

法學博士 學位論文

우리나라 海洋環境管理制度에 관한 立法論的 研究

A Study on the Legislation of  
Marine Environment Management System

指導教授 李 敬 鎬

2006年 2月

韓國 海洋 大學 校 大學 院

海 事 法 學 科

李 英 浩

# 目 次

## Abstract

<b>제 1장 序 論</b> .....	<b>1</b>
제1절 研究의 目的 .....	1
제2절 研究方法 및 範圍 .....	5
<b>제 2장 海洋環境管理의 現況</b> .....	<b>8</b>
제1절 海洋汚染의 發生과 趨勢 .....	8
1. 최근 해양오염사고 발생과 원인 .....	8
2. 해양오염 발생 추세 .....	11
3. 해양오염의 피해와 문제점 .....	16
제2절 海洋汚染防止·防除의 現況 .....	21
1. 해양오염방지 .....	21
2. 해양오염방제 .....	23
3. 해양환경관리상 문제점 .....	27
제3절 主要 海洋汚染事故 對應 現況 .....	31
1. 원유선 ‘씨 프린스호’ 좌초사고 .....	31
2. 유조선 ‘덕양호’ 침몰사고 .....	35
3. 화물선 ‘에이스호’ 좌초사고 .....	39
4. 오염사고 대응 현황과 문제점 .....	41

**제 3장 海洋環境管理에 관한 國際協約과 國內法の 關係** .....47

제1절 關聯 國際協約의 概觀.....47

- 1. 유엔해양법협약.....47
- 2. 1973년 선박에 의한 해양오염방지협약과 1978년의 의정서.....58
- 3. 1969년 공해상 해양오염에 대한 국가의 개입에 관한 협약.....69
- 4. 1972년 폐기물 및 기타물질의 투기에 의한 해양오염방지에 관한 협약.....72
- 5. 1990년 기름오염대비 대응 및 협력에 관한 협약.....79

제2절 國際協約의 國內法 受容現況.....86

- 1. 수용과정 .....86
- 2. 수용현황.....89

**제 4장 우리나라 海洋環境管理 立法體系와 改正方向** .....96

제1절 海洋汚染 관련 國內法 體系와 特性 .....96

- 1. 국내법 체계의 개관.....96
- 2. 국내법의 특성.....103
- 3. 주요국의 국내 입법태도.....107

제2절 海洋汚染防止法の 內容과 改正方向 .....111

- 1. 해양오염방지법의 연혁 .....111
- 2. 해양오염방지법의 체계와 주요 내용.....114
- 3. 해양오염방지법의 문제점과 개정방향.....123

제3절 海洋環境管理法(案)의 內容과 妥當性.....131

- 1. 해양환경관리입법의 의의 .....131
- 2. 해양환경관리법(안)의 기본체계 .....132
- 3. 해양환경관리법(안)의 내용과 특성.....135
- 4. 해양환경관리법(안)의 입법론적 타당성 검토.....144

<b>제 5장 海洋環境管理法(案)의 立法論的 補完點과 代案</b> .....	151
제1절 立法論的 補完點의 概觀.....	151
1. 海洋환경관리법(안)이 나아갈 방향.....	151
2. 海洋환경관리법(안)의 보완방안과 대안.....	156
제2절 海洋汚染管理에 관한 補完方案.....	162
1. 海洋오염방지를 위한 입법론적 대안 .....	162
2. 海洋오염 대비·대응을 위한 입법론적 대안.....	165
3. 통합적 해양환경관리를 위한 입법론적 대안.....	166
제3절 效率的 規制에 관한 補完點과 代案 .....	168
1. 現行법상의 規制방법과 特性.....	168
2. 規制방법과 절차의  개선책 .....	181
 <b>제 6장 結 論</b> .....	188
 <b>附錄(表)</b> .....	193
 <b>參考文獻</b> .....	207

# **Abstract**

## **A Study on the Legislation of Marine Environment Management System**

young-ho Lee

Department of Maritime Law  
The Graduate School of Maritime University  
Busan, Korea  
Supervised by Professor kyung-ho Lee

The sea surrounding the Korean peninsula plays an important role as a source of supply of marine products and more people use it as a leisure, sports, tourism and rest places. Therefore, to preserve the marine environment is duty and right to all of us.

Until now, marine pollution supervision activity carried out, which uncovering , regulating illegality such as illegally discharging pollution materials. But intentional activity is conducted in a period of bad supervisable times to avoid inspection. This policy converts supervision activity such as uncovering, regulation to marine pollution prevention activity such as guidance. As a result of that policy, report shows that polluting activity, which happened intentionally, carelessly is reduced. If we don't concentrate on preventing activity of marine pollution accident, much more severe pollution accidents may happen continuously and massive marine pollution accidents occur very often. That is why the amendment of the existing Act is desirable for preventing marine

pollution and protecting marine environment ultimately.

International efforts for marine environment protection is now being globalized. Marine environment must be protected for all nations in the world because it is the human heritage of mankind. The sea doesn't have borderline and just has united "one" eco-system. Therefore international rules and regulations for protecting marine environment are indispensable regardless of nation's jurisdiction. And also, the national Act for marine environment protection should be amended for efficient control of marine environment.

Marine Pollution Prevention Act was adopted in December 1977 and entered into force in July 1978. In particular, I have worked as a personnel in charge of the Act and found out some problems during that time. It is necessary to unify ship inspection agencies, clear up ship's definition because many agencies have rights to inspect ships and scope of affairs is not clearly stated in the Article 100 of the Draft Marine Environment Management Act. The Korea Maritime Police Agency and Korea Marine Pollution Control Association also have the right of direction and supervision according to establishment of marine control public corporation. Thus, it needs to be legislated clearly that right of direction and supervision for marine pollution control is entrusted to Maritime Police Agency.

I point out some problems arising from the long-time execution of above Act as follows ;

First, legislative proposals for prevention of marine pollution are needed. marine environment green-ship and quotation system for a fine example marine facilities must be newly established. it is needed to legislate "exemplary ship quotation system" and "exemplary marine facilities quotation system(tentatively named) in order to spread marine pollution preventing effect, inspire pride about marine environment prevention of a shipowner, crew, marine facility establisher about marine

environment exemplary ship, exemplary marine facilities. And it needs to extend the capacity of ships that must install waste oil storage tank, which covering from over-5 tons ship to over-2 tons ships. Therefore, it needs to legislate prevention plan of marine pollution reflecting the character of polluting materials. Moreover, it needs to reform the system on regulation of harmful micro-organism, discharging air pollutants from ships, using TBT anti-fouling that entered into force lately. and, it needs to guide legal disposal of waste oil as introducing waste oil restoration system. that is 'No Waste Oil, No Fuel Oil' (if ship's waste oil is not restored, can't supply oil).

Second, legal basis for national-scale basic plan to prevent pollution accident must be established. The Republic of Korea established "legal foundation for national-scale basic plan to prevent pollution accident" in 1999 according to OPRC agreement and must include the concerning articles, namely, articles against HNS spill accident, and legal foundation for cooperational prevention system between a government and non-government officials in the national act. Marine pollution accident is likely to influence neighboring countries because of strong tidal currents. It is very hard for states to get ready for the large pollution accident in advance and needs massive accounts to combat the pollution. That is why national cooperation system should be established between neighboring states such as adjacent Japan, China, Russia in Northeast Asian Sea through 'NOWPAP'.

Third, penalty and fine levy system must be reformed as legislative proposals for effective regulation to prevent marine pollution. For example, intentional and habitual discharges and slight pollution must be discriminated each other in fines. And also it needs to maintain balance of penalty between the Fishing Port Act and the Marine Pollution Prevention Act for discharging wastes into the ocean. extension of regulation for pollution source from lands is needed. Further it should

be considered in terms of the types of pollution, jurisdiction, marine facilities, etc. and, the introduction of Civil Money Penalty complemented forced environmental criminal program of USA is needed for executing marine pollution penalty efficiently.

Fourth, it is desirable to consider the Act as a basic law for marine environment protection as 21st century future-oriented legislative proposals. The Marine Pollution Prevention Act is being implemented by National Maritime Police Agency, Ministry of Maritime Affairs and Fisheries. However, I suggest that it needs to be subdivided by the draft General Marine Environment Act, the Marine Waste Discharge Management Act, the Marine Pollution Prevention Act, etc. by reorganizing the pollutants for supplementing problems arising from consolidated management. And also I suggest that a national right and duty, and national responsibility for marine environment should be included in these acts. That is to say, the basic psychology that everyone wants to live in a comfortable environment should be incorporated into above mentioned acts.

And lastly, the national marine pollution Acts concerned were divided into two categories such as pollution from ships marine pollution prevention law, pollution from lands water quality preservation law. The legislation for integrated marine environment management is necessary in order to control marine pollution efficiently and synthetically. The Marine Pollution Prevention Act has been often amended according to revision of international convention MARPOL 73/78 and establishment of new international conventions. But it is not so easy to regulate marine pollution with the 'marine pollution prevention act' only. So that, the draft marine environment management act needs to be established to identify and protect the marine eco-system.



# 제 1 장 序 論

## 제1절 研究의 目的

지난 20세기는 과학기술의 발달로 인해 인간의 생산·소비활동이 환경에 미치는 영향도 급격히 증대하게 되었다. 따라서, 인간의 삶의 질은 향상되었지만 환경적 요인이 기존의 경제패러다임에 강력하게 저항하기 시작했다.

세계 각 나라의 정책이 외적 성장위주의 전통적 정책패러다임에서 벗어나지 못하고 있고, 해양의 난개발 등으로 인해 이루어지는 산업시대의 경제패러다임이 더 이상 최선으로 기능할 수가 없게 되어, 현대에 이르러 인간은 환경이 인간에게 미치는 영향에 적극적으로 대비·대응하려는 태도를 가지게 된 것이다.

경제패러다임시대의 부작용이 가장 적나라하게 드러나고 있는 공간이 바로 우리 인류가 살고 있는 육지이다. 인구는 계속 늘어나고 인간이 이용할 수 있는 땅은 점점 더 좁아지고 있는 가운데, 자원의 고갈, 환경오염 등으로 인해 인간의 삶의 여건 또한, 더욱 악화되고 있기 때문이다.

전체 해양오염의 3/4을 차지하는 육지로부터의 오염은 농업과 산업활동의 부산물들이 그대로 해양으로 유입되기 때문에 산업화가 진전되고 농업의 생산성 향상을 위한 비료나 농약의 사용이 증가됨에 따라 오염의 정도는 심화되어 갈 것이다. 또한, 연안에 산업시설이 밀집되어 있고 대도시가 형성되어 있는 경우에는 더욱 심각한 해양오염의 근원이 될 것이다.<sup>1)</sup> 이에 따라 해양에 대한 관심이 고조되고, 해양이야말로 인류가

---

1) 이윤철, 『동북아해역 환경보호를 위한 국제법적 대응방안』, 법학박사학위논문, 경북대학교, 1997, 11쪽.

안고 있는 많은 문제들을 해결할 수 있는 유일한 돌파구가 될 것이라는 기대가 높아지고 있는 것이다.

세계는 지금 해양환경에 대한 개념이 변화되고 있으며, 21세기는 우리 인류에게 생명이 살아 숨쉬는 깨끗한 해양을 열어가도록 요구하고 있다. 이전까지는 해양환경이라 하면 오염방지, 폐기물 투기 방지 등 오염원의 방지를 통하여 해양수질의 악화를 방지하고 개선하는데 중점을 두었다. 그러나, 이제는 경제발전과 환경보전을 통합하고 나아가 쾌적한 해양환경을 창출하는 개념으로 전환되고 있다. 따라서, 우리바다는 현 단계에서 인류의 지속가능한 발전을 보장할 유일한 대안공간이며, 과거·현재·미래를 관통하는 중요한 가치를 지니고 있으므로 해양의 생태계 보전에 국가의 생존과 번영이 달려있다.

유엔해양법협약의 발효로 각국 해양의 관할권이 200해리 배타적경제수역<sup>2)</sup>(Exclusive Economic Zone ; 이하 ‘EEZ’라 한다)까지 확대됨에 따라 어업자원의 확보와 대륙붕 개발 등 해양자원의 경제적 가치가 증대되고, 해양환경 보전을 위한 새로운 국제협약 채택 등 국제적인 해양오염 규제가 강화되고 있으며, EEZ 확대, 해양자원개발, 어업권확보 및 영유권문제등과 같이 해양인접국가간 충돌이 빈번하게 발생하고 있다.

해양오염에 대하여 국제적으로 보면 1970년대에 이미 런던해양투기협약(LDC)과 선박으로부터의 해양오염방지협약(MARPOL) 등 국제협약을 발효시켜 문제의식을 고취시켰으며, 1980년대에 접어들면서 국제기구와 주요 선진국에서는 해양오염 발생원을 중심으로 한 실태조사 및 해양생태계에 미치는 영향에 관한 연구를 통해 대응방안을 수립해 왔다.

우리나라도 이러한 세계적 조류속에서 국민들의 해양환경에 대한 인식이 새로워지고 있다. 갯벌과 생태계가 지니는 가치를 경제적 관점에서 보기 시작하였고 이러한 생태자원들을 보다 과학적이고 체계적으로 관

---

2) 해저의 상부수역, 해저 및 그 하층토의 생물이나 무생물 등 천연자원의 탐사, 개발, 보존 및 관리를 목적으로 하는 주권적 권리(sovareign right)를 가지며, 인공섬과 시설 및 구조물의 설치와 사용, 해양과학조사 및 해양환경의 보호와 보전 등에 관한 관할권(jurisdiction)을 갖는다(유엔해양법협약 제56조 제1항) ; 해양수산부, 『유엔해양법협약 개정에 대비한 대응방안 수립연구』, 2005, 403쪽.

리하기 위한 수단들도 개발하게 되었다. 국민의 소득수준 향상과 주 5일 근무제 등 여가시간 증가로 해양 레저·스포츠의 활성화 등 해양의 이용도가 증가되고 있어, 해양환경보호의 중요성은 더욱 크다고 하겠다. 그러나, 1995년 7월 씨 프린스호 좌초사고와 2003년 9월 남해안을 내습한 태풍 ‘매미’의 영향으로 유조선 덕양호 침몰사고가 발생하여 우리나라도 상시 해양오염의 위험에 직면해 있는 것을 잘 보여주고 있다.

우리나라 해양오염방지법은 제정당시 대체로 ‘1954년 기름에 의한 해양오염방지를 위한 국제협약’(International Convention For The Prevention Of Pollution Of The Sea By Oil ; 이하 ‘OILPOL’이라 한다)을 모태로 하였으나, 그 체제에 있어서는 일본의 해양오염방지법<sup>3)</sup>을 계수한 것이었고, 제정 이후 ‘해양환경보호를 위한 기존의 1973년 선박에 의한 해양오염방지에 관한 국제협약과 1978년의 동협약 의정서’(International Convention for Prevention of Pollution from Ships, 1973 and Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 ; 이하 ‘MARPOL 73/78’이라 한다) 등의 국제협약 개정과 새로운 협약의 제정에 따라 여러 차례 개정되었으나, 아직도 선박기인 해양오염규제와 방제중심으로 구성되어 있다. 그리고, 국제협약상의 규제규범과 국내적 조성규범이 통합된 형태를 띠고 있으므로, 국내법의 분석에 관한 내용을 중심으로 해양오염방지를 위한 주요 국제협약을 검토할 필요가 있다.

해양환경형법이 인간과 해양의 이용관계만으로 그 보호대상을 확정할 것이 아니라 해양환경 그 자체의 보호라는 관점에서 환경 그 자체의 생명을 보호법익으로 수용해야할 시기라고 본다. 즉 해양환경의 파괴는 해양생태계의 파괴이고, 이는 인간생명의 파괴라는 점을 인식한다면 해

---

3) 1976년에 ‘해양오염 및 해상재해의 방지에 관한 법률’(海洋汚染および海上災害の防止に關する法律)로 개정되었다 ; 이영호, “해양오염과 관련된 국내법 및 국제법의 발전방향”, 『목요해양수산포럼』, 2003년 제5회 통산 제46차 포럼, 한국해양수산연수원, 2003, 2쪽 ; 우리나라 해양오염방제체제를 규정하고 있는 해양오염방지법은 ‘해양오염 및 해상재해의 방지에 관한 법률’과 동일한 법체계를 유지하고 있다 ; 조동오·목진용, 『우리나라 해양오염 대응능력의 제고방안』, 정책자료 100, 해운산업연구원, 1994, 92쪽.

양환경 그 자체를 보호대상으로 하는 가치인식의 변화가 요구되는 것이다. 따라서, 선박기인 오염방지와 방제중심의 해양오염방지법을 어떻게 개정하여야 할지는 당면과제이다.

해양환경 보호를 위한 국제적인 노력과 취지는 이미 세계주의에 이르고 있다. 즉, 해양은 인류의 공동재산이기 때문에 인류전체를 위해서 또는 그러한 책임 아래에서 해양환경이 보호될 필요가 있고, 해양환경이 통일적으로 단일의 생태계를 구성하고 있으며, 해양에는 인위적인 국경이 존재하지 않는다. 따라서, 해양이 국제수역이든 국가관할수역이든지 불구하고 총체로서 해양환경을 보호하고 보전할 국제제도가 요청된다. 또한, 해양환경보호의 세계주의에 비추어 볼 때 그 가치인식의 전환과 더불어 해양환경침해에 대한 효율적 규제를 위한 입법의 정비를 필요로 한다.<sup>4)</sup>

해양오염방지법의 집행상 문제점을 중심으로 본, 해양환경관리제도의 연구과제는 다음과 같다.

해양종사자들의 해양오염방지 의식과 선원의 자질 등으로 해양오염관리상 문제점이 있으며, 현행 선박출입검사기관이 다원화·복잡화 되어 있어, 해역관리청과 해양경찰청이 중복으로 출입검사를 수행함으로써 민원인의 불편이 발생하고 있다.<sup>5)</sup> 그리고, 해양오염방제 주무부서(해양경찰청)의 한국해양오염방제조합(이하 ‘방제조합’이라 한다)에 대한 지도·감독권 부재, 폐유의 용어의 정의가 폐기물관리법과 서로 다르고, 폐기물의 해역배출행위에 대한 벌칙이 어촌·어항법과 충돌하고 있다.

우리나라 연안에서 운송되는 유해·유독물질<sup>6)</sup>(Hazardous and Noxious Substances ; 이하 ‘HNS’라 한다)의 량은 지속적으로 증가하고 있으며,

---

4) 이경호, “해양환경의 보호와 효율적 규제방안”, 『해법·통상법학회지』 제10권, 1998, 147쪽 이하 인용 ; 同人, 『해양환경법 강의』, 해사공법연구회, 2005, 123쪽.

5) 이러한 문제점을 개선하기 위해 2005년 10월 정부에서는 해양오염방지법 일부 개정(선박출입검사제도)을 입법예고한 바 있다 ; 해양수산부 공고 제2005-230호.

6) 우리나라 해상에서 운송되는 HNS는 2003년도에 3억 4천만톤으로 전체 화물운송량의 47%를 차지하였다 ; 강대위·최종욱, “HNS 해상사고 대비·대응체계구축방안”, 『산·학(연)·관 공동연구 심포지움』, 해양경찰청, 2005, 92쪽.

1993년 대산항의 프론티어 익스프레스호 사고를 비롯하여 2건의 HNS 오염사고가 발생하여, HNS에 의한 오염사고 대응방안에 대해서도 연구하고자 한다.

우리나라 연안에서 발생하는 해양오염사고는 점차 증가추세에 있고, 소형 선박으로부터의 해양오염방지를 위한 제도적 장치가 미흡하다. 또한, 고의성이 모호하고, 즉시단속의 효율성을 요구하는 경범죄행위에 대해 30만원 내지 70만원 등의 과중한 과태료<sup>7)</sup>를 부과하도록 되어 있다.

이와 같은 우리나라 해양환경관리제도를 통해 해양환경관리법(안)의 타당성을 검토하고 앞으로 나아갈 방향을 제시함과 아울러 해양오염방지법의 전면적 개정을 통해 동법(안)의 미흡한 점을 개선하기 위한 입법론적 보완방안을 제시하고자 한다.

## 제2절 研究方法 및 範圍

이와 같은, 연구의 목적을 달성하기 위해서는 우선적으로 우리나라 연안에서 발생한 해양오염사고에 대한 원인 분석과 해양환경관리상 문제점에 대한 연구가 필수적으로 이루어져야 한다. 그리고, 해양환경관리에 관한 국제협약과 관련 국내법, 대법원 판례 및 해양 관련기관의 업무자료 및 해양환경관리법(안)<sup>8)</sup>을 1차적 자료(primary sources)로 하고, 해양오염 관련 국제협약에 대한 학설이나 의견이 수록된 각종 참고문헌을 2차적 자료(secondary sources)로 하여, 이들 두 가지 자료를 분석 평가, 해양오염 관련 국제협약과 해양오염방지법의 관계를 분석하기로 한다.

7) 해양오염방지법 제80조 제1항.

8) 2005년 6월 24일, 부산광역시청 회의실에서 해양수산부가 주최하고 한국해양수산개발원에서 주관한 “해양오염방지법 전부개정 공청회”의 회의자료인 『해양오염방지법 전부개정(안) - [가칭] 해양환경관리법 -』을 기준으로 작성하였다.

해양오염은 다양한 유형으로 발생하므로 조사기관에 따라 집계한 내용이 서로 달라 그 내용을 분석하기가 어려움이 따르는 문제가 있으므로, 해양사고 통계자료는 이미 보고된 내용 중 해양경찰청의 26년간 해양오염사고 통계(1979-2004년)를 근거로 작성하였으며, 이 논문에서 인용한 해양환경관리법(안)은 해양수산부의 ‘해양오염방지법 전부개정 공청회’ 회의자료를 기준으로 작성한다. 또한, MARPOL 73/78 등 해양오염 관련 국제협약에 대한 언급은 국내입법을 위한 연구자료이다. 따라서, 이 논문에서의 연구범주는 국내입법이며, 논문의 구성은 다음과 같다.

제1장 ‘서론’에 이어 제2장에서는 ‘해양환경관리의 현황’을 통해 해양오염관리상 문제점을 분석, 앞으로 해양오염방지법이 나아갈 방향을 예측하기 위해 해양오염사고 추세와 주요 오염사고 사례를 중심으로 살펴보기로 한다. 먼저, 1977년 해양오염방지법에 의해 해양오염관리 업무를 시작한 이후, 최초로 해양오염통계를 보고한 1979년을 시작으로 2004년까지 26년간의 해양오염의 발생과 그 원인을 분석하고, 해양오염관리상 발생하는 문제점을 파악한다. 제2절에서는 앞 절에서의 해양오염사고 발생과 원인 등 해양오염 발생과 추세 현황을 바탕으로 해양오염방지·방제의 현황과 해양환경관리상 문제점을 살펴보고, 이를 통해 해양오염방지법의 개정방향을 모색하고자 한다. 특히, 제3절에서는 1995년 태풍 ‘페이’에 의한 원유선 씨 프린스호 사고 등의 주요 오염사고를 소개하고, 이러한 재난적 해양오염사고에 대한 국내 대응현황과 문제점을 파악한다.

제3장 ‘해양오염관리에 관한 국제협약과 국내법의 관계’에서는 국내입법의 발전과정을 연구하기 위해 해양오염방지법의 모델이 된 국제협약을 중심으로 그 입법체계와 내용을 연혁적으로 살펴보기로 한다. 주요 적용대상과 적용범위는 국제협약을 위주로 다루고, 제도적 보완 문제는 국내법상의 조성규범을 분리하여 다루기로 한다. 유엔해양법협약을 비롯하여 ‘1973년 선박에 의한 해양오염방지협약과 1978년의 의정서’, 공해상(公海上)에서 오염사고 발생시 연안국의 개입권을 인정한 1969년 ‘공해상 해양오염에 대한 국가의 개입에 관한 협약’, 선박에서 발생하는

폐기물 투기방지와는 성격이 다른 육상의 폐기물을 해양투기규제 및 소각을 금지하는 ‘1972년 폐기물 및 기타물질의 투기에 의한 해양오염방지협약’ 및 오염사고 발생시 국가간 방제협력체제를 구축하기 위한 ‘1990년 기름오염대비 대응 및 협력에 관한 협약’을 국내법의 분석에 필요한 내용을 중심으로 검토하고 국내법 수용현황을 연구하기로 한다.

제4장 ‘우리나라 해양환경관리 입법체계와 개정방향’에서는 앞서 살펴본 연구를 바탕으로 먼저, 국내법 체계와 특성을 개관하고, 해양오염방지법의 내용과 그 문제점에 대한 개정방향, 해양오염방지법 개정의 내용과 타당성에 대해 검토하기로 한다.

제5장은 이상에서 연구한 내용을 근간으로 하여, 해양환경관리법(안)의 입법론적 보완점과 대안을 제시하기로 한다. 제1절에서 앞으로 해양환경관리법이 나아갈 방향 등 입법론적 보완점을 개관하고, 제2절에서는 해양오염방지와 방제 등 해양오염관리에 관한 보완방안을, 제3절 ‘효율적 규제에 관한 보완점과 대안’에서는 해양환경사범의 규제 사례분석을 중심으로, 현행법상의 규제방법과 절차의 개선책을 통해 효율적 규제방안을 제시하기로 한다.

마지막으로, 제6장에서는 앞에서 검토한 결과를 요약·정리하고, 우리나라 해양환경관리법의 정체성확립을 위한 입법추진 방향과 해양오염관련 국내법의 개선방안의 제시에 대한 기대효과를 전망하기로 한다.

## 제 2 장 海洋環境管理의 現況

### 제1절 海洋汚染의 發生과 趨勢

#### 1. 최근 海洋오염사고 發生과 原因

##### 가. 最近 發生 現況

2004년도에 우리나라 연안에서 발생한 해양오염사고는 343건 발생에 유출량은 1,461.7kl이었다.<sup>9)</sup> 사고유형은 해양종사자들의 기기취급 부주의 및 항해부주의 사고가 대부분으로, 해양오염방지 계도활동 등 해양오염사고에 대한 예방강화가 요구되고 있다. 2003년도 대비 사고건수는 15%(2003년 297건), 유출량은 0.3%(2003년 1,457.7kl)가 증가하였다. 주요 해양오염원은 선박 86%(294건), 육상시설 등이 14%(49건)로 대형 사고는 유조선에서 발생되었다. 이러한 유조선으로부터 유출은 전체 유출량의 84%(1,222.9kl)나 되었으며, 육상시설로부터 유출량은 전년도 대비 4배나 증가하였다. 소형 사고는 어선 및 중 소형 선박에서 발생하였으며, 방제조치율은 전년도 대비 약 7%가 향상<sup>10)</sup>되었다. 최근(2000~2004년) 우리나라 연안의 해양오염 발생추이는 사고건수는 다소 감소하고 있으나, 유출량은 증가하고 있다.

##### 나. 2004년도 유형별 발생 원인분석

###### (1) 사고 규모별 원인분석

9) 유출량은 1,461.7kl로 2003년 1,457.7kl 보다 0.3%가 증가하였다 ; 해양경찰청, 『해양경찰백서』, 2005, 234-251쪽 부분인용, 이하 같음.

10) 2003년도 50%에서 2004년 57%로 향상되었다 ; 해양경찰청, 위의 백서, 235쪽.



2004년도 발생한 해양오염사고 343건 중 1kl 미만의 소량 오염사고는 대부분 소형 어선으로부터 발생한 315건으로 전년도 263건 보다 크게 증가하는 추세로 92%를 차지하고 있다.<sup>11)</sup> 10kl 이상 중 대형 오염사고는 12건(9% 증가)으로 전체 유출량의 95%(1,392.3kl)를 차지하여 전년도 대비 약 2%가 증가하였다. 1kl 미만의 소량 기름유출사고는 전체의 92%(315건)로 전년도(2003년 263건) 대비 20%가 증가하였다.

## (2) 원인별 원인분석

2004년도에는 태풍내습 등 기상이변에 의한 재난적 해양오염사고는 발생하지 않았다.<sup>12)</sup> 그러나, 선박운항 부주의에 의한 좌초, 침몰 및 타선박과의 충돌사고 등 해양사고가 빈번하였다. 이러한 해양사고로 인한 오염이 전체의 31%인 107건이 발생하여 총 유출량의 95%인 1,385kl가 해양에 유출되었다. 사고원인별로는 부주의 161건(47%), 해난 107건(31%), 파손 37건(11%), 고의 31건(9%) 순으로 나타났으며, 전년도 대비 부주의(33%), 고의(29%), 파손(16%) 순으로 증가하였고 기름이송 및 취급 소홀 등에 기인한 부주의사고는 총 161건 중 어선 54건(33%), 육상 30건(19%), 화물선 28건(18%) 순이었다. 해양사고는 총 107건 중 어선 63건(59%), 기타선 32건(28%) 순으로 발생하였으며 해난에 의한 유출량이 전체의 95%(1,385.2kl)를 차지하였고, 경남 남해군 대도 부근 해상에서 선박 간 충돌사고로 인해 나프타 1,200kl가 유출되었다.

## (3) 오염원별 원인분석

오염원별로는 어선으로부터의 오염발생이 149건으로 가장 많았고, 기

11) 해양경찰청, 앞의 백서, 236쪽.

12) 최근 태풍에 의한 해양오염사고로는, 2003년 9월 12일 부산항에서 태풍 ‘매미’에 의한 ‘덕양호’ 침몰사고가 발생하였다 ; 해양경찰청·한국해양오염방제조합, 『해양오염방제사례집Ⅱ』(2002년도 같은 기관에서 발간한 ‘해양오염방제사례집’과의 구별을 위해, 2004년도 ‘해양오염방제사례집’을 ‘해양오염방제사례집Ⅱ’로 표기한다), 2004, 111쪽.

타선 67건, 육상 42건, 화물선 39건(유조선과 건수가 같다)순 이다. 사고 발생율이 가장 높은 어선사고는 149건 중 78%(116건)가 100톤 미만의 소형 어선으로 전년도 대비 11% 증가하였다. 2003년과 비교, 기타선 및 유조선에 의한 오염사고 증가율이 가장 높게 나타났고, 주로 예인선, 일반부선, 유·도선, 모래채취운반선 등에 의한 해양사고와 타 선박으로 유류이송 작업시 취급부주의에 의한 기름유출 사고가 발생하여, 전체 유출량의 84%(1,222.9kl)가 유조선으로부터 유출되었다. 한편 육상시설로부터 유출량은 전년도 대비 약 4배가 증가하였다.

#### (4) 오염 물질별 원인분석

지속성 기름인 중유의 유출량은 전년도 대비 91% 감소하여, 해양오염 피해 및 방제비용은 크게 감소하였으나, 비지속성 기름인 경유의 유출량은 4.4배가 증가하였고, 유해액체물질의 유출량이 크게 증가한 원인은 육상 저장시설로부터 부주의에 의한 유출사고 발생으로 전년도 대비 유출량이 4배로 증가하였다.

#### (5) 해역별 원인분석

선박 입·출항이 빈번하고 해상물동량이 많은 남해안에서 오염사고가 많이 발생하였고 사고발생 건수는 부산, 통영, 제주해역 순이었으며, 유출량은 여수, 목포, 부산 순으로 나타났다. 서해안(84건)에서는 해난(40건, 48%), 부주의(25건, 30%), 파손(11건, 13%) 순으로 발생되었으며, 남해 및 동해안은 부주의(53%), 해난(26%) 순으로 발생하였다.

#### (6) 월별·시간대별 원인분석

해양오염사고는 월 평균 약 28건이 발생하였으며, 빈번한 기상악화와 태풍내습<sup>13)</sup>의 위험이 있는 하절기인 6~8월은 월 평균 약 38건의 오염사

13) 2004년 하절기에도 우리나라에 몇 차례 태풍이 내습하였으나, 재난적 오염사고는

고가 발생하였다.<sup>14)</sup> 이 기간 중 해난 및 부주의 사고의 발생율이 높게 나타났으며, 특히 7월 중에 48건으로 가장 많이 발생하였다. 5~8월 기간을 제외한 오염사고 발생 건수는 월평균 약 25건으로 전년도와 비슷한 수준이다. 시간대별로는 선박의 입출항, 화물양하 등 해상활동이 가장 왕성한 04~16 시간대에 사고 발생율이 높게 나타났으며, 선박의 좌초와 충돌 등의 해난사고는 새벽시간부터 정오까지, 부주의 사고는 주간에 많이 발생하였다.

### (7) 방제조치 분석

해양오염사고의 예방도 중요하지만, 사고 발생에 대한 오염방제도 신속하게 이루어져야 오염으로 인한 피해를 최소화할 수 있다. 유출유의 종류 및 사고해역 특성을 고려한 적절한 방제조치와, 경질유에 의한 오염사고는 대부분 1㎞미만의 소량 유출사고가 많아, 기상 및 해역특성을 감안하여 분산조치 또는 자연방산 조치하였다.<sup>15)</sup> 해양오염사고시 유출량의 거의 대부분인 약 99%(1,349건)를 정부(해양경찰청)에서 방제 조치하였고 그 건수도 195건 중에 46%(90건)으로 가장 많다.

## 2. 해양오염 발생 추세

### 가. 26년간(1979년~2004년) 해양오염 발생 추세

1980년대부터 우리나라는 급속한 경제성장으로 에너지 소비량이 증가함에 따라 원유 도입량이 급증하였다. 운송비가 저렴한 해상으로 화물수송이 집중되어 해양오염사고는 연평균 약 400여건 이상까지 증가하다가 21세기에 접어들어 국민의 환경의식 고조와 해양안전시스템 도입 등으로

---

발생하지 않았다 ; 해양경찰청, 앞의 백서, 238쪽.

14) 해양경찰청, 앞의 백서, 244쪽.

15) 해양경찰청, 위의 백서, 247쪽.

해양오염 발생건수는 약간씩 감소하고 있다. 그러나, 유출량은 2003년도에 감소했다가 2004년도 들어, 다시 증가하여 2002년 수준으로 유지하고 있다. 한편, 100kl 이상의 대량 해양오염사고는 매년 1건 내지 2건 정도 계속 발생하고 있고, 우리나라가 해양오염관리업무를 본격적으로 수행한 1979년부터 2004년까지(26년간) 우리나라 연안에서 발생한 해양오염 발생 현황은 부록의 <표 1>과 같다.

#### 나. 씨 프린스호 사고 전·후 발생추세(1993~2004)

##### (1) 연도별 해양오염 발생의 특징

1995년 당시 전남 여천군 소리도 앞 해상에서 발생한 씨 프린스호 해양오염사고를 기준으로 사고발생 전인 1993년부터 사고발생 후 2004년 12월까지 지난 12년간 우리나라 연안에서 발생한 오염사고는 총 4,647건으로 년 평균 약 387건이 발생되고 있다.<sup>16)</sup> 씨 프린스호 사고 이후, 매년 오염사고가 증가하다가 2000년을 정점으로 최근 다소 감소되고 있고, 유출량은 총 42,871kl로 대형 오염사고 발생 유무에 따라 연간 유출량의 차이가 많으며 최근 12년간(1993년~2004년) 우리나라 연안의 오염사고 규모는 부록의 <표 3>과 같다. 특히, 씨 프린스호 사고는 국민들의 해양환경보전에 대한 공감대 확산과 해양오염방지에 대한 경각심을 일깨워준 획기적인 계기가 되었다.

##### (2) 오염원별

총 발생건수 4,647건 중 선박에 의한 사고가 4,071건으로 전체의 87.6%를 차지하였고, 육상·시설 등에서 429건 9.2%, 원인불명이 147건 3.2%로 나타났으며, 원인 불명건 등을 감안할 때 선박에 의한 사고가 전체의 90% 이상을 차지하고 있다.

---

16) 우리나라 연안 발생 오염사고의 일일 평균 발생건수는 약 1.06건임 ; 산출근거 : 년 평균 발생건수 약 387건 ÷ 365일/년.

그 중 어선이 2,342건으로 50.3%를 차지하고, 화물선이 733건으로 15.7%, 유조선이 408건으로 8.7% 순으로 발생하였다. 그리고, 총 유출량 42,871kl 중 선박에서 42,565kl로 99% 이상을 차지하고 있으며 유조선이 34,441kl로 80.3%, 화물선은 4,369kl로 10.1%, 어선은 2,691kl로 6.2%이다. 유조선에 의한 사고는 발생건수는 적으나 대량 오염사고이며 어선에 의한 사고는 발생건수는 많으나 유출량은 200리터(약 1드럼) 미만으로, 소량 오염사고이다.

### (3) 원인별

원인별 발생 현황은 부주의에 의한 사고가 2,298건으로 50%를 차지하였다. 선박의 좌초, 침몰 등에 의한 해양사고로 인해 발생한 해양오염이 1,210건(26%), 선박으로부터 폐유 등의 고의적인 해양배출행위가 718건(15%) 순이다. 고의와 부주의에 의한 해양오염사고가 65% 이상을 차지하고 있다. 해양에 유출된 오염물질은 해난에 의한 사고가 41,084kl로 전체 약 96%를 차지하고, 기타는 1~2%에 불과하며, 고의와 부주의에 의한 사고는 어선 등에 의한 소량 해양오염사고가 대부분이고, 피해가 큰 대형 오염사고는 유조선과 화물선 등의 해양사고에 기인하고 있다.

### (4) 사고 규모별

씨 프린스호 사고<sup>17)</sup>, 제1유일호 사고<sup>18)</sup>, 호남사파이어호 사고<sup>19)</sup> 등 대

- 
- 17) 1995년 7월 23일 여수 소리도에서 태풍 ‘페이’에 의해 좌초되어 원유 등 5,035kl를 유출시켰다 ; 해양경찰청·한국해양오염방제조합, 『해양오염방제사례집』, 2002, 68쪽 ; 이 사고에 대해 상세한 사항은 이 논문 ‘제3절’에서 다루기로 한다.
  - 18) 1995년 9월 21일 부산 북형제도 인근 해역에서 좌초, 침몰로 병커C유 2,398kl를 유출시켜, 선주와 해양오염행위자에 대해서 해양오염방지법 위반으로 각각 징역 1년 6개월과 3천만원의 벌금형을 받았다 ; 해양경찰청·한국해양오염방제조합, 위의 책, 98쪽-111쪽.
  - 19) 1995년 11월 17일 여수 호유 제2부두에 입항 중 부두와 충돌하여 원유 1,402kl를 유출시켜, 선장은 해양오염방지법 위반으로 징역 1년에 집행유예 2년, 선주에게는 벌금 3천만원이 부과되었다 ; 해양경찰청·한국해양오염방제조합, 위의 책, 114쪽-122쪽.

형 사고가 연속 발생한 1995년도가 유출량이 가장 많았다. 1996년 이후 발생건수는 증가되면서도 유출량이 적은 것은 1997년도 제3오성호 사고(병커C유 1,698kl)를 제외한 대형 오염사고 발생이 없었고, 대부분 1kl 미만의 소량 사고 증가에 기인하고 있다. 사고 규모별 발생 현황은 1kl 미만의 사고가 발생건수로는 3,649건으로 전체 91%로 유출량은 427kl로 1%에 불과하며, 100kl 이상 대형 사고는 30건으로 발생건수로는 1% 미만이나 유출량은 90% 이상을 차지하고 있으며, 매년 오염사고 발생건수의 증가는 1kl 미만의 소량 사고 발생 증가에 기인하고 있으며, 최근 대형 오염사고 감소로 유출량은 오히려 감소되고 있다.

#### (5) 해양오염사범 단속 실태

2004년도에는 선박 및 해양시설을 대상으로 5,888회의 예방점검과 두 차례의 해양오염 집중단속을 실시하여 해양오염방지법 위반사항 1,824건을 적발하였으며, 형사처벌 563건, 과태료 부과 384건, 경고 799건으로 조치하였다. 이는 2003년도 1,684건 대비 7.6%(140건) 감소된 것으로 그 원인은 기름기록부 단순한 잘못 기재, 폐유저장용기 선명 미표기 등의 경미한 위반에 대한 경고장 발부제도를 도입·시행하여 경고조치 건수 증가(60건)에 기인한 것이다.

이상 해양오염 실태에서 본 바와 같이 우리나라 연안에서 발생되고 있는 오염사고의 약 70%가 고의 또는 부주의에 의한 사고로 분석되었는 바, 해양종사자들이 관심과 의지를 가지면 오염사고를 줄일 수 있다고 본다. 특히, 1995년 7월, 14만톤급 유조선 씨 프린스호 사고에 이어 2003년 9월, 남해안을 내습한 태풍 ‘매미’의 영향으로 침몰된 유조선 덕양호 사고가 발생하여 우리나라도 상시 해양오염사고의 위협에 직면해 있는 것을 잘 보여주고 있다.

### 다. 향후 전망

#### (1) 해상물동량 증가에 따른 오염발생 가능성 증가

우리나라는 대외무역에 크게 의존하는 경제구조를 지니고 있고, 수출입 물량의 대부분이 해상으로 운송되고 있어, 1990년도에 2억 8,400만 톤에서 2001년 7억 5,100만 톤으로 2.6배나 증가하는 등 급속한 경제성장은 해상물동량의 증가를 가져오고 있다.<sup>20)</sup>

우리나라가 1977년 해양오염방지법을 제정하고 동법에 의한 해양오염 관리업무를 1978년 최초 해양오염관리업무가 해양경찰청(당시 해양경찰대 해양오염관리관실)에 의해 수행<sup>21)</sup>되어진 이후, 해양오염사고는 매년 발생 건수는 증가되어 왔으며, 최근 2000년 483건을 정점으로 다소 감소 추세에 있다.

## (2) 주변해역의 초대형 오염사고 발생가능성

우리나라 주변해역에는 일본·중국·러시아 등으로 운항하는 선박의 운항도 빈번하여, 외국에서 발생하고 있는 수만 톤 이상의 초대형 오염사고 발생가능성도 있다. 1997년 1월 동해상에서 항해 중 높은 파고에 의해서 선체가 절단되면서 벙커C유 6,240kl가 유출되어 일본 서해안을 오염시킨 러시아 선적 유조선 나호드카호(13,157톤) 사고<sup>22)</sup> 등은 그 좋은 예라 볼 수 있다. 10만톤급 대형 유조선의 국내 입항척수가 연평균 약 640척이며, 우리나라의 기름 물동량은 연평균 약 2억 1700만톤에 이르고

---

20) 이봉길, “우리나라 해양오염실태와 방지대책”, 『목요해양수산포럼』, 2003년 제4회 통산 제45차 포럼, 한국해양수산연수원, 2003, 5쪽.

21) 해양경찰청, 『해양오염관리업무 진단평가 및 발전방안연구』, 2004, 25쪽.

22) 나호드카호 사고시 당해 해안 관할기관은 “해안에 기름을 부착 시키지마!” 라고 하고, 해상을 관할하는 기관은 “해상에 기름을 확산 시키지마!” 라고 하여 결국에는 대규모 해안오염의 원인이 되었다 ; Takahiro Hagihara, “A Case Study on Response to Marine Oil Spill Incident in Japan”, 『International Symposium on Oil Spill Preparedness, Response and Co-operation』, Incheon Korea, KCG · KMPRC · KOSMEE, 2005, p.173 ; 중국 상해에서 벙커C유 약 19,000kl를 적재하고 러시아로 항해 중 1997년 1월 2일 02:50분경 독도 동방 182km떨어진 지점(수심 2,500m)에 침몰하였고 선수 부분은 전복된 채 표류하다가 1월 7일 13:00 경, 일본 후쿠이현 미꾸니 해안 약 200m지점에 좌초되었다 ; 이봉길, “대형 유류오염사고의 유출유 확산사례 분석”, 『한국해양환경공학회 1988년도 추계학술대회 논문집』, (사)한국해양환경공학회, 1988, 172쪽.

있다. 우리나라 연안의 해산물동량과 유조선의 입출항 및 기름 수송량이 매년 증가하고 있어 대형 오염사고 발생 가능성이 높다. 해양오염사고는 한번 발생하면 어장·양식장에 대한 직접적인 피해를 가져올 뿐 만 아니라, 해양생태계 파괴 등 심각한 환경오염을 초래하여 방제 및 복구에 많은 비용과 시간이 소요된다. 따라서, 오염사고의 예방과 신속한 방제를 위한 정책적, 입법적 대비·대응태세를 구축하는 것이 중요하다.

### 3. 해양오염의 피해와 문제점

지구표면의 70.8%를 차지하고 있는 해양은 지구환경을 조절하는 기능을 갖고 있다. 한류와 난류의 흐름은 기후를 조절하는 중요한 인자이며, 해수에 의한 태양열의 흡수와 반사는 사계절 변화의 근원이 된다.<sup>23)</sup>

우리바다는 수산자원 공급원으로서의 중요한 역할과 국민 생활수준 향상으로 각종 레저·스포츠 및 관광 등 휴식공간으로 그 이용도가 확대되고 있어 해양환경보호의 중요성은 더욱 크다고 하겠다. 우리나라의 동·서·남해안은 육지면적의 4.5배에 달하는 44만 7천km<sup>2</sup>의 EEZ를 보유하고 있고, 해안선 길이도 11,542km에 이른다.<sup>24)</sup> 우리나라 주변해역은 한·난류의 교차나 갯벌의 형성 등으로 질 좋은 수산물이 생산되고 있으며 광물자원이나 에너지자원도 적지 않아 미래에는 국가발전에 더욱 중요한 몫을 차지하리라 전망되나, 선박의 기름유출사고 등으로 인한 피해도 적지 않았다. 대규모의 방조제, 매립공사 등으로 갯벌 생태계가 사라지고 질소(N), 인(P) 등의 영양물질이 육지와 바다에서 환경용량 이상으로 유입되어, 장기적인 적조현상이 확대되는 등 바다가 심한 몸살을 앓고 있다. 이러한 우리 바다를 오염으로부터 지켜 깨끗하고 쾌적한 해양환경으로 보전 하면서 해양의 이용을 가능하게 하는 것이 우리세대의 의무 일

23) 이경호·정승건, 『바다와 국가의 정책』, 학현사, 2001, 10쪽.

24) 해양수산부·해양경찰청·한국환경생태계연구협회, 『푸른바다·푸른미래』, 해양환경 감시활동 지침서, 1999, 4쪽.



것이다.

### 가. 해양환경에 미치는 영향

해양오염은 육상오염과 달리 오염물질이 일시에 넓게 퍼지는 광역성, 오염의 상태가 오래 지속되는 장기성 외에 다른 오염을 유발하는 복합성 등의 특성을 지니며, 해양사고발생시 인명과 재산의 큰 피해를 가져온다.<sup>25)</sup>

우리나라 해양생태계의 경제가치를 꼭 돈으로 따질 수는 없지만, 한국 해양연구소의 발표에 의하면 1997년도 정부예산의 80% 수준인 56조원 정도에 이르며, 그 중 대기가스 조절 등에 따른 외양생태계가 8조 8천억원, 질소·인 등 영양염류의 순환에 의한 생물적 다양성 등 대륙붕생태계가 44조 8천억원, 각종 오염물질의 정화작용과 홍수 등 자연 재해조절 효과 등 연안습지 생태계가 2조 4천억원 등으로 추정된다.<sup>26)</sup> 그리고, 지구생태계가 인간사회에 제공하는 총 가치의 약 43%가 연안에서 발생하고 있다.<sup>27)</sup>

### 나. 기름오염과 해양생태계

기름이 해양환경에 미치는 영향으로는 광선의 투과를 방해하여(빛의 해양표면 입사광도가 10% 이하로 감소됨) 해조류나 식물 플랑크톤의 광합성을 방해하고, 기름의 산화로 해양을 저산소화하며, 해상유막이 해양과 대기의 가스교환을 방해하고, 수온을 상승시켜 해양생태계를 바꾼다. 기름이 해양생물에 직접적인 피해를 주는 경우는 그 독성으로 해양생물을 괴사시키거나 해양생물에 직접 부착되어 고사시키는 경우이다.<sup>28)</sup>

25) 노부호, “해양오염방지대책”, 『해양오염관리』, 환경부·환경공무원교육원, 1995, 71쪽.

26) 서한태, “인류의 보물창고 바다를 살리자”, 『환경과 건강』 제3호, 목포환경과 건강연구소, 1977, 137쪽.

27) 해양수산부, 『연안통합관리업무편람』, 1999, 2쪽.

28) 장선덕, “선박에 의한 해양유류오염과 피해”, 『현대해양』 9월호, 1991, 32-33쪽.

## 다. 기타의 오염물질과 해양생태계

오염물질의 유독성으로 인하여 해양생물의 성장저해·사멸 및 독성농축 등을 일으키며 생물체내에 잔류하여 있는 농축독성은 인간과 생물체의 건강과 생명에 위협을 초래한다. 또한, 공장폐수·생활폐수 등에 포함되어 있는 인산염, 질소화물 등과 같은 영양염류가 해수 중에 많이 포함되면 플랑크톤이 과다하게 발생하게 되는 부영양화가 일어나 적조 또는 녹조현상으로 주변의 생물을 사멸시킨다.

## 라. 해양오염피해와 문제점

선박사고로 인한 기름에 의한 해양오염, 산업 폐기물의 해양투기, 심해저개발 과정에서 발생하는 오염에 의해 해양환경이 파괴되고 있다. 따라서, 해양환경의 파괴는 국가의 문제에 그치지 않고 국제적 문제로 등장하게 되었으며 해양오염에 대한 효과적인 대처방법은 국제적 차원의 협력과 공동노력이 요구되고 있다. 대형 기름유출사고에 의한 어장 및 양식장의 오염피해는 심각하다. 씨 프린스호 사고는 피해보상 청구 당시를 기준으로 761억원의 피해<sup>29)</sup>를 입혔다. 이 사고로 인해 어민들에게 직접적인 수산물 피해를 유발했을 뿐만 아니라 우리나라 남해안과 동해안의 광범위한 해역을 오염시켰으며, 전체 피해액 중 75%가 여수해역에서 발생하였고, 가두리양식어업에서 많은 피해가 발생하였다.<sup>30)</sup> 해상에 유출된 기름으로 인한 오염피해<sup>31)</sup>를 줄이기 위해 효율적인 방제활동과 복원사업

---

29) 목진용·박용욱, “유류오염사고대비 해안방제체계 구축방안”, 한국해양수산개발원 2001, 머리말 1쪽.

30) 어민의 피해보상청구는 3,974건 735억 5천 5백만원에 달하며, ITOPF 사정액은 154억 4천 9백만원이다. 2002년 7월 현재기준으로, 지급액은 3,297건 169억 5천 1백만원이고, 미 합의액은 676건 54억원(청구금액)이다 ; 해양수산부, 『씨 프린스호 유류오염사고백서』, 2002, 236쪽.

31) 1989년 3월 24일 미국 Exxon Valdez호 해양오염사고의 경우, 사고 당시 연어 어획량이 2,500만 마리에서 사고 후 1,500만 마리로 감소하였고, 방제비용 12억 8천만달러, 독수리, 물새 등의 피해보상이 75백만달러에 이른다. 한국해양수산연수원, “해양오염사고 사례분석”, 『해양오염방지관리인교육과정』, 2004, 237쪽.

을 수행하여야 하며 지속적으로 환경상태를 파악하기 위한 모니터링을 할 필요가 있다.

해양오염에 의한 인간의 피해를 살펴보면, 유해물질에 의하여 오염되거나 독성이 잔류된 해양 동·식물 및 어패류 등의 각종 해산물을 섭취함으로써 심지어 사망에 이르게 하는 등 인체에 치명적인 피해를 입히고 어장폐쇄, 어획고 감소, 해산물의 사멸, 양식의 불능, 해수이용의 저해 및 경제적 손실을 초래함이 그 문제이다. 또한, 해수혼탁, 악취발생 해양경관의 저해 등으로 해양의 쾌적성을 저해하여 여가 선용을 위한 경관으로서의 효용가치를 저하시키며 관광사업 부진이라는 경제적인 손실을 초래한다.<sup>32)</sup> 이와 같이 해양오염은 인간을 포함한 각종 생물체에 유해한 영향을 끼침으로써 결국에는 지구상의 전 생태계에 치명적인 피해를 가져다 준다. 최근 육상으로부터 해양에 버려지는 고형폐기물과 해상활동 중에 해양에 버린 폐어망, 폐어구 및 폐스티로폼이 해양오염을 야기하고 있고, 국내외적으로 이러한 해양폐기물의 수거와 처리 곤란이 문제점으로 지적되고 있다.

한·난류의 교차나 갯벌의 형성 등으로 우리나라 주변해역은 질 좋은 수산물이 생산되고 있으며, 광물자원이나 에너지자원도 적지 않아 미래에는 국가발전에 중요한 몫을 차지하리라 전망<sup>33)</sup>되고 있으며, 빠른 조류와 해류로 인해 해양오염사고가 발생하면 유출유의 확산속도가 매우 빠르므로 소규모의 오염사고에도 피해발생이 우려된다. 해양오염이 심각한 상태에 이르게 된 원인은 선원자질의 저하, 해상교통량의 증가, 기준미달선의 증가 및 해양 이용의 증대로 요약할 수 있다.<sup>34)</sup>

해양오염피해는 한번 발생하면 원상회복이 어렵고 경제적인 손실이 막대하므로 사전예방이 무엇보다 중요하다. 우리나라 연안에서 발생되고 있는 오염사고의 약 70%가 고의 또는 부주의에 의한 사고로 분석되

---

32) 한국해양수산연수원, “해양오염감시 및 식별”, 『해양오염방지관리인교육과정』, 2004, 163쪽.

33) 해양수산부·해양경찰청·한국환경생태계연구협회, 앞의 지침서, 4쪽.

34) 선원들의 자질저하, 선원의 감소, 작업환경의 악화는 운항과실에 의한 사고로 이어지고 이에 따라 오염사고 또한, 증가하고 있다 ; 이봉길, 앞의 논문(주 21), 6쪽.

있는 바, 해양종사자들이 관심과 의지를 가지면 오염사고를 줄일 수 있다고 본다.

#### 마. HNS로 인한 피해와 문제점

HNS의 해상운송량 증가에 따른 사고위험 증가와 최근 대량 인명피해를 목적으로 한 미국 911테러 및 영국 지하철 테러의 사례와 같이 해상으로 대량 운송되는 HNS에 대한 테러발생 가능성이 높아지고 있다.<sup>35)</sup>

1984년 12월 인도 Union Carbide India 社에서 메칠이소시아네이트 가스가 대기로 방출하여, 보팔시의 전역을 오염시키면서 인명피해가 발생되었고, 1999년 8월 영국 동남쪽 Matgate 북동 20마일 해상에서 컨테이너 운반선 Ever Decent호와 여객선 노르웨이안 드림호가 충돌, 포장위험물(KCN 포함)을 유출하여 화재와 독성 연기를 발생시켰으며, 우리나라도 1993년 대산항에서 ‘프론티어 익스프레스호’가 좌초되어, 나프타 8,300톤을 유출시켰고,<sup>36)</sup> 2004년 남해 연안에서 ‘모닝 익스프레스호’의 충돌로 나프타 1,200톤 유출 사고<sup>37)</sup> 등이 발생하여, 호흡장애와 화상 등의 인명피해를 야기한 바 있다. 이와 같이 우리나라 연안 발생 HNS 유출로 인한 사고의 대비·대응에 관한 제도적 문제점이 있다.

35) 강대위·최종욱, 앞의 논문(주 6), 91쪽.

36) 유조선 프론티어 익스프레스호(총톤수 40,721)는 1993년 10월 1일 싱가포르에서 나프타 54,585톤을 적재하고 대산항으로 입항 중, 좌초되어 적재된 나프타가 유출되어, 인근주민 157명이 구토 및 호흡장애를 일으키는 사고가 발생하였다 ; 해양경찰청·한국해양오염방제조합, 앞의 책(주 17), 62쪽 ; 강대위·최종욱, 앞의 논문(주 6), 93쪽.

37) 2004년 5월 26일 04시 40분경 POS BRAVERY(110,593톤, 철광석운반선)호와 MORNING EXPRESS(56,285톤, 유조선)호가 입항하던 중 경상남도 남해군 대도로부터 남쪽방향으로 약 1마일 떨어진 해상에서 항해부주의로 충돌한 사고가 발생하여 화물유 탱크와 밸러스트 탱크에 파공이 발생하였다. 당시 유조선 MORNING EXPRESS호에는 나프타 약 78,000kl가 적재되어 있었고, 파공된 탱크에 적재되었던 나프타 6,543kl 중 일부는 밸러스트 탱크로 흘러들어 갔고 약 1,200kl가 유출되었다. 나프타는 휘발성이 강하므로 사고선박 주변 통항선박을 통제하는 등 화재로 인한 폭발사고 예방에 최선을 다하였으며, 4일 동안 케미칼 운반선 3척을 동원하여 파공된 6번 탱크와 밸러스트 탱크로부터 총 5,116kl를 이적하였고, 해상에 유출된 나프타는 유출초기에 대부분이 유증기로 자연 증발되었다 ; 해양경찰청, 앞의 백서(주 9), 236-237쪽.

## 제2절 海洋汚染防止・防除의 現況

### 1. 해양오염방지

해양오염사고를 예방하기 위해서는 해양환경의 중요성에 대한 국민의식 함양과 공감대가 전제되어야 하므로 매년 선박·시설 및 관련업체 종사자, 해양수산업인, 학생 등을 대상으로 해양환경보전의 필요성과 오염피해의 심각성을 인식시키고 해양오염 신고, 폐유·폐기물 적법처리, 해양오염방제조치요령 등을 쉽게 이해할 수 있는 팜플렛 또는 영상물을 제작하여 해양오염방지 계몽교육<sup>38)</sup>에 활용하고 있으며, 해양오염방지를 위한 활동의 내용들을 요약하면 다음과 같다.

#### 가. 국민 자율참여 유도

##### (1) 명예감시원 제도

명예해양오염감시원제도는 1998년 4월에 해양오염 감시신고망 구축의 일환으로 도입·시행하게 되었으며, 원거리에 위치한 소형 항·포구 등 취약해역에 대한 해양오염 감시체제를 보완하고 해양환경보호에 민간의 자율적인 참여를 유도하기 위하여 해상관련 유관기관 및 단·업체 종사자, 어촌계장 등을 명예해양환경감시원<sup>39)</sup>으로 위촉하여 운영하고 있다.<sup>40)</sup> 이들은 기름 및 폐기물 불법 배출행위 등에 대한 감시와 신고, 해양오염에 관한 여론 및 건의사항 수렴 등의 임무를 수행하고 있으며 년차적으로 확대 운영되고 있다.

---

38) 선박·시설 및 관련업체 종사자 등에 대한 교육기관은 국립수산과학원, 한국해양수산연수원법에 의한 한국해양수산연수원이다 ; 해양오염방지법 제67조(관계요원에 대한 교육·훈련), 동법 시행령 제53조.

39) NGO 846명, 유관기관 303명, 단체 637명, 업체 358명, 일반시민 228명(계 2,372명)으로 구성되어 있다 ; 해양경찰청, 위의 백서, 257쪽.

40) 해양경찰청, 위의 백서, 256쪽.

## (2) 모범선박지정제도

해양오염방지 의무를 성실히 수행하는 선박에 대하여 해양환경모범선박(Green Ship)으로 지정하여, 선주·선원이 능동적으로 해양환경보전에 솔선수범 하도록 동기를 부여하기 위해 1997년에 17척이 지정된 이후 매년 확대되어 2005년 10월 현재 119척이 지정되어 있다.

### 나. 사고 예방과 서비스 중심의 오염방지

우리나라는 현재 14개 항만에 항만교통관제시스템을 설치하여 300톤급 이상 선박에 대한 관제를 철저히 하고, 300톤 이상 국제항해선박과 500톤 이상 국내항해 모든 선박에 대하여 선명, 선종 및 적재물 등의 정적 정보와 항해위치, 항해상태, 침로, 속도 등의 동적정보, 기타 항해 관련정보를 파악할 수 있는 선박자동식별시스템(Universal ship-borne Automatic Identification System ; AIS)<sup>41)</sup> 탑재를 단계별로 추진해 나가고 있다.<sup>42)</sup> 최근 선박의 좌초, 침몰 및 화재 등의 해양사고에 의한 대형 해양오염사고는 감소되었으나, 선박발생 폐유의 불법 해양배출과 기기취급 부주의 또는 유류계측 실수에 의한 기름누출사고에 의한 오염사고는 지속적으로 발생되고 있다. 따라서, 해양중사자 등을 대상으로 해양오염방지의 홍보와 계도활동으로 해양오염사고를 예방하는 것이 중요하다.

### 다. 감식기법의 과학화

해양오염사고는 육상에서의 사고와는 달리 오염행위 선박과 유출된 기름이 이동할 뿐만 아니라, 해상에 유출된 기름은 시간이 경과하면서 증발, 용해, 산화 및 생물학적 분해 등으로 화학적 성질이 변화된다. 선박에서 야음을 틈타 폐유를 불법적으로 배출하였을 경우 오염행위선박을

---

41) VHF 데이터 통신을 사용하는 선박 상호 간, 선박과 육상 간에 통신한다. SOLAS 조약 개정에 따라 2002년 7월부터 2008년 7월까지 일정의 선박에 대해 순차적으로 탑재가 의무화되었다 ; 조현진, “21C 해상보안청”, 『외국의 해상치안기관』, 해양경찰청, 2005, 51쪽.

42) 이봉길, 앞의 논문(주 21), 8쪽.

적발하기가 매우 어렵다. 따라서, 불법으로 배출된 기름의 행위자를 색출하기 위해서는 고도의 감식 기술이 필요하다. 유지문법<sup>43)</sup>은 해상에 유출된 기름의 유지문과 사고해역 인근 선박 등에 사용 또는 적재하고 있는 기름의 유지문을 비교 분석하여, 오염행위자를 과학적으로 색출하는 기법으로, 신속·정확한 감식분석을 위하여 해상유출유, 유지문 검색 프로그램을 개발을 추진하여야 한다.

## 2. 해양오염방제

### 가. 효율적 집행중심의 방제

해양오염사고에 효율적으로 대응하기 위하여 기동방제팀을 구성·운영<sup>44)</sup>하고 있으며, 전문 교육기관의 방제시물레이션 교육이수와 첨단 유출유 확산예측프로그램 등 과학적인 선진 방제지원시스템을 구축하고 방제기술지원단 운용체제를 강화하고 있다.

### 나. 방제계획의 집행능력 확보

2000년 1월 11일 확정된 국가방제기본계획은 국가방제조직과 대응절차 등을 규정한 종합적인 국가방제계획이다.<sup>45)</sup> 해양오염사고에 대비 각 기관별 임무와 역할을 주지시키고, 사고규모와 형태에 따른 대응체제를 구축해 나가도록 유도하고, 방제훈련 또는 실제사고 발생시 국가방제기본계획 및 지역방제실행계획<sup>46)</sup>을 적용시켜 대응체제를 점검하고 문제점을

---

43) 유용한 유(油)지문 분석기법으로는 기체크로마토그래프(Gas Chromatograph), 적외선분광광도계(IR), 형광분광광도계(FL) 등이 있다 ; 이완섭 외, “비지속성 해상유출 물질의 감식 분석연구”, 『산·학(연)·관 공동연구 심포지움』, 해양경찰청, 2005, 103-104쪽.

44) 해양경찰청, 앞의 백서(주 9), 276쪽.

45) 한국해양수산연수원, 앞의 책(주 32), 203쪽.

46) 지역방제실행계획수립 추진은 1단계(1999년 7월-2000년 7월)는 여수·인천, 2단계(2000년 8월-2001년 4월)는 부산·울산·통영, 3단계(2001년 4월-2001년 12월)는 태

보완하고 있다.

#### 다. 국가방제능력 확충과 동원대세

국가가 갖추어야 할 기본적인 방제능력 목표를 얼마로 잡아야 할 것인가는 논란의 소지가 있으나, 현재 확보목표로 선정하고 있는 2만kl에 부족한 5,000kl의 조기확보와 기 확보된 방제장비의 운영체계의 보완으로 효율적인 장비운용체계 구축을 위해 노력하고 있으며, 전국 기관, 단·업체에서 보유하고 있는 방제장비를 전산화하여 사고 발생시 신속동원체제 확립에 주력하고, 방제장비별 전담운용팀을 구성하고 바지 및 지게차 등 방제장비 운용에 필요한 민간부대장비 동원체제를 구축·운용하고 있다.

#### 라. 해양오염사고 대비·대응계획 수립

##### (1) 국가방제기본계획

1995년 발생한 씨 프린스호 사고는 수만 톤 이상의 기름유출 가능성(적재유 88,481톤)이 언론·방송에 생생히 보도되면서, 오염사고로 인한 피해의 심각성을 정부와 국민모두가 인식하게 되었으며, 우리나라 방제체제 및 방제능력의 취약성을 확인하고 이를 보완하는 계기가 되었다. 당시 방제업무가 유출량과 해역에 따라 해운항만청, 수산청, 시·도 및 해양경찰청으로 분산되어 있었으며 해양경찰청, 해군, 시·도 및 업체 등에서 1일 최대 400~500척의 선박이 동원되었으나, 일원화된 방제지휘체제가 없어 방제작업의 효율성을 갖지 못하였으며, 국가방제능력도 1,300여톤의 회수능력에 불과하였다. 국제적으로는 약 50억불(한화 6조원)<sup>47)</sup>의 피해를 유발한 미국 Exxon Valdez호 해양오염사고<sup>48)</sup> 이후, 미국의 제안으로 ‘

---

안·군산·목포, 4단계(2001년 4월-2002년 8월)는 포항·속초·동해 순으로 추진되었다 ; 해양경찰청, 전국 해양경찰서별 지역방제실행계획 참고 ; 해양수산부, 앞의 백서(주30), 194쪽.

