



충남, 대한민국의 중심

2008. 2.

허베이스피리트호 유류유출사고 대응자료집(I) (2007.12.7 ~ 2008.1.31)

아름다워라, 다시 피는 생명의 꽃이여

오 세 영(서울대 명예교수)

충청남도 서해안
국토의 가장 정결하고 아름다운 땅이
신(神)의 시험인가.
한순간 죽음의 공간이 되었구나.
조금 잘 잘게 되었다고, 조금 앞서 가게 되었다고
그동안 우리는 너무 교만에 빠지지 않았던가.
너무 향락에 탐닉하지 않았던가.
좌와 우로, 가진 자와 갖지 못한 자로,
동쪽으로, 서쪽으로 나누어 일손을 놓은채
서로 혈뜰고, 싸우고 미워하지 않았던가.
탐욕에 어두워 환경을 마구 훼손하지 않았던가.
2007년 12월 초 이래, 마(魔)의 그 금요일,
만리포 북서 10km 해상에서 터진 원유유출 오염사고,
아, 그것은
자연의 순리를 거역한 인간에게 신이 내리신 징벌,
그러나 우리에게 아직도 희망은 있을지니
그대 가 보았는가.
검게 굳어버린 그 폐허의 해안에
천 송이, 만 송이, 백만 송이 아니 백오십만 송이
아름답고 순결한 백합으로 피어나는 그
흰 옷 입은 사람들,
반성과 자각과 화해와 상생의 깨우침으로
거듭난 아와 당신과 이웃과 우리가 있는 한, 자연은
다시 생명의 은총을 돌려주리라.
그대 한번 가 보아라.
충청남도 서해안 만리포, 학암포, 생금포,
신두리 혹은 파도리,
그 죽어가던 황지(荒地)에 새롭게
천 송이, 만 송이, 백만 송이
아름답고 정결한 백합들이 하나로 어울려
찬란히 꽃밭을 이루고 있는 것을.

차 례

I . 활동현황	3
1. T/F팀 현황	3
2. 활동내역	4
3. 향후 활동계획	9
 II . 주요활동 자료	 13
1. 워크숍 자료	13
2. 홈페이지자료실 운영	67
3. 특별법 초안작성	75
4. 국책연구원과 협력시스템 구축	88
5. 충남리포트 발간	91
 III . 관련자료	 123
 VI . 언론보도 자료	 171
1. 지방신문	171
2. 중앙신문	283

I. 활동현황

1. T/F팀 현황
2. 활동내역
3. 향후 활동계획

I. T/F팀 현황

1. T/F팀 구성

○ 목 적

- 허베이스피리트호 기름유출사고에 대응한 지역공동체, 지역경제, 환경영향 분석
- 피해지역 환경오염복원, 지역경제활성화 및 지역발전 전략 모색

○ 운영방법

- 국내외 기초자료 수집, 워크숍 및 세미나 개최, 자료집발간 등

○ 구성원

- 연구실장을 팀장으로 8명으로 구성

구 분	이 름	부 서
팀 장	송두범	연구실장
팀 원	정종관	환경생태연구팀장
	이인배	문화관광연구팀장
	이상진	환경생태연구팀 연구위원
	성태규	자치정책연구팀장
	임재영	산업경제연구팀 책임연구원
	유학열	도시계획연구팀 책임연구원
	이관률	지역정책연구팀 책임연구원

○ 운영기간

- 2007.12 ~ 2008. 5(6개월)

2. T/F팀 활동 현황

1) 워크숍 개최

○ 제1차 워크숍

- 개최일시 : 2008년 12월 20일
- 개최장소 : 충남발전연구원 회의실
- 참 석 자 : 제종길(국회의원), 황경엽(KIST 박사), 장기욱(변호사),
표도르 세르게예비치(김용화, 배재대 교수),
이성규(안전성평가연구소 박사), 충청남도 관계자,
충남발전연구원 연구진 등 30명
- 발표주제
 - 태안기름유출사고에 대한 국가와 지방의 협력 대응 방향
제종길 (국회의원)
 - 기름오염 해안지역 환경복원 방향
황경엽 박사(KIST)
 - 해양환경생태 피해규모 산정과 배상방향
장기욱 (변호사)

○ 제2차 워크숍

- 개최일시 : 2008년 12월 24일
- 개최장소 : 충청도청 대회의실
- 주 최 : 희망제작소 재난관리연구소와 공동개최
- 참 석 자 : 충남발전연구원, 희망제작소 재난관리연구소,
충남도청 공무원, NGO 등
- 발표주제
 - 기름유출사고 피해어민을 위한 적절한 보상방안
 - 기름유출사고와 생태·생활피해
 - 기름유출 피해대책과 정책의제 등

제2차 워크숍 일정

◆09:00-09:20 등록 및 접수

◆09:20-09:50 개 회 사 김용웅 원장(충남발전연구원)
기 념 사 이완구 도지사(충청남도)
박원순 상임이사(희망제작소, 변호사)
환 영 사 이재은 소장(희망제작소 재난관리연구소)

◆09:50-10:30 제 1회의 기름유출 사고 피해 어민을 위한 적절한 보상 방안
사 회 자: 김경훈 부소장(희망제작소 재난관리연구소)
발 표 자: 김성수 변호사(법무법인 지평)
기름유출 피해사고 시 손해배상 절차와 정부의 역할
토 론 자: 참석자 자유 질의 및 토론

◆10:30-10:40 휴 식

◆10:40-12:00 제 2회의 기름유출 사고와 생태·생활 피해
사 회: 오재호 교수(부경대학교)
발 표 자: 전승수 교수(전남대학교, 생태지평연구소장)
태안 유류오염에 대한 향후 방재 및 생태 복원과 모니터링 방안
강흥순 사무차장(여수환경운동연합)
씨프린스호 해양 유류오염 사고 사례
정종관 박사(충남발전연구원)
태안 스피리트호 유류유출사고 대응로드맵 작성방향
토 론 자: 박정현 사무처장(대전충남 녹색연합)
김종남 사무처장(대전환경운동연합)
박준범 교수(서울대학교)
차용호 교수(평택대학교)

◆12:00-13:00 중 식

◆13:00-14:30 제 3회의(ROUND TABLE) 기름유출 피해 대책과 정책 의제
사 회: 이재은 교수(충북대학교)
토 론 자: 김경훈 교수(한남대학교)
최종인 교수(한밭대학교)
여운철 변호사
신갑식 회계사(이재민사랑본부)
박대순 소장(사회갈등연구소)
류상일 박사(충북대 국가위기관리연구소)
위평량 박사(희망제작소 대안센터장)
정대진 팀장(전국재해구호협회 대외협력팀장)
이평주 사무국장(서산태안환경운동연합)

◆ 14:30 공지 사항 전달 및 폐회사

○ 제3차 워크숍

- 개최일시 : 2008년 1월 30일
- 개최장소 : 충남발전연구원 회의실
- 주 최 : 충남발전연구원
- 참 석 자 : 충남발전연구원, 충청남도 및 서해안 시군담당자, 객원연구위원 및 외부관광전문가, 지역의원 및 NGO대표 등
- 발표주제
 - 허베이스피리트호 유류유출사고로 인한 충남관광 영향분석
 - 허베이스피리트호 유류유출사고로 인한 관광부문 피해가 지역경제에 미치는 영향
 - 허베이스피리트호 유류유출 관련 충남관광산업 대응방안
 - 허베이스피리트호 유류유출 사고가 관광산업에 미치는 영향과 정부 관광정책 대응방안

제3차 워크숍 일정

◆14:30-15:00 등록 및 접수

◆15:00-15:05 인 사 말 김용웅 원장(충남발전연구원)

◆15:10-16:10 좌 장 : 윤양수 부회장(건일엔지니어링)

발제 1 허베이스피리트호유류유출사고로 인한 충남관광 영향분석

발 표 자: 최영문 교수(청양대학)

발제 2 허베이스피리트호유류유출사고로 인한 관광부문 피해가 지역경제에 미치는 영향분석

발 표 자: 임재영 박사(충남발전연구원)

