

# 유류유출지역의 경제활성화를 위한 문제 해결과 발전방향

조연상 | 목원대학교 디지털경제학과 교수

## I. 머리말

2007년 12월 7일 허베이 스피리트(Hebei Spirit)호로부터 쏟아져 나온 막대한 양의 원유는 충남 태안 어촌주민들의 삶의 터전을 순식간에 앗아갔다. 시커먼 원유는 바다뿐만 아니라 양식장, 갯벌은 물론 해수욕장의 백사장까지 검게 덮어버렸다. 허베이 스피리트호는 20만9천톤의 원유를 적재하고 있었으며, 약 12,000톤의 원유를 바다로 유출시켰고, 태안을 비롯한 약 375km의 서해안 해안선을 오염시켰다.<sup>1)</sup>

이러한 원유유출 사고는 1989년 3월 24일 미국 알래스카주 연근해에서 발생한 엑슨 발데즈(Exxon Valdez)호 사건에 버금가는 유출사고이다. 당시의 유출량은 약 37,000톤이었으며, 1,800km의 해안선을 오염시켰다.<sup>2)</sup> 이 지역은 해양생태계의 보고로 이름이 높았던 지역으로서 3만 마리 이상의 바다수달, 5,000마리의 대머리 독수리들이 살고 있었으나 1989년 3~9월 사이에 약 1,000마리의 바다수달, 153마리의 독수리들이 유출된 기름에 의한 오염으로 폐사되었다. 이 사고로 약 3조원 가량의 방제비가 투입되었으며 5조원 규모의 징벌적 배상이 이루어졌고 아직도 소송이 진행 중이다.

태안은 알래스카 해안처럼 국제적으로 해양생태계의 보고로 명성이 알려지지는 않았지만, 국내의 유일한 해안국립공원으로 지정되어 많은 관광객들의 사랑을 받아 왔다. 철새도래지인 천수만은 매년 겨울철새기행전이 열리는 등 전문가 및 일반인들의 관심이 높은 곳이기도 하다.

1) IOPC Funds(The International Oil Pollution Compensation Funds), Homepage, Incidents, Recent Major incidents, Hebei Spirit

2) ITOPF(International Tanker Owner Pollution Federation) homepage, Caes Histories - Exxon Valdez(USA)

더욱 중요한 점은 태안 어민들의 삶의 터전이었으며 우리나라 서해안 수산물의 주요 생산지였다는 점이다. 특히 태안의 가로림만은 국내 최대 어패류 양식장이자 산란장으로 알려졌으며 자연산 감태 등 해조류의 주산지이기도 하였다. 다음은 충청투데이의 2008년 3월 13일자 '갯벌 위에 봄은 없었다' 제하의 기사 내용이다.

겨울철 태안에서는 유일하게 이곳 갯벌에서만 생산되는 특산물인 감태(甘苔) 피해가 컸다. 평년 같으면 갯벌을 뒤덮은 녹색 감태를 매느라 마을 사람들로 북적였으나 갈매기조차 발길을 뚝 끊은 듯 을씨년스러웠다. 태안군 이원면 사창어촌계는 자연산 감태만으로도 연간 3억 원가량 소득을 올렸지만, 원유유출 사고 이후 바지락 한 주먹도 캐지 못했다. 사창어촌계 한 철(55) 씨는 "굴과 바지락, 꼬막 양식 외에도 감태로 생업을 이어왔지만 사고로 대부분 폐사해 생계가 막막해졌다"며 "특히 감태는 오염에 민감해 다시 채취하려면 몇 십년을 기다려야할 지 모른다"고 안타까워했다.

더욱이 태안은 2007년 9월 18일 관광·레저형 기업도시 시범사업으로 가장 먼저 정부 승인을 받았고 동년 10월 24일 기공식까지 가졌었는데 기공식 후 2개월도 채 되지 않아 이런 참혹한 사고를 당한 것이다. 동 계획은 국책사업으로, '한국의 두바이'를 지향하며, 총 9조 156억원을 투자하여 아름다운 수변 Eco-Corridor 조성, 철새와 함께하는 Green Eco-city 건설 등 정주와 관광기능(여행업, 관광객이용시설업, 관광편의시설업, 관광숙박업)을 기본기능으로 갖추고, 산업·연구·관광·레저 및 업무 등 경제활동을 위한 주된 기능은 물론 주거·교육·의료·문화 등 주민들의 삶의 질을 높이기 위한 자족적 복합기능을 갖는 도시를 건설하려는 것이다. 동 사업은 약 14조원의 건설투자 유발 및 16만여명의 고용유발효과를 창출할 것으로 기대되었다.