47) 해양수산부, 앞의 백서, 218-219쪽.

48) 1989년 3월 24일, 미국 알래스카의 프린스 윌리엄만에서 안전항해 소홀로 출항한지 3시간이 채 지나지 않아, 수중의 빌리 암초에 좌초되어 11개의 화물탱크 중 8개가



유류오염 대비·대응 및 협력에 관한 국제협약’(International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation 1990 ; 이하 ‘OPRC 협약’이라 한다) 발효(1995년 5월)로 국가방제체제 및 인접국가 간 방제협력체제 구축이 요구되는 등 국제적 규제가 강화되었다. 이와 같이 재난적 해양오염사고에 범국가적 차원에서 대비·대응하기 위한 종합적인 계획 마련의 필요성과 OPRC 협약 가입에 따른 국가방제긴급계획<sup>49)</sup> 수립 요구에 따라 1998년부터 기본안을 작성하여 전문가의 의견수렴, 공청회, 관계부처 협의 등을 거쳐, 2000년 1월 국무회의에서 최종 확정되었다. 따라서, 이 계획의 시행상 문제점을 도출하여 점차 보완해 나가고 있다.

## (2) 국가방제체제

씨 프린스호 사고 당시 방제업무가 각 기관별로 분산되어 있어, 일원화된 지휘체계를 갖지 못하였다. 그래서 1995년 12월 해양오염방지법을 개정하여 방제업무를 해양경찰청으로 일원화하고, 방제작업 현장에 동원된 인력·장비를 총괄지휘·통제할 수 있도록 해양경찰청장을 본부장으로 하는 방제대책본부를 설치 운영토록 하였으며, 사고규모에 따라 방제대책본부장의 권한을 위임하였다. 따라서, 재난적 대형 해양오염사고 발생시 기름유출 뿐만 아니라, 유해·유독물질의 대량 유출사고 대응에 대한 입법조치도 필요하다.

## (3) 지역방제실행계획(RCP)

국가방제긴급계획에 따른 현장 실행계획으로 해양경찰청장이 해역별 지역방제실행계획을 수립·시행하고 있다. 지역방제실행계획은 해·조류,

---

찢어져 적재된 원유를 ‘프린스 워리엄만’에 유출시켰다 ; 해양경찰청·한국해양오염방제조합, 앞의 책(주 17), 357쪽.

49) 해양경찰청이 주관이 되어 해양수산개발원, 해양연구소 등의 전문가들로 작업반을 구성, 기본계획안을 수립 한 후, 2000년 1월 11일 국무회의에서 확정되었으며, 국가방제조직과 대응절차 등을 규정한 종합적인 국가방제계획이다 ; 한국해양수산연수원, 앞의 책(주 32), 202-203쪽.

해상기상, 어장·양식장 분포 등 해역특성을 분석하고, 해역특성에 맞게 수립된 현장집행 계획이며, 1999년부터 지역방제실행계획 수립을 전문 연구기관의 용역사업으로 실시하여 2002년 8월에 완성하였다.

#### 마. 국제 방제협력체제 구축

우리나라 해역을 포함한 북서태평양 해역에는 해상물동량이 급격히 증가하고 선박이 대형화·고속화됨에 따라 대형 사고발생의 위험이 상존하고 있다.<sup>50)</sup> 우리나라는 연근해에서 대형 유류오염사고가 증가하고 있음을 감안하여 NOWPAP/4 사업<sup>51)</sup>에 최우선 순위를 두고 국제협력사업을 추진하고 있다. 북서태평양 해역은 대형 유조선에 포함된 선박의 운항이 빈번하여 대형 오염사고 발생 위험성이 매우 높은 해역으로 인접국가의 방제 협력체제 구축은 중요하다. ‘NOWPAP 사업’으로 추진 중인 ‘NOWPAP 지역긴급계획’ 및 방제협력을 위한 양해각서 조기체결이 이루어져야 한다.

정부차원의 지원체제 이외 민간방제전문기관 간의 지원·협력체제 구축도 필요하다. 이를 위해 우리나라 방제조합과 외국의 민간방제기구인 미국의 해양오염방제회사(MSRC), 일본의 해상재해방지센터(MDPC), 싱가포르의 동아시아방제센터(EARL), 영국의 해양오염방제회사(OSRL) 등과 약정을 체결하여 사고 발생시 방제세력을 지원하고 방제교육·훈련 및 기술정보 교환 등 상호지원 할 수 있는 협력체제를 구축해 나갈 필요가 있다.

#### 바. 국제 환경변화에 능동적 대처

---

50) 이봉길, “씨 프린스사고 이후 한국의 방제체제 개선현황 및 향후과제”, 『International Symposium on Oil Spill Preparedness, Response and Co-operation』, Incheon Korea, KCG·KMPRC·KOSMEE, 2005, 26쪽.

51) NOWPAP/4 사업은 “해양오염 대비·대응을 위한 지역협력 개발” 이다 ; 이 용, “해양환경보전의 세계화”, 『해양환경관리실무반교재』, 해양수산공무원교육원, 1997, 6쪽; 해양경찰청, 앞의 백서(주 9), 286쪽.

‘2000년 유해·유독물질에 의한 오염대비·대응 및 협력에 관한 국제협약 의정서’<sup>52)</sup>(Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000 ; 이하 ‘OPRC/HNS 2000’ 이라 한다)<sup>53)</sup> 등 국제협약 발효에 대비한 국내법 수용 및 관련 제도·기준의 보완 등의 준비를 철저히 해나가야 할 것이며, 북서태평양 연안 및 해양환경의 현명한 이용, 개발 및 관리를 목적으로 1991년 5월 유엔환경계획의 권고에 따라 추진<sup>54)</sup>되고 있는 ‘북서태평양 보전실천계획’(Northwest Pacific Action Plan ; 이하 ‘NOWPAP’ 이라 한다) 방제협력사업의 주도적 역할 수행과 해양오염감시 협력체제 구축을 위해 노력해 나가야 하겠다.

국가의 해양정책은, 이념적으로는 해양 전 분야를 통합하는 바다의 의미와 가치에 대한 국가적 의지와 범국민적 해양문화와 철학을 세우는 문제이다. 현실적으로는 인류사에서 해양이 가져다 준 이익에 따라 현장의 전문 분야별로 해양의 의미와 가치를 누리고 높이는 작용이다. 우리나라의 해양화와 정책방향으로 21세기 한국의 성공은 이념주의의 벽을 무너뜨리고 현실주의를 바탕으로 하는 개방·중립주의적인 해양국가를 구축하는 데 있다.<sup>55)</sup>

### 3. 해양환경관리상 문제점

#### 가. 해양오염방지 의식부족

해양종사자 등에 대한 지속적인 계도활동으로 매년 증가하던 오염사고가 2000년대 접어들어 국민의 환경의식 고조와 해양안전시스템 도입으로

52) 2000년 3월 15일 발효(OPRC/HNS 2000) ; 해양경찰청, 『해양오염관리업무 발전계획』, 2005, 266쪽.

53) 유해·유독물질 오염사고의 대응대비 및 협력에 관한 의정서로, OPRC 협약이 기틀이 외에도 각종 유해·유독물질들이 적용되고 2000년 3월 채택되었다 ; 해양경찰청, 위의 책, 92쪽.

54) 해양경찰청, 앞의 책, 287쪽.

55) 이경호, 『해양수산과 정책』, 창간호, 한국해양수산정책포럼, 2002, 68-69쪽.

다소 감소추세<sup>56)</sup>에 있으며, 특히 고의와 부주의에 의한 오염행위가 2000년의 310건에서 2003년에는 145건으로 감소되었다. 그러나, 유조선에 의한 사고는 1996년 37건에서 2002년 32건으로 다소 감소하고 있으나, 어선의 경우 1996년 151건에서 2002년에 218건으로 크게 증가하고 있으며, 고의와 부주의에 의한 사고가 전체 발생건수의 약 67%를 차지하고 있어, 해양오염방지에 대한 인식 부족으로 소량 오염사고가 여전히 많이 발생되고 있다. 이러한 사고는 선저폐수의 불법배출과 기름수급 또는 이송 과정에서 실수로 인한 기름유출 사례가 많으며, 이는 관리·감독자들의 관심과 현장 종사자들이 조금만 주의를 하면 충분히 방지할 수 있는 사고임에도 불구하고 해양오염방지에 대한 무관심과 직무소홀 등이 문제점이다.

#### 나. 선원의 고령화 및 자질저하

우리나라의 선원은 80년대 초까지만 하여도 고학력·우수인력들이 많았으나, 급속한 경제성장으로 육상취업 기회의 증대와 해·육상 임금 격차 감소로 80년대 말을 기점으로 선원에 대한 직업선호도가 떨어져 선원의 자질저하를 가져오게 되었으며 특히, 소형 선박에 종사하는 선원에게 더욱 심각하게 나타나고 있다. 선원의 고령화 추세와 자질저하, 선원의 감소, 해상작업환경의 악화는 해양사고로 이어지고 이에 따라 오염사고 또한, 증가하고 있어 문제점으로 지적되고 있다.

#### 다. 소형 선박의 관리 부실

오염사고 발생건수는 어선을 중심으로 하는 소형 내항선에서 가장 많다. 이는 소형 선박의 입·출항 빈도가 절대적으로 많으며 연안 항해시간이 길기 때문이다. 이러한 선박들은 오염사고 발생 위험을 원천적으로 가지고 있을 뿐만 아니라, 대부분 선주들의 영세성과 선원들의 자질저하 등으로 선박의 안전관리가 제대로 이루어지지 않고 있는데 문제점이 있

---

56) 해양경찰청, 앞의 백서, 234쪽.

는 것이다.<sup>57)</sup>

#### 라. 반복주입식 교육·홍보

이제까지 해양환경 전반에 대한 반복주입식 교육과 전문지·반상회보 등을 이용한 일방적 안내, 오염사고 통계분석 등 단편적인 실태 보도로 국민들의 관심과 흥미를 끌지 못하고 홍보 효과가 미흡한 것이 사실이었다. 또한, 현재까지는 대형 오염사고 등 해상사고 발생시 가급적 언론·방송 등 보도를 기피해 왔지만, 앞으로 대형 오염사고 발생시 오염 확산 상태, 방제조치 진행사항, 피해사항 및 가능성 등을 국민들에게 사실대로 알리고 국민들의 이해와 지원·협조를 구하는 적극적인 방향으로 대응해 나아가야 하겠으며 오염원별로 교육과 홍보를 병행한 지속적인 감시활동 강화가 요구된다.<sup>58)</sup>

#### 마. 오염예방과 감시기능 미약

최근 EEZ 까지 해양오염관리 관할해역이 확대되고, 관리대상 선박·시설의 증가뿐만 아니라 해양배출 폐기물관리 등 새로운 업무추가 등 행정수요는 크게 증가되었으나 이를 관할하는 인력·조직은 한정되어 있어 해양오염 예방 및 감시단속 활동에 소홀할 수 밖에 없는 실정이다. 2005년 10월 현재, 해양경찰청의 해양오염관리요원은 총 216명(해양경찰청 42명, 해양경찰서 174명)으로 해양배출폐기물관리(배출업체 19개사, 위탁업체 5,064개사, 연 149억원의 배출부과금 부과·징수 등)업무, 연간 약 400건의 대·소형 해양오염사고 처리업무, 배출해역 오염도 조사, 폐기물 성분검사와 감시업무까지 수행하여야 한다.

#### 바. 해양환경 침해행위 상존

---

57) 이봉길, 앞의 논문(주 21), 6쪽.

58) 이문진 외, “해양오염 예방지침”, 한국해양연구원 해양시스템안전연구소, 해양경찰청, 2004, 1-17쪽.

해역별 오염사고 주요 오염원 및 발생유형을 고려한 지속적인 해양오염 예방 및 감시가 요구되고 있다. 해양환경 침해행위는 해난, 부주의가 대부분이지만 취약시간을 이용한 고의적, 상습적 오염배출행위가 근절되지 않고 있는 실정이다. 이러한 해양환경 침해행위 근절을 위해 해양수산 관계자 및 승선원에 대한 지속적인 지도·계몽활동 실시, 홍보 및 예방지도 활동 강화, 오염원별·시간대별·오염원인 분석에 의한 효율적인 감시활동으로 해양환경 침해행위를 근절하는 것이 주요 과제이다.

#### 사. 국제 환경변화에 능동적 대처 미흡

해양환경 보호에 관한 국제적인 관심이 높아지면서 IMO를 중심으로 선박의 대기오염물질 배출규제, 유기주석 방오도료<sup>59)</sup>(Tributyl Tin ; 이하 'TBT'라 한다), 선박 밸러스트수 등 새로운 오염물질 규제를 위한 국제적 규제가 강화되고 있어, 국내 제도적 실천방안의 마련과 새로운 오염물질의 감식·분석기술 개발 및 이를 규제·관리할 수 있는 조직·인력의 보강이 필요하다.

#### 아. 육상기인 오염원에 대한 규제 미흡

해양오염의 약 80% 이상이 육상 오염원에 기인하고 있으나 육상으로부터 유입되는 생활 오·폐수 및 축산폐수 등을 처리하는 환경기초시설이 상수원보호를 위한 내륙지역에 우선 집중되고 있고 연안지역에는 아직 미흡한 실정이다. 연안지역의 도시화 및 산업활동 증가로 생활폐수 및 산업폐수의 발생량이 증가하여 연안지역의 오염 부하량이 지속적으로 증가할 것으로 전망되고 있으며 해양수질의 악화도 우려되고 있다.

우리나라의 해양수질은 빈번한 유류오염 유출사고에 의해 악화되고 있다(전국의 1일 오염부하량은 2000년의 10,568톤에서 2006년에 12,040톤으

---

59) 유기주석 방오도료는 주로 살생물질로 이용되는 유기주석화합물의 일종으로, 1960년대 말 이후 선박, 어망·어구 및 해양구조물의 생물부착 방지용 방오도료(anti-fouling paint)로 사용이 급증되고 있다 ; 해양수산부, 앞의 자료(주 8), 50쪽.

로 증가 예상).<sup>60)</sup> 유엔해양법협약 등 일반 국제관행과 같이 선박으로부터의 오염 뿐만 아니라 육상기인 오염, 해양투기에 의한 오염, 심해저활동으로 인한 오염 등에 대한 해양오염의 모든 유형을 포괄하는 규제대상영역을 확대 할 필요가 있다. 특히, 기름을 저장·사용하는 임해공장, 산업시설 등 육상기인 오염원을 포함 할 필요가 있다.

#### 자. 새로운 국제협약 수용 미비

OPRC/HNS 2000 및 ‘선박 밸러스트수와 침전물관리 국제협약’<sup>61)</sup> (International Convention for the Control and Management of Ship’s Ballast Water and Sediment ; 이하 ‘선박 밸러스트수 관리협약’ 이라 한다) 등을 비롯한 새로운 국제협약의 채택에 따라, 현행 해양오염방지법에 미비된 TBT,<sup>62)</sup> SO<sub>x</sub>와 NO<sub>x</sub>,<sup>63)</sup> 선박 밸러스트수 등의 규제에 대한 국내수용을 필요로 한다.

### 제3절 主要 海洋汚染事故 對應 現況

#### 1. 원유선 ‘씨 프린스호’ 좌초사고

씨 프린스(SEA PRINCE)호<sup>64)</sup>는 1995년 7월 23일, 여수 소리도 인근해

60) 해양수산부, “해양정책”, 『해양수산백서(2002-2003)』, 2004, 121-122쪽.

61) 선박의 밸러스트수 및 침전물의 이동에 의하여 유해한 유기물질과 침전물로부터 발생되는 위험을 최소화 및 방지하기 위한 이 협약은 2004년 2월 13일 채택되었다 ; 해양경찰청, 앞의 책(주 52), 92쪽, 94-95쪽.

62) 2001년 10월 5일 채택되었으며, 2003년 1월까지 선체적용금지 및 2008년 1월까지 선체잔존 금지를 추진하고 있다 ; 해양경찰청, 위의 책, 92쪽, 94쪽.

63) 해양오염방지협약 부속서VI(MARPOL Protocol 1997 Annex VI) ; 1997년 9월 26일 채택, 2005년 5월 19일 발효 ; 해양경찰청, 위의 책, 92쪽.

64) 총톤수 : 144,567톤, 선주 : 마리벨라 쉬핑(MARIBELLA SHIPPING), 선적항 : 리마솔, 싸이프러스(LIMASSOL, CYPRUS), 운항자 : 호유해운(주), 기관종류/출력 : 디젤/23,090마

역에서 태풍 ‘페이’호에 의해 좌초되어 선박화재 및 해양오염사고를 발생시켰다. 사고선박은 태풍에 대비하여 피항하지 않고 연안에 정박 대기하였고, 다음날 12:00경 태풍의 접근 위력이 강해지자 여수항 밖으로 뒤늦게 다시 출항하였으나, 작도 인근에 있던 수중암초와 충돌하였다. 같은 날 17:00경 소리도 인근 수중 암초에 2차로 충돌시켜 선박을 파괴하고 선원들에게 치상을 입히는 한편, 화재사고 및 대형 기름유출사고를 발생시켰다.

### 가. 방제 조치

여수해양경찰서는 7월 23일 14시 28분경 호유해운으로부터 자사 소속 원유운반선 씨 프린스호가 조난되었다는 보고를 접수하고, 경비함정의 출동과 여수관내 4개 방제업체의 인력과 방제기자재를 즉시 동원 할 수 있도록 조치하였다.

7월 24일 기상악화에도 불구하고 해양경찰청의 구난함(3,000톤급)에 의한 화재진압과 조기 선체고박작업으로 대형 재난사고를 예방할 수 있었다.<sup>65)</sup> 방제작업이 진행되면서 추가로 2중, 3중 오일펜스를 설치하고, 해양경찰청장이 사고 현장에 진출하여 해양오염방제를 총괄 지휘·통제하였다. 방제대책본부에서 매일 헬기로 오염확산 상황을 파악하고, 방제담당 해역을 지정하여 동원된 방제세력을 편성 배치하였다.

해양경찰청에서 동원된 유회수선 8척, 유회수기 23대를 동원, 소리도와 남해도 사이에 부유하는 유출유를 따라 가면서 유회수기에 부착된 붐으로 포집하여 회수하였다. 덕포해안은 사고선박이 좌초된 만 내측 해안으로서 유출된 기름 중 많은 양이 이곳에 흘러 들어온 것을 유 회수기로 대부분 회수작업을 실시하였으나, 사고 3일째 부터 유출유가 통영 거제해역을 지나, 부산 수영만과 울산, 포항 수렴말 해역까지 이동 확산

---

력, LOA : 314.496m, 폭 : 56.6m, 깊이 : 28.60m, 하계만재흘수 : 20.45m, 재화중량톤수 : 275.782M/T(SummerDead weight)의 원유 운반선이다 ; 이경호, 앞의 책(주 4), 181쪽 ; 해양수산부, 앞의 백서, 11-12쪽.

65) 이봉길, 앞의 논문(주 22), 158쪽 ; 해양경찰청·한국해양오염방제조합, 앞의 책(주 17), 68-69쪽.



되었다. 확산된 기름의 총길이는 120마일 정도였으며 유출된 기름은 전남지역 38개마을 약 47km와 경남지역 13개 마을 약 26km의 해안을 오염시켰다.<sup>66)</sup> 해안의 오염된 자갈을 포크레인을 이용, 철재 용기에 담아 경유로 자갈에 묻은 기름을 용해시킨 다음 바닷물로 다시 세척하여, 해안으로 원상 복구하기도 하였다. 해안 방제작업은 1995년 12월까지 약 5개월이 소요되었으나, 해안에서 잔존유가 발견되어, 4회에 걸쳐 추가 작업을 했음에도 불구하고 최근까지도 해안의 땅속에 탄화된 기름이 발견되고 있어, 기름오염의 심각성을 말해 주고 있다.

사고 당시 왼쪽으로 15도 정도 기울어져 선수부분은 해수면 위로 약 17.5m정도 부상하였고 선미 주갑판 부분은 해수면 아래 약 4.5m정도 잠겨 있었다. 기름탱크의 파공은 전체 탱크 18개 중 13개 탱크의 선저가 파손되었고 3번 우현, 6번 중앙 및 좌·우 슬롭탱크가 파공이 심하였다. 1995년 8월 6일부터 22일까지 총 17일간의 작업으로 원유와 연료유 82,643톤을 이적하였다.

#### 나. 방제 비용 및 피해

유류오염보험은 영국 P&I (protection & indemnity ; 선주상호책임보험) Club에 가입되어 있었으며, ‘국제유류오염보상기금’ (International Oil Pollution Compensation Fund ; 이하 ‘IOPC Fund’라 한다, 일명 : 국제기금)<sup>67)</sup>에서 추가 보상받을 수 있도록 되어 있었다. 우리나라 해양오염 사고 사상 최고액수가 지급된 이 사고는 212억 2천만원(해양경찰청 방제비용 약 8억 5천만원 포함)이 지급되었다.<sup>68)</sup>

#### 다. 행위자 조치

---

66) 해양수산부, 앞의 백서(주 30), 57쪽 ; 이봉길, 위의 논문, 169쪽.

67) 1971년 12월 18일 IMO에서 협약 채택 ; 해양수산부, 앞의 백서(주 30), 143쪽, 민사책임협약에 의해 완전히 보상받지 못한 오염피해자와 유탁손해를 일으켜 민사책임협약상의 책임을 지고 기금으로부터 일정액의 전보를 받는 등록선주, 보험자 및 기타 재정보증자도 협약의 당사자에 포함된다 ; 이경호, 앞의 책, 159쪽.

68) 해양경찰청·한국해양오염방제조합, 앞의 책, 93쪽.

업무상과실치사<sup>69)</sup>, 업무상과실치상, 업무상과실선박파괴, 해양오염방지법 위반 등을 적용하여 선장은 징역 1년, 소속 법인체는 3천만원의 벌금처분이 선고되었다. 그러나, 사고선박 선장과 검사 측에서 처분에 불복하고 다시 항소하였으나, 모두 기각되고 원심대로 선장에게 징역 1년이 선고되었다.<sup>70)</sup> 한편, 해난심판(목포해양심판원, 목해심 제95-77호<sup>71)</sup>)에서는 선장에게 1급 항해사 업무정지 12월, 항해사는 견책하였다.

## 마. 사고 분석 및 시사점

### (1) 사고 분석

여수에서 포항에 이르는 광범위한 오염해역에 방제세력을 배치함에 따라 지역별로 동원된 선박과 인력의 통제 및 지휘에 문제점이 대두되었다. 즉, 사고현장에서 해양오염방제상황 보고가 주무부처인 해양경찰청으로 보고되어야 하나, 각 기관들이 별도의 보고체제를 구축하여 기관별 실적을 별도로 홍보를 함으로써 방제지휘체제에 혼선을 가져왔다.

사고 당시 해양경찰청의 방제선과 방제전문인력의 부족으로, 동원된 선박의 대부분은 어선으로, 유흡착재와 유처리제를 이용, 방제하였으며 방제기자재 투입량에 비하여 방제효과가 저조하였다.<sup>72)</sup>

69) 업무상과실 또는 중대한 과실로 인하여 사람을 사·상에 이르게 한 자는 “5년 이하의 금고 또는 2천만원 이하의 벌금”에 처한다 ; 형법 제268조 ; 사람의 현존하는 기차, 전차, 자동차, 선박 또는 항공기를 전복, 매몰, 추락 또는 파괴한 자는 “무기 또는 3년 이상의 징역”에 처한다 ; 형법 제187조.

70) 해양수산부, 앞의 백서(주 30), 36쪽.

71) 이 좌초사건은 태풍 ‘페이’호가 북상하고 있을때 그 진로와 세력의 변화를 다각적으로 분석한 충분한 시간을 두고 조기에 피항 항해를 하였어야 하나 이를 지연시킨 것과 작도 인근 위치에서 초대형선의 조종미숙으로 선체가 강한 풍조의 영향을 고려하지 아니한 채 연속적으로 좌변침 함으로써 선체가 강풍으로 급격히 좌회두 되면서 높은 너울을 선수에서 받아 보침력을 상실하여 발생한 것이다. 태풍의 진로가 좌전향이고, 중심권이 본선 위치로 접근한 것도 사고발생의 원인이 되었다. ; 이 경호, 앞의 책, 181쪽.

72) 해양경찰청 · 한국해양오염방제조합, 앞의 책, 96쪽

## (2) 시사점

이 사고는 국가 재난적 대형 오염사고로, 우리 국민들이 해양환경보호에 대한 공감대를 갖게 하였다. 사고 이후 해양오염방제지휘 통제권이 해양경찰청으로 일원화되고, 국가방제기본계획을 수립하는 등 해양오염관리 정책의 변화를 가져왔다. 해양오염의 예방활동에 주력하지 않는다면 우리나라 연안에서의 해양오염사고는 끊이지 않고 계속 발생할 것이다. 즉, 해양오염의 단속 및 규제 보다 예방위주의 해양오염관리활동이 중요함을 잘 말해 주고 있다. 국가방제기본계획·지역방제실행계획에 의거, 유출유의 확산을 예측할 수 있는 과학적인 방제지원시스템 구축 및 방제전문요원으로 구성된 기동방제팀을 활용하여 선진국형 방제체제를 구축 하여야 한다.

### 2. 유조선 ‘덕양호’ 침몰사고

2003년 9월 9일 추석 연휴(9월11일~9월14일)를 앞두고 태풍이 대만 동쪽 해상을 지나면서 예상 진로가 우리나라로 향하였고, 점점 세력이 대형으로 변하고 있었고, 9월 12일 21:00경 태풍 ‘매미’<sup>73)</sup>는 제주도를 지나 부산으로 상륙하고 있었다.<sup>74)</sup>

사고 당시 덕양호(147톤, 유조선)는 부산 영도대교 인근 해역에서 석정호(약 1,000톤급 화물선)를 비롯한 16척의 선박들과 함께 선박 상호간 로프로 결박한 채 태풍 피항 대기 중에 있었다. 2003년 9월 12일 20시 30분경 태풍이 해안에 내습하면서 해일을 동반한 강풍과 조류에 의해 선박 상호간 계류색을 지탱하고 있던 빗트가 장력을 견디지 못하고 탈락되면서 선박들이 영도대교 쪽으로 밀리기 시작하였다. 다른 선박과 계류하고 있던 덕양호는 영도대교 교각과의 충돌을 피하기 위하여 동력을 최대한 높여 앞으로 전진하였지만 당시 영도대교 부근에 선박 상호간에 뒤엉켜

73) 중심기압 955hpa, 풍속 38m/s의 초대형 태풍 ; 해양경찰청·한국해양오염방제조합, 앞의 책(주 12), 111쪽.

74) 해양경찰청·한국해양오염방제조합, 위의 책, 120쪽.

있는 상황에서는 전진하지 못하고 선수가 돌아가면서 덕양호 좌현쪽으로 조류를 받아 복원력을 상실하여 전복되었고, 강풍에 밀려 부산항 북항 중앙부두 3번 선석 앞에 침몰된 것을 9월 12일 06:00경 부두순찰 중이던 부산해양경찰서 해양오염관리과 직원에 의해 발견되었다.

사고 당시 덕양호의 기름보유량은 병커C유 약360kl가 적재되어 있었으며, 침몰과 동시에 해상에 유출되어 태풍에 의해 유입된 해상 부유물과 함께 오일볼(Oil ball)을 형성하여 확산되고 있었다.

### 가. 방제 조치

부산해양경찰서 방제정을 출동시켜 기름이 부산항내로 유출되는 것을 차단하기 위해서 오일펜스를 전장하였으며, 헬기를 동원하여 침몰된 해역 주변의 기름확산 상황을 파악하여 경비함정들을 기름확산지역으로 신속히 배치하여 유처리제를 사용 분산작업을 실시하였다.<sup>75)</sup>

약 1,000여톤의 쓰레기와 함께 뒤범벅이 된 유출유는 방제조합<sup>76)</sup> 소속 방제선 2척의 콘베이어를 이용하여 수거하고, 대형 쓰레기는 육상에서 크레인을 이용하여 부두로 올려놓았다. 부두에 올려진 폐흡착재와 각종 쓰레기를 종류별로 수거포대에 수거하여 지정폐기물 차량으로 운송 처리하였다. 방제작업의 대부분을 사람의 수작업으로 진행하였고, 해수면과 지상의 높이가 2.5m~3.5m로 흡착물을 수거하는 데 효과가 더딜 수 밖에 없었으나, 2003년 9월 13일부터 2003년 9월 20일까지 8일간의 심야작업 등으로 해상에 유출된 B-C유 360kl를 모두 제거하였다.

부산해양경찰서의 방제작업 동원현황은 선박 48척, 헬기 6대 및 유처리제 8,104ℓ 등이 동원되었으며, 방제조합은 선박37척, 유흡착재 2,805kg, 방제업체(7개소)에서 선박 150척, 유흡착재 21,260kg 및 유처리제 12,176

75) 부산해양경찰서 경비 63500-181(2003. 9. 12), “덕양호 해양오염사고 발생보고”, 상황보고서.

76) 1996년 4월, 5개 정유사를 중심으로 민법상의 방제조합을 설립한 후, 500톤 이상의 유조선 소유자 및 1만톤 이상의 유조선 외 선박소유자, 1만kl 이상의 기름저장시설 소유자를 가입대상으로 1997년 11월 설립됨으로써 민간 방제능력이 크게 확충되는 계기가 되었다 ; 한국해양수산연수원, 앞의 책, 201-202쪽.

ℓ 등을 동원하였고, 해군과 육군에서 인원 및 선박을 지원하였다.<sup>77)</sup> 사고 발생 후 2일째, 해상크레인을 동원하여 선박인양에 성공하였고, 선체파공 상태는 우현 선수 외판(길이 30cm, 폭 10cm), 우현 선미(직경 10cm)2개소 및 좌현 선미 선저파공(직경50cm)부위를 확인되었다. 펌프를 동원하여 선내 해수를 배출하고, 일부 잔존유는 다른 유조선으로 안전하게 이적 조치하였다. 한편, 덕양호에서 유출된 총 유출량은 약 360kl로 잠정 집계되었다.<sup>78)</sup>

#### 나. 방제비용과 피해

방제비용 청구총액은 약 36억원이나 검정액은 약 28억원으로 산정되었으며, 이는 청구금액의 약 78.6%에 해당된다. 해양오염사고 발생으로 어장 양식장에 대한 피해사항은 발생하지 않았으며, 대부분의 비용발생은 침몰선박 해역주변의 선박 청소, 선박 인양, 다이버, 로프 교환 및 선박 불가동 손실 등의 방제작업 외 비용 발생액을 청구<sup>79)</sup>하였다.

#### 다. 행위자 조치

태풍을 피하기 위하여 영도경찰서 뒤편 부두 암벽에 계류 중이던 선박들이 강풍과 조류에 선박상호간 결박되어 있던 계류색이 장력에 견디지 못하여 터졌다. 덕양호는 교각과 충돌을 피하기 위해 기관을 사용하여 전진하였지만 선박 상호간 뒤엉켜 있는 상황으로 전복<sup>80)</sup>되었고, 해양오염발생 등의 피해사항이 발생되었으나 천재지변에 의한 불가항력적인 상황에서 발생하였다. 선장은 선박안전관리에 최선을 다 하다가, 선박이 전

77) 부산해양경찰서 “덕양호 해양오염사고 응급방제완료보고”, 상황보고서(2003년 9월 20일) ; 한국해양오염방제조합 부산지부, “해양방제작업 진행사항보고” 제10보(2003년 9월 19일) 상황보고서(진행).

78) 해양경찰청 · 한국해양오염방제조합, 앞의 책, 114쪽.

79) 방제작업 외(구난, 청소 등) 비용발생총액은 약 1억 5천만원이 청구되었으나, 1억 2백만원이 지급되었다. 이는 청구액 대비 약 68.7% 정도이다 ; 해양경찰청 · 한국해양오염방제조합, 위의 책, 120쪽.

80) 해양경찰청 · 한국해양오염방제조합, 위의 책, 112쪽.

복되면서 탈출하지 못하고 사망하였고, 선원의 과실여부는 발견치 못하여, 부산지방검찰청의 내사종결<sup>81)</sup> 수사지휘로 무혐의 처리되었다.<sup>82)</sup>

## 라. 사고 분석 및 시사점

### (1) 사고 분석

태풍 내습에 대비하여 저유시설, 유조선사 등에 기름 공·수급 작업 중지를 요청하였음에도 불구하고, 덕양호에는 타 선박에 유류공급을 위해 병커C유 약 360kl를 싣고 있었다. 또한, 해양오염사고의 다양성에 비추어 저수심에서도 작업이 가능하고 협잡물과 유출유를 함께 수거할 수 있는 50톤급 이하 소형 방제작업선이 필요하였다.

### (2) 시사점

사고발생 초기 오일펜스를 신속하게 전장하여 유출유의 확산을 조기에 차단함으로써 오염해역을 최소화하였다. 신속한 방제 대응이 없었다면 인근 마을어장의 오염피해, 수산생물 폐사 등으로 이어질 뻔한 이 사고는 국가 재난적 해양오염사고 발생 가능성에 대해 경고하고 있다. 사고 발생 초기에 방제대책본부의 설치로 방제지휘체계의 확립과 신속한 오염 방제대응을 필요로 하고 있음을 말해 주고 있다.

재난적 해양오염사고 발생시 방제인원 확보와 선박통제 등의 강제규정 신설 등 제도적 보완이 필요하며, 해양사고방지 지도·계몽을 강화해야 하고, 사고 발생초기에 방제종료가 예상되더라도 해상 유출량(병커C유 360kl)을 감안, 해양오염방제대책본부를 설치하여 효율적이고 종합적인 방제조직의 운영과 통제가 가능토록 하여야 하겠다.

---

81) 부산해양경찰서, “변사사건 수사지휘건의”, 덕양호 선장 ○○○ 등 실종19호(2003. 9. 13) 및 변사110호(2003. 9. 18) 및 변사113호(2003. 9. 19)보고서.

82) 해양경찰청·한국해양오염방제조합, 앞의 책, 120쪽.

### 3. 화물선 ‘에이스호’ 좌초사고

에이스호<sup>83)</sup>는 2003년 9월 16일 중국 푸조항에서 모래 약 20,000톤을 싣고 부산 남외항에 입항하여, 9월 17일 8시경 하역작업을 위해 수영만 외항에 투묘 대기하다가 해상의 기상이 갑자기 악화됨에 따라 9월 20일 10시 15분경 수영만 항계 내로 묘박지를 옮겼다. 당시, 수영만 해상은 북상 중인 제15호 태풍 ‘초이완(choi Wan)’의 간접영향으로 3~5m의 높은 파도와 강풍으로 항계 내 수심 약 20m 지점에 묘박 중이던 에이스호의 선체는 심한 요동과 함께 닻이 끌려 인근 이기대 공원앞 약 8미터 해상의 돌출 암초에 좌초되었고, 당시 선장은 사고선박에 부재 중 이었다.<sup>84)</sup>

#### 가. 방제조치

부산해양경찰서는 부산지방해양수산청으로부터 선박 긴급구조요청을 접수하고 헬기와 500톤급 방제정을 현장에 급파하는 한편, 해양오염방지법 제48조 제3항에 의거 선주측에 방제명령서를 교부<sup>85)</sup>하였다.

사고선박에 승선하여 확인 결과, 연료유 탱크에 적재되어 있던 기름의량은 472kl(B-C유 442kl, MDO 30kl)이며, 유출량은 MDO 약 6.0kl로 확인되었다. 사고해역과 가까운 부산해양경찰서 민락파출소 용호출장소에 현장방제지휘소를 설치<sup>86)</sup>하고 방제대응계획을 수립<sup>87)</sup>하여 선주, 방제업체 및 소속 방제정 등에 알리는 한편, 해양오염관리과장을 팀장으로 방제상황반을 편성하여 방제를 추진하였다.

좌초 선박의 화물창 상층에 부유된 기름은 두께 약 20cm 정도로 두껍고 점도가 다소 높았으며, 2번~5번 화물창 및 기관실에 부상되어 있어,

---

83) 총톤수 16,143톤, 선박번호 BSR-000096, 모래운반화물선(모래 21,090톤 적재), 기름적재량 B-C유 442kl, MDO 30kl, 선주 : 명보해운 ; 해양경찰청·한국해양오염방제조합, 앞의 책, 146쪽.

84) 해양경찰청·한국해양오염방제조합, 앞의 책, 144쪽.

85) 부산해양경찰서 해오관 63520-1631(2003. 9. 21), “방제명령서 교부보고서” 참고.

86) 해양경찰청·한국해양오염방제조합, 앞의 책, 148쪽.

87) 부산해양경찰서 해오관 63520-1647(2003. 9. 24), “좌초선 에이스호 방제대응계획 알람”.

해상유출유 회수방식으로 이적하기 적합한 상태이므로 고압펌프 2대 유 회수기 2대를 동원하여 총 260kl의 기름을 3일 간에 걸쳐 전량 이적 조치하였다.

#### 나. 방제비용과 피해

해양경찰서와 방제업체 등에서 방제조치한 비용이 약 6억여원 발생되었으나 선주측의 부도와 법원측에서 선박을 감수보전 중에 있어 선주측과 방제업체 간 방제비용청구소송이 진행 중으로, 방제비용의 지급이 지연되고 있다. 사고선박 주변은 마을어장 등이 산재한 환경민감해역<sup>88)</sup>으로, 신속한 오일펜스 전장과 함께 해상유출유가 강풍으로 인해 외해로 빠르게 소멸되어 다행히 해양오염 오염피해는 발생하지 않았다.<sup>89)</sup>

#### 다. 행위자 조치사항

선장은 형법 및 해양오염방지법의 업무상 과실과 기상악화로 인한 불가항력이 인정되어 불구속 입건, 벌금 180만원이 부과되었으며, 선주도 양벌규정에 따라 180만원의 벌금이 부과되었다. 또한, 부산지방법해난심판원은 기상악화시 제반 주의의무를 다하지 못하여 좌초하게 한 점을 직무상 과실로 인정하여, 당시 당직사관인 1등 항해사에게 1개월의 자격정지, 선장에게는 견책의 행정처분을 내렸다<sup>90)</sup>.

#### 라. 사고 분석 및 시사점

##### (1) 사고 분석

해상 기상악화시 긴급상황 발생을 대비하여 선장은 선박의 안전에 대

---

88) 사고해역 인근에 광안리·해운대해수욕장이 산재하는 등 환경민감도가 비교적 높은 해역이다 ; 해양경찰청·한국해양오염방제조합, 앞의 책, 145쪽.

89) 부산해양경찰서 해오관 63520-2043(2003. 11. 21), “에이스호 해양오염사고 방제완료 종합보고”, 3쪽.

90) 해양경찰청·한국해양오염방제조합, 앞의 책, 152쪽.



하여 책임을 다하고 주기관을 가동상태로 유지하며, 주요 여부를 확인하는 등 즉응태세를 유지해야 하나, 해상교통정보센터의 허가를 받지 않고 임의대로 묘박지를 정하여 정박하였고, 선내에 부재중이었으며, 당직항해사는 임무에 소홀하게 대처하여, 사고를 예방하지 못하였다.<sup>91)</sup>

## (2) 시사점

태풍 내습 등 재난에 의한 기름유출사고의 위험성을 항시 안고 있는 우리나라는 재난적 해양오염사고 발생에 신속한 오염방제대응을 필요로 하고 있음을 말해 주고 있고, 기상 악화시 선장의 묘박위치 임의 판단 및 항해사의 선박 안전상태 확인 미흡 등의 임무 소홀에 대한 지속적 해양오염방지 교육으로 오염사고 예방이 필요하다.

## 4. 오염사고 대응 현황과 문제점

### 가. 오염사고 대응 현황

#### (1) 오염사고 대응태세와 사고예방

해양오염사고 신속대응태세 유지를 위하여 해양경찰서, 파출소 및 선박출입항 신고기관을 해양오염신고센터로 지정하여(현재 380개소), 항시 신고할 수 있도록 지역 해양오염 신고전화 ‘주요국번+5050(오염오염)’을 24시간 운용<sup>92)</sup>하고 있다. 또한, 전국 기관과 단·업체 등에서 보유하고 있는 방제장비를 전산화하여 신속동원체제를 확립하고, 방제장비별 전담 운용팀을 구성하고 바지 및 지게차 등 방제장비 운용에 필요한 민간부대장비를 확보<sup>93)</sup> 및 동원체제를 구축하여 신속출동태세를 유지하고 있다. 2004년 12월, 지진해일 ‘쓰나미’ 등의 발생 자체를 인간의 능력으로 막을 수 없지만, 사고 예방을 위한 노력을 게을리 하지 않는다면 그 피해를

91) 해양경찰청·한국해양오염방제조합, 위의 책, 152쪽.

92) 이봉길, 앞의 논문(주 21), 16쪽.

93) 해양경찰청, 앞의 책(주 52), 50쪽.

최소화 시킬 수 있다고 본다.

## (2) 국가방제능력 확보

씨 프린스호 사고 이후 국가방제능력 확보목표를 적재량 20만톤급 유조선 사고시 최대확률·최대유출량인 6만톤의 1/3인 2만톤을 회수할 수 있는 회수능력 확보에 두고, 해양경찰청 1만kl, 방제조합 5,000kl, 민간업체 등에서 5,000kl씩 분담하여 추진해오고 있다. 대형 오염사고는 대부분 기상악화의 해상상태가 불량한 상황에서 발생되고, 신속하게 확산되므로 다양한 형태의 사고에 효율적 대응하기 위해서는 지속적인 교육과 실제 상황을 가정한 훈련이 필요하다. 따라서, 해양오염방지법과 국가방제기본계획에서는 방제관련 기관이나 조직의 방제교육·훈련을 의무화하고 있다.<sup>94)</sup>

## (3) 국제협력체제 구축

해양오염사고는 이동성 및 확산성 등의 특성 때문에 발생한 한 국가에만 한정되지 않고 인접국가에도 영향을 미친다.<sup>95)</sup> 또한, 대형 유출사고 발생에 대한 예측이 불가능한 상태에서 모든 국가가 대형 오염사고 대비태세를 갖추기엔 경제적인 부담이 많아 대형 오염사고 대비·대응을 위한 국제적인 협력과 노력이 요구된다.<sup>96)</sup>

## (4) 체계적인 방제실행

대형 해양오염사고 발생시 해양경찰청장은 지역방제실행계획 절차에 따라 지역방제대책협의회 및 방제기술지원단의 의견을 수렴하여, 인명의 안전, 사고의 악화방지, 국민의 재산보호 및 환경보호를 우선 고려하고,

---

94) 방제기술교육(전문기관 위탁교육, 자체직무교육 및 방제실무 사이버 교육실시 등), 방제훈련(민관 합동방제훈련, 자체방제훈련, 긴급방제훈련) ; 해양경찰청, 앞의 백서(주 9), 281-282쪽.

95) 이봉길, 앞의 논문(주 21), 17쪽.

96) 해양경찰청, 앞의 백서, 265쪽.

신속한 현장상황의 파악 및 평가를 통하여 방제방법을 선택<sup>97)</sup>하고 있다. 해상방제는 해양경찰청장이 주관하여 방제조합, 민간방제업체 등을 동원하여 유출된 기름의 확산방지, 유회수기를 이용한 회수중심의 방제와 필요시 유처리제에 의한 분산처리를 실시하는 한편, 해안과 항만시설에 표착된 기름처리에 필요한 조치계획을 수립<sup>98)</sup>하여 관할 지방자치단체장, 해역관리청장의 주관으로 방제업체, 자원봉사자 등의 동원 인력에 의한 직접적인 회수와 개뿔이 등에 의한 방제조치를 실시하게 된다.

노동부와 지방자치단체에서는 방제작업자 등의 건강과 안전을 위해 방제작업현장 의료지원과 사상자 후송업무지원을 수행하게 된다. 현장안전 확보 및 위험방지조치를 위해 관계기관은 선박의 이동·항행제한, 작업중지를 위한 조치 및 선박의 화재·충돌 등의 사고시 안전조치를 강구하여야 한다.

해양수산부에서는 해양오염사고가 해양생태계, 어장환경 및 수질 등 해양환경에 미친 영향과 피해조사를 단계적이고 지속적으로 실시하고 해양환경 변화과정의 감시 및 보완대책 강구를 위한 해양환경영향평가를 실시하여야 한다. 또한, 해양수산부와 환경부 및 지방자치단체에서는 어장·양식장 등의 보호 및 회복을 위한 조치와 배출된 기름에 의한 야생동물에 대한 영향과 피해조사를 단계적·지속적으로 실시하여 변화과정을 감시하고, 그 결과에 따라 보호관리를 위한 보완대책을 강구해야 한다.<sup>99)</sup> 한번 오염된 바다를 회복하는 데는 많은 자원과 노력, 시간이 소요된다. 이에 해양환경관리는 예방이 우선되어야 하고, 유사시 신속한 방제대응 태세유지로 그 피해를 최소화하여야 한다.

## 나. 오염사고 대응의 문제점

### (1) 씨 프린스호 사고 유출량의 약 3배 정도의 방제능력

---

97) 이봉길, 위의 논문(주 21), 17쪽.

98) 해양경찰청, 앞의 백서, 270쪽.

99) 목진용·박용욱, 앞의 책(주 29), 44쪽.

1995년 7월 씨 프린스호 사고 이후 분산<sup>100)</sup>되어 있던 방제지휘·통제권을 해양경찰청으로 일원화하고, 범 국가적 차원에서 해양오염사고에 대응하기 위한 국가방제기본계획 수립과, 해역특성에 다른 해역별 방제 실행계획수립 시행 등 선진국 수준의 방제체제를 구축하였으며, ‘기름오염대비·대응 및 협력에 관한 협약’(International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Cooperation ; 이하 ‘OPRC 협약’이라 한다) 가입 및 NOWPAP을 통한 우리나라·중국·일본·러시아 간 방제협정체결 등 인접국가간 방제협력 체계도 구축해 나가고 있으며, 1997년 11월 방제조합<sup>101)</sup>의 설립 등 민간의 방제능력 확보와 정부의 방제능력 보강 등으로 국가방제능력도 씨 프린스호 사고 당시 1,300kl보다 11배 이상 증가된 14,600kl로 보강되었다. 그러나, 현재 우리나라 방제능력으로는 씨 프린스호 오염사고 유출량(5,035톤)규모의 약 3배정도 사고 규모의 오염사고 밖에 감당할 수 없는 수준이다.<sup>102)</sup>

## (2) 유처리제 중심의 원시적인 방제조치

씨 프린스호 사고 당시 유처리제 중심의 원시적인 방법의 방제조치였다고 지적 받은 바 있다. 방제조치는 방제정보지도 작성 활용, 방제기술 지원단 전문가 그룹의 유출유 확산예측 및 해역특성에 맞는 방제방법 선

100) 해양오염방제체제는 해역별 및 오염량에 따라, 해양경찰청, 해운항만청 및 시·도에 분산되어 있었으며, 당시 해역별 및 오염량별 방제관련 주관 부처는 다음과 같다.

- 해양경찰청 : 200리터 이상 대량오염 및 항계의 전해역
  - 해운항만청 : 200리터 미만 소량오염(지정항만)
  - 수산청 : 200리터 미만 소량오염(제1종 및 제3종 어항)
  - 시·도지사 : 200리터 미만 소량오염(지방항만 및 제2종 어항)
- ; 조동오·목진용, 앞의 정책보고서, 72쪽.

101) 해양오염방지법 제6장의3(제52조의2-제52조의9).

102) 우리나라 연근해를 운항하는 최대 유조선 크기인 30만톤급 유조선에서 사고가 날 경우 최대 6만톤의 기름이 유출되는 것을 가정하여 “2만톤의 유출유를 3일 동안에 해상에서 수거한다”는 정책목표 하에 “국가 방제능력 2만톤 확보”라는 정책을 수립 추진 중에 있다 ; 해양경찰청, 『국가 재난적 해양오염사고 대응방안연구』, 2004, 2쪽.

택 등 방제작업의 과학화를 추진하여야 한다.

### (3) 재난적 오염사고 대응태세 미비

국가방제기본계획 및 지역방제실행계획 수립 등 선진국 수준의 국가 방제체제는 구축하고 있으나 관련부처 관계자의 인식부족 및 현장 적용 훈련 미흡으로 계획에 따른 대응체제는 아직 확립되지 못하고 있다. 또한, 씨 프린스호 사고 이후 대형 유회수기 중심의 방제장비가 증가되어 국가방제능력이 사고 당시 보다 크게 증가되었으나, 확보목표에는 미달되고, 확보된 장비도 운영요원 부족으로 사고 발생시 효율적인 운용에 어려움이 예상된다. 그리고, 이 사고 이후 각 기관에 분산되어 있던 해양 오염방제업무를 해양경찰청으로 통합하였으나, 방제조합의 지도·감독업무<sup>103)</sup>는 해양수산부에서 관장하고 있어 해양오염방제업무를 이원화로 인해 동조합의 방제 전문성 확보와 오염현장에서의 방제조합에 대한 지휘·통제에 문제점이 있다.

### (4) 민간 방제기구의 역할 미약

방제조합은 정유회사, 대형 저유소, 유조선 및 대형 선박 보유선사 등 131개의 회원사로 하는 민간방제기구로서 이사장 산하에 4개 본부(2실 10팀), 11개 지부 조직과 정원 441명으로 구성되어 있다. 또한, 민간 방제업체들의 권익보호와 전문기술 정보교환·지원 협조를 목적으로 하는 사업자 자율적인 모임인 한국해상방제사업자협회(1997년 5월 6일 설립)는 17개 회원사(방제업 12, 방제기자재업 5)가 가입되어 있으나, 그 역할이 미약한 실정으로 언제 발생할지 모르는 대형 오염사고에 대비하기 위하여 협회의 역할과 민간방제업의 활성화가 요구되고 있다.<sup>104)</sup>

우리나라를 중심으로 하는 북서태평양해역은 대형 유조선을 포함한

---

103) 방제조합은 사업계획과 예산운영계획 및 결산서를 매년 해양수산부장관에게 제출하여야 한다 ; 해양오염방지법 제52조의7(정관변경인가 등) 제4항, (가칭) 해양관리공단에 대한 지도·감독권 ; 해양환경관리법(안) 제95조.

104) 이봉길, 앞의 논문(주 50), 41쪽.

선박의 운항이 빈번하여 대형 오염사고의 발생 위험성이 매우 높은 해역으로 한국·중국·일본·러시아 4개국 간의 협력체제 구축은 중요하고 시급하다. 정부차원의 지원체제 외에, 민간 차원의 국제방제전문기관 간 지원·협력체제 구축도 미흡하다.

이와 같이 한번 오염된 바다를 회복하는 데는 많은 재원과 노력뿐만 아니라 오랜 시일이 소요된다. 그리고, 아무리 충분한 국가방제능력과 완벽한 방제체제를 갖추어도 대형 해양오염사고 발생시 완전한 방제는 사실상 불가능하므로 이에 효율적인 방제대응으로 해양오염으로 인한 피해를 최소화시키는 것이 중요하다고 할 것이다.

## 제 3 장 海洋環境管理에 관한 國際協約과 國內法の 關係

### 제1절 關聯 國際協約의 概觀

#### 1. 유엔해양법협약

##### 가. 제정경위

1958년 제네바에서 열린 제1차 유엔해양법회의에서는 ‘영해(領海) 및 접속수역에 관한 협약’, ‘공해(公海)에 관한 협약’, ‘어업 및 공해의 생물자원 보존에 관한 협약’, ‘대륙붕에 관한 협약’ 등 4개 조약이 채택됨으로써 당시 문제되었던 해양에 관한 모든 것이 법제화되었다. 그러나, 영해와 어업수역의 폭에 대해서는 합의점을 찾지 못하고 1960년 제네바에서 ‘제2차 유엔해양법회의’를 가졌으나 역시 합의에 이르지 못하였다.

최근 해양자원에 대한 중요성에 대한 인식이 높아짐에 따라 1982년 ‘제3차 유엔해양법회의’에서 해양과 그 자원을 슬기롭게 이용·보전하기 위한 광범위한 사항을 규정한 유엔해양법협약이 채택되었다. 이 협약이 채택된 1982년에 119개국, 1997년에 159개국이 협약에 서명하였으며 법적 효력이 발생하기 위해 필요한 60개국의 비준을 받는데 12년이 걸려, 결국 1994년 11월 16일 협약이 발효되었다.<sup>105)</sup> 12해리의 영해, 200해리 EEZ, 350해리 대륙붕의 바깥 한계선, 해양환경보호 및 국제해협과 군도수역에서의 특수한 통항제도, 심해저 자원개발문제, 국제해양법재판소 및 대륙붕한계위원회 등의 새로운 해양의 분쟁해결제도가 마련되었다. 우리나라는 1996년 2월에 이 협약을 비준하였는데, 전 세계적으로 85번째 비준 국가이다. 동협약은 21세기 인류의 해양활동과 문화를 규율하는 ‘바

105) 해양수산부, 『바다는 왜 파란가요? -문답으로 풀어보는 바다 궁금증-』, 1998, 66쪽.

다의 현장'이라고 할 수 있다.<sup>106)</sup>

## 나. 체제 및 내용

### (1) 구성

유엔이 제정한 가장 방대한 국제조약으로 전문 320개 조문, 9개 부속서 및 4개의 결의서로 구성으로 되어 있으며, 상법적 측면보다는 공법과 질서에 관한 사항을 다루고 있다.<sup>107)</sup> 전문에서 해양환경의 연구, 보호 및 보전을 촉진하기 위하여 해양에 대한 법 질서를 확립할 필요성을 인정하는 한편, 해양환경보호를 위해 유엔해양법협약에서는 광범위하고 포괄적으로 규정하고 있고(동협약 제12장), 해양환경보호와 관련된 분야를 총체적으로 규율하고 있다. 해양환경의 보호와 보전은 동협약 192조 내지 237조(46개 조문)에 규정되어 있고, 영해나 해협, EEZ 등에 관한 규정에도 단편적으로 산재해 있다. 동협약은 해양환경보호를 위한 법적체도를 정착시켰으나 새롭게 등장한 국가의 해양 관할구역의 관할권 내용에 관한 전체적 합의가 전제되어야 하는 어려운 문제를 가지고 있었다.<sup>108)</sup> 그럼에도 불구하고 다른 분야보다도 먼저 협약내용을 확정시킨 것은 이 분야의 중요성을 입증한 셈이다.<sup>109)</sup> 그러나, 유엔해양법협약의 가장 큰 문제점으로 지적되는 것은 협약 규정의 불명확성(모호성 : ambiguity)이다. 동협약은 이른바 “Umbrella Treaty”<sup>110)</sup>로서, 대부분의 규정이 일반적인 내용으로 되어 있으며 모호한 표현을 사용하고 있는 경우가 많다.<sup>111)</sup>

---

106) 특히, 1972년 스톡홀름선언에서의 해양환경보호를 위한 선언적인 의미를 이 협약에서는 강제성을 지닌 범세계적 국제협약으로 정착시켰다는 점에서 큰 의의가 있다고 하겠다 ; 이윤철, 앞의 법학박사학위논문, 43쪽.

107) 조동오·목진용, 앞의 정책보고서(주 3), 11쪽.

108) 김영구, 『현대해양법론』, 아세아사, 1988, 545-546쪽

109) 이윤철, 앞의 법학박사학위논문, 43쪽.

110) “*International Law Association London Conference*”, 2000, “*Committee On Coastal State Jurisdiction Relating To Marine Pollution*”, p.32 ; 해양수산부, 앞의 연구보고서, 281쪽.

111) 해양수산부, 위의 연구보고서, 281쪽.



## (2) 해양환경보호를 위한 법적 의의

동협약은 영해 및 접속수역협약, 공해(公海)협약, 대륙붕협약 등 공간별로 구분되어 규정되었던 각종 협약들을 하나의 협약으로 집대성했는데 의의가 있다. 특히 제12장<sup>112)</sup>에서 ‘해양환경의 보호와 보전’이라는 별도의 장을 마련하고 있다. 전체적으로 볼 때 개별국가의 관할권을 인정하여 구속적이기 보다는 권고적인 성질이 강하고 일반적인 방침을 정하고 있다. 따라서, 실질적인 내용은 개별 국제협약이나 국내입법에서 정하도록 하고 있는 것이다. 물론 방사성 폐기물의 해양투기나 극지방의 오염규제에 관하여는 누락된 아쉬움이 있긴 하나, 이 협약은 해양환경법 제도의 정립에 있어 획기적인 진전을 이룬 것으로 평가되고 있다.<sup>113)</sup>

동협약 제1조 제1항 제4호에서는 해양오염의 정의를 “해양환경오염이라 함은 생물자원 및 해양생물에 대한 손상, 인간의 건강에 대한 위협, 어업 및 기타 해양의 적법한 사용을 포함한 해양활동에 대한 장애, 해수 이용에 의한 수질의 악화 및 쾌적도의 감소 등 해로운 결과를 가져오거나, 가져올 가능성이 있는 물질 또는 에너지가 인간에 의해 직·간접적으로 강어귀를 포함한 해양환경에 들어오는 것”으로 정의하고 있다. “육상기인 해양오염의 방지·경감 및 규제를 위한 기준은 각국의 국내법령에 따르되 국제적 및 지역적인 규칙과 기준의 제정에 있어서는 지역적인 특성과 개발도상국의 경제능력 등을 고려하도록” 하고 있으며(동협약 제207조 제1조, 제2항 및 제4항), “각국은 국제적인 규칙과 기준을 이행하기 위하여 필요한 법적 조치를 취하지 않으면 아니 된다” 라고 규정하고 있다(동협약 제213조).

## (3) 오염원별 규제내용

---

112) 선박기인 해양오염, 육상기인 해양오염, 해양투기에 의한 해양오염, 대기를 통한 해양오염, 해저활동에 의한 해양오염, 심해저 활동에 의한 해양오염 등 오염원별로 국가의 오염규제에 관한 국내 입법 의무를 상세히 규정하는 한편, 선박기인오염에 대하여는 선적국, 항만국, 연안국별로 규제의 내용, 규제권한의 한계, 집행절차 및 규제권 남용방지를 위한 안전장치를 상세히 규정하고 있다 ; 유엔해양법협약 제12장

113) 최종화, 『현대 국제해양법』 제4판, 도서출판 두남, 2004, 174쪽.

## (가) 육상기인 해양오염

1985년 유엔환경계획의 주도로 ‘육상기인해양오염방지에 관한 몬트리얼 지침’이 채택된 바 있으며, 1995년에는 1992년 리우 환경회의의 후속조치로서 유엔환경계획의 주도로 정부간 회의를 개최하여 육상기인 해양오염방지를 위한 전 지구적 실천계획을 채택한 바 있다.

해양오염의 가장 주요한 근원은 전체 해양오염의 3/4을 차지<sup>114)</sup>하는 육지로부터의 오염(pollution from land-based sources)이다. 육지에서의 농업과 산업활동의 부산물들이 그대로 해양으로 유입되기 때문에 산업화가 진전되고 농업의 생산성 향상을 위한 비료나 농약의 사용이 증가됨에 따라 오염의 정도는 심화되어 갈 것이다. 또한, 연안에 산업시설이 밀집되어 있고 대도시가 형성되어 있는 경우에는 육지로부터의 오염은 더욱 심각한 해양오염의 근원이 될 것이다.<sup>115)</sup> 한편, 이러한 점을 근거로 육상의 활동으로부터 발생한 오염물질의 대기를 통한 해양오염도 이 범주에 포함된다는 주장이 있다.<sup>116)</sup> 유엔해양법협약에서는 “육상기인오염의 방지와 감소 및 억제에 위한 기준은 각국의 국내법령에 따르되 국제적인 규칙과 기준을 고려에 넣지 않으면 안된다”라고 하고 있다. 그리고, “각국은 적당한 지역적 수준에서 각국의 국내정책을 조화시키도록 힘쓰기로 한다”라고 규정하고 있다. 국제적 및 지역적인 규칙과 기준의 제정에 있어서는 “지역적인 특징과 개발도상국의 경제능력 및 이들 국가의 경제발전의 필요를 고려에 넣도록”하고 있다(동협약 제207조 제1,2항 및 제4항). 국제적으로 합의된 규칙 및 기준과 적어도 동등한 정도의 국내법 제정을 요구하고 있는 동협약 제208조, 제210조, 제211조의 입법태도와 비교할 때, 매우 완화된 내용으로써 국내법에 포함될 조치의 내용 및 규제방식에 대한 아무런 기준도 제시함이 없이 그에 대한 결정을 전적으로 개별국가에 맞기는 것이다.<sup>117)</sup> 동협약 제207조 제3항과 제4항에서는 “당

114) 한국해양수산연수원, 앞의 책, 160쪽.

115) 이윤철, 앞의 법학박사학위논문, 11쪽.

116) Douglas Brubaker, “*Marine Pollution and International Law ; Principles and practice*”, London and Florida Belhaven Press, 1993, p.33 & p.90 ; 이윤철, 앞의 법학박사학위논문, 11쪽.

사국이 그들의 정책을 당해 지역의 정책수준과 조화시키며 육상기인 해양오염에 관한 국제기준을 설정함에 있어서 노력(endeavour)할 의무가 있다”라고 하는 애매한 표현으로 규정함으로써 그 실천의 효율성을 기대할 수가 없는<sup>118)</sup> 아쉬움을 남기고 있다.

#### (나) 해양투기기인 해양오염

유엔해양법협약에 의하면 해양투기란 “선박, 항공기, 플랫폼, 또는 기타 인공해양구조물에서의 폐기물, 기타 물질 일체의 고의적인 처분 및 선박, 항공기, 플랫폼, 또는 기타 인공해양구조물 일체의 고의적인 처분을 가르킨다”라고 하고 있다(동협약 제1조 제5항). 그러나, 선박과 항공기 등의 통상적인 운용에서 부수적으로 유출되는 폐기물의 처분이나 단순히 처분 목적 이외의 의도로 어떤 물질을 해양에 배치하는 것은 폐기물 투기의 범주에 속하지 않는다.<sup>119)</sup> 이러한 정의는 런던협약(LDC, 1972)에서의 그것과 일치하고 있다.<sup>120)</sup>

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 허가를 얻지 않으면 안된다.<sup>121)</sup> 그러나, 이 경우 “연안국은 그러한 투기로 인하여 악영향을 받을 염려가 있는 타국의 입장에 타당한 고려를 하지 않으면 안된다. 이 국내법령을 실시할 권리를 가지는 것은 관할수역 하에서는 연안국, 관할수역 밖에서는 기국, 그리고, 입항선박에 대해서는 입항국”이다(동협약 제210조 내지 제216조).

---

117) 이용희, “육상기인 해양환경오염방지에 관한 해양환경법제 연구”, 『해양정책동향』 제8권 제1호, 1993, 47쪽.

118) 이용희, 『육상기인 해양오염방지에 관한 국제법적 연구』, 법학박사학위논문, 경희대학교, 1993, 93-94쪽.

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

120) 이윤철, 앞의 법학박사학위논문, 12쪽.

121) 임동철·정영석, 『해사법규강의』, 효성출판사, 1999, 455쪽.

#### (다) 해저개발기인 해양오염

유엔해양법협약에 따르면 “대륙붕개발에 의한 오염의 방지, 감소 및 억제를 위한 기준은 국내법령에 따른다”라고 규정하고 있다. 그러나, 이 국내법령은 “국제적인 규칙이나 기준과 같은 정도의 실효성을 가지는 것이 아니면 안되며, 각국은 적당한 지역적 수준에서 각자의 국내정책을 조화시키도록 힘써야 한다”라고 규정하고 있다. 이때 이 국내법을 실시할 권리를 가지는 것은 각 연안국이다(동협약 제213조). 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 있으나, 앞으로 해저개발이 더욱 활성화됨에 따라 이러한 형태의 해양오염이 가중될 것으로 보인다. 해저개발은 시추로부터 생산단계에 이르기까지 환경적인 위험을 수반한다. 통상적인 운용에서 발생하는 오염, 즉 토양이나 화학물질의 배출 등에 의한 피해는 시추회사가 책임지고, 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 환경오염피해는 막대하다.<sup>122)</sup> 유엔해양법협약에서는 심해저 개발에 기인하는 오염의 방지와 감소 및 억제를 위한 기준은 국제기준에 따른다고 규정하고 있다. 따라서, 각국은 이에 관한 국내법령을 제정하지 않으면 안된다. 그러나, 이 국내법령은 국제적인 규칙이나 기준과 같은 정도의 실효성을 가지는 것이 아니면 안된다(동 협약 제209조).

