 할 것이다.

海洋汚染의 防止, 輕減 및 規制를 보다 효과적으로 하기 위하여서는 위와 같은 改善方案 이외에도 陸上起因 海洋汚染, 海底開發起因 海洋汚染, 海洋投棄起因 海洋汚染, 大氣起因 海洋汚染을 포함하는 체계적인 입법을 위하여 관련 국내법의 종합적인 검토가 시급한 것으로 판단된다. 다시 말하면 장기적으로는 유엔해양법협약의 汚染源에 대한 분류를 바탕으로 관련 법령들을 종합적으로 검토한 후, 環境政策基本法을 중심으로 우리나라 海洋汚染防止를 위한 일관성있는 법체제를 구축할 필요가 있다.

참 고 문 헌

- 1) 영문명칭은 “International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954”이며, 1954년 5월 12일에 조인, 1958년 7월 26일 발효되었고, 73/78 MARPOL의 채택·시행으로 폐지되었으며, 약칭으로 ‘OILPOL’이라 한다.
- 2) 우리나라가 해양오염방지법을 제정할 당시의 일본은 “海洋汚染防止法”이 시행되고 있었으나 1976년 이 법률은 “海洋汚染および海上災害の防止に關する法律”로 개정되었다.
- 3) 영문명칭은 “UN Convention on the Law of the Sea 1982”이며 1982년에 조인되고, 1994년 11월에 발효되었다. 약어로는 UNCLOS라고 한다.
- 4) 유엔해양법협약 제1조 제1항(4)
- 5) 이 용어는 영어의 “flag state”를 번역한 것으로 기존의 학계에서는 “旗國”이라고 번역하여 사용하여 왔다. “旗國”이라는 표현은 이웃 日本에서 통용되고 있는 것을 도입한 것으로 “國旗 國家”, 또는 “船舶의 登錄國”을 말한다. 우리나라 海事法에서는 船舶이 籍을 두고 있는 港口를 “船籍港”이라 하고 있으므로 “船籍國”이라 번역하였다.
- 6) E.D. Brown, The International Law of the Sea, vol.1, Hants(1994), p.379
- 7) 김태전, “越境環境損害에 대한 國際責任(1)”-國際違法行爲責任의 成立-, 법학논고 (경북대학교 법학연구소), 제9집(1993), pp.493-84
- 8) 노명준, “해양오염의 국제법적 규제”, 한국외국어대학교 논문집 제19집(1986), pp.13-15
- 9) 김석현, 환경오염에 대한 국가의 국제책임, 국제법평론(국제법출판사) 제4권(1995-I), pp.102-103
- 10) 이 이론은 국제법과 국내법의 관계는 전혀 별개의 독립된 법체계라는 二元論에서 근거한 것이다. [李長熙, “국제법의 국내법적 도입에 관한 이론”, 입법조사연구 통권 제234호(1995.8월호), pp.2-3]. 그러나 조약의 효력이 상실될 경우 國際法의 國內의 效力도 상실되므로 양규범의 관련성이 지속되어 완전분리가 불가능하므로 이론상의 모순이 남게 된다
- 11) 李長熙, “국제법의 국내법적 도입에 관한 이론”, 입법조사연구 통권 제234호(1995.8월호), pp.7-8
- 12) 전창조, 해양환경오염방지에 관한 규제의 국제법적 발전에 관한 연구, 부산외국어대학 사회과학논총 제3집(1987), p.128
- 13) 정식명칭은 “Intergovernmental Maritime Consultative Organization(政府間 海事諮問機構)”이며 1958년에 설립되었고, 1975년 제7차 유엔총회에서 기구의 명칭을 개정하는 안이 채택되어, 1982년 5월 22일 유엔 산하의 IMO(International Maritime

Organization: 국제해사기구)로 발족됨.

- 14) “關係利益”이라 함은 연안국의 다음과 같은 이익으로서 해난에 의하여 직접적으로 영향을 받거나 또는 위협을 받는 것을 말한다(동 협약 제2조4항). ① 연안, 항만 또는 河川에서의 海事上의 활동 (어업활동 포함)으로서 관계자의 생계를 위하여 불가피한 수단 ② 관계구역의 관광자원 ③ 연안주민의 건강 및 관계지역의 복지 (수산 생물자원 및 야생 동식물의 보존을 포함)
- 15) 이윤철, 동북아해역 환경보호를 위한 국제법적 대응방안, 경북대 박사학위논문 (1997.2), pp. 35-36
- 16) 이윤철, 앞의 논문, p.36
- 17) 영문 명칭은 “International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, 1990:OPRC” 이다.
- 18) 전창조, 앞의 논문, p.40
- 19) 金炳成, 우리나라 환경법의 발전과 환경정책기본법의 제정, 환경법연구 제14권 (1992), P.81-82
- 20) 이에 대한 상세한 내용은 金鎔珍, 유엔해양법협약에 의한 해양오염방지와 우리나라의 실정법, 해양정책연구 제4권제2호(1989), pp.144-51 참조
- 21) 이상돈, 해양오염의 규제를 위한 현행 국내법의 제문제점, 법조(1984년 4월호), p.59
- 22) 유엔해양법협약 제21조2항: [연안국은 환경보전과 연안국의 환경오염방지, 경감 및 통제를 위하여 영해에서의 무해통항과 관련한 법령을 제정할 수 있으나(제1항)], 이러한 법령은 일반적으로 수락된 국제규칙이나 기준을 시행하는 것이 아닌 한, 한국선박의 선계, 구조, 배승 또는 장비에 대하여 적용되지 않는다.