발제 3 서해안 허베이스피리트호 유류유출 관련 충남관광산업 대응방안

발 표 자: 이인배 박사(충남발전연구원)

발제 4 허베이스피리트호 유류유출 사고가 관광산업에 미치는 영향과 정부 관광정책 대응방안

발 표 자: 김희수 박사(한국문화관광연구원)

◆16:10-16:20 휴 식

◆16:20-18:00 종합토론

좌 장: 윤양수 부회장(건일엔지니어링)

자유토론

객원연구위원, 외부관광전문가

지역의원 및 NGO대표

충청남도 및 서해안 시군관광담당자

충남발전연구원

◆18:00 저 녁

2) 홈페이지 자료실 운영

- 목적 : 국내외 관련자료의 수집 및 제공
- 자료유형 : 방제, 환경영향, 피해배상 및 보상, 해외사례, 법적 검토, 언론보도자료 등
- 자료총량 : 189개 자료(1월 31일 현재)
- 자료실개설일 : 2007년 12월 26일

3) 특별법 조인작성 및 제출

- 목 적 : 허베이스피리트호 사고 피해주민 구제하여 생활안정 도모, 사고이전의 활력회복을 위한 지원
- 작성자 : 성태규 연구위원(자치행정팀)
- 주요내용
 - 기름유출사고 대책위원회 설치
 - 배상범위, 생활지원금, 의료지원금, 조세면제
 - 성금모금, 정부지원, 배상금 지급 등

4) 국책연구원간의 협력시스템 구축

- 목 적 : 국책연구원간의 협력체계 구축을 통한 환경 복원, 지역회복방안 모색
 - 참여기관 : 충남발전연구원, 국토연구원, 법제연구원, 한국환경정책평가원, 한국해양수산개발연구원, 한국관광정책연구원 등
 - 주요내용
 - 1차회의 : 협력방안 논의
 - 2차회의 : 기관별 추진상황 소개 및 향후추진방안 논의
- MOU체결 문건 논의(1월 25일)

5) 충남리포트 발간

- 발간목적 : 지역현안사업 등에 대한 조사, 분석자료
- 발간 부수 : 250부
- 주요내용
 - 제 목 : 허베이스피리트호 기름유출사고와 지역발전전략
 - 주요내용 : 환경생태 복원, 주민배상, 지역발전 방안 등

6) 피해지역 연인조사 참여

- 조사목적 : 연안환경정화 평가방법에 대한 교육 및 평가
- 조 사 일 : 2007. 12. 29 ~ 1. 11(2주간)
- 조사기관 : 해양수산부 주관
- 참 가 자 : 정종관 연구위원(환경생태팀장)

7) 언론활동

- 충청투데이, 1월 11일
 - 기고자 : 김용웅 원장
 - 주제 : 미래지향적 해양오염 복구방안 마련돼야
- KBS라디오 인터뷰
 - 방송일자 : 1월 25일
 - 방송제목 : KBS대전 제1라디오 835정보센터
 - 인 터 뷰 : 송두범
 - 주제 : 허베이 스피리스호 기름유출 사고와 지역발전 전략
- KBS라디오 인터뷰
 - 방송일자 : 1월 25일

- 방송제목 : KBS대전 제1라디오 생방송 대전입니다.
- 인 터 뷰 : 송두범
- 주제 : 허베이 스피리스호 기름유출 사고와 지역발전 전략

3. 향후 활동계획

1) 워크숍 개최

- 제4차 워크숍(안)
 - 개최일시 : 2008.2.13
 - 개최장소 : 태안군청 상황실
 - 주관·주최: 충남발전연구원, 희망제작소 재난관리연구소
 - 발표주제
 - 피해지역의 미래발전 구상 및 전략
 - 기름유출사고 관련 갈등관리
 - 협의체 구성 방법 및 운영전략
 - 피해배상 사례연구
 - 관광활성화
 - 자원봉사자 운영체계 및 관리전략
 - 지역주민의 건강 및 보건, 사회복지문제 등

2) T/F팀 활동자료집 발간

- 목적 : 허베이스피리트호 유류유출사고와 관련한 T/F팀 활동현황 및 관련자료를 정리
- 주요내용
 - T/F팀 활동내역 및 활동실적
 - 언론기관의 사설 및 기고문 원문 제공

II. 주요활동 자료

1. 워크숍 자료
2. 홈페이지 자료실 운영
3. 특별법 초안 작성
4. 국책연구원과 협력시스템 구축
5. 충남리포트 발간

II. 주요활동 자료

1. 워크숍 자료

1) 제1차 워크숍 발제문

태안반도 유류오염 방제방안



한국과학기술연구원 환경업

원유의 성질

구 성 : 최소 500개 이상 물질의 혼합물

- 탄화수소 (약 75%)
 - 쇠상 탄화수소
 - 고리형 탄화수소
 - 방향족 탄화수소
- 기타 (25%) : 질소-, 산소-, 황-, 니켈-, 바나듐화합물

유해성

- 저분자물질 : 비교적 무해
- 중분자물질 : 유해성 높음
- 고분자물질 : 유해성 낮음

오일의 환경 영향성

오일 농도	장 애 현 상
이끼, 말에 기름부착	藻類 초기 감소 후 창궐
0,01g/m ³ (10ppb)	플랑크톤 생식장애 - 어획고 영향 가능
0.02g/m ³ (20ppb)	탄소동화작용 장애
1g	바다가재유충 성장장애
5g	새끼 물고기 사멸
10g/m ³ (10 ppm)	갑각류 화학장애 발생
12g/m ³ (12ppm)	조개류 영양실조
기타	바다동물의 신호체계 교란
	친유성먹이 섭취에 의한 어류성장 장애

누출오일의 형태 및 거동



- 1) 누출
- 2) 필름형성 + 수용성물질 물에 용해
- 3) 휘발로 인한 중량 감소 : 60%까지 (온도, 기름종류, 필름두께 종속적)
- 4) 불용성물질 : 파도영향으로 물-기름-에멀전 형성 (20m~70m)
- 5) 고분자물질 : 기름덩어리 형성 (직경 1mm~20cm 정도)
- 6) 물-기름-에멀전, 기름덩어리 해안상륙
- 7) 기름덩어리에 부유물질/미생물 부착 : 해저로 침전

오일의 분해

수용상태 오일분해 (수중 생분해)

- 1) 단순형태 방향족 화합물 :
박테리아 및 이끼류에 의해 분해
- 2) 기름분해박테리아 및 버섯류의 분해
- 3) 분해속도인자 :
분자량, 온도 및 산소농도, 영양성분

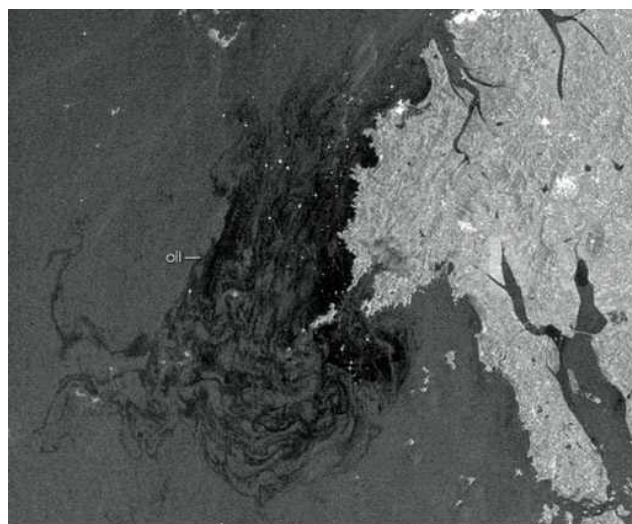
오일의 위치별 분해양상

구분	수중기름분해	침전기름분해
분해속도	대부분 며칠이내 완료	수(십)년소요
주분해공정	물리적 : 휘발, 침전, 분산	생분해(호기성)
제한인자영양물질	영양물질: N, P	산소공급

태안반도 오염 형태



태안반도 오염 위성사진



© European Space Agency

태안반도 오염 형태



태안반도 오염형태



기름의 환경 영향성

기름 농도	장 애 현 상
이끼, 말에 기름부착	藻類 초기 감소 후 창궐
0,01g/m ³ (10ppb)	플랑크톤 생식장애 - 어획고 영향 가능
0.02g/m ³ (20ppb)	탄소동화작용 장애
1g	바다가재유충 성장장애
5g	새끼 물고기 사멸
10g/m ³ (10 ppm)	갑각류 화학장애 발생
12g/m ³ (12ppm)	조개류 영양실조
기타	바다동물의 신호체계 교란
	천유성먹이 섭취에 의한 어류성장 장애

해상기름오염사례

- Aalaska 1989.3.23

- 사고발생

원유40,000톤 누출

2000km 오염

떼죽음 : 바다새 25만~67만, 바다수달 3500 등

기형생물 발생

어업파괴

15년 후

많은 기름잔류 : 노출되지 않은 부위

분해되기까지 수십년 소요예측(science 03)

태안반도 오염 제거



필리핀 Guimaras (2006. 8. 18.)