#### (라) 대기기인 해양오염

유엔해양법협약에서는 “대기기인 해양오염(pollution from or-through

---

122) 이윤철, 앞의 법학박사학위논문, 13쪽.

atmosphere)의 방지와 감소 및 억제를 위한 기준은 국내법령에 따른다”고 규정하고 있다. 이 국내법령에는 “국제적인 규칙이나 기준 및 항공의 안전을 고려에 넣지 않으면 안되며, 안전에 관하여 각국은 세계적 및 지역적인 규칙과 기준을 정하도록 노력하지 않으면 안되고, 이러한 국내법령을 실시할 권리를 가지는 것은 연안국 또는 기국”이다(동협약 제212조 및 제222조). 대기기인 해양오염원은 실제로는 해양오염에 미치는 영향이 대단히 크지만 이것을 육상오염원의 한 형태로 간주하는 경향이 있기 때문에 그다지 강조되지 않고 있다.<sup>123)</sup> 이러한 형태의 해양오염은 육상에서의 살충제, 납 또는 수은 등과 같은 중금속, 그리고, 산업화과정의 화석연료가 연소되면서 방출된 오염물질로부터 다양한 합성화학물질이 대기에 의해 해양으로 운반되면서 발생한다. 여기에다 항공기의 운항, 대기 핵실험 등과 같은 순수한 대기의 활동으로부터 방출된 오염물질이 해양오염을 가중시키고 있다. 또한, 산성비를 통한 육지 및 해상의 오염물질은 궁극적으로는 해양으로 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 요구되며, 특히 이 분야는 인접국들의 공동규제와 협력이 요구되는 분야이다.<sup>124)</sup>

#### (마) 선박기인 해양오염

국제사회는 선박으로부터 기름오염사고를 최소화하기 위해 기준집행을 위한 법령을 제정하는 규칙, 연안국의 개입권행사를 규정하는 규칙, 해양오염방지를 위한 국제협력적 대응을 정한 규칙, 민사책임제도에 관한 규칙 등 광범위한 규칙을 개발하여 오고 있다.<sup>125)</sup> 각 국가는 해양환경보호의무 이행과 관련하여 해양환경오염을 방지, 경감 및 규제하기 위

123) Ludwik A. Teclaff & Albert E. Utton (eds.), “*International Environmental Law*” (NewYork/Washington/London : Praeger Publishers, Inc., 1974), pp.248-250 ; Maria Gavounel, supra note 8, p.61 ; 이윤철, 앞의 법학박사학위논문, 14쪽.

124) 이윤철, 앞의 법학박사학위논문, 15쪽.

125) Brown. E. D. , “*The International Law of the Sea*” , 1994, p.377.

해 필요한 모든 조치를 취하도록 되어 있다. 이에 따라 취해지는 조치는 모든 오염원을 포괄하고 있는데 여기에 선박에 의한 오염을 포함시키고 있으며, 선박으로부터의 오염, 특히 사고방지, 긴급사태의 처리, 해상작업의 안전확보, 고의적 및 비고의적 배출의 방지, 선박의 설계·건조·장비·운용 및 인원배치의 규제를 최소화하기 위한 조치를 취하도록 요구하고 있다. 각 국가는 이러한 조치를 취함에 있어 다른 국가가 이 협약에 따른 권리 행사나 의무 이행 상 수행하는 활동을 부당하게 방해하지 않도록 되어 있다(동협약 제194조).<sup>126)</sup> 선박에 의한 해양오염은 선박의 통상적인 운항과정에서 발생하는 하수(sewage), 폐기물(waste), 선저폐수(bilge) 등에 의한 오염과 해양사고로 인하여 선박에 적재되어있던 화물이나 연료유에 의한 오염으로 구분할 수 있다. 이러한 오염물질은 IMO에서 제정된 MARPOL 부속서에 의해 규제되고 있다.<sup>127)</sup> 최근에는 선박의 배기가스로 인한 대기오염, 밸러스트수의 유해미생물과 유기주석 방오도료에 의한 환경오염도 새로운 오염문제로 등장하여 이들의 규제를 위한 각각의 국제협약을 채택한 바 있다.

#### (4) 관할권

##### (가) 기국 관할권 주의와 연안국 관할권 주의

연안국이 해양환경오염의 방지, 경감 및 통제를 위하여 외국선박의 자국항구 또는 내수로의 진입 또는 근해 정박시설의 방문에 대하여 특별한 요건을 제정할 수 있다(제211조 제3항). 영해 내에서 외국선박의 오염을 막기 위해 국내법령을 제정할 수 있으며(동 제4항), 자국의 EEZ 내에서의 외국선박에 의한 오염을 방지, 경감 및 통제를 위하여 일반적으로 수락된 국제규칙과 기준에 따르고, 이를 시행하는 법령을 제정할 수 있

126) 해양수산부, 『유엔해양법협약 대응체제 구축을 위한 분야별 전략수립 연구』, 2002, 308쪽.

127) MARPOL 부속서I(기름), II(산적된 유해액체물질), III(포장된 형태로 선박에 의하여 운송되는 유해물질), IV(하수), V(폐기물) ; 전영우, “해양오염방지협약 및 개정규정”, 『해양오염방지관리인교육과정』, 한국해양수산연수원, 93쪽.

으며(동 제5항), 선박에 의한 오염의 방지, 경감, 통제를 위해 특정해역에 대한 법령을 추가로 제정할 수 있다(동 제6항).<sup>128)</sup>

#### (나) 입법권

선박오염에 대한 규제기준을 설정하는 입법권은 일차적으로 기국이 갖게 되어 있다. 기국은 선박오염을 방지, 경감 및 규제하기 위하여 법령을 제정해야 하며, 이 법령은 관계국제기구나 외교회의에서 수립되어 일반적으로 수락된 국제법규 및 기준과 동등한 효력을 가지도록 되어 있다(동협약 제211조 제2항). 동협약에서 취한 수역구분주의에 의하여 관할권이 다르므로 입법권도 해안선으로부터 일정거리 까지 설정된 수역의 종류에 따라 달라지게 된다. 협약상 연안국의 입법권은 수역의 범위에 있어서는 EEZ까지 확대되었으나 규제의 내용에 있어서는 축소되었다고 할 수 있다.<sup>129)</sup>

외국선박이 항구 또는 국내수역에 출입할 때 해양환경오염을 방지, 경감 및 규제하기 위한 특별조건을 설정할 수 있으며, 이러한 특별조건은 반드시 공포하고, 관계 국제기구에 통보하여야 한다(동협약 제211조 제3항). 자국 영해 내에서 관할권을 행사하며, 무해통항을 하는 선박을 포함한 외국선박에 의한 해양오염을 방지, 경감 및 규제하기 위해 법과 규칙을 채택할 수 있다. 이러한 법과 규칙은 외국선박의 무해통항을 방해하지 않도록 되어 있으며(동협약 제211조 제4항), 무해통항권(無害通航權)<sup>130)</sup>을 행사하는 선박은 연안국의 법령을 준수할 의무가 있다(동협약 제21조 제4항).

128) 해양수산부, 앞의 책(주 24), 291-292쪽.

129) 박찬호, 『선박오염에 관한 국제법의 발전』, 법학박사학위논문, 고려대학교, 1992, 142쪽.

130) 전통적 해양법에서는 영해 내에서 외국선박이 무해통항권을 갖도록 되어 있었는데 영해의 확대와 더불어 지금까지 공해(公海)로서 자유로운 통항이 가능했던 해협的大部分이 영해에 편입되게 됨으로써 국제교통에 막대한 지장을 초래하는 결과가 되었다. 그래서 새 협약은 국제항행용 해협에서 군함 및 군용기를 포함한 모든 선박과 항공기는 방해받지 않는 통과통항권을 갖도록 하고 있다 ; 유엔해양법협약 제25조.

영해 내에서의 무해통항과 관련하여 자국의 환경보전과 환경오염의 방지, 경감 및 규제에 관한 법령도 제정할 수 있으며, 이를 적절히 공포하도록 되어 있다(동협약 제21조 제1항, 제3항). 해협연안국의 경우 국제해협이 영해 내에 위치하는 경우 해협에서의 기름, 기름폐기물 및 그 밖의 유독성물질의 배출에 관하여 적용하는 국제규칙을 시행함으로써 오염의 방지, 경감 및 규제에 관한 법령을 제정할 수 있다(동협약 제42조 제1항).<sup>131)</sup> 항만국은 해양환경 오염의 방지, 감소 및 규제를 위하여 자국 항구나 연안정박시설에 진입하는 외국선박에 대해 특별요건을 제정할 수 있다. 항구국가가 채택하는 특별요건은 선박의 계속적인 무해통항권 행사에 영향을 미치지 않으며, 연안국이 국내수역 또는 항구에 진입하는 선박에 대해 필요한 조치를 취하는 권리(동협약 제25조 제2항)에도 영향을 미치지 않는다(동협약 제211조 제3항). 동협약은 항구국가에 대해 해양오염방지와 관련된 입법관할권을 부여하는 동시에 무해통항권을 방해하지 않도록 제한을 두고 있는 한편, 국내수역 진입 선박에 대한 연안국의 조치와 충돌하지 않음을 명시하고 있다는 것이다.

#### (다) 집행권

해양오염방지를 위한 법집행의 관할권은 그것이 실질적으로 오염선박을 구속하여 직접적인 규제를 가한다는 점에서 국제법상 매우 중요한 의의를 갖는다. 그런데 선박의 집행권은 전통적으로 기국에 맡겨져 있어서 실질적인 해양오염방지에 장애가 되었던 것이 사실이다. 그러나, 이러한 점을 보완하기 위해서 선박의 집행관할권을 기국주의에서 탈피하여 연안국주의와 기항국주의를 수용함으로써 선박으로 인한 해양오염방지를 보다 효과적으로 규제할 수 있는 기틀을 마련하게 되었다.<sup>132)</sup>

기국은 소속선박이 해양환경오염을 규제하는 국제법규와 기준, 그리고, 국내법규를 준수하도록 보장해야 하며, 이를 집행하기 위해 필요한 조치를 취할 의무가 있다. 이때 법규위반의 발생지에 관계없이 이들 법규를

<sup>131)</sup> 해양수산부, 앞의 연구보고서(주 126), 309쪽.

<sup>132)</sup> 임동철·정영석, 앞의 책, 450쪽.



집행해야 한다(동협약 제217조 제1항). 소속선박이 국제규칙 및 기준을 위반하는 경우에 기국은 위반발생 장소 또는 오염발생장소와 관계없이 신속하게 조사하고, 필요한 경우 소송을 제기하여야 한다(동협약 제217조 제4항). 결국 동협약에서는 기국 중심의 집행관할권을 인정하는 종전의 국제법 원칙을 확대하여 기국 외에 항만국, 연안국에도 집행권을 부여하고 있다<sup>133)</sup>(동협약 제218조 제1항, 제220조 제2항).

#### (라) 관할권행사의 중복

기국, 연안국가, 항만국 등이 관할권을 행사할 때 국가들 사이에서 관할권이 중복되는 경우가 있다. 그러나, 일단 기국이 선박기인오염 관련 법규를 위반한 자국선박에 대해 소송절차를 시작하면 그 선박에 대해 소송절차를 진행하던 국가는 이를 중지해야 한다.<sup>134)</sup>

### (5) 연안국의 권리·의무

#### (가) 연안국가의 권리

연안국가는 자국의 국내수역과 영해, EEZ 내에서 입법권을 행사할 수 있다. 영해에서 외국선박에 의한 해양오염을 규제하는 법령을 제정할 수 있다. 외국선박의 무해통항시 환경보전과 환경오염 규제를 위한 법령을 제정할 수 있으며, 자국 영해 내에서 무해하지 않은 통항을 막기 위해 필요한 조치를 취할 수 있다(제 211조 제4항, 21조 제1항 & 제3항). 해협연안국은 영해 내에 위치한 국제해협의 경우 기름, 기름 폐기물, 기타 유독성물질의 배출로 인한 해양오염의 방지, 경감, 및 규제에 관한 법령을 제정할 수 있고(제42조 제1항)<sup>135)</sup>, 영해를 항해중인 선박이 해양법

133) 해양수산부, 앞의 책(주 24), 291-292쪽.

134) 다만, 여기에는 몇 가지 예외가 있다. 즉 위반행위가 연안국의 영해 내에서 이루어진 경우, 연안국가가 중대한 손해를 입은 경우, 기국이 상습적으로 선박에 관한 국제법규 및 기준의 시행의무를 무시한 경우에는 심리절차를 진행하던 국가가 계속해서 절차를 맡게 된다(동협약 제228조 제1항) ; 해양수산부, 앞의 연구보고서(주 126), 313쪽.

135) 해양수산부, 위의 연구보고서, 314쪽.

협약 또는 적용 가능한 국제법규 및 기준에 따라 제정된 국내법을 위반했다고 믿을만한 명백한 증거가 있는 경우에 연안국가는 무해통항 규정을 저해하지 않고 선박을 조사할 수 있으며, 증거가 확보되면 소송을 제기할 수 있다(제220조 제2항). 연안국가는 EEZ 내에서 선박오염을 방지, 경감 및 규제하기 위한 법규를 제정할 수 있다. 이 선박오염 규제법규는 관계 국제기구 또는 일반 외교회의를 통해 확립된 일반적으로 수락된 국제법규와 기준에 합치되어야 한다(동협약 제 211조 제5항).<sup>136)</sup>

#### (나) 연안국의 의무

일반적 의무로서 각 국가는 해양환경을 보호하고 보존할 의무를 부담하며(동협약 192조), 자연자원을 개발하되 환경정책 및 해양환경을 보존할 의무에 따르도록 되어 있다(동협약 제193조). 또한, 선박오염과 관련하여 선박으로부터의 오염, 특히 사고방지, 긴급사태의 처리, 해상작업의 안전확보, 고의적 및 비고의적 배출의 방지, 선박의 설계·건조·장비·운용 및 인원배치의 규제를 위한 조치를 취하도록 되어있다(제194조).<sup>137)</sup>

## 2. 1973년 선박에 의한 해양오염방지협약과 1978년의 의정서

### 가. 제정경위

#### (1) 1954년 기름에 의한 해양오염방지를 위한 국제협약

MARPOL 73/78의 제정경위를 알기 위하여서는 해양오염방지법의 모태가 된 OILPOL에 대하여 먼저 살펴볼 필요가 있다. OILPOL<sup>138)</sup>의 목적은 선박의 운항 중에 탱크의 세정 등으로 생긴 기름 또는 유성혼합물이 고의로 배출되어 해수를 오염하는 경우를 규제하는 것이다. 해양의 기름

136) 해양수산부, 앞의 책(주 24), 293쪽.

137) 해양수산부, 위의 연구보고서(주 126), 316-317쪽.

138) 최초의 해양오염방지협약이며, 일명 유탁방지협정이라고도 한다 ; 우병수, 『실무해사법규』, 경안기획, 1997, 398쪽.

배출을 전면적으로 금지하지는 않았으며, 특히 협약의 규정에 위반한 선박에 대한 처벌권을 선적국에 부여함으로써 협약의 실효성에 의문이 있었다. 또한, 이 협약의 100ppm 유성혼합물과 같은 배출허용기준은 그 현실성에 있어 당시의 기술수준이 따라가지 못하여 문제점이 도출되었으나, 유조선 운항회사나 세계 석유회사가 세정수 및 기름의 잔유물을 선상에 남겨두기 위하여 LOT를 개발하여 협약에 도입함으로써 기름의 배출을 억제하는 효과를 거두는 등 원래의 목적을 어느 정도 달성하였다고 할 수 있다. 그리고, 동협약에서는 선박기인 해양오염중의 선박운항상의 오염행위만을 규제하고 있을 뿐 해난사고에 의한 오염이나 기름 이외의 오염물질에 대한 규제가 없었다.<sup>139)</sup> 해양에서 기름의 배출로 인한 오염문제를 다루기 위한 최초의 국제회의는 1926년 미국의 Washington D.C.에서 개최된 ‘항로의 기름 오염에 관한 예비회의’이다.<sup>140)</sup> 영해 밖에서 발생하는 오염을 규제하는 것은 국제법상의 문제라는 인식을 바탕으로 소집된 이 회의에서는 선박에 유수분리기(oil water separator)를 설치하자는 미국의 제안이 합의에 이르지 못하고, 항해 중 해안으로부터 50해리 이내에서 유분의 함량이 500ppm 이상되는 빌지(bilge)를 해상에 배출하는 것을 금지하는 타협안이 채택되었으며, 이를 국제규제화하기 위하여 미국이 다시 회의를 소집하기로 합의를 보았으나,<sup>141)</sup> 해운업계에서는 선박에 유수분리기를 설치하는 것을 반대하였다.

## (2) 1973년 해양오염방지협약

1973년의 MARPOL 협약이 신속하게 발효하지 못한 것은 주로 기술상의 문제점이 있었기 때문이다. 동협약에서 요구되는 유수분리장치와 일종의 유분농도계(Oil content meter)인 기름배출감시·제어장치 특히

139) 이용희, “해양오염방지를 위한 입법현황과 전망”, 『해양정책연구』, 한국해양연구소, 1991, 289쪽.

140) 박찬호, 앞의 법학박사학위논문, 19쪽.

141) 이상돈, “선박의 운용에서 발생하는 해양유류오염의 국제적 규제”, 『한국해법회지』 제7권 제1호(1985), 62쪽.

비지속성 기름에 대한 이들 장치가 1973년에 존재하지 않았고, 그 개발이 예상보다 곤란하다는 것이 입증된 점과 수용시설<sup>142)</sup>을 설치하려면 막대한 비용이 들고 재정적인 채산을 평가하기가 곤란한데 화학물질에 대한 수용시설의 경우에는 특히 그러하다. 부속서 I 과 부속서 II의 요건은 서로 조화되지 않는다. 그 까닭은 기름은 수선 위에 배출하여야 하고 화학물질은 수선 아래에 배출하여야 하나, 선박은 서로 다른 시간에 부속서 I 의 물질과 부속서 II 의 물질을 운송하는 수가 있다. 그래서 이 협약을 지키려면 서로 다른 두 가지 장치를 보유하여야 한다.<sup>143)</sup>

### (3) 1978년의 의정서와 1973년의 MARPOL 협약의 관계

1978년에 개최된 유조선의 안전과 오염방지에 관한 국제회의에서는 그 당시에 아직 발효하지 않고 있었던 1974년의 ‘국제해상인명안전협약’(International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 ; 이하 ‘SOLAS’라 한다)에 대하여 중대한 개정을 단행하였다. SOLAS에 대한 1978년 의정서(Protocol, 1978)’는 모협약인 1974년 SOLAS 협약과 별도의 문서로, 모협약이 발효한 뒤에 의정서가 발효하도록 합의하였다, 그러나, MARPOL의 경우에는 1978년에 와서 1973년 MARPOL 협약에 대한 조기의 비준과 발효를 저해하고 있는 문제점의 대부분이 부속서 II 와 관계가 있음을 감안하여 1978년의 의정서에 의하여 합의된 개정안을 지난 날까지 연기할 수 있도록 체약국에 허용하기로 하였다. 그 때까지는 부속서 II 와 관련된 기술적 문제점이 해결되리라고 본 것이다. 이 절차는 의정서가 결과적으로 모협약인 1973년 MARPOL 협약을 흡수하였음을 의미한다. 이 의정서는 1978 MARPOL 협약을 개정·통합한 독자

142) 유성잔재물과 유성혼합물의 배출이 금지되기 때문에 각 당사국은 이를 선박 내에 저유하거나 수용시설(reception facilities)에 배출하도록 되어 있다. 당사국은 선적항, 수리항, 기타 항구에 선박이 유성잔재물과 유성혼합물을 수용할 수 있도록 수용시설을 설치하되, 이를 이용하는 선박이 부당하게 지연되는 일이 없도록 적절한 시설을 마련해야 한다(제9규칙(6), 제12규칙). 부속서 제12규칙에서는 수용시설의 설치 장소와 용량이 규정되어 있다 ; 한국선급, 『MARPOL 73/78』, 2002 통합본, 해인출판사, 2002, 163쪽 및 178-179쪽.

143) 임동철·정영석, 앞의 책, 473-474쪽.

적인 문서로서, 1개의 문서로 보아야 하기 때문에 보통 MARPOL 73/78 협약이라고 부른다.

#### (4) 1978년 해양오염방지협약 개정 의정서

1970년대에 들어서면서 미국연안에서 잇달아 발생한 외국적 유조선의 오염사고로 인하여 자극받은 미국정부는 소위 ‘카터 독트린’을 선언하면서 자국에 입항하는 모든 선박에 대하여 일정한 안전설비를 갖추도록 하는 입법조치를 취하여 일방적인 통제를 시작하였다. 이를 계기로 IMO에서는 1978년 2월 런던에서 ‘유조선의 안전과 오염방지에 관한 국제회의’를 개최하게 되어 1974년 SOLAS<sup>144)</sup> 및 1973년 MARPOL 협약의 개정 및 ‘1978년 선원훈련·자격증명·당직유지에 관한 협약’(1978 STCW)을 채택하였다. 위의 회의에서는 SOLAS 의정서와 MARPOL 의정서를 분리하기로 결정하였다. 당시 1973년 MARPOL이 발효조건 미달로 남아 있었던 가장 큰 원인은 유해액체물질에 관한 오염규제규칙인 부속서Ⅱ 때문이었는데, 동부속서에 대하여는 의정서의 발효일로부터 3년 후에 발효시키기로 하고 1973년 MARPOL과 1978년의 MARPOL 의정서를 하나의 협약으로 MARPOL 73/78 협약이 탄생하게 된 것이다.

### 나. 체제 및 내용

#### (1) 체제

1973년 MARPOL은 체약국의 일반적 의무와 적용범위 등을 규정한 20개조의 본문과 2개의 의정서 및 5개의 부속서로 구성<sup>145)</sup>된 방대한 분량으로 배출규제에 관한 기술적, 실질적 내용이 모두 부속서에 규정되어

---

144) 2003년 5월 28일부터 6월 6일까지 영국 런던 IMO 본부에서 1974년 SOLAS 협약의 개정, 벌크선 및 유조선의 검사제도에 관한 지침(결의문 A.774(18))의 개정 및 1966년 만재흡수선 협약의 1988 의정서의 부속서B에 대한 개정에 관한 회의가 열렸다 ; 한국선급, “IMO 제77차 MSC 회의결과요약”, 2003년 IMO 회의결과보고자료, 2003, 2쪽.

145) 우병수, 앞의 책(주 138), 399쪽.

있다. 협약의 본문은 체약국의 일반적 의무(제1조)와 적용(제3조) 등에 관한 규정 외에 정의(제2조), 협약위반의 경우에 대한 조치와 위반의 탐지 및 협약의 시행(제4조와 제6조) 유해물질에 관련된 사고의 보고(제8조), 정보의 전달(제11조) 선박의 해난(제12조) 및 기타 절차적인 규정 등으로 구성되어 있다. 1978년 해양오염방지협약 개정 의정서는 1973년 MARPOL 협약의 일부를 수정하는 한편, 수정하지 아니한 부분도 모두 받아들인 것으로서 형식적으로는 동협약과는 독립하여 단독으로 발효할 수 있는 새로운 협약이다. 해결되지 아니한 문제점이 있기 때문에 1973년 MARPOL 협약 전체의 발효를 지연시키고 있는 동협약의 부속서Ⅱ의 실시에 대하여, 의정서의 발효일의 발효일로부터 3년 동안의 유예기간을 두고 있다. MARPOL 73/78 협약은 고의적인 선박기인 오염을 규제하는 대표적인 협약으로, 1983년 10월 발효되었으며 폐기물 투기를 제외한 해양오염원을 규제하고 있다.<sup>146)</sup>

## (2) 규제의 내용

### (가) 1973년 MARPOL 협약

이 협약은 체약국의 일반적 의무와 적용범위 등을 규정한 20개조의 본문과 2개의 의정서 및 5개의 부속서로 구성된 방대한 분량으로 배출규제에 관한 기술적, 실질적 내용이 모두 부속서에 규정되어 있고, 26개 결의안을 채택<sup>147)</sup>하였다. 협약의 본문은 체약국의 일반적 의무(제1조)와 적용(제3조) 등에 관한 규정 외에 정의(제2조), 협약위반의 경우에 대한 조치와 위반의 탐지 및 협약의 시행(제4조 및 제6조) 유해물질에 관련된 사고의 보고(제8조), 정보의 전달(제11조) 선박의 해난(제12조) 및 기타 절차적인 규정 등으로 구성되어 있다. 오염물질의 배출기준에 관한 실질적 내용은 5개의 부속서에 규정되어 있다. 부속서 I 과 II는 모든 체약국에 대하여 강행규정이며, 부속서Ⅲ, IV 및 V는 임의규정이다. 체약국은

---

146) 해양수산부, 앞의 연구보고서(주 126), 324쪽.

147) 임동철·정영석, 앞의 책(주 121), 457쪽.

임의적 부속서의 하나 또는 전부를 수락하지 아니함을 선언할 수 있다(제14조 제1항). OILPOL과 비교하여, 이 협약의 특징으로서는 적용대상 선박이 계약당사국의 국기를 게양할 자격이 있거나, 자격은 없으나 당사국의 권한 아래 운항되고 있는 모든 형태의 선박(수중익선, 공기부양선, 잠수선 부유선 등이 포함됨)가 해당되고, 고정되거나 부동하는 플랫폼을 포함한다(제1조 제4항, 제3조), 규제대상물질은 기름이나 유성혼합물에 한정되지 않고, 유해액체물질, 포장된 형태로 운송되는 유해물질, 분뇨 및 쓰레기를 포함하여 해양에 유입되는 경우 인간의 건강을 해치거나, 생물자원 및 해양생물에 위해를 가하거나, 해양의 쾌적성을 손상시키거나 기타 해양의 적법한 이용을 저해할 우려가 있는 물질이 해당된다(제2조 제2항), 유해물질의 배출 등은 원인여하를 불문하고 지구상의 모든 해역에서 금지되며(제2조 제3항), 기름 또는 유성혼합물의 배출규제가 보다 엄격하게 되었고, 기름에 의한 오염을 방지하기 위한 선박의 구조, 설비의 기준이 엄격하게 규정되었다.<sup>148)</sup>

1973년 MARPOL 협약 중에서 가장 중요한 부분이 선박으로부터 기름의 의식적인 배출을 규제하고 있는 것이 부속서 I이다. 규제대상은 모든 형태의 석유류 인데 원유, 중유, 슬러지, 폐유 및 정제유 까지도 망라한다(동협약 제1조). 5개의 특별해역이 지정되어 이곳에서는 특별한 경우 외에 배출을 금지시켰으며, 기름배출 감시제어장치, 유수분리기, 필터링장치, 슬롭 및 슬러지탱크, 배관 및 펌핑장치도 규정하였다. 70,000톤 이상의 신조 유조선은 분리밸러스트 탱크를 설치하여 화물탱크에 밸러스트를 적재할 필요가 없게 하였다. 또한, 신조 유조선을 구획 및 손상 복원성 요건에 의하여 어떠한 적하상태에서도 충돌 또는 좌초 사고시 침몰하지 아니하도록 하였다.

부속서 II는 산적 운송되는 유해액체물질에 의한 오염의 통제조치 및 배출기준을 정하고 있다.<sup>149)</sup> 배출규제가 되는 약 250종류의 물질을 평가

148) 임동철, “선박으로 인한 해양오염에 관한 법제”, 『한국해운학회지』 제13호, 1991, 188쪽.

149) 배출이 가능한 경우에도 일반적으로 가장 가까운 육지로부터 12해리 이내에서는

하여 부록에 수록하였으며 일정한 농도까지는 육상수용시설에 배출하도록 하였다.

부속서Ⅲ는 포장형태, 컨테이너, 이동식 탱크 또는 도로와 철도이용 탱크차로 운송되는 유해액체물질에 의한 오염의 방지에 관하여 전반적으로 규정하고 있다.

부속서Ⅳ는 하수처리장치를 설치하지 아니한 경우 가장 가까운 육지로부터 4해리 이내에서 하수배출을 금지하며, 4 내지 12 해리 이내에서는 배출 전 분쇄 및 소독을 하도록 규정하고 있다. 또한, 부속서Ⅴ는 일반적인 종류의 폐기물은 육지로부터 일정 거리 내 해상에서는 배출금지하며 모든 플라스틱류는 전면 투기를 금지하고 있다.

## (나) MARPOL 73/78 협약

### 1) 협약상의 일반적 의무

협약의 당사국은 이 협약에 위반하여 유해물질 또는 동 물질을 함유하는 유출액을 배출함으로써 해양환경이 오염되는 것을 방지하기 위하여 이 협약 및 당사국을 구속하는 부속서의 제규정의 효력을 인정할 것을 약속한다(제1조).

### 2) 적용대상

협약당사국의 국기를 게양할 자격이 있는 선박, 당사국의 국기를 게양할 자격은 없으나 당사국의 권한 하에 운영되고 있는 선박이며, 군함, 해군 보조함 또는 국유선박, 비 상업적 용도에만 사용되는 선박에는 적용하지 아니한다.<sup>150)</sup> 선박의 건조연도, 하물창의 용적, 총 톤수, 선종 등에 의해 각 부속서의 조문 중 적용대상이 되는 선박 또는 대체적용이 허용되는 경우 등은 해당 부속서의 각 규칙에 별도로 정한다(제3조).

---

동 유해액체물질의 배출이 금지된다 ; 한국선급, 앞의 책(주 145), 479쪽.

150) 전영우, 앞의 책(주 127), 97쪽.



### 3) 주요 내용

기존 유조선은 MARPOL 73/78의 발효 후 2년 또는 4년 동안 일정한 탱크에 클린볼라스트만 싣고 운항하도록 하는 ‘클린볼라스트·탱크’(Clean Ballast Tanks ; 이하 ‘CBT’라 한다)제도가 신설되었으며, 이는 기존의 펌프 및 배관을 그대로 사용할 수 있으므로 비용이 절감되었으나 현재는 시효만료되었다. 또한, 재화중량 20,000톤 이상의 신조유조선은 분리볼라스트·탱크를 설치하도록 의무화하고<sup>151)</sup> 충돌 또는 좌초 사고시 화물탱크를 보호하는 위치에 설치하도록 하였으며, 새로이 개발된 ‘원유세정시스템’(Crude Oil Washing ; 이하 ‘COW’라 한다)은 기존 유조선의 경우 분리볼라스트·탱크대신 설치할 수 있도록 하고 신조 유조선은 분리볼라스트·탱크이외에 별도의 추가요건으로 설치토록 하였다. 부속서 I 은 각 당사국의 150톤 이상 유조선 및 400톤 이상으로 유조선이 아닌 선박에 대한 검사 및 점검을 거쳐 일정한 요건을 구비할 것을 규정하고, 부속서 II 는 산적형태의 유해액체물질에 의한 오염방지와 육상으로부터 12마일 내에서의 배출을 금지를 규정, 부속서 III 는 포장된 형태로 해상운송되는 유해물질에 의한 해양오염의 방지를 위해 이러한 유해물질의 운송 시 포장방법, 표시, 구비서류 등에 관한 요건을 규정하고 있다. 부속서 IV 는 선박으로부터 오수에 의한 해양오염방지를 규정하고 있고, 부속서 V 는 선박으로부터 폐기물에 의한 해양오염방지를 위하여 엄격한 배출기준을 규정하고 있다.<sup>152)</sup> 부속서 VI 은 선박대기오염물질에 대한 해양오염방지를 규정하고 있으며, 적용범위는 특별한 규정이 없는 한 모든 선박에 적용 된다.<sup>153)</sup> 규제 대상 오염물질은 NO<sub>x</sub>, 오존파괴물질<sup>154)</sup>, SO<sub>x</sub>,

---

151) 한국선급, 앞의 책, 379쪽

152) 우병수, 앞의 책, 399쪽.

153) 단, 부속서의 3, 5, 6, 13, 18, 19 규칙 안에 있는 선박은 제외한다(규칙 3 : 선박의 안전 확보 또는 인명구조의 목적에 필요하거나 선박 또는 선박장비의 손상결과에 의한 배출의 경우에는 적용하지 않으나, 선장 또는 선박소유자가 피해를 유발할 의도로 고의 배출할 때에는 제외) ; 한국선급, 앞의 책, 811쪽.

154) 1987년 몬트리올 의정서 제1조 제4항에서 정의되고, 부속서 A, B, C 또는 E에 포함된 물질로써 선박에 적용되어 주로 사용되는 오존파괴물질은 다음과 같다.

① Halon 1121, Halon 1301, Halon 2402.

휘발성 유기화합물(Volatile Organic Compounds ; VOCs) 등이며, 선박쓰레기 소각으로 인한 대기오염물질의 배출규제를 위하여 2000년 1월부터 선내 설치하는 소각로는 IMO가 정한 기준에 적합하여야 한다.

#### 다. MARPOL 73/78 협약과 기름오염손해배상체계

1967년 3월 Torrey Canyon호 사고를 계기로 세계의 언론이 기름오염 사고에 대한 공포와 오염 피해에 대한 심각성을 다루어 전 세계의 이목을 집중시켰다.<sup>155)</sup> MARPOL 73/78 협약과 사후 손해배상제도로서 유조선 선주의 손해배상 책임한도를 규정한 ‘1969년 기름오염손해의 민사책임에 관한 국제협약’(Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 ; 이하 ‘69 CLC’라 한다) 및 선주의 책임한도를 초과하는 손해에 대해서 화주가 조성한 기금으로 추가 보상하도록 규정한 ‘1971년 기름오염 손해손해보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 협약’(International Convention on Establishment of International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 ; 이하 ‘71 FC’라 한다)가 있다. 1992CLC 및 1992 FCE는 유조선으로부터 유출된 기름오염배상에 관하여 규정한 국제컨벤션이다. 이 컨벤션은 기름을 선적하여 이동하는 유조선으로부터의 기름유출 뿐만아니라, 공선으로부터 병커기름 유출에 대해서도 적용된다.<sup>156)</sup> 우리나라는 이러한 69 CLC/71 FC 체제를 1993년부터 운용해 오고 있으나, 그 동안 국내에서 발생한 기름오염사고에 의한 손해 중 방제비용을 제외한 오염손해에 대하여 IOPC Fund<sup>157)</sup>로부터 보상받은 비율은 18% 정도에 불과하다. 이는 피해자와

---

② CFC-11, CFC-12, CFC-113, CFC-114, CFC-115.  
; 한국선급, 앞의 책, 813쪽.

155) 김석기, 『기름오염과 함께 한 나의 해운인생 반세기』, (주)한국해사감정, 2004, 195쪽.

156) Joe Nichols, "The Role of the International Oil Pollution Compensation Fund in Incident Response", 『International Symposium on Oil Spill Preparedness, Response and Co-operation』, Incheon Korea, KCG · KMPRC · KOSMEE, 2005, p.133.

IOPC Fund 간에 현격한 입장차이가 있음을 보여준다. 이 같은 기름오염 손해배상 추진 관련 문제점은 객관적인 피해입증자료의 확보 곤란, 무면허 어업인 경우 보상 불인정, 영수증 청구를 하지 않는 약 30~40%의 비계통 판매율, 불성실한 소득신고 등의 문제로 손해입증이 곤란하여 배상률이 저조하다. 해양오염방제작업에 대한 보상금은 합리적인 경우에만 지급된다. 합리성은 객관적인 기준에 따라 평가되며, 정부 또는 공공기관이 특정한 방제방법을 선택하였다는 사실이 그 자체로서 그 방법이 협약의 목적을 수행함에 있어 합리적인 방법임을 의미하는 것은 아니다. 기술적 합리성은 그 방법을 선택하기로 하는 결정이 이루어졌을 당시 알 수 있었던 사실을 근거로 평가되나, 방제작업을 수행하는 사람들은 상황이 발전되고 추가적인 기술적 권고 사항이 주어짐에 따라 그들의 결정을 계속적으로 재검토하여야 하며, 방제비용의 청구는 방제방법의 효력이 없음을 예측할 수 있었을 때는 받아들여 질 수 없다.<sup>158)</sup> 해양오염 피해 보상금은 합리적인 경우에만 지급되므로, 성실한 소득신고와 아울러 사고 발생 초기부터 오염피해의 진행과정과 오염해역의 방제작업 사진촬영 및 방제비용 지출영수증 등 입증자료를 수집해야 한다.

라. 2005년 해양 및 해양법에 관한 유엔사무총장 년차 보고서<sup>159)</sup>

개정된 부속서 I 은 선박좌초와 충돌의 경우 기름오염에 대항한 알맞은 보호장치를 준비하도록 2010년 1월 1일 이후에 또는 이미 인도된 유조선의 건조와 관련되고 유조선의 펌프실을 위한 두배의 공간설비에 관련된 새로운 요구조건을 포함한다.

157) The International Oil Pollution Compensation Funds are three intergovernmental organisations(the 1971 Fund, the 1992 Fund and the Supplementary Fund) which provide compensation for oil pollution damage resulting from spills of persistent oil from tankers ; <http://www.iopcfund.org/>(2005년 11월 3일 방문).

158) 김석기, 『일본 기름유출사건처리과정과 최근국제기금의 방제비 지급동향』, 한국해사감정, 1999, 22-23쪽.

159) 해양 및 해양법에 관하여 2004년도에 발생한 전반적 사항을 유엔사무총장이 종합정리하여 유엔총회에 보고한 보고서 ; [http://www.UN.org/Depts/Los/General\\_Assembly/General\\_Assembly\\_Reports.htm](http://www.UN.org/Depts/Los/General_Assembly/General_Assembly_Reports.htm).

산적 유해액체물질에 의한 오염의 규제를 위한 규정을 포함한 개정된 부속서Ⅱ는 2004년에 MEPC에 의해 채택되었고, 2007년 1월 1일에 발효 될 것으로 기대된다. 부속서2는 밸러스트수 배출과정이나 유창청소로부터 해양환경에 유해물질배출의 결과로 해양자원이나 인류보건에 끼치는 유해정도에 따라 결정되는 유해액체물질의 4가지 새로운 범주로 분류하는 체계를 포함한다.

부속서 I 속에 MARPOL 특별구역으로의 지정의 결과로 아라비안 해의 오만해 지역을 위한 기름폐기물의 배출에 관한 더 강력한 규제를 채택했다. 특별해역에 있어서 MARPOL의 효율적인 이행을 위해 수용시설의 준비가 중요하다는 사실의 인식 속에 MEPC는 52차 회의에서 충분한 수용시설의 준비와 관련한 그들의 의무조약을 이행하도록 MARPOL에 참가한 회원국 특히 항구국가에게 강력하게 독려했다.

각 정부는 수용시설의 불충분한 것에 대한 질문서에 답변할 것<sup>160)</sup>과 문제해역의 확인과 앞으로 수행계획의 개발을 목적으로 53차 회기에서 위원회에 그들의 경험을 보고할 것을 요구 하였다.

서부유럽해역은 특별민감해역으로 MEPC에 의해 지정되어진 7번째 지역이다<sup>161)</sup>. 그 지역은 영국의 서부해안, 아일랜드, 벨기에, 프랑스, 스페인, 포르투갈, 북쪽에 있는 셔틀랜드로부터 남쪽에 있는 케이프비센트까지 그리고, 잉글랜드 해협과 그 주변에까지 분포되어있다.

MARPOL 협약 부속서 VI의 선박으로부터 대기오염의 방지를 위한 규제는 황 산화물과 질소 산화물의 배출과 오존층 파괴물질 배출금지의 기준을 설정한다. 제52차 회의에서 MEPC는 부속서 VI의 초기 개정안을 재검토한 바, 황산화물 배출규제지역으로서 북해지역의 지정과 부속서 IV의 검토와 시스템 소개와 관련이 있다. MEPC는 이산화탄소의 목록 분류표에 기초적인 기준을 발전시켰고 가입국들에게 분류표의 시험사용을 이행할 것과 다음회의에 보고서를 제출할 것을 요구했다.<sup>162)</sup>

---

160) IMO MEPC/Circ. 417.

161) IMO MEPC A. 121(52).

162) ‘해양 및 해양법에 관한 유엔사무총장 년차 보고서’ 중 선박기인 해양오염부분을

### 3. 1969년 공해상 해양오염에 대한 국가의 개입에 관한 협약

#### 가. 제정경위

이 협약(International Convention relating to Intervention on the High Seas in case of Oil Pollution Casualties, 1969 ; 일명 ‘공법협약’ 이라고도 한다)에 따르면 협약당사국들은 외국선박이 공해상(公海上)에서 사고를 일으켰거나 손상을 당하여 심각한 해양오염을 야기할 위험이 있는 경우에는 그 외국 선박에 대하여 적절한 조치를 취할 수 있는 권한을 갖게 되어 있다. 그러나, 이 경우에도 그 권한을 행사하는 방법에 있어서 신중을 기하도록 규정하고 있으며 대부분의 협약에서는 자국의 선박 및 선원에 관련된 문제에 대하여 협약을 시행하는 것은 우선적으로 기국(Flag state)의 책임으로 되어 있다. 선박에 의한 해양오염으로부터 해양환경을 보전하기 위하여 기름 등 오염물질의 배출규제 만으로는 불충분하다. 전통적인 국제법에 따르면 공해상의 유탁 등 해양오염사고에 대하여 관할권을 행사할 수 있는 것은 사고를 일으킨 선박의 선적국이지만, 만약 그 사고로 인하여 연안국의 법익이 중대하고 급박한 위험에 당면하게 되면, 그 연안국은 사고 선박에 대하여 공해상에서 어떤 조치를 취할 필요가 있다.<sup>163)</sup> 그러나, 종전에는 이러한 조치의 성질, 절차 및 보상에 대한 규범이 없었다.

1967년 3월 ‘Torrey Canyon호’ 사고<sup>164)</sup>에 의하여 발생한 대량의 기름 유출사고는 전세계에 큰 충격을 주었다. 이 사고 이후 대량의 기름오염 사고시 ‘공해상의 개입’ 조치에 관한 해사공법(海事公法)의 정비를 서두르게 되어 당시 1969년 브뤼셀에서 개최된 ‘해양오염손해에 관한 국제법률회의’에서 이 협약이 채택되었다.<sup>165)</sup> 이와 같은 공해상의 개입을 기름

---

발취 요약함 ; UNGA 60/63, (4 March 2005) -Oceans And The Law Of The Sea : Report Of The Secretary-, General , pp.116-128.

163) 임동철, 앞의 논문, 191쪽.

164) 1967년 3월 18일 영국 및 프랑스의 연안에 원유 119,000kl를 유출, 영국정부는 기름확산방지를 위하여 54대의 항공기를 동원, 이 선박에 대규모의 폭격을 가하여 남아 있던 기름을 연소시켰다 ; 한국해양수산연수원, 앞의 책, 235-236쪽.

이외의 물질에 의한 해양오염의 경우까지 확장하기 위하여 ‘1973년 기름 이외의 물질에 의한 해양오염의 경우 공해상의 개입에 관한 의정서’ (Protocol relating to Intervention on the High Seas in cases of Marine Pollution by Substances other than Oil, 1973)가 성립되었는데, 동 의정서는 1983년 3월에 발효되었다. 의정서의 부속서에 대한 개정안이 1991년 제 31차 IMO MEPC 회의에서 결의서 제49호로 채택되었고, 우리나라는 아직 이 협약에 가입하지 않고 있다.<sup>166)</sup>

## 나. 체제 및 내용

이 협약은 17개조의 본문과 1개의 부속서로 구성되어 있으며,<sup>167)</sup> 연안국의 법익과 공해자유의 원칙과의 조화를 고려하면서 ‘공해상의 개입’에 관하여 일정한 기준을 정하고 있다.

### (1) 개입권의 행사

연안국은 현저하게 유해한 결과를 가져올 것이 합리적으로 예측되는 해난이나 그러한 해난에 관련되는 행위에 기인하는 기름에 의한 해양오염 또는 그러한 위험이 자국의 해안선 또는 관계이익에 대하여 중대하고 급박한 위험의 방지, 경감 또는 제거하기 위하여 공해상에서 필요한 조치를 취할 수 있다. 그러나, 군함 또는 국가가 소유하거나 운항하는 정부 선박에 대하여는 이 협약에 의한 조치를 취할 수 없다(동협약 제1조). 여기에서 위험의 중대성과 급박성은 관계 연안국의 합리적 판단에 따른다. 또한, 연안국이 취하는 조치의 내용에 관하여 구체적인 규정은 없으나, 예컨대 기름이 적재된 선박의 파괴, 적재유나 유출유의 소각 등을 포함한다고 할 수 있다.<sup>168)</sup>

---

165) 박영선, 『IMO 업무해설』, 해인출판사, 1996, 129-130쪽.

166) 해양수산부, 앞의 연구보고서(주 126), 338쪽.

167) 임동철·정영석, 앞의 책, 445쪽.

168) 임동철, 앞의 논문, 192쪽.

## (2) 협의와 통고

연안국은 필요한 조치를 취하기 전에 해난에 의하여 영향을 받는 국가, 특히 선적국과 협의하여야 하며(동협약 제3조a), 극도로 긴급한 경우에는 그 조치에 의하여 영향을 받는 이해 관계자에게 지체 없이 당해 조치를 통고하여야 한다(동협약 제3조b).

## (3) 개입권의 한도와 부당한 조치에 대한 보상

연안국이 취하는 조치는 실제로 입은 손해 또는 입을 우려가 있는 손해와 균형을 유지하여야 하고(동협약 제5조 제1항), 그 목적을 달성하기 위하여 합리적으로 필요한 한도를 넘어서는 아니되며, 그 목적을 달성하는 즉시 중지되어야 한다(동협약 제5조 제2항). 만약 체약국이 동협약의 규정에 어긋나는 조치를 취하여 다른 사람에게 손해를 입힌 경우에는 그 손해 중 목적달성을 위하여 합리적으로 필요로 하는 한도를 넘은 조치에 의하여 발생한 손해를 보상할 책임이 있다(동협약 제6조).

## (4) 1973년 의정서(1973 Intervention Protocol)

1973년 IMO가 소집한 해양오염에 관한 국제회의는 MARPOL 협약을 채택하여, 기름 이외의 유해물질의 배출도 규제하였으므로 연안국으로 하여금 기름 이외의 물질에 기인하는 해양오염의 경우에도 공해상의 개입권을 행사하였다. 기름 이외의 물질이라 함은 IMO MEPC가 작성한 목록에 열거하여 부속서에 따로 정하도록 하였으며 또한, 인체의 건강에 위해를 미치고, 생물자원 및 해양생물을 해치며, 해양의 쾌적성을 손상하거나 또는 그 밖의 해양의 합법적 이용을 방해하는 기타의 물질로 정의하였다. 이 부속서는 1974년 11월 21일 ‘MEPC 결의서 제1호’로 채택되었으며 휘발유, 납사, 유독물질, 액화가스, 방사성물질<sup>169)</sup>의 목록이 열거

---

169) 방사성물질에 의한 해양오염 및 그 방지에 관하여는 원자력법이 정하는 바에 의한다 ; 해양오염방지법 제3조 제1항.

되어 있다. 그리고, 1991년 제31차 동회의에서는 의정서의 부속서(기름 이외의 오염물질 목록)에 대한 개정안은 ‘결의서 제49호’로 채택되었는데, 주요 개정내용으로는 기름, 유해액체물질, 포장된 형태의 유해물질, 방사성물질, 액화가스류를 각각의 부록에 포함시켰으며, 유해액체물질의 종류에 A류, B류 오염물질을 포함시켰다.<sup>170)</sup> 이러한 수정내용은 MARPOL 73/78 협약의 수정내용을 반영한 것이다.

#### (5) 적용대상에 있어서의 문제점

이 협약의 적용대상에 있어서 선박만이 해당되고 다른 나라의 영해나 대륙붕에 있는 석유를 탐사, 시추하는 해양시설 등은 제외되고 있다. 이러한 시설에서의 사고로 인하여 오염이 발생한다면 피해의 정도를 쉽게 상상할 수 있으므로 개입권의 행사에 대한 법률을 제정할 경우 이에 대한 대책을 강구하여야 할 것이다.

### 4. 1972년 폐기물 및 기타물질의 투기에 의한 해양오염방지에 관한 협약

#### 가. 제정경위

1940년대부터 영국, 서독, 벨기에, 네덜란드, 미국 등 선진공업국들은 산업발전과 도시화 과정에서 발생하는 산업폐기물, 폐·하수, 준설물질, 방사성폐기물 등을 해양에 투기하여 왔다. 이로 인하여 북해, 지중해 등의 해양오염이 심화되어 1970년대에 이르러서는 해양오염이 심각한 지구적 환경문제로 인식되기 시작하였으며, 여러가지 지구적·국제적 해양환경협약을 탄생시키는 계기가 되었다.

미국 주도하에 이루어진 국제입법이었으며<sup>171)</sup> 영국, 덴마크 등 북해와 북동 대서양 연안 국가들이 폐기물의 해양투기로 인한 해양환경오염의 방지를 목적으로 1972년 2월에 체결된 북해지역 환경협약인 오슬로협약

170) 이윤철, 앞의 법학박사학위논문, 34쪽.

171) 임동철·정영석, 앞의 책, 451쪽.



(Oslo Convention)을 모체로 하여 탄생되었으며, 1972년 스톡홀름에서 열린 유엔인간환경회의의 ‘권고 제86호’에 따라 82개국 대표와 유엔기구 등이 참여한 런던회의(1972년 11월)에서 ‘런던협약’이라는 명칭으로 채택되어, 15개국이 가입서를 기탁한 1975년 8월에 발효되었으며, 최근까지 런던 덩핑 협약(London Dumping Convention ; 이하 LDC라 한다)<sup>172)</sup>이라는 약칭으로 사용되어 왔다. 그러나, 동협약의 대상분야가 ‘덩핑’ 외에 해상소각 등으로 확대됨으로써 ‘덩핑’이라는 용어의 사용이 적절하지 못하다는 의견이 제시되어 ‘1992년 제15차 당사국 자문회의’(Consultative meeting of Contracting Parties)에서 런던 협약(London Convention ; 일명 ‘LC ’72’라고도 한다)으로 개명되었다. 동협약의 목적은 “인류의 건강을 해치고 생물자원과 해양생물에 피해를 주고 쾌적함을 손상시키고 해양의 효율적인 사용을 방해하는 쓰레기와 기타 폐기물 방출에 의한 해양오염을 방지하기 위하여 필요한 모든 조치를 취하는 데” 있다. 즉, 선박, 항공기, 선착장 또는 해상의 인공 구조물로부터 쓰레기나 기타 폐기물을 해양에 버리는 것을 방지하는데 그 목적이 있는 것이다.

동협약은 기록적으로 단 시일 내에 성취된 국제환경협약이라는 점에서 특기할 만하다.<sup>173)</sup> 또한, 해양환경 분야에서 최초의 지구차원의 협약이며, 기타 해양오염원의 규제를 위한 국제법 규범의 기준을 제시하는데 협약의 의의가 있으나 이행강제조항이 미비하고 협약위반에 대한 규제장치 부재로 인한 불법투기의 방지가 어려웠다.

런던협약의 운영은 협약이 발효된 후 첫 번째 열린 1975년 12월 협약 당사국 자문회의에서 유엔 산하 IMCO(현재, IMO)에서 담당하도록 결정하였으며, 당사국 자문회의는 1975년 8월 3일에 협약이 발효<sup>174)</sup>된 이래

172) 이 협약은 1972년 11월 13일 채택되었고, 15번째 비준서 또는 가입서가 기탁된 후 30일째 된 날(협약 제19조 제1항)인 1975년 8월 30일에 발효한 것이다. 우리나라는 이 협약에 대하여 1993년 10월 14일 ‘제48회 국무회의’의 심의를 거치고 1993년 11월 30일 제165회 정기국회 제17차 본회의 가입동의를 얻어 1993년 12월 31일 영국정부에 가입서를 기탁함으로써 1994년 1월 20일 발효하게 되었음을 같은 달 21일 ‘조약 제1211호’로 공포 ; 관보 제12623호(1994. 1. 21.), 4-12쪽.

173) 김형도, “ 폐기물 투기에 의한 해양오염방지협약에 관한 연구”, 해운산업연구원 정책자료 039, 1991, 23-24쪽.

거의 매년 영국 런던에서 열리고 있다. 북한을 제외한 우리나라의 주변국들이 동협약에 가입하고 있다. 구, 소련은 1976년에, 일본은 1980년에, 그리고, 중국은 1985년에 각각 가입하였으며, 우리나라는 1993년 11월, 정기국회에서 가입동의를 얻어 같은 해 12월, IMO 사무국에 가입서를 기탁함으로써 1994년 1월 20일 협약이 발효되었다.

## 나. 체제 및 내용

런던협약은 22개 본문 조항 및 3개의 부속서로 구성되어 있다. 제1조는 협약의 목적, 제2조에서는 협약당사국의 이행요구 사항 제3조는 용어의 정의를 각각 규정하고 있다. 부속서 I 은 투기금지물질, 부속서 II는 본문 제6조에 의한 특별관리물질의 목록, 부속서 III은 특별허가 또는 일반허가서 발급시의 고려해야 할 사항을 각각 규정하고 있다.<sup>175)</sup>

### (1) 적용범위

이 협약 제3조에서는 적용범위와 투기행위 등 해양투기에 관하여 정의하고 있다. 그 적용범위는 영해와 공해(公海)를 포함한 해양에 적용된다. 여기서 ‘해양’이란 일국의 내수가 아닌 모든 해양수역을 말하며, 이것은 일국의 내수의 경계선으로 정의되는 기선 밖의 모든 수역에서 협약이 적용된다는 의미이다.<sup>176)</sup> 통상적인 해양의 정의에 내수(internal waters)를 포함시킬 것인지 여부에 관해서는 각국의 이해관계에 따라 찬반이 엇갈려 있어 앞으로도 계속 논의될 예정이다<sup>177)</sup>.

### (2) 정의

---

174) 임동철·정영석, 앞의 책, 452쪽.

175) 박원규, 『런던협약의 개정에 대한 대응방안』, 한국환경기술개발원, 1994, 6-8쪽.

176) 즉, 런던협약이 적용되는 지리적 범위는 연안국의 내수를 제외한 전 세계의 해양이다 ; 김형도, 앞의 정책자료, 27쪽.

177) 박원규, 앞의 책, 11쪽.

‘투기’라 함은 선박, 항공기 해양시설 또는 기타 인공 해양구조물로 부터 폐기물 등을 고의로 해양에 폐기하는 것과 선박, 항공기, 해양시설 또는 기타 인공 해양구조물을 고의로 해양에 폐기하는 것을 규제 대상 으로 하고 있으며(동협약 제3조 제1항), 선박 등의 통상 운항에 따라 생기는 폐기물의 배출 및 매립 행위는 규제의 대상이 아니다.

### (3) 규제의 방식

폐기물의 투기는 물질의 종류에 따라 전면금지되는 경우, 사전에 특별허가증을 요하는 경우 및 일반허가증을 요하는 경우 등 세 가지 그룹으로 나누어지며, 미리 투기여부를 허가받도록 규제하고 있다(협약 제4조). 즉, 폐기물의 분류를 ①전면금지목록(**black list**): 전면적으로 투기가 금지되는 폐기물(부속서 I) ②특별허가목록(**grea list**): 사전에 특별허가를 받아야 하는 폐기물(부속서 II) ③일반허가목록(**white list**): 사전에 일반허가를 받아야 하는 폐기물(부속서 III)로 구분하고 있고, 부속서 I 과 부속서 II에 분류되는 물질 이외의 모든 폐기물은 사전에 일반허가증을 요하는 일반허가물질에 해당된다. 그러나, 특정조건이 충족되는 경우에는 폐기물의 해양투기를 허용하고 있다.<sup>178)</sup>

### (4) 집행권

협약의 위반행위에 대한 규제나 처벌은 그 영역국에 일임되어 있어 불법행위가 적발된 선박이나 항공기를 선적국 또는 등록국에 통보하고 당해 국가로 하여금 이를 처벌하도록 하고 있다.

### (5) 모니터링 제도(허가서 발행통지제도)

---

178) 악천후로 인하여 인명, 선박, 항공기, 플랫폼 또는 기타의 인공 구조물을 구하기 위하여 필요한 경우 및 인명에 위협을 야기하거나 선박, 항공기 등에 진정한 위협을 일으키는 경우, 대안이 전혀 없는 상황에서 물질을 해양투기하지 않으면 인간의 건강에 중대한 위협이 발생하는 비상시, 해양생물자원, 인간과 가축에 위협이 없는 경우, 분노 찌꺼기 및 준설 토사에 잔존 오염물질로 남아 있어도 신속하게 무해하게 될 경우가 이에 해당된다 ; 김형도, 앞의 논문, 36-37쪽.

일반허가서의 경우, 각 체약국은 전년도 발행한 일반허가서의 기록을 매년 8월 1일까지 지역협정에 의하여 설치되어 있는 사무국을 통하거나 또는 직접적으로 일정한 양식에 따라, 특별허가서의 경우에는 발행한 즉시 IMO에 통지하여야 한다.

#### (6) 당사국 의무

협약 규정을 이행하기 위하여 각 당사국에게 일정한 의무를 부과하고 있다. 즉 당사국은 특별허가 또는 일반허가를 발급해주는 기관을 선정하여 폐기물 허가를 받은 물질에 관한 문서들을 보관하고, 해양상태를 점검해야 할 의무가 있다. 또한, 자국 영토 내에서 협약에 위반하는 행위를 규제하고 처벌하기 위해 적절한 조치를 취하여야 한다. 이들 조치는 소속 선박 및 항공기, 그리고, 폐기물을 그 영토 내에서 실거나 버리는 선박과 항공기에 적용된다.

#### (7) 부속서

협약에 딸린 부속서 I에 열거된 일반적인 쓰레기<sup>179)</sup>는 방출을 금지한다. 부속서 II에 열거된 폐기물은 특별한 주의를 요하며,<sup>180)</sup> 기타 물질은 미리 일반허가를 얻어야 한다(부속서 III).

#### 다. 개정의정서

1990년대 이후 전면적인 개정을 위한 노력이 진행되어 1996년 11월 8일, 런던협약 개정의정서가 특별외교회의에서 채택되었으며, 동협약 당사

---

179) 유기할로젠화합물, 수은과 수은화합물, 카드뮴과 카드뮴화합물, 플라스틱과 다른 합성물질, 원유와 그 폐기물, 정제된 석유제품, 석유중류 찌꺼기 그리고, 국제 원자력기구에서 투기에 부적절하다고 제한한 방사성 폐기물, 생물전 및 화학전을 위해 만든 물질 등이다 ; 해양경찰청, 『72런던협약 및 96의정서』, 2003, 33쪽.

180) 특별허가를 요하는 물질은 비소, 납, 구리, 아연과 그 혼합물, 실리콘 혼합물, 시안화 칼륨, 불화물, 부속서 I에 포함되지 않은 살충제와 그 제품 등이다 ; 해양경찰청, 위의 책, 55쪽.

국 중 15개국을 포함한 총 26개국이 비준하였다(동 의정서 제24조 제1항).<sup>181)</sup> 동의정서는 29개 본문 조항 및 3개의 부속서로 구성되어 있으며, 주요 내용으로는 폐기물 투기장으로서의 해양의 사용을 규제하는 문제에 대한 접근방법에 있어서 커다란 변화를 담고 있다. 즉, 제3조에서 규정된 체약국의 일반적 의무의 하나인 소위 “예방적 접근의 도입이다.<sup>182)</sup> 폐기물 또는 기타 물질이 해양오염에 대한 인과관계를 입증할 만한 결정적 증거가 없다고 할지라도 해(害)를 가져올 수 있다고 믿을 만한 이유가 있을 경우에는 적절한 예방조치를 취할 수 있도록 요구하고 있고(동 의정서 제3조 제1항), 오염자 비용부담의 원칙이 명시<sup>183)</sup>되었다(동 의정서 제3조 제2항). 모든 당사국은 개정의정서의 부속서 I에 속해 있는 물질을 제외한 폐기물 또는 기타 물질의 투기를 금지하고 있다(동 의정서 제4조). 나머지 2개의 부속서에는 폐기물에 대한 평가 및 분쟁해결 절차에 관한 내용이다. 또한, 협약에 위반하여 폐기물 투기행위를 하는 선박이나 항공기에 대한 규제를 각 국가의 국내법에만 맡기고 있을 뿐 국제적인 규제나 처벌법규를 규정하지 않음으로서 실효성이 적다. ‘해상에서의 소각’에 관한 용어 정의를 1996년의 개정의정서에 새로이 규정<sup>184)</sup>하였다. 동의정서는 런던협약을 전면적으로 개정하여 폐기물의 해양투기 금지를 더욱 강화하는 한편, 극히 제한적인 경우에만 예외적으로 투기를 허용하고 있다. 동협약 1996년의 개정의정서에 부합하지 않는 일부 폐기물의 해양배출은 금지된다.

## 라. 핵 폐기물의 해양투기

### (1) 런던협약과 해저처분

181) 이윤철, 앞의 법학박사학위논문, 35-36쪽.

182) 이윤철, 위의 법학박사학위논문, 36쪽.

183) 임동철·정영석, 앞의 책, 453쪽.

184) ‘해상에서의 소각’ 이라함은 “열처리 파괴를 통하여 투기할 목적으로 선박, 해상구조물 또는 해상에 있는 인간이 만든 구조물에서 폐기물 등을 태우는 것”을 말한다(런던협약 96 개정의정서) ; 해양수산부, 『국제해사협약의 체계적 이행방안 연구』, 2002, 123쪽.

런던협약 제3조 제1항은 해양투기를 “선박, 항공기, 플랫폼 등 기타 인공구조물에서 폐기물 내지 기타물질은 해양에 고의적으로 투하하는 것”이라고 정의하고 있다. 여기에서 해저처분이 과연 해양투기에 포함되는가 하는 것을 판단하기에는 이 규정이 다소 모호하기 때문에 그 포함 여부를 결정하는 것이 이 논쟁의 주안점이 되었다. 이 문제는 1983년 제7차 협의당사국회의에서 처음으로 노르웨이 및 핀란드 대표에 의해 제기되어, 1984년 제8차 동 회의에서 양측은 정식투표를 하는 대신 협의당사국회의의 최종보고서로 대체하였다. 1986년에 개최된 제10차 동 회의에서는 고준위 폐기물의 해저투기가 기술적으로 가능하고 환경적으로 수락할 수 있어야 함과 동시에 규제기구가 협약에 설치될 때까지 이를 금지하기로 모라토리움을 결의하였으며, 대다수 국가들이 동의하였다.

## (2) 1996년 의정서와 해저처분

1996년 의정서는 핵 폐기물의 해저처분을 금지하는 명백한 규정을 두고 있지는 않으나, 해석상 이를 금지하는 것으로 볼 수 있는 소지를 남겨 두고 있어 이 문제의 해결에 보다 근접하는 태도를 취하고 있다고 볼 수 있다.<sup>185)</sup>

## (3) 육상터널을 이용한 해저처분

핵 폐기물을 해저에 처분하는 다른 형태로 등장한 것이 육상터널(land based tunnel)을 이용한 해저처분으로, 해안으로부터 접근할 수 있는 해저 저장소에 핵 폐기물을 저장하는 방법이다. 연안국의 국내관할권에 속하는 지역에 해저저장소를 만들고 유엔해양법협약의 심해저 관련 조항에 의해서도 규제를 받지 않게 되어 있으므로, 해저지하에 매장된 방사성 폐기물이 주변 해역으로 유출되어 해양환경과 생태계를 오염시킬 가능성이 있다. 폐기물을 담은 강철 탱크가 부식이나 지진 및 화산폭발

---

185) 김기순, “핵 폐기물에 의한 해양오염과 국제책임 - 해양투기를 중심으로 -”, 『국제법학회지』, 2000, 4쪽.

이 일어나는 경우 지하수면이 뜨거운 방사성 폐기물과 접촉하여 저장용기의 파괴로 인하여 방사성 물질이 방출되는 등의 해양오염이 우려된다. 해양투기에 관한 국제협약은 ‘선박에 의한 해양오염방지협약 외에 해양오염의 과학적 현상에 관한 전문가그룹’<sup>186)</sup>(Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution ; GESAMP), 육상오염원에 의한 해양오염방지협약(Convention for the Prevention of Marine Pollution from Land-Based Sources) 등이 있다.

## 5. 1990년 기름오염 대비·대응 및 협력에 관한 협약

### 가. 제정경위

세계적인 대형 해양오염사고를 살펴보면 1967년 영국의 Torrey Canyon 호 사고, 1989년 미국 알라스카의 Exxon Valdez호 사고, 1999년 프랑스 남부의 Erika호<sup>187)</sup> 사고, 2002년 11월 스페인 프레스티지호 사고<sup>188)</sup>를 들 수 있다. 특히 1989년 미국의 Exxon Valdez호 해양오염사고가 피해규모가 가장 큰 것으로 알려지고 있는데, 피해액이 150억불(한화12조원)에 이른다.<sup>189)</sup> 이 사고를 계기로 대형 기름오염사고에 대하여 1개 국가만으로 대처하기가 불가능하다는 인식 하에 미국의 제안으로 1990년 11월 30일

186) UN, UNEP, UNESCO, FAO, WHO, IMO, IAEA, WMO에 대한 자문을 담당하는 국제전문가 그룹 ; <http://www.marine.gov.uk/gesamp.htm>(2005년 11월 2일 방문).

187) Erika호(19,666G/T, 말타선적)는 1999년 12월 12일 프랑스 남부 브레스트 해안에서 남동쪽 110km 떨어진 해상에서 벙커C유 31,000톤을 적재하고, 프랑스 Dunerque항에서 이탈리아 Livorno항으로 항해 중, 비스케이만에서 악천후(풍속 8~9m/sec, 파고 6m)을 만나게 되었고 선체가 두 동강이 나면서, 벙커C유 약 14,000톤이 유출되었다 ; 해양경찰청·한국해양오염방제조합, 앞의 책(주 17), 423쪽.

188) 2002년 11월 13일 발트해 벤스틸스항에서 B-C유를 적재하고 싱가포르 항해중, 스페인 근해에서 선체 균열로 예인 중, 2002년 11월 19일 스페인 가르시아 해안 서쪽방향 270km 떨어진 해상에서 선체가 2등분되어 수심 3,500m 지점에서 침몰, 벙커C유 6만 여톤이 유출되었다 ; 해양경찰청·한국해양오염방제조합, 앞의 책(주 12), 177-178쪽.

189) 강창구, “해상안전 및 오염관리를 위한 기술지원체계”, 한국기계연구원, 1996, 246쪽.

IMO 총회에서 OPRC 협약이 채택되고, 1995년 5월 13일 국제발효 되었고, 우리나라는 1999년 11월에 수락, 2000년 2월 9일에 발효되었다. 동협약의 개요는 부록의 <표 14>와 같다.