## II. 피해지역 수산업 및 관광산업 현황

### 1. 피해지역 인구 현황

본고에서는 경제활성화를 위한 문제 해결을 위해서라도 유류유출 피해를 입은 태안과 함께

보령을 중심으로 피해를 입기 전의 수산업 및 관광산업 현황 등 경제현황을 우선적으로 살펴볼 필요가 있다.

먼저 태안과 보령의 인구 및 어업인구를 살펴보면 다음과 같다.

〈표 1〉 피해지역 인구 및 어업인구(2005년)

구분	충청남도	태안군	보령시
총 인 구	1,889,495	58,739	97,176
내 국 인 수	1,879,417	58,579	96,992
가 구 수	663,445	21,782	35,184
어 업 인 구	27,309	8,627	5,918
어 업 가 구 수	10,505	3,417	2,342
어업인구비율(%)	1.4	14.7	6.1
어업가구비율(%)	1.6	15.5	6.7

자료 : 국가통계포털, 인구통계, 시도별 인구 및 시도별 어업인구  
태안군과 보령시의 어업인구와 어업가구는 해당 시군의 홈페이지 참고

동 표에 나타난 바와 같이 태안군은 총인구 58,739명(2005년) 중 어업인구가 8,627명인 14.7%의 비율로서, 특히 어업인구 및 어가 비율이 높은 지역으로 수산업 의존도가 높은 지역임을 알 수 있다.

## 2. 피해지역 수산업 현황

### 1) 유류유출 피해지역 수산물 어획고

태안과 보령 등 유류피해지역의 피해를 입기 전 수산업 현황은 다음의 〈표 2〉에 정리한 바와 같다. 태안의 경우만 하더라도 연간 수산물 어획고는 2004년 이후 1,200억원을 웃돌고 있다. 보령을 포함하면 연간 1,600억원을 상회하는 금액이다. 더구나 이 금액에는 자가소비되는 수산물의 가치가 포함되고 있지 않을 가능성이 크며, 세금을 덜 낼 목적으로 어획량을 적게 신고하는 경우가 많다는 사실을 감안하면 기름유출 피해지역의 어획고는 통계에 잡힌 숫자보다 훨씬 크게 나타날 가능성이 매우 높다. 과거 한일어업협정 당시 쌍끌이 어선 어획량 쿼터를 당시 수산업 통계에 기초하여 협정을 체결한 후 어민들로부터 현실을 모르고 너무 적은 쿼터를 설정하였다고 염

청난 반발을 샀던 사례를 상기해보면 우리나라 수산업통계의 문제점을 잘 알 수 있을 것이다.

동 표에 나타난 태안군 전체의 해조류 어획규모가 2005년 5억5천6백만원으로 나타남에 비해 태안군 이원면 사창어촌계는 해조류의 일종인 자연산 감태만으로도 연간 3억원 가량 소득을 올렸다는 보도와 비교해보면 해조류 등의 어획량도 과소평가되었을 가능성이 매우 크다.

〈표 2〉 유류피해지역의 어획고

(단위 : M/T, 백만원)

구분		태안군		보령시	
수산물	단위	2004	2005	2005	2006
합계	수량	29,616	28,010	12,086	13,220
	금액	122,540	121,124	37,026	48,685
어류	수량	11,421	10,576	3,654	6,085
	금액	84,895	81,122	18,270	30,425
패류	수량	10,461	9,946	-	-
	금액	22,616	22,523	-	-
갑각류	수량	-	-	58	195
	금액	-	-	1,160	3,900
연체동물	수량	-	-	630	552
	금액	-	-	3,150	2,760
해조류	수량	1,240	1,197	751	382
	금액	598	556	751	382
기타수산물	수량	6,494	6,321	460	1,073
	금액	15,423	16,923	689	1,599

자료: 태안군 및 보령시의 홈페이지, 관련 자료 참고

## 2) 유류유출 피해지역 수산물 가공품 생산고

태안과 보령 등 유류유출 피해지역 수산물 가공품 생산고는 다음에 제시된 표와 같다. 태안의 2005년도 수산물 가공품 생산고는 95억 2,500만원이며, 보령의 2006년 수산물 가공품 생산고는 920억 1,400만원이었다.

