

초점

# 한국 해양유류오염 방제조합 설립배경과 향후과제

허 인 욱

〈석유협회 기획조사부 차장〉

## 1. 머리말

우리나라의 경제규모는 세계 10위권이다. 경제규모에 걸맞게 우리나라의 석유수요도 세계 8위('94년 기준)이며 석유 수요증가율('94/'93)은 10.1%로 세계 1위이다.

이같은 국가경제의 발전에 따라 석유수출입 및 연안수송 물동량도 급격히 증가하고 있고 석유물동량의 증가에 따른 해난사고의 개연성도 점차 확대되고 있다. '95년 남해에서 발생한 3건의 유조선 해난사고는 우리에게 이같은 인식을 제고시키는데 기여했다.

우리나라에서는 아직 Exxon Valdez호 사고('89)나 Braer호 사고('91)와 같은 (초)대형 유조선의 해난사고에 의한 대규모 유류유출 오염사고는 없었다. 그러나 그같은 대형사고가 발생할 가능성에 대비해야 한다는 점은 모두 공감하고 있다.

이같은 상황변화에 따라 우리나라에도 미국의 MSRC, 싱가포르의 EARL, 일본의 해수유타처리 협

력기구와 같은 「사단법인 한국 해양유류오염 방제조합」이 설립되었다.

## 2. 설립배경

해양경찰청은 1995년 7월 21일 인천본부에서 정유업체와 유조선업체 관계실무자를 초청하여 해양유류오염 방제조합에 관한 간담회를 개최하였다. 이 자리에서는 우리나라의 최근 해양유류오염 실태와 대형오염사고에 대비한 국제적 노력, 각종협약 등에 관한 사항 그리고 미국, 일본, 싱가포르 등 외국의 방제조합에 관한 소개 등이 있었고 구체적으로 우리나라에서도 외국의 경우와 같이 해양유류오염 방제를 위한 공團형태의 기구를 갖추기 위한 재원마련 방안에 관한 논의가 있었다.

그리고 이틀 뒤인 7월 23일 오후 A급 태풍 페이호의 영향권에든 남해안에서 대피중이던 유조선의 좌초

로 유류오염 사고가 발생했고 동 사고처리가 마무리 되어가던 9월 21일 새벽, 역시 남해안에서 소형 유조선이 좌초되어 예인되던중 침몰하는 사고가 발생하여 현지 어민과 국민에게 큰 염려를 끼쳤다.

이같이 연속적으로 발생한 유류오염 사고에 대한 정부의 대책으로 1995년 10월 6일 고위당정협의회에서 민간방제회사 설립방침을 확정하게 되었다는데 그 내용은 정유사와 해운선사 등이 출자하는 민간방제회사를 '95년말까지 설립한다는 것이었다.

해양유류오염 방제기구가 당초 해양경찰청과 해양환경 등 정부관계부처에서 논의 되어오던 공團형태가 아닌 민간기구로 방향을 바꾸게 된 것은 첫째 정부는 해양오염방제업무를 하고 있는 해양경찰청과 해양환경 등이 충분하지는 않지만 관련 장비와 인력을 확보하고 있기 때문에 중복되는 기구를 설치하는데 대한 부담, 둘째 방제업무의 신속성, 효율성과 전문성 제고, 셋째 막대한 재원마련의 어려움 등 때문인 것으로 알려져 있다.

### 3. 설립과정

통상산업부로부터 민간해양유류오염 방제회사 설립을 의뢰받은 정유업계는 매우 당혹스러워 했다. 수익자 부담(?)이라는 정유업계로서는 수긍하기 어려운 그 논리는 사실 운송회사가 이삿짐을 운반하다가 사고가 발생하여 한강에 추락할 경우 이삿짐의 주인으로 하여금 한강다리 난간의 보수비용과 한강오염에 대한 책임을 지라는 것과 마찬가지로 불멘소리를 하게 만들기에 충분한 것이었다.

그래서 정유업계는 정부와 협의하여 에너지경제연구원에 민간방제기구가 갖추어야 할 법인의 형태, 규모, 법적·제도적 지원방안, 설립후 운영방안 등을 골자로 하는 연구용역을 의뢰하게 되었다. '95년 11월 1일부로 계약이 체결된 동 용역사업은 '95년 12월 31