## 나. 체제 및 내용

19개조의 본문과 1개의 부속서 그리고, 10개의 결의문으로 구성되어 있으며,<sup>190)</sup> 기름오염사고에 대비하고 대응하기 위하여 당사국은 협약 및 부속서의 규정에 따라 단독으로 또는 다른 나라와 협력하여 오염사고에 필요한 적절한 조치를 취하는 것을 원칙으로 하고 있다(제1조).<sup>191)</sup> 즉, 이 협약은 본문에서 각 당사국으로 하여금 기름오염 사고발생시 비상계획의 수립, 기름 오염사고 보고절차의 수립, 기름오염에 대비·대응하기 위한 국가 및 지역제도 구축, 국가간의 국제협력, 방제기술 연구 및 개발, 국가간의 기술협력, 다자간 협력체제 구축, IMO의 역할 및 기능, 방제비용의 상환 및 변제 등을 규정함으로써 국가의 협력을 강조하고 있다(동협약 제3조 내지 제12조).<sup>192)</sup>

### (1) 협약의 목적과 적용범위

협약의 목적은 “대형 기름오염사고에 대비하고 대응하기 위한 국제협력과 상호원조 체제를 구축하고, 각 국가로 하여금 기름오염 긴급상황에 대처할 수 있는 능력을 확보하고 유지하게 하는데” 있다. 선박이외에 특히 가스나 기름의 탐사, 개발, 생산활동 혹은 기름의 적·양하에 종사하는 해양시설로부터 기름오염사고를 포함한다(동협약 제2조). 1969년의 ‘공법협약’에서는 개입권의 행사의 대상으로 해양시설을 포함시키지 아니 하였으나, 이 협약에서는 이를 포함하고 있는 것이 특징이다.

190) 임동철·정영석, 앞의 책, 451쪽.

191) 해양수산부, 앞의 연구보고서(주 126), 338쪽.

192) 조동오·목진용, 앞의 정책보고서(주 3), 12쪽.



## (2) 기름오염 긴급계획의 수립과 국가방제체제

각 당사국은 IMO의 지침을 고려, 공공 또는 민간기관과 협력하여 유류오염사고에 대처하기 위한 국가긴급계획(National Contingency Plan)을 준비하여야 한다.<sup>193)</sup> 따라서, 국가방제체제의 구축을 위해 가장 기본이 되는 ‘국가 및 지역긴급계획’을 준비하도록 요구하고 있다. 기름오염사고에 대처하기 위한 국가시스템을 강화하고, 1개국의 능력을 초과하는 사고에 있어서는 국가간의 상호협력에 기초한 경제적으로 합당한 방제능력을 갖추게 하며, 개발도상국을 돕기 위한 시스템을 조직화하여 즉각적인 방제조치를 취하기 위하여 각국이 자국 선박의 보고체제와 긴급계획을 준비하게 하려는 의도를 가지고 있다. 이러한 국가방제체제는 기름오염 대비 및 대응에 대한 책임을 갖는 관할당국과 국제적인 지원을 요청하거나 지원 요청을 결정하는 당국 등을 지정하게 되어 있다.

## (3) 국제협력 및 지원과 방제기술연구 및 개발

협약의 조기 시행을 위해 구성된 ‘OPRC 작업반’(Working Group)은 그동안 18개국과 2개 국제기구, 6개 비정부단체가 참여하여 5차례에 걸쳐 회의를 가졌다. 이 작업반은 개발도상국들이 협약을 이행하는 것을 도와주는 유용한 여러가지 도구를 개발하는데 주력해 왔으며, 협약의 시행을 위하여 필요한 과제를 도출하고 각 과제의 시급성을 평가함으로써 작업반의 시간계획표를 작성하였다. 각 국은 기름오염대비 및 대응에 관한 기술적 수준의 향상 관련 연구 개발을 촉진하고 기술적인 지원을 요청하면 기술을 이전해 주도록 되어 있다. 이는 아직 방제체제가 갖추어져 있지 못하거나 기술이 열악한 국가들을 도와주기 위한 것이며, 다른 나라가 지원한 방제비용의 상환에 있어서 변제해 주거나 삭감해 줄 수 있게 하는 등 개발도상국의 입장을 상당히 고려하고 있다.<sup>194)</sup> 즉, 국제협력 및 지원, 방제기술연구 및 개발, 국가간의 기술협력, 다자간 협력체제

193) 목진용·박용욱, 앞의 책(주 29), 10쪽.

194) 목진용·박용욱, 위의 책, 11쪽.

구축 등 국가의 협력을 강조하고 있다(동협약 제3조 내지 12조).<sup>195)</sup>

#### 다. 주요국가의 수용동향

미국은 1990년 기름오염법(Oil Pollution Act ; 이하 ‘OPA 90’ 이라 한다)의 시행으로 OPRC 협약에서 요구하는 제반 국가 시스템을 이미 완비하였다. 1990년 8월 이 법이 의회 통과 이후 해안을 가지고 있는 모든 주에서 법률을 제정하였다. 해양오염방제 주무기관으로서의 ‘미 해안 경비대’(US Coast Guard ; 이하 ‘USCG’ 라 한다)는 해양오염사고 발생 시 대응 및 집행기능으로서 국가대응팀(NRT) 부의장, 지역대응팀(RRT) 공동의장, 연안지역현장방제책임자(OSC)의 역할을 수행하고, 유류 뿐만 아니라 위험물질 유출의 통제·조정·감시에 필요한 인력 및 시설관리와 해양오염방제 관련업무도 수행하고 있다.<sup>196)</sup> USCG, 환경청 및 광물관리국은 OPA 90이 요구하는 방제계획의 요건을 충족시키기 위해, 1991년 8월까지 국가긴급계획의 개정을 완료하였고 1992년 2월까지 지역긴급계획을 새로 준비하게 하였으며, 1993년 7월까지 해안경비대로 하여금 지역긴급계획을 검토한 후 승인케 하였다. 유조선 소유자, 해안과 해양시설의 소유자로 하여금 1993년 2월 18일까지 승인된 새로운 방제계획을 개발하여 제출하도록 요구하고 있으며, 이를 제출하지 않은 자와 1993년 8월 18일까지 그 계획에 따르지 않는 자는 기름의 운송, 저장, 이동을 법으로 금지하였다. 특히 최대한 실행가능한 한도 내에서, 가장 최악의 유출에 대비한 민간 인력과 장비를 확보하도록 요구하고 있다는 점이다. 유조선의 경우 ‘최악의 유출을 나쁜 기상상태에서 선박에 싣고 있는 모든 화물을 유출시킨 경우’로 정의하고 있으며, 시설에 대해서는 ‘나쁜 기상 상태에서 최대의 예측 가능한 유출이 발생했을 경우’로 정의하고 있다. 이러한 정의와 요건에 따라 선박이나 시설의 소유자는 각 방제기자재의 양과 위치, 이동 능력 등에 관한 소요 내역을 산출하고 이를 확보해야 할 의무를 갖게 된다

195) 임동철·정영석, 앞의 책, 451쪽.

196) 해양경찰청, 앞의 책(주 102), 52쪽.

일본은 1995년 OPRC 협약 발효시 설치된 ‘기름오염사건에 대한 준비 및 대응에 관한 관계성·청 연락회의’(사무국 해상보안청) 등을 통해 관계기관이 일체가 되어 오염사고에 대처하는 등 관계성·청의 연대를 위해 노력하고 있다.<sup>197)</sup> 동협약에 대응하기 위하여 방제에 참여하는 기관간의 연계강화, 교육체제강화, 통신능력의 강화 및 방제장비<sup>198)</sup>의 수송능력강화 등에 역점을 두고 있다. 국가기본계획상의 해상보안청은 기름오염사고의 발생 또는 발생할 우려에 관해, 연락을 받은 해상보안청, 기타 관계행정기관, 지방공공단체 등은 사고정보를 통보하고, 순시선과 항공기에 의한 감시를 통해 현장을 조사·평가하며, 현장의 해상교통안전의 확보 및 위험방지조치를 취한다.<sup>199)</sup> 유해액체물질 배출시 주의를 요하는 물질은 해양 배출시 해상보안청의 확인을 의무화하고 있으며, 선박 및 해양시설 기름오염비상계획서의 법정 유효기간 명시, 법정검사 대상화, 검사 후 부적격에 대한 시정조치 명령 등을 명시한다. 러시아는 미국, 핀란드, 노르웨이 등 인접국 간 공동방제협정을 체결한 바 있으며, 중국은 세계은행의 지원을 받아 지난 7년간 미국 해양대기청과 공동으로 6개 항만에 대한 기름오염긴급계획 및 방제기술 연구를 수행, 미국으로부터 긴급계획 수립과 모델링 기술을 이전 받았다.

#### 라. 북서태평양지역 해양오염사고 방제협력체제

NOWPAP은 동북아시아 지역의 해양 및 연안 환경의 보호·관리를 위하여 유엔환경계획(UNEP)의 권고에 따라 1991년 5월에 우리나라, 북한, 일본, 중국, 러시아 5개국 대표가 활동계획의 추진에 합의하고 1994년 9월에 서울에서 제1차 정부간 회의가 개최됨으로써 출범하게 되었다.<sup>200)</sup> 그리고, 1998년 대전에서 우리나라, 일본, 중국, 러시아 4개국이 참

197) 조현진, 앞의 책(주 42), 85쪽.

198) 해상보안청 배출유 방제계획 자료편 기재 수량 합산(2002년 3월말) 해상보안청 및 관계기관이 보유한 기름방제장비는 유회수선 78척(임시작업선 불포함), 유회수장치 287개, 오일펜스 1,213km이다 ; 조현진, 위의 책, 89쪽.

199) 목진용 외, “우리나라 기름오염방제제도의 문제점과 개선방안”, 『해양환경안전학회지』 제14호, 2001, 114-115쪽.

가<sup>201)</sup>한 가운데 “해양오염 대비·대응을 위한 제2차 NOWPAP 포럼회의”가 개최되었으며 국제간 회의도 활발하게 이루어지고 있다.

우리나라는 해역적으로 이 지역에서 오염사고시 그 영향을 가장 많이 받게 되기 때문에 ‘NOWPAP 방제지역활동센터’(NOWPAP MERRAC)를 한국해양연구원 해양시스템 안전연구소(대전)에 유치하여 2000년 3월 22일에 설립함으로써 NOWPAP 지역국가들 간 방제협력체제의 중심축을 구축하게 되었다.<sup>202)</sup> NOWPAP 지역방제긴급계획은 북서태평양지역에서 한 국가의 대응능력을 초과하는 대형 오염사고가 발생되면 회원국들간 지원체제를 구축하여 대응하기 위한 구체적 대응절차를 정한 계획으로 제8차 정부간 회의(2003년 11월, 중국)에서 채택되었다. 그리고, 회원국간 방제지원 절차 및 방제방법 등에 관한 세부 내용을 정한 지침서와 같은 문서로써 회원국들의 담당기관 지정, 상호 연락을 위한 통신체계 구축, 세관 및 출입국 절차, 영공·영해 통과 절차, 방제비용 상황, 기자회견 방법 등에 관한 내용을 담고 있다.

특히, ‘NOWPAP 사업’<sup>203)</sup> 중에서 NOWPAP/사업4는 해양오염 대비·대응 사업으로 해양경찰청이 맡아 추진하고 있는데 세부 추진사업은 회원국간 해양오염방제관련 정보의 교환, 방제협력을 위한 국가긴급계획 수립 및 긴급계획 이행을 위한 양해각서 채택 그리고, 이 사업들을 추진

---

200) 한국해양수산연수원, 앞의 책, 199쪽 ; 해양수산부, 앞의 백서(주 30), 195쪽.

201) 북한은 우리나라 대전에서 개최된 NOWPAP 제2차 포럼회의에 불참 ; 김상운, 위의 보고서, 1-2쪽.

202) 김상운, 『NOWPAP 해양오염 대비·대응을 위한 제2차 포럼회의 결과보고서』, NOWPAP 제2차 포럼회의, 해양경찰청, 1998, 1쪽 ; 강창구·강성길·오정환, “NOWPAP지역내 해양오염대비 및 대응에 관한 지역협력과 MERRAC의 역할”, 『International Symposium on Oil Spill Preparedness, Response and Co-operation』, Incheon Korea, KCG · KMPRC · KOSMEE, 2005, p.275-276.

203) NOWPAP/사업1(데이터베이스 및 정보관리체계 구축)  
NOWPAP/사업2(국가별 환경입법, 목표, 전략 및 정책조사)  
NOWPAP/사업3(오염모니터링 활동)  
NOWPAP/사업4(해양오염 대비·대응을 위한 지역협력 개발)  
NOWPAP/사업5(지역활동센터 및 네트워크 구축)  
NOWPAP/사업6(해양 및 연안 환경에 대한 인식제고)  
NOWPAP/사업7(육상기인 오염 평가 및 관리)

; 해양경찰청, 앞의 책(주 9), 286쪽, UNEP/IMO/NOWPAP/MERRAC/FPM 7/19, 2004.

할 NOWPAP MERRAC 설치 등이다. 이제까지 세계 각국은 대형 오염 사고가 발생할 경우 한 나라의 방제능력으로는 부족할 수 밖에 없으므로 오염사고의 규모에 맞추어 대비 태세를 갖추어 왔다. 따라서, OPRC 협약과 NOWPAP 체제를 확고히 구축하여 주변 국가와 긴밀히 협조하는 등 국제적인 노력을 계속하여야 한다.

#### 마. 협약의 대응방안에 대한 검토

OPRC 협약의 목적은 대형 기름오염사고에 대비하고 대응하기 위한 국제협력과 상호원조체제를 구축하고, 각국으로 하여금 기름오염 긴급상황에 대처할 수 있는 능력을 확보하고 유지하게 하는 데 있다.<sup>204)</sup>

##### (1) 국가 방제체제 구축

OPRC 협약의 채택 이후 세계 각국은 해양 기름유출사고에 대비한 국가방제체제와 방제능력을 재검토하고 국가긴급계획과 지역긴급계획을 대폭 수정하였으며, 지역해(regional seas) 중심의 공동방제체제를 더욱 강화하기 시작했다. 마찬가지로 OPRC 협약이나 미국의 OPA 90에서 공통으로 강조하고 있는 점은 오염사고 방제를 위한 긴급계획을 수립하고, 해양사고시 복잡한 처리과정을 총괄할 수 있는 조정자로서 책임있는 당국의 능력을 강화해야 한다는 것이다.

##### (2) 방제 전문가의 양성과 체제의 선진화

방제긴급계획과 함께 방제전문가의 양성은 OPRC 협약의 핵심적인

---

204) 즉, OPRC 협약은 기름오염사고에 대처하기 위한 국가시스템을 강화하고, 일국의 능력을 초과하는 사고에 있어서는 각 국간의 상호협력에 기초한 경제적으로 합당한 방제능력을 갖추게 하며, 기름오염사고에 대처하는 국가방제체제의 구축에 있어서 많은 투자를 할 수 없는 개발도상국을 돕기 위한 시스템을 조직화하며, 기름유출을 조기에 발견하고, 즉각적인 방제조치를 취하기 위하여 각 국이 자국 선박 및 기름 관련 시설의 보고체제와 긴급계획을 준비시키려는 의도를 가지고 있다 ; 강성형, “유류오염대비대응 및 협력에 관한 국제협력의 발효에 따른 국가방제시스템의 구축방안”, 『해양정책연구』, 제10권 제1호, 1995, 181쪽.

요구사항이다. 현재 우리나라에서는 해양오염방제지도 인력(해양경찰청 해양오염관리국 현원 216명)이 매우 부족하므로, 향후 방제체제가 구축되고 조직이 개편될 경우 소요인력을 시급히 양성해야 하는 부담을 갖고 있다. 현재, 우리나라 해양방제 주무기관인 해양경찰청은 보직관리에 있어 해양과 무관한 전공자도 합상근무를 해야 하기 때문에 전문성의 충족도가 저하될 수 밖에 없다.<sup>205)</sup> 해양분야의 전문교육을 위하여 해양경찰 학교를 (가칭) 해양경찰대학으로 승격시키는 방안을 검토해야 하고, 방제 전문가를 양성하여야 한다. 우리나라는 1995년 씨 프린스호 사고를 교훈 삼아 사고의 예방과 아울러 방제체제의 선진화를 위한 법·제도의 개편, 방제교육훈련센터의 설립, 가상 연습체제의 구축, 방제기술 연구개발의 활성화 등 산적인 문제를 해결해야 하는 중요한 시점에 처해 있다.<sup>206)</sup> 또한, 해양방제 전문인력을 미국, 영국 및 싱가포르 등 해양오염방제분야 선진국의 방제체제 시찰과 정기교육의 확대로 방제전문교육의 질을 제고해야 한다.

## 제2절 國際協約의 國內法 受容現況

### 1. 수용과정

현행 해양오염방지법은 해양환경보호를 위한 국제법상의 기본법적인 성격을 가진 유엔해양법협약의 해양환경의 보호 및 보전에 관한 규정<sup>207)</sup>, MARPOL 73/78 부속서의 규정, 런던협약 '96 의정서등의 국제해양환경협약의 규정과 밀접한 관계가 있다.

1977년 해양오염방지법의 제정당시 그 체제에 있어서는 일본의 해양오

205) 김현기, “21세기 해양시대개막과 한국해양경찰 -해양경찰의 발전방향-”, 『학술총서-17』, 한국해양전략연구소, 2001, 92쪽.

206) 강창구, “대형 유류오염사고의 공포”, 한국해양연구원 해양시스템안전연구소, 1999, 23쪽.

207) 유엔해양법협약 제12장.

염방지법을 계수한 것이었고, MARPOL 협약 등의 국제협약에 대응하기 위한 국내법으로서 선박으로부터의 해양오염을 방지하기 위한 성격을 띠고 있었다. 그 후 해양환경관리에 관한 국제협약의 제정과 개정에 따라 여러 차례의 해양오염방지법의 개정을 거쳐 유엔해양법협약과 런던협약의 내용을 부분적으로 수용하여, MARPOL 73/78 협약에서 규제하는 선박기인 해양오염에 한정하지 않고 다른 오염원도 포함시키는 포괄적 규정으로 발전하였다.

국제사회에서 선박의 기름 유출로 인한 해양오염이 문제가 된 것은 1920년대의 일로서, 1926년 워싱턴에서 개최된 항로의 기름오염에 관한 예비회의를 시작으로 선박에 의한 해양오염을 규제하기 위해 국제적으로 많은 노력이 계속되어 왔다. 이에 따라 최초로 채택된 1954년 OILPOL은 기름이나 기름 혼합물의 배출기준을 위반한 선박을 처벌하도록 규정하고 있다. 유엔해양법협약의 영향으로 국제사회에서는 해양환경보호 관련 법체제에 대한 논의가 더욱 활발해졌다. 해양환경을 보호하기 위한 새로운 협약이 다수 채택되었을 뿐만 아니라 기존의 협약들도 개정을 통하여 규제 내용을 한층 더 강화하게 되었다. 해양오염관련 협약들은 규제 대상을 확대하여 육상오염원에 의한 오염, 대기오염원에 의한 오염, 선박으로부터의 오염, 해저활동에 의한 오염 및 폐기물 투기에 의한 오염 등을 다각적으로 규제하게 되었다. 또한, 해양법협약이 해양오염을 규제하기 위한 국가 관할권을 확대, 강화하여 연안국가, 항구국가 및 기국 등이 보다 적극적으로 입법권과 집행권을 행사할 수 있도록 규정함에 따라 각 국가들이 강력한 관할권 행사를 법제화하게 되었다.<sup>208)</sup>

지역해는 대부분 폐쇄해 내지 반폐쇄해로 되어 있어서 해양오염에 의해 쉽게 피해를 입을 우려가 있기 때문에 지경해 주변의 국가들은 일찍부터 지역협정을 통해 주변 해역의 해양오염을 규제해 왔다.<sup>209)</sup>

---

208) 해양수산부, 앞의 연구보고서(주 126), 319쪽.

209) 선박으로 인한 해양오염의 지역협정으로는 1969년 기름에 의한 북해오염에 관한 협력협정(Bonn Agreement), 1974년 기름에 의한 해양오염에 관한 덴마크, 핀란드, 노르웨이, 스웨덴 협력협정(코펜하겐 협정), 1974년 발틱해지역의 해양환경 보호 협약(1974년 발틱해 협약, 헬싱키협약), 1983년 기름 및 기타 유해물질로 인한 북해

2002년 8월 26일부터 9월 4일까지 남아프리카 공화국 요하네스버그에서 ‘지속가능한 발전에 관한 세계정상회의’ (World Summit on Sustainable Development ; 이하 WSSD 라고 한다)가 열렸다. 이번 회의에는 세계 각국의 정상과 환경단체 회원 등 2만 5천여명이 참석한 지구촌 최대의 지속가능 개발회의라 할 수 있다. 이 회의는 1992년 리우환경 정상회의 이후 그 동안 시행된 지속가능 개발 성과를 점검하고, 이에 관한 향후 이행계획을 수립하기 위한 것이었기 때문에 그 의미가 더욱 컸고, WSSD는 ‘지속가능한 개발을 위한 요하네스버그 선언’을 채택했다.<sup>210)</sup> 한편, 1992년에 열린 ‘환경과 개발에 관한 유엔총회’ (UNCED)의 결과에 대한 지난 10년간의 성과를 재평가하고 지속가능한 발전을 위한 국제적 책임을 새롭게 하는 회담이었다.<sup>211)</sup> 특히, 해양수산부문의 WSSD 이행계획 가운데, 유해한 선박 방오도료의 사용규제와 밸러스트수 배출 금지는 유럽국가를 중심으로 그 시행이 급진전되고 있다.

2003년 6월 2일부터 6일 까지 열린 ‘제4차 비공식회의’에서는 항해의 안전 및 해양환경보호를 중심으로 다양한 문제들이 논의되었다. 특히, 항해안전에 관한 사항으로, 특별민감지역(Particular Sensitive Sea Areas ; 이하 PSSA라 한다)을 지정하였다. 동회의에서 발틱해<sup>212)</sup>를 선박으로 인한 해양오염방지를 위한 PSSA로 지정하였음을 공표하였다.<sup>213)</sup>

해양환경보호에 관한 사항으로는 ‘취약한 해양생태계 보호’(MPA 설정)와 관련하여 세계 수산업의 현황, 남태평양 수역의 환초보호 등의 문제가 제기되었는데 이러한 의제들은 결국 공해상(公海上)에 MPA를 설정

---

오염문제 처리협력을 위한 협약(1983년 북해 협력협약)이 있다 ; 해양수산부, 위의 연구보고서(주 126), 320쪽.

210) 해양수산부, 앞의 책(주 24), 297쪽.

211) 유엔 총회 결의문 55/199.

212) 발틱해는 주변국가들 사이의 해양교통이 빈번한 곳으로 해상사고의 위험이 높고 기름유출 등 선박기인 오염으로 인한 위험부담이 크기 때문에 인접국가들이 지역 협정을 체결하여 항행안전과 사고대응에 많은 노력을 기울이고 있다 ; 해양수산부, 앞의 연구보고서(주 2), 302쪽.

213) IMO 제51차 MEPC 위원회는 현행 PSSA 가이드라인을 재검토할 것을 원칙적으로 승인하였다 ; 해양수산부, 『2004 하반기 IMO 회의결과 설명회』, 2004, 15쪽.



하는 문제로 귀결이 되었다.<sup>214)</sup>

해양오염방지를 위한 범세계적 차원의 노력이 1954년 OILPOL를 시발로 하여, 1969년 해양오염에 대한 국가의 개입과 협력에 관한 협약, 1972년 해양투기에 의한 해양오염방지협약 및 해양환경보전을 위한 종합적 규정을 둔 1982년 유엔해양법협약 등 여러 국제협약<sup>215)</sup>이 만들어 졌으며, 지역적 차원에서의 국제협약도 마련되고 있다.

해양환경에 관한 국가의무를 MARPOL 73/78 등과 같은 개별 협약에서 구체적인 내용을 규정하고 있으며, 다른 협약과는 달리 국가가 의무를 제대로 이행하지 않는 경우 지구환경오염의 문제가 생기기 때문에 체약국은 국제환경협약에서 정하고 있는 국가의 권리와 의무의 내용을 정확하게 확인하고, 차질 없이 이행하여야 한다.<sup>216)</sup>

## 2. 수용현황

우리나라는 1979년에 OILPOL, 1984년에 MARPOL, 1993년에 FC(Fund Convention) 그리고, 1994년에 LDC(London Dumping Convention)에 가입하였다. 우리나라가 당사국이 된<sup>217)</sup> MARPOL 73/78의 경우에는 각

---

214) 지난 10년 동안 전 세계의 어업자원과 어획량은 형망(Dredging)과 트롤(Trawling) 등 파괴적인 어업방법에 의해 불법 포획되고 남획됨으로써 현저하게 감소되어 왔으며, 전 세계 어획량의 50%는 IUU어업으로부터 생산되는 것으로 보인다. 이러한 추세를 막기 위해서는 생태계적 접근방법과 MPA의 설정 및 수산보조금의 금지가 필요하다라는 주장이 제기되었다 ; 해양수산부, 앞의 연구보고서(주 2), 303쪽.

215) ① Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969(기름오염 손해에 대한 민사책임에 관한 1969년 국제협약 의정서, 채택 : 1976년 11월 19일 발효 : 1981년 4월 8일), ② International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971(Fund Convention as amended(1971년 기름오염손해배상을 위한 국제기금설치에 관한 국제협약, 채택 : 1972년 12월 18일 발효 : 1978년 10월 16일), ③ Agreement Relating to the Implementation of the Part XI of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982(1982년 12월 10일 해양법에 관한 국제연합 협약 제6장의 이행과 관련된 협정, 채택 : 1994년 7월 28일, 발효 : 1996년 7월 28일) ; 이용, 앞의 교재(주 51), 26-28쪽.

216) 김주덕, “국가의 지구환경보호책임과 환경검찰권 행사방안 연구”, 『저스티스』 제30권 제2호, 1997, 19-20쪽.

당사국의 선박이 해양오염방지 기준을 준수하도록 하고 있는 바, 국가 등이 관리하는 선박의 경우에는 스스로 그 기준을 지키도록 하면 될 것이나, 사유의 선박인 경우에는 조약의 당사국이 되어도 선박소유자 등에게 조약상으로 어떤 의무가 생기는 것이 아니다. 따라서, 우리나라는 1986년 해양오염방지법을 개정<sup>218)</sup>하여 필요한 의무를 규정하였는 바, 이것이 가장 일반적인 조약의 시행을 위한 법령정비의 사례라고 할 수 있다.<sup>219)</sup>

우리나라는 1984년 7월에 MARPOL 73/78 강제부속서인 부속서 I, II에 가입하였으며, 부속서 III, V에는 1996년 2월에 가입하여 해양환경의 개선도모와 함께 해양환경보호를 위한 국제적 노력을 해 오고 있다. 1973년 해양오염방지협약 중에서 가장 중요한 부분이 MARPOL 73/78 협약 부속서 I의 선박으로부터 기름의 의식적인 배출금지와 규제대상은 모든 형태의 석유류(해양오염방지협약 제1조)규정을, 해양오염방지법 제2조(정의)와 제5조(선박으로부터 기름의 배출금지)에 이를 수용하고 있다. 동협약 부속서 II에 유해액체물질에 의한 오염의 통제조치 및 배출기준규정은 해양오염방지법 제11조(선박으로부터 유해액체물질의 배출금지)에 이를 수용하여 동법 시행규칙 제25조(화물창의 정화방법) 내지 32조(포장유해물질 운송요건)에서 유해액체물질의 사전처리 및 배출방법 등을 규정하고 있다. 동협약 부속서 III의 포장형태, 컨테이너, 이동식 탱크 또는 도로, 철도를 이용하여 유조탱크로 운송되는 유해액체물질에 의한 오염방지 규정은 해양오염방지법 제15조의2(포장유해물질의 운송) 및 제15조의3(선박으로부터 포장유해물질의 배출금지)에 이를 수용하고 있다.

즉, 현행 법은 협약의 부속서별로 되어 있는 규제물질 중 부속서 I의 기름과 부속서 II의 유해액체물질은 그대로 수용하면서 부속서 III의 포장

---

217) 조약 제847호(1984년 7월).

218) 기름에 경질유를 추가하고, 선박의 물밸러스트 배출방지장치, 분리밸러스트 탱크, 화물창 원유세정설비 등을 추가하여 설치하도록 하였다 ; 1986년 12월 31일 법률 제3905호.

219) 김용진, “유엔해양법협약에 의한 해양오염방지와 우리나라의 실정법”, 『해양정책연구』 제4권 제2호(여름), 1989, 140쪽.

유해물질은 유해액체물질 등에 포함시켜 규제하고 있고,<sup>220)</sup> 또한, 부속서 IV의 분뇨와 부속서 V의 쓰레기를 폐기물에 포함시켜 규제하고 있다. 그리고, “기름이라 함은 ‘석유 및 석유대체연료사업법’에서 정하는 원유 및 석유제품(석유가스를 제외한다)과 이들을 함유하는 유성혼합물 및 폐유를 말한다”고 하여 동법에서 정하는 원유 및 석유가스를 제외한 석유제품<sup>221)</sup>과 이들을 함유하는 유성혼합물로 한정하고 있다(법 제2조 제1호). 따라서, 현행 법에서 배출을 규제하는 기름 및 유성혼합물을 동협약 부속서 I의 제1조 제1항에서 규제의 대상으로는 모든 형태의 석유류<sup>222)</sup>와 이러한 기름과 섞인 유성혼합물을 모두 포함한다고 할 수 있다. 그리고, 부속서 IV의 분뇨와 부속서 V의 쓰레기를 폐기물에 포함시켜 규제하면서 폐기물을 “해양에 배출되었을 경우 해양환경의 보전을 저해하는 물질(기름 및 유해액체물질 등을 제외한다)로서 해양수산부령이 정하는 물질과 해양에 배출됨으로써 그 상태로는 쓸 수 없게 된 물질(법 제2조 제6호)”로 정의함으로써 부속서 IV에서의 분뇨, 부속서 V의 쓰레기 및 육지 폐기물과 해양 폐기물을 망라하고 있다.

1973년 MARPOL과 MARPOL 73/78 부속서에서 규정하고 있는 선박 내의 일상생활에서 발생하는 분뇨 등의 폐기물이나 폐지류 또는 플라스틱류의 배출을 금지하고 있으며,<sup>223)</sup> 유출된 기름의 방제용 자재 또는 약제의 비치의무를 규정하고 있다.

IMO는 1998년 11월 제43차 해양환경보호위원회(MEPC)에서 2003년 1월 1일 이후 TBT 함유도료(TBT Based Paint)의 사용을 금지하였고 2008년 1월 1일 이후는 선체 잔존 도료까지 제거하는 ‘선박유해방오도료 규제협약’(The International Convention on the Control of Harmful

220) ‘유해액체물질 등’이라 함은 유해액체물질 및 포장 유해액체물질을 말한다 ; 해양오염방지법 제2조 제5호.

221) ‘석유’라 함은 원유·천연가스(액화한 것을 포함한다) 및 석유제품을 말한다 ; 석유 및 석유대체연료사업법(2005년 3월 31일 법률 제7428호 개정) 제2조 제1호.

222) 원유(crude oil), 중유(fuel oil), 슬러지(sludge), 폐유(oil refuse) 및 정제유(refined products) 등 ; 한국선급, 앞의 책, 133쪽.

223) 임동철 · 정영석, 앞의 책, 447쪽.

Anti-Fouling System)을 2001년 10월 5일에 채택하였다. 이와 같이 사용 금지를 2단계화한 것은 선주의 비용증가와 적용상의 현실적인 어려움인 선박의 도킹(Docking)과 검사시기 등을 고려하여 결정한 결과이다. 한편, IMO는 2003년도 TBT 함유 방오도료의 사용금지를 추진하였고 2008년도 까지 기존 TBT 방오도료를 제거하기 위한 협약체결을 추진 중이다.<sup>224)</sup> 유럽연합의 경우, 2003년부터 우선적으로 회원국 선박에 대해서는 유기 주석화합물이 포함된 선박 방오도료의 사용을 금지하고 있다. 자연계내의 분포상황은 홍합이나 굴 등 이매패류의 체내에 농축된 TBT는 1925년 방충제로 사용된 이후 사용량과 사용범위가 급속히 증가하고 있으며 각종 플라스틱안정제, 산업용 촉매제, 살충제, 살균제, 목재 보존제 및 선저 방오제 등으로 널리 이용되고 있고,<sup>225)</sup> 1982년 프랑스에서 아카송만에 서식하는 굴 및 각종 패류의 성장을 저해하고 기형 및 채묘 부진현상<sup>226)</sup>과 고둥, 대수리 등 복족류의 암컷 고둥에서 수컷과 같은 성기가 자라나 생식능력을 상실하게 되는 임포섹스(imposex)현상이 TBT 오염지역에서 관찰되면서<sup>227)</sup> 228) 유럽연합 등에서 TBT에 대한 환경적 관심이 집중하게 된 것이다. 우리나라의 조선소, 항구, 어항주변 등은 이미 위의 현상이 나타나고 있고, 굴의 패각 기형현상도 진해만, 추자도 등 남해안 여러 곳에서 확인되고 있다. 선박활동이 활발한 연안의 생물이나 퇴적물 중의 TBT 농도는 외국의 오염해역과 비슷한 수준이다.<sup>229)</sup>

224) 해양수산부, 앞의 백서(주 60), 119쪽.

225) Stewart, C. and J. A. J. Thompson. "Extensive butyltin contamination in southwestern coastal British Columbia, Canada", 『Mar. Pollut. Bull.』 27, 1994, p.601-606.

226) Alzieu, Cl., J. Sanjuan, P. Michel, M. Borel and J. P. Dreno. "Monitoring and assessment of butyltins in Atlantic coastal waters". 『Mar. Pollut.』 20(1), 1989, p.22-26. ; Stephenson et al., 1986 ; Stephenson, 1991.

227) Wilson, S. P., M. Ahsanullah and G. B. Thompson. "Imposex in Neogastropods : An indicator of tributyltin contamination in eastern Australia", 『Mar. Pollut. Bull.』 26(1), 1993, p.44-48.

228) Mensink, B. P., C. C. ten Hallers-Tjabbers, J. Kralt, I. L. Freriks and J. P. Boon. "Assessment of Imposex in the common whelk, *Buccinum undatum* (L.) from the Eastern Scheldt, The Netherlands", 『Mar. Environ. Res.』 41, 1996, p.315-325.

229) 한국해양연구소, "유류 및 유독물질 오염이 수산자원에 미치는 영향에 관한 연

선박 밸러스트수의 무단배출을 방지하기 위해 유럽, 미국 및 호주 등에서는 이미 환경적으로 안전한 해역에서의 밸러스트수 교환을 의무화하고 있다. 특히, 미국은 자국으로 들어오는 모든 선박에 대해서 200마일 밖에서 발라스트수를 교환하고 이에 대한 보고서를 USCG에 제출하도록 하고 있고, 1996년 발효된 국가유입협약<sup>230)</sup>을 적절히 이행하기 위해 USCG는 자국 내 모든 항구로 들어오는 선박들에 대해 발라스트수의 규제를 실시하고 있다. 따라서, 우리나라도 해양 잔류성 유기오염물질, 유해 방오도료, 선박대기오염물질 등 국제협약의 발효에 의한 새로운 오염물질 수용하기 위한 입법을 마련 중에 있다.<sup>231)</sup>

#### 가. 유엔해양법협약

유엔이 1994년 12월 19일, 제92차 총회에서 1998년을 ‘세계 해양의 해’로 지정한<sup>232)</sup> 목적은 해양의 중요성을 강조하고 해양환경이 지속가능한 개발을 위한 자원의 원천임을 모든 정책입안자, 각국 정부기관 및 일반인이 알 수 있도록 주의를 촉구하기 위함이며,<sup>233)</sup> 이 협약의 발효로 해양환경법체계가 가동되면 종래 1954년 OILPOL, MALPOL 73/78 협약 및 런던협약 등 개별 해양오염 관련 국제협약들이 명실공히 유엔해양법협약의 틀 안에서 체계적인 해양환경보전을 위한 규범 체계로 적용·시행 될 것이다.

우리나라에서 유엔해양법협약의 해양환경보호에 관한 사항은 대부분 해양오염방지법에 조성규범으로 수용하고 있다. 즉, 해양오염방지법에서는 해양환경을 보호하기 위하여 국가는 해양환경보전종합대책을 수립하도록 하는 한편, 각종 해양오염물질의 배출규제기준, 선박 내 오염방지

구(I. II)”, BSPN 00324-983-4, 한국해양연구소, 1996, 316쪽.

230) N.I.A.(National Invasive Act).

231) 해양 잔류성 유기오염물질의 사용제한, 환경친화적 방오도료 및 방오시스템의 사용 ; 해양환경관리법(안) 제33조, 제34조.

232) A/RES/49/131(10. February. 1995) ; 김영구, “새로운 국제해양질서와 한국의 해양주권”, 한국해양대학교 사회과학연구소, 1999, 1쪽.

233) UNESCO, 1998 International Year of the Ocean, Introduction ; <http://www.ioc.unesco.org/iyo/introduction.htm> ; 김영구, 위의 논문, 1쪽.

설비 검사제도, 외국선박에 대한 항만국통제(Port State Control)<sup>234)</sup>, 대량의 기름이 배출된 경우의 방제조치 등에 대하여 규정하고 있다. 앞으로 항만국통제제도는 더욱 강화 발전될 것이 예상되고, 동협약은 해양환경 보전을 위한 규제를 함에 있어 국제적 규칙과 기준에 ‘동등한 수준’으로 할 것을 요구하고 있다.

#### 나. MARPOL 73/78 협약

우리나라 해양오염방지법은 1978년 MARPOL 의정서에 가입하기 위한 대응책으로 제정되었다. 제정 당시 선박기인 해양오염만을 방지하기 위한 성격을 띠고 있었으나, 그 후 국제협약의 제정과 개정에 따라 여러 차례의 법 개정을 거쳐 유엔해양법협약 및 런던 협약의 내용을 부분적으로 수용하여 MARPOL 73/78 협약에서 규제하는 선박기인 해양오염에 한정하지 않고 다른 오염원도 포함시키는 포괄적 규정으로 발전하였다. 그러나, MARPOL 73/78 협약을 제외한 다른 협약의 규정을 필요에 따라 일부만 추가함으로써 그 성격이 모호한 상태이다.

#### 다. OPRC 협약

세계 각국은 대형 오염사고가 발생할 경우 일부 지역이나, 한 나라의 방제능력으로는 부족할 수 밖에 없다는 사실을 깨닫게 되었다. IMO는 신속하고 효과적인 방제를 위해 국가별·범국가적 기름오염 대비체제의 구축과 아울러 인접국가 상호간에 대형 선박사고에 의한 기름오염에 대비한 협력체제의 구축이 필요함을 인식하고 OPRC 협약을 채택하였다.<sup>235)</sup> 동협약의 채택 이후 세계 각국은 국가방제체제와 방제능력을 재검토하고 국가긴급계획과 지역긴급계획을 대폭 수정하였으며, 지역해(regional seas) 중심의 공동방제체제를 더욱 강화하기 시작했다. 마찬가지로

234) 유엔해양법협약 제12장, 우리나라 선박안전법 제16조.

235) 조동오·목진용, 『OPRC 협약의 수용방안에 관한 연구』, 정책자료 118, 해운산업연구원, 1995, 7-8쪽.

지로 동협약이나 미국의 OPA 90에서 공통으로 강조하고 있는 점은 오염사고 방제를 위한 긴급계획을 수립하고, 사고처리를 총괄할 수 있는 조정자로서 책임 있는 당국의 능력을 강화해야 한다는 것이다. 우리나라 해양오염방지법상 방제에 관한 규정은 제6장(해양오염방제조치) 제47조 내지 제52조, 제6장의 2(한국해양오염방제조합) 제52조의2 내지 제52조의 9에 나타나 있다. 그리고, 동협약의 가입을 위해 2000년 1월 11일 ‘국가방제기본계획’<sup>236)</sup>을 확정하였다. 따라서, 해양오염방제체도의 개선 등 협약에서 요구하고 있는 국내방제제도 개선작업을 추진, 관계부처의 협의를 거쳐 1999년 11월 9일 비준서를 IMO에 기탁하고, 2000년 2월 9일 국내 발효됨으로써 국제적 방제협력체제에 참여하게 되었다.

---

236) 우리나라 해양기름오염대비·대응을 위한 ‘국가방제기본계획’은 1999년 12월 16일 해양오염방제대책위원회의 의결을 거쳐 2000년 1월 11일 국무회의 의결로 최종 확정되었다 ; 이봉길, 앞의 논문(주 21), 13쪽.

## 제 4 장 우리나라 海洋環境管理 立法體系와 改正方向

### 제1절 海洋汚染 관련 國內法 體系의 特性

#### 1. 국내법 체계의 개관

##### 가. 환경정책기본법

1990년 8월 1일 제정(법률 제04257호)되어, 2005년 5월 31일 일부개정(법률 제7561호)된 이 법은 1991년 2월 2일부터 시행<sup>237)</sup>되었고 “환경보전에 관한 국민의 권리·의무와 국가의 책무를 명확히 하고 환경정책의 기본이 되는 사항을 정하여 환경오염과 환경훼손을 예방하고 환경을 적정하고 지속가능하게 관리·보전함으로써 모든 국민이 건강하고 쾌적한 삶을 누릴 수 있도록 함”을 목적으로 한다. 환경정책기본법의 기본이념은 동법 제2조에 천명되어 있는데, ‘인간과 환경간의 조화와 균형의 유지’(Ecologically Sound and Sustainable Development ; ESSD)<sup>238)</sup>라는 개념에 입각하여, 단순히 개발과 환경보호가 조화를 이루는 것이 아니라 환경보전을 우선적으로 고려하도록 하고 있다. 그리고, 현재의 국민 뿐만 아니라 환경보전의 혜택이 ‘미래세대에게 계승’되도록 할 것을 규정하여 이른바 ‘세대간의 형평’을 도모하도록 하고 있고, 동법 제7조는 ‘오염원인자

237) [http://152.99.158.22/kor/info/info\\_01\\_01.jsp](http://152.99.158.22/kor/info/info_01_01.jsp) (환경부/정보마당/법령), 환경법의 변천과 역사(2005년 10월 30일 방문) ; 최의소·조광명, 『환경공학』, 개정판, 청문각, 2001, 9쪽.

238) 지속가능한 발전 개념은 1972년 스웨덴 스톡홀름에서 열린 유엔인간환경회의에서 작성한 보고서가 1986년 『우리들의 미래(Our Common Future, 일명 : 브룬틀란트보고서)』로 출간되어 ‘ESSD’의 개념이 전 세계적으로 널리 알려지게 되었다 ; [http://kr.ks.yahoo.com/service/wiki\\_know/know\\_view.htmlnum=84066](http://kr.ks.yahoo.com/service/wiki_know/know_view.htmlnum=84066)(2005년 11월 13일 방문).



책임원칙'을 천명하고 있다.<sup>239)</sup>

## 나. 자연환경보전에 관한 법

### (1) 자연환경보전법

1991년 12월 31일 제정(법률 제4492호)되어, 2005년 8월 4일 일부개정(법률 제7678호)된 이 법은 “자연환경을 인위적 훼손으로부터 보호하고, 생태계와 자연경관을 보전하는 등 자연환경을 체계적으로 보전·관리함으로써 자연환경의 지속가능한 이용을 도모하고, 국민이 쾌적한 자연환경에서 여유있고 건강한 생활을 할 수 있도록 함”을 목적으로 한다. 1990년대에 들어 “자연환경 그 자체를 적극적으로 보전한다”는 추세에 의하여 제정되었고, 자연환경을 보호하려는 정책의지를 반영한 선언적 규정이 많다.

### (2) 토양환경보전법

1995년 1월 5일 제정(법률 제4906호)되어, 2005년 3월 31일 일부개정(법률 제7459호)된 이 법은 “토양오염으로 인한 국민건강 및 환경상의 위해를 예방하고, 토양생태계의 보전을 위하여 오염된 토양을 정화하는 등 토양을 적정하게 관리·보전함으로써 모든 국민이 건강하고 쾌적한 삶을 누릴 수 있게 함”을 목적으로 한다. 토양은 오염된 공기, 물 및 폐기물 등을 매개로 하여 오염되므로, 석유류, 유독물의 저장시설로부터 오염물질이 토양을 오염시키는 경우에 대하여 이를 복원시키기 위한 법이다.

### (3) 유해화학물질관리법

1990년 8월 1일 제정(법률 제4261호)되어, 2004년 12월 31일 일부개정

---

239) 자기의 행위 또는 사업활동으로 인하여 환경오염 또는 환경훼손의 원인을 야기한 자는 그 오염·훼손의 방지와 오염·훼손된 환경을 회복·부원할 책임을 지며, 환경오염 또는 환경훼손으로 인한 피해의 구제에 소요되는 비용을 부담함을 원칙으로 한다(1999년 12월 31일 전문개정) ; 환경정책기본법 제7조.

(법률 제7292호)된 이 법은 “화학물질로 인한 국민건강 및 환경상의 위해를 예방하고 유해화학물질을 적정하게 관리함으로써 모든 국민이 건강하고 쾌적한 환경에서 생활할 수 있게 함”을 목적으로 하며,<sup>240)</sup> 화학물질의 유해성 심사, 유독물 영업의 규제, 취급제한 유독물의 생산·사용 등의 규제, 제조 수입 판매 또는 사용 등 유통과정 관리 등에 대하여 규정하고 있다.

#### (4) 대기환경보전법

1990년 8월 1일 제정(법률 제4262호)되어, 2005년 3월 31일 일부개정(법률 제7459호)된 이 법은 “대기오염으로 인한 국민건강 및 환경상의 위해를 예방하고 대기환경을 적정하고 지속가능하게 관리·보전함으로써 모든 국민이 건강하고 쾌적한 환경에서 생활할 수 있게 함”을 목적으로 하며, 연료사용량 및 자동차 증가로 인한 대기오염의 심화를 예방하는 등 환경정책기본법에서 비교적 명확하게 제시된 대기환경기준의 달성을 위한 정책 수단을 규정하고 있다.

### 다. 환경보전을 위한 통합법

#### (1) 환경범죄의 단속에 관한 특별조치법

일본의 ‘인간의 건강 관련 공해범죄의 처벌에 관한 법률’(人の健康に係る公害犯罪の處罰に關する法律)을 모델로 하여 제정된 것으로 알려진 이 법<sup>241)</sup>은 “사람의 생명·신체, 상수원 또는 자연생태계 등에 유해한 환경오염 또는 환경훼손을 초래하는 행위를 가중처벌하고, 그에 대한 행정처분을 강화함으로써 환경보전에 이바지함”을 목적으로 하고, 유해물질

240) <http://www.moleg.go.kr>(법제처) ; 유해화학물질관리법 연혁(2005년 9월 30일 방문), 최의소·조광명, 앞의 책, 10쪽.

241) 1991년 5월 31일 법률 제4390호로 제정된 ‘환경범죄의 처벌에 관한 특별조치법’은 1999년 12월 31일 법률 제06094호로 ‘환경범죄의 단속에 관한 특별조치법’으로 법명이 변경되었다 ; “앞의 법제처 인터넷사이트”, 환경범죄의 단속에 관한 특별조치법 연혁(2005년 9월 30일 방문).

배출로 사람의 생명과 신체에 위협을 초래한 자에 대하여 별개로 형사범으로 처벌하는 근거를 두고 있다. 이 법의 적용대상범죄가 제한적이고 중한 범죄만을 다루고 있다면 수질환경보전법 등 환경관계법의 적용대상범죄는 광범위하다. 실무상으로는 무허가 배출시설설치·조업행위, 배출시설·방지시설의 비정상운영이 압도적 지위를 차지하고 있으며,<sup>242)</sup> 벌금형이 주로 부과되고 있다.<sup>243)</sup>

## (2) 환경개선비용부담법

1991년 12월 31일 제정(법률 제4493호)되어, 2005년 3월 31일 일부개정(법률 제7459호)된 이 법은 “환경개선을 위한 대책을 종합적·체계적으로 추진하고 이에 따른 투자재원을 합리적으로 조달하여 환경개선을 촉진함으로써 국가의 지속적인 발전의 기반이 되는 쾌적한 환경의 조성에 이바지함”을 목적으로 한다. 환경개선부담금제도<sup>244)</sup>는 유통·소비과정에서 환경오염물질을 다량 배출하는 건물이나 기타 시설물의 소유자 또는 점유자와 자동차 소유자에게 부담금을 부과하고 이를 환경개선특별회계의 세입으로 정부의 환경개선사업의 투자재원을 확보하는 것이다.

## (3) 환경기술개발 및 지원에 관한 법률

1994년 12월 22일 제정(법률 제4830호)된 이 법은 “환경기술의 개발·지원 및 보급을 촉진하고 환경산업을 육성함으로써 환경보전 및 국민경제의 지속가능한 발전에 이바지함”을 목적으로 환경기술을 체계적이고 장기 종합적으로 개발하고 이의 실용화 및 환경측정기기의 형식승인이나 환경시설에 대한 기술진단과 같은 기술규제 및 지원에 대한 규정, 그리

---

242) 김익기·김성언, “한국의 환경오염 및 환경범죄의 실태와 대책”, 한국형사정책연구원, 1993, 98-99쪽.

243) 1994년경 검찰의 환경범죄에 대한 전체 사건 중 구약식이 약 80.4%를 차지하고 있다 ; 대검찰청, 『환경사범수사편람』, 1995, 91쪽.

244) 해양오염방지법에서는 해양에 배출하는 각종 산업폐기물 등에 대하여 동법 시행령 및 시행규칙을 개정, 2002년 9월 1일부터 해양환경개선부담금을 부과·징수할 수 있는 근거를 마련하고 시행에 들어갔다 ; 해양수산부, 앞의 백서(주 60), 127쪽.

고, 상품에 대한 환경마크제의 실시에 관한 규정이 있다.

#### (4) 환경오염피해분쟁조정법

1990년 8월 1일 ‘환경오염피해분쟁조정법’으로 제정(법률 제4258호)되어, 2005년 3월 31일 일부개정(법률 제74282호)된 이 법은 “환경분쟁의 알선·조정 및 재정(裁定)의 절차 등을 규정함으로써 환경분쟁을 신속·공정하고 효율적으로 해결하여 환경을 보전하고 국민의 건강 및 재산상의 피해를 구제함”을 목적으로 한다. 환경오염으로 인한 피해의 조사와 그로 인한 분쟁을 신속하고 공정하게 해결할 수 있는 조정·구제절차를 마련<sup>245)</sup>하려는 것이다. 따라서, 행정기관이 가지고 있는 전문성과 과학적인 지식을 총동원하여 피해구제를 적극적으로 하려는 취지의 법이다.

#### (5) 환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법

1999년 12월 31일 제정(법률 제06095호)되고 2005년 5월 31일 일부개정(법률 제7573호)된<sup>246)</sup> 이 법은 “환경·교통·재해 또는 인구에 미치는 영향이 큰 사업에 대한 계획을 수립·시행함에 있어서 당해 사업이 환경·교통·재해 및 인구에 미칠 영향을 미리 평가·검토하여 건전하고 지속가능한 개발이 되도록 함으로써 쾌적하고 안전한 국민생활을 도모함”을 목적으로 한다. 환경영향평가법, 도시교통정비촉진법, 자연재해대책법 및 수도권정비계획법에서 별도로 규정하고 있던 환경·교통·재해 및 인구 등의 각종 영향평가제도들을 통합하였다. 환경영향평가제도를 최초로 입법화한 국가는 미국으로 1969년 국가환경정책법(National Environmental Policy Act)에서 채택되었으며, 우리나라는 미국의 제도를 모방하여 환경영향평가제도를 도입하였다<sup>247)</sup>. 1990년 환경정책기본법이 환경영향평가제도와 관련하여 3개 조항을 두고 있었으나, 1993년 6월 환경영향평가법

245) 최의소·조광명, 앞의 책, 10쪽.

246) “앞의 법제처 인터넷사이트” ; ‘환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법’연혁 (2005년 10월 13일 방문).

247) 환경보전법(1977년 12월 31일 제정) 제5조.

이 제정되면서 환경정책기본법상의 환경영향평가와 관련된 조항을 확대·개선한 것이다.

## 라. 수질오염 관련 법

### (1) 수질관리 분야

#### (가) 수질환경보전법

1990년 8월 1일 제정(법률 제4260호)되고 2005년 3월 31일 일부개정(법률 제7459호)<sup>248)</sup>된 이 법은 “수질오염으로 인한 국민건강 및 환경상의 위해를 예방하고 하천·호소 등 공공수역의 수질을 적정하게 관리·보전함으로써 국민으로 하여금 그 혜택을 널리 향유할 수 있도록 함과 동시에 미래의 세대에게 승계될 수 있도록 함”을 목적으로 하며, 폐수를 배출하는 사업장의 규제에 대한 것이 주된 내용이며, 배출부과금제도<sup>249)</sup>의 확대에 의한 경제적 유인, 환경친화기업지정제도의 도입으로 기업의 자율적 오염저감을 유도하는 쪽으로 정책 수단이 다양화 되고 있고, 사업장에서 배출되는 위해물질에 대한 규제를 엄벌하고 있다. 그리고, 동법은 배출시설의 규제에 주안점을 두고 있기 때문에 육상기인 해양오염원에 대한 종합적인 대응책으로서는 충분치 못하다.

#### (나) 오수·분뇨 및 축산폐수처리에 관한 법률

1991년 3월 8일 제정(법률 제4364호)되고 2005년 7월 29일 일부개정(법률 제7643호)된 이 법은 “오수·분뇨 및 축산폐수를 적정하게 처리하여 자연환경과 생활환경을 청결히 하고 수질오염을 감소시킴으로써 국민보건의 향상과 환경보전에 이바지함”을 목적으로 하고, 해양오염방지법에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 폐기물관리법, 수질환경보전법, 또는 이 법률이 정하는 바에 의한다.

248) “앞의 법제처 인터넷사이트” ; 수질환경보전법 연혁(2005년 9월 30일 방문).

249) 배출부과금은 기본배출부과금과 초과배출부과금으로 구분되어 있다 ; 수질환경보전법 제41조.

#### (다) 유류오염손해배상보장법

1992년 12월 8일 제정(법률 제4532호)되고 2003년 12월 11일 일부개정(법률 제7002호)된 이 법은 “선박으로부터 유출 또는 배출된 유류에 의하여 유류오염손해가 발생한 경우에 선박소유자의 책임을 명확히 하고, 유류오염손해의 배상을 보장하는 제도를 확립함으로써 피해자의 보호와 선박에 의한 유류운송의 건전한 발전을 도모함”을 목적으로 7장과 55개조의 본문과 부칙으로 구성되어 있으며, 유류오염손해배상책임 및 책임제한, 유류오염손해배상보장계약의 체결강제, 국제기금에 대한 청구를 그 주요골자로 한다.

이 밖에도 하수도법<sup>250)</sup>, 수도법<sup>251)</sup>, 먹는 물 관리법<sup>252)</sup>, 지하수법<sup>253)</sup> 등의 수질오염 관련 법이 있다.

### (2) 폐기물관리 분야

#### (가) 폐기물관리법

1991년 3월 8일 제정(법률 제4363호)<sup>254)</sup>되고 2005년 3월 31일 일부개정(법률 제7459호)된 이 법은 “폐기물의 발생을 최대한 억제하고 발생된 폐기물을 적정하게 처리함으로써 환경보전과 국민생활의 질적 향상에 이바지함”을 목적으로 하며, 폐기물의 안전처리를 위한 기준과 규제를 규정하고, 사업장 폐기물의 처리에 대한 규제를 엄격히 규정 하고 있다.

#### (나) 폐기물처리시설 설치촉진 및 주변지역 지원 등에 관한 법률

1995년 1월 5일 제정(법률 제4907호)<sup>255)</sup>되고 2005년 8월 4일 일부개

---

250) 1966년 3월 8일 법률 제1825호 제정.

251) 1991년 12월 14일 법률 제939호 제정.

252) 1995년 1월 5일 법률 제4908호 제정.

253) 1993년 12월 10일 법률 제4599호 제정.

254) “앞의 법제처 인터넷사이트” ; 폐기물관리법 연혁(2005년 9월 30일 방문).

255) “앞의 법제처 인터넷사이트” ; ‘폐기물처리시설설치촉진 및 주변지역지원 등에 관한 법률’ 연혁(2005년 9월 28일 방문).

정(법률 제7678호)된 이 법은 “폐기물처리시설의 부지 확보의 촉진과 그 주변지역주민에 대한 지원을 통하여 폐기물처리시설의 설치를 원활히 하고 주변지역주민의 복지를 증진함으로써 환경보전 및 국민생활의 질적 향상에 이바지함”을 목적으로 한다. 폐기물처리는 사회에 필수적인 것으로 인식되고 있지만, 혐오시설로 인식되어 그 설치에 어려움을 겪고 있어, 이를 해결하려는 법이다.

#### (다) 폐기물의 국가간 이동 및 그 처리에 관한 법률

1992년 12월 8일 제정(법률 제04534호)<sup>256)</sup>되고 2001년 1월 16일 일부 개정(법률 제6361호)된 이 법은 “유해 폐기물의 국가간의 이동 및 그 처리의 통제에 관한 바젤협약 및 동협약에 의한 양자간·다자간 또는 지역적 협정의 시행을 위하여 폐기물의 수출·수입 및 국내 경유(經由)를 규제함으로써 폐기물의 국가간 이동으로 인한 환경오염을 방지하고 국제협력을 증진함”을 목적으로 하며, 우리나라는 동협약에 1994년에 가입하여 유해폐기물의 이동시에는 수출국의 사전통보와 수입국의 서면동의를 거쳐서 이루어지도록 하였다.

## 2. 국내법의 특성

### 가. 양벌규정(兩罰規定)

우리나라 행정형법은 대체로 양벌규정에 의한 처벌법규를 두고 있고, 대다수가 행위주체를 사업주 등 법정 의무자로서 신분자에 한정하고 있다<sup>257)</sup>. 양벌규정에서 행위주체를 특히 사업주 등으로 한정하고 있는 경우에 “행위자를 벌하는 외에...”<sup>258)</sup> 라는 규정은 구성요건을 수정하고 행

256) “앞의 법제처 인터넷사이트” ; ‘폐기물의 국가간 이동 및 그 처리에 관한 법률’ 연혁(2005년 9월 30일 방문).

257) 이에 대해 환경범죄를 신분범이 아니라고 보는 견해가 있다 ; 이경호, 앞의 책, 101쪽.

258) 법인의 대표자 또는 법인이나 개인의 대리인·사용인 기타의 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 위반행위를 한 때에는 행위자를 벌하는 외에 그 법인

위주체를 확대하는 의미를 가진다. 따라서, 사실행위자인 종업원은 이 규정에 의해서 비로소 처벌될 수 있다는 것이 통설·판례<sup>259)</sup>이다. 그리고, 법인이 양벌규정에 의해 처벌됨은 물론이다. 아무리 반사회적이라 하더라도 양벌규정이 없는 한 어느 누구도 처벌할 수 없게 된다. 그러나, 환경범죄를 모두 비신분법으로 보는 견해<sup>260)</sup>에 의하면 사업자, 그 대표자, 대리인 또는 종업원도 본죄의 주체가 되므로 이들은 각 본조에 의해 처벌되고 법인만 양벌규정과 각 본조에 의해 처벌된다.

특히 우리 환경행정형법은 사업주 한정형으로 대개 수범자가 법인으로 되어 있으므로 양벌규정에 의하여 비로소 확장되는 수범자는 경제적 약자인 말단종업원이다. 따라서, 중간관리자처럼 원래 수범자인 법인 또는 기업주가 지는 책무를 그 영업과 관련하여 영업의 전부 또는 일부를 자신의 책무로 수용한자도 수범자가 되어 처벌할 수 있는 방안이 모색되어야 한다.<sup>261)</sup> 환경범죄의 단속에 관한 특별조치법, 해양오염방지법 등의 특징은 이른바 양벌규정을 두어 행위자뿐 만 아니라 법인의 대표자도 처벌하고 있다.<sup>262)</sup> 양벌규정의 취지는 해당 법조의 위반행위를 사업자인 법인이나 개인이 직접 하지 않은 경우에도 그 행위자와 사업자 쌍방(雙方)을 모두 처벌하려는 데 있다.<sup>263)</sup> 여기서 ‘대표자’라 함은 주식회사의 대표이사, 법인의 이사와 같이 법인을 대표할 수 있는 자를, ‘대리인’이라 함은 상법(商法)상 지배인과 같이 법인 또는 자연인(自然人)을 대신하여 당해 업무에 관한 일체의 행위를 할 권한을 가진 자를, ‘사용인’이라

---

또는 개인에 대하여도 각 해당조의 벌금형을 과한다 ; 해양오염방지법 제77조(양벌규정).

259) 대법원 1980. 12. 9 선고 80도384 판결.

260) 적어도 사업종사자일 것을 요구한다고 할 수 있다 ; 박재권, “환경범죄 및 교통범죄”, 『법무연수원 연구보고』, 1992, 156쪽.

261) 이경호, 앞의 책, 101쪽.

262) 대기환경보전법 제60조; 수질환경보전법 제61조 ; 자연환경보전법 제67조 ; 폐기물관리법 제62조 ; 유해화학물질관리법 제50조 ; 소음·진동규제법 제62조 ; 토양환경보전법 제31조 ; 오수분뇨 및 축산폐수의 처리에 관한 법률 제57조 ; 자연공원법 제85조 ; 해양오염방지법 제77조 ; 환경범죄의 단속에 관한특별조치법 제10조.

263) 대법원, 1991. 11. 12. 선고 91도801 판결 ; 대법원 1995. 5. 26. 선고 95도230 판결.



함은 고용관계에 기초하여 당해 법인 또는 자연인의 고용관계에 기초하여 당해 법인 또는 자연인의 업무에 관하여 노무를 제공하는 자를, ‘기타 종업원’이라 함은 사업주의 고용인이 자신의 보조자로서 사용하는 자를 말한다.<sup>264)</sup> 이 때 인격 없는 사단(社團)은 죄형법정주의(罪刑法定主義) 원칙상 처벌이 예정된 법인에 포함되지 않는다고 이해된다.<sup>265)</sup> 실무상으로는 법인의 책임능력 여하보다는 구체적으로 양벌규정에 의하여 책임을 지게 되는 행위자가 누구인가에 논의의 초점이 주어진다. 판례는 아래에서 보는 바와 같이 적극적으로 해석하고 있다. 양벌규정에 따른 법인처벌의 성격은 흔히 법인의 행위책임이 아니라, 법인의 자연인 행위자에 대한 감독책임으로 이해되고 있다.<sup>266)</sup> 그리고, 법원과 헌법재판소도 이와 같은 입장을 밝히고 있다.<sup>267)</sup>

사업자 자신이 비정상 운영행위에 일체 개입하지 아니한 경우에는 어떠한가도 문제될 수 있다. 법인의 대표자나 중간관리자의 처벌은 행위책임의 원칙에 반하므로 소극적으로 해석하여야 할 것이다. 판례도 이러한 경우에 사업자 자신을 처벌하는데 소극적이다.

양벌규정과 관련하여서는 법인을 처벌하기 위한 전제요건으로서 법인의 대리인, 사용인 기타 종업원이 환경범죄를 범하였음을 입증하여야 하는데, 종업원 등의 잦은 부서이동 및 직장 변경 등으로 행위자를 특정하여 소추하기 어렵고,<sup>268)</sup> 법인의 대표자와 위반행위자는 아니지만 환경오염행위에 실질적이며 주도적으로 관여한 회사임원, 중간관리자 등에 대해서는 책임을 묻기가 곤란하다는 등 비판이 오래 전부터 제기되고 있으며, 환경오염의 적극적인 방지를 위해서는 이들에 대한 처벌이 이루어져야 한다는 지적이 있다.<sup>269)</sup> 현행법상 법인에 대한 처벌은 벌금형만이 가

264) 조현권, 『환경법(이론과 실무)』, 법률문화원, 1999, 628쪽.

265) 대법원 1997. 1. 24. 선고 96도524 판결.

266) 장영민, “환경형법의 이론상의 문제점”, 『제9회 형사정책 세미나』, 한국형사정책연구원, 1993, 153-154쪽.

267) 대법원 1987. 11. 10. 선고 87도1213 판결 ; 헌법재판소 2000. 6. 1. 선고 99헌바73 전원재판부 결정.

268) 오영근, “현행 환경범죄규제법규의 문제점”, 『제9회 형사정책 세미나』, 한국형사정책연구원, 1993, 196쪽.