여기에서 대조적으로 눈에 띄는 점은 태안의 연간 수산물 어획고가 1,200억원을 상회하는데 비해 수산물 가공품 생산고는 그 10분의 1도 안 되는 95억원 정도, 보령의 경우는 2006년도에 연간 수산물 어획고가 487억원 정도인데 비해 수산물 가공품 생산고는 그 2배가 넘는 920억원 규모라

는 사실이다. 이러한 사실은 태안의 경우 수산물 가공시설 등 가공생산 여건이 갖추어지지 않았거나, 활어 등 가공 이전의 신선한 상태로 출하되는 경우가 많았다는 점을 시사하는 것이다.

〈표 3〉 유류피해지역의 수산물 가공품 생산고

(단위 : 백만원)

수산물가공품	태안군		보령시	
	2004	2005	2005	2006
합 계	7,388	9,525	49,312	92,014
소 건 품	-	-	-	62
엽 건 품	-	-	-	-
자 건 품	2,335	2,322	2,344	1,765
엽 장 품	215	177	-	429
엽 신 품	-	-	20,042	51,376
통 조 림	-	-	-	-
냉 동 품	3,776	3,570	7,874	8,516
해 조 품	1,063	1,370	2,728	9,552
한 천	-	-	8	49
연 제 출	-	-	4,796	1,373
조미가공품	-	313	9,370	14,714
어 유 분	-	-	-	-
기 타	-	1,773	2,151	1,179

자료: 태안군 및 보령시의 홈페이지, 관련 자료 참고

### 3. 피해지역 관광산업 현황

태안과 보령 등 유류피해지역의 피해를 입기 전 관광객 혹은 해수욕객 현황은 다음에 제시된 〈표 4〉와 같다.

동 표에 따르면, 태안의 관광객 수는 2003년부터 점차 증가하여 2005년도에는 무려 1,910만 6천명으로 나타났으며, 보령의 경우도 2004년부터 점증하여 2006년에는 1,232만9천명(보령은 해수욕객수만 포함)에 달하고 있었다.

이 글에서는 이러한 관광객 수를 토대로 이들 지역의 관광산업 규모를 간접 추정키 위해, 해수욕장 방문객들이 피서비용의 약 15%를 해수욕장 주변에서 음식료비와 숙박비 및 기념품 구입

〈표 4〉 유류피해지역의 관광객수

(단위: 천명)

수산물	태안군	보령시
	관광객수	해수욕장 이용객수
2000	9,792	9,755
2001	11,150	12,822
2002	14,682	11,325
2003	14,621	14,827
2004	15,997	8,557
2005	19,106	11,944
2006		12,329

자료: 태안군 및 보령시의 홈페이지, 관련 자료 참고

비 등으로 사용한다고 보고, 해수욕장의 이용가치를 관광수입으로 환산하여 추정해보기로 하자. 일인당 여름 휴가비용은 잡코리아<sup>3)</sup>와 한국갤럽<sup>4)</sup>에서 설문조사한 결과를 토대로 양 기관에서 조사한 휴가비용을 가중평균하여 사용하기로 한다. 이 경우 1인당 평균 여름휴가비용은 189,487원으로 나타난다. 여름휴가는 2박3일과 3박4일로 다녀오는 경우가 대부분이므로 1인 1일 평균 여름휴가비용은 6만3,162원으로 추정된다. 이 가운데 약 15%를 음식료비와 숙박비 및 기념품 구입비 등으로 사용한다고 보고 이를 1인당 1일 평균 관광수입으로 환산하면 약 9,474원으로 추정된다. 따라서 태안군의 관광수입은 2005년 경우 1,810억1,500만원으로 추정되고, 보령시는 2006년 경우 1,168억900만원으로 추정된다.