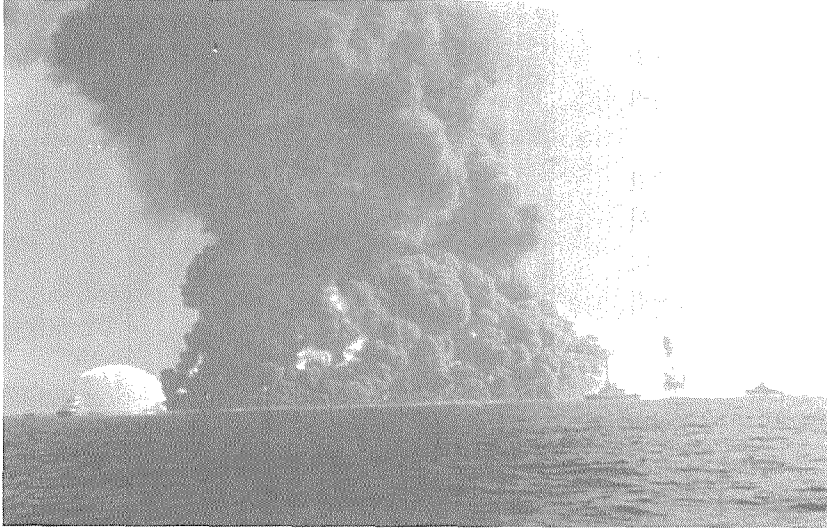


일까지 불과 2개월이 소요되었다.

용역결과를 요약하면 다음과 같다.

- 방제회사의 적정규모
  - 1단계('96~'97) : 유출유 1,000톤 처리규모
  - 2단계(2000~2002) : 유출유 5,000톤 처리규모
  - 3단계(2003년 이후) : 유출유 15,000톤 처리규모
- 가장 바람직한 법인형태 : 특별법상 근거를 둔 "조합"
- 출자자의 범위(비율)
  - 정유사, 한전, 석유개발공사 등(80~90%)
  - 해운업계(7~15%)
  - 자발적 참여집단(3~5%)
- 방제장비 및 기자재 구입비( ~2003)
  - 4,327억원(유출유 15천톤 처리규모 기준)

이같은 연구결과에 대하여 정유업계에서는 수익이 보장되지 아니하며, 일종의 소방서와 같이 공익적 차원에서 존재가치를 찾을 수 있는 방제기구에 대하여 대규모의 자금을 지속적으로 투자하여야 한다는 부담 때문에 방제기구의 설립과 지속적 운영을 담보할 수 있는 특별법이 제정된 후에 설립을 추진하는 것이 바람직하다고 주장하였고 정부에서도 정유업계의 입장을 충분히 이해하여 그런점을 감안하되, 특별법 또는 그와 같은 효력을 가지는 법률이 마련될 때까지 우선



민법상의 사단법인 형태로 방제기구를 설립하고자 하였다.

그와 같은 이견에도 불구하고 '96년 1월 12일 석유협회내에 민간방제회사 설립준비위원회가 구성되고 2월 15일부터 협회 사무실에서 통상산업부, 해양경찰청, 정유5사, 협회로 구성된 실무작업반을 구성, 운영하기 시작하였다.

방제기구설립을 위한 설립준비위원회는 새로 설립될 기구의 명칭을 「사단법인 한국 해양유류오염 방제조합」으로 정하고 그로부터 한달뒤인 3월 15일 창립총회를 개최하였으며 3월 18일에는 관할관청인 경찰청에 법인설립허가를 신청하여 4월 9일부로 허가를 받았다.

#### 4. 설립과정의 문제점

법인설립추진과정에 별다른 문제는 없었으나 시종 일관 해결되지 않았던 것이 법인설립허가신청서 구비서류인 법인설립당해년도와 그 익년도의 사업계획과 수지예산편성의 문제였다.

사업계획 및 수지예산서 작성은 해양경찰청에서 파견된 설립준비반원이 전담하였는데 문제는 '97년도 사업계획 및 수지예산규모였다. 동 수지예산규모는 무려 1,112억원에 달했는데 그 내용을 살펴보면 방제선 등 36척의 선박건조비용이 990억원, 오일펜스, 유회수기 등 장비구입비용이 69억원, 본부, 지부 등 부지확보비용이 15억원 등이었다.

이같은 막대한 예산은 특별법 등의 근거에 의해 그 재원

마련을 담보할 방법이 없는 상황에서 너무 과다한 것이라는 지적을 받았다. 사실 전문인력, 방제훈련, 방제작업의 노하우, 방제장비 및 시설의 운영 등 모든 면에서 경험이 일천한 방제조합이 설립이듬해 예산을 1,100억원이 넘게 편성한 것은 큰 문제가 아닐 수 없었다.

결국 이 부분의 무리함이 인정되어 동 사업계획 및 수지예산은 관련법상 근거조항이 마련되는 대로 제출토록 한다는 조건부로 정부의 허가를 받았다.

#### 5. 향후과제

문제가 있기는 했지만 아무튼 방제조합은 설립허가를 받았고 5월 6일 여의도 소재 사학연금관리공단빌딩 18층에서 현판식 행사를 가졌다. 25명의 적은 인력으로 출범하는 방제조합은 이제 막대한 재원마련과 이를 담보할 수 있는 법적근거 확보 그리고 조직과 사업의 원활한 운영이라는 과제를 풀어가야 한다.