능하다.<sup>270)</sup> 양벌규정에 의해 법인을 처벌하는 근거에 대하여는 행정단속 목적을 위해 정책상 무과실 책임을 인정한 것이라는 견해와 종업원에 대한 법인의 선임·감독상 과실에 의한 것이라고 보는 견해가 있다.<sup>271)</sup>

그러나, 법인의 범죄능력을 부인하는 견해에 따르면 양벌규정은 법인을 처벌하는 것이기 때문에 결과적으로 법인은 무과실책임을 지게 된다. 특히 선박은 여러 가지 물적·인적·기술적 요소가 결합되어 운영되는 복합물로서 선박소유자가 선박운항에 관련된 종업원의 모든 행위에 대하여 지도·감독을 할 수 있는지는 의문이다. 또한, 오직 행정목적을 위하여 선박소유자의 무과실에 대하여 처벌한다는 것도 형법의 원칙상 정당화되기 어렵다. 따라서, 형법상의 행위의 주체는 자연인에 제한되며, 법적 의제에 의하여 법인의 행위능력을 인정할 수는 없으며, 정책적인 이유로 법인을 처벌할 경우라도 범칙금을 과하는데 그쳐야 한다고 한다.<sup>272)</sup>

#### 나. 과실범 처벌규정

과실범은 법률에 특별한 규정이 있는 경우에 한하여 처벌한다(형법 제14조). 환경범죄는 상규적 일상행위에 의해 이루어지는 경우가 많아서 고의범보다 과실범의 형태로 발생할 가능성이 크다. 해양오염 관련 법에서는 극히 제한적으로 과실범을 처벌하고 있는데, 해양오염방지법 제5조 제1항 및 동법 제71조 제2항 제1호(과실로 인한 기름의 배출), 동법 제73조 제2호·제5호(과실로 인한 유해액체물질·포장유해물질의 배출), 수질환경보전법 제57조 제5호(과실로 인한 특정 수질 유해 물질 등 누출·유출), 등이

---

269) 이에 반해 행위자 외에 법인의 대표자나 중간관리자를 처벌하는 것은 행위자책임 원칙에 반하므로 공범론 또는 과실범론을 적극 활용하는 것이 바람직하다는 견해가 있다 ; 이상돈·이창환, 『환경법』, 이진출판사, 1999, 325쪽.

270) 법인에 대한 형벌은 자연인과 다른 형벌 종류와 체계를 갖추어야 하는데, 예컨대, 벌금형 외에 형사절차를 통한 조업정지, 공표, 사회봉사명령 등을 생각해 볼 수 있다 ; 박기석, “환경범죄 처벌의 문제점과 대책(법사회학적 분석)”, 『형사법연구』 제10호, 1998, 335-340쪽.

271) 이영란, 『한국형법학(총론강의)』, 개정판, 숙명여자대학교 출판국, 2002, 124쪽.

272) 이재상, 『형법총론』, 제5판, 박영사, 2003, 100쪽.

다. 그리고, 위험행위의 경우에 전통적 과실론에서는 일단 사고에 의하여 법익침해의 결과가 발생하면 예견가능성이 있다고 하여 항상 형사책임을 부담하게 되고, 결국 과실책임은 실질에 있어서 무과실책임으로 변하게 되는 폐단이 발생하게 된다<sup>273)</sup>.

### 3. 주요국의 입법태도

#### 가. 해양환경 관련 법

주요 연안국들은 최근 발효된 MARPOL 73/78 부속서VI을 비롯하여, 선박 밸러스트수 관리협약<sup>274)</sup> 및 런던협약 '96의정서 등 새로운 환경오염물질 규제에 대비한 제도보완 및 대안강구 등 국제적 추세를 적극 수용준비 중에 있다. 선박 방오도료의 경우 대체물질개발과 함께 프랑스, 미국 등은 1980년대부터, 일본은 1990년대부터 규제하고 있으며 우리나라는 1999년부터 규제하고 있다.

선박기인 오염이 해양오염에서 차지하는 비중이 크기 때문에 대다수 국가들은 선박오염에 관한 규제를 국내법에 수용하고 있으며, 유엔해양법협약에 따른 일반적인 선박오염 규제와 MARPOL 73/78 협약에서 규정하고 있는 구체적인 규제 내용을 함께 도입하고 있는 것이 보통이다.

미국은 1972년 제정된 'Federal Water Pollution Control Act'를 개편하여 1977년 'Clean Water Act'체제로 이끌어오는 한편, 유류오염 사고에 대비하여 OPA 90을 별도로 규정하고 있다.<sup>275)</sup> 캐나다 수산해양부는 지난 1997년에 제정된 해양법을 근거로 2002년에 '캐나다 해양전략'을 수립·발표한 바 있다.<sup>276)</sup>

---

273) 이경호, 『과실범의 현대적 조명과 과제』, 법학박사학위논문, 부산대학교, 1989, 33쪽.

274) MARPOL 협약 부속서가 아닌, 독립된 협약이다 ; 해양경찰청, 『신 규제오염물질 대응 연구』, 2005, 156쪽.

275) 해양수산부, 앞의 연구보고서(주 126), 322쪽, 1989년 Exxon Valdez호 유류오염 사고를 계기로 국가방제체제를 강화하고자 OPA 90을 제정·시행하고 있다 ; 해양경찰청, 앞의 책(주 102), 49쪽.

중국은 ‘중화인민공화국 환경보호법’이 1979년 9월 13일 공포 시행된 이후 20년 동안 계속하여 ‘대기오염방지법·수질오염방지법·환경소음오염방지법·고체폐기물오염방지법·해양환경보호법’등 환경 법률이 제정되었다.<sup>277)</sup> 1982년에 해양환경보호법을 제정하였으며, 연안 건설공사로 인한 해양오염, 연안 석유 탐사 및 개발로 인한 해양오염, 육상기인 해양오염, 선박에 의한 해양오염, 폐기물 투기로 인한 해양오염 등 거의 모든 종류의 해양오염원을 포괄적으로 규제하는 한편, ‘중화인민공화국 방지선박오염해역관리조례’(防止船舶汚染海域管理條例)<sup>278)</sup>를 통해 선박에 의한 해양오염을 별도로 규제하고 있다.<sup>279)</sup>

일본은 1967년 ‘선박의 기름에 의한 해수의 오락 방지에 관한 법률’에 뒤이어 1976년 ‘해양오염방지법’(海洋汚染防止法)을 개정하여 ‘해양오염 및 해상재해의 방지에 관한 법률’(海洋汚染および海上災害の防止に關する法律)로 시행하고 있는데, 해양오염과 해상재해 방지<sup>280)</sup>까지 포

276) 우리나라의 ‘해양개발기본계획(Ocean Korea 21)’과 ‘해양수산발전기본법’ 등이 그 대표적인 예이다. 이와 함께 아시아 주요국은 해양 주관부서를 설치하고 있는데, 해양수산부(한국), 해양어업부(인도네시아), 국가해양국(중국) 등을 들 수 있다. 특히 지난 2002년 ‘해양과 해양법에 관한 유엔사무총장 보고’에서 해양문제에 있어서 통합적인 해양관리가 중요하다고 강조하고, 이러한 통합적인 관점에서 보면 해양을 가장 선진적으로 관리하고 있는 세 나라 중의 하나가 바로 한국이라고 적시하기도 했다 ; 해양수산부, 앞의 백서(주 60), 70쪽.

277) 文伯屏, “環境立法之 應當 體系 形成”, 『中國環境報』, 中國社會科學院 法學研究所, 1999, 1面.

278) 제1장 총칙, 제2장 일반규정, 제3장 선박오염방지서류와 오염방지설비, 제4장 선박의 유류작업과 유류오수의 배출, 제5장 선박의 위험화물운송, 제6장 선박의 기타오수, 제7장 선박쓰레기, 제8장 선박을 이용한 폐기물 방출, 제9장 육상과 수중의 修(造)船과 인양 및 선박해체작업, 제10장 선박오염사고의 손해배상, 제11장 처벌과 장려, 제12장 부칙 등 12장 56개 조문으로 구성 ; 정영석, “중국의 해양수산 관련 법률체계 -해양정책 및 환경관련법-”, 『해사법 연구』 제17권 제1호, 국제해사법학회, 2005, 발췌 정리.

279) 그밖에, 1988년 전국인민대표대회 상무위원회에서 환경범죄에 관한 단행형법이 통과되었고 또한, 시행되었다 ; 胡雲騰(후우원팅 : 중국최고법원 연구실 부주임), “환경범죄의 형사사법”, 2004, <http://www.kaccl.or.kr/international/hu.hwp>(2005년 9월 11일 방문).

280) 재해 발생시 방재센터에 동경지사를 본부장으로 하는 동경재해대책본부가 설치되어 방재기관의 책임자가 참석하여 재해응급대책의 실시에 필요한 심의, 결정, 지시를 실시한다 ; 日本海上保安廳, 『東京湾排出油防除計劃』, 1995, 拔萃.

괄적으로 규제하고 있고 선박기인 오염, 해상소각 및 해상재난에 따른 선박교통의 위험방지조치 등에 대해 규제를 하고 있으며, MARPOL 73/78에서 규정하고 있는 특별해역에 대한 규제기준을 별도로 명시하고 있는 것이 특징이다.

호주는 1983년 ‘Protection of the Sea’ (prevention of Pollution from Ships) Act 1983(1983 Act)를 제정하고 MARPOL 협약을 이행하기 위한 의무를 이행하고 있다. 이 법에 따라 선박으로부터의 오염을 예방하기 위해 자국 선박들이 해양에 오염물질을 방출하는 것을 금지하고 있으며, MARPOL에서 요구하는 선박의 건조 및 장비 기준을 준수하도록 되어 있다.<sup>281)</sup>

#### 나. 해양오염방제체제

미국, 일본 및 중국의 민간 해양오염방제기구로는 각각 MSRC(Marine Spill Response Corporation)<sup>282)</sup>, 해상재해방지센터 및 해양환경보호서비스유한공사(China Offshore Environmental Service Ltd ; COES)<sup>283)</sup>가 있다. MSRC는 모든 범주의 유류유출 대응능력을 갖추고 있고, 일본 해상재해방지센터는 해상방재조치에 관한 업무 제공과 국제협력 추진업무를 맡고 있으며, COES는 중국 유일의 방제전문기구이다. 우리나라는 사고 초기 방제대응을 해양경찰청에서 대부분 담당하고 있으며, 해양경찰청과 방제조

---

281) 해양수산부, 앞의 연구보고서(주 126), 322쪽.

282) 18 Oil Spill Response Barges with storage capacities between 12,000 and 68,000 bbls, 68 Shallow Water Barges, 489849 feet of boom, 199 skimming systems, 7 Self-Propelled Skimming Vessels (32 ft. to 58 ft.), Six Mobile Communications Suites comprising telephone and computer connections, and UHF and VHF marine, aviation and business band radios, Various small crafts and shallow-water vessels ; <http://www.msrc.org>.(2005년 10월 29일 방문).

283) COES는 중국의 4대 석유독점 국영 그룹중 하나인 해상유전개발국영회사(China National Offshore Oil Corporation ; CNOOC)의 서비스부문 계열사로 지난 2003년 11월 중국 항만 내 입출항 물동량이 많은 7개 해역에 방제기지 설치를 목표로 설립되었으며, 현재 3개 기지 설치를 완료하였고, 2007년까지 잔여 4개 기지설치를 추진 중이다 ; 한국해양오염방제조합, “중국 전문방제기관(COES)과 MOU체결”, 2005년 12월 15일 보도자료.

합은 미국, 일본 등 외국에 비해 해양오염방제 전문인력과 방제선 등 인력과 장비가 열악한 실정이다.<sup>284)</sup>

다. 우리나라와의 차이점과 특징

우리나라 해양오염 관련 법의 관장기관이 미국, 일본 등 외국과 비교하여, 환경부, 해양수산부, 해양경찰청 및 지방자치단체 등으로 다원화되어 있다(부록 <표 6> 참조). 특히, 해양오염방지법 제56조에 의한 선박출입검사업무가 해양경찰청과 해역관리청(해양수산청, 지방자치단체)에서 수행 가능토록 되어 있고,<sup>285)</sup> 해양오염방지법 제52조의2 내지 제52조의9에 의한 방제조합을 정책부서인 해양수산부에서 지도·감독하고 있어 해양오염방제 주무부서인 해양경찰청과 제도적으로 분리 운영되고 있으나, 미국은 해안경비대, 일본은 해상보안청, 중국은 교통부 해상안전국에서 해양오염방지 관련 선박검사업무와 오염방제업무를 전담하고 있다.

일본의 ‘해양오염 및 해상재해의 방지에 관한 법률’(海洋汚染および海上災害の防止に關する法律)은 해양사고에 수반되는 해양오염 및 해상화재 등 재난적 해양사고를 한 개의 법으로 규제하고 있으며, 통산산업부에서 유출유류 방제기자재의 정비사업 및 보급·계몽을 추진<sup>286)</sup>함이 특징이다.

미국, 일본 및 중국 등은 해양환경자료의 정도관리가 전문가그룹을 통해 정확하고 신뢰성 있는 자료를 생산·관리할 수 있는 체제가 갖추어져 있으나, 우리나라는 해양환경자료의 정도관리가 미흡하므로 이를 보완할 필요가 있다.

특히, 우리나라와 중국은 서해를 사이 두고 있으므로, 중국 해역의 해

---

284) 우리나라 방제능력은 15,000톤(해양경찰청 6,000톤, 방제조합 6,600톤, 기타 2,400톤)이며, 해양경찰청은 방제선 19척, 유회수기 76대, 오일펜스 25km를 보유하고 있다 ; 해양경찰청, 앞의 백서, 278쪽.

285) 1척의 선박 또는 1개소의 해양시설에 대하여 해역관리청, 해양경찰청 등 여러 부처에서의 검사·감독으로 업무의 중복수행으로 인한 업무혼란 및 민원소지가 있다 ; 이영호, 앞의 논문(주 3), 3쪽.

286) 목진용·박용욱, 앞의 책(주 29), 71쪽 ; 海上保安廳, 『油類汚染事件への準備及び對應のための國家的な緊急計劃』, 1997, 抜萃.

양환경과 그 관리는 우리나라의 국익과 해양오염에 밀접한 관계가 있다. 따라서, 우리나라는 중국의 해양오염방지 관련 정책이나 법규의 진전사항을 관심을 갖고 지켜 볼 필요가 있다.

## 제2절 海洋汚染防止法の 內容과 改正方向

### 1. 해양오염방지법의 연혁과 체계

#### 가. 제정경위

해양오염과 관련된 우리나라 최초의 국내입법은 1963년에 제정된 공해방지법(公害防止法)으로서, 1971년 동법을 대폭 수정·강화하였다. 그러나, 동법은 육상시설 만을 그 규제대상으로 하였으므로 해양오염에 대한 규제는 체계적으로 이루어지지 못하다가, 점차 선박 및 해양시설로부터 기름 및 폐기물 배출규제의 필요성이 대두하게 되었다.

1977년 12월 31일 법률 제3079호로 제정된 해양오염방지법은 1978년 7월 1일부터 시행되었다. 이는 대체로 당시에 제정되었으나 발효요건이 충족되지 않은 1973년 MARPOL을 기준으로 제정된 것이 아니고 OILPOL 및 1969년 개정의정서에 대응하는 수준의 입법이었다.<sup>287)</sup>

우리나라 해양오염방지법은 국제협약상의 규제규범과 국내적 조성규범이 통합된 형태를 띄고 있다. 1972년 스톡홀름선언에서의 해양환경보호를 위한 선언적인 의미를 유엔해양법협약에서는 강제성을 지닌 범세계적 국제협약으로 정착<sup>288)</sup>시켰으며, 해양오염방지법에서는 해양환경종합대책의 수립(법 제4조 제1항) 등 해양오염 예방적 차원의 해양환경관리제도의 보완규정이 포함되어 있는 것이다.

---

287) 전창조, “해양환경오염방지에 관한 규제의 국제법적 발전에 관한 연구”, 부산외국어대학 『사회과학논총』 제3집, 1987, 40쪽.

288) 이윤철, 앞의 법학박사학위논문, 43쪽.

## 나. 개정경위

해역별 수질기준과 특별관리해역을 정하는 것을 내용으로 하는 1981년 12월 31일의 1차 개정과 MARPOL 협약의 가입에 따른 동협약의 내용 일부를 수용한 1986년 12월 31일의 2차 개정, 폐유처리에 관한 규정을 보완한 1988년 12월 31일의 3차 개정, 환경청의 환경처로의 승격에 따른 정부기구개편에 관한 1989년 12월 30일의 4차 개정, 1991년의 3월 8일 MARPOL 협약 부속서Ⅱ(선박으로부터 유해액체물질에 의한 오염방지)의 내용을 수용하는 것을 필두로 법률 전반에 걸쳐 수정·보완하였으며, 1993년 6월 11일의 개정 이후 1999년 2월 8일의 개정 까지 7차의 개정을 포함하여 2001년 9월, 법 제정이후 모두 13차에 걸쳐 전문개정 또는 일부개정 하였다. 이러한 개정과정을 통해 해양오염방지법에 추가된 내용을 분석해 보면 그 주요 개정내용은 다음과 같다.

1978년 7월 31일 우리나라가 OILPOL을 수락하였으며, 이에 따라 같은 해 10월 31일부터 국내 발효됨에 따라 1981년에 법을 일부 개정하여 국내법에 수용하였다. “환경청장은 해양환경의 보전에 현저한 장애가 있거나 있을 우려가 있는 해역 등에 대하여는 연안오염 특별관리해역으로 지정”<sup>289)</sup>할 수 있도록 하며 국무총리 소속으로 ‘해양오염방지심의위원회’를 설치하였다.<sup>290)</sup>

규제대상 기름에 휘발유, 경유, 등유 등의 경질유를 추가하고, 선박의 기름배출을 방지하기 위하여 물밸러스트 배출방지장치, 분리밸러스트탱크, 화물창원유세정설비등을 추가하여 설치하도록 하며, 기름기록부·폐기물처리기록부의 비치의무 위반 등 경미한 사항에 대한 벌금형을 과태료로 전환<sup>291)</sup>하였다.<sup>292)</sup>

전국의 주요 항구에 입·출항하고 있는 모든 선박은 기항지에서 폐유

---

289) 전병성, “우리나라 환경법의 발전과 환경정책기본법의 제정”, 『환경법연구』 제14권, 1992, 81-82쪽.

290) 1981년 12월 31일 법률 제3531호 일부개정.

291) 김용진, 앞의 논문, 143쪽.

292) 1986년 12월 31일 법률 제3905호 일부개정.



및 유해물질의 방류를 방지함으로써 해양의 수질오염을 사전 예방하고 자연생태계와 황폐화되어가는 어장을 보호·육성토록 하였다.<sup>293)</sup> 선박의 안전 또는 인명구조를 위한 유해액체물질의 배출 등 부득이한 경우를 제외하고는 유해액체물질에 관한 각종 규제조치를 이 법에 수용하였으며, 일정한 선박에는 분노 등 폐기물을 저장 또는 처리할 수 있는 폐기물 오염방지설비의 설치를 의무화 하는 등 MARPOL 협약 부속서Ⅱ의 내용을 수용하였다.<sup>294)</sup>

환경부장관은 특별관리해역의 환경보전을 위한 특별대책을 수립·시행하고, 당해 해역 내의 이용 및 시설설치의 제한과 오염물질의 배출을 총량으로 규제할 수 있도록 하였다. 그리고, 유창정소업의 허가제를 등록제로 완화하고 방제업의 등록제를 신설하였으며, 대형 유조선 또는 대량 기름저장시설의 소유자는 기름유출사고에 대비하여 방제선 또는 방제장비를 가까운 해역에 배치하도록 하였다.<sup>295)</sup> 특히, 방제업무를 당시 내무부, 수산청, 해운항만청 및 시·도 등에 분산되어 해상에 유출된 기름의 량에 따라 분담하던 것을 내무부(현, 해양수산부)산하 해양경찰청으로 일원화하여 신속하고 체계적인 방제가 이루어지도록 하였다.<sup>296)</sup>

유조선 또는 기름저장시설의 소유자가 방제선의 배치를 이행하지 아니하는 경우에는 선박입출항금지 또는 시설의 사용정지를 명할 수 있도록 하였으며, 이 명령을 위반한 자에 대하여는 “2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금”에 처하도록 하였다.<sup>297)</sup> ‘선박 또는 해양시설의 규제’에서 ‘해양에 배출되는 모든 오염물질’로 규제대상을 확대하고, 해양환경의 상태가 양호하여 지속적으로 보전할 필요가 있는 해역을 환경보전해역으로 정하도록 하고, 주민의 건강·재산이나 생물의 생육에 중대한 피해를 가져올 우려가 있다고 인정하는 경우에는 해역에서의 시설의 설

---

293) 1988년 12월 31일 법률 제4053호 일부개정.

294) 1991년 3월 8일 법률 제4365호 전문개정.

295) 이윤철, 앞의 법학박사학위논문, 149쪽.

296) 1995년 12월 29일 법률 제5098호 일부개정.

297) 1997년 4월 10일 법률 제5336호 일부개정.

치를 제한할 수 있도록 하며, 해양관리청은 해양폐기물의 수거·처리계획 수립·시행 및 폐선처리장을 설치·운영할 수 있도록 하였다.<sup>298)</sup> 또한, 대통령령이 정하는 일정규모이상의 해양오염사고가 발생하였을 때는 선박 또는 해양시설의 소유자가 전문조사기관을 통하여 지체없이 해양오염영향조사를 실시하도록 개정하였다.<sup>299)</sup> 법 제34조 관련 시행령으로 선박 및 해양시설로부터 오염물질을 규제하던 것을 대통령령이 정하는 해양시설 등에 대하여 항만구역, 어항구역, 해안에 연접한 발전소·제철소·조선소 및 정유소, 어업면허를 받은 수면을 ‘해양시설 등’으로 규정함으로써 규제대상영역을 확대하였다.<sup>300)</sup>

해양수산부장관은 해양환경 및 생태계에 현저한 영향을 미치는 사업으로서 폐기물해양배출업자의 폐기물 해양배출행위 및 그 밖에 대통령령이 정하는 규모 이상의 기름 등 배출행위에 대하여는 해양환경개선부담금을 부과·징수하고, 이 부담금을 ‘어업협정체결에 따른 어업인 등의 지원 및 수산업발전특별법’ 제22조의 규정에 의한 수산발전기금으로 납입하도록 개정하였다.<sup>301)</sup>

## 2. 해양오염방지법의 체계와 주요 내용

### 가. 법 체계

해양오염방지법은 8장 80개 조문과 부칙, 시행령 및 시행규칙으로 되어 있으며, 그 내용은 제1장 ‘총칙’, 제2장 ‘선박으로부터의 기름·유해액체물질 등 또는 폐기물의 배출규제’(제1절 선박으로부터의 기름의 배출규제, 제2절 선박으로부터의 유해액체물질등의 배출규제, 제3절 선박으로부터의 폐기물의 배출규제), 제3장 ‘선박의 해양오염방지설비 등의 검사

298) 1999년 2월 8일 법률 제5915호 일부개정.

299) 임동철·정영석, 앞의 책, 318-319쪽.

300) 2000년 2월 9일 대통령령 제16707호 전문개정, 해양오염방지법 시행령 제16조.

301) 2001년 9월 12일 법률 제6515호 일부개정.

등’, 제4장 ‘해양시설 등으로부터 기름·유해액체물질 또는 폐기물의 배출 규제’, 제5장 ‘방제·청소업 등’, 제6장 ‘해양오염방제조치’(제6장의2 한국해양오염방제조합, 제6장의3 해양오염영향조사), 제7장 ‘보칙’, 제8장 ‘벌칙’ 그리고, ‘부칙’으로 구성되어 있다.

## 나. 주요 내용

### (1) 법의 목적

해양오염방지법은 “해양에 배출되는 기름·유해액체물질 등과 폐기물을 규제하고, 해양의 오염물질을 제거하여 해양환경을 보전함으로써 국민의 건강과 재산을 보호함”을 목적으로 한다(법 제1조).<sup>302)</sup>

### (2) 적용범위

대한민국영토에 접속되는 해역 안 및 기타 해역으로서 ‘영해 및 접속수역법’에 의한 영해 및 내수와 유엔해양법협약에 의하여 대한민국이 해양환경의 보전에 관한 관할권을 갖는 해역 안에서 행하여진 해양오염(법 제3조 제1항 제1호)과 앞의 제1호에서 정한 해역 밖에서 해저광물자원개발법 제3조의 규정에 의한 해저광구의 개발과 관련하여 발생한 해양오염(법 제3조 제1항 제2호), 위 제1호에서 정한 해역 밖에서 선박법 제2조의 규정에 의한 대한민국 선박<sup>303)</sup>에 의하여 행하여진 해양오염(법 제3조 제

---

302) 종전에 “선박 및 해양시설로부터 해양에 배출되는 기름·유해액체물질등과 폐기물을 규제하고, 해양의 오염물질을 제거하여 해양환경을 보전함으로써 국민의 건강과 재산을 보호함을 목적으로 한다” 라고 하여 오염발생원을 ‘선박과 해양시설’으로 제한하였다(1999년 2월 8일 법률 제5915호 개정) ; 해양경찰청, 『해양오염방지법』, 2003, 3쪽.

303) 적용대상이 되는 대한민국 선박이라 함은 선박법 제2조에 규정한 선박으로, ① 국유 또는 공유의 선박 ②대한민국국민이 소유하는 선박 ③대한민국의 법률에 의하여 설립된 출자의 과반수와 이사회의 의결권의 5분의 3이상인 대한민국국민에게 속하는 법인이 소유하는 선박, 이 경우 그 법인의 대표이사는 대한민국국민이어야 한다. ④대한민국에 주된 사무소를 둔 위 제3호 이외의 법인으로서 그 대표자(공동대표인 경우에는 그 전원)가 대한민국 국민인 경우에 그 법인이 소유하는 선박 ; 해양오염방지법 제3조.

1항 제3호)<sup>304)</sup>, 특별관리해역 안에서의 해양오염 등에 대하여 적용된다.<sup>305)</sup> 그러나, 폐유와 폐기물 및 유해액체물질에 대한 육상에서의 처리에 관하여 이 법에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 폐기물관리법 또는 수질환경보전법이 적용<sup>306)</sup>된다(법 제3조 제2항). 이러한 규정은 국제관습법으로 인정되고 있으며, MARPOL 73/78 제4조 제1항 전단에서 “이 협약에 대한 어떠한 위반행위도 금지되며, 만약 위반하였을 경우 그 위반의 발생장소를 불문 하고 당해 선박의 주관청의 법률에 따라 규제를 받아야 한다”<sup>307)</sup>는 선적국주의 또는 기국주의의 내용을 수용한 것이다.

### (3) 적용대상

#### (가) 오염발생원

선박과 해양시설만으로 한정하던 것을 “항만법 제2조 제4호의 규정에 의한 항만구역, 어항법 제2조 제2호의 규정에 의한 어항구역, 해양에 연접한 발전소·제철소·조선소 및 정유소, 수산업법 제8조의 규정에 의한 어업면허를 받은 수면”으로 하였다.

#### (나) 오염물질

오염물질에 관하여, 해양오염방지법은 앞의 제1조에서 “해양에 배출되는 기름·유해액체물질 등과 폐기물을 규제하고…” 라고 하여 MARPOL 협약의 제 부속서에서 규제의 대상으로 한 오염물질들을 기름, 유해액체물질과 폐기물로 구분하고 있다.

304) 우리나라의 관할권이 미치는 해역 밖에서 우리나라 선박에 의하여 행하여진 해양오염과 그 방지에 관하여 우리나라 법이 적용된다는 선적국주의 또는 기국주의를 채택하고 있다 ; 해양오염방지법 제3조 제1항.

305) 해양경찰청, 『해양오염방지법』, 2003, 6-7쪽.

306) 정대율, “해양오염방지법”, 『해양오염방지관리인교육과정』, 한국해양수산연수원, 2004, 67쪽.

307) 한국선급, 앞의 책, 21쪽.

#### (4) 배출기준

##### (가) 선박으로부터의 기름·유해액체물질 또는 폐기물의 배출기준

선박으로 부터의 기름·유해액체물질 등 및 폐기물의 배출을 규제하기 위하여 관계인에게 각종의 의무를 부과하는 외에, 그 의무의 이행을 확보하기 위한 조치를 규정하고 있다. 누구든지 해양에서 선박으로부터 기름(법 제2조 제1호), 유해액체물질(법 제2조 제3호)과 및 폐기물(법 제2조 제6호)을 배출하는 것을 금지하고 있다(법 제5조 제1항, 제11조 제1항 및 제14조 제1항, 제16조 제1항). 이는 법률이 정한 절대적 금지로서 법이 정한 예외의 경우 외에 행정기관에 의한 배출허가 등은 인정되지 않으며, 위반 시에는 벌칙이 적용되며 과실범도 처벌된다(법 제71조 내지 제77조). 유해액체물질은 선박의 안전확보나 인명구조를 위하여 행하는 부득이하거나, 선박의 손상 기타 부득이한 원인으로 기름이 계속 배출되는 경우 이를 방지하기 위하여 가능한 모든 조치를 취하였음에도 불구하고 생기는 유해액체 물질의 배출을 제외하고는 원칙적으로 금지하고 있다. 이러한 원칙적인 배출금지에도 불구하고 일정한 조건<sup>308)</sup>에 대하여 규정하고 있다. 폐기물의 배출과 관련하여 해양오염방지법은 폐기물에 분뇨를 포함시킴으로써 배출기준이 협약의 기준과 약간 차이가 있으며, 선박안의 일상생활에서 생기는 분뇨 등 폐기물의 배출은 해역에 따라 규제하고 있다. 해역의 구별<sup>309)</sup>은 부속서 V의 규정을 수용한 것이다(규칙 제33조 별표12).

##### (나) 해양시설로부터의 기름·유해액체물질 등, 폐기물의 배출기준

해양시설로부터 기름·유해액체물질 또는 폐기물(이하 ‘기름 등 폐기물’이라 한다)은 해양시설의 안전확보나 인명구조를 위하여 행하는 부

308) 화물창의 세정방법, 사전처리 및 배출방법 규정 ; 해양오염방지법 시행규칙 제 25조, 제26조.

309) 영해 및 접속수역법 제2조의 규정에 의한 ‘기선으로부터 3해리 이상부터 12해리 미만의 해역을 제1해역, 12해리 이상부터 25해리 미만의 해역을 제2해역, 25해리 이상을 제3해역으로 구분’ 하여 해역별 처리기준 및 방법을 정하고 있다 ; 해양오염방지법 16조, 동법 시행규칙 제33조.

득이하거나, 해양시설의 손상 기타 부득이한 원인으로 기름 등 폐기물이 계속 배출되는 경우, 이를 방지하기 위하여 가능한 모든 조치를 취하였음에도 불구하고 생기는 경우를 제외하고는 금지된다.<sup>310)</sup>

#### (5) 설비·구조기준

##### (가) 기관구역에서의 기름오염방지설비 기준

기관구역에서의 유성혼합물중 유분을 분리 회수하기 위한 장비로서, 선저 폐수저장장치 또는 유수분리장치, 배출관장치, 슬러지탱크 및 선저 폐수농도경보장치에 대하여 동법 시행규칙 제12조(기름오염방지설비설치 기준) 제1항에 규정하고 있다. 이러한 장치는 선박의 총톤수에 따라 그 기준이 다르고, 협약의 내용과 다른 점은 우리나라 연안에서 운항되고 있는 소형 선박에 대하여 총톤수의 하한을 설정하고 있다. 즉, 총톤수 50톤 이상 400톤 미만의 유조선과 총톤수 100톤 이상 400톤 미만의 유조선 외의 선박은 선저폐수저장장치 또는 유수분리장치와 배출관 장치를 설치하도록 의무화하였다.<sup>311)</sup>

##### (나) 화물구역에서의 기름오염방지설비 기준

화물구역에서의 기름오염방지설비 기준으로는 유성물밸러스트의 배출방지설비(밸러스트용 기름배출감시제어장치, 물밸러스트 배출관장치 및 슬롭탱크장치), 물밸러스트탱크 및 화물탱크의 세정설비(분리밸러스트탱크, 화물창 원유세정설비, 클린밸러스트 탱크 등) 및 대량의 기름오염방지설비기준이 있으며, 이러한 설비는 선박의 항해구역, 총톤수, 선박의 적재화물의 종류에 따라 그 기준이 다르며, 대체로 국제협약의 규정과 같다.

##### (다) 유해액체물질의 오염방지설비

---

310) 임동철·정영석, 앞의 책, 335쪽.

311) 권기생, 『해양오염방지 실무』, 해인출판사, 1998, 227쪽.

유해액체물질의 오염방지설비로는 유해액체물질의 등급에 따라 다르며, A류 물질을 운송하는 선박은 예비세정장치, 배출관 장치, 흡수선아래의 배출장치, 통풍세정장치를 갖추어야 한다. B류 물질, C류 물질, D류 물질에 대하여도 각각 규정하고 있다. 한편, 세계적으로 유해액체물질의 탱크 내 잔류물과 탱크 세정수를 수용하는 육상수용시설은 매우 적으며, 대부분이 폐유를 수용하면서 유해액체물질 또는 선박배출 고형폐기물을 함께 수용 또는 처리 하고 있다.<sup>312)</sup>

#### (라) 분뇨오염방지설비

분뇨오염방지설비의 대상선박으로는 ‘총톤수 200톤 이상의 선박, 선박검사증서상의 최대탑재인원 11인 이상의 선박, 어선검사증서상의 최대승선인원 20인 이상의 어선 및 소속부대의 장 또는 경찰관서의 장이 정한 승선인원 30인 이상의 군함과 경찰용 선박’이 해당되며(규칙 제39조 제1항), 분뇨오염방지설비로는 분뇨처리장치, 분뇨마쇄장치 또는 분뇨저장장치가 있으며,<sup>313)</sup> 이 설비 외에 분뇨를 육상으로 양륙할 경우에 필요한 외부배출관을 설치하여야 한다.

#### (마) 방지설비의 검사

해양오염방지설비를 설치하여야 할 선박의 소유자는 정기검사, 중간검사, 임시검사 또는 임시항행검사를 받아야 한다(법 제24조). 검사에 합격한 선박에는 해양오염방지설비증서를 교부하여야 하고(법 제25조), 국제항해에 종사하는 선박의 소유자는 국제해양오염방지증서(IOPP)를 교부 받아야 한다. 법 제32조(외국선박의 특례)에서는 “선박법 제2조의 규정에 의한 대한민국선박 외의 선박 중 국제항행에 종사하는 선박에 대하여는 적용하지 아니한다”라고 규정 하였다.

---

312) 김종택 외, “유해액체물질의 해상유출에 따른 방제대책에 관한 연구(II)”, 국립환경연구원, 1993, 20쪽.

313) 권기생, 앞의 책, 228쪽.

## (마) 폐유저장용기

법 제6조(기름의 해양배출방지를 위한 설비의 설치 등), 동법 시행규칙 제12조(기름오염방지설비의 비치기준) 제2항 별표5(폐유저장용기 비치기준)에 의거 총톤수 5톤 이상의 선박 내지 총톤수 100톤 미만의 선박은 그 톤수에 따라 20리터 내지 200리터 크기의 폐유저장용기<sup>314)</sup>를 선박 안에 비치하도록 되어있다.<sup>315)</sup>

## (6) 방제 · 청소업

선박으로부터 ‘기름 등 폐기물’을 제거 · 수거하고자 하는 자는 해양경찰청장에게 등록하여야 한다. 방제에 필요한 설비 및 장비를 갖추고 해양에 배출되거나 배출될 우려가 있는 ‘기름 등 폐기물’을 제거하는 사업을 하고자 하는 경우는 방제업으로, 유창청소 및 폐유수거에 필요한 설비 및 장비를 갖추고 선박의 유창청소와 폐유수거를 하는 경우는 유창청소업으로 등록하여야 한다.<sup>316)</sup>

## (7) 해양오염방제조치

동법 제48조(기름 등 폐기물이 배출되는 경우의 방제조치)는 “기름 등 폐기물이 배출되는 경우에는 대통령령이 정하는 바에 따라 배출되는 기름 등 폐기물의 계속되는 배출방지와 배출된 기름 등 폐기물의 확산방지 및 제거” (이하 ‘방제’라 한다)를 위한 응급조치를 하여야 한다. 그 의무자는 배출된 기름 등 폐기물이 적재되어 있거나 적재되어 있던 선박

---

314) 총톤수 5톤 이상 10톤 미만의 선박 20리터, 총톤수 10톤 이상 30톤 미만의 선박 60리터, 총톤수 30톤 이상 50톤 미만의 선박 100리터, 총톤수 50톤 이상 100톤 미만으로서 유조선이 아닌 선박 200리터 ; 폐유저장용기는 2개 이상으로 나누어 비치할 수 있으며, 폐유저장용기는 견고한 금속성 재질 또는 플라스틱재질로서 폐유가 새지 아니하도록 제작되어야 하고, 동 용기의 표면에는 선명 및 선박번호를 기재하고 그 내용물이 폐유임을 표시하여야 한다 ; 해양오염방지법 시행규칙 제12조(기름오염방지설비 등의 설치기준), [별표 5] 폐유저장용기의 비치기준.

315) 정대율, 앞의 책, 73쪽.

316) 임동철 · 정영석, 앞의 책, 388쪽.



의 소유자 또는 시설의 설치자<sup>317)</sup> 그 업무와 관련하여 기름 등 폐기물의 배출 원인이 되는 행위를 한 자의 사용자이고, 이와 같은 방제조치를 하지 않고 있다고 인정되는 경우에는 해양경찰청장은 그 자에게 방제조치를 하도록 명할 수 있다. 이 명령에는 방제조치의 기간, 방제조치를 하여야 할 해역, 방제조치의 내용의 사항이 포함되어야 한다.<sup>318)</sup> 한편, 동법 제52조의2 내지 제52조의9에 근거한 방제조합은 1997년에 신설되었으며, 정책부서인 해양수산부에서 동조합의 업무를 지도·감독하고 있어 방제 주무부서인 해양경찰청과 제도적으로 분리 운영<sup>319)</sup>되고 있으므로 문제점으로 지적되고 있다.

#### (8) 해양오염방지관리인

유조선, 총톤수 100톤 이상의 유조선외의 선박소유자는 그 선박의 승무원 중에서 선장을 보좌하여 선박으로부터의 기름 등 폐기물의 배출방지에 관한 업무를 관리하게 하기 위하여<sup>320)</sup> 오염방지관리인을 임명하여야 한다(동법 제54조 및 규칙 제100조).<sup>321)</sup>

#### (9) 단속조치

##### (가) 출입검사·보고 등

해양관리청 및 해양경찰청장은 해양오염방지 및 해양환경보전을 위하여 필요하다고 인정할 때에는 관계 공무원으로 하여금 선박·해양시설 또는 그 사무소, 폐기물해양배출업자 및 방제·청소업자의 시설, 자가 처리시설 등에 출입하여 관계서류나 시설·장비 등을 검사하게 할 수 있으며, 당해 사업자에게 그 사업에 관하여 필요한 보고를 하게할 수 있

317) 시설이 임대되어 있을 때에는 시설의 임차인을 말한다 ; 해양오염방지법 제48조.

318) 임동철·정영석, 앞의 책, 395쪽.

319) 이영호, 앞의 논문(주 3), 3쪽.

320) 우병수, 앞의 책(주 138), 540쪽.

321) 해양오염방지법 제54조에 의한 해양오염방지관리인의 교육 유효기간은 5년이다 ; 권기생, 앞의 책(주 305), 226쪽.

다.<sup>322)</sup> 당해 공무원은 그 권한을 표시하는 증표<sup>323)</sup>를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 하고, 선박소유자 또는 해양시설설치자 등은 관계공무원의 출입검사·보고 요구 등을 정당한 사유 없이 거부·방해 또는 기피하여서는 아니 된다(법 제56조).

#### (나) 해양환경감시원

해양경찰청장은 출입검사를 행하는 공무원의 직무를 행하게 하기 위하여 해양환경감시원<sup>324)</sup>을 둘 수 있다.<sup>325)</sup> 이러한 규정은 일본 법제보다는 캐나다나 오만 등에서 채택하고 있는 오염방지관(pollution prevention officer)제도와 비슷하다.<sup>326)</sup>

#### (다) 정선·검색·나포·입출항금지 등

선박이 법을 위반한 혐의가 있다고 인정되는 경우에는 관계행정기관은 정선·검색·나포·입출항금지 등의 조치를 할 수 있도록 하여(법 제58조), 국제환경협약 또는 국제관습법에서 인정되는 연안국의 집행권을 규정하고 있다.

#### (10) 신고·등록 등

선박해철을 하고자 하는 자는 해철작업 과정에서 ‘기름 등 폐기물’이 배출되지 아니 하도록 해양오염방지를 위한 작업계획을 수립하여 작업개시 7일 전까지 해양경찰청장에게 신고 하여야 한다(법 제53조). 폐기물해양배출업 등록의 결격사유(법 제20조), 폐기물해양배출업 등록의 취소 등(법 제21조) 및 방제·청소업 등록의 결격사유(법 제38조), 방제·

---

322) 임동철·정영석, 앞의 책, 422쪽.

323) 해양환경감시원증을 표시하는 증명서(해양경찰청장 발행증서) ; 권기생, 위의 책, 225쪽.

324) 해양오염방지법 제57조.

325) 임동철·정영석, 앞의 책, 424쪽.

326) 권상하, “해양오염방지법 개정의 기본방향 -MARPOL 협약가입을 계기로-”, 『해법회지』, Vol.8, No.1, 1986, 246쪽.

청소업 등록취소(법 제44조)등을 규정하고 있으며, 해양수산부장관 또는 해양경찰청장은 폐기물해양배출업 등록의 취소와 방제·청소업 등록취소 처분 또는 법 제64조(해양오염방지설비·자재 또는 약제의 형식승인 등)의 규정에 의한 승인의 취소처분을 하고자 하는 경우에는 청문을 실시하여야 한다.<sup>327)</sup>

### 3. 해양오염방지법의 문제점과 개정방향

#### 가. 문제점

##### (1) 육상기인 해양오염의 규제에 대한 문제점

해양오염방지법은 선박 및 해양시설에 의한 해양오염을 규제하는데 그 주안점을 두고 있다. 물론 육상기인 오염원을 규제하는 법률로 수질환경보전법이 있으나, 폐수의 배출규제(수질환경보전법 제8조, 동법 제24조), 공공수역 및 특정호소의 수질보전(동법 제28조 내지 제38조), 토양오염방지(동법 제45조 내지 제47조) 등을 그 내용으로 하는 동법은 원래의 취지가 육상오염 규제를 주목적으로 하고 있기 때문에 해양오염 규제에 대한 직접적이고 효율적인 대응책이 되지 못하며, 임해기름취급업소, 임해폐수배출시설 등의 제외로 육상기인 해양오염을 규제 하는 데는 한계가 있는 것이다.

##### (2) OPRC/HNS 2000의 발효에 대비한 새로운 오염물질 수용 불비

HNS 관련 자료의 축적미흡과 사회적 관심부족 등으로 HNS의 규제에 대한 연구개발은 시작단계로 여겨진다. 이에 대한 규제와 관리를 위한 종합대책이 수립되지 않고 있으므로 OPRC/HNS 2000의 발효에 대비, 국내법의 수용준비가 필요하다.<sup>328)</sup>

---

327) 임동철·정영석, 앞의 책, 430쪽.

328) 해양경찰청, 앞의 책(주 52), 93쪽.

### (3) 해역이용협의제도 미비

해양오염부하량의 증가로 해양환경이 급속하게 훼손되고 있으나, 맑고 깨끗한 해양에의 접근권 확보를 위한 국민욕구가 증대하고 있어, 해역이용협의 건수도 증가하고 있다. 해역이용협의 실적은 공유수면상의 공작물 설치가 대부분이며, 대규모 항만이 입지해 있는 지방해양수산청에서는 주로 준설토 투기에 대한 협의요청이 많았고, 해안의 특성에 따라 협의유형에서 차이가 있다. 한편 바다모래채취와 관련하여 인천(옹진군), 충남(태안군·당진군)에서 많은 실적을 보이고 있으며, 바다모래 및 규사채취 관련 해역이용협의에 대하여 요청건수의 85%이상을 조건부 동의의견으로 통보하고 있는 실정이다. 현행 해역이용협의제도는 미비점이 많고, 실질적으로는 행정규칙인 사무처리규정에 따라 운영되어 실효성 확보가 곤란하다. 그리고, 해역이용협의 없이 개발사업을 진행하는 사례가 있으나, 이에 대한 사전규제방법이 미흡하고, 협의의견 충족여부를 사후 관리할 법적 장치가 미비하다.<sup>329)</sup>

### (4) 해양환경보전자문위원회 등 3개 위원회의 활동 저조

해양오염방지법은 해양환경의 보전 및 개선에 관한 정책적 자문에 응하기 위한 “해양환경보전자문위원회”, 해양오염영향조사를 실시하기 위한 “해양오염영향조사위원회”, 해양오염방제에 관한 대책을 심의하기 위한 “해양오염방제대책위원회”를 두고 있으며, “해양환경보전자문위원회”는 활동실적이 전혀 없어 폐지대상으로 선정되어 있으며(규제개혁 과제), “해양오염영향조사위원회” 및 “해양오염방제대책위원회”도 그 활동실적이 미미하다.<sup>330)</sup>

### (5) 해양환경개선부담금을 오염원인자에게 부과근거 부재

---

329) 우리나라 해역이용협의 요청건수는 연간 총1,200~1,500건이다 ; 해양수산부, 앞의 자료(주 8), 31쪽.

330) 해양수산부, 앞의 자료(주 8), 34쪽.

해양환경부문의 안정적 투자재원의 확보를 위해 2001년 9월 해양오염 방지법 개정시 해양환경개선부담금제도를 신설하여 폐기물 해양배출업자의 폐기물 해양배출행위 및 그 밖에 대통령령이 정하는 규모 이상의 기름등 배출행위에 대해 부담금을 부과·징수하여 수산발전기금에 편입하고, 폐기물의 해양배출에 따라 부과·징수되는 부담금은 해양오염방지법상 특별회계 또는 기금이 없어 어업인지원법에 의한 수산발전기금에 편입하여 수산자원보호를 위한 해양환경개선사업<sup>331)</sup>에 지원할 수 있도록 하고 있으나, 기름등을 해양으로 배출하는 사업은 존재하지 아니하므로 이에 부담금을 부과·징수하는 것은 법리적으로 불가능하다. 선박 및 해양시설 등에서 대통령령이 정하는 일정규모 이상의 오염물질을 해양으로 배출하는 경우 어업권과 같은 직접 피해는 보상하고 있으나 해양환경 피해보상 및 복원에 대해서는 정부에서 무한책임을 담보하는 것은 오염원인자 책임원칙에 위배되어 그 비용부담을 오염원인자에게 부과할 수 있는 법적 근거 마련이 필요하다. 한편, 해양환경개선부담금 부과에 관한 법률적 요건(부담금 부과대상 및 부담비율·요건 등)을 대통령령에 포괄 위임한 것은 헌법에 위배된다는 헌법재판소 위헌판결 내용을 반영하여야 한다.<sup>332)</sup>

#### (6) 해양오염 대비·대응 긴급계획 수립근거 부재

OPRC 협약은 협약당사국으로 하여금 ‘유류오염사고를 대비한 국가긴급계획’(National Contingency plan for Preparedness and Response to Oil Pollution incidents)을 수립토록 요구하고 있고, 우리나라는 1999년 11월에 가입하였다. 해양오염방지법은 선박 및 해양시설에 대한 긴급계획수립을 명시하고 동시행규칙에서는 취약해역별 방제대책 수립을 규정하고 있다. 2000년 1월 “기름오염 대비·대응을 위한 국가 방제기본계획”을 수립하였으나 국내법에 명시적 근거 조항이 없으며, 해양오염방제대

331) 해양오염방지법 시행령 제25조 제1항 제5호.

332) (구) 교통안전공단법 제17조(분담금의 비율 등)은 헌법 제75조의 규정에 의한 ‘포괄위임 입법금지원칙’에 위배 ; 헌법재판소, 1999.1.28. 선고 97헌가8 판결.

책위원회의 심의와 국무회의 보고를 통해 동계획이 확정되었으나 국가긴급계획은 법적근거가 없어서 타 법령에 의한 계획 간의 관계 설정이 곤란(재난관리계획과 관계정립 필요)하다.<sup>333)</sup> 우리나라 국가방제기본계획은 기름위주의 방제체제이며, 해양경찰청이나 방제조합에서 보유한 장비들도 대부분 기름유출사고를 대비한 장비들이다.<sup>334)</sup> 그리고, HNS의 유출사고에 대비, 미국 등 선진국의 HNS 사고대응 입법을 참고하여 입법화할 필요가 있다. 특히, 우리나라 연안에 HNS 물동량이 매년 증가하고, 미국 911사태 이후 해상테러 위협성이 높아지고 있으나 이에 대한 법적 규정이 없다는 것이 그 문제점이다.

#### (7) 해양시설 등록제도 폐지에 따른 효과적 지도·감독 곤란

1999년 해양시설등록제도의 폐지 이후, 해양시설의 해양오염방지 현황이 파악되지 않고 있어 이에 대한 관리·감독 및 통제가 곤란한 바, 해양시설로부터의 해양오염방지 관련 관리체제구축에 어려움이 있다. 해양시설로부터 유출되는 오염물질로부터 해양오염방지를 위한 각종 법령상 의무사항의 준수 여부를 효과적으로 지도·감독하기 위해서는 해양시설의 등록제도의 도입이 필요하다.

#### (8) 소형 선박의 폐유저장용기 비치기준 미비

법 제6조(기름의 해양배출방지를 위한 설비의 설치 등), 동법 시행규칙 제12조(기름오염방지설비의 비치기준)제2항 별표5(폐유저장용기 비치기준)에는 “총톤수 5톤 이상 선박 내지 총톤수 100톤 미만의 선박은 폐유저장용기를 비치하여야 한다”고 규정 되어 있으나 총톤수 5톤 미만의 선박은 선내에 폐유저장용기 비치 의무가 없으므로 취약시간을 틈타 선내 폐유를 해상에 무단배출 개연성이 있다<sup>335)</sup> 소형 선박에 폐유저장용기

333) 해양수산부, 앞의 자료(주 8), 37쪽.

334) 강대위·최종욱, 앞의 논문, 97쪽.

335) 이영호, 앞의 논문(주 3), 3쪽.

를 비치하지 않음으로써, 고의적 기름배출 등 해양오염의 발생이 예측·우려되는 사각지대이다.

#### (9) 폐기물 해양배출시 벌칙규정의 충돌

해양오염방지법 제3조(적용범위) 및 시행령 제2조의 2(항만)에 의거 ‘기름 등 폐기물’의 배출금지장소는 어촌·어항법<sup>336)</sup> 제2조 제2호의 규정에 의한 어항구역이 포함된다. 그러나, 법 제16조(선박으로부터의 폐기물의 배출금지) 및 제74조(벌칙)에는 “과실로 인하여 폐기물을 배출 한 경우 1년 이하의 징역 또는 1,000만원 이하의 벌금”에 처하도록 되어 있고, 어촌·어항법 제45조(금지행위) 제6호(폐기물을 지정장소가 아닌 곳에 버리는 행위), 동법 제60조(벌칙)에는 “원상회복명령 또는 제거명령을 이행하지 아니 한 자는 2년 이하의 징역 또는 700만원 이하의 벌금”에 처하도록 되어 있는 바, 폐기물의 ‘해상 배출’과 ‘어항구역 배출’이라는 같은 해양오염행위를 두고 해양오염방지법과 어촌·어항법의 벌칙이 서로 달라 법 형평에 문제가 있는 것이다.

#### (10) 해양경찰청·방제조합의 방제제도적 분리 운영

씨 프린스 사고 이후, 해상에서 발생하는 해양오염 감시 단속과 방제조치 등 현장집행업무 총괄을 해양경찰청으로 일원화하였다.<sup>337)</sup> 그러나, 방제주무기관인 해양경찰청은 방제조합에 대해 지도·감독권이 없어 해양오염방제제도적으로 분리 운영되고 있는 것이다.

#### (11) 선박출입검사기관의 다원화로 중복검사 초래

해양오염방지법 제56조(출입검사·보고 등)에 의하면 선박 및 해양시설 등에 대하여 해역관리청 및 해양경찰청이 출입검사를 수행하도록 되

336) 1993년 6월 11일 법률 제4558호(어항법 전문개정), 2005년 5월 31일 법률 제7571호(어촌·어항법 제정).

337) 해양수산부, 앞의 백서(주 30), 193쪽.

어 있다. 선박출입검사기관의 다원화로 중복으로 출입검사를 수행함으로써 민원인의 불편이 발생하고 있다.

## (12) 폐유에 대한 용어의 정의가 폐기물관리법과 충돌

해양오염방지법 제2조(정의)를 살펴보면 “기름이라 함은 석유사업법에서 정하는 원유 및 석유제품(석유가스를 제외한다)과 이들을 함유하는 유성혼합물 및 폐유를 말한다”고 되어 있다. 한편, 폐기물관리법<sup>338)</sup> 제2조(용어의 정의) 제1호에는 “폐기물이라 함은 쓰레기·연소재·오니·폐유·폐산·폐알카리·동물의 사체 등으로서 사람의 생활이나 사업활동에 필요하지 아니하게 된 물질을 말한다”라고 하여 폐유를 폐기물로 규정하고 있다. 이와 같이 폐유에 대한 용어의 정의가 법규상 서로 달라, 민원이 빈발하고 있다.

그 사례로, “선박 연료유의 알루미늄, 규소 등 혼합성분이 국제규격치 이상으로 함유되어 선박엔진에 치명적인 영향을 줄 수 있으므로, 선박폐유처리업체에 처리할 수 있는지 회신하여 달라”는 민원인의 질의에 대해 환경부의 답변은 “폐기물관리법 제2조 제1호의 규정에 의거 사람의 생활이나 사업 활동에 필요하지 아니하게 된 물질을 말한다. 따라서, 연료유가 더 이상 사업활동에 필요하지 않아 배출되는 시점부터 폐유<sup>339)</sup>로 분류되어 폐기물관리법 적용을 받으며, 동법 시행규칙 제8조 별표4에서 정하는 폐기물의 수집·운반·보관·처리에 관한 구체적인 기준 및 방법을 준수하여야 한다”라고 회신<sup>340)</sup>하였다. 한편, 폐유처리업체는 폐유에 대한 법률의 착오<sup>341)</sup>로 관계당국에 신고하지 않았고, 상기 연료유를 계속적으

338) 1991년 3월 8일 법률 제4363호 전문개정, 1995년 8월 4일 법률 제4970호 개정.

339) 여기서 ‘폐유’는 ‘폐기물’로 분류된다 ; 폐기물관리법 제2조.

340) 질의(2005. 6. 7), 회신(2005. 6. 11) ; 환경부, 일반민원(질의응답), 제139376호.

341) 형법 제 16조는 “자기의 행위가 법령에 의하여 죄가 되지 아니하는 것으로 인식한 행위는 그 오인에 정당한 이유가 있는 때에 한하여 벌하지 아니한다”라고 규정하고 있으나 관세법을 벌금형으로 처벌할 때에는 그 법률의 착오에 정당한 이유가 있다고 하더라도 처벌한다. 그러나, 징역형에 처할 경우는 그러하지 아니하다 ; 이경호, “관세법과 형사체계의 구조”, 『해양환경·안전학회지』 제10호, 1999, 157쪽.



로 사용할 수 없더라도 상품가치가 있다고 판단한 관계당국은 관세법<sup>342)</sup> 위반으로 입건하였다.

“선박에서 발생하는 분뇨, 오물을 제거 또는 폐물의 수집운반(폐유 및 지정 폐기물은 제외)에 한하여 수거 가능토록 되어 있는데, 선박에서 발생하는 지정폐기물의 종류와 개념을 해양수산부에서는 어떻게 설정하고 있는지 여부 및 선박에서 일상적으로 발생하는 플라스틱과 폐유도 지정 폐기물에 속하는지”에 대해서는 “해양오염방지법에서는 기름, 유해액체 물질 및 폐기물의 해양배출을 금지하고 있으나, 폐기물관리법과 같이 지정폐기물을 별도로 구분하지 않는다. 따라서, 선박발생 폐기물의 경우 해양오염방지법 제16조에 의한 해양배출, 제27조 방제·청소업자에 인도, 제45조 자가처리시설에서의 처리 및 제26조 저장시설의 운영자에게 인도 등의 경우를 제외하고는 동법 제3조 제2항의 규정에 따라 폐기물관리법 등 해당 법령의 규정에 의하여 처리하여야 한다”라고 회신<sup>343)</sup>하였다.

#### 나. 개정 방향

해양오염방지법은 주로 선박과 해양시설로부터 배출되는 오염물질규제에 치중하여 여타 장소로부터 유입되는 오염물질에 대한 감시가 미흡하다.<sup>344)</sup> 따라서, 앞으로의 법 개정은 선박기인 오염방지로부터 깨끗한 바닷물과 해양의 자원 자체가 주체가 되고 해양생태계를 살리는 우리나라 해양환경관리법의 정체성을 확립하는 길로 나아가야 하겠다.

이를 위해서는 해양환경자료의 정도관리를 통해 정확하고 신뢰성 있는

---

342) 형법 제14조는 “정상의 주의를 태만함으로 인하여 죄의 성립요소인 사실을 인식하지 못한 행위는 법률에 특별한 규정이 있는 경우에 한하여 처벌한다”고 규정하고 있다. 개정 전 관세법은 제193조에 “과실로 제189조 내지 제192조의 죄를 범한 자도 벌한다”고 규정하여 관세법 중 죄질이 경미한 일부범죄에 대하여 과실범을 처벌하도록 포괄적인 규정을 두고 있으나 개정 관세법은 제193조를 삭제하고 제188조 제2항과 제3항의 경미한 위반사범에 대한 과실범을 처벌하는 규정을 두면서 고의범보다 형을 감경하고 있다 ; 이경호, 위의 논문, 156쪽.

343) 해양경찰청, “해양오염방지법 질의·회신, 2004, 48쪽 ; 해양수산부 홈페이지 질의 회신, 질의(2000년 6월 26일), 답변(2000년 7월 4일).

344) 해양수산부, 앞의 자료(주 8), 7쪽.

자료의 생산·관리할 수 있는 근거를 신설하고, 오염물질의 총량규제와 연근해의 해양환경 수질조사, 육상기인 오염물질의 해양 유입시 이를 수거·처리하는 제도의 마련 등을 주요 내용으로 하는 해양오염방지법의 전면개정이 필요하다.

육상기인 오염원을 규제하기 위해 임해기름취급업소, 임해폐수배출시설 등을 적용대상에 포함하여 해양오염을 규제 할 필요가 있고, 해양환경 피해보상 및 복원에 대해서는 오염원인자에게 부과할 수 있는 법적 근거를 마련한다.

현행 해역이용협의제도의 보완을 통해 협의의견의 충족여부를 사후 관리할 법적 장치가 마련되어야 하고 활동과 실적이 미미한 해양오염방제 대책위원회<sup>345)</sup>, 해양오염영향조사평가위원회<sup>346)</sup>, 해양환경보전자문위원회<sup>347)</sup>를 폐지하고 종합적 해양관리를 위한 실무적 위원회가 필요하다.

OPRC/HNS 2000의 발효에 대비, 국내법의 수용준비가 필요하고, 국가방제기본계획의 수립에 대한 법적 근거 마련과 HNS 사고대응을 입법화할 필요가 있다.

해양시설로부터 유출되는 오염물질로부터 해양오염방지를 효과적으로 지도 감독하기 위해서는 해양시설의 등록제도의 도입과 소형 선박으로부터의 해양오염의 예방을 위해 총톤수 5톤 미만의 선박에 대한 폐유저장용기 비치 의무를 검토할 필요가 있으며, 폐기물의 ‘해상 배출’과 ‘어항 구역 배출’이라는 같은 해양오염행위를 두고 해양오염방지법과 ‘어촌·어항법’의 벌칙이 법규상 충돌하고 있으므로, 벌칙을 보완하여 개정하여야 한다. 또한, 해양오염방지법 제2조(정의) 기름(폐유)의 정의와 폐기물관리법 제2조(용어의 정의) 폐기물의 정의를 보완하여 입법상 충돌을 보완해야 한다. 또한, 해양오염방지법 제56조에 근거한 선박출입검사를 민원인의 편의위주로 개선하되, 선박출입검사 대상선박을 명확히 규정하고, 그 선정기준을 보완하여야 한다.

---

345) 해양오염방지법 제51조.

346) 해양오염방지법 제52조의12.

347) 해양오염방지법 제63조.

### 제3절 海洋環境管理法(안)의 內容과 妥當性

#### 1. 해양환경관리입법의 의의

현행 오염물질의 배출방지 및 제거 중심에서 해양환경 개선 및 해양 생태계보전을 포함한 종합적인 해양환경관리를 위한 입법 마련에 그 의의가 있다.

정부는 1977년 12월 31일 제정된 해양오염방지법을 ‘(가칭) 해양환경관리법’(이하 ‘해양환경관리법(안)’이라 한다)으로 법 제명을 변경, 전면개정<sup>348)</sup>하고자 하는 입법방향을 정하고, 그 개정안을 2005년 1월 11일부터 2005년 1월 31일까지 입법예고하였으며, 입법추진경과는 다음과 같다. 2001년 3월부터 2003년 9월까지 정부에서 법 초안을 작성하였으며, 이 과정에서 2회(2002년 2월, 2003년 4월)에 걸쳐 지방자치단체, 지방해양수산청 및 유관 업·단체 등에 의견을 조회 하였다. 2004년 9월 17일 해양오염방지법 개정관련 전문가 회의를 개최하는 등, 8월 30일부터 9월 21일까지 해양오염방지법 개정안에 대한 관계부처(시·도 포함)와 소속 기관 등의 협의를 실시하였다. 입법예고 이후, 2005년 2월부터 같은 해 5월까지 쟁점사항에 대한 관계부처 재협의를 국무조정실의 조정신청을 거쳐 2005년 6월 24일 부산시청 회의실에서 해양오염방지법의 개정 입법안에 대한 공청회를 개최한 바 있다.

해양환경자료의 정도관리를 통해 정확하고 신뢰성 있는 자료의 생산·관리할 수 있는 근거를 신설<sup>349)</sup>하고, 깨끗한 해양환경을 유지하기 위해 특별관리해역내에 소재하는 사업장에서 배출되는 오염물질의 총량규제와 연근해의 해양환경상황 및 오염원의 조사, 육상기인 오염물질의 해양 유입시 이를 수거·처리하거나 오염 우심해역에 대한 해양환경모니터링 등 오염원의 조사·측량을 통하여 그 시정을 요구할 수 있도록 하였다.

---

348) 해양수산부, 앞의 자료(주 8), 7쪽.

349) 해양수산부, 앞의 자료(주 8), 24쪽.

## 2. 해양환경관리법(안)의 기본체계

### 가. 입법안의 체계

해양환경관리법(안)은 전문 120조<sup>350)</sup>, 부칙 12조로 구성되어 있으며, 제1장 총칙, 제2장 해양환경의 보전·관리, 제3장 오염물질의 관리, 제4장 해양오염방지설비 등의 검사, 제5장 해양환경관리업 등, 제6장 해양환경의 보전·관리를 위한 기반조성, 제7장 해역이용협의, 제8장 해양관리공단, 제9장 보칙, 제10장 벌칙 그리고, 부칙으로 구성되어 있다.

제1장은 ‘총칙’(안 제1조 내지 제6조)으로서 법의 목적, 정의(해양환경, 해양오염, 기름, 유해액체물질 등, 폐기물, 유해 방오도료, 해양 잔류성 오염물질, 선박, 유조선, 해양시설, 선저폐수, 항만관리청, 해역관리청), 적용범위, 국가 등의 책무(제4조), 해양환경과학기술의 개발 및 국제협력의 촉진(제5조), 오염원인자 책임원칙(제6조) 등을 규정하고 있다.

제2장은 ‘해양의 보전관리’(안 제7조 내지 제16조)로서 해양환경기준, 해양환경측정망(제8조), 해양환경정보망(제9조), 해양환경자료의 정도관리(제10조), 해양환경공정시험기준 및 방법(제11조), 분석능력인증서의 취소(제12조), 해양환경보전종합계획의 수립 등(제13조), 특별관리해역내의 오염물질의 총량규제 실시 등의 환경관리해역의 지정·관리(제14조), 환경관리해역의 관리기본계획 수립 등(제15조), 육상기인 오염물질의 해양 유입 시 이를 수거·처리하거나 오염 우심해역에 대한 해양환경모니터링 등 오염원의 조사·측량을 통하여 그 시정을 요구할 수 있는 근거(제16조)를 마련하였다.

제3장은 ‘오염물질의 관리’(안 제17조 내지 제34조)로서 제1절 ‘오염물질의 배출관리’에서는 폐기물의 해역배출(제18조), 해역관리청의 폐기물 관리 등을, 제2절은 ‘선박에서의 오염물질의 관리’로, 선박에서의 해양오염방지설비 등의 설치 등, 밸러스트수 또는 기름의 적재제한(제21

---

350) 해양환경관리법 입법예고(시안)에서는 150조문이었으나, 2005년 6월 24일 해양수산부 주최 “해양오염방지법 전부개정(안) 『(가칭) 해양환경관리법』 공청회자료”에서 120조문으로 변경되었다.

조), 선박에서의 오염물질의 소각<sup>351)</sup> 등, 포장유해물질의 운송, 기름기록부, 유해액체물질기록부, 폐기물기록부 등 선박에서의 오염물질기록부의 관리(제24조), 선박에서의 해양오염비상계획서의 비치 등을, 제3절 ‘해양시설에서의 오염물질 관리’에서는 해양시설의 등록, 해양시설에서의 기름·유해액체물질기록부의 관리 및 해양시설에서의 해양오염비상계획서 비치 등을, 제4절 ‘오염물질의 수거·처리’에서는 선박 등에서의 오염물질의 수거·처리(제29조), 자가처리시설, 저장시설의 설치·운영 등(제31조)을, 제5절 ‘해양 잔류성 유기오염물질 등의 관리’에서는 해양 잔류성 유기오염물질의 조사(제32조), 해양 잔류성 유기오염물질의 사용제한 요청, 환경친화적 방오도료 및 방오시스템의 사용 등을 규정하고 있다.