고압분사



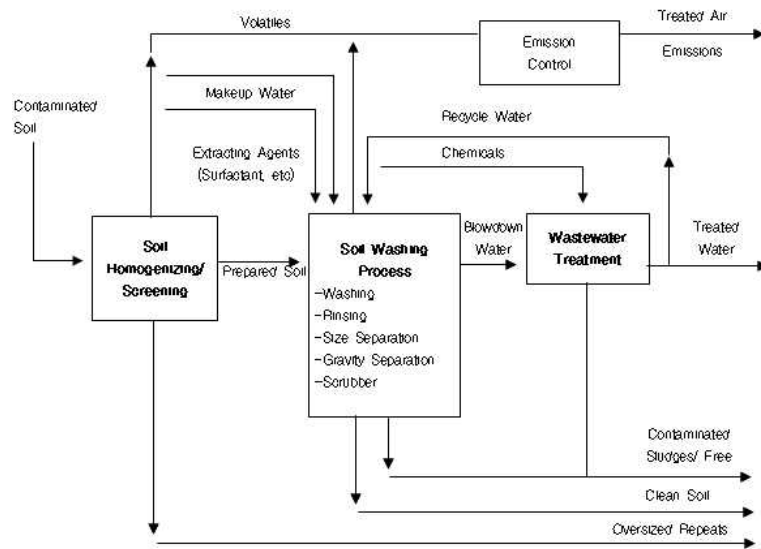
토양경작법(landfarming)



토양경작장



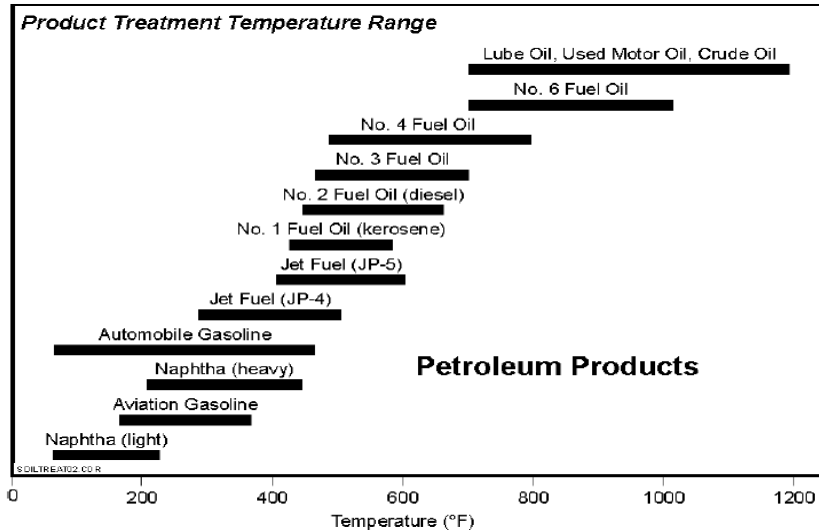
토양세척공정



토양세척장치



열탈착

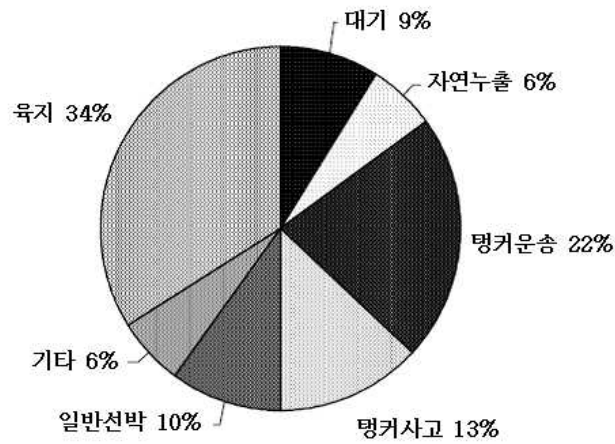


정화방안

- 백사장 노출오염물제거 :
흡유재(부직포, 헌옷가지)이용
- 백사장 비노출 오염물제거 :
가래질(밀물전) + 흡유재
- 바위 및 돌맹이 :
고압분사탈리 + 흡유재
- 갯벌 : 가래질 + 흡유재
- 해저 : ?

출처별 기름해양유입

(1997. Bernem & Lübbe)



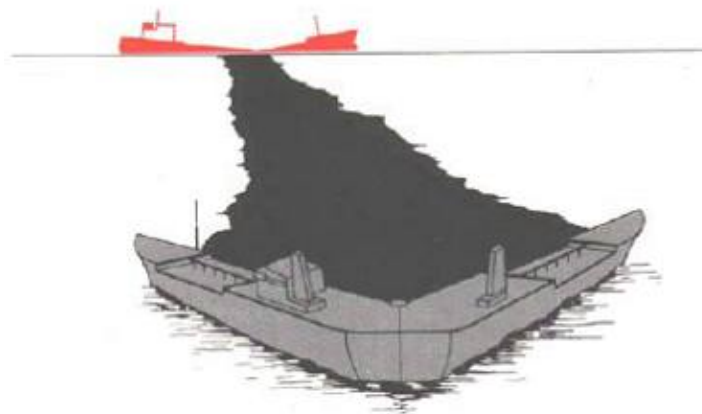
화학물질 누출사례

발생년	배	사고장소	사고원인	화학물질	누출량 [ton]
84. 11.	운반선	Adria	침몰	염화비닐	1300
85. 05.	화학물탱커	Gibraltar	폭발	나프타	25000
89. 07.	화학물탱커	Immingham	충돌, 화재	프로필렌옥사이드	>100
90. 12.	컨테이너선	Weser	침몰	농약, 염료	0.45
91. 02.	화학물탱커	Adria	침몰	에틸렌클로리드	3000
91. 06.	운반선	영국동해	컨테이너 손실	에틸아크릴레이트	50-100
91. 12.	운반선	시실리 동안	침몰	질산 암모니움	3000

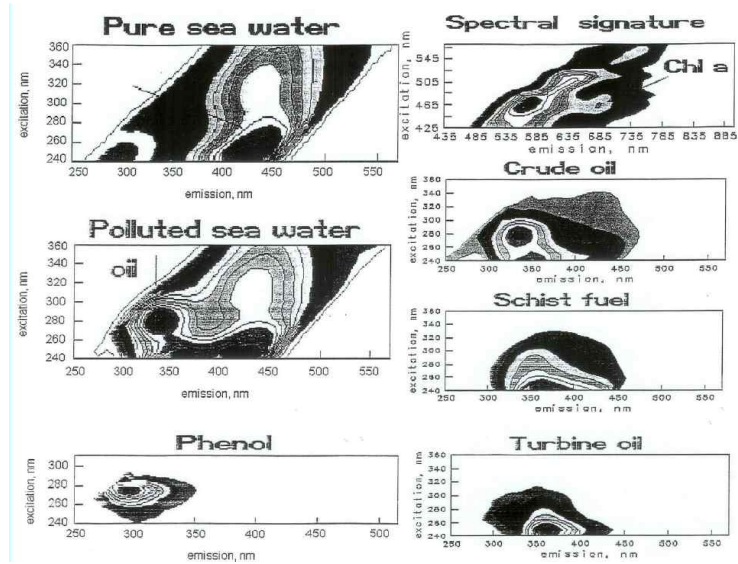
방비책

- 감시강화
 - 항로통제
 - 누유선박추적 : Lidar 등 장비강화
 - 유해화학물질 추적관리
- 초기대응방법의 효율성 제고
 - 물리적 방법 :
 - 누출차단 : 누출구 폐쇄
 - 확산차단 : 오일펜스개선, 누출유 포집 및 회수
 - 화학적 방법 : 제한적 유화제 사용
- 정화사업수행 한시적 기구설립
- 해양환경 감시 체계 정비