에너지경제연구원의 용역보고서에 따르면, 국내 3개 거점에 근거지를 두고 7~10일간의 기간동안 총유출

유 15천톤을 처리할 수 있는 규모의 방제장비와 기자재를 도입하기 위해서는 2003년까지 총 4,327억원의 막대한 재원이 필요한 것으로 되어 있다.

그러나 이익을 기대할 수 없는 상황에서 이같은 규모의 사업을 위한 재원조달 문제를 민간업계에 일임하는 것은 옳지 않다. 방제조합이 조달하여야 하는 자금은 그 조성방식에 있어 조합원의 부담으로 하든 석유가격에 전가시키든 세금, 기금, 부과금의 형태를 취하든 표현방식의 차이일 뿐 궁극적으로는 국민의 부담일 수 밖에 없다. 이것은 용역보고서에서도 『유류가격의 상승은 사회적 선택의 결과로 받아들여져야 할 것』이라 지적한 바와 같은 것이다.

따라서 우선 정부는 특별법 또는 그와 유사한 효력을 갖는 법적근거를 마련하는 등 방제조합의 재원조달에 긍정적이며 적극적인 자세를 가져야 한다. 그리고 방제조합도 그 본연의 역할인 방제사업을 능숙하게 수행할 수 있을 때까지 무리한 사업계획을 지양하며 점진적으로 투자규모를 확대해 나가는 것이 바람직하다.

두번째로 방제조합은 정부가 방제조합에 대하여 직접적인 재정지원을 배제하고 현행 해양오염방지법상 규정을 준용하여 정유사 등에 방제선 등 장비 및 기자재비축을 의무화하고 업계가 이를 공동으로 실행 할 경우 의무화 수준을 경감해줄 수 있다는 소위 자발적 민간참여를 유도하는 경우에 대비하여야 할 것이다.

이 경우 방제조합의 투자규모는 조합원별 예상투자 규모의 합계치를 상회해서는 안될 것이다.

세번째로 해결해야 할 과제는 방제조합에 대해서만 재원조달 등 법적·제도적 지원을 할 경우 현행 해양오염방지법상의 「방제업자」와 「방제조합」간에 「형평성 문제」가 야기될 수 있다는 것이다.

이의 해결을 위해서는 방제조합의 법률적 근거가 해양오염방지법이 되어서는 안된다는 지적이 있다. 「해양유류오염 방제조합법」과 같은 특별법이 제정되어야 한다는 것이다. 이에 대해서는 향후 충분한 법률

적 검토가 필요하겠지만 「업자」와 「조합」이 동일한 법적기반을 가지고 있다 하더라도 군소방제업자를 방제조합의 일원으로 편입시킨다거나 사고발생시 방제용역사업을 수행할 수 있도록 하는 보장계약을 체결함으로써 해결할 수 있지 않을까 생각된다. 이것은 해양유류오염 사고발생시 유류의 확산속도 때문에 광범위한 해역에서 방제작업을 진행해야 할 경우가 많아 해양경찰청이나 방제조합의 장비만으로는 부족할 것이기 때문이다.

마지막으로 방제조합은 전문성 확보를 위해 노력해야 한다. 방제조합이 법적근거를 확보하고 안정적 운영이 가능하게 되었음에도 불구하고 방제전문인력 확보와 신속하고 효율적인 방제를 추진할 수 없다면 큰 문제다. 방제조합은 실제 사고발생시에 대비해 방제전문인력 확보와 교육훈련에 노력해야 할 것이다.

## 6. 맺는 말

사단법인 한국 해양유류오염 방제조합은 그 설립자체로 미국, 캐나다, 일본, 싱가포르 등과 견줄 수 있게 되었다는데 안팎으로 의미가 있다 하겠다. 이것은 국내적으로는 깨끗한 바다를 지킬 수 있는 초석을 마련했다는 것이고 국제적으로는 해양유류오염사고와 관련된 국제협약에서 정부의 입장을 강화하는 계기가 될 것이며 국제 해양유류오염사고관련 보험시장에서도 직·간접적으로 해운선사등 국내관련업계의 입장을 강화시켜 보험료부담을 낮추는 효과를 가져오게 될 수 있다는 것이다.

앞서도 언급한 바와 같이 흑자를 기대하기 어려운 상황에서 민간에 대규모의 투자를 일임하기는 어려운 일이다. 따라서 정부가 방제조합의 향후 운영과 육성에 적극적으로 개입하는 것이 바람직하다고 본다. 그리고 그런 바탕위에서 방제조합이 지속적으로 발전하기를 소망한다. ☺