제4장은 ‘해양오염방지설비등의 검사’(안 제35조 내지 제45조)로서 각종검사(정기검사, 중간검사, 임시검사, 임시항행검사), 해양오염방지증서 등의 교부, 협약증서의 교부 등, 검사대상선박의 항행 등, 검사 등의 대행, 부적합선박에 대한 조치, 해양오염방지증서 등의 유효기간, 재검사, 외국선박에 대한 특례, 항만국통제(제44조) 및 오염방지관리인(제45조)을 규정하고 있다.

제5장은 ‘해양환경관리업’(안 제46조 내지 제51조)으로서 폐기물해양배출업, 방제업, 유창청소업, 해양폐기물수거업, 오니준설업 등을 해양환경관리업으로 규정(제46조)하고, 해양환경관리업 등록의 결격사유(제47조), 등록의 취소, 해양환경관리업자의 의무(제49조), 처리명령 등, 폐기물 위탁자등의 의무 (제51조)등을 규정하고 있다.

제6장은 ‘해양환경의 보전·관리를 위한 기반조성’(안 제52조 내지 제70조)으로서, 제1절 ‘해양환경개선부담금’에는 해양환경개선부담금, 부담금의 강제징수, 부담금의 사용, 제2절 ‘해양환경관리위원회 등’에서는 해양환경관리위원회의 설치 및 구성, 방제대책본부 등의 설치(제56조), 제3절 ‘해양오염영향조사’에서는 해양오염영향조사(제57조), 해양오염영향조

---

351) 런던협약 96의정서에 따르면, 선박·플랫폼 또는 그 밖의 인공구조물의 통상적인 운용에 수반되는 행위는 본 정의의 범위에서 제외된다 ; 해양경찰청, 앞의 책(주 179), 37쪽.

사 비용, 해양오염영향조사 분야 및 항목, 주민의 의견수렴(제60조), 조사기관의 결격사유, 조사기관의 지정취소 등, 지정취소 또는 업무정지된 조사기관의 업무계속을, 제4절 ‘해양오염방제’에서는 해양오염 대비·대응 국가긴급계획의 수립(제64조), 대량의 오염물질이 배출되는 경우의 신고(제65조), 오염물질이 배출되는 경우의 방제조치, 오염물질이 배출될 우려가 있는 경우의 조치 등, 자재·약제의 비치 등, 방제선등의 배치 및 행정기관의 방제조치와 비용부담(제70조)을 규정하고 있다.

제7장은 ‘해역이용협의’(안 제71조 내지 제79조)로서 해역이용협의 신청 및 판정기준, 해역이용협의요청서, 해역이용협의요청서의 작성(제74조), 해역이용협의요청서 작성대행자의 등록, 해역이용협의요청서 작성대행자의 등록취소 등(제76조), 해역이용협의서의 결과통보 및 이의신청 등(제77조), 해역이용협의 업무의 사후관리(제78조) 및 협의요청서의 재검토를 규정하고 있다.

제8장은 ‘해양관리공단’(안 제80조 내지 제96조)으로서 해양관리공단의 설립 등과 임원의 결격사유(제88조), 이사회(제89조), 국·공유재산의 무상대부 등, 출자 및 차입 등(제91조), 채권의 발행, 예산과 결산 등, 잉여금의 처리 및 채권 등 매입의무의 면제 및 업무의 지도·감독(제95조) 등을 규정하고 있다.

제9장은 ‘보칙’(안 제97조 내지 제111조)으로서 관계기관의 협조(제99조), 출입검사·보고 등(제100조), 해양환경감시원(제101조), 정선·검색·나포·입출항금지 등(제102조), 국고보조 등, 해양오염방지설비 및 자재·약제의 형식승인 등(제104조), 국제협약의 우선적용, 행정처분의 기준, 청문, 관계요원에 대한 교육·훈련, 수수료, 권한의 위임·위탁 및 비밀누설 등의 금지를 규정하고 있다.

제10장은 ‘벌칙’(안 제112조 내지 제120조)으로서 양벌규정, 외국인에 대한 벌칙적용의 특례, 벌칙적용에 있어서의 공무원 의제, 과태료, 과태료의 부과·징수 등을 규정하고 있다.

‘부칙’(안 제1조 내지 제12조)에서는 시행일, 등록 등에 관한 경과조치, 해양오염방지설비 등을 설치하여야 할 선박에 대한 경과조치, 성능시

협 및 성분검사 등에 관한 경과조치, 해양오염방제대책위원회 등에 대한 경과조치, 해양환경보전종합계획 등에 관한 경과조치, 해역이용협의요청서의 작성 및 협의 등에 관한 경과조치 등과 다른 법령과의 관계, 다른 법률의 개정 등을 규정하고 있다.<sup>352)</sup>

### 3. 해양환경관리법(안)의 내용과 특성

#### 가. 주요 내용

##### (1) 해양환경관리 기본원칙 및 용어의 정의 정립(안 제1조 내지 제6조)

국가와 지방자치단체는 해양오염과 그 훼손으로 인한 피해를 예방하고, 해양환경을 적정하게 보전·관리하기 위한 시책을 수립하고, 사업자는 사업 활동을 영위함에 있어 해양오염 및 해양환경 훼손을 최소화하도록 필요한 조치를 강구하며, 국민은 쾌적한 해양환경에서 생활할 권리를 가지나 국가 및 지방자치단체의 해양환경의 보전·관리시책에 협력한다. 그리고, 해양수산부장관은 효율적인 해양환경관리에 필요한 과학기술을 개발하기 위한 시책을 강구하고, 주변국가 및 국제기구와 협력하여 해양환경의 보전·관리 및 해양오염방지에 공동으로 대처하고 해양환경 과학기술 개발 및 해양환경산업의 발전 촉진과 국가 및 지방자치단체의 해양오염방지 등 해양환경의 보전·관리 활동을 하는 민간단체에 대한 지원근거 등 해양환경관리에 대한 기본원칙을 규정하고 있다.

자기의 행위 또는 사업 활동으로 인하여 해양오염 또는 해양환경훼손을 야기한 자는 오염·훼손된 해양환경을 복원할 책임을 지며, 해양오염 또는 해양환경훼손으로 인한 피해의 구제에 소요되는 비용을 부담함을 원칙으로 하고 있다<sup>353)</sup>.

352) 해양수산부, 앞의 자료(주 8), 63-112쪽 부분 인용.

353) 유사 입법례로, 환경 개선비용 부담금은 환경개선비용부담법, 생태계 보전협력금은 자연환경보전법, 배출부과금은 ‘오수·분뇨 및 축산폐수의 처리에 관한 법률’, 대기환경보전법 및 수질환경보전법 등이다 ; 해양수산부, 앞의 자료(주 8), 20쪽.

해양환경에 대한 정의를 “해양에 서식하는 생물체와 이들을 둘러싸고 있는 해양수질, 해양저질 및 해양대기 등 비생물적 환경 및 해양에서의 인간의 활동을 포함한 해양의 자연 및 생활상태”로 정의 하고 해양오염에 대한 정의를 “해양에 유입되거나 해양에서 발생된 물질이나 에너지로 인하여 해양환경에 해로운 결과를 미치거나 미칠 우려가 있는 모든 것”<sup>354)</sup>으로 명확히 정의하였다. 또한, 선박에 “부유식 또는 고정식 시추선과 플랫폼”을, 해역관리청에 “시장·군수·자치구의 구청장”을, 해양시설에 대통령령으로 정하되, 해양환경의 보전·관리에 영향을 미치는 시설을 추가하였다.

### (2) 해양에서의 오염물질 통합관리(안 제17조 내지 제34조)

기름, 유해액체물질, 포장유해물질, 해양 잔류성 오염물질, 폐기물 및 광채 기타 해양수산부령으로 정하는 물질로 “기름 등 폐기물”을 오염물질<sup>355)</sup>로 통합하고, 해양 잔류성 유기오염물질(해양에 유입되어 생물체에 농축되고 장기간 지속하여 급·만성 독성 및 발암성을 야기하는 해양환경과 인간의 건강에 유해한 영향을 미치는 화학물질로서 해양수산부령이 정하는 것<sup>356)</sup>), 유해 방오도료(선박·해양시설 등에 생물체의 부착을 제한·방지하기 위하여 사용하는 도료 중 유기주석 성분 등 독성이 강한 화합물을 포함하여 해양환경 및 인간의 건강을 저해하는 것으로서 해양수산부령이 정하는 것), 선박대기오염물질(질소산화물 배출규제) 등 국제협약의 발효에 의한 새로운 오염물질 수용하였다.

### (3) 해양환경 및 해양환경정보망 관리기준(안 제7조 내지 제16조)

354) ‘해양환경’과 ‘해양오염’의 정의를 명확히 하였다 ; 유엔해양법협약 제1조 제1항 제4호와 GESAMP의 정의.

355) 새로운 국제협약의 발효에 따른 새로운 오염물질이 출현할 때마다 그 규제를 위하여 법을 개정하여야 하는 입법수요를 줄이기 위해 개별물질을 총괄하는 오염물질의 용어를 정의하고 구체적 범위를 하위법령에 위임토록 하였다 ; 해양수산부, 앞의 자료(주 8), 21쪽.

356) 스톡홀름협약(POPs)의 정의를 기초하여 작성함 ; 해양수산부, 위의 자료, 21쪽.



지속적인 해양환경의 보호를 위해 해양 수질의 조사정점, 조사매질, 조사항목의 확대를 통한 종합적 해양환경측정망 기반구축 및 지속적 확대·보강으로 종합적 해양환경측정망 체제기반을 구축하고 있으며, 유해화학물질인 다이옥신, PCBs, 유기염소계 농약 등과 같은 POPs<sup>357)</sup>와 TBT 등 환경호르몬 오염실태조사를 강화하는 등 새로운 국제환경 협약의 발효에 대응하고 있다.

#### (4) 해양환경자료의 정도관리(QA/QC)(안 제10조 내지 제11조)

해양환경자료의 정도관리를 통해 정확하고 신뢰성 있는 자료의 생산·관리할 수 있는 근거를 신설하였다. 학교, 연구기관 등을 대상으로 해양환경 측정·분석능력에 대한 인증제도를 실시하여 허위 또는 부정확한 자료의 발표 및 유포를 방지하고 생산 자료의 통합적·체계적 관리를 할 수 있도록 하며, 해양환경자료의 분석능력 인증표시를 위한 인증신청절차, 발급기준 등 필요한 사항은 해양수산부령으로 정하도록 하였다. 정도관리 유사입법례로는 환경부의 ‘환경기술 지원 및 개발에 관한 법률시행규칙’ 및 ‘환경측정기기의 형식승인·정도검사에 관한 고시’에서 정도관리 명문화와, 식품의약품안전청의 ‘의약품 등의 안정성 시험 관리기준’과 ‘비임상시험 관리기준’이 있다. 그리고, 해양환경 측정·분석 기관 지정 유사사례로는, 환경부의 ‘다이옥신 측정·분석기관의 지정 등에 관한 규정’<sup>358)</sup>과 ‘바이러스 검사기관 지정 등에 관한 규정’<sup>359)</sup>과 산업자원부의 ‘국가표준기준법시행령에 의한 국가 교정기관 지정제도’가 있다.

#### (5) 해양환경보전종합계획 수립시기 등의 명문화(안 제13조 내지 제14조)

---

357) 해양생태계에 대한 잔류성 유기오염물질(POPs), 내분비계 장애물질 등과 같은 화학물질에 의한 오염은 점차 복잡화·다양화하고 있으며 사람의 건강이나 생태계에 돌이킬 수 없는 피해를 가져올 우려가 증가하고 있는 실정이다 ; 김동명, “유해화학물질의 생태계 모델링”, 『특별관리해역 오염총량관리제 시행을 위한 생태계 모델링 워크샵 초록집』, 국립수산과학원, 2005, 39쪽.

358) 국립환경연구원 예규 제233호.

359) 국립환경연구원 고시.

해양환경보전종합계획의 효과적인 집행과 사후관리를 강화하기 위하여 해양환경관리위원회의 심의·의결을 거쳐 확정하도록 하여 해양환경보전종합계획도 수립시기(매5년)를 명문화하고, 해양환경관리에 필요한 관계부처 합동계획으로 계획 수립 시 관계기관의 협의를 거친 후, 해양환경관리위원회의 심의·의결을 거쳐 확정하도록 하였다.

#### (6) 환경관리해역 관리기본계획 및 세부시행계획(안 제15조)

환경관리해역의 관리기본계획 및 세부시행계획을 수립하는 경우 해양환경관리위원회에서 심의·의결토록 하고, 해양수산부장관은 환경관리해역에서 필요한 경우에는 관계행정기관에 대하여 환경개선조치 등 대통령령이 정하는 조치를 요구할 수 있고, 당해 행정기관은 특별한 사유가 없는 한 이에 응하며, 환경관리해역별 세부시행계획을 이행하기 위하여 필요한 경우에 관계행정기관의 소속직원과 전문가 등을 포함하여 사업 관리단을 구성할 수 있도록 하고, 육상기인 오염물질의 해양 유입시 이를 수거·처리하거나 오염 우심해역에 대한 해양환경모니터링 등 오염원의 조사·측량을 통하여 그 시정을 요구할 수 있는 근거를 마련<sup>360)</sup>하였다.

#### (7) 해양환경관리업(안 제46조 내지 제51조)

연근해 해역에 침적된 각종 해양폐기물 또는 오니를 수거·처리할 수 있는 업체의 등록기준을 마련하고 적법한 해양폐기물처리업자로 하여금 해양환경사업에 참여할 수 있도록 하고, 해양폐기물수거업은 해상에 부유하거나 침적된 각종 쓰레기 등 폐기물의 수거에 필요한 장비 및 설비를 갖추고 이를 수거하는 사업으로, 오니준설업은 해저에 퇴적된 침적오니의 수거에 필요한 설비 및 장비를 갖추고 이를 처리하는 사업으로 하고, 폐기물해양배출업, 방제·청소업, 해양폐기물수거업 및 오니준설업을 해양환경관리업으로 통·폐합하여 등록기준 및 결격사유 등 법률적 규정사항의 통합적용을 추진한다.

---

360) 해양수산부, 앞의 자료(주 8), 28쪽

(8) 해역이용협의(안 제71조 내지 제77조)

(가) 해역이용협의제도의 필수 요건화

공유수면 점·사용허가 또는 공유수면 매립허가의 다른 법률의 의제 조항에 따른 해역이용협의 회피·누락·생략이 빈번하게 발생하고 있으므로, 이를 개선하기 위하여 승인 등이 의제되는 경우에도 해역이용협의를 거쳐야 한다는 규정을 신설하였다.

(나) 협의의견 판정기준 및 검토항목의 명문화

해역이용협의의견의 판정기준 및 검토항목을 시행규칙에서 규정하고, 관계 전문기관 또는 전문가의 의견을 듣거나 현지조사를 하도록 하여 해역이용협의의견의 전문성과 신뢰성을 제고하였다.

(다) 해역이용협의대상의 유형화

바다모래, 토석 및 규사채취, 해양구조물 설치 등 해양공간의 이용·개발, 해양광물자원의 이용·개발 등 해양환경에 중대한 영향을 미칠 수 있는 사업에 대해서는 해역이용협의요청서를 작성·제출토록 함으로써 해양환경 보전장치로서의 기능을 강화하고, 단순점용과 같이 해양환경에 영향이 적은 사업의 경우에는 이를 생략하고 해양수산부령이 정하는 절차로 대체하여 국민 불편과 부담을 경감토록 개선하였다.

(라) 해역이용협의의 이행강제력 제고

해양수산부장관은 당해 행정기관의 장이 신청한 해역이용협의를 해양환경의 보전·관리 및 해양생태계에 회복하기 어려운 영향을 초래할 위험이 있다고 판단될 경우에는 이를 거부할 수 있으며, 당해 행정기관의 장은 면허·허가 또는 승인 등을 하지 않도록 하여 해역이용협의 제도의 이행강제력을 제고<sup>361)</sup>하였다.

---

361) 해양수산부, 앞의 자료(주 8), 32-33쪽

(마) 해역이용협의의 사후관리체계 개선

해양수산부장관은 해역이용협의를 거치지 아니하거나 협의시 제시된 의견을 반영하지 않는 경우에는 당해 행정기관의 장에게 사업시행을 중지시키거나 의견을 반영하도록 요청할 수 있으며, 당해 행정기관의 장은 특별한 사유가 없는 한 이에 응하도록 하였다.<sup>362)</sup>

(9) 해양환경관리위원회(안 제55조)

통합권고중인 세 위원회(해양환경보전자문위원회, 해양오염영향조사평가위원회, 해양오염방제대책위원회)를 해양환경관리위원회로 통합하여 정부의 불필요한 각종 위원회의 통·폐합 조치에 부응하고 해양환경에 관한 주요 정책 또는 계획, 해양환경 보전대책, 해양오염영향조사 및 해양오염방제대책 등 해양환경관리에 필요한 주요 사항을 심의·의결토록 하였다. 새로 신설하려는 해양환경관리위원회는 위원장(해양수산부장관) 1인을 포함한 30인 이내의 위원으로 구성하되<sup>363)</sup>, 위원회의 구성 및 운영에 관한 세부사항은 대통령령에서 정하도록 하였다.

(10) 해양환경개선부담금(안 제52조 내지 제54조)

기금 편입 부담금을 해양오염에 따른 영향조사·해양환경복원사업 및 각종 해양환경개선사업에 사용하고 필요시 오염원인자의 불명 또는 확인이 되더라도 자금능력이 부족한 경우 오염방제 등 사후처리 비용을 기금에서 충당할 수 있도록 하는 등, 해양 관련 사업 중 기름 등의 해양 배

---

362) 입법예고안에 포함되어 있는 해역이용환경평가제도의 도입은 현재 국무조정실에서 조정결과에 따라 기 수립된 관계기관과 전문가의 의견을 개정법률(안)에 반영예정이다 ; 해양수산부, 앞의 자료(주 8), 33쪽.

363) 해양오염방지법 제51조의 규정에 의하여 구성된 해양오염방제대책위원회는 법 제65조의 규정에 의하여 해양환경관리위원회가 구성되기 전까지 법에 의하여 구성되는 해양오염방제대책위원회로, 종전의 해양오염방지법 제52조의12의 규정에 의하여 구성된 해양오염영향조사평가위원회는 법 제65조의 규정에 의하여 해양환경관리위원회가 구성되기 전까지 이 법에 의하여 구성되는 해양환경관리위원회로, 종전의 해양오염방지법 제63조의 규정에 의하여 구성된 해양환경보전자문위원회는 법 제65조의 규정에 의하여 해양환경관리위원회가 구성되기 전까지 이 법에 의하여 구성되는 해양환경관리위원회로 본다 ; 해양환경관리법(안) 부칙 제5조 .

출업에 관한 규정을 수정하여 선박 및 해양시설 등에서 대통령령이 정하는 일정 규모이상의 오염물질을 해양으로 배출하는 경우 오염원인자책임 원칙에 따라 해양환경피해보상 및 복원비용을 부담금의 형태로 징수할 수 있도록 하였다. 기금의 재원을 확보하기 위해 폐기물해양배출부담금, 생태협력보전금, 해양심층수 용수로 등 다양한 부담금제도를 개발하고, 그 기금의 사용용처는 해양환경 복원, 폐기물배출해역 모니터링 등의 각종 해양환경보전·관리에 필요한 사업에 사용할 수 있도록 법적 근거를 명확히 하였다.<sup>364)</sup>

### (11) 해양오염 대비·대응 국가긴급계획 수립 근거 마련(안 제64조)

해양오염 대비·대응 국가긴급계획 수립 근거를 마련한다. 이 계획의 수립주기는 타 계획과 같이 매 5년 마다 수립하고 해양환경관리위원회의 심의를 거치도록 하고, 해양오염 대비·대응에 관한 책임 있는 당국의 지정 등 방제체제, 방제장비 확보, 방제요원 교육·훈련 등 기름오염사고 대비에 관한 사항, 해양오염사고 발생시 오염제거조치에 관한 사항을 국가 긴급계획에 명시한다. 그리고, 정부조직법상 ‘해양에서의 경찰 및 오염방제에 관한 집행사무’를 관장하고 있는 해양경찰청이 이 계획을 수립, 유사시 현장을 통제하게 하였으며, OPRC 협약에서 규정하고 있는 ‘해양에서의 오염사고 대비·대응 및 국제협력’과 향후 발효예정인 OPRC/HNS 2000 등을 포함한 해양오염대비 국가긴급계획을 해양수산부에서 해양경찰청과 상호 협의하여 수립토록<sup>365)</sup> 하였다.

### (12) 해양관리공단의 설립(안 제80조 내지 제96조)

방제조합을 ‘(가칭) 해양관리공단’으로 명칭을 변경하고, 전국적인 조직과 인력 및 전문장비를 보유한 방제조합의 조직과 기능을 확대하여 정

364) 해양환경개선부담금의 경우 해양환경분야 특별회계(기금)가 설치되지 아니하여 수산발전기금에 편입되고 있다 ; “어업협정체결에 따른 어업인지원 및 수산업발전 특별법”(일부개정 2005년 7월 29일 법률 7639호, 시행일 2006년 1월 1일).

365) 해양수산부, 앞의 자료(주 8), 38쪽

부의 해양환경정책의 추진에 대한 해양환경개선사업을 전문적으로 수행할 수 있는 기관으로 개편하고, 기름오염방제 외에 각종 해양환경사업 수행 기능 부여, 국·공유재산의 무상사용 및 임대 근거 마련, 민법상 재단법인 규정을 준용 및 이사회를 의사결정기구로 하여, 자율성을 부여하였다.

### (13) 해양환경개선사업의 민간위탁(안 제110조)

해양환경 개선사업에 따른 수요 증가에 따라 해양수산부에서 관련 예산을 확보하고 있으나 민간위탁 근거 미비로 효율적인 사업 진행에 어려움이 있었다. 또한, 오염물질수거시설의 설치기준이 없어 오염물질관리에 문제점이 발생되어 왔다. 이에 폐기물 수거, 오염해역 준설 등 해양환경 개선조치를 능력이 있는 민간업체에 위탁할 수 있도록 근거를 마련하고, 폐기물 수거에 따른 항만 내 저장시설의 관리에 있어 저장시설의 설치기준을 법으로 정하여 해양수거 폐기물의 적정 관리를 유도하였다.

### (14) 특별사법경찰권 부여(안 부칙 12조)

해양환경단속업무에 종사하는 해양수산부, 시·도 및 시·군·구 소속 지방자치단체 공무원에게 특별사법경찰권을 부여할 수 있도록 하였다.<sup>366)</sup>

## 나. 해양환경관리법(안)의 특성

### (1) 종합적인 해양환경관리

선박 및 해양시설로부터 해양에 배출되는 기름·유해액체물질 등과 폐기물의 배출방지 및 제거 중심에서 해양환경 개선 및 해양 생태계보전을 포함한 종합적인 해양환경관리로 법의 목적을 변경하였다. 그리고, 해양으로 유입되는 각종 오염물질의 배출과 모래채취, 매립·간척 등 각종

---

366) 해양환경 관련 범죄 단속업무를 효율적으로 하기 위해 해양환경 업무수행 공무원에게 사법경찰권을 부여(규제개혁 과제) ; 이경호, 앞의 책(주 4), 38쪽.

해양이용행위에 대한 제도적 대응수단이 미흡하여 해양환경의 훼손이 가속되고 있는 현행 법의 문제점을 고려하여 이를 개정, 해양환경보전시책의 기본이념과 방향을 제시하였다. 해양환경관리법(안)은 “해양환경의 보전·관리에 관한 국민의 권리·의무와 국가의 책무를 명확히 하고 해양환경보전계획에 대한 기본 사항을 정하여 해양환경의 훼손 및 해양오염으로 인한 피해를 예방하고 쾌적한 해양환경을 조성함으로써 국민의 삶의 질을 향상시키는 것”을 목적으로 한다(안 제1조).

### (2) 오염물질의 추가와 유사조항 통합

해양오염방지법상 기름 등 폐기물을 오염물질로 통합<sup>367)</sup>하고, 선박 및 해양시설로부터 해양에 배출되는 기름·유해액체물질 등과 폐기물의 배출규제를 각각 장 또는 절을 달리하여 규정하고 있는 것을 통합하여 오염물질 개념을 도입하였다. 추가한 물질은 해양 잔류성 유기오염물질<sup>368)</sup>, 유해 방오도료,<sup>369)</sup> 선박대기오염물질(질소산화물 등)이다.

### (3) 오염원인자 책임원칙 등의 신설

해양오염과 그 훼손으로 인한 피해를 예방하고 해양환경의 적정한 보전·관리에 필요한 시책의 수립·시행 등 해양환경관리를 위한 국가 및 지방자치단체의 책무를 규정하였고(안 제4조), 다른 환경관련 법률에서 광범위하게 채택하고 있는 오염원인자 책임원칙<sup>370)</sup>을 명시하였다.

---

367) 해양수산부, 앞의 자료(주 8), 21쪽

368) 해양에 유입되어 생물체에 농축되고 장기간 지속하여 급·만성 독성 및 발암성을 야기하는 해양환경과 인간의 건강에 유해한 영향을 미치는 화학물질로서 해양수산부령이 정하는 것을 말한다 ; 해양환경관리법(안) 제2조 제9호.

369) 선박·해양시설 등에 생물체의 부착을 제한·방지하기 위하여 사용하는 도료 중 유기주석 성분 등 독성이 강한 화합물을 포함하여 해양환경 및 인간의 건강을 저해하는 것으로서 해양수산부령이 정하는 것을 말한다 ; 해양환경관리법(안) 제2조 제10호.

370) 자기의 행위 또는 사업 활동으로 인하여 해양환경의 훼손·오염을 야기한 자가 오염된 해양환경을 복원할 책임을 지며, 해양환경의 훼손·오염으로 인한 피해의 구제에 소요되는 비용을 부담하는 것을 말한다 ; 해양환경관리법(안) 제6조.

해양환경에 관하여 정확하고 신뢰성 있는 자료의 생산·관리를 위해 자료의 품질관리규정을 신설하였다(안 제10조).

해양에 부유하거나 침적된 해양폐기물 또는 수중침적 오니를 수거·처리할 수 있는 해양폐기물수거업(해양에 부유하거나 침적된 각종 쓰레기 등 폐기물의 수거), 오니처리업(해저에 퇴적된 침적오니의 수거) 등 해양폐기물처리업의 설립 근거(안 제46조)와 해양오염방지법에 의하여 설치된 각종 위원회로 통합하여 위원회 운영의 효율성을 도모(안 제55조)하고, 유류오염대비·대응을 위한 국가방제기본계획을 수립할 수 있는 근거를 마련하였다(안 제64조).

모래채취, 매립·간척 등 각종 해양이용행위에 따른 갈등의 효율적 관리를 위하여 종전의 형식적 사전 환경성 검토만 하던 해역이용협의를 활성화하고<sup>371)</sup>, 이의 사후영향평가를 위한 해역이용 환경평가제도를 도입(안 제71조)하고, 방제조합을 해양관리공단으로 개편하여 해양환경업무를 전담할 수 있는 종합적 전문기관으로 발전할 수 있는 근거를 마련(안 제80조)하는 한편, 해양환경단속업무에 종사하는 공무원에게 특별사법경찰권<sup>372)</sup>을 부여할 수 있도록 방침을 정하였다.

#### 4. 해양환경관리법(안)의 입법론적 타당성 검토

##### 가. 입법의 필요성

현행 해양오염방지법은 주로 ‘선박 및 해양시설로부터의 해양오염규제와 방제’로 되어 있어 해양으로 유입되는 각종 오염물질의 배출과 모래채취, 매립·간척 등 각종 해양이용행위에 대한 제도적 대응수단이 미흡

371) ①해역이용협의제도의 필수 요건화, ②협의의견 판정기준 및 검토항목의 명문화, ③해역이용협의대상의 유형화, ④해역이용협의의 이행강제력 제고, ⑤해역이용협의의 사후관리체계 개선 ; 해양수산부, 앞의 자료(주 8), 32-33쪽.

372) 형사소송법 제196조 제1항, 제2항 ; 사법경찰관(수사관, 경무관, 총경, 경감, 경위 등)은 검사의 지휘를 받아 수사를 할 수 있고, 사법경찰리(경사, 경장, 순경)는 사법경찰관의 지휘를 받아 수사를 보조할 수 있다 ; 해양경찰청, 『해상범죄수사 실무』, 1991, 31-32쪽.



하여 해양환경의 훼손이 가속되고 있다. 이에 해양환경보전시책의 기본 이념과 방향을 제시하고, 해양오염원을 효과적으로 감시·차단할 수 있는 규정 및 해양의 난개발을 미연에 예방할 수 있는 규정을 신설함으로써 실질적인 해양환경개선대책을 강구할 수 있는 제도적 근거를 마련이 필요하다.<sup>373)</sup> 그리고, 현행 해양오염방지법은 선박·해양시설로부터의 기름 등 오염물질 배출규제를 핵심으로 하여 해양오염방지 및 해양오염방제에 관해 규정하고 있다. 그 동안 해양수산부는 해양오염방지법 등을 부분적으로 개정하여 정책여건변화를 수용<sup>374)</sup>하여 왔다. 현행 우리나라 해양오염 관련 법은 해양오염방지법(선박 및 해양시설로부터의 해양오염 규제와 방제)과 수질환경보전법(배출시설 등 육상기인해양오염 중점규제) 등, 분야별 개별법으로 되어 있어 종합적이고 체계적인 해양환경관리가 미흡하였다. 이에 선박기인 해양오염방지로부터 깨끗한 해양환경이 주체가 되고 해양생태계를 살리는 우리나라 해양환경관리제도의 정체성확립이 필요한 것이다.

허위 또는 부정확한 자료의 발표 및 유포를 방지하고, 생산자료의 통합적·체계적 관리를 위해 해양환경자료의 정도관리(QA/QC)를 통해 정확하고 신뢰성 있는 자료의 생산·관리할 수 있는 근거가 필요하다.

과학기술과 산업발달로 인한 잔류성 유기오염물질 등 새로운 오염물질을 효과적으로 감시·차단할 수 있는 규정을 신설하고, 방제조합을 해양환경에 대한 전문 관리기관으로 확대 개편하여 해양에 배출된 기름의 방제 외에 각종 해양환경개선사업을 할 수 있도록 하여야 하겠다.

해역이용협의제도를 발전시켜 각종 해양이용행위에 대한 갈등을 조정하여 지속가능한 개발과 조화를 이룰 수 있도록 하는 등 해양환경에 대한 종합적 관리정책을 추진할 수 있는 근거법이 필요하다. 즉, 주로 선박과 해양시설로부터 배출되는 오염물질 규제에 치중하여 여타 장소로부터

373) 해양수산부, 앞의 자료(주 8), 7쪽.

374) 1999년 연안관리법 및 습지보전법의 제정, 해양오염방지법의 개정, 공유수면관리법 및 공유수면매립법의 개정 등 해양환경보전 및 오염저감을 위한 법·제도적 정비가 마련되었다 ; 해양수산부, 앞의 백서(주 60), 139쪽.

유입되는 오염물질에 대한 장치가 미흡하므로 장소에 관계없이 해양으로 유입되는 모든 오염물질에 대한 종합적·체계적 감시 및 관리수단 확충이 필요하다.

과학 및 산업기술의 발달로 새로운 오염물질이 출현하고 있으나 현행 해양오염방지법 체계상 이를 신속하게 반영할 제도 수단이 미비하여 개개의 물질별 규제를 ‘오염물질’로 통합 규정하고, 새로운 오염물질의 종류는 하위법령으로 위임할 필요가 있는 것이다.

해양환경에 대한 행정 및 공공사업수요가 급증하고 있으나, 이를 수행할 민간 전문기관의 부재로 사업확대에 애로가 있으므로 방제조합을 (가칭) 해양관리공단으로 확대·개편하고, 육상 및 해양기인오염의 예방과 단속강화를 위해 해양수산부·해양경찰청 및 지방자치단체의 해양환경분야 담당 공무원에게 특별사법경찰권<sup>375)</sup> 부여할 필요가 있다. 이상과 같이 해양환경 개선 및 해양 생태계보전을 포함한 종합적인 해양환경관리를 위해서는 우리나라 만의 독특한 해양환경관리제도가 필요한 것이다.

#### 나. 입법론적 타당성 검토

선박 및 해양시설로부터의 해양오염규제와 방제를 중점내용으로 하는 현행 해양오염방지법과는 달리, 해양환경관리법(안)은 해양환경개선 및 해양 생태계보전을 포함한 종합적인 해양환경관리에 관한 내용을 담고 있다. 그러나, 앞에서 살펴보았듯이 해역이용협의제도 미비, 해양환경보전자문위원회 등 3개 위원회의 활동 저조, 해양환경개선부담금을 오염원인자에게 부과할 수 있는 근거 부재 및 해양오염 대비·대응 국가긴급계획 수립근거 부재 등의 문제점은 해양환경관리법(안)에서 해소되었으나, 선박출입검사 대상선박의 불명확성, 해양관리공단에 대한 지도·감독권 개선필요, OPRC/HNS 2000 등 협약에 의한 새로운 오염물질 수용 불비<sup>376)</sup>와 폐기물해양배출시 법규상 충돌 등의 문제점은 여전히 남아있다.

375) 특별사법경찰관리를 정할 수 있는 법적 근거 ; 형사소송법 제196조 제3항, 제197조.

376) OPRC/HNS 의정서의 요구사항에 근거하여, 동(同) 의정서의 비준 및 국내법·제도마련(각 정부 부처의 기능과 역할을 통합하여 국내법 및 제도의 일관성을 유지

현행 오염물질의 배출방지 및 제거 중심에서 해양환경 개선 및 해양 생태계보전을 포함한 종합적인 해양환경관리로 법의 목적을 변경하고 오염물질의 유사조항 통합, 국가 및 지방자치단체의 책무와 오염원인자 책임원칙 등을 명확히 규정한 것은 해양환경관리를 위해 타당하다.

해양환경자료의 정도관리(QA/QC)를 통해 정확하고 신뢰성 있는 자료의 생산·관리할 수 있는 근거를 신설하여 허위 또는 부정확한 자료의 발표 및 유포를 방지하고 생산 자료의 통합적·체계적 관리를 할 수 있도록 하여 해양환경자료를 작성함에 있어서 그 정확성과 통일성을 기하여 양질의 해양환경정보를 제공하여야 하므로 해양환경자료의 질 관리에 필요한 분석능력 인증 제도를 도입함은 해양환경에 대한 신뢰할 수 있는 자료의 생산·관리를 위하여 타당하다.

생명이 살아 숨쉬는 깨끗한 해양환경을 유지하기 위해 특별관리해역 내에 소재하는 사업장에서 배출되는 오염물질의 총량규제하고, 연근해의 해양환경상황 및 오염원의 조사, 환경관리해역의 관리기본계획 수립, 환경관리해역의 관리기본계획 수립 등(제15조), 환경관리해역별 세부시행계획을 이행하기 위하여 필요한 경우에 관계행정기관의 소속직원과 전문가 등을 포함하여 사업 관리단을 구성할 수 있도록 하고, 육상기인 오염물질의 해양 유입시 이를 수거·처리하거나 오염 우심해역에 대한 해양환경 모니터링 등 오염원의 조사·측량을 통하여 그 시정을 요구할 수 있는 근거를 마련한 것은 해양환경의 보전·관리를 위하여 타당하다. 그리고, 선박에서의 오염물질의 소각규제가 추가되고, 현행 여러 장에 분산되어 있던 오염물질기록부(기름기록부, 유해액체물질기록부, 폐기물기록부)를 일목요연하게 통합하고, 국제협약에서 새롭게 규제하는 해양 잔류성 유기오염물질과 유해 방오도료 등에 대해 규정한 것은 국제해양환경질서에 부응한 타당한 조치이다.

‘선박에서의 해양오염방지설비 등의 설치’(제20조) 규정에 부가하여,

---

와 HNS 전담관리기구 설치)하고, 해상과 육상화학물질 사고에 대한 긴밀한 협조 체계 구축 등 HNS 대비·대응 구축방안이 마련되어야 한다 ; 해양경찰청, 앞의 책(주 102), 69쪽.

소형 선박으로부터의 해양오염예방을 위해 폐유저장용기 비치기준 의무 선박을 확대하여 시행규칙에 규정할 필요가 있다.

해양오염방지설비 등에 대한 검사(정기검사, 중간검사, 임시검사 및 임시항행검사), 해양오염방지증서 등의 교부, 협약증서의 교부 등, 검사대상선박의 항행 등, 검사 등의 대행, 부적합선박에 대한 조치, 해양오염방지증서 등의 유효기간, 재검사, 외국선박에 대한 특례, 항만국통제, 오염방지관리인을 규정한 것은 선박안전법 제16조<sup>377)</sup>에서 규정한 선박과 인명안전에 관한 항만국통제와 차별화한 규정으로 타당한 입법이다.

해양오염방지법의 폐기물해양배출업, 방제업, 유창청소업과 해양환경관리법(안)에서의 해양폐기물수거업, 오니준설업을 통합하여 해양환경관리업으로 명확히 규정함으로써 방제업, 유창청소업과 유사한 항만운송사업법<sup>378)</sup>에 의한 항만하역, 검수 등 항만용역 관련 사업 등과 차별화하였다. 연근해 해역에 침적된 각종 해양폐기물 또는 오니를 수거·처리할 수 있는 업체의 등록기준을 마련하고 적법한 해양폐기물처리업자로 하여금 해양환경사업에 참여할 수 있도록 하여야 한다. 해양폐기물수거업은 해양에 부유하거나 침적된 각종 쓰레기 등 폐기물의 수거에 필요한 장비 및 설비를 갖추고 이를 수거하는 사업으로, 오니준설업은 해저에 퇴적된 침적오니의 수거에 필요한 설비 및 장비를 갖추고 이를 처리하는 사업으로 하고, 폐기물해양배출업, 유창청소업, 방제업, 해양폐기물수거업 및 오니준설업을 해양환경관리업으로 통·폐합하여 등록기준 및 결격사유 등 법률적 규정사항의 통합적용을 추진함은 해양폐기물처리업의 설립 근거 마련을 위해 타당하다.

해양환경개선부담금, 해양환경관리위원회, 해양오염영향조사, 해양오염방제 등의 내용을 규정하며, 특히, 제4절 해양오염방제에서는 해양오염대비·대응 국가긴급계획의 수립, 대량의 오염물질이 배출되는 경우의 신고, 오염물질이 배출되는 경우의 방제조치, 오염물질이 배출될 우려가 있는 경우의 조치 등, 자재·약제의 비치 등, 방제선등의 배치 등을 규정하

---

377) 항만국통제 시행에 관한 근거규정 신설 ; 1997년 12월 17일 법률 제5470호 개정.

378) 1963년 9월 16일 법률 제1404호 제정, 2002년 1월 26일 법률 제6627호 개정.

고 있다. 우리나라는 1999년 11월 유류오염 대비·대응 및 협력에 관한 국제협약에 가입하였으나 국가방제기본계획 수립에 대한 근거법 조항이 없으며, 해양오염방제대책위원회 심의와 국무회의 보고를 통해 확정되었으나 국가긴급계획은 법적근거가 없어서 재난관리법<sup>379)</sup>에 의한 재난관리 계획과 관계 설정이 곤란하다. OPRC 협약에 의하여 “해양오염 대비·대응 국가긴급계획”의 수립 근거를 마련함은 타당하다.

활동실적이 미미한 세 개의 위원회<sup>380)</sup>를 해양환경관리위원회로 통합하였다. 이는 정부의 불필요한 각종 위원회의 통·폐합 조치에 부응하고 해양환경에 관한 주요 정책 또는 계획, 해양환경 보전대책, 해양오염영향 조사 및 해양오염방제대책 등 해양환경관리에 필요한 주요 사항을 심의·의결토록 하고, 해양환경관리위원회로 통합하여 위원회 운영의 효율성을 도모함은 타당한 조치이다.

해역이용협의 신청 및 판정기준, 해역이용협의요청서, 해역이용협의요청서의 작성, 해역이용협의요청서 작성대행자의 등록, 해역이용협의요청서 작성대행자의 등록취소 등, 해역이용협의서의 결과통보 및 이의신청 등, 해역이용협의 업무의 사후관리, 협의요청서의 재검토를 규정하고 있고, 해역이용협의제도의 필수 요건화, 협의의견 판정기준 및 검토항목의 명문화, 해역이용협의대상의 유형화 등 해역이용에 따른 갈등의 효율적 관리를 위하여 종전의 형식적 사전 환경성 검토만 하던 해역이용협의를 활성화하고, 이의 사후영향평가를 위하여 해역이용 환경 평가제도의 도입은 타당하다.

방제조합을 ‘(가칭) 해양관리공단’으로 명칭을 변경하고, 전국적인 조직과 인력 및 전문장비를 보유한 방제조합의 조직과 기능을 확대하기로 함은 해양오염방제 주무기관과 함께 재난적 오염사고에 효율적 대비 대응을 위함이다. 또한, 유류오염 방제중심의 사업범위를 종합적인 해양환

---

379) 재난으로부터 국민의 생명과 재산을 보호하기 위해 국가 및 지방자치단체의 재난 관리체제를 확립, 재난의 예방·수습 및 긴급구조구난과 재난관리에 관한 사항을 규정한 법이다 ; 1995년 7월 18일 법률 4950호.

380) 해양오염방지법 제63조 ; 해양환경보전전문위원회, 동법 제52조 ; 해양오염영향조사위원회, 동법 제51조 ; 해양오염방제대책위원회.

경 관리업무로 확대 추진을 통하여 전문적·지속적·체계적 해양환경관리 수행이 가능하고, 업무효율성 제고 및 기 축적된 방제분야의 전문지식, 경험, 인력 및 장비 등을 활용하는 적절한 조치이다. 또한, 해양오염사고는 이동성 및 확산성 등의 특성 때문에 발생한 한 국가에만 한정되지 않고 인접국가에도 영향을 미치므로 대형 오염사고 대비·대응을 위한 국제적인 협력과 국제방제협력협정을 체결할 수 있는 법적 근거마련이 필요하다.

선박출입검사<sup>381)</sup>는 민원인의 불편해소를 위해 필요자료 등을 제출받아 의문이 있는 경우에만 출입검사를 시행하도록 공고<sup>382)</sup> 하였다. 공고안의 내용은 “해양오염에 관하여 상당한 의심이 있을시 선박 등을 검사하게 할 수 있으며, 당해 사업자에게 그 사업에 관하여 필요한 보고를 하게 할 수 있다”로 되어 있는바, 여기서 “상당한 의심”의 한계가 불명확한 것이 문제점이다. 검사대상 선박 등을 선정하는데 있어서 검사자의 주관적 관점에서 볼 수 밖에 없고 그 대상이 한정적이다. 만약, 그 대상 선박 등을 찾지 못하여, 출입검사를 통한 해양오염 예방활동을 강화하지 않는다면, 해양오염사고 발생은 계속 증가할 것이 예상된다.

제10장 벌칙에서는 양벌규정, 외국인에 대한 벌칙적용의 특례, 벌칙적용에 있어서의 공무원 의제, 과태료, 과태료의 부과·징수 등을 규정하고 있다. 폐기물의 해역 배출행위에 대하여 어촌·어항법과 충돌하고 있어, 벌칙의 형평성을 유지할 필요가 있다.

해양환경단속업무에 종사하는 해양수산부와 지방자치단체 공무원에게 특별사법경찰권을 부여할 수 있도록 한 것은 해양환경관리업무에 대해 전문성을 가지고 있는 공무원으로 하여금 적극적인 수사권 발동과 이를 통한 사전 예방적 해양오염방지 기능의 제고를 위해 타당하다.

---

381) 2005년 6월 24일 해양수산부 공청회 자료(주 8) 98-99쪽의 해양환경관리법(안) 제9장 보칙 제100조(출입검사·보고 등)에서, 선박출입검사에 대해 규정하고 있으나, 2005년 10월 4일 정부에서 선박출입검사 등에 대한 일부 법률 개정공고를 하였다 ; 해양수산부 공고 제2005-230호.

382) 앞의 공고 ; 해양수산부 공고 제2005-230호.

## 제5장 海洋環境管理法(案)의 立法論的 補完點과 代案

### 제1절 立法論的 補完點의 概觀

#### 1. 海洋환경관리법(안)이 나아갈 방향

##### 가. 법의 정체성 확립

세계는 지금 OPRC/HNS 2000 채택<sup>383)</sup> 등 새로운 국제협약의 발효에 따라 국내 해양환경관리를 위한 입법을 서두르고 있다. 이러한 세계의 해양환경을 규율하는 국제협약과, 자국의 해양자원과 생태계를 보호해야 하고 국익을 우선시 하는 국내법은 그 추구하는 목적과 내용이 서로 다를 수 있다.

삼면이 바다로 둘러싸여 있는 우리나라의 경우 연안에서 발생하는 대형 해양오염사고 추세에 비추어 볼 때, 국내 연안의 해양환경관리가 그 어느 때 보다 중요하다. 특히, EEZ까지 확대된 관할해역은 국토면적의 4.5배에 달하고, 해안선 마다 어장·양식장이 밀집되어 수산자원 공급원으로서의 중요한 역할과 국민 생활수준 향상으로 각종 레저·스포츠 및 관광 등 쾌적한 친수공간으로 그 이용도가 확대되고 있어 해양환경보호의 중요성은 더욱 크다고 하겠다. 이에 해양환경관리법(안)의 국회통과 여부를 떠나 입법론적 대안의 제시가 요구되고 있다.

날로 증가추세에 있는 우리나라 연안에서 발생하는 해양오염사고를 최소화 시키기 위한 해양오염방지는 아무리 강조하여도 지나침이 없다. 따라서, 해양오염 예방활동에 주력하지 않는다면 우리나라 연안에서의 해양오염사고는 끊이지 않고 계속 증가할 것이고, 앞에서 살펴 본 재난적

383) 2000년 3월 15일 채택, 2005년 10월 현재 미발효 ; 해양수산부, 앞의 연구보고서 (주 184), 243쪽.

오염사고가 또 다시 발생 할 것은 분명한 사실이므로, 해양오염 관련 법도 단속과 규제 위주에서 종합적이고 체계적인 해양오염방지를 위한 입법이 필요하게 되었다. 이에 깨끗한 바닷물 자체가 주체가 되고 해양생태계를 살리는 우리나라 해양환경관리제도의 정체성확립이 필요한 것이다. 앞으로 국내 연안 및 주변해역의 해상교통량과 오염사고 발생추세를 감안해 볼 때 종합적인 해양환경의 관리와 아울러 해양오염예방을 위한 입법, 오염사고 방제 대응을 위한 입법, 해양환경의 효율적 규제를 위한 입법으로 나아가야 할 것이다.

환경입법은 그 사안의 성질상 매우 전문적인 지식을 요구하는 분야가 많기 때문에, 대의기관인 국회에서 세부적인 사항까지를 모두 법률로 규정하기에는 입법기술상 어려움이 적지 않다. 따라서, 이들 전문적인 사항은 필요한 경우 국회입법에서 제외시켜 위임입법 등의 행정입법에 넘겨 처리하도록 하는 것이 일반적인 현상이다. 어느 국가를 막론하고 환경입법의 목적을 사람의 건강과 생명보호 및 인간의 삶의 질을 향상시키는데 주안점을 두어야 한다.

해양오염방지법은 해양수산부, 해양경찰청 및 지방자치단체가 공동관장하고 있으므로 법률 운용의 효율성을 증대하고 일관성을 유지하기 어려우므로, 이를 분야별 개별법으로 세분화하여 개선할 필요가 있다.<sup>384)</sup> 우리나라 환경정책의 기본법으로는 환경정책기본법<sup>385)</sup>이 있으나, 해양환경정책에 대한 독립된 기본법이 없다. 환경정책기본법의 일반적인 해양환경과 선박·해양시설로부터의 해양오염 부분<sup>386)</sup>은 독립된 기본법으로 할 필요가 있으므로, 앞으로 해양환경관리법(안)을 해양환경에 관한 기본

---

384) 이영호, 앞의 논문(주 3), 2쪽.

385) 이 법은 환경보전에 관한 국민의 권리·의무와 국가의 책무를 명확히 하고 환경정책의 기본이 되는 사항을 정하여 환경오염과 환경훼손을 예방하고 환경을 적정하고 지속가능하게 관리·보전함으로써 모든 국민이 건강하고 쾌적한 삶을 누릴 수 있도록 함을 목적으로 한다(제1조) ; 1990년 8월 1일 제정, 2005년 5월 31일 법률 제7561호 개정.

386) 환경정책기본법 제10조(해역별 해양환경기준의 설정·고시), 동법 제13조(국가환경종합계획의 내용) 제4항(해양환경보전에 관한 사항).



법으로 개선해 나아가야 한다. 즉, 해양오염의 사후관리적·규제적 정책과 함께 종합적·예방적 정책을 효율적으로 통합하는 해양환경정책의 추진강화가 시급하다. 즉, 해양을 육상환경의 일부로서가 아닌 독자적인 영역으로 삼아, 해양중심의 체계적이고 지속적인 해양환경관리전략을 강화하여야 하므로 해양환경관리법(안)을 모법으로 하고, 선박기인해양오염의 규제와 폐기물해양배출관리에 관한 법으로 세분화해야 한다.

(가칭) 해양환경관리법에는 해양환경정보자료의 분석능력인증제도, 해양관리공단, 해양환경관리위원회, 특별사법경찰권 부여, 해양환경종합대책의 수립, 환경보전해역의 관리기본계획, 해양환경정보망, 해양환경기준의 설정, 환경보전해역에서의 행위제한, 해양환경측정망 등 해양환경의 기본이 되는 사항 등을 규정한다. 그리고, 해양수산부가 법령·정책 총괄업무를 주관하고, 지방자치단체는 관할해역 관리차원에서 연안해역의 환경보전과 모래사장·암벽에서의 해안방제를 관장하게 하는 등 해양환경관리의 기본이 되는 사항을 규정한다. 또한, 해양환경에 대한 기본법으로서의 위상을 정립하기 위해 해양환경관리법(안) 제2조에 다음과 같이 ‘기본이념’을 신설한다.

“해양환경의 질적인 향상과 지속적인 보전을 통한 친 해양환경의 조성을 통해 인간과 해양환경 간의 조화와 균형을 유지하여 국민의 건강과 삶의 질을 향상함과 아울러, 국가·지방자치단체·사업자 및 국민은 해양환경을 보다 양호한 상태로 유지하도록 노력하고, 해양을 이용하는 모든 행위를 할 때에는 해양환경을 우선적으로 고려하며, 해양 및 해안의 환경상 위해를 예방하기 위한 공동의 노력을 강구함으로써 현재의 국민으로 하여금 그 혜택을 널리 향유할 수 있게 함과 동시에, 오염 없는 우리해양과 풍요로운 어장을 미래의 세대에게 계승될 수 있도록 함”을 이 법의 기본이념으로 한다.

(가칭) 선박기인해양오염방지법에는 선박으로부터 해양오염방지를 위한 각종 국제협약을 수용하여, 국제기준에 상응한 선박설비의 검사와 선박출입검사를 규정한다. 따라서, MARPOL 부속서VI 등의 새로운 규제오염물질 관련 협약을 수용, ‘선박으로부터 대기오염물질·HNS·TBT·벨러스트 유해미생물·기름·폐기물(폐유를 포함한다) 등의 오염물질 해양

배출행위'를 종합적으로 규제한다.

(가칭) 폐기물해양배출관리법에는 ‘런던협약 96의정서’를 수용하여, 폐기물해양배출규제, 폐기물해양배출평가, 폐기물해양배출부담금, 폐기물해양배출위탁처리 및 폐기물운반선등록 등을 내용으로 하는 독립된 법률로 개편, 각 부처에 산재되어 있는 ‘육·해상 발생 폐기물처리 관련 업무’의 책임한계를 명확히 규정함으로써 국민들의 민원소지를 사전에 차단하여 업무의 효율성을 제고할 필요가 있다.

## 나. 문제점

### (1) 선박출입검사 대상선박 선정 애로

앞의 장에서 타당성을 검토한 바와 같이, 입법의 불명확성이 문제점이다. 해양환경관리법 제100조(출입검사·보고 등)의 문제점을 보완하기 위한, 2005년 10월 4일의 해양오염방지법 일부개정에 관한 해양수산부 공고 제2005-230호에 의하면, “상당한 의심이 가는 선박 또는 해양시설을 출입검사 대상”으로 하고 있으나, 상당한 의심이 가는 선박이 불명확하여 출입검사 대상선박을 선정하는데 애로가 예상 된다.

### (2) 해양관리공단 설립에 따른 지도·감독권

해양환경관리법(안) 제95조(업무의 지도·감독)에 해양관리공단에 대한 지도·감독권을 규정하고 있으나,<sup>387)</sup> 해양오염방제 주무부서인 해양경찰청<sup>388)</sup>은 해양관리공단의 방제업무에 대한 지도·감독권이 없다. 현행 방제조합과 해양경찰청이 방제제도적으로 분리 운영되고 있는 것 처럼, (가칭) 해양관리공단과 분리 운영이 예상되므로, 해양오염방지와 방제의 일관성

387) 현행 법에서도 방제조합을 정책부서인 해양수산부에서 관장하고 있다 ; 해양오염방지법 제52조의2 내지 제52조의9.

388) 해양에서의 경찰 및 오염방제에 관한 사무를 관장하기 위하여 해양수산부장관 소속하에 해양경찰청을 두며, 해양경찰청장은 해양수산부장관의 제청으로 국무총리를 거쳐 대통령이 임명한다 ; 정부조직법 제43조 제3항.

결여가 예상된다.

(3) ‘폐유’에 대한 용어의 정의가 법규상 충돌

제4장에서 살펴 본 해양오염방지법의 문제점과 같이, 해양환경관리법 제2조(정의) 제3호를 살펴보면 “기름이라 함은 석유사업법에서 정하는 원유 및 석유제품(석유가스를 제외한다)과 이들을 함유하는 유성혼합물 및 폐유를 말한다”고 되어 있다. 폐기물관리법 제2조(용어의 정의) 제1호의 폐기물은 폐유를 폐기물로 규정하고 있다. 이와 같이 폐유에 대한 용어의 정의가 법규상 충돌하여, 이로 인한 각종 민원 발생이 예상된다.

(4) HNS 등 신 규제오염물질 관련 법령의 정비

HNS의 종류는 HNS 협약 대상 물질인 기름(MARPOL 부속서 I), 유해액체물질(MARPOL 부속서 II/IBC Code<sup>389)</sup>), 포장 형태의 위험한 물질·물건·제품(IMDG Code<sup>390)</sup>), 액화가스(IGC Code<sup>391)</sup>), 인화점 60°C 이하의 산적으로 운송되는 액체물질, BC Code<sup>392)</sup> 부속서 B의 화학적 위험성을 가진 산적고체물질로서 포장형태로 운송될 경우, IMDG Code의 적용을 받는 물질 및 포장형태로 운송되는 위험물을 제외한 HNS를 산적 운송한 후의 잔류물을 포함, 약 6000여 종으로 파악되고 있으며 매년 수백개씩 개정되고 있다.<sup>393)</sup>

일본의 HNS 대응체제는 우리나라와 유사하여 기름유출사고 중심의 대응체제를 구축하고 있으며, 최근 일본해난방지협회가 주관이 되어 위

---

389) IBC Code; International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemical in Bulk(국제 산적 위험화학물 운송선 구조·설비 규칙).

390) IMDG Code; International Maritime Dangerous Goods Code(국제위험물해상운송 규칙).

391) IGC Code; International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Liquefied Gases in Bulk(국제 산적 액화가스운송선 구조·설비규칙).

392) BC Code; Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes(산적 고체화물운송규칙).

393) 해양경찰청, 앞의 책(주 198), 31쪽.

험물의 해상누출시 사고대응책에 관한 연구를 2002년부터 현재까지 수행하여 HNS 환경영향정보 조사, HNS 해상누출사고의 전형 모델(model)화 조사, HNS 물리·화학적 특성 조사, HNS 표준 방제기법 조사, HNS 해상유출사고대응 D/B정보 등을 개발하고 있다.<sup>394)</sup>

우리나라의 연도별 해상에서 운송되는 HNS의 물동량은 1995년도 약 2억 4천만톤에서 2000년도에는 약 3억 9천만톤으로 지속적으로 증가하고 있으며, 2000년도 전체 화물운송량 약 7억톤 중 55.5%를 차지하였다. 앞에서 살펴 본 바와 같이 우리나라 연안에서도 1993년 프론티어 익스프레스호 사고 등 2건의 HNS 유출사고가 발생하였다.<sup>395)</sup> HNS는 해양오염방지법에서 규정하는 기름, 유해액체물질을 포함하여 포장위험물, 산적고체위험물, 산적액체위험물 등 6,000여종의 유해물질 관련 사고예방과 사고발생을 대비한 비상계획의 구축이 필요하다.<sup>396)</sup> 이는 가스 발생으로 인한 화재, 폭발, 질식사고, 독성으로 인한 중독사고 및 수질오염 및 부식사고 등을 일으키는 관리대상 물질이며, 대량 유출사고의 발생시에는 막대한 인명 및 재산 피해를 동반한 국가 재난적 사고로 이어질 개연성이 있으나, HNS 피해보상 관련 협약<sup>397)</sup>의 국내수용이 없다. 또한, 선진 연안국에서 이미 규제하고 있는 선박 밸러스트수의 규제에 대해서도 국내 법령을 정비해야 한다.

## 2. 해양환경관리법(안)의 보완방안과 대안

### 가. 선박출입검사제도 보완

선박출입검사는 선박안전법 제16조(협약규정의 적용)<sup>398)</sup>의 항만국통제

---

394) 日本海難防止協會, “危險物質海上運送時 事故對應策 研究報告書”, 第二卷, 2003, 1面; 同協會, 『危險物質海上運送時 事故對應 *Manual*』, 2003, 拔萃; 同協會, “危險物質海上運送時 事故對應策 研究報告書”, 第一卷, 2004, 1-2面.

395) 강대위·최종욱, 앞의 논문, 93쪽.

396) 해양경찰청, 앞의 책(주 52), 94쪽.

397) HNS Convention 1996.

에서의 검사와 차별화하여 규정하여야 한다. 선박에 대한 검사의 목적과 내용을 감안하였을 때, 항만국통제에서의 검사는 협약상 국제기준에 따른 선박·인명의 안전유지에 중점을 두고 해양오염방지설비의 정기검사 등을 실시하고, 해양환경관리법에서는 폐유의 불법적 해양배출방지, 해양오염방지를 위한 검사로 차별화하여 규정하는 것이 타당하다. 그리고, 법적 안정성을 도모하고, 모든 선박으로부터의 해양오염을 예방하기 위해 선박출입검사의 범위를 ‘상당한 의심선박’을 ‘모든 선박’으로 명확히 보완하여야 한다.

#### 나. 해양관리공단 설립에 따른 지도·감독권 보완

현행 해양오염방지법 제52조의2 내지 제52조의9의 규정에 의한 방제조합은 정책부서인 해양수산부에서 관장하고 있다. 그러나, 해양오염방제 주무부서인 해양경찰청과 방제조합이 제도적으로 분리 운영되고 있어 해양오염방지와 방제의 일관성 결여가 문제점으로 지적되어 왔다. 해양환경관리법 제95조(업무의 지도·감독)를 살펴보면 해양관리공단의 업무의 지도·감독에 있어서 해양수산부장관은 종전대로 “공단의 업무를 지도·감독하며 필요하다고 인정할 때에는 동 공단에 대하여 그 사업에 관한 지시 또는 명령과 공단의 업무·회계 및 재산에 관한 사항을 보고하게 하거나 소속 공무원으로 하여금 공단의 장부·서류 및 기타 물건을 검사하게 할 수 있도록” 하고 있다. 해양오염방지와 방제업무의 통합관리를 위해 동 공단의 방제업무의 지도·감독권을 해양오염방제 주무기관인 해양경찰청이 맡도록 함이 타당하므로, 방제업무의 지도·감독권의 입법화로 행정의 효율성을 제고할 필요가 있다. 따라서, 해양경찰청이 해양오염방제를 관장하는 주무기관이므로, 해양수산부장관은 동 공단에 대한 방제업무의 지도·감독권을 해양경찰청장에게 이관하도록 명확히 법에 규정한다.

---

398) 선박의 감항성과 인명의 안전에 관한 조약에 이 법과 다른 규정이 있을 때에는 그 규정에 의한다 ; 1961년 12월 30일 법률 제919호 제정, 1966년 12월 9일 법률 제 1845호 개정.

## 다. 폐유에 대한 용어의 정의 개선

해양환경관리법(안) 제2조(정의) 제3호와 현행 해양오염방지법 제2조(용어의 정의)를 살펴보면 “기름이라 함은 석유사업법에서 정하는 원유 및 석유제품(석유가스를 제외한다)과 이들을 함유하는 유성혼합물(이하 “유성혼합물”이라 한다) 및 폐유를 말한다”라고 하여 기름의 정의에 폐유가 포함된다. 한편, 폐기물관리법<sup>399)</sup> 제2조(용어의 정의) 제1호에는 “폐기물이라 함은 쓰레기·연소재·오니·폐유·폐산·폐알카리·동물의 사체 등으로서 사람의 생활이나 사업활동에 필요하지 아니하게 된 물질을 말한다”라고 하여 폐유를 폐기물로 규정하고 있다. 이와 같이 폐유에 대한 용어의 정의가 법상 서로 달라,<sup>400)</sup> 민원인이 관계기관에 유권해석을 질의하는 등의 민원이 빈발하므로 이를 개선하여 통일된 용어의 정의를 유지할 필요가 있는 것이다. 해양환경관리법(안) 제2조(정의)제3호에서 규정하는 “기름이라 함은 석유대체사업법에서 정하는 원유 및 석유제품과 이들을 함유하는 유성혼합물 및 폐유를 말한다”를 “기름이라 함은 석유대체사업법에서 정하는 원유 및 석유제품(석유가스를 제외한다)과 이들을 함유하는 유성혼합물을 말한다”로 변경하고, “폐기물이라 함은 해양에 배출되었을 경우 해양환경의 보전을 저해하는 물질(기름·유해액체물질 및 잔류성 유기오염물질을 제외한다) 또는 해양에 배출되는 경우 그 상태로 쓸 수 없게 되는 물질로서 폐유와 해양수산부령이 정하는 물질을 말한다”로 변경하여 용어의 정의를 통일시킨다.

## 라. 신(新) 해양환경협약의 국내법적 수용

### (1) 국내법 수용의 기본방향

지금 세계는 2002년 11월 스페인 프레스티지호 사고 발생에 따라 해양오염사고에 대한 관심이 고조되고 있으며, OPRC/HNS 2000의 채택

399) 1999년 3월 8일 법률 제4363호 전문개정, 1995년 8월 4일 법률 제4970호 개정.

400) 해양오염방지법 제2조(기름) 또는 폐기물관리법 제2조(폐기물)로 정의.

등 유독·유해물질에 대한 국제적 규제가 강화되고 있다. 1992년 지속 가능한 발전에 관한 리우선언 이후 해양환경보전에 관한 연안국의 의무와 역할이 강조되어 왔으며, ‘육상기인 오염원으로부터 해양환경보호를 위한 범지구적 실천계획’(Global Program of Action for the Protection of the Marine Environment from Land-based Activities ; GPA)을 채택하였다.<sup>401)</sup> 선박 대기오염물질, 밸러스트수의 유해 미생물, 방오도료 등에 대한 규제협약<sup>402)</sup> 채택 등 국제적 규제의 강화에 따라 우리나라도 이에 대해 체계적으로 대응을 하고 있다. 이러한 세계화의 추세속에서 환경문제에 대한 세계적 노력 또한, 활발히 진행될 것이 예상되므로, 국내법 수용의 기본방향을 요약하면 다음과 같다.

기술적 측면의 규정, 하드웨어적 측면의 규정, 항법을 규정하는 해상행정법규는 고도의 국제적 통일성을 요하며 이들 협약은 헌법적 차원이나 법체계에 따른 해석상의 차이 등의 문제가 거의 발생하지 않으므로 그 협약의 핵심 내용과 협약에서 국내에 위임 규정하도록 되어있는 것에 한하여 국내 입법하고 나머지의 규정은 국제협약의 원문을 충실하게 번역하여 인용하는 방향으로 추진한다.

국제적 최저 기준을 충족하되 재량권을 부여하는 국제협약은 국내법에 국제협약의 내용을 입법하되 재량권의 부여되는 분야에 대해서는 관련 국제협약의 내용을 국내제도의 적합하게 변경하여 수용하고, 민사법 관련 국제 협약은 국제적 통일성을 요하나 이들 협약은 헌법적 차원이나

---

401) 1995년 11월 미국의 워싱턴 D.C에서 개최된 정부간 회의에서 108개국 정부와 유럽 연합은 육상활동의 결과로 생기는 환경영향으로부터 해양환경을 보호하고 보전하기 위해 GPA를 선언하였다. GPA는 해양환경을 보전하고 보호하는 각 국가의 의무를 권장함으로써 육상기인 활동에 의한 해양환경의 훼손을 방지하는 것이 주요 목적이며 하수, 해양 잔류성 유기오염물질(POPs), 방사성 물질, 중금속(TBT 포함), 기름, 영양염, 퇴적물 이동, 쓰레기 등의 오염의 심각성과 영향, 서식지 변형과 파괴를 포함한 물리적 변형 등이 해양환경을 악화시키는 요인으로 규명하였다 ; [http://mera.kordi.re.kr/gy/gy\\_11\\_01.htm](http://mera.kordi.re.kr/gy/gy_11_01.htm)(한국해양연구원, 위해성 연구, ‘광양만 환경오염관리 모델연구’, 2005년 10월 30일 방문).