### Ⅲ. 경제활성화를 위한 문제점

#### 1. 생태계 복원의 문제점

##### 1) 해양생태계

3) 취업포털사이트 잡코리아([www.jobkorea.co.kr](http://www.jobkorea.co.kr), 대표이사 김희수)가 '06년 여름 휴가를 다녀온 직장인 957명을 대상으로 '휴가비 지출현황'에 관한 설문조사를 진행한 결과, 직장인들이 올 여름 휴가철에 사용한 휴가비는 1인당 평균 209,000원 정도로 집계됐다[데일리뉴스 2006-08-26 12:18]

4) 여론조사기관 한국갤럽은 전국 20세 이상 성인남녀 1,570명을 대상으로 '06년 여름휴가 계획에 대한 면접조사를 실시한 결과, 평균 휴가경비가 17만 9,000원으로 조사됐다고 밝혔다. 한국갤럽은 "이 같은 결과는 지난 2002년 조사 당시 19만 3,000원 보다 오히려 1만 4,000원 가량 줄어든 것"이라고 설명했다.[레이버투데이 2006-07-24 09:22]

태안을 비롯한 유류유출지역의 생태계 복원은 동 지역 경제활성화를 위해 가장 먼저 노력을 기울여야 할 부분이다. 이는 태안의 경우 앞에서 살펴보았듯이 어민들의 비중이 높고, 수산물 어획고를 비롯하여 가공품 생산 등 지역경제에서 차지하는 비중 또한 적지 않기 때문이다.

그러나 오염되기 이전의 원래 상태로 복원하기는 불가능하다는 비관적인 견해도 있듯이 해양생태계 복원 작업은 매우 어려운 실정이다. 더구나 피해지역에 어떤 어종과 어떤 해조류 등이 얼마나 서식하고 있는지, 그들의 먹이사슬은 어떻게 이루어지고 있는지, 계절이나 수온 등의 변화에 따라 어떻게 달라지고 있는지 등에 대한 체계적이고 지속적인 연구가 확보되어 있지 않은 상태에서 해양생태계를 복원한다는 것은 사실상 불가능할 지도 모른다.

하지만 알래스카 연안의 기름유출 사고처럼 사고 후 동 연안의 해양생태계 복원에 대한 연구가 보상비용에 포함되어, 해양생태계에 대한 연구가 활발히 이루어졌듯이, 태안의 경우에도 해양생태계 복원에 대한 연구비를 보상비용에 포함시켜 해양생태계에 대한 전반적 조사를 주기적으로 실시해야 한다. 이와 같은 조사·연구는 차후 보상비 청구 소송의 자료로서도 큰 역할을 기대할 수 있을 것이다.

## 2) 갯벌

갯벌은 강이나 하천 등 육지 생활권으로부터 흘러들어온 각종 오염물질을 분해하고 정화하는 수많은 갯벌생물들의 서식지로 해양으로 흘러들어가기 전의 거대한 정화조 역할을 하기도 한다. 또한 각종 어패류의 산란장으로서의 기능도 수행하고 있다. 앞에서 살펴본 바와 같이 태안 가로림만의 갯벌에 서식하는 자연산 감태는 동 지역 주민들의 주요 수입원이기도 하다. 특히 맨손 어업인들이 주로 생계를 유지하고 소득도 올릴 수 있는 곳이 갯벌이기도 하다. 따라서 갯벌의 경제적 가치는 예상외로 매우 크게 나타난다.

그러나 갯벌은 유류유출에 의한 해양오염에 매우 취약한 구조를 갖고 있다. 갯벌생물들이 이러한 오염에 노출되는 경우 집단폐사 하는 등 민감한 반응을 나타낼 뿐만 아니라, 갯벌 생물들이 경제성을 가질 만큼 충분히 서식할 때까지는 수년 이상 오랜 시간이 필요하기 때문이다. 또한 갯벌을 오염시킨 기름 제거작업도 어떻게 어디에서부터 손을 대야 할 지 모를 정도로 매우 힘들다는 점도 복원을 어렵게 만드는 요인이 되고 있다.

참고로 충남의 갯벌 현황을 살펴보면 다음과 같다.

충남 서해안의 갯벌 면적 중 갯벌면적이 가장 넓은 태안의 경우 유류유출 피해를 집중적으로 받았다는 사실은 이번 사고가 얼마나 큰 경제적 피해를 입었는지를 가늠케 할 수 있다.

〈표 5〉 충남의 갯벌면적 현황(2005년)

(단위: km<sup>2</sup>)

합계	보령시	서산시	서천군	홍성군	태안군	당진군
367.3	44.5	65.3	68.8	13.3	143.6	31.8

자료: 국토해양부, 시도별 갯벌 면적

### 3) 백사장

해수욕장의 백사장 등도 복원하기에 많은 어려움이 따르는 지역에 포함된다. 심한 경우는 모래톱에까지 기름이 스며들어오는 경우가 있는데 이러한 경우에는 모래를 모두 들어내고 기름을 제거해야 하기 때문에 막대한 방제비용이 들고 원상회복까지 수년이 걸릴 수도 있기 때문이다.