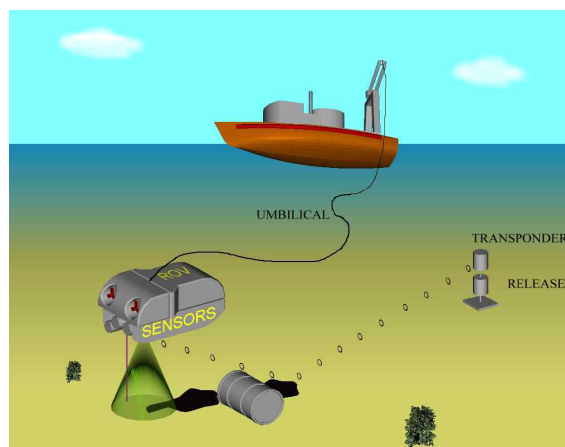
기름흡입선



LIDAR 측정결과



유해화학물질 추적관리



태안해역의 유류오염사고 관련 법적 小考

- 가해자, 피해자, 피해범위 -

2007. 12. 20.

장기욱 변호사 (바다법 연구소)

1. 序言

이 엄청난 해양사고가 발생한지 벌써 2주일이 지났음에도 민·형사법상의 가해자가 누구인지?

사고 예방에 필요한 체계가 평소 작동하고 있었는지? 사고 직후 긴급대처의 상황은 여하 하였으며, 피해 확산의 방지에 긴요한 조치는 적절하였는지?

피해대책 위원회 구성 또는 서베이어(Surveyor) 선임 절차에 처음부터 상당수의 피해 어업인들 부류에서 문제 제기하는 사유는 경청할 사항인지?

국내 해안에서 발생한 해양사고에 대한 피해 보상(배상)의 해결이 피해 어업인들에게 극히 만족스럽지 아니했던 원인은 무엇인지¹⁾?

피해 어업인들에게 보다 신속하고, 적정하게 정당한 배상을 할수 있는 법적<현행법 체계> 절차가 가능한 것인지? 현행법을 보완하는 특별 입법이 어느 사항과 부분에 필요한 것인지?

10여전부터 법률사무소의 간판에 부제(副題)로 “바다법연구소”를 첨기 한바 있어 이번 계제에 이 엄청난 재앙의 해결 과정에서 도움이 될지도 몰라 평소의 시각을 정리하여 봅니다.

2. 가해자(加害者)

가. 형사법

1) 황갑수 : 우리나라의 유류오염피해보상사례 및 문제점과 대책<별첨>

우리 형법체계에서 범죄(犯罪)로 처벌하기 위하여는 그 구성 요건이 법률(法律)로 규정되어야 하고²⁾

범죄는 고의(故意)에 의한 행동을 의미하는데 예외적으로 법률의 규정이 있는 때에 한하여 과실(過失)로서 저지른 경우에도³⁾ 처벌할 수 있다.

이 건 해양 사고의 경위와 형사 책임자<가해자>에 대한 수사(초동, 중간) 발표가 없는데 많은 관계자들이 의혹을 제기하고 있다.

사고 직전·직후 관련 기관이나 관계자의 주의 깊은 배려와 예방조치가 제대로 되었는지? 문제를 제기⁴⁾ 하고 있다.

검사가 소추할 경우에 「해양 사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제7조의 2 5)에 의거 해양안전심판원의 의견을 들을 수 있도록 규정되어 있으나 수사 내지 소추과정의 참고적 절차일 뿐이므로, 그 절차 때문에 이렇게 지연시킬 이유는 없을 것인데 ...

형법상의 선박 교통방해⁶⁾ 기타 해양교통안전법등의 관련 규정위배 등이 문제될 것인데 이 엄청난 해양사고에 왜 구속(拘束)되는 자가 없는가?

나. 민사법

형사법상 범죄까지 구성되어 처벌될 정도의 행위는 아니더라도 전체법규범체계에

2) 형법 제1조 (범죄의 성립과 처벌) ①범죄의 성립과 처벌은 행위시의 법률에 의한다.

3) 형법제14조 (과실) 정상의 주의를 태만함으로 인하여 죄의 성립요소인 사실을 인식하지 못한 행위는 법률에 특별한 규정이 있는 경우에 한하여 처벌한다.

4) 태안군 소원연합 영어조합법인(대표 정은영, 사무국장 이성원)-별첨자료<... 의문점!>

5) 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 제7조의 2 (공소제기전 심판원의 의견청취) 검사는 해양사고가 발생한 경우 해양사고관련자에 대하여 공소를 제기하는 때에는 관할지방법해양안전심판원의 의견을 들을 수 있다.

6) 형법 제186조 (기차, 선박등의 교통방해) 궤도, 등대 또는 표지를 손괴하거나 기타 방법으로 기차, 전차, 자동차, 선박, 또는 항공기의 교통을 방해한 자는 1년 이상의 유기징역에 처한다.

제189조 (과실, 업무상과실, 중과실)

① 과실로 인하여 제185조 내지 제187조의 죄를 범한 자는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

② 업무상과실 또는 중대한 과실로 인하여 제185조 내지 제187조의 죄를 범한 자는 3년 이하의 금고 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다

서 불법행위(不法行爲)로 인하여⁷⁾ 다른 사람에게 재산상 또는 정신상 손해를 끼쳤을 때에는 그 상당인과 관계 범위내의 손해 금액⁸⁾ 을 배상하여야 한다.

해양사고의 경우에도 원칙적으로 육상사고와 같은 차원에서 생각하면 문제를 쉽게 이해할 수 있다.

수산업법 제82조에서도 면허어업권의 피해에 대하여 다음과 같이 규정하고 있는데 잘 알려지지 않고 있다.

수산업법 제82조 (수질오염에 의한 손해배상)

- ① 산업시설 기타 사업장의 건설 또는 조업이나 선박, 해양오염방지법 제2조제10호의 해양시설과 해저광구의 개발 등에 의한 수질오염으로 인하여 면허받은 어업에 피해가 발생한 때에는 그 오염발생시설의 경영자는 관계법령이 정하는 바에 따라 피해자에게 정당한 배상을 하여야 한다.
- ② 제1항의 오염발생시설의 경영자가 피해발생 후 그 사업을 양도한 때에는 피해발생 당시의 시설의 경영자와 시설을 양수한 경영자가 연대하여 그 배상을 하여야 한다.

3. 피해자

가. 적법한 경제활동

수산관계 법령 등의 규정과 소정의 절차에 따라 적법하게 어업활동(면허·허가·신고어업인)을 하는 자만이 아니고, 이 건 지역에서 그 외의 경제활동(숙박, 음식, 가계 기타 영업 등)을 해 온 주민 또한 피해자의 범주에 들어 갈수 있는 것이다.

나. 위법한 경제활동

7) 민법 제750조 (불법행위의 내용) 고의 또는 과실로 인한 위법행위로 타인에게 손해를 가한 자는 그 손해를 배상할 책임이 있다.

8) 민법제393조 (손해배상의 범위) ①채무불이행으로 인한 손해배상은 통상의 손해를 그 한도로 한다.

②특별한 사정으로 인한 손해는 채무자가 그 사정을 알았거나 알 수 있었을 때에 한하여 배상의 책임이 있다.