402) 선박으로부터의 대기오염방지규칙(MARPOL 73/78 부속서 VI, 1997년 9월 채택, 선박의 유해방오시스템 사용규제협약(AFS협약 ; 2001년 10월 5일 채택) ; 해양경찰청, 앞의 책(주 52), 266-267쪽.

법체계에 따른 해석상의 차이 등의 문제가 발생할 소지가 있으므로 국내 법으로 수용하는 방향으로 추진하되, 가능한 범위에서 해양수산부가 관할하는 사업에 대한 특별법을 제정하는 방향을 지향한다.

국제협약의 잦은 개폐(改廢)에 대한 방안으로는, 새로운 협약을 비준할 경우 가능한 한 국제협약 우선 적용원칙을 규정하도록 하여 해양오염방지법 등 국내입법의 미비상황을 보완한다.<sup>403)</sup>

## (2) 유해·유독물질 관련 국제협약의 수용

IMO MEPC에서 HNS 오염사고에 대한 의제 채택, 매뉴얼 및 가이드북 문서초안, HNS 오염 사고에 대한 긴급계획, 위험성평가 등의 해양오염사고에 대비한 방제대책을 준비 중에 있고, 우리나라에서도 해양경찰청을 중심으로 OPRC/HNS 관련 연구를 위한 팀을 구성하였다.<sup>404)</sup> 2000년 3월 15일 OPRC/HNS 2000의 채택으로, 동협약의 비준에 필요한 사항을 관계부처와 협의하여야 하고, HNS 유출사고대비 국가긴급계획이 수립되어야 한다. 동협약의 발효시 국내수용을 위한 법안, 유해·유독물질 검색프로그램, 관리기구의 운영방안, 관리시스템의 구축이 필요한 시점이다.<sup>405)</sup> 따라서, 해양오염방제 대응을 위한 입법으로서 HNS 유출사고 대응에 대한 규정을 입법화하고, 민간차원의 해양오염방제협력체제구축을 위한 법적근거를 마련해야 한다.

한편, 1996년 5월 3일 채택된 ‘유해·유독물질의 해상운송에 따른 손해배상책임에 대한 국제협약’<sup>406)</sup>(International Convention on Liability and

403) 해양수산부, 앞의 책(주 186), 223쪽.

404) 권기생, “위험 및 유해물질 흡착재의 개발과 실용 - HNS Gel Pack 흡착재의 성능평가에 관한 연구 -” 『월간 海技』 5월호, 2005, 37쪽.

405) OPRC/HNS 의정서의 요구사항에 근거하여, HNS 관련 국가 및 지역 긴급계획 수립(책임있는 소관부서, 오염사고 접수, 전달 관련 책임있는 연락창구 및 관계당국 등 관련기관의 조직관계를 포함한 국가긴급계획의 수립, 관계기관별 임무분담, 사고대응 절차와 방법, 지역특성을 고려한 지역방제계획수립) 등 HNS 대비·대응 구축방안이 마련되어야 한다 ; 해양경찰청, 앞의 책(주 102), 70쪽.

406) 총 제6장, 제54조항 및 부속서로 구성되어 있다. 효력이 미치는 지역적 허용범위는 1992년 CLC 협약 개정의정서와 동일하며, 유해·유독물질의 해상운송 중 발



Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996(HNS) ; HNS Convention 1996 ; 이하 ‘HNS Convention 1996’ 이라 한다)은 1996년 5월 채택되었다. 이는 위험유해물질을 수반하는 선박사고로부터 야기된 손실에 대하여 즉각적이고 효과적인 보상을 확실히 하는데 목적이 있다.<sup>407)</sup> 유류, 유해액체물질, 포장유해·유독물질, 산적액체 화학품, 산적액화가스, 산적고체위험물 등의 해상운송사고시 제3자의 손해에 대한 선박소유자에 의한 배상과 화주들이 조성한 유해·유독물질기금에 의한 2단계의 보상체제로 대형 사고발생시 피해자에 대한 충분히 보상을 목적으로 제정되었다. 동협약의 비준으로 사고방지에 기여할 것으로 예상되나, 선박소유자의 책임한도가 증가함으로써 선주부담이 증가하고 기금부담에 따른 하주의 재정적 부담도 증가될 것이므로 가능하면 협약의 비준을 늦출 필요가 있다.<sup>408)</sup> 한국선주협회·한국무역협회 등 유해·유독물질의 운송 및 이용과 관련하여 이해관계가 큰 업체들의 반응은 우리나라에서 HNS Convention 1996에 가입하는 것은 피해자 구제를 강화하는 국제적인 조류에 따르는 것으로 받아들이고 있으므로, 관련업계의 이 같은 공감대를 바탕으로 협약을 국내에서 시행하기 위해서는 업계가 입을 수 있는 부정적 영향을 최소화하면서 동 협약의 이행법률을 제정하여야 한다.

### (3) 선박 밸러스트수 오염대응을 위한 국내 법령의 정비 방향

밸러스트수 관리협약을 효과적으로 이행하기 위하여 국내 기술수준을 고려하고 선박, 조선소, 선원 등 관련자들의 충분히 고려한 법령이 마련되어야 할 것으로 사료된다. 법의 형태는 밸러스트수 관리협약을 반영

---

생되는 제3자에 대한 손해배상책임을 규정하고 있다 ; 해양수산부, 앞의 연구보고서(주 184), 187-188쪽.

407) John Ostergaard, “International Arrangements and IMO Activities for Marine Pollution Preparedness and Responseincluding Other Latest Ship-Based Pollution Issues”, 『International Symposium on Oil Spill Preparedness, Response and Co-operation』, Incheon Korea, KCG·KMPPRC·KOSMEE, 2005, p.80.

408) 해양수산부, 앞의 책(주 186), 194쪽.

한 별도의 관계 법률을 제정하거나 해양오염방지법에 수용을 검토할 필요가 있으며, 해양오염방지법의 다양한 규제물질을 고려할 때, 가능한 별도의 정책적 대응업무와 집행 부서를 포함한 별도의 조직이 필요한 만큼 별도의 관계법령을 제정하는 것이 효과적으로 대응할 수 있는 방안이 될 수 있다고 사료된다.<sup>409)</sup> 국내법 수용과 밸러스트수 감시를 위한 관리시스템구축은 국제적 규제동향을 분석함과 아울러, 이에 신속하고 합리적으로 대처하기 위해, 현행 이를 규제 중인 미국, 호주, 유럽연합 및 캐나다 등 주요 연안국의 밸러스트수 관련 법과 관리정책을 참고할 필요가 있다.

## 제2절 海洋汚染管理에 관한 補完方案

### 1. 해양오염방지를 위한 입법론적 대안

해양오염방지는 예방이 최우선이다. 지금 우리에게서 신 해양질서에 대응을 할 수 있는 지식과 정보가 필요하고, 이에 상응한 해양영토 및 경제영역 확보, 해양경영에 대한 국가전략, 자원관리기술정보 및 연안역 관리체계 등에 대한 동태적 해양 대응전략이 필요하고, 이에 대한 범국민적 해양교육과 연구 및 홍보가 시급하다.<sup>410)</sup>

1995년 씨 프린스호 사고, 제1유일호 사고 등 유조선에 의한 대형 오염사고가 연이어 발생되자, 해양오염방지를 위한 유조선 안전항로를 설정하여 준수하도록 규정하고, 유조선의 운항사항을 보고 및 기록·유지하도록 의무화하고 있다. 그 동안의 해양오염 감시활동은 오염물질 불법배출이나 관계규정 위반 등 위법사항 적발·규제 중심으로 이루어지고 있어

409) 해양경찰청, 앞의 연구보고서(주 274), 212-213쪽.

410) 이경호, 앞의 책(주 55), 20쪽

오염행위는 감시자의 눈을 피해 잠재되고 오히려 증가되어 왔으므로 해양오염방지를 위한 예방이 요구된다. 최근 계도중심의 예방활동으로 전환하면서 고의와 부주의에 의한 오염행위가 크게 감소하는 것으로 분석되고 있다. 이에 행정관행을 바꾸고, 사고발생 위험요소를 분석, 사전 계도함으로써 해양오염예방에 주력하여야 하며, 해양오염의 예방강화를 위한 입법론적 대안은 다음과 같다.

#### 가. 해양환경 모범선박 및 모범해양시설 인증제도 신설

1997년 7월부터 해양오염방지 의무를 성실히 수행하는 선박에 대하여 해양환경모범선박(Green Ship)으로 지정하여, 선주·선원이 능동적으로 해양환경보전에 솔선수범하도록 동기를 부여하기 위하여 시행하고 있다.<sup>411)</sup> 이에 해양환경 모범선박 및 모범해양시설에 대해 선주·선원 또는 해양시설 설치자가 해양환경보호에 대한 자긍심의 고취와 해양오염의 예방강화를 위해 기존 모범선박제도를 “모범선박인증제도”(가칭) 및 “모범 해양시설 인증제도”(가칭)를 입법화한다. 아울러, 모범선박(해양시설)에 대하여 각종 인센티브를 부여하여 해양오염방지의식이 모든 선박에 확산되도록 입법화한다. 현행 해양오염방지법 제56조에 근거하여 실시하는 선박출입검사를 선박종류에 따라 년 1~4회에 걸쳐 불시에 실시하는 것을 2년에 1회로 검사주기와 횟수를 대폭 줄이면서, 모범선박이 원하는 날짜와 장소에서 받을 수 있도록 선박운항에 편의를 제공 하고, 경미한 위반사항은 과태료를 경감 조치하는 등 인센티브를 부여하는 방안을 검토해 볼 필요가 있다.

#### 나. 폐유반납제도 보완과 폐유저장용기 비치 의무의 확대

---

411) 총톤수 400톤 이상으로 선령 20년 미만의 내국적 선박 및 나용선 또는 총톤수 100톤 이상 400톤 미만으로 선령 15년 미만의 내국적 선박 및 나용선, 지정 전 3년 이내에 출입검사를 2회 이상 받고 해양오염방지의무를 준수하여 벌금이나 과태료처분(2회 이상)을 받지 아니한 선박소유자 신청에 의해 적격여부 심사 후 해양경찰청에서 지정한다. 2004년 12월 현재 전국 119척이 지정되어 있다 ; 해양경찰청, 앞의 백서(주 9) , 259쪽.

제2장에서 살펴 보았듯이 2004년도 해양오염사고 발생율은 100톤 미만의 소형 어선의 오염사고가 11%나 증가하였다. 이러한 소형 선박으로부터의 해양오염예방을 위해 폐유저장용기 비치기준 의무 선박을 확대하여야 할 필요가 있는 것이다. 선박안전법 제1조의2에 의하면 적용제외 선박으로 ‘총톤수 2톤 미만의 선박’에 대하여는 선박안전법의 규정을 적용하지 않고 있다. 따라서, 해양오염방지법상의 폐유저장용기 비치 기준제외 선박을 선박안전법상의 적용제외 선박의 기준(총톤수 2톤 미만)과 형평에 맞추어 규제할 필요가 있다. 즉, 폐유저장용기 비치기준 선박을 ‘5톤 이상의 선박’에서 ‘2톤 이상의 선박’으로 폐유저장용기비치 적용 선박의 범위를 확대할 필요가 있다. 그리고, 선박 면세유를 공급하고 있는 수산업협동조합에서 선박에 면세연료유 및 윤활유를 공급시, 선박으로부터 기름 공(空) 용기와 선박 발생 폐유를 반납 받도록 한다. 즉, 폐유반납제도로써 ‘노 폐유, 노 기름’(선박폐유의 반납이 없으면, 기름공급이 없다)의 원칙<sup>412)</sup>으로 폐유의 적법처리를 유도하는 조치이다. 아울러, 어촌계 또는 수산업협동조합이 지정한 일정한 장소에 폐유를 수시 회수할 수 있도록 조치하도록 하고, 선박의 정박 및 출어·조업일수 등을 감안, 최근 최소한 3개월 이내 선박발생 폐유의 반납 실적이 있는 선박에 한하여 면세유를 공급하되, 폐유를 반납 받은 사업자는 해역관리청에 보고토록 해양환경관리법(안) 제100조(출입검사·보고)를 보완하고, ‘총톤수 5톤 이상의 선박’을 ‘총톤수 2톤 이상의 선박’으로 폐유저장용기 비치기준 선박의 범위를 확대하여, 개정안 제20조(해양오염방지설비의 설치) 규정을 보완한다.

#### 다. 오염물질 특성을 고려한 해양오염 예방방안

새로운 오염물질의 종류별 특성을 고려한 해양오염 예방방안이 법에 마련되어야 한다.<sup>413)</sup> 최근 선박 발라스트수, 선박 대기오염물질, TBT 방

412) 이영호, 앞의 논문, 5-6쪽.

413) 이문진 외, 앞의 책, 2-47쪽.

오도로 사용규제 등의 협약과 관련하여 국제기준에 상응한 오염물질의 배출규제와 검사방법을 특성별, 종류별로 세분화하여, 해양환경관리법(안) 제3장 ‘오염물질의 관리’ 제32조 내지 제34조(해양 잔류성 유기오염물질의 사용제한 요청, 환경친화적 방오도로 및 방오시스템의 사용) 등의 새로운 오염물질의 규제에 대한 규정을 보완한다.

#### 라. 육상기인 오염의 예방을 위한 규제대상 확대

유엔해양법협약 등 일반 국제관행과 같이 선박으로부터의 오염 뿐만 아니라 육상기인 오염, 해양투기에 의한 오염, 심해저활동으로 인한 오염 등에 대한 해양오염의 모든 유형을 포괄하는 규제대상영역을 확대 할 필요가 있다. 특히, 해양시설을 제외한 기름을 저장·사용하는 임해공장, 산업시설 등 육상기인 오염원에 대하여, “해양시설을 제외한 기름을 저장·사용하는 임해공장, 산업시설 등 육상기인 오염원을 포함한다”<sup>414)</sup>라는 내용으로 법의 규제대상 시설을 보완하여 육상기인 해양오염사고를 저감하는 효과가 기대된다.

## 2. 해양오염 대비·대응을 위한 입법론적 대안

### 가. HNS 유출사고 대비·대응 규정의 입법화

우리나라는 1999년 11월 유류오염 대비·대응 및 협력에 관한 국제협약에 가입하였으나 국가방제기본계획 수립에 대한 근거법 조항이 없었으나, 다행히 금번 해양환경관리법(안)에서 그 근거를 마련하였다. 따라서, HNS의 해상물동량 증가와 유출사고의 발생으로 인한 국가 재난적 사고의 개연성이 있으므로 해양환경관리법(안) 제64조 “해양오염 대비·대응 국가긴급계획의 수립” 규정<sup>415)</sup>의 제1항 “해양경찰청장은 대통령령이 정

414) 이영호, 앞의 논문, 8쪽.

415) 해양환경관리법 제63조(기름오염대비·대응 국가긴급계획의 수립) 제1항 : 해양경

하는 바에 따라 기름 등으로 인한 해양오염의 예방 및 긴급방제를 위해 해양오염 대비·대응을 위한 국가긴급계획을 해양수산부장관과 협의하여 수립하여야 한다”를 보완하여 “해양경찰청장은 대통령령이 정하는 바에 따라 기름 및 HNS 등<sup>416)</sup>으로 인한 해양오염의 예방 및 긴급방제를 위하여 해양오염 대비·대응을 위한 국가긴급계획을 해양수산부장관과 협의하여 수립하여야 한다”로 명확히 규정하는 한편, HNS의 위험성 평가, HNS의 유출 대비, 방제훈련실시<sup>417)</sup> 및 해상으로 오염된 화학물질에 대한 방제 및 평가 등에 대해 소관 업무의 한계와 책임기관을 명확히 입법화한다.

#### 나. 민간차원의 방제협력체제 근거 마련

대형 해양오염사고는 인접국가에도 피해와 영향을 미치므로, 대형 오염사고 대비·대응을 위한 정부 및 민간차원의 국제적인 협력이 필요하다. 개정안 제6장 제4절의 ‘해양오염방제’를 보완하여, 민간 방제기구인 해양관리공단의 주도로 NOWPAP 추진에 따른 민간차원의 국제 방제협력협정을 체결할 수 있도록 개정안 제64조 제3항을 신설하여 “해양관리공단은 해양수산부장관(해양경찰청장에게 위임할 수 있다)과 협의하여 민간차원의 국제 방제협력협정을 체결할 수 있다. 이 규정에 의한 국제 방제협력협정의 체결은 제55조 규정에 의한 해양환경관리위원회의 심의를 거쳐야 한다”로 보완하여 해양오염사고에 대비·대응한다.

### 3. 통합적 해양환경관리를 위한 입법론적 대안

---

찰청장은 대통령령이 정하는 바에 따라 기름 등으로 인한 해양오염의 예방 및 긴급방제를 위하여 해양오염 대비·대응을 위한 국가긴급계획을 해양수산부장관과 협의하여 수립하여야 한다 ; 해양수산부, 앞의 자료(주 8), 86쪽.

- 416) 해양환경관리법 제64조(기름오염대비·대응 국가긴급계획의 수립) 제1항의 ‘기름 등’에 HNS를 추가하는 것도 가능하다고 본다.
- 417) 자체방제훈련, 해역별 HNS 방제실행계획 연습과 지역의 오염사고 대응능력향상을 위한 민관 합동방제훈련, 긴급방제훈련으로 구분하여 실시하는 것이 바람직하다 ; 해양경찰청, 앞의 책(주 102), 64쪽

해양오염의 방지와 방제는 업무집행상 서로 분리할 수 없는 밀접한 관련을 맺고 있으므로, 향후 이러한 업무를 하나의 기관에서 통합적으로 관리하는 것이 업무수행에 효율적일 것이다.<sup>418)</sup>

우리나라 해양환경관리를 담당하는 기관은 해양수산부(해양정책국 해양환경과·해양보전과), 해양경찰청(해양오염관리국 감시과·해양배출물관리과·방제과·분석과), 13개의 해양경찰서(해양오염관리과), 10개의 지방해양수산청(해양환경과), 연안 소재 지방자치단체(항만관리사업소) 등으로 복잡화·다원화 되어 있다. 따라서, 해양오염 규제 내용별 관장기관과 그 업무도 부록의 <표 5>, <표 6>과 같이 복잡하고 다양하다. 특히, 해양환경관리업무가 중복되어 그 책임소재가 불분명하고, 선박에 대한 검사도 항만국통제, 선박출입검사 등으로 다원화 되어 있다.

앞으로 우리나라에서도 해양환경관리업무에 관한 정부조직을 체계화하여 종합적으로 해양환경을 관리하고, 해양오염사고에 효율적으로 대비해 나아가야 한다. 그러므로, 해양환경관리법(안) 제100조의 “출입검사·보고”에서의 해양오염방지를 위한 선박출입검사는 신속한 해상기동성과 약 200여명의 해양환경감시원을 기 확보하고 있는 해양경찰청으로 일원화하고, USCG 등 선진국 방제기관과 같은 국가방제체제를 구축하기 위해서는 해양환경관리법(안) 제95조의 “해양관리공단업무의 지도·감독권”에서의 방제업무의 지도·감독권을 해양오염방제 주무기관인 해양경찰청으로 규정하는 등, 해양오염방지·방제업무의 통합적 해양환경관리로 행정의 효율성을 제고하도록 보완함이 타당하다.

---

418) 우리나라의 해양오염방지과 방제를 담당하는 국가기관은 환경부(환경정책), 해양수산부(해양환경정책), 해양경찰청(해양오염방제), 지방자치단체(해안방제)로 다원화 되어 있으나, 미국, 일본 및 중국에서는 각각 해안경비대(USCG), 해상보안청(JCG) 및 해상안전국이 정부의 교통 관련 부처 내에 포함되어 있으므로 해양오염방지를 위한 선박검사, 항만국통제 및 해양오염방제에 관한 업무가 같은 기관 내에서 이루어지고 있는 것이다 ; 해양경찰청, 『외국의 해상치안 기관』, -21C 해상보안청-, -미국 해안경비대-, 2005, 참고 ; 주요국의 해상안전 및 해양환경보전관리 업무 중 해양오염방제업무를 살펴보면 미국(USCG), 일본(해상보안청), 영국(HMCG)에서 담당하고 있다 ; 조동오·목진용, 앞의 정책보고서, 87쪽.

### 제3절 效率的 規制에 관한 補完點과 代案

#### 1. 現行법상의 規制방법과 特性

##### 가. 現行 規制유형과 성격

##### (1) 海洋환경 規制에 관한 법의 特性

종래의 전통적 범죄론에서 출발한 견해로서 환경형법은 환경보호를 목적으로 하는 것이 아니라, 환경의 위험에 대한 사람의 생명과 건강을 보호하는 것이라 한다.<sup>419)</sup> 전통적으로 “환경범죄에 대한 형법적 규제로서의 보호법익(保護法益)은 사람의 생명·건강이며, 애당초 환경보호 그 자체에 형법이 관여하는 것은 전혀 무의미하다”는 입장<sup>420)</sup>을 지켜왔다. 왜냐하면 환경오염은 행정적 규제와 행정제재수단의 활용, 경제적 유도 등으로 효율적인 통제가 가능하다고 보았기 때문이다.

환경침해행위에 따른 피해는 지역적으로 광범위하고 피해자가 다수인 경우가 많다(피해의 광범위성). 한편, 가해자나 피해자가 다수일 뿐만 아니라 경우에 따라서는 불명확하여 그 특징이 어려운 경우가 많으며(가해주체와 피해주체의 특정 곤란성), 침해행위의 상규성으로 말미암아 고의·과실이 불분명하여 미필적 고의와 인식있는 과실의 경계에 있는 경우가 종종 발생하며(고의와 과실의 불분명성), 흔히 가해자의 사회적·경제적 지위가 피해자에 비해 월등하고 관계정보 또는 자료를 독점하고 있다(가해자와 피해자의 힘의 불균형성).<sup>421)</sup> 환경침해행위의 이러한 특수성으로 말미암아 환경범죄를 다루는 환경형법에 있어서는 전통적인 형법이

---

419) Armin Kaufmann, 『*Tatbestandmäßigkeit und Verursachung in Contergan-Verfahren*』, jz, 1971, s.576.

420) Hassemer, 『*Symbolisches Strafrecht und Rechtsguterschutz*』, NStZ, 1989, s.558 ; 平野龍一, 『*刑法の機能的考察*』, 有斐閣, 1984, 82~136面.

421) 이동기, “환경범죄의 유형과 규제방안”, 배준상교수 정년기념논문집, 법원사, 1997, 1016-1017쪽 ; 장영민, 앞의 논문(주 266), 125-126쪽.



론으로 해결이 잘 안되는 새로운 문제가 제기되면서 보호법익, 인과관계, 고의·과실, 법인의 형사책임 등 광범위한 영역에서 논란이 그치지 않고 있다.

환경과 관련하여 형법이 일정한 역할을 담당하기 시작한 초기에는 주로 행정법적인 통제를 보충하는 측면에서 행정목적의 달성을 기여하기 위한 행정법 보강기능을 수행하여 왔다. 가장 고전적인 법체제로서 개별적인 환경 행정법에 환경범죄의 내용을 분산시켜 규정하고 각 법의 말미에 벌칙의 장(章)을 두는 입법형식으로 프랑스, 미국, 캐나다 등의 국가가 이러한 입법형식을 따르고 있다. 이러한 유형의 환경형법은 행정중속성<sup>422)</sup>을 가지면서 형식적으로는 행정명령의 강행이라는 모습을 띠게 된다. 즉, 비교적 환경침해의 초기단계에서 규제가 가능하기 때문에 환경침해를 사전에 방지할 수 있고, 행정중속성을 통해 비교적 명확한 기준으로 범죄성 여부를 확정할 수 있으며, 수질, 대기, 토양 등 각 환경재의 특수성을 구성요건에 반영할 수 있는 장점이 있다. 반면에 사소한 행정명령 위반에 대하여도 형벌권이 발동할 가능성이 있으므로 가벌성이 확장될 우려가 있는 반면에 행정공무원의 재량에 따라 처벌여부가 결정되므로 환경범죄가 단순한 질서위반행위로 인식되어 환경침해 행위의 범죄성을 제고시킬 수 없으며, 행정중속성 내지 행정행위의 유효 또는 무효에 따라 가벌성 여부가 결정되므로 형법 독자적 입장에서 범죄성 여부를 결정할 수 없고, 환경형법의 규정이 단일한 법형식으로 존재하지 않고 분산됨으로써 통일성을 기하거나 일반예방적 효과를 거두기 어렵다는 단점이 있다.<sup>423)</sup>

우리나라 해양환경 규제에 관한 법은 그 체계가 복잡하고 명확하지 못하

---

422) “처분이나 조치명령을 받은 자가 이에 위반한 경우 이로 인하여 법에 정한 처벌을 하기 위하여는 그 처분이나 조치명령이 적법한 것이라야 하고, 그 처분이 당연 무효가 아니라 하더라도 그것이 위법한 처분으로 인정되는 한, 관련법상의 위반죄가 성립될 수 없다”라고 판시함으로써, 형사재판에서 선결문제로서 행정행위의 위법성 판단이 가능하다는 입장을 분명히 하고 있다 ; 대법원 1992. 8. 18. 선고 90도1709 판결 ; 대법원 1996. 7. 12. 선고 96도1237 판결.

423) 박기석, 『환경범죄의 효율적 대처방안에 관한 연구』, 법학박사학위논문, 한양대학교, 1996, 18쪽.

다. 독일의 경우 환경침해행위는 범죄행위와 질서위반행위로 구분하여 환경범죄행위는 원칙적으로 형법전에서 형벌로 규율하고<sup>424)</sup> 질서위반행위는 각 단행 행정법률의 말미에 일괄적으로 규정하여 질서위반금으로 규율하고 있는 것이다.

해양환경침해의 행위유형은 보호법익에 따라 정형화·구체화하고 그 내용을 명확히 함이 필요하다. 규제의 경중(輕重)<sup>425)</sup>은 보호법익과 침해행위의 양질에 따라 다양화·개별화하는 것이 효율적이다. 원칙적으로 해양환경법규위반행위 중 범죄행위와 질서위반행위를 구분하여 전자에 대해서는 형벌을, 후자에 대해서는 행정규제를 부과하는 이원적 체계가 바람직하다. 이러한 체계가 범죄행위와 질서위반행위의 구분과도 일치하고 규제체계의 명확화·단순화에도 기여하기 때문이다. 규정의 위치와 관련하여 현재 산만하게 분산되어 있는 행정규제들을 집적하여 하나의 장으로 구성하는 것이 타당하다고 본다. 형벌은 집적하여 벌칙의 장에서 규정하는데 비해 행정규제는 특별히 분산시켜 놓을 이유는 없다고 본다. 해당 법규위반의 규제와 관련된 절차, 집행방법 등에 관하여도 규제가 독립적으로 규정된 장에서 함께 규정하는 것이 바람직하다. 해양범죄처벌의 절차가 행정종속성의 특성상 주어지는 사법절차와의 차이점을 분명히 하고 그 집행절차나 방법을 명확히 할 필요가 있기 때문이다.<sup>426)</sup>

## (2) 해양환경사범의 규제유형

---

424) 독일형법상 환경에 대한 범죄행위 ; *Starftaten gegen die Umwelt* 28, Artiker 324-330.

425) 형법 제50조(형의 경중) 형의 경중은 동법 제41조(형의 종류 : 사형, 징역, 금고, 자격상실, 자격정지, 벌금, 구류, 과료, 몰수)기재의 순서에 의한다. 단, 무기금고와 유기징역은 금고를 중(重)한 것으로 하고 유기금고의 장기(長期)가 유기징역의 장기를 초과 하는 때에는 금고를 중한 것으로 한다. 동종의 형은 장기의 긴 것과 다액의 많은 것을 중한것으로 하고 장기 또는 다액이 동일한 때에는 그 단기의 긴 것과 소액의 많은 것을 중한 것으로 한다. 앞의 규정에 의한 외에는 죄질과 범정에 의하여 경중을 정한다 ; 배종대, 『형법총론』, 제5판, 홍문사, 1999, 654쪽.

426) 이경호, 앞의 책(주 4), 122쪽.

### (가) 고의범(故意犯)의 처벌

해양오염방지법 제5조 제1항 및 동법 제71조 제1항에 의하면 “누구든지 해양에서 선박으로부터 기름을 배출한 자는 5년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금에 처한다”고 규정하였다. 이는 동법 제71조 제2항 제1호의 과실로 인하여 기름을 배출한 과실범에 대하여 “3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다”고 규정한 과실범에 비해 형벌이 비교적 무겁다. 해양환경범죄 조사실무에서 고의와 부주의를 구별해 내는 것은 상당한 조사기술을 필요로 하며 어려운 업무이다. 왜냐하면 대부분의 환경범죄 행위자들은 본인의 행위가 “부주의에 의한 기름배출 또는 누출”이라고 주장하기 때문이다. 기소(起訴)유지를 위해서는 증거확보가 필수 요소이므로 수사기관은 고의적 범죄행위라는 것을 입증하기 위한 증거 수집에 주력하여야 한다. 그러나, 어떠한 환경오염행위를 할 때 행위자가 범죄 실행 전에 “본인의 행위가 범법행위임을 충분히 인식하고 있었다”는 것은 고의범이라 할 수 있다.

고의범<sup>427)</sup>의 처벌사례로는 “어선 00호(총톤수 748톤, 00선적)는 2005년 1월 28일 부산 감천항내에서 정박 중에 선박 내에서 발생한 선저폐수를 자체 비치한 유수분리기 또는 정부에 등록된 방제청소업체를 이용, 적법 처리하여야 함에도, 선박발생 폐유 등 오염물질을 야음을 틈타 본선 선저폐수 밸브를 개방하여 해양에 불법 배출하여 해양을 오염시킨 사실을 행위자 추적조사에 의해 적발하였다.<sup>428)</sup> 이에 대해 해양오염방지법 제5조 제1항 및 동법 제71조 제1항<sup>429)</sup>규정에 의거 행위자인 본선 기관장

---

427) 엄격고의설(die strenge Vorsatztheorie)에 의하면 이러한 모든 행위가 과실범으로 처벌될 수 있을 뿐이며, 특히 확신범(Überzeugungstäter) 또는 상습범에 대하여는 법률배반적인 기본태도로 인하여 위법성의 인식을 기대할 수 없으므로, 고의범에 의하여는 처벌할 수 없다는 결론이 된다. 한편, 제한적 고의설(eingeschränkte Vorsatztheorie)은 고의설의 형사정책적 결함을 시정하기 위하여 위법성의 인식은 고의의 구성요소이지만, 고의의 구성요소가 되는 위법성의 인식은 반드시 현실적·심리적 인식을 요하는 것이 아니라 인식의 가별성으로 족하다고 설명한다 ; 이재상, 『형법총론』, 제5판, 박영사, 2003, 322쪽.

428) 부산해양경찰서 해양오염관리과-436(2005. 1. 31)호, “행위자불명 오염사고 적발보고”.

429) 누구든지 해양에서 선박으로부터 기름을 배출한 자는 “5년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금”에 처한다 ; 해양오염방지법 제5조 제1항.

과 법인의 대표자(선주)를 각 300만원의 벌금”이 가해졌다. 이러한 고의적이고 상습적으로 폐유를 해양에 배출한 행위에 대하여 벌금형이 수질환경보전법의 최고 벌금형<sup>430)</sup> 보다 가볍다. 다른 일반 범죄와 같이 구성요건요소에 대한 인식과 의지적 요소로서 이들에 대한 인용이 필요하다. 문제는 환경범죄는 위에서 본 바와 같이 그 상규성으로 인하여 범죄행위로 인식하지 아니하고 이루어지는 경우가 많다는 것이다. 일반적 고의의 내용에는 행위의 주체, 행위의 객체, 방법, 구성요건적 결과 및 행위정황 등이 포함된다. 신분범(예컨대, 선박소유자, 선장, 해양시설 설치자)으로 규정된 경우에는 이에 대한 인식도 필요하다. 이에 반해, 환경범죄의 단속에 관한 특별조치법의 중심규정이라고 할 수 있는 제3조 제1항은 구체적 위험범이므로 행위주체, 행위객체, 행위정황 및 기타 객관적 구성요건사실에 대한 인식 외에, 결과 내지 구체적 위험발생에 대한 인식이 있어야 한다. 즉, 오염물질 배출이라는 행위사실과 공중의 생명이나 신체에 대한 구체적인 위험성을 인식하고 있어야 할 것이다. 해양환경범죄의 경우에는 그 피해 대상이 주로, 사람이 아닌 해양이며, 장기간에 걸쳐 이루어지고 결과발생의 위험을 명확하게 인식하지 못하는 경우가 많을 것이므로 미필적 고의의 형태가 많은 부분을 차지하게 될 것이다. 한편, 인과관계의 인식이 고의의 내용에 포함되는지 여부를 둘러싸고 논란이 있다. 이에 대해 포함된다는 것이 일반적인 견해인데, 다만 인과관계(因果關係)의 인식의 정도는 모든 결과발생의 경로를 구체적으로 인식할 수는 없다고 할 것이므로 대체적으로 그 본질적인 점을 인식하면 족하다고 보고 있다.<sup>431)</sup>

---

430) “배출시설의 허가 또는 변경허가를 받지아니하거나 거짓으로 허가 또는 변경허가를 받아 배출시설을 설치 또는 변경하거나 그 배출시설을 이용하여 조업한 자, 배출시설의 설치를 제한하는 지역에서 제한되는 배출시설을 설치하거나 그 시설을 이용하여 조업한 자는 7년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금”에 처하도록 되어있으나 해양오염방지법의 기름오염 행위자에 대한 최고 형벌은 “5년 이하의 징역”에 불과하다 ; 수질환경보전법 제75조(벌칙), 해양오염방지법 제5조 제1항 및 동법 제71조 제1항.

431) 오영근, 『형법총론』, 박영사, 2002, 204쪽.

## (나) 과실범(過失犯)의 처벌

과실범에 있어서 위법성의 문제<sup>432)</sup>, 즉 주의의무와 위법성과의 관련에 대해서는 목적적 행위론에 의하여 과실이론이 책임론만의 좁은 범위로부터 벗어나게 되면서 동시에 위법성의 이론 그 자체에 근본적인 반성이 가하여지게 되었다. 이리하여 과실을 범죄체계에 있어서 전체적·통일적으로 파악하고 구성요건·위법·책임의 각 단계에 걸쳐서 이론적으로 재검토하자는 것이 오늘날 과실이론이 당면한 중요한 과제중의 하나로 제시되었다. 객관적으로 요청된 주의의무, 다시 말하면 사회생활상 요구되는 필요한 주의를 준수한 행위는 불법이라고 할 수 없다. 따라서, 객관적 주위에 위반한 법익침해 내지 위험행위만이 불법이다.<sup>433)</sup> 해양오염방지법 제5조 제1항 및 동법 제71조 제2항 제1호에 의하면 “해양에서 선박으로부터 과실로 기름을 배출한 자는 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다”고 규정하였다. 고의범의 경우 동법 제71조 제1항에 의하여 “5년 이하의 징역 또는 5천만원 이하”의 최고 벌칙과 비교해 보면, 과실범의 형벌이 징역은 2년, 벌금은 2천만원이 적다. 환경범죄는 상규적 일상행위에 의해 이루어지는 경우가 많아 고의범보다 과실범의 형태로 발생할 가능성이 크다. 과실범은 법률에 특별한 규정이 있는 경우에 한하여 처벌한다(형법 제14조).<sup>434)</sup> 여기서 과실이란 정상의 주의를 태만함으로 인하여 범죄구성요건에 해당하는 사실을 부주의로 인하여 인식

432) 종래의 과실이론에 의하면 과실을 책임의 단계에서 비로소 문제시 하고 결과 가치의 관점에 의하여서만 불법의 판단을 하였으나 사회실정의 변화에 동반하여 목적적 행위론의 등장과 허용된 위험의 법리가 불법의 판단에 작용하게 되었고 주관적 위법요소의 발견, 행위반가치론·사회적상당성의 이론 등에 의하여 과실을 불법의 영역에서도 다루게 되었다. 이리하여 불법의 문제로 볼 것인가 하는 까다로운 논쟁이 제기되고 있다. 그러나, 이제는 과실범이 독자적인 범죄체계를 구축함과 동시에 과실의 불법과 그 본질이 어디에 있는가 하는 문제가 중요한 논점이 되고 있다. 이리하여 과실의 논쟁은 주의의무의 본질 내지 체계적인 지위와 관련하여 오늘날 심각한 대립을 보이고 있다 ; 이경호, 『해상교통과 법적책임』, 한국해양대학교 부설 국제해양문제연구소, 2002, 71쪽.

433) 이경호, 앞의 법학박사학위논문, 32쪽.

434) 정상의 주의를 태만함으로 인하여 죄의 성립요소인 사실을 인식하지 못한 행위는 법률에 특별한 규정이 있는 경우에 한하여 처벌한다 ; 형법 제14조.

하지 못한 경우를 말한다.<sup>435)</sup> 또, 과실범이란 구성요건에 해당하는 결과의 발생을 회피하기 위하여 사회통념상 요구되는 객관적 주의의무에 위반함으로써, 고의 없이 그러한 결과를 초래한 경우를 말한다. 과실의 종류로는 인식있는 과실과 인식없는 과실의 두 종류가 있으며,<sup>436)</sup> 두 과실의 형법적 효과는 같다.<sup>437)</sup> 따라서, 이러한 원칙에 따라 과실범을 처벌하게 되므로, 해양오염방지법 제71조(벌칙) 규정에 법리적인 문제는 없으나 중대한 과실이 아닌 경우의 처벌은 범칙금으로 개선하는 등 향후, 입법론적 검토가 필요하다고 본다.

과실범의 처벌사례로는 “유조선 00호(총톤수 50톤, 00선적) 기관장은 2005년 4월 18일 부산 영도 굴항에서 슬러지 및 선저폐수를 다른 선박에 이송 중 이송호스 파열로 이송 중이던 슬러지 및 선저폐수 일부 약 98리터가 해상으로 유출되어 해양을 오염시켰다<sup>438)</sup>. 이 사건에 대해 상기 선박 기관장의 과실을 인정, 동법 제5조 제1항과 제71조 제2항<sup>439)</sup>규정에 의거 행위자인 상기 기관장과 법인의 대표자(선주)를 각 300만원의 벌금”이 가해졌다. 앞에서 살펴 본 상습적이고 고의적 기름배출행위와 비교해 볼때 기름의 해양배출이란 점은 같지만, 그 행위가 고의성 없는 과실이다. 그러나, 형벌의 결과는 각각 300만원의 벌금에 처해졌다. 이에 대해 과실인 경우는 고의범의 규제와 차별화해야 한다고 본다.

과실범의 처벌이 한편으로 합리성을 지니고 또 한편으로, 경감화를 도모하는 것은 중요한 하나의 경향이다. 이에 부합된 과실이론의 실천적 방향은 신뢰(信賴)의 원칙의 일반화 경향으로 나아가고 있다.<sup>440)</sup> 요컨대

435) 이영란, 앞의 책, 153쪽.

436) 인식있는 과실이라 행위자가 법적 구성요건의 실현가능성을 인식했으나 그에게 요구되는 주의의무를 위반하여 자신의 경우에는 구성요건이 실현되지 않을 것으로 신뢰한 경우를 말한다. 인식없는 과실이란 행위자에게 요구되는 주의의무를 위반하여 법적 구성요건의 실현가능성을 인식하지 못한 경우를 말한다 ; 이영란, 앞의 책, 154쪽.

437) 대법원 83도3007 판결.

438) 부산해양경찰서 해양오염관리과-1827(2005. 4. 20)호 ; “해양오염발생 및 방제완료보고”.

439) 과실로 인하여 선박으로부터 해양에 기름을 배출한 자는 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다 ; 해양오염방지법 제71조 제2항(벌칙).

신뢰의 원칙은 주의의무의 구체적 해석기준으로 판별상 확립된 것이므로 그 체계적 지위도 주의의무의 체계적 지위에 따라 결정될 것이다. 따라서, 전통적 과실이론에 의하면 과실을 책임의 형식 또는 조건으로 봄으로서 ‘신뢰의 원칙’도 이 범주에 속하는 문제가 된다. 이 입장에서는 ‘신뢰의 원칙’을 적용하더라도 행위의 불법은 부정되지 않으며 책임이 조각(阻却)될 뿐이다. 그리고, 행위의 불법을 부정하는 허용된 위험의 법리와도 무관계하게 된다.<sup>441)</sup> 한편, 유엔해양법협약에서는 고의로 중대한 오염사고를 일으킨 경우를 제외하고는 벌금만 부과하도록 규정하고 있으며 (제230조 제2항), 우리나라와 형법체제가 비슷한 일본은 해양오염행위자는 1천만엔 이하의 벌금에 처하고, 과실범에 대하여는 처벌하지 않고 있다.<sup>442)</sup>

#### (다) 법인(法人)의 처벌

해양오염방지법 제5조 제1항 및 동법 제77조에 의거 해양에서 선박으로부터 기름을 배출한 경우 고의와 과실을 불문하고 선주도 처벌 대상이다. 즉, 법인의 대표자 또는 법인이나 개인의 대리인 사용인도 처벌하는 것이다. 법인의 범죄능력 혹은 형벌능력의 인정여부 및 책임의 근거 등에 대해서는 심한 논란이 있다. 법원은 법인의 범죄능력을 부인하고 있다. 법원은 “형법 제355조 제2항의 배임죄(背任罪)에 있어서 타인의 사무를 처리할 의무의 주체가 법인이 되는 경우라도 법인은 다만 사법상의 의무 주체가 될 뿐 범죄능력이 없는 것이며 그 타인의 사무는 법인을 대표하는 자연인인 대표기관의 의사결정에 따른 대표행위에 의하여 실현될 수밖에 없어 그 대표기관은 마땅히 법인이 타인에 대하여 부담하고 있는 의무 내용대로 사무를 처리할 임무가 있다 할 것이므로 법인이 처리할 의무를 지는 타인의 사무에 관하여는 법인이 배임죄의 주체가 될 수 없

440) 이경호, 앞의 법학박사학위논문, 121쪽.

441) 이경호, 위의 법학박사학위논문, 72쪽.

442) 1970년 12월 25일 법률 제136호로 제정되고, 2002년 12월 18일 법률 제185호로 최종 개정된 일본의 ‘해양오염 및 해상재해의 방지에 관한 법률’(海洋汚染および海上災害の防止に關する法律) 제55조.

고 그 법인을 대표하여 사무를 처리하는 자연인인 대표기관이 바로 타인의 사무를 처리하는 자 즉, 배임죄의 주체가 된다”<sup>443)</sup>, “법인은 기관인 자연인을 통하여 행위를 하게 되는 것이기 때문에, 자연인이 법인의 기관으로서 범죄행위를 한 경우에도 행위자인 자연인이 범죄행위에 대한 형사책임을 지는 것이고, 다만 법률이 목적을 달성하기 위하여 특별히 규정하고 있는 경우에만 행위자를 벌하는 외에 법률효과가 귀속되는 법인에 대하여도 벌금형을 과할 수 있을 뿐이다”<sup>444)</sup>라고 판시함으로써, 법인의 범죄능력을 부인하고 있다. 다만, 양벌규정과 관련하여 법인의 형벌능력을 인정하고 있다. 사회에서 법인의 독자적인 의사와 행위가 인정되고 있으며, 현행법상 법인의 처벌 규정이 엄존하므로 법인의 범죄능력을 인정하고 이를 전제로 감독책임 또는 행위책임을 인정하는 것이 양벌규정의 합리적 해석을 위해서도 합당하다 할 것이다.

해양환경관리법(안) 제17조 제1항에 의한 “선박으로부터 기름을 배출한 자”는 동법 제112조(벌칙), 동법 제116조(양벌규정)<sup>445)</sup>에 의거 해양에서 선박으로부터 기름을 배출한 경우 고의 및 과실을 불문하고 선주(법인)도 처벌 대상이다. 법인의 기관구성원에게는 형벌을 과하고, 법인에게는 행정질서벌인 과태료를 과한다하더라도 이것은 이중처벌 내지 일사부재리의 원칙에 반하는 것이라 볼 수 없고<sup>446)</sup>, 오히려 환경침해기업의 규제조치로서 현행 양벌규정이 지니는 처벌의 공백을 효과적으로 메워줄 수 있다.<sup>447)</sup>

#### (라) 행정질서벌의 처벌

기름을 해양에 배출한 행위 외에 기름기록부 기재누락, 오염방지관리인 미임명, 폐유 저장용기 미 비치시는 해양오염방지법 제79조(과태료)

443) 대법원 1984. 10. 10. 선고 82도2595 판결.

444) 대법원 1994. 2. 8. 선고 93도1483 판결.

445) 해양오염방지법상 양벌규정 관련법조 ; 법 제5조 제1항과 동법 제71조(벌칙), 동법 제77조(양벌규정).

446) 대법원 1989. 6. 13. 선고 88도1983 판결.

447) 이경호, 앞의 책, 106쪽.



에 의거 과태료를 부과하고 있다. 예를 들면 유조선 00호(32톤, 부산선적)는 2005년 9월 12일 부산 제5부두에 정박 중 선박 내에 발생한 슬러지 등을 기름기록부에 기재하여야 함에도, 이를 게을리 하여 미기재하여 적발되었다. 기름기록부의 법정 비치 및 기재 의무자인 선장에 대하여 70만원의 과태료를 부과하였다.<sup>448)</sup> 그리고, 예인선 00호(160톤, 부산선적)는 2005년 6월 17일 부산항에서, 유조선 및 총톤수 100톤 이상의 유조선 외의 선박은 오염방지관리인을 임명하고 그 임명장을 선박 내에 비치하여야 함에도, 미임명 및 미비치하여 관계기관의 검문시 적발되었다. 해당 선박의 오염방지관리인 임명 의무자인 법인의 대표자(선주)에게 과태료 부과에 따른 의견진술기회를 주었으나, 의견진술이 감경사유에 해당되지 않으므로 법인의 대표자에 대하여 50만원의 과태료를 부과하였다.<sup>449)</sup>

또한, 통선 00호(총톤수 11톤, 00선적)는 2005년 5월 21일 가덕도 인근해상에서 선박 안에 60리터 저장용량의 폐유저장용기를 비치하여야 함에도 이를 위반하여 관계기관의 검문시 적발되었다. 비치 의무자인 선주에게 과태료부과에 따른 의견진술기회를 주어,<sup>450)</sup> 의견진술을 확인 결과 폐유저장용기를 비치하였으나 그 용량이 30리터이므로, 비치기준 미달(감경사유에 해당됨)로 선주에 대하여 해양오염방지법 제79조(과태료), 동법 제6조(기름의 해양배출방지를 위한 설비의 설치 등), 동법 시행규칙 제12조(기름오염방지설비의 비치기준) 제2항 별표5(폐유저장용기의 비치기준) 의거 기준금액의 1/2인 25만원의 과태료를 부과하였다.<sup>451)</sup>

## 나. 현행 규제방법과 유형

### (1) 해양환경범죄의 성격

---

448) 부산해양경찰서 해양오염관리과-5488(2005. 10. 26)호 ; “과태료 징수결정”.

449) 부산해양경찰서 해양오염관리과-3781(2005. 7. 25)호 ; “과태료 징수결정”.

450) 구술 또는 서면에 의한 과태료 부과 의견진술기회 부여 ; 해양오염방지법 제80조, 동법 시행령 제55조 제2항.

451) 부산해양경찰서 해양오염관리과-2987(2005. 6. 17)호 ; “과태료 징수결정”.

해양환경보호와 관리를 위한 국내입법은 형법에 의한 사람의 생명·신체·건강의 보호, 특별형법에 의한 해양환경 그 자체로서 생태계의 보호, 수산자원보호령에 의한 해양동·식물 그 자체의 보호, 해양오염방지법의 해양오염관리, 수질환경보전법에 의한 수질의 관리, 개항질서법에 의한 해상교통안전의 확보 등의 법익을 보호하기 위하여 개별적 법규를 통하여 산재하고 있다. 그리고, 형법 이외의 해양환경보호와 관련된 행정법규들은 본건에서 작위·부작위의 의무를 정하고 있고 이를 위반시 각 벌칙의 장에서 징역, 벌금 등으로 형을 부과하도록 규정하고 있다.

해양환경보호에 관한 종래 인간의 생활이익 중심의 인간중심주의적 법의관을 초월하여 인간을 포함한 총체적인 해양환경보호를 독자적으로 논할 시기에 있다. 따라서, 해양환경법은 환경 그 자체를 보호하기 위해서도 존재한다는 가치인식이 반영된 생태학적 법익보호를 위한 입법이 필요하다. 형법은 환경침해행위를 형법전(刑法典)<sup>452)</sup>에 구성요건화하지 않았기 때문에 현행 형법상으로는 해양환경오염행위가 사람의 생명, 신체를 침해한 경우에 비로소 환경오염을 수단으로 하는 고의범으로서 상해죄 내지 살인죄, 과실범으로서 과실치사상죄(過失致死傷罪)의 죄책을 묻게 된다. 이 경우에는 환경범죄의 성립은 불가능하고 인간의 생명·신체에 대한 결과범 내지 침해범의 형식으로 존재하게 된다.<sup>453)</sup>

현행 해양환경침해행위에 대하여 부과되는 규제는 크게 행정규제(해양오염방지법, 수질환경보전법 등 행정명령 및 과태료처분)와 형사규제(형법과 환경범죄의 처벌에 관한 특별조치법, 해양오염방지법·수질환경보전법상의 벌칙규정)로 나눌 수 있다. 해양환경침해행위가 단순한 행정법규위반 내지 범칙을 넘어서 ‘범죄’<sup>454)</sup>로 평가될 때 ‘형벌’의 대상이 되는 것이다. 범죄로서 평가된 환경침해행위에 대한 형벌부과는 형법과 환경

---

452) 1953년 9월 18일 법률 제293호 제정.

453) 이경호, 앞의 책, 123쪽.

454) 범죄란 구성요건에 해당하고, 위법, 유책한 행위로서 형벌법규에 의하여 형벌을 과하는 행위라는 형식적 의미의 범죄와 형벌을 과할 필요가 있는 불법일 것을 요하며 그것은 사회적 유해성 내지 법익을 침해하는 반 사회적 행위라는 실질적 의미의 범죄로 나누어진다 ; 해양경찰청, 앞의 책(주 365), 27쪽.

범죄의 처벌에 관한 특별조치법, 해양오염방지법 등 해양환경법규의 벌칙의 장을 통해서 이루어진다. 해양환경범죄의 성립요건이 행정종속적 입법형식을 취하고 있는 이유는 구성요건의 내용 중에는 전문적·기술적 내용을 담아야 할 경우가 많아서 구체적 해양환경에 관한 법규와의 관련하에서만 규정이 가능하기 때문이다. 즉, 해양환경 관련 법의 내용이 구체화되어야만 구성요건의 내용이 확정되고 가벌성의 범위를 한정지울 수 있다. 이러한 해양환경 관련 형법의 행정종속성<sup>455)</sup>으로 인하여 해양환경 범죄자에 대한 처벌절차도 전통적으로 형법에 의한 처벌처럼 각조 위반이 있으면 사법기관이 바로 직접 처벌을 가하는 소위 ‘직접벌’ 방식이 아니라, 개별 해양환경 법규상 의무위반행위를 1차적으로 행정기관의 처분을 기다려서 사법적 절차를 밟게 되는 ‘간접벌’ 방식을 취하게 되는 것이다.<sup>456)</sup>

## (2) 해양환경범죄의 규제방법

### (가) 직접적인 형벌만 부과되는 경우

해양오염방지법 제5조 제1항 및 동법 제71조 제1항에 의거 “누구든지 해양에서 선박으로부터 기름을 배출한 자는 5년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금에 처한다”고 규정하고 있고, 동법 제71조 제2항 제1호의 “과실로 인하여 기름을 배출”한 과실범에 대하여 “3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다”고 규정하여 직접적인 형벌만 부과

455) 행정종속은 무엇에 종속되는가에 따라 개념적 종속, 행정법 종속, 행정행위 종속 등으로 나눌 수 있다. 개념적 종속이란 형법이 ‘공공수역’, ‘폐기물’, ‘유독물’ 등 환경행정법의 용어를 계수하는 경우이다. 이에 따르면 환경행정법상 개념변경이 이루어지면 형법에도 의미변경이 이루어지게 된다. 행정법 종속이란 환경범죄의 구성요건이 환경행정법상의 규정에 종속되는 것을 의미한다. 행정법 종속이 있을 경우 가벌성의 여부는 행위자가 ‘행정법규정에 위반하여’ 행위를 하였는가에 달려 있다. 행정행위 종속이란 행정명령·처분 등의 행정행위의 위반이 환경범죄의 성립요건이 되는 경우로서, 예컨대 ‘허가 없이’ 행위하는 것을 범죄성립 요건으로 하는 경우 가벌성의 여부는 처분인 ‘허가’ 유무에 좌우된다 ; 조병선, “독일환경형법의 이론체계 -새로운 환경형법이론의 시도와 한계-”, 『인권과 정의』, 제214호, 1994, 79-80쪽.

456) 이경호, 앞의 책, 122쪽.

된다.

(나) 행정규제만 부과되는 경우

해양오염방지법 제44조 제1항에 의거 방제·청소업자가 동법에 의한 명령을 위반한 행위(제2호)와 정당한 사유없이 등록된 사항을 이행하지 아니한 경우(제3호) 방제·청소업 등록을 취소하거나 6월 이내의 기간을 정하여 영업의 정지를 명할 수 있도록 되어 있다.

(다) 형벌과 행정규제가 동시에 부과되는 경우

수질환경보전법<sup>457)</sup> 제37조에 의거 “가동개시 신고를 하지 아니하고 조업한 행위”는 동법 제39조에 의한 개선명령과 동법 제78조(벌칙)에 의거 “1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금”에 처하여 형벌과 행정규제가 동시에 부과된다.

(라) 행정규제를 부과하고 불복시 형벌을 부과하는 경우

해양오염방지법 제48조 제1항 내지 제3항의 규정에 의한 “응급조치 또는 방제조치를 하지 않거나 조치명령에 위반한 자”는 동법 제72조에 의거 “3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금”을 부과하는 경우는 “방제조치명령”<sup>458)</sup>을 부과하고 불복시 형벌을 부과하는 경우이다.

이상과 같이 현행 해양환경형법상의 규제는 그 체계가 매우 복잡하고 그 내용이 명확하지 못하다는 점을 지적할 수 있다. 해양환경규제법이 대체로 범죄행위와 질서위반행위로 구분하여 규제를 부과하고 있으나 여러 규제가 중복되어 부과되거나 연쇄적으로 부과되고 있기 때문에 명확한 내용을 파악하기 어렵고, 이론적 체계가 불분명하다. 그리고, 규제를 정한 규정이 하나의 해양오염방지법 내에서 여러 곳에 산재되어 있다는 점이다. 형벌이 부과되는 경우는 단행 법률의 말미에 벌칙의 장으로 독립되어 규정되어 있는 반면, 행정규제의 경우에는 산재되어 있어 일목요

---

457) 2005. 3. 31. 법률 제7459호 전문개정.

458) 해양오염방지법 시행령 제26조.

연하게 파악할 수 없다. 또한, 행정규제와 형벌은 질적·양적 차이가 있으므로 이에 상응하는 규제의 형평성, 효율성 및 명확성이 요구된다. 그런데 양자를 여러 가지 형태로 혼합시켜 규제체계를 형성함으로써 불명확성과 비효율성을 야기하게 된다.<sup>459)</sup>

## 2. 규제방법과 절차의 개선책

### 가. 규제유형과 방법

#### (1) 형벌

해양오염방지법은 해양환경 그 자체를 보호할 수 있는 법익의 가치관이 충분히 반영될 수 있는 영역이다. 따라서, 입법론적으로는 해양환경의 생태학적 보호법익의 구체화와 명확화가 요청된다. 그리고, 해양환경의 침해에 대한 고의·과실행위를 모두 규제대상으로 포섭하고 있다. 따라서, 그 규제의 방법은 형벌을 개별화·차별화하고, 위반행위를 일률적으로 형벌로서 규제하기 보다는 행정처분이나 과태료 등 행정질서벌<sup>460)</sup>의 범위를 확대하여 행정적·경제적인 손실을 유도함이 효과적이다. 그리고, 법익 침해가 중한 것만을 형벌의 대상으로 하여 형벌 인플레이션을 막고 형법이 지니는 겸억성(謙抑性)<sup>461)</sup>을 존중하는 법 체계상의 정돈이 필요하다.

형법과 환경범죄의 처벌에 관한 특별조치법 등 핵심형법에 의한 해양환경범죄의 처벌은 당연히 일반 형사사법절차에 따라 검사의 직접적 수

---

459) 이경호, 앞의 책, 116-120쪽.

460) 형벌을 수단으로 하는 행정형벌에 죄형법정주의가 적용됨은 의문의 여지가 없다. 이에 반해 행정질서벌은 과태료를 수단으로 하는 까닭에 행정질서벌에도 죄형법정주의가 적용되는지가 다투어 왔던 바, 헌법재판소는 부정적 입장을 취한바 있다 ; 헌법재판소 1998. 5. 28. 96헌바83 결정.

461) 형법 이외의 다른 수단에 의하여서는 불가능한 경우 최후의 수단으로 적용될 것을 요한다는 점에서 보충성(補充性)을 갖는다. 간통죄의 존폐에 관한 논의도 이 문제와 관련을 갖는다고 볼 수 있으며 시대에 따라 사회적 가치기준이 변하고 이에 따라 형법이 보호하는 법익에도 변화가 있게 된다 ; 정영일, 「형법개론」, 박영사, 2004, 810쪽.

사지휘와 재판관에 의한 형사재판절차에 따라 이루어진다. 통상적으로 해양오염방지법, 수질환경보전법 등 특별형법상의 형사규제는 행정종속성에 따른 간접형벌의 형식이라는 특성을 지니고 있다. 행정형벌은 그 특성상 해당 행정기관의 범위반에 대한 1차적인 판단과 조치가 필요하다. 이에 사법기관인 검사의 수사지휘와 착수가 이루어지는 것이 일반적이다.<sup>462)</sup>

## (2) 행정처분

해양환경법규상 금지 또는 요구규범에 의해 일정한 행정의무를 부담하는 자가 이를 이행하지 않는 경우에는 해양수산부장관 또는 해양경찰청장에 의해서 경고·조치명령·개선명령 등이 부과·집행된다<sup>463)</sup>. 행정처분은 위반행위에 따라 해당법규의 위반이 있으면 바로 등록이 취소되는 경우도 있으나, 보통의 경우는 위반횟수가 1차인 경우에는 경고, 그 후 단계적으로 4차에 거친 위반이 있으면 조업정지 내지 등록취소 등 처분을 과하도록 시행규칙이 마련되어 있다. 또한, 해양환경침해행위가 해양환경법규상 과태료부과 대상이 된 경우에는 해당행정관청인 해양수산부장관 또는 해양경찰청장이 해양오염방지법 제79조 등에 의거 과태료를 부과·징수한다. 과태료처분에 불복이 있는 자는 그 처분이 고지된 날로부터 30일 내에 이의를 제기할 수 있다. 이의를 제기받은 해양수산부장관 또는 해양경찰청장은 그 사실을 지체없이 관할법원에 통보하고, 그 통보를 받은 관할법원은 비송사건절차법(非訟事件節次法)에 의한 과태료의 재판을 한다.<sup>464)</sup>

## (3) 범칙금(犯則金)

현행 범칙금의 부과제도는 경범죄처벌법<sup>465)</sup>이나 도로교통법<sup>466)</sup>위반자

---

462) 이경호, 앞의 책(주 4), 120쪽.

463) 해양오염방지법상 행정처분에 관한 기준(동법 제65조) ; 해양오염방지법 시행규칙 제116조 별표[29].

464) 해양오염방지법 제80조.

중 현장에서 즉시 단속을 필요로 하는 범칙행위에 가장 많이 활용<sup>467)</sup>되고 있다. 범칙금은 범칙행위자에게 해당 행정기관장이 발부하는 통고처분<sup>468)</sup>이라는 규제수단이다. 범칙금의 특성은 통고처분을 거부하거나 통고처분을 받고 범칙금을 납부하지 않은 사람에게는 즉결심판에 따라 형벌이 부과되는 이중적 성격을 지니고 있다. 범칙금은 경범죄 또는 행정의무 위반행위에 대한 신속하고 합리적인 현장집행과 행정단속 목적을 달성하기 위한 효율적인 규제수단이다.<sup>469)</sup>

#### (4) 민사벌금제도(民事罰金制度)

민사벌금(Civil Money Penalty)제도는 민사법원의 절차로 집행되는 벌금형으로서 환경행정기관에 의한 행정적 강제절차이며, 현재 우리나라에서 도입하지 않고 있다.<sup>470)</sup> 미국의 경우 고의로 해양오염을 일으킨 자에 대하여는 징역형을 가할 수 있는 D급 중죄(felony)로 다스리고 있으며, 과실인 해양오염 행위에 대하여는 2만 5천불 이하의 민사벌금을 부과하고 있다.<sup>471)</sup>

### 나. 규제절차의 개선책

#### (1) 형벌의 개선

오염물질의 불법배출에 대하여 지속적인 단속에도 불구하고 해양오염

---

465) 1954년 4월 1일 법률 제316호 제정.

466) 196년 12월 31일 법률 제941호 제정.

467) 경범죄처벌법 제8조, 도로교통법 제117조, 동법 시행령 제73조-제76조.

468) 경찰서장 또는 해양경찰서장은 범칙자로 인정되는 사람에 대하여 그 이유를 명백히 나타낸 서면으로 범칙금을 납부할 것을 통고할 수 있다 ; 경범죄처벌법 제6조 경찰서장은 범칙자로 인정되는 사람에 대하여는 그 이유를 명시한 범칙금납부통고서로 범칙금을 납부할 것을 통고할 수 있다. ; 도로교통법 제118조(통고처분).

469) 이경호, 앞의 책, 120쪽.

470) Gregor I. McGregor, Esq., 『Civil and Criminal Environmental Enforcement ; Canton』, MA, CopyTech printing, inc.(1992), p.12.

471) 33 USC 1908(b).

이 감소하지 아니하고 오히려 상승적, 고의적으로 이루어지고 있는 것은 처벌의 강도가 약한 것이 아닌가 하는 의구심을 불러일으키기에 충분하다. 이러한 관점에서 상승·고의범 내지 누범에 대한 처벌의 강화는 정당성을 인정받게 된다. 이러한 범죄에 대해서는 형벌에 의한 형사규제를 엄격화·명확화하고, 규제의 경중(輕重)<sup>472)</sup>은 보호법익과 침해행위의 양질에 따라 차별화하는 것이 효율적이다. 따라서, 현행 해양오염방지법 제5조 제1항에 의한 고의적이고 상승적인 기름 해양배출행위와 중대한 과실행위에 대하여는 형벌을 무겁게 하여<sup>473)</sup> 동법 제71조 제1항 “5년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금”<sup>474)</sup>을 “7년 이하의 유기징역”으로 하여 고의적이고 상승적인 기름해양배출행위를 엄격하게 규제한다.

폐기물의 해역배출행위에 대하여 타법과의 벌칙이 법규상 충돌하고 있다. 현행 어촌·어항법<sup>475)</sup> 제45조(금지행위) 제6호에는 “누구든지 정당한 사유없이 어항구역 안에서 폐기물을 지정장소가 아닌 곳에 버리는 행위를 한 자로서 원상회복명령 또는 제거명령을 이행하지 아니한 자는 동법 제60조(벌칙)에 의하여 2년 이하의 징역 또는 7백만원 이하의 벌금”에 처하도록 되어 있다. 그리고, 해양환경관리법 제17조 제3항, 동법(안) 제115조(벌칙)은 “과실로 인하여 선박으로부터 폐기물을 해양에 배출한 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금”에 처하도록 되어 있다.<sup>476)</sup> 이와 같이 폐기물을 지정장소가 아닌 해역에 배출하는 행위에 대

472) 형법은 여러 곳에서 형의 경중을 전제한 규정을 두고 있다. 형사소송법의 불이익 변경금지원칙(제368조)을 위해서도 법정형의 경중은 비교되어야 한다 ; 배종대, 앞의 책, 653쪽.

473) 형벌권은 다른 어느 분야와 비교할 수 없이 국민의 자유를 강력히 제한할 수 있는 국가의 권력수단이다. 국가는 이에 의하여 국민의 생명을 박탈할 수 있고, 그 자유를 무기에 이르기까지 제한할 수도 있다. 이와 같은 강력한 국가로부터 국민의 자유를 보장할 수 있는 기준이 필요하다. 그것이 바로 죄형법정주의이다(헌법 제12조 1항) ; 이재상, 앞의 책, 9쪽.

474) 일본은 이러한 해양오염행위자에 대해 “1천만엔의 벌금”에 처하도록 되어 있다 ; 해양오염 및 해상재해의 방지에 관한 법률(海洋汚染および海上災害の防止に関する法律) 第五拾五條.

475) 2005년 5월 31일 법률 제7571호 제정.

476) 해양오염방지법 제16조(선박으로부터의 폐기물의 배출금지), 동법 제74조(벌칙) 제1항 제1호 규정의 벌칙과 같다.



하여 그 벌칙이 형평성을 잃고 있다. 따라서, “1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금” 규정을 “2년 이하의 징역 또는 7백만원 이하의 벌금”으로 개정, 어촌·어항법과의 벌칙과 형평성을 유지하여 법규상 충돌의 문제점을 보완한다.<sup>477)</sup>

## (2) 행정처분의 개선

해당 법규위반의 규제와 관련된 절차, 집행 방법 등에 관하여도 규제가 독립적으로 규정된 장에서 함께 규정하는 것이 바람직하다. 해양범죄 처벌의 절차가 행정종속성의 특성상 주어지는 사법절차와의 차이점을 분명히 하고 그 집행절차나 방법을 명확히 할 필요가 있기 때문이다.