연간 관광객수가 1천9백만명에 달하는 태안의 경우 백사장 방제비용 외에도 관광객 감소로 인한 피해가 매우 클 수밖에 없다. 유출된 기름이 해안선까지 침범하게 되면 기름 제거작업을 하기 위해 또는 해수욕객들을 보호하기 위해 해수욕장을 폐쇄해야 하는 경우가 많다. 또한 해수욕객들에게 나쁜 이미지를 주게 되어, 비록 원상회복이 되더라도 오랜 기간 오염 지역을 방문하지 않을 수도 있다.

## 2. 어민 생계대책의 문제점

이번 사고로 수많은 어민들이 삶의 터전을 잃어버렸다. 그 중에서도 갯벌에서 바지락과 꼬막 등을 캐며 생계를 유지하던 맨손 어업인들의 생계대책이 특히 막막할 수밖에 없다. 사고 후 연이어 3명이나 자살자가 나타난 이유도 여기에 있다. 이들에게는 삶의 터전이 되었던 바다와 갯벌이 몇 년 후에 원상회복이 될 지, 그 때까지 어떻게 생계를 꾸려야 할지도 막막할 뿐만 아니라, 보상을 받기 위해 필요한 각종 증빙서류도 갖출 능력이 없어 보상받을 길마저 막막할 뿐이다.

따라서 충청남도를 비롯한 각급 정부는 이들에 대한 생계비대책을 시급히 마련해야 할 뿐만 아니라, 이들의 집단소송을 대리하여 보상비 청구절차를 밟아야 할 것이다. 보상비 청구는 사실상 제출할 수 없는 수산물 판매 영수증 등 각종 증빙자료가 아니라, 그 동안 어민들이 생계를 유지하며 살아왔던 사실 증명과 이들이 생계유지를 위해 필요한 비용 및 원상회복까지 필요한 기간 등을 고려하여 청구하는 것이 현실적인 방안이 될 것이다.



생계가 막막해진 어민들에게는 빠른 조업재개가 무엇보다 절실할 수 있다. 그러나 수산물 안전성 검사가 충분히 이루어진 후에 조업재개가 이루어져야 한다. 이는 수요자를 비롯한 국민들 건강의 문제와도 직결되어 있기 때문이다. 수산물의 유독성은 각종 어패류와 해조류 등 종류에 따라 그 정도가 달리 나타날 뿐만 아니라, 잠복기간도 다르기 때문에 외형상 문제가 없는 것처럼 보이더라도 다양한 방법으로 충분한 검사가 끝난 후에도 상당기간 유예기간을 두고 조업재개를 선언해야 한다.

동 기간 동안(수년이 걸릴 수도 있음)은 정부에서 우선적으로 생계비 지원을 해야 하며, 차후 보험사 및 IOPC 등에 보상비를 청구하는 절차를 밟아야 할 것이다.

### 3. 해양오염 보상의 문제점

#### 1) 청구소송 주체의 문제

태안 유류유출사고에 대한 피해 보상 협의에 충청남도가 당사자로서 적극적으로 나서야 한다. 육지로부터 10km 이내의 연근해는 충청남도 관할 구역이며, 그 이상의 바다는 국토해양부 관할 구역으로 되어 있기 때문이기도 하지만, 다음과 같은 이유에서도 지방정부가 나서야 할 것으로 판단된다.

어민은 주로 양식장 피해와 어업손실을 중심으로 보상을 요구하지만, 이는 피해보상의 일부에 지나지 않는다. 피해보상 내용에는 해양생태계 파괴로 인한 경제적 손실(약 20년간) 및 해양생태계 복원비용(조사·연구비용 포함), 어족자원 감소로 인한 어업상의 손실, 관광수입 감소로 인한 경제적 손실, 해저 유류침전물과 백사장 모래 바닥 밑에 가라앉은 유류 침전물 제거비용 등이 반드시 포함되어야 하는데 이러한 비용을 어민들이나 관광업소 등이 청구하기에는 현실적으로 많은 어려움이 따르기 때문이다.

그나마 개인별로 피해 입증자료를 제시하도록 한다면 한계에 부딪치기 십상이다. 맨손 어업인들의 경우는 말할 것도 없고, 심지어 공동출하 등을 담당하는 어촌계마저 증빙자료를 갖추지 못한 경우가 태반이다.