무허가·무신고 어업인의 관행적 입어행위, 무허가 음식 판매영업(포장마차)등 반윤리적(反倫理的)인 위법성까지는 없이, 단순한 단속법규 위반으로서 위법성이 박약하여 관행적으로, 혹은 장기간 묵인되어 영위한 경제활동, 그 소득의 피해도 배상되어야 한다⁹⁾

4. 피해 범위

가. 손실보상과 손해배상

공익상의 필요에 의한 재산권 침해의 보상에 관하여 헌법 제23조¹⁰⁾에 「정당한 보상」을 하도록 규정하였음에도,

수산업법 제81조 제4항에서 “정당한 보상”의 기준을 전혀 규정하지 아니한 채 포괄적으로 “보상기준”을 대통령령에 위임하도록 규정하고 있는 바, 법체계상 위헌적 요소가 있을 뿐만 아니라 그나마 수산업법시행령에서 규정한 면허·허가·신고어업의 피해 보상의 수준(기준)이 너무 낮아 항상 문제가 되어 왔다.

손실보상이 적법 행위에 기인한 피해의 보전(補填)임에 반하여 손해배상은 불법 행위에 기인한 피해의 보전인 점에 차이가 있고, 그 범위는 전자보다 후자가 조금이라도 많으면 많아야 할 것이다.

나. 선박 책임 제한

해상운송 기업(선박)이 부담할 과중한 채무액으로부터 그 사업의 보호 차원에서 상법 제769조¹¹⁾, 유류오염손해배상 보장법 제6조¹²⁾ 등에서 선박 소유자의 책임 한

9) 대법원 판례 -별첨

10) 헌법 제23조

① 모든 국민의 재산권은 보장된다. 그 내용과 한계는 법률로 정한다.

② 재산권의 행사는 공공복리에 적합하도록 하여야 한다.

③ 공공필요에 의한 재산권의 수용·사용 또는 제한 및 그에 대한 보상은 법률로써 하되, 정당한 보상을 지급하여야 한다

11) 상법 제769조 (선박소유자의 유한책임) 선박소유자는 청구원인의 여하에 불구하고 다음 각 호의 채권에 대하여 제770조에 따른 금액의 한도로 그 책임을 제한할 수 있다. 다만, 그 채권이 선박소유자 자신의 고

도를 규정하고 있으며, 국제적 조약으로 다수 국가의 규범이 되어 있다.

그리고 공동불법 행위에 대한 민법의 연대책임 조항(민법 제760조¹³⁾)과 달리 상법상 분할 채무 규정은 피해자 보호차원에서 문제가 된다.

그런데 위 보장법 제6조 제1항 단서의 규정상 “고의” 또는 “중과실”에 의하여 야기된 사고의 경우에도 책임제한 조치가 적용되는 여부는 논의의 소지가 있다.

다. 위자료

재산 손해배상 사건의 경우 통상적으로는 특단의 사정이 없는 한 그 정신적 손해, 즉 위자료의 배상은 인정되지 아니 했으나, <대륙법계> 위 법이 영미법 체계에 부응하는 법체계인 점에 비추어 위자료가 인정되어야 한다.¹⁴⁾

5. 기타

가. 특별법 제정 논의

현행법 체계가 이 건 대형 해양사고의 원만한 수습에 아쉬운 면이 있으므로,

① 국가에 의한 선(先) 배상금 상당액 지급, 그 후(後)에 필요 한 구상권 행사,

의 또는 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 생긴 손해에 관한 것인 때에는 그러하지 아니하다.

12) 제6조 (선박소유자의 책임제한)

- ① 제4조제1항 또는 제2항의 규정에 의하여 유류오염손해배상책임을 지는 선박소유자(법인의 경우에는 무한책임사원을 포함한다. 이하 같다)는 이 법에서 정하는 바에 따라 당해 유류오염손해배상책임을 제한할 수 있다. 다만, 그 유류오염손해가 선박소유자 자신의 고의로 인하여 발생한 경우 또는 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 발생한 경우에는 그러하지 아니하다.
- ② 제1항 본문의 규정에 의하여 책임을 제한하고자 하는 선박소유자는 채권자로부터 책임한도액을 초과하는 청구금액을 명시한 서면에 의한 청구를 받은 날부터 6월 이내에 법원에 책임제한절차 개시의 신청을 하여야 한다.
- ③ 제1항의 규정은 책임협약의 비체약국의 국적을 가진 선박의 소유자에 대하여는 이를 적용하지 아니한다.

13) 민법 제760조 (공동불법행위자의 책임)

- ① 수인이 공동의 불법행위로 타인에게 손해를 가한 때에는 연대하여 그 손해를 배상할 책임이 있다.
- ② 공동 아닌 수인의 행위중 어느 자의 행위가 그 손해를 가한 것인지를 알 수 없는 때에도 전항과 같다.
- ③ 교사자나 방조자는 공동행위자로 본다.

14) 대법원 판례-별첨

- ② 허가 - 신고 어업의 경우에도 수산업법 제82조를 적용하는 문제,
- ③ 2개 이상의 선박 충돌에 의한 배상에서 연대책임의 문제
- ④ 위법한 소득 또는 정신적 손해(위자료)에도 배상,
- ⑤ 어촌계원등에게 총유적으로 귀속한 배상금의 배분 문제(입어자와 비입어자간의 형평성 있는 배분)
- ⑥ 한정어업권자¹⁵⁾의 피해범위 문제(유효기간의 연장 간주)등을 검토할 수 있을 것이다.

그리고 다음의

- ⑦ 나 항,
- ⑧ 다의 (3)항 문제도 특별법 사항으로 고려할 수 있을 것이다.

나. 현지에 중재원을 설치, 운용

사후에 소송 절차로 민원을 해결하는 현행 사법(司法)절차(서울중앙지방법원)가 갖는 불편을 보완하기 위하여, 중견 법관을 책임자로 하는 중재 판정부를 현지(태안)에 설치, 운용 하므로써 분규를 사전에 신속하고 적절하게 처리할 수 있다고 본다.

다. 기타

(1) 해양수산부에서 결정한 것으로 알려진 피해대책위원회 구성에서 어촌계장 44명을 위원으로 위촉하면서 어선 어업인¹⁶⁾등 업종별 배려 차 차원에서 비(非) 어촌계장에게도 문을 열어두어, 그 의견을 수렴할 필요가 있지 않을까

(2) 서베이어(Surveyor) 선정에 있어서도 현지 어업인들이 추천하는 손해사정 업체

15) 수산업법 제14조의 2 (면허제한구역등에 대한 한정어업면허)

① 시장·군수 또는 자치구의 구청장은 제34조제1항제1호 내지 제5호 또는 제35조제8호(제34조제1호 내지 제5호에 해당하는 경우에 한한다)에 해당되어 어업이 제한된 구역이나 어업면허가 취소된 수면에서 어업을 하고자 하는 자에 대하여는 관계행정기관의 장과 협의하거나 승인을 얻어 따로 면허기간등을 정하여 제8조의 규정에 의한 어업의 면허(이하 "한정어업면허"라 한다)를 할 수 있다.

② 한정어업면허에 대하여는 제15조제2항, 제18조제1항 단서 및 제81조제1항의 규정은 이를 적용하지 아니한다.

③ 시장·군수 또는 자치구의 구청장은 한정어업면허를 함에 있어서 관계행정기관이 다른 법령에 의한 보상을 배제하는 조건으로 협의 또는 승인을 할 때에는 그 조건을 붙여 면허하여야 한다.

16) 어선업인 현황-별첨자료

를 가담(위촉)시킬 필요가 있지 않을 런지

(3) 비(非) 어업인등의 문제 해결에는 ;

어촌계에 가입하지 아니한 피해 어업인(무허가·무신고 어업)이나 비(非)어업 피해 주민(숙박, 관광, 음식, 판매업소)등의 실상을 조사, 파악하는 데는 어촌계장의 소관 업무라기보다는 이장·면장의 업무임을 감안하여, 그에 부합하는 운용을 할 필요가 있을 것이다.