해양오염방지법 제5조 내지 제23조<sup>478)</sup>에는 “기름 등의 배출금지 및 오염방지설비의 설치, 유성혼합물 및 폐유 등의 처리, 폐기물기록부, 기름오염비상계획서 및 폐기물위탁자의 의무”를 규정하고 있고, 동법 제37조 내지 제46조에는 방제·청소업의 등록 및 등록취소, 등록의 결격사유, 수거된 기름 등 폐기물의 처리, 방제청소업자에 대한 개선명령, 자가처리 시설, 저장 시설의 설치, 해양환경개선부담금을 규정하고 있다. 이를 해당 법규위반의 규제와 관련된 절차, 집행 방법 등에 관하여도 규제가 독립적으로 규정된 장에서 함께 규정하기 위해 해양환경관리법에 이를 독립된 장으로 신설하여 폐기물의 배출금지, 폐기물기록부, 폐기물운반선의 등록규정에 추가하여 행정처분을 규정하고, 방제 청소업의 등록 및 등록취소, 등록의 결격사유, 수거된 기름 등 폐기물의 처리, 방제청소업자에 대한 개선명령에 “방제자재 및 약재의 비치, 방제선 등의 비치, 행정처분”을 추가하여 규정할 필요가 있으며, 해양오염방지법 제5장(방제·청소업)과 직접 관련이 없는 자가처리시설(제45조), 저장시설의 설치(제46조), 해양환경개선부담금(제46조의3) 등의 조항은 독립된 장으로 변경하여 분야별로 명확히 할 필요성이 있다. 따라서, 해양환경관리법 제106조(행정

477) 이영호, 앞의 논문, 6쪽.

478) 법에 의한 명령에 위반한 행위에 대한 행정처분의 기준에 관하여는 각각 해양수산부령으로 정한다 ; 해양환경관리법(안) 제106조(행정처분의 기준).

처분의 기준)의 “해양수산부령으로 정한다”고 되어 있는 것을 독립적으로 규정된 장에서 해당 법규위반의 규제와 관련된 절차, 집행 방법 등에 관하여도 규제를 함께 규정하는 것이 바람직하다. 규정의 위치와 관련하여 현재 산만하게 분산되어 있는 행정규제들을 집적하여 하나의 장으로 구성하는 것이 타당하다고 본다. 형벌은 집적하여 벌칙의 장에서 규정하는데 비해 행정규제는 특별히 분산시켜 놓을 이유는 없다고 본다.<sup>479)</sup> 해양오염방지법 제65조 규정에 의한 폐기물해양배출업자, 방제청소업자에 대한 행정처분<sup>480)</sup>과 동법 제79조, 제80조 규정의 위반행위 종류별 과태료 부과기준<sup>481)</sup>을 집적하여 해양환경관리법에서 독립된 장으로 통합하는 것이 타당하다.

### (3) 범칙금제도의 도입

현행 도로교통법에서 많이 활용하고 있는 범칙금제도의 도입이 필요하다. 고의성 판정이 모호한 기름기록부<sup>482)</sup> 기재누락(과태료 기준금액 70만원), 단순 잘못 기재(과태료 기준금액 60만원), 단순한 임명장 미비치(과태료 기준금액 30만원) 또는 폐유저장용기 미비치(과태료 기준금액 50만원)<sup>483)</sup> 등의 경우는, 즉시 단속의 효율성을 요구<sup>484)</sup>하는 경범죄행위는 과태료를 부과하는 것 보다 범칙금 부과로 개선함이 타당하다. 즉, 해양오염방지법 제9조(기름기록부), 동법 제79조(과태료)에 의한 기름기록부 등의 단순 잘못 기재, 선장 또는 오염방지관리인의 서명 누락 등 경미한

479) 이경호, 앞의 책, 122쪽.

480) 해양오염방지법 시행규칙 [별표 29] ; 행정처분기준(시행규칙 제116조 관련).

481) 해양오염방지법 시행규칙 [별표13] ; 폐기물의 종류에 따른 매립장에서의 배출방법.

482) 해양오염방지법 제9조 제1항.

483) 해양오염방지법 제79조 제1항, 동법 시행령 제55조 제3항 관련 [별표13] ; 위반행위의 종류별 과태료부과기준.

484) 아무리 훌륭한 내용의 원칙이라 할지라도 그것이 법원칙으로서 입법과 사법에 대해 법적 효력, 즉 구속성을 갖기 위해서는 법적근거가 있어야 한다. 여기의 법적근거는 실정법상의 최상위 법인 헌법과 하위법이 제공할 수 있다. 헌법은 입법과 사법 모두를 구속하고 하위법은 사법만을 구속한다. 그러므로 헌법을 비롯한 실정법이 규정하지 않은 내용은 판결기준이 될 수 없다 ; 배종대, 앞의 책, 59쪽.

법 위반행위와 고의성 판정이 모호한 기록부 기재누락(현행 과태료 기준 금액 70만원) 등의 경우는 100만원 이하의 과태료를 부과하는것 보다 30만원 이하의 범칙금 부과로 해양환경관리법(안) 제119조(과태료) 조항을 개선함이 타당하다고 본다.

#### (4) 민사벌금제도의 도입

해양오염사고는 마을어장과 양식장의 피해를 동반하여 어민에게 재산상 손실을 입히는 경우가 많으므로, 해양오염 과태료를 효율적으로 집행하기 위해 민사벌금제도의 도입이 필요하다. 미국의 환경강제 프로그램<sup>485)</sup>을 본 뜬 민사벌금제도의 해양환경사범에 도입이 필요하다. 동제도는 규제의 방법에 있어 민·형사 절차를 통일하므로, 그 절차를 간소화하는 장점이 있다. 즉, 피해보상에 상응하는 과태료를 국가에서 피해자에게 보상하므로써, 장기간 소요되는 민사재판의 단점을 보완하는 효과가 있는 것이다. 그러나, 미국의 환경형사강제 프로그램이 시행된 이래로 각 사건마다 유사한 범법행위를 두고도 어떤 경우에는 민사벌금에 의하고 다른 경우에는 형벌로 처벌하게 되어 그 공정성에 비판의 목소리가 높았기 때문<sup>486)</sup>에 각 범법행위가 민사벌금의 대상인지 범죄로서 형벌의 대상인지를 명확히 구별할 수 있는 기준을 해양환경관리법 제10장 벌칙에 명확히 하여 입법화한다.

---

485) 미국의 환경강제 프로그램에 의하면 환경위반행위에 대한 제재로는 민사벌금과 형벌로서의 벌금 및 구금을 들 수 있다. 그러나, 민사벌금은 금액이 비교적 낮고 민사절차에 의하며 배심에 의한 재판이 보장되지 않는다는 점에서 형벌과 구별된다 ; 이경호, 앞의 책, 129쪽.

486) See Judson W. Starr, *Turbulent Times at Justice and EPA : The Origins of Environmental Criminal Prosecutions and the Word that Remains*, 59 *Geo. Wash. L. Rev.* 1991, pp.900, 914 ; 이경호, 앞의 책, 129쪽.

## 제 6 장 結 論

유엔해양법협약의 발효로 해양에 대한 연안국의 권리와 의무가 더욱 강화되고 있다. 각 나라 마다 EEZ을 선포하고 심해저 개발에 나서는 등 해양관할과 해양개발의 강도를 강화하고 있으며, 다른 한편으로는 해양의 보전 필요성을 절감하고, 이를 위한 공동노력을 추구하고 있다. 그리고, 해양은 하나로 연결되어 있어서 해류·조류의 이동현상에 의하여 한 지역의 해양오염은 인접해역 뿐만 아니라 다른 나라의 해역에 까지 영향을 미치게 되므로 해양오염방지를 위한 국가간의 긴밀한 협력이 요구되나, 자국의 해양자원과 생태계를 보호해야하고 국익을 우선시 하는 국내법은 그 추구하는 목적과 내용이 국제협약과 서로 다를 수 있다.

환경입법의 목적을 사람의 건강과 생명보호 및 인간의 삶의 질을 향상시키는데 주안점을 두어야 하며, 날로 증가추세에 있는 우리나라 연안에서 발생하는 해양오염사고를 최소화 시키기 위한 예방활동은 아무리 강조하여도 지나침이 없다. 따라서, 해양오염의 예방활동에 주력하지 않는다면 우리나라 연안에서의 해양오염사고는 끊이지 않고 계속 증가할 것이고, 국가 재난적 해양오염사고가 또 다시 발생 할 것은 분명한 사실이므로 해양오염 관련 법도 단속과 규제위주에서 해양오염예방을 위한 입법과 오염방제 대응을 추가하는 등 그 개선이 필요하다. 즉, 깨끗한 바닷물과 해양환경 자체가 주체가 되고 해양생태계를 살리는 우리 나라만의 독특한 해양환경관리법의 정체성확립이 필요한 것이다.

현행 오염물질의 배출방지 및 제거 중심에서 해양환경 개선 및 해양 생태계보전을 포함한 종합적인 해양환경관리로 법의 목적을 변경하고 오염물질의 유사조항 통합, 국가 및 지방자치단체의 책무와 오염원인자 책임 원칙 등을 명확히 규정한 것은 해양환경관리를 위해 타당하다.

해양환경자료의 정도관리(QA/QC)를 통해 정확하고 신뢰성 있는 자료의 생산·관리할 수 있는 근거를 신설하여 허위 또는 부정확한 자료의 발

표 및 유포를 방지하고 생산 자료의 통합적·체계적 관리를 할 수 있도록 하여 해양환경자료를 작성함에 있어서 그 정확성과 통일성을 기하여 양질의 해양환경정보를 제공하여야 하므로 해양환경자료의 질 관리에 필요한 분석능력 인증 제도를 도입함은 해양환경에 대한 신뢰할 수 있는 자료의 생산·관리를 위하여 타당하다.

생명이 살아 숨쉬는 깨끗한 해양환경을 유지하기 위해 특별관리해역내에 소재하는 사업장에서 배출되는 오염물질의 총량규제하고, 연근해의 해양환경상황 및 오염원의 조사, 환경관리해역의 관리기본계획 수립, 환경관리해역의 관리기본계획 수립 등 환경관리해역별 세부시행계획을 이행하기 위하여 필요한 경우에 관계행정기관의 소속직원과 전문가 등을 포함하여 사업 관리단을 구성할 수 있도록 하고, 육상기인 오염물질의 해양 유입시 이를 수거·처리하거나 오염 우심해역에 대한 해양환경모니터링 등 오염원의 조사·측량을 통하여 그 시정을 요구할 수 있는 근거를 마련한 것은 해양환경의 보전·관리를 위하여 타당하다. 그리고, 선박에서의 오염물질의 소각규제가 추가되고, 현행 여러 장에 분산되어 있던 오염물질기록부를 일목요연하게 통합하고, 국제협약에서 새롭게 규제하는 해양 잔류성 유기오염물질과 유해 방오도료 등에 대해 규정한 것은 국제해양환경질서에 부응한 타당한 조치인 것이다.

이상과 같이 해양환경에 관련된 여러 가지 국제협약을 포괄할 수 있는 해양환경관리법이 입법 예고되어 해양오염방지법의 전환을 도모하고 있으나, 그 제정이 지연된다면 기존의 해양오염방지법을 조속히 개정하여 해양오염방지를 위한 제반 조건들을 충족시킬 수 있게 대비해야 할 것이다. 국제협약은 헌법적 차원이나 법체계에 따른 해석상의 차이 등의 문제가 거의 발생하지 않으므로 그 협약의 핵심 내용과 협약에서 국내에 위임 규정하도록 되어있는 것에 한하여 국내 입법하고 나머지의 규정은 국제협약의 원문을 충실하게 번역하여 인용하는 방향으로 추진한다. 새로운 협약을 비준할 경우 가능한 한 국제협약 우선 적용원칙을 규정, 국내입법의 미비상황을 보완하여야 한다. 해양오염방지법규는 국제해사협약의 행정법규로서, 집단성·확일평등성 등을 특징으로 하며, 항만국통제

등이 강화된 세계해상질서 하에서는 일부를 제외하고는 이들 법규는 무조건적 통일성이 중요하다. 따라서, 새로운 규제 오염물질 HNS 관련 OPRC/HNS 2000의 국내수용과, 민간차원의 방제협력체제구축 등 국내 집행을 위한 법적 근거를 마련해야 한다.

우리나라 연안에서 발생되고 있는 오염사고의 약 70%가 고의 또는 부주의에 의한 사고로 분석되었는 바, 해양종사자들이 관심과 의지를 가지면 오염사고를 줄일 수 있다고 본다. 그리고, 해양오염피해는 한번 발생하면 원상회복이 어렵고 경제적인 손실이 막대하므로 사전예방이 중요하다. 따라서, 해양중심의 체계적이고 지속적인 해양환경관리전략을 강화하여야 하므로 해양환경관리법(안)을 모법으로 하고, 선박기인해양오염의 규제와 폐기물해양배출관리에 관한 법은 분야별 개별법으로 세분화해야 한다. 해양환경관리법(가칭)에는 해양환경 정책수립에 관한 사항과 해양환경종합대책의 수립 등 해양환경의 기본이 되는 사항 등을 규정하고, 선박기인해양오염방지법(가칭)에는 선박 등으로부터 기름, 폐기물, 대기오염물질의 배출행위를 종합적으로 규정하며, 폐기물해양배출관리법(가칭)에는 폐기물해양배출위탁처리와 폐기물운반선등록 등을 내용으로 하는 독립된 법률로 개편할 필요가 있다.

해양오염관리업무는 1977년 12월 해양오염방지법이 제정되고 1978년 7월부터 시행되면서 동법의 집행을 위하여 1978년 8월 해양경찰청에 해양오염관리관실을 신설하여 이 업무를 관장하면서 제도를 보완시켜 왔다. 해양오염관리 실무에 관한 법 집행 과정에서 해양오염방지법의 문제점을 중심으로 해양환경관리제도의 입법론적 보완방안을 요약하면 다음과 같다.

첫째, 해양오염방지를 위한 방안으로, 해양오염관리상 문제점을 보완하기 위한 해양환경관리제도로서, 해양환경 모범선박 및 모범해양시설 인증제도를 신설한다. 기존 모범선박제도를 ‘(가칭) 모범선박인증제도’ 및 ‘(가칭) 모범 해양시설 인증제도’를 입법화하여 해양오염 예방을 강화하고, 선박발생 폐유의 반납 실적이 있는 선박에 한하여 면세유류를 공급하되, 폐유를 반납 받은 사업자는 선박발생폐유 등 폐기물 처리실적을

선박별로 해역관리청에 보고토록 개선하여 소형 선박으로부터 해양오염을 예방하는 한편, ‘총톤수 5톤 이상의 선박’을 ‘총톤수 2톤 이상의 선박’으로 폐유저장용기 비치기준 선박의 범위를 확대 입법하여야 한다. 또한, 오염물질 특성을 고려한 해양오염 예방방안으로서, 오염물질의 배출규제와 검사방법을 특성별, 종류별로 세분화하여 입법화해야 한다. 또한, 폐유에 대한 용어의 정의를 개선하여 통일된 용어의 정의를 유지함으로써 민원을 사전 차단한다. 한편, 선박출입검사제도는 폐유의 불법적 해양배출방지, 해양오염예방과 방지를 위한 검사로 선박안전법의 검사규정과 차별화하여 규정하는 것이 타당하다. 그리고, 모든 선박으로부터의 해양오염을 예방하기 위해 출입검사 대상선박의 범위를 ‘상당한 의심선박’을 ‘모든 선박’으로 명확히 보완하여야 한다. 또한, 폐기물의 해역 배출행위에 대하여 어촌·어항법과의 벌칙의 형평성을 유지할 필요가 있으며, 육상기인 오염원에 대한 규제로서, 유엔해양법협약 등 일반 국제관행과 같이 선박으로부터의 오염 뿐만 아니라 육상기인 오염, 해양투기에 의한 오염, 심해저활동으로 인한 오염 등에 대한 해양오염의 모든 유형을 포괄하는 규제대상영역을 확대하므로써 해양오염사고의 예방이 기대된다.

둘째, HNS 유출사고 대비·대응계획수립에 대한 법적 근거를 명확히 하고, 민간차원의 방제협력체제를 위한 국제적인 협력이 필요하므로 민간 방제기구가 주관이 되어 국제방제협력협정을 체결할 수 있는 법적 근거 마련으로 해양오염방제에 관한 국제협력을 활성화한다. 또한, 해양오염방지와 방제의 통합적 해양환경관리를 위한 입법론적 대안으로, 해양오염방지를 위한 선박출입검사와 (가칭) 해양관리공단에 대한 방제업무지도·감독권을 해양에서의 경찰과 오염방제에 관한 집행기관인 해양경찰청으로 통합하여, 해양오염방지·방제업무의 일관성 있는 법 집행으로 행정의 효율성을 제고한다.

셋째, 효율적 규제를 위한 방안은 다음과 같다.

형벌 및 과태료부과제도의 개선으로서, 형벌에 의한 형사규제를 엄격화·명확화하고 규제의 경중은 보호법익과 침해행위의 양질에 따라 차별

화하는 것이 효율적이다. 따라서, 고의적이고 상습적인 불법 해양배출행위에 대하여는 형벌을 무겁게 하고, 고의성이 모호하고 즉시 단속의 효율성을 요구하는 경범죄행위는 범칙금제도를 활용하는 등 입법의 정비가 필요하며, 민사벌금제도는 규제의 방법에 있어 민·형사 절차를 통일하여 집행절차를 간소화하므로, 해양오염 과태료를 효율적으로 집행하기 위해 민사벌금제도를 도입한다.

그러므로 해양오염방지법의 개정은 해양환경관리에 대한 정책참여 유도를 통하여 깨끗한 해양을 요구하는 국민들의 바람을 충족시킬 수 있어야 하겠고 미래의 국내·외 해양환경질서와 변화를 정확히 예측, 이에 합리적으로 대응하여 우리 바다의 생태계를 살리는 길로 나아가야 한다.



## 附 錄(表)

### 표 목차

- <표 1> 연도별 해양오염사고 발생 현황(1979-2004년)
- <표 2> 국내 해양오염 사범 단속 현황(1994-2004년)
- <표 3> 최근 12년간 국내 연안 오염사고 규모(1993-2004년)
- <표 4> 대형 오염사고 발생 현황(2004년)
- <표 5> 해양오염 규제 내용별 관장기관 현황
- <표 6> 해양오염 관련 부처별 관장업무 현황
- <표 7> MARPOL 개정 현황(1987-2001년)
- <표 8> 국내 미수락 IMO 국제협약 현황
- <표 9> 국제협약 발효 현황(2005년 8월 현재)
- <표10> 우리나라 연안 발생 대형 오염사고 사례
- <표11> 세계 주요 해양오염사고 사례
- <표12> 해양오염방지법과 런던협약의 해양배출 허용물질 비교
- <표13> 외국 생물시료 중 TBT 분포도
- <표14> OPRC 협약의 개요

<표 1> 연도별 해양오염사고 발생 현황(1979년-2004년)

(건/kl)

년도	' 79	' 80	' 81	' 82	' 83	' 84	' 85	' 86	' 87	' 88	' 89	' 90	' 91
건수	128	140	185	221	248	226	166	158	152	158	200	248	240
유출량	486	396	983	143	361	201	2,204	2,617	482	1,058	368	2420	1,257
년도	' 92	' 93	' 94	' 95	' 96	' 97	' 98	' 99	' 00	' 01	' 02	' 03	' 04
건수	328	371	365	299	337	379	470	463	483	455	385	297	343
유출량	2,942	15,460	456	15,775	1,720	3,441	1,050	386	583	668	409	1,457	1461

자료출처: 해양경찰청, 『해양경찰백서』, 2005, 234쪽.

<표 2> 국내 해양오염 사범 단속 현황(1994-2004년)

구분	계(건)	선 박(척)					시설	불 명
		소계	유조선	화물선	어선	기타선		
' 94	631	558	87	183	221	67	66	7
' 95	585	519	123	140	176	80	55	11
' 96	767	675	139	158	260	118	75	17
' 97	876	785	178	193	286	128	83	8
' 98	2,315	1,922	144	313	1,211	254	376	17
' 99	1,671	1,417	134	394	621	268	232	22
' 00	1,641	1,051	93	255	498	205	565	25
' 01	1,366	1,095	129	303	430	233	259	12
' 02	1,841	1,555	212	307	535	501	278	8
' 03	1,684	1,475	188	333	480	474	201	8
' 04	1,824	1,572	263	333	574	402	245	7

자료출처: 해양경찰청, 『해양경찰백서』, 2005, 256쪽 참고.

<표 3> 최근 12년간 국내 연안 오염사고 규모(1993-2004년)

구 분	계	1kl 미만	1~100kl	100~1,000kl	1,000kl 이상
건수(건)	4,647	4,227	387	24	9
유출량(kl)	42,871	473	3,904	7,958	30,536
' 93	371(건)	325(건)	38(건)	5(건)	3(건)
' 94	365	313	52	-	-
' 95	299	257	34	4	4
' 96	337	296	37	4	-
' 97	379	339	35	4	1
' 98	470	431	37	2	-
' 99	463	440	23	-	-
' 00	483	457	25	1	-
' 01	455	428	26	1	-
' 02	385	363	21	1	-
' 03	297	263	32	2	-
' 04	343	315	27	-	1

자료출처: 해양경찰청, 『해양경찰백서』, 2005, 236쪽.

<표 4> 대형 오염사고 발생 현황(2004년)

연번	일자	장 소	유 출 량(kl)	유출선박(선종,톤수)	원인
1	1.20	여수수협 기름공급시설 앞	경유 14.8kl	여수수협 (해양시설)	파손
2	1.31	울기등대 남동방 16마일	병커C유 24.4kl	Diamond Ray (자동차운반선, 45,599톤)	충돌
3	5.24	군산 수산물종합센터 앞	폐기물 18.0kl	수산물 종합센터 (육상시설)	고의
4	5.26	경남 대도 남방 1마일	나프타 1,200.0kl	Morning Express (유조선, 56,285톤)	충돌
5	6.23	전남 안마도 남방 7마일	병커A유 30.9kl	505석정호 (모래운반선 800톤)	충돌 전복
6	7.8	경남 홍도 북방 3.6마일	경유(MGO) 33.9kl	Xinwanda (화물선, 2,305톤)	충돌
7	7.4	여수 만성리 방파제 앞	경유 10.1kl	1대부호 (케미컬선, 998톤)	좌초
8	7.8	인천 장안서 북서방 1.5마일	병커A유 11.0kl	경성호 (예인선, 141톤)	충돌 침몰
9	7.22	거제시 남부면 다포도앞	병커C유 12.9kl	11해운호 (유조선, 110톤)	충돌
10	8.16	인천 동구 만석동 한국유리	경유 13.2kl	한국유리공업(주) (육상시설)	고의
11	11.11	한림항 북서 11마일	병커A유 8kl 경유 5kl	제91동창호 (어선, 134톤)	충돌 침몰
12	12.24	온산항 관공선 부두	크실렌 10.2kl	정일스톨트해븐(주) (해양시설)	부주의

자료출처: 해양경찰청, 『해양경찰백서』, 2005, 237-238쪽.

<표 5> 해양오염 규제 내용별 관장기관 현황

규 제 내 용		법 률	관장기관
특별 해역 지정 · 관리 및 대책 수립	○ 해양환경보전종합계획 수립	해양오염방지법	해양수산부
	○ 환경보전해역 및 특별관리해역 지정 등	해양오염방지법	해양수산부
	○ 생태계보전지역지정 및 관리기본계획 수립 등	자연환경보전법	환경부
	○ 습지보전지역 지정 및 관리기본계획 수립	습지보전법	환경부 해양수산부
	○ 수산자원 보호수면 지정 및 육성수면 지정 등	수산업법	해양수산부
	○ 특정도서지정 및 보전계획 수립	독도등생태계보 전특별법	환경부
	○ 호소수 수질보전구역지정 및 보전계획수립	수질환경보전법	환경부
	○ 어장관리기본계획 수립 및 환경조사	어장관리법	해양수산부
	○ 해양개발기본계획 수립	해양개발기본법	해양수산부
	○ 연안정비계획 수립 및 정비사업 실시	연안관리법	해양수산부
	○ 항만기본계획 수립	항만법	해양수산부
	○ 해양오염방제대책수립	해양오염방지법	해양경찰청
	○ 폐기물처리기본계획 수립	폐기물관리법	환경부
○ 오수·분뇨 및 축산폐수처리 기본계획 수립	오수·분뇨 및 축산 폐수의 처리에 관한 법률	환경부	
행 위 제 한 및 금 지	○ 선박·해양시설로부터 기름·유해액체물질·폐 기물배출규제	해양오염방지법	해양경찰청
	○ 폐기물배출해역 지정, 적법배출 확인 등 ○ 해양배출 폐기물위탁업체 지도·관리	해양오염방지법	해양경찰청
	○ 유독물·동물사체 및 토석 등 투기행위	항만법	해양수산부
	○ 개항 항계내 및 항계밖 10km 이내 수면에 안전 운항에 우려가 있는 토석, 어구 등 투기행위	개항질서법	해양수산부
	○ 폐선 방치, 어항구역의 매립·굴착·장애물 방 치 행위 및 지정장소외의 폐기물 투기 행위 ○ 어항의 수역에서 수산동식물을 양식하는 행위	어촌·어항법	해양수산부 지자체

행위 제한 및 금지	○ 폐기물·폐유·폐수·오수·분뇨·축산폐수·유독물 또는 동물의 사체 류 기타 오염물질을 버리거나 흘려가게 하는 행위, 선박투기·방치 행위	공유수면관리법	해양수산부
	○ 공공 수역 내 석유류, 농약, 분뇨·축산폐수, 동물사체 및 폐기물을 버리는 행위, 다량의 토사 유출, 투기행위 ○ 공공수역(湖沼)내 낚시행위 제한	수질환경보전법	환경부 해양수산부
	○ 보호수면내 낚시행위 제한·금지 ○ 보호수면내 어로등 행위제한	수산업법	해양수산부
방지 시설 설치	○ 선박에 기름·유해액체물질·폐기물 오염방지 시설 설치 ○ 항만에 오염물질 유입방지시설의 설치 ○ 항구 내 입출항 선박 또는 해양시설은 발생하는 기름등 폐기물 저장시설 설치·운영	해양오염방지법	해양수산부
	○ 공공 수역 내 하수관거, 폐수·하수종말처리시설, 폐기물처리시설 등의 시설·정비 ○ 수질오염방지시설 및 배수관거, 폐수종말처리 시설 설치	수질환경보전법	환경부 지자체
	○ 폐유·폐선처리시설 등 어항정화시설	어촌·어항법	해양수산부
	○ 단독 또는 공동으로 오수처리시설 설치 및 분뇨 및 축산폐수처리 시설·운영	오수·분뇨 및 축산폐수의 처리에 관한 법률	환경부 지자체
오염물질 수거·처리	○ 긴급방제조치, 방제 청소업 등록 ○ 해안 및 항만부착 기름 방제조치 실시 ○ 해양폐기물 수거·처리, 퇴적오염물질의 준설	해양오염방지법	해양경찰청 지자체 해양수산부
	○ 항만 내 부유쓰레기 수거·처리	항만법	해양수산부 지자체
	○ 어항 내 부유쓰레기 수거·처리	어촌·어항법	해양수산부 지자체
	○ 전복·침몰·방치 또는 계류된 선박이나 방치된 폐자재 기타의 물건 제거	공유수면관리법	해양수산부
	○ 습지에서의 오염수거·처리사업	습지 보전법	환경부 해양수산부
	○ 폐기물의 육상처리 기준·방법 및 업체 지정	폐기물관리법	환경부

자료출처: 해양경찰청, 『해양오염관리업무 발전계획』, 2001, 131-132쪽.

<표 6> 해양오염 관련 부처별 관장업무 현황

	관 장 업 무
<b>해 양 수 산 부</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 해양오염방지법등 해양환경관련 법령 및 제도운영, 유류오염 손해배상 보장관련 법령 및 제도운영, 해양환경기본계획의 수립·조정 및 총괄 등 법 제도적인 정책업무 총괄</li> <li>◦ 해역별 수질기준설정 및 해양환경측정망 구축·운영, 해양오염방지를 위한 선박구조 및 시설설비기준 설정, 항만 내 오염물질방지설비 설치 운용 등</li> <li>◦ 쓰레기수거·처리, 오염물질투기규제, 방치폐선처리, 전복·침몰선박 제거 등 항만·어항 내 오염방지대책 수립·시행에 관한 업무</li> <li>◦ 환경보전해역·특별관리해역지정 및 관리, 연안 역 관리, 어장정화·정비 및 적조대책, 갯벌 및 해양생태계보전대책 등 해역관리업무</li> <li>◦ 위험물·특수화물 적재·저장 및 운송, 유류오염사고손해배상업무</li> <li>◦ 방제조합 육성·지원</li> </ul>
<b>해 양 경 찰 청</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 선박·해양시설과 조선소·정유소·발전소, 제철소등 연안시설로부터의 기름등해양오염물질의 배출사항 감시·단속</li> <li>◦ 해양오염방지를 위한 선박 및 해양시설 등에 대한 출입검사</li> <li>◦ 폐기물배출해역 지정, 배출업 등록, 배출신고수리·적법배출여부 점검 등</li> <li>◦ 해상에 배출된 기름등 오염물질의 방제업무 총괄             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 방제장비 확보, 방제교육·훈련 실시</li> <li>- 국가방제기본계획 및 지역방제실행계획 수립·운용</li> <li>- 방제대책본부구성 및 방제지휘·통제</li> <li>- 방제대책위원회 및 방제대책협의회구성·운영</li> </ul> </li> <li>◦ 유창 청소업, 방제업 등록·지도</li> <li>◦ 방제자재, 약제의 형식승인 및 검정</li> <li>◦ 해양오염에 관한 시험연구, 감식 및 분석업무</li> <li>◦ 폐기물배출해역에 대한 환경영향평가 및 오염도조사</li> <li>◦ 해양오염방지를 위한 계몽·홍보</li> <li>◦ 해양오염방지 관련 국제협력 업무</li> </ul>
<b>환 경 부</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 해수수질기준설정·환경보전장기종합계획 수립·시행</li> <li>◦ 자연환경보전법에 의한 해양생태계 보호 및 습지 보전 법에 의한 습지보호 등</li> <li>◦ 육상으로부터 수질오염유입 방지를 위한 폐수처리시설·하수종말시설 설치</li> <li>◦ 오수·분뇨·축산폐수배출규제</li> </ul>
<b>지 자 체</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 항만, 어항 등 공공수역에 폐선 방지, 유해물질 배출 폐기물투기행위 규제</li> <li>◦ 육상 유입쓰레기의 유입방지시설 및 폐유저장시설 설치</li> <li>◦ 육상으로부터 수질오염 유입 방지를 위한 폐수처리시설 등 설치</li> <li>◦ 해안에 부착된 기름오염 방제</li> <li>◦ 해상에 부유쓰레기 및 침적된 쓰레기 수거</li> </ul>

자료출처: 해양경찰청, 『해양오염관리업무 발전계획』, 2001, 133쪽.

<표 7> 국내 미수락 IMO 국제협약 현황

연번	협약명칭 및 주요 내용	국 제		국 내		가입국
		채택	발효	수락	발효	
1	해양오염방지협약 부속서VI (MARPOL Protocol 1997 Annex VI)	1997. 9. 26	2005. 5. 19	미수락	-	19
	선박으로부터의 대기오염방지 규칙					
2	폐기물투기에 의한 해양오염방지협약 1996의정서 (London Convention Protocol 1996)	1996. 11. 7	미발효 (2005 예정)	미수락	-	21
	일정한 물질 외 해양투기를 허용하지 않는 일반적 금지 방식으로 변경하고, 폐기물 해양투기의 사전·사후 통제체제를 구축하기 위해 폐기물 평가체제 도입					
3	유해·유독물질에 의한 오염대비·대응 및 협력에 관한 국제협약 2000의정서(OPRC/HNS 2000)	2000. 3. 15	미발효 (2006 예정)	미수락	-	11
	유류, 유해액체물질, 포장유해물질, 포장위험물, 산적액체화학품, 산적액화가스, 산적고체위험물 등 6천여종의 유해물질 관련 사고예방 및 사고 시 비상대비대응계획 등을 구축					
4	선박의 유해방오도료 시스템 사용규제 국제협약 (AFS Convention 2001)	2001. 10. 5	미발효 (2006 예정)	미수락	-	10
	유기주석 성분의 방오도료가 생태계에 유해함을 인식하여 사용금지를 위한 제도 개발, '03. 1월 선체적용금지 및 ' 08. 1월 선체잔존 금지 추진					
5	선박 밸러스트수 관리협약(International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediment)	2004. 2. 13	미발효 (2008 예정)	미수락	-	-
	선박의 밸러스트수 및 침전물의 이동에 의하여 유해한 유기물질과 침전물로부터 발생하는 위험 으로부터 환경, 인간, 재산, 자원을 보호하고 가 능한 그러한 위험을 최소화 및 방지					

자료출처: 해양경찰청, 『해양오염관리업무 발전계획』, 2005, 92쪽.



<표 8> 국제협약 발효 현황(2005년 8월 현재)

번호	협약 명칭	국제		국내		가입 국수
		채택	발효	수락	발효	
1	해양오염방지협약 부속서 I / II(기름/산적유해액체) ; MARPOL 73/78 Annex I / II	78. 2.17	83.10. 2	84. 7.23	84.10.23	130
2	해양오염방지협약 부속서 III(포장유해) ; MARPOL 73/78 Annex III	78. 2.17	92. 7. 1	96. 2.28	96. 5.28	115
3	해양오염방지협약 부속서 IV(하수) ; MARPOL 73/78 Annex IV	78. 2.17	03. 9.27	03.11.28	' 04.2.28	100
4	해양오염방지협약 부속서 V(폐기물) ; MARPOL 73/78 Annex V	78. 2.17	88.12.31	96. 2.28	96. 5.28	119
5	해양오염방지협약 1997 의정서 부속서 VI(대기오염) ; MARPOL Protocol 1997 Annex VI	97. 9.26	05.5.19	미수락	-	19
6	폐기물투기에 의한 해양오염방지협약(LC 1972)	72.11.13	75. 8.30	93.12.21	94.12.20	81
7	폐기물투기에 의한 해양오염방지협약 1996 의정서(LC Protocol 1996)	96.11. 7	미발효	미수락	-	20
8	유류 오염사고시 공해상 개입에 관한 협약(INTERVENTION 1969)	69.11.29	75. 5. 6	미수락	-	82
9	유류 이외의 물질에 의한 오염사고 시 공해상 개입에 관한 1973 의정서(INTERVENTION Protocol 1973)	73.11. 2	83. 3.30	미수락	-	47
10	유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 협약의 1992 의정서(CLC Protocol 1992)	92.11.27	96. 5.30	97. 5.16	98. 5.16	88
11	유류오염손해보상을 위한 국제기금 설치에 관한 협약의 1992 의정서(FUND Protocol 1992)	92.11.27	96. 5.30	97. 5.16	98. 5.16	82
12	핵물질의 해상 운송 면에서의 민사책임에 관한 협약(NUCLEAR 1971)	71.12.17	75. 7.15	미수락	-	16
13	기름오염대비·대응 및 협력에 관한 국제협약(OPRC 1990)	90.11.30	95. 5.13	99.11. 9	00. 2. 9	82
14	유해·유독물질의 해상운송에 따른 손해배상 책임에 대한 국제협약(HNS Convention 1996)	96. 5. 3	미발효	미수락	-	10
15	유해·유독물질물질에 의한 오염대비·대응 및 협력에 관한 국제협약 2000 의정서(OPRC/HNS 2000)	00. 3.15	미발효	미수락	-	10
16	2001 연료유 협약(Bunkers Convention 2001)	01.03.23	미발효	미수락	-	5
17	선박의 유해 방오도로 시스템 사용규제 국제협약(AFS Convention 2001)	01.10. 5	미발효	미수락	-	10
18	선박의 밸러스트수 관리 및 통제에 관한 국제협약	04.2.13	미발효	미수락	-	-

자료출처: 해양경찰청, 『해양오염관리업무 발전계획』, 2005, 266-267쪽.

<표 9> 우리나라 연안 발생 대형 오염사고 사례(1990-2004년)

일 자	장 소	오 염 원	유출량(kℓ)	원인
' 90. 7.15	인천 호남정유 자유소양	코리아 호프호 (유조선, 12,644톤)	병커C유 1,500	충돌
' 93. 6.16	인천 용진군 백암등대	코리아 비너스호 (유조선, 25,368톤)	경 유 2,000, 항공유 2,288	좌초
' 93. 9.27	여수 광양만	제5금동호 (유조부선, 532톤)	병커C유 1,228	충돌
' 95. 7.23	여수 소리도	씨 프린스호 (유조선, 14,4567톤)	원유 등 5,035	좌초
' 95. 9.21	부산 북형제도	제1유일호 (유조선, 1,591톤)	병커C유 2,392	침몰
' 95.11.17	여수 호유부두	호남사파이어 (유조선, 142,448톤)	원유 1,402	충돌
' 97. 4. 3	통영 등가도	제3오성호(유조선, 786톤)	병커C유 1,699	침몰
' 97.11.25	포항 구룡포항 북방파제	제3동진호(유조선, 237톤)	경유 400, 등유 320	침몰
' 97.11.25	부산 남부민동 해원냉동앞	바론호(냉동선, 4,392톤)	병커C유 등 203.2	좌초
' 98. 1.15	울산 울주군 서면 진하리	뉴 바론호(화물선, 4,400톤)	병커C유 등 301	좌초
' 00. 4.11	평택 포승면 만호리앞	대림501호(준설선, 1,458톤)	경유 등 290	침몰
' 03.12. 3	여수 LG 칼텍스 정유	정양호(유조선, 4,061톤)	병커C유 623	충돌
' 04. 5.26	경남 남해 대도남방 1 마일	모닝 익스프레스호 (유조선, 56,285톤)	나프타 1,200	충돌

자료출처: 해양경찰청, 『해양경찰백서』, 2005, 404쪽.

<표 10> 세계 주요 해양오염사고 사례

일 자	장 소	오 염 원	유출유	유출량(kl)	원인
' 67. 3.18	영국	Torrey Canyon	원유	119,000	좌초
' 78. 3. 6	프랑스	Amoco Cadiz	원유	227,000	좌초
' 83. 8. 6	남아프리카	Castillo De Bellver	원유	257,000	충돌
' 89. 3.24	미국(알래스카)	Exxon Valdez	원유	37,000	좌초
' 91. 4.12	이탈리아	Haven	원유	140,000	폭발
' 92.12. 3	스페인	Aegean Sea	원유	72,000	좌초
' 93. 1. 5	스코틀랜드	Braer	원유	85,000	좌초
' 96. 2.15	영국	Sea Empress	원유	70,000	좌초
' 97. 1. 2	일본	Nakhodka	벙커C	6,240	침몰
' 97.10.15	싱가폴	Evoikos	벙커C	25,000	충돌
' 99.12.12	프랑스	Erika	벙커C	14,000	침몰
' 02.11.13	스페인	Prestige	중유	60,000	침몰
' 03. 8.13	파키스탄	Tasman Spirt	원유	29,000	좌초

자료출처: 이봉길, “씨 프린스 사고 이후 한국의 방제체제 개선현황 및 향후과제”, 『International Symposium on Oil Spill Preparedness, Response and Co-operation』, Incheon Korea, KCG · KMPRC · KOSMEE, 2005, p.29.

<표 11> 해양오염방지법과 런던협약의 허용물질 비교

해양오염방지법	런던협약' 96의 정서
<ul style="list-style-type: none"> <li>-분뇨·축산폐수 및 관련 시설에서 발생한 액상 의 것</li> <li>-식·음료제조시설 등의 폐수시설에서 발생한 폐수</li> <li>-수질오염방지시설중 생물화학적 처리시설에서 발생한 액상의 것</li> <li>-수산물가공잔재물(조개껍질등 제외)</li> <li>-오수처리시설,분뇨,축산폐수처리 시설 발생오니</li> <li>-식·음료제조시설 등의 배출시설에서 발생하는 공정오니 및 그 수질오염 방지시설에서 발생된 것</li> <li>-수질오염 방지시설 중 생물화학적시설의 오니</li> <li>-하수종말처리시설에서 발생된 오니</li> <li>-원료로 사용된 동식물 폐기물</li> <li>-수산물가공잔재물·연안수역정화시 수거 각질류</li> <li>-수저준설토사(잡물제거)</li> <li>-먹는 물 등의 저장,처리시설에서 발생된 것</li> <li>-하수도에서 발생하는 준설물질</li> <li>-건설공사에서 배출되는 오니</li> <li>-수산화알루미늄 제조공정 발생 광물성 폐기물</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-준설물질</li> <li>-하수오니</li> <li>-생선폐기물 또는 산업용 생선가공과정에서 발생하는 유기물</li> <li>-선박 및 플랫폼 또는 기타 해상인공구조물</li> <li>-불활성 무기성 지질물질</li> <li>-자연기인 비오염 유기물질</li> <li>-강, 철 콘크리트로부터 발생하는 벌크형태의 물질</li> </ul>

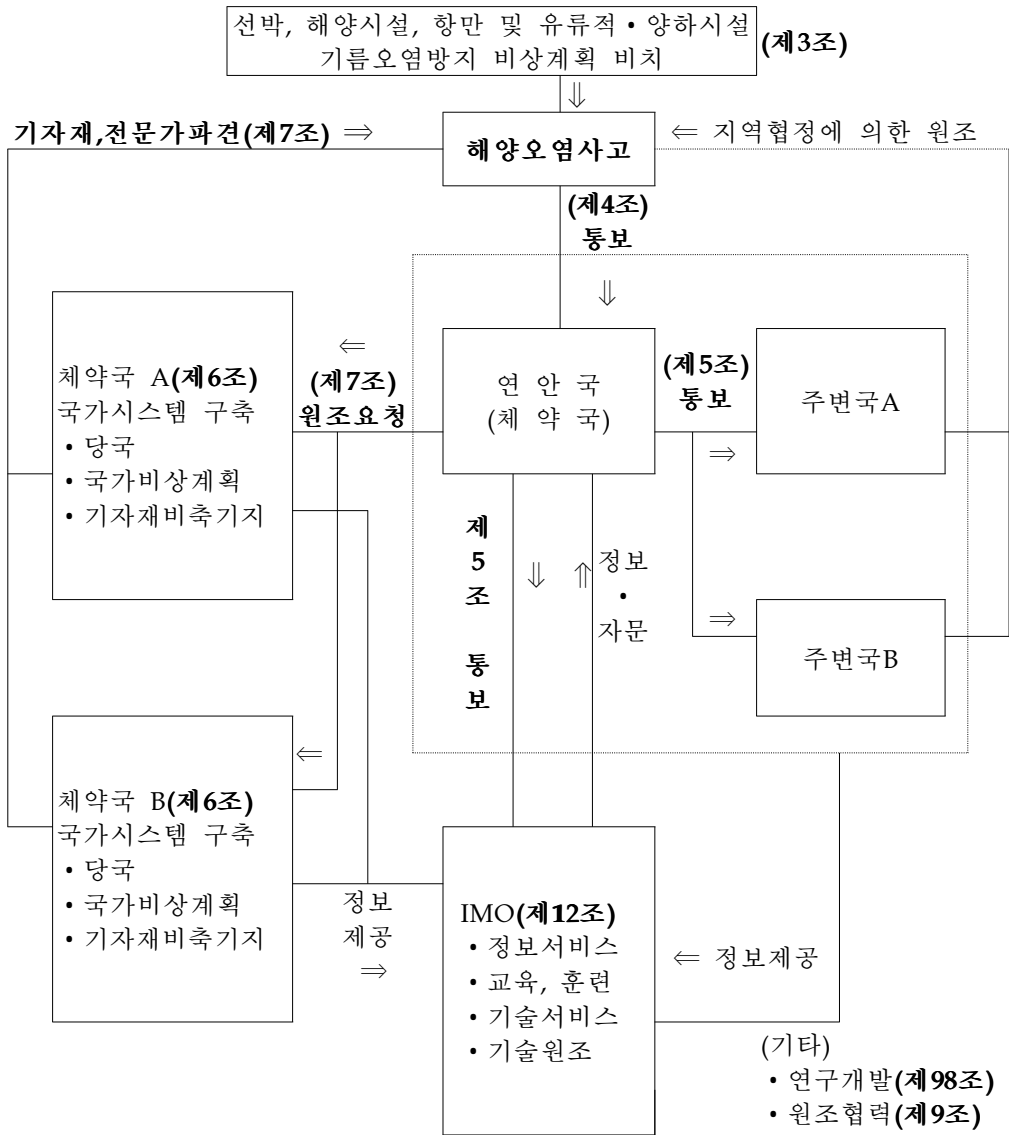
자료출처: 해양경찰청, 『해양오염관리업무 발전계획』, 2001, 61-62쪽.

<표 12> 외국 생물시료 중 TBT 분포도

장 소	조사 생물	TBT 농도 ( $\mu\text{g/g}$ )	출 전
일본 동경만 (26개 해점)	홍합	0.10~1.20	Hagashiyama et al., 1991.
미국 샌디에고 연안	홍합	0.03~0.43	Valkirs et al. 1991.
샌디에고 연안	홍합	1.60~2.90	Stephenson et al., 1997.
미국 연안	홍합	0.01~3.76	Wade et al., 1987.
미국 연안	굴	0.01~3.81	Wade et al., 1987.
멕시코만	굴	0.01~1.53	Wade et al., 1991.
영국 Whitsand Bay	홍합	0.38	Page, 1989.
Crouch Estuary	홍합	0.05~0.29	Waite et al., 1991.
프랑스 Villefranche Bay	홍합	4.05	Page and Widdows, 1991
스웨덴 West coast	홍합	0.8~10.2	Linden, 1987.
East coast	홍합	<0.2~3.9	Linden, 1987.
아일랜드 Mulroy Bay	홍합	0.75	Minchin et al., 1987.
Galway Bay	홍합	<0.25	Minchin et al., 1987.

자료출처: Higashima, T. et al. "Concentrations of organotin compounds in blue mussels from Tokyo Bay", 『Marine Pollution Bulletin』, 22, 1991., Hagashiyama et al., 1991 & Valkirs et al. 1991 & Stephenson et al., 1997. etc.

<표 13> OPRC 협약의 개요



자료출처: IMO, "Conference on International Co-operation on Oil Pollution Preparedness and Response(OPRC)".

## 參 考 文 獻

### 1. 國內 文獻

<單行本>

- 권기생, 『해양오염방지 실무』, 부산 : 해인출판사, 1998.
- 김석기, 『기름오염과 함께 한 나의 해운인생 반세기』, (주)한국해사감정, 2004.
- \_\_\_\_\_, 『일본 기름유출사건 처리과정과 최근국제기금의 방제비 지급동향』  
(주)한국해사감정, 1999.
- 김영구, 『현대해양법』, 서울 : 아세아사, 1988.
- 김종택 외, 『유해액체물질의 해상유출에 따른 방제대책에 관한 연구(II)』, 국  
립환경연구원, 1993,
- 목진용·박용욱, 『유류오염사고대비 해안방제체제 구축방안』, 한국해양수산개  
발원, 2001.
- 박영선, 『IMO 업무해설』, 부산 : 해인출판사, 1996.
- 박원규, 『런던협약의 개정에 대한 대응방안』, 한국환경기술개발원, 1994.
- 오영근, 『형법총론』, 서울 : 박영사, 2002.
- 우병수, 『실무 해사법규』, 서울 : 경안기획, 1997.
- 이경호, 『해상교통과 법적책임』, 한국해양대학교 부설 국제해양문제연구소,  
2002.
- \_\_\_\_\_, 『해양환경법 강의』, 부산 : 해사공법연구회, 2005.
- \_\_\_\_\_, 『해양수산과 정책』, 부산 : 한국해양수산 정책포럼, 2002.
- \_\_\_\_\_. 정승건, 『바다와 국가의 정책』, 창간호, 서울 : 학현사, 2001.
- 이문진 외, 『해양오염예방지침』, 한국해양연구원 해양시스템안전연구소, 해양경찰  
청, 2004.
- 이봉길, 『씨 프린스사고 이후 한국의 방제체제 개선현황 및 향후과제』, 해양경  
찰청, 2005.
- 이영란, 『한국형법학(총론강의)』, 개정판, 서울 : 숙명여자대학교 출판국, 2002
- 이재상, 『형법총론』, 제5판, 서울 : 박영사, 2003.
- 임동철·정영석, 『해사법규 강의』, 부산 : 효성출판사, 1999.
- 정영석, “중국의 해양수산 관련 법률체계 -해양정책 및 환경관련법-”,  
『해사법 연구』, 제17권 제1호, 국제해사법학회, 2005.
- 조동오·목진용, 『OPRC 협약의 수용방안에 관한 연구』, 정책자료 118, 해운산  
업연구원, 1995
- \_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_, 『우리나라 해양오염 대응능력의 제고방안』, 정책자료 100, 해  
운산업연구원, 1994.
- 조현권, 『환경법(이론과 실무)』, 서울 : 법률문화원, 1999.
- 최의소·조광명, 『환경공학』, 개정판, 서울 : 청문각, 2001.

한국선급, 『MARPOL 73/78』, 2002 통합본, 부산 : 해인출판사, 2002.  
 한국해양연구소, 『유류 및 유독물질 오염이 수산자원에 미치는 영향에 관한 연구(I.Ⅱ)』, BSPN 00324-983-4, 1996.  
 한국해양환경공학회, 『1988년도 추계학술대회 논문집』, 1988.

<論文>

박기석, 『환경범죄의 효율적 대처방안에 관한 연구』, 법학박사학위논문, 한양대학교, 1996.  
 박찬호, 『선박오염에 관한 국제법의 발전』, 법학박사학위논문, 고려대학교 1992.  
 이경호, 『과실범의 현대적 조명과 과제』, 법학박사학위논문, 부산대학교, 1989.  
 이용희, 『육상기인 해양오염방지에 관한 국제법적 연구』, 법학박사학위논문, 경희대학교, 1993.  
 이운철, 『동북아해역 환경보호를 위한 국제법적 대응방안』, 법학박사학위논문, 경북대학교, 1997.  
 강대위 · 최종욱, “HNS 해상사고 대비 대응체제 구축방안”, 『산·학(연)·관 공동연구 심포지움』, 해양경찰청, 2005.  
 강성형, “유류오염대비대응 및 협력에 관한 국제협력의 발효에 따른 국가방제 시스템의 구축방안”, 『해양정책연구』, 제10권 제1호, 1995.  
 강창구, “대형 유류오염사고의 공포”, 한국해양연구원 해양시스템안전연구소, 1999.  
 \_\_\_\_\_, “해상안전 및 오염관리를 위한 기술지원체계”, 한국기계연구원, 1996.  
 \_\_\_\_\_ · 강성길 · 오정환, “NOWPAP 지역내 해양오염대비 및 대응에 관한 지역협력과 MERRAC의 역할”, 『International Symposium on Oil Spill Preparedness, Response and Co-operation』, Incheon Korea, KCG · KMPRC · KOSMEE, 2005.  
 권기생, “위험 및 유해물질 흡착재의 개발과 실용 -HNS Gel Pack 흡착재의 성능평가에 관한 연구”, 『월간 海技』 5월호, 통권 460호, 2005.  
 권상하, “해양오염방지법 개정의 기본방향 -MARPOL협약가입을 계기로-”, 『해법회지』 Vol.8, No.1, 1986.  
 김기순, “핵 폐기물에 의한 해양오염과 국제책임 -해양투기를 중심으로-”, 『국제법학회지』, 2000.  
 김동명, “유해화학물질의 생태계 모델링”, 『특별관리해역 오염총량관리제 시행을 위한 생태계 모델링 워크샵 초록집』, 국립수산과학원, 2005.  
 김상운, “NOWPAP 해양오염대비·대응을 위한 제2차 포럼회의 결과보고서”, 『NOWPAP 해양오염대비·대응을 위한 제2차 포럼회의』, 해양경찰청, 1998.



- 김영구, “새로운 국제해양질서와 한국의 해양주권”, 한국해양대학교 사회과학 연구소, 1999.
- 김용진, “유엔해양법협약에 의한 해양오염방지와 우리나라의 실정법”, 『해양정책연구』 제4권 제2호(여름), 1989.
- 김익기·김성언, “한국의 환경오염 및 환경범죄의 실태와 대책”, 한국형사정책 연구원, 1993.
- 김주덕, “국가의 지구환경보호책임과 환경검찰권 행사방안 연구”, 『저스티스』, 제30권 제2호, 1997.
- 김형도, “폐기물 투기에 의한 해양오염방지협약에 관한 연구”, 『정책자료』, 해운산업연구원, 1991.
- 목진용 외, “우리나라 기름오염방제제도의 문제점과 개선방안”, 『해양환경안전학회지』 제14호, 2001.
- 박기석, “환경범죄 처벌의 문제점과 대책(법사회학적 분석)”, 『형사법연구』 제10호, 1998.
- 이경호, “관세법과 형사체계의 구조”, 『해양환경·안전학회지』 제10호, 1999.
- \_\_\_\_\_, “미국환경형법과 강제절차”, 『해양환경·안전학회지』 제9호, 1999.
- \_\_\_\_\_, “해양환경의 보호와 효율적 규제방안”, 『해법·통상법학회지』 제10권, 1998.
- \_\_\_\_\_, “해양환경보호를 위한 효율적 형사규제”, 『해양안전학회 정기학술발표회논문집』, 1995.
- 이동기, “환경범죄의 유형과 규제방안”, 배준상교수 정년기념논문집, 법원사, 1997.
- 이봉길, “대형 유류오염사고의 유출유 확산사례 분석”, 『한국해양환경공학회 1988년도 추계학술대회 논문집』, (사) 한국해양환경공학회, 1988.
- \_\_\_\_\_, “씨 프린스사고이후 한국의 방제체제 개선현황 및 향후과제”, 『International Symposium on Oil Spill Preparedness, Response and Co-operation』, Incheon Korea, KCG·KMPCR·KOSMEE, 2005.
- \_\_\_\_\_, “우리나라 해양오염실태와 방지대책”, 『목요해양수산포럼』, 2003년 제4회 통산 제45차 포럼, 한국해양수산연수원, 2003.
- 이상돈, “선박의 운용에서 발생하는 해양유류오염의 국제적 규제”, 『한국해법학회지』 제7권 제1호, 1985.
- 이영호, “해양오염과 관련된 국내법 및 국제법의 발전방향”, 『목요해양수산포럼』, 2003년 제5회 통산 제46차 포럼, 한국해양수산연수원, 2003.
- 이완섭 외, “비지속성 해상유출물질의 감식 분석연구”, 『산·학(연)·관 공동연구 심포지움』, 해양경찰청, 2005.
- 이 용, “해양환경보전의 세계화”, 『해양환경관리실무반교재』, 해양수산공무원교육원, 1997.
- 이용희, “해양오염방지를 위한 국내외적 입법현황과 전망”, 『해양정책연구』,

- 제6권 제2호, 1991.
- \_\_\_\_\_, “새로운 심해저자원 개발제도와 우리나라의 대응방안에 관한 소고” 『해양정책연구』, 제11권 제2호, 1996.
- \_\_\_\_\_, “유엔해양법협약에 대한 해석선언연구”, 『해양정책연구』 제5권 제1호 1990.
- \_\_\_\_\_, “육상기인 해양환경오염방지에 관한 해양환경법제 연구”, 『해양정책 동향』 제8권 제1호, 1993.
- 임동철, “선박으로 인한 해양오염에 관한 법제의 구성”, 『한국해운학회지』 제13호, 1991.
- 장선덕, “선박에 의한 해양유류오염과 피해”, 『현대해양』 9월호, 1991.
- 장영민, “환경형법의 이론상의 문제점”, 『제9회 형사정책 세미나』, 한국형사정책연구원, 1993.
- 전병성, “우리나라 환경법의 발전과 환경정책기본법의 제정”, 『환경법연구』, 제14권, 1992.
- 전영우, “해양오염방지협약 및 개정규정”, 『해양오염방지관리인교육과정』, 한국해양수산연수원, 2004.
- 전창조, “해양환경오염방지에 관한 규제의 국제법적 발전에 관한 연구”, 부산외국어대학 『사회과학논총』 제3집, 1987.
- 정대울, “해양오염방지법”, 『해양오염방지관리인교육과정』, 한국해양수산연수원, 2004.
- 조병선, “독일환경형법의 이론체계 -새로운 환경형법이론의 시도와 한계-”, 『인권과 정의』 제214호, 1994.
- 조현진, “21C 해상보안청”, 『외국의 해상치안 기관』, 해양경찰청, 2005.

<行政 刊行物, 研究報告書 等>

- 대검찰청, 『환경사범 수사편람』, 1995.
- 서울대학교, 『오염실태조사 및 대책수립연구』, 농림수산부 보고서, 1996.
- 해양경찰청, 『72런던협약 및 96의정서』, 2003.
- \_\_\_\_\_, 『국가방제기본계획』, 1999.
- \_\_\_\_\_, 『국가재난적 대형 오염사고 대비대응 방안 연구』, 2004.
- \_\_\_\_\_, 『신 규제오염물질 대응 연구』, 2005.
- \_\_\_\_\_, 『해상범죄수사 실무』, 1991.
- \_\_\_\_\_, 『해양경찰백서』, 2005.
- \_\_\_\_\_, 『해양오염관리업무 발전계획(2001-2005)』, 2001.
- \_\_\_\_\_, 『해양오염관리업무 발전계획』, 2005.
- \_\_\_\_\_, 『해양오염관리업무 진단평가 및 발전방안연구』, 2004.
- \_\_\_\_\_, 『해양오염방지법』, 2003.

- \_\_\_\_\_ · 한국해양오염방제조합, 『해양오염방제사례집』, 2002.
- \_\_\_\_\_ · \_\_\_\_\_, 『해양오염방제사례집Ⅱ』, 2004.
- 해양수산부, 『2004 하반기 IMO 회의결과 설명회』, 2004.
- \_\_\_\_\_, 『국제해사협약의 체계적 이행방안연구』, 2002.
- \_\_\_\_\_, 『바다는 왜 파란가요? -문답으로 풀어보는 바다 궁금증-』, 1998.
- \_\_\_\_\_, 『씨 프린스호 유류오염사고 백서』, 2002.
- \_\_\_\_\_, 『연안통합관리업무편람』, 1999.
- \_\_\_\_\_, 『유엔해양법협약 개정에 대비한 대응방안 수립연구』, 2005.
- \_\_\_\_\_, 『유엔해양법협약 대응체제구축을 위한 분야별 전략수립연구』, 2002.
- \_\_\_\_\_, 『환경관리해역 관리기본계획』, 2000.
- \_\_\_\_\_, 『해양수산백서』, 2004.
- \_\_\_\_\_, · 해양경찰청 · 한국환경생태계연구협회, 『푸른바다 · 푸른미래』, 해양환경 감시활동 지침서, 1999.

## 2. 外國 文獻

<單行本>

- Armin Kaufmann, 『*Tatbestandmäßigkeit und Verursachung in Contergan-Verfahren*』, jz, 1971.
- Brown. E. D. , 『*The International Law of the Sea*』, 1994.
- Cleton, Robert, 『*Liability and Compensation for Maritime Carriage of Hazardous and Noxious Substances*』, in Colin M. dela Rue,(ed.), Liability for Damage to the Marine Environment, Lloyd's of London Press Ltd, 1993.
- Douglas Brubaker, 『*Marine Pollution and International Law; Principles and practice*』, London and Florida : Belhaven Press, 1993.
- Gregor I. McGregor, Esq., 『*Civil and Criminal Environmental Enforcement ; Canton*』, MA, CopyTech printing, inc., 1992.
- Hassemer, 『*Symbolisches Strafrecht und Rechtsguterschutz*』, NStZ, 1989.
- Ludwik A. Teclaff & Albert E. Utton (eds.), 『*International Environmental Law*』, NewYork/Washington/London : Praeger Publishers, Inc., 1974.
- 日本海上保安廳, 『*Japanese Maritime Safety Agency*』, 2000.
- \_\_\_\_\_, 『東京湾排出油防除計劃』, 1995.
- \_\_\_\_\_, 『油類汚染事件への準備及び對應のための國家的な緊急計劃』, 1997
- 日本海難防止協會, 『危険物質海上運送時 事故對應 *Manual*』, 2003.
- 平野龍一, 『刑法の機能的考察』, 有斐閣, 1984.

<論文>

- Alzieu, Cl., J. Sanjuan, P. Michel, M. Borel and J. P. Dreno. “*Monitoring and assessment of butyltins in Atlantic coastal waters*”, 『Marine Pollution Bulletin』, 20(1), 1989.
- Arthur L. Dahi, “*Land-Based Pollution and Integrated Coastal Management*”, 『Marine Policy』, 1993.
- Higashima, T. et al. “*Concentrations of organotin compounds in blue mussels from Tokyo Bay*”, 『Marine Pollution Bulletin』, 22, 1991.
- Joe Nichols, “*The Role of the International Oil Pollution Compensation Fund in Incident Response*”, 『International Symposium on Oil Spill Preparedness, Response and Co-operation』, Incheon Korea, KCG · KMPRC · KOSMEE, 2005.
- John Ostergaard, “*International Arrangements and IMO Activities for Marine Pollution Preparedness and Response including Other Latest Ship-Based Pollution Issues*”, 『International Symposium on Oil Spill Preparedness, Response and Co-operation』, Incheon Korea, KCG · KMPRC · KOSMEE, 2005.
- Mensink, B. P., C. C. ten Hallers-Tjabbers, J. Kralt, I. L. Freriks and J. P. Boon. “*Assessment of Imposex in the common whelk, Buccinum undatum(L.) from the Eastern Scheldt, The Netherlands*”, 『Marine Environment Res.』, 41, 1996
- Stewart, C. and J. A. J. Thompson. “*Extensive butyltin contamination in southwestern coastal British Columbia, Canada*”, 『Marine Pollution Bulletin』, 27, 1994.
- Takahiro Hagihara, “*A Case Study on Response to Marine Oil Spill Incident in Japan*”, 『International Symposium on Oil Spill Preparedness, Response and Co-operation』, Incheon Korea, KCG · KMPRC · KOSMEE, 2005.
- Valkir, A. O. et al. “*Long-term monitoring of tributyltin in San Diego Bay*”, 『California. Mar. Environ. Res.』 32, 1991.
- Wilson, S. P., M. Ahsanullah and G. B. Thompson. “*Imposex in Neogastropods : An indicator of tributyltin contamination in eastern Australia*”, 『Marine Pollution Bulletin』, 26(1), 1993.
- 日本海難防止協會, “*危險物質海上運送時 事故對應策 研究報告書*”, 第二卷, 2003.
- \_\_\_\_\_ , “*危險物質海上運送時 事故對應策 研究報告書*”, 第一卷, 2004.
- 胡雲騰, “*環境犯罪의 刑事司法*”, 2004, <http://www.kaccl.or.kr/international/hu.hwp>.
- 文伯屏, “*環境立法之 應當 體系 形成*”, 『中國環境報』, 中國社會科學院 法學研究所, 1999.

### 3. 教材 · 其他 資料 · 인터넷 사이트

수산공무원교육원, 『해양오염방지관리인교재』, 1994.

한국해양수산연수원, 『해양오염방지관리인교육과정』, 1999.

\_\_\_\_\_, 『해양오염방지관리인교육과정』, 개정판, 2004.

해양수산공무원교육원, 『해양환경관리실무반교재』, 1997.

환경부 · 환경공무원교육원, 『해양오염관리』, 1995.

IMO, “Focus on IMO”, IMO and Dangerous Goods and at Sea, May 1996.

\_\_\_\_\_, LEG 80/10/1, 1999.

\_\_\_\_\_, “Conference on International Co-operation on Oil Pollution Preparedness and Response(OPRC)”, 2002.

UNEP. “Meeting of Government designated Experts to review and revise a Global Programme of Action for the Protection of Marine Environment from Land-Based Activities”, Report of the meeting held in Reyjavik, 1995.

\_\_\_\_\_/ICL/IG/1/L.6, 1995(April 3).

\_\_\_\_\_/IMO/NOWPAP/MERRAC/FPM 7/9, 2003(Nov 10-14).

\_\_\_\_\_/IMO/NOWPAP/MERRAC/FPM 7/19, 2004(May 18-21).

\_\_\_\_\_, “The State of the Marine Environment GESAMP report and Studies”, No. 39, 1990.

UNGA/60/63, “Oceans And The Law Of The Sea : Report Of The Secretary - General”, 2005(March 4).

부산해양경찰서 경비 · 수사 · 해양오염관리과 “업무자료” 다수, 2003-2005.

한국선급, “IMO 제77차 MSC 회의결과요약”, 2003.

한국해양오염방제조합 “보도자료”, 2005.

한국해양오염방제조합 부산지부 “업무자료”, 2003.

해양수산부, 『해양오염방지법 전부개정(안) -(가칭) 해양환경관리법-』, 공청회 자료, 2005.

GESAMP, <http://www.marine.gov.uk/gesamp.htm>.

IOPC Fund, <http://www.iopcfund.org>.

MSRC, <http://www.msrc.org>.

UN, <http://www.UN.org>.

UNESCO, <http://www.ioc.unesco.org/iyo/introduction.htm>.

日本海上保安廳, <http://www.kaiho.mlit.go.jp>.

법제처, <http://www.moleg.go.kr>.

한국해양연구원, <http://www.mera.kordi.re.kr>.

해양경찰청, <http://www.kcg.go.kr>.

해양수산부, <http://www.momaf.go.kr>.