IOPC의 자료를 토대로 분석한 필자의 연구에 의하면 국제적으로 유류유출사고로 인한 실질적 피해보상액에 비해 우리나라에서 발생한 유류유출사고 피해보상액은 유출유류 톤당 기준으로 약 20분의 1정도에 불과하였다. 물론 피해규모가 유출된 유류의 톤수에 비례한다고 하기는 어렵

지만, 우리나라의 연근해는 양식장 등 수산물 집단 생산장이 널려있고, 수많은 관광객이 즐겨 찾는 해수욕장이 곳곳에 산재한다는 사실을 고려하면 이러한 피해보상규모는 지나치게 적은 규모이다.

이러한 현상이 반복되는 이유는 협상기술의 부족, 근거자료의 미비 등도 주요 원인이지만, 무엇보다 연근해 관할을 담당한 우리나라 지방정부 등의 노력이 미진하였기 때문으로 풀이된다. 알래스카의 엑스 발데즈호 사고 당시 알래스카 주정부가 적극적으로 소송에 대처하여 막대한 보상비용을 받아낸 사례는 우리에게 시사하는 바가 크다.

## 2) 보상규모 산정의 문제

허베이 스피리트호 유류유출사고로 나타난 해양생태계 파괴는 상상 외로 크다는 사실이 점차 밝혀지고 있다.

“태안 앞바다의 해초류와 해조류가 절반가량 감소했다는 환경부의 조사 결과는 이미 예견된 내용 그대로다. 해조류의 경우 평균 43% 감소했고, 어류의 먹이가 되는 모래옆새우는 아예 전멸한 것으로 드러났다. 5년이 돼야 조개류가 다시 출현할 것이라고 한다. 생태계 복원까지는 적어도 10년이 걸리고, 완전한 복원은 불가능하다는 게 환경부의 진단이다. 당장 기온이 올라가면 바다 속에서 타르 불이 떠오르고 구석구석에 엉겨 붙은 기름찌꺼기가 흘러나와 생태계를 위협하게 될 것으로 보여 서해안을 긴장시키고 있다.”(충청투데이 '08년 3월13일자)

특히 모래옆새우와 같이 먹이사슬의 중간단계에 위치한 해양생물의 멸종은 이를 주요 먹이로 하는 상위 어족의 감소나 멸종을 초래할 수도 있기 때문에 그 피해는 수십년 후까지 지속될 수도 있다.

이처럼 해양생태계파괴 현상은 수년 후까지 계속 나타나기 때문에 피해보상 협상도 통상 수년에 걸쳐 이루어지고 있다. 따라서 우리나라에서도 지금부터라도 종합적인 경제적 손실에 대한 연구조사가 착수되어야 한다.

앞에서 잠시 언급한 바와 같이 수산물 판매 영수증 등 각종 증빙자료를 갖추지 못한 맨손 어업인을 비롯한 많은 어민들의 경우는 각급 정부에서 간접적 증빙자료를 마련해주어야 한다. 이러한 간접적 증빙자료에는 수산물 어획고 등 정부의 각종 수산물 통계가 활용될 수 있다. 그러나 그동안 지방정부의 수산물 통계가 과소 계산되는 등의 많은 문제점을 안고 있기

때문에 이를 보완해야 할 필요가 있다.

IOPC는 배상한도인 3,000억원을 초과하는 약 4,250억원의 보상금을 지급가능액수로 제시하고 있지만, 이는 우리나라가 IOPC의 추가의정서에 가입하지 않았기 때문으로 해석되고 있다. OECD국들은 대부분 2005년 IOPC펀드의 배상한도를 1조원으로 높이기로 한 추가의정서(Supplementary Fund Protocol)에 가입하고 있다. 미국은 엑스 발데즈호 사건 이후 기름유출의 배상한도를 IOPC펀드 보다 높게 책정할 수 있도록 유류오염법(Oil Pollution Act)을 제정한 바 있다.

#### IV. 장기 발전방향

허베이 스피리트호는 20만톤이 넘는 원유를 수송하는 유조선이면서도 단일선체로 건조되어, 유류오염사고 위험이 훨씬 컸다. 미국은 엑스 발데즈호 사고를 겪고 나서 1990년 종합적인 유류오염 관련 입법으로서 유류오염법을 제정하였다. 이 법에 의하면 미국 수역을 운항하는 유류운송선박은 이중 선체구조를 갖추도록 하고 있다. 따라서 우리나라에서도 대규모 해양오염 재발을 방지하기 위해서는 5,000톤 이상의 유조선의 경우 2중선체가 아니면 국내 연안에 정박이나 접근을 할 수 없도록 관련법을 조속히 제정해야 한다.