제1차 워크숍 개최 결과보고

1. 개 요

- 일시 및 장소 : '07. 12. 20.(16:00~18:40), 충남발전연구원 회의실
- 참석자 : 제종길(국회의원), 황경엽(KIST 박사), 장기욱(변호사), 표도르 세르게예비치(김용화, 배재대 교수), 이성규(안전성평가연구소 박사), 충청남도 관계자, 충남발전연구원 연구진 등 30명

○ 내 용

- 태안기름유출사고에 대한 국가와 지방의 협력 대응 방향(국회의원 제종길)
- 기름오염 해안지역 환경복원 방향(KIST 박사 황경엽)
- 해양환경생태 피해규모 산정과 배상방향(변호사 장기욱)
- 태안기름유출 사고에 대처하기 위한 지방차원의 대응방법에 대한 발표와 토론

2. 주요내용

□ 태안기름유출사고에 대한 국가와 지방의 협력대응 방향(제종길)

- 이번 사고뿐만이 아닌 수시로 발생할 수 있는 오염사고 대응에 대한 국가적인 계획 필요
- 국가별로 유류오염방제연구소 운영중
- 지자체 차원에서 방제우선순위 결정
- 보상과 복구를 위한 지방차원의 기준 필요
- 사고 직후 여러기관의 자의적인 연구가 있으나 지속적인 연구 필요
- 질의 및 답변

질의1) 특별조치법 제정의 필요와 국회통과 가능성 있는지?

답변1) 기본적으로 특별법을 반대하는 입장이지만, 빠른 보상과 복구를 위해서 단기간이고 지역적 특성을 고려한 특별법은 가능함.

질의2) 유류오염사고에 대한 복구에만 신경쓰는 사이 사고원인에 대한 조사가 미흡한 부분이 있는 것으로 보인다.

질의3) 지방차원의 생태조사 기준, 역할분담, 매뉴얼이 없다. 국가적인 연구가 필요할 것 같다.

답변3) 전문가들의 의견을 모아 충청남도에 건의하여 지방정부차원에서 각 부서별로 의견을 수렴하여 매뉴얼 작성하여 해결가능

질의4) 피해 발생 후 환경복원과 배상문제로 이어지게 되는데 이 과정에서 복원완료 상태의 평가기준(타임리밋 등)을 어느 정도까지 볼 것인가?

답변4) 타임 리밋은 기계적으로 보상하는 방법에 있기 때문에 아직 고려할 필요가 없다.

□ 태안반도 유류오염 방제 방안(황경엽)

- 원유의 성질, 원유 유출에 따른 방제, 세척 공정, 누출사례, 유해화학물질 추적관리 방안 설명
- 기름에 오염된 토양을 물세척으로 정화한 사례가 있음(의왕시)
- 기름오염 바위주변에 오일펜스를 친 다음 고압분사기로 세척제거하고 바닥은 흡착재로 유분을 제거함
- 모래지역은 썬레질로 유분함유 토양을 교반한 후 흡착재로 제거함

□ 태안원유방제 방법 제안(김용화)

- 원유 찌꺼기에는 멜캅탄이라는 물질이 있어 신경마비를 일으키므로 자원봉사 시 어린이 동참하지 말 것
- 현재 방제 작업은 돌에 원유를 흡수시킬 수 있는 방법이고 비효율적이므로 기름찌꺼기에 노출된 돌을 50~60℃ 가성소다 혼합물에 담가 대량으로 세척하는 것이 효율적이다.
- 1993~98년에 걸쳐 바다 속의 가라앉은 유분은 알킬류의 크실렌 종류가 생태독성이 커서 박테리아에 유해성이 큼
- 질의답변

질의1) 이 방법을 어디까지 적용가능한가?

답변1) 숨구멍이 없는 바닷모래에는 부적합하며, 돌에 적용하는 방법이다.

질의2) 가성소다를 사용하는 방식이 2차 오염을 유발하지는 않는가?

답변2) 돌을 닦아내는 방식은 돌의 숨구멍을 막아 미생물의 번식을 막는다. 하지만 가성소다를 사용하는 방법은 그런 우려가 없으므로 더 효과적이라고 생각한다.

□ 해양환경생태 피해규모 산정과 배상방향(장기욱)

- 사고 원인에 대한 규명 필요
- 피해자와 가해자의 위치가 바뀐 듯한 배상체계는 옳지 못하다
- 배상의 범위에 대한 생각 발표
- 질의답변

질의1) 어장피해가 아닌 기타 업종의 피해에 대해 지자체가 소송당사자가 될 수 있는가?

답변1) 지자체의 입장에서는 확인자로서 증빙자료의 작성에만 도움을 주는 것이 좋다.

질의2) 가해자와 피해자가 바뀐 듯한 입장에서 징벌적 손해배상이 있어야 되지 않는가?

답변2) 그것이 위자료로 판례가 있다. 그동안의 판례로 보아 배상을 받을 수 있으나 액수는 별도의 문제이다. 입증하기가 어렵다. 입증만 된다면 배상이 가능하다.

질의3) 배상의 경우 수산과 비수산 분야로 나눌 수 있는가?

답변3) 통합적이고 연쇄적인 피해이므로 이분법적으로 나누는 보상은 있을 수 없다.

질의4) 태안지역지원특별법 문안에 피해배상의 종류를 어떤 식으로 나누어야 할 것인가.

답변4) 어업피해, 그 이외의 경제적 생활에 따른 피해, 정신적 손실, 기타 손실 피해로 나누고 각 항목별로 적법과 위법의 성격으로 나눌 수 있을 것이다.

질의5) 지역경제와 환경에 대한 피해를 국가가 당사자가 되어 소송이 가능한가?

답변5) 국가가 소송 당사자가 될 수는 없으나, 현재 판례의 성향은 환경적인 부분, 무형적인 부분에 피해배상을 해주는 편이다.

2) 제2차 워크숍 발제문

유류오염 사고시 손해배상절차와 정부의 역할

김성수 변호사(법무법인 지평)

1. 유조선에 의한 기름유출 사고시 적용되는 법규

가. 유류오염 사고의 특성

유조선에 의한 기름 유출 사고는 다량의 기름을 단기간에 폭발적으로 배출시킴으로써 순식간에 바다를 집중적이고 즉각적으로 오염시킨다. 이에 따라 생산과 여가 활동의 중심지인 연안에 심각한 피해를 발생시켜서 개인의 삶의 기반은 물론 생태계를 파괴한다. 이와 같은 선박에 의한 유류오염 사고로 인한 손해는 천문학적 규모로 발생하므로 선박소유자 즉 선주(대개는 유조선 회사) 단독의 재산만으로 배상하기 어렵다.

나. 손해배상의 근거가 되는 국제조약과 국내법

이에 따라 국제사회에서는 신속하고 적절한 피해배상을 위하여 사고 발생에 관한 선주측의 과실 여부를 중요하게 따지지 않는 대신(과실책임의 완화), 선주의 책임범위를 일정한 범위에서 제한하기 위하여 “1969년 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약”(이하 ‘1969년 책임협약’이라고 함)과 “1971년 유류오염 손해보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약”(이하 ‘1971년 기금협약’이라고 함)을 체결하였다. 위와 같은 양협약의 시행과정에서 손해의 규모가 증대하고, 환경손상 자체에 대한 배상 필요성이 높아짐에 따라 위 양협약을 개정하는 1992년 개정의정서(이하 각각 ‘1992년 책임협약’, ‘1992년 기금협약’이라고 함)가 채택되었다¹⁾.

1) 1998년 5월 16일자 판보 참조

우리나라에서는 1997년 1월 13일에 위 ‘1992년 책임협약’, ‘1992년 기금협약’ 내용을 거의 대부분 반영하여 유류오염손해배상보장법(이하 ‘법’이라고 함)을 개정하였다²⁾. 이에 따라 국내 영해나 배타적 경제수역에서 발생하는 해양유류오염 사고에 대하여 적용되는 법규는 위 1992년 책임협약, 1992년 기금협약 및 유류오염손해배상보장법이 되며 이들 중에는 신법우선의 원칙에 따라 가장 최근 개정된 규정의 적용을 받게 된다.