대규모 유류유출사고와 같은 긴급재난 발생시 얼마나 빨리 대처하느냐에 따라 피해규모가 현격한 차이를 나타내기 때문에 사고 수습을 위한 지휘체계의 일원화 및 역할분담의 명확화가 필요하다. 해경과 해양방제조합, 어민과 선주를 포함한 주민들, 해당지역 공무원들, 각종 전문지식과 경험을 갖춘 자원봉사자뿐만 아니라 각종 구호기관이나 단체까지 아우를 수 있는 지휘체계가 확립되고 역할분담이 명료해질수록 긴급재난에 효율적으로 대처할 수 있고 그만큼 피해도 줄일 수 있을 것이다. 아울러 해양연구원의 해역별 특성을 지도로 나타낸 프로그램과 연계하여 대형 사고에 대한 시뮬레이션을 프로그램화하고 해류의 속도와 풍속, 간만시간 등에 따라 해양오염물질이 어떤 속도로 어느 범위까지 확산될 것인지에 대한 예측 정보를 활용할 수 있도록 하는 것도 효과적인 대처방안의 하나가 될 것이다.

충남도에서는 관할 해역의 경제적 가치에 대한 종합적인 연구가 수행되어야 하며, 관할 해역과 갯벌 및 연안지역에서 이루어지고 있는 다양한 경제적 활동에 대한 통제체계를 미리 구축하여 장래의 피해보상 청구에 대비해야 한다. 피해수산물의 변화는 장기적으로 조사해야 필요하다

있다. 해조류 및 어패류 등의 피해는 일정기간 잠복기를 거쳐 나타날 수도 있으며, 장기간에 걸쳐 후유증이 발생할 수도 있다는 점을 고려해야 하기 때문이다.

아울러 정확한 통계가 이루어질 수 있는 통계조사방법 개발과 신뢰성 있는 통계가 되도록 어민들의 신고환경을 조성해야 한다. 1992년 미국에서 발생한 LA폭동 당시 한인이 운영하는 상점들이 많은 피해를 입었지만, 소득을 낮추어 신고한 상점들이 많아 보상을 적게 받았던 역사적 경험으로부터도 우리는 성실신고의 필요성을 다시 한번 깨달아야 할 것이다. 그러나 맨손 어업인들이나 영세한 어업인들처럼 근거자료 제시능력이 없는 어민들을 위해서는 앞에서 지적한 바와 같이, 충남도가 집단소송의 대리인으로서의 역할을 수행해야 한다.

이번 사고처럼 피해규모가 수조원대에 이를 것으로 추정되는 유사 사례에 대비하기 위해서라도 정부는 IOPC펀드의 추가의정서(Supplementary Fund Protocol)에 조속히 가입하여 IOPC펀드로부터 터무니없이 낮은 배상액 밖에 받아낼 수 없는 현실 상황이 또다시 되풀이 되는 일이 없도록 해야 한다.

#### 참고문헌

1. 국가통계포털, 인구통계, 시도별 인구 및 시도별 어업인구
2. 국토해양부, 시도별 갯벌 면적
3. 보령시 홈페이지, 인구, 수산업통계, 관광업통계
4. 송두범, 2008. 1.21, "허베이 스피리트(Hebei Spirit)호 기름유출 사고와 지역발전 전략", 충남리포트, 창간호, 충남발전연구원
5. 이 은, 2001. 11.30, "유류오염 손해배상제도 및 국제기금(OPC Fund)의 보상정책", 해양수산부, 유류오염 손해배상세미나, 통영 충무마리나 리조트
6. 충청투데이, 2008년 3월 13일자 "갯벌 위에 돌은 없었다" 제하의 기사 등 태안관련 기사
7. 태안군 홈페이지, 인구, 수산업통계, 관광객수
8. IOPC Funds(The International Oil Pollution Compensation Funds), Homepage, Incidents, Recent Major incidents, Hebei Spirit
9. ITOPF(International Tanker Owners Pollution Federation), Homepage, Case Histories - Exxon Valdez(USA)