2. 유류오염사고 발생시 손해배상 절차 개관

가. 피해 조사

유조선에 의한 유류오염사고의 경우에는 먼저 유조선 회사와 같은 선주들 상호간 책임보험의 역할을 하는 “P&I 클럽”(Protection and Indemnity Club)과 1971년 기금협약과 1992년 기금협약에 의하여 설립된 “유류오염 손해보상을 위한 국제기금”(International Oil Pollution Compensation Fund, 이하 ‘IOPC Fund’나 ‘국제기금’이라고 줄임)이 공동으로 피해를 조사하게 된다. 피해 조사는 크게 보아 2단계로 이루어진다.

1단계 조사는 사고원인과 전반적 피해범위 조사이고, 2단계 조사는 개별 피해자들의 보상청구의 타당성 조사이다. 조사는 실무상 P&I Club이나 국제기금에서 선임한 검정인(Surveyor)이라고 불리우는 일종의 손해감정인들이 실시한다³⁾. 이들 검정인들이 작성하는 검정보고서(Surveyor’s Report)가 보상의 범위를 정하는데 중요한 역할을 한다⁴⁾. 이러한 피해 현황 조사 과정에 피해자측도 검정인을 선임하여 보

2) 1997. 1. 13. (법률 제5290호) 유류오염손해배상보장법의 일부 개정 이유는 다음과 같다. 1969년 유류오염 손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약 및 1971년 유류오염손해보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약이 개정됨에 따라 이들 협약의 개정내용을 반영하여 유류오염사고에 대한 선박소유자의 배상책임 한도액을 최고 1천400만 SDR(165억원 상당)에서 최고 5천970만 SDR(710억원 상당)로, 국제기금의 보상 한도액을 최고 6천만 SDR(715억원 상당)에서 최고 1억3천500만 SDR(1천610억원 상당)로 상향조정하고, 이 법의 적용범위를 대한민국의 배타적경제수역까지 확대하려는 것임.

3) 항만운송사업법 제2조 제1항 제7호, 제5항의 규정을 종합하면, 원래 직업적으로 선적화물 및 선박(부선을 포함한다)에 관련된 증명·조사 및 감정을 행하는 사람을 감정사(鑑定士)라고 한다. 이들이 항만운송사업의 일종인 감정사업(鑑定事業)을 하려면 위 법 시행령 제8조 별표에서 정한 것처럼 감정에 관한 일반적 지식 외에 선박에 의한 유류오염손해배상에 관한 일반적 지식 과목 등에 관한 시험에 합격하여 해양수산부장관에 등록한 6인 이상의 감정사로 구성된 감정사업 등록을 하여야 한다. 따라서 법률상 감정이나 감정인이 정확한 표현이 될 것이나 실무상 검정이나 검정인이란 표현이 사용되므로 여기에서도 실무관행에 따라 표기한다.

4) 태안 앞바다 유조선 헤베이 스피릿호 기름유출 사고의 경우 사고발생일인 2007. 12. 7. 바로 다음날인

상책임자측의 검정인과 합동으로 피해를 조사하는 것이 분쟁 해결에 다소 도움이 될 것으로 기대된다⁵⁾.

나. 배상청구(Claims)

피해자는 유류오염사고로 인한 손해를 증명하는 자료를 첨부하여 선주 및 보험사, 국제기금에 서면으로 배상을 청구하여야 한다. P&I 클럽과 국제기금이 공동으로 지역분쟁사무소를 설치한 경우에는 위 사무소에 청구를 할 수 있고 대부분 지역사무소를 설치하는 것으로 알려져 있다.

다. 합의에 의한 분쟁해결

P&I 클럽과 국제기금이 서로 협조하여 직접 선임하거나 국제유조선선주오염방지연맹(ITOPF)⁶⁾를 통하여 선임한 검정인을 통하여 사고를 조사하고 관련 증거를 수집하여 손해를 평가한다. 이 과정에서 P&I 클럽과 국제기금, 피해자측이 협상을 통해 청구액을 조정하게 된다.

라. 소송에 의한 분쟁해결

배상액에 관한 합의가 이루어지지 않는 경우 피해자는 손해가 발생한 날로부터 3년 이내에 선박소유자 및 그 보험자, 국제기금을 상대로 손해배상 청구 소송을 제기할 수 있다. 유류오염손해배상사건등의 절차에 관한 규칙 제1조에 의하면 제소할 법원은 서울중앙지방법원으로 정해져 있다.

12. 8.에 국제기금은 영국 사무국에서 나온 2명 외에 국내의 검정기관인 주식회사 한국해사감정의 9명과 함께 피해현장 및 신고지역 확인 등의 1차 조사를 실시하는 기민함을 보이고 있다. 시사조선, 태안 스피리트호 유류 유출사고 "2007.12.13(목) 09시 현재, 종합상황"
<http://blog.naver.com/inhyangin?Redirect=Log&logNo=110025309922> (2007. 12. 21. 접속)

5) 그러나 실제로는 국제기금이나 보험사는 자신들이 선임한 검정인 보고서에 거의 전적으로 의존하고 피해자측이 선임한 검정인의 보고서는 사실상 무시된다고 한다(황갑수, 우리나라의 유류오염 피해보상 사례 및 문제점과 대책(2002. 3) 수산경제연구원 홈페이지 홈>조사통계>조사논단 http://www.fepi.re.kr/bbs/view.php?id=nondan&page=7&sn1=&divpage=1&sn=off&ss=on&sc=on&select_arange=headnum&desc=asc&no=56 (2007. 12. 21. 접속)

6) 본 발표문의 말미에 나오는 각주 22, 23 참조

3. 손해배상책임의 주체

가. 손해배상청구권자

1) 국가 및 그 산하기관과 공공단체, 개인, 조합, 기타 단체의 오염소송⁷⁾.

이번 태안 사건의 경우 ① 직접 피해자인 어민·양식업자 또는 이들로 구성된 어촌계⁸⁾, ② 관광영업이익 손해를 본 호텔 등 숙박업자, 음식점 업주, ③ 수협, ④ 대한민국 정부와 충청남도 등을 손해배상청구권자로 고려할 수 있다.

2) 당사자들이 상호 정보를 교환 및 공동의 대리인 선임

결국, 국가, 충청남도나 태안군등 스스로 청구가 어느 정도 가능한 국가 기관을 제외한 어민이나 관광업자들은 수협(어촌계 대표), 상가번영회 등을 중심으로 가능하면 입장이 비슷한 처지의 당사자들이 상호 정보를 교환하고 공동으로 배상신청을 하거나 공동의 대리인을 선임하는 것이 바람직할 것이다. 대체로 어업피해의 경우 수협이 중심적인 역할을 할 수 있을 것이지만 맨손어민들의 보상이 소홀해질 수 있고, 숙박업체나 음식점 등 관광업 종사자들의 경우 수협으로 바로 조직되기 어려우므로 스스로 조직적 대응을 준비해야 할 것이다.

나. 손해배상책임의 주체

1) 선박소유자와 보험자

책임한도액 약 1,300억원(8,977만 SDR, 2007. 12. 기준 미화 142만 달러 상당액⁹⁾)

이번 태안 사건의 경우 피해자는 선박소유자(홍콩선적인 헤베이 스피리트 쉬핑 회사)와 보험자¹⁰⁾(중국 P&I + SKULD P&I)를 상대로 손해배상을 청구할 수 있다. 이 사건의 경우 이들의 책임한도액은 법 제7조 제2호에 따라 8,977만SDR, 즉 한화

7) 1992년 민사책임협약 제1조 제2항.

8) 대판 2001다36733 판결에서도 어촌계가 원고가 되었음.

9) 법 제7조 제1항 제2호, 국제기금 홈페이지 중 설명노트 2면, www.iopecfund.org/npdf/genE.pdf (2007. 12. 21. 접속)

10) 법 제16조 (보험자등에 대한 손해배상의 청구) ① 제4조 제1항 또는 제2항의 규정에 의한 선박소유자의 손해배상책임이 발생한 때에는 피해자는 보험자등에 대하여도 직접 손해배상의 지급을 청구할 수 있다. 다만, 선박소유자의 고의에 의하여 손해가 생긴 때에는 그러하지 아니하다.

로 1,300억원(= 8,977만 SDR X 1,450 원/SDR)이다.

2) 국제기금 : 책임한도액 약 1,643억원

피해자는 선박소유자 또는 보험자등으로부터 배상을 받지 못한 손해에 관하여 국제기금협약이 정하는 바에 따라 국제기금에 대하여 보상을 청구할 수 있고(법 제23조), 이 때 국제기금의 보상한도액은 2억300만SDR(한화 2,943억원)이다. 다만, 이 금액은 선박소유자 또는 보험자가 지급한 금액을 합산한 것이므로, 이 사건의 경우 국제기금이 추가적으로 부담하는 단독 책임한도액은 1,643억원이다.

4. 유류오염손해배상책임의 법적 성격

가. 과실책임주의의 예외

통상적인 불법행위의 책임사유가 가해자의 과실이나 고의, 손해의 발생, 인과관계를 엄격한 요건으로 하는데 비하여 유류오염을 유발한 자(유조선의 소유자)는 사실상의 무과실책임을 부담하고 극히 드물게 전쟁등의 사유로 면책될 수 있다. 이 사건의 경우 면책사유 해당사항이 없다.

나. 입증책임의 완화

유류오염 유발자에 대한 책임 청구시 ‘개연성설’에 따른 입증책임도 완화된다. 즉, 유류오염사고의 피해자는 선박에서 유출 또는 배출된 기름으로 인하여 손해를 입었다는 상당한 정도의 개연성만을 입증하면 족하고, 이에 대하여 선박소유자는 인과관계의 부존재를 증명하지 못하는 한 책임을 명하지 못한다. 결국 손해배상책임의 범위를 어디까지 인정할 것인가가 가장 중요한 문제가 된다.

5. 유류오염 손해배상의 범위 및 배상액 산정기준

국제기금의 청구매뉴얼¹¹⁾ 및 국제해사위원회¹²⁾ 가이드라인¹³⁾에 기초한 손해배상

11) IOPC Fund, Claims Manual(보상청구 매뉴얼), 2005년 4월 판

12) CMI Comité Maritime International, 국제해사위원회

범위는 다음과 같다. 손해배상 청구가 1차적으로 선주의 보험회사 및 국제기금을 상대로 이루어지기 때문에 아래 내용은 주로 국제기금의 청구매뉴얼 내용을 토대로 작성되었다. 보상청구에 관한 당사자간의 협상 및 합의단계에서는 주로 위 매뉴얼을 토대로 검토가 될 것이기 때문이다. 그러나 협상이 결렬되어 일부라도 합의가 이루어지지 않은 부분이 있다면 그 부분만이라도 결국 소송 절차에서 해결하여야 한다. 소송절차에서는 위 매뉴얼이 아닌 국내법 즉 유류오염손해배상보장법 및 민법의 불법행위편의 규정에 따라 청구의 인정여부에 관한 판단이 이루어진다.

가. 물적손해(damage to property)

1) 정의

물적손해란 불법행위로 인하여 재산에 직접 가해진 피해를 말하고, 물건에 대한 피해복구비용, 즉 물건에 대한 청소나 수리, 교체비용 등이 포함된다. 예컨대, 양식업에 쓰이는 그물의 청소 또는 교체비용, 선박 세척비용, 기름방울이 날려 건물을 오염시킨 경우 청소비용 등이 전형적인 예이다.

2) 배상범위

이러한 물적손해는 ① 물건이 전부 멸실된 경우 멸실 당시 교환가격(예컨대, 양식어류 폐사시 그 시장가격), ② 물건이 일부 멸실된 경우 훼손 당시의 수리가가 기준이 된다.

3) 검토

양식어류의 폐사현황(폐사한 물고기 수 + 가격 증빙자료 구비) 등 어장피해에 대한 입증 자료를 미리 확보해 둘 필요가 있다.

나. 경제적 손해(economic damage)

1) 정의

경제적 손해란 장래의 소득상실 또는 수익상실로, 민법상 일실회익에 해당한다.

13) 한국해법학회, CMI GUIDELINES ON OIL POLLUTION DAMAGE, 원암 임동철박사 화갑기념, 한국해법학회지, 1994, 321면 이하

2) 보상기준

이 부분이 가장 쟁점이 많고, 입증이 곤란한 부분이다. 국제기금의 보상기준은 유류오염사고와 해당손해가 얼마나 근접한 원인 결과를 이루고 있는가이다. 구체적인 세부 판단 기준은 ① 근접원인 ② 손해의 직접성 및 예견가능성 ③ 지리적 근접성 ④ 오염된 자원에 대한 피해자의 의존도 ⑤ 대체자원 또는 영업기회의 존부 ⑥ 피해자의 활동이 해당 오염지역의 경제활동에서 불가결한 부분을 형성하는 정도이다.

3) 손해유형

구체적인 손해유형별 인정가능성은 다음과 같다.

① 어부의 소득상실

항구가 오염되었기 때문에 방제작업기간 동안 출어를 하지 못한 어선 소유자나 통상적으로 어로작업을 하는 바다가 오염되어 어로작업을 하지 못한 어부의 소득상실은 일반적으로 국제기금에 의해 보상이 가능하다. 이와 관련, 대법원은 “수산업법상의 무면허 어업행위에 의한 수입이라는 이유만으로 그것이 곧 위법소득에 해당한다고는 볼 수 없지만, …(중략)… 애초에 면허를 받을 수 없는 공단지정지역 내에서의 무면허 어업행위는 위법성의 정도가 강하므로 그로 인한 수입은 위법소득으로서 일실손해 산정의 기초가 될 수 없다고 판시하고 있다.¹⁴⁾

② 가격하락으로 인한 양식업자의 소득감소

국제기금의 경우 이러한 손해유형에 대하여도 보상을 인정한다. 그러나 우리 판례의 경향상, 인근 지역의 오염에 의해 어류가격이 하락함으로 인한 양식업자의 손해는 간접손해 내지 특별손해로서 행위자의 예견가능성에 따라 그 배상책임 존부가 달라질 것이므로 부정될 가능성도 있다.

③ 어업과 관련된 서비스업자, 어구 제조업자의 소득감소

국제기금은 브레이호 사건에서 어류공급감소로 인한 어류 중개인의 수입 감소는 인정하되, 운송업자의 수입감소는 부정하였는데 결국 피해자가 다른 사업을 통하여 대체적인 소득을 올릴 수 있다면 부인되고, 대체가능성이 없는 경우에는 배상가능성이 높다.

14) 대판 2001다36733 판결 참조.

④ 호텔업, 음식점업 등 해안관광업을 운영하는 자의 소득감소

국제기금은 오염으로 인하여 관광객이 감소함으로써 발생하는 해변시설운영업, 호텔업, 음식점업, 관광용상품판매업, 여행대리점업, 버스관광업, 여행객용 보트업 등 해안관광업을 운영하는 자의 소득감소에 대한 보상을 대체로 인정하였으며 이 사건 사고 장소 인근에 만리포 해수욕장이 위치해 있으므로 관광업 피해가 클 것으로 예상된다.

참고로 1995년 여수 부근의 소리도 앞바다에서 발생한 씨프린스 유류유출 사건 당시에는 관광업 농업등의 피해로 47억원을 청구하였으나 국제기금은 5억원 정도만 인정하였다. 그에 비하여 1999년 프랑스 브리타니 해안에서 발생한 에리카 호 사건의 경우 관광피해 1,875억원을 청구하여 1,030억원을 배상받았다¹⁵⁾.

⑤ 기타 고용주의 종업원 유지비용 / 실직한 종업원의 소득상실

논란의 여지가 있으나 국제기금 입장은 부정적인 것으로 보인다. 타 지역에서 재취업 가능성을 고려하여 대체적 수입취득 가능성이 높다고 보기 때문인 듯 하다.

다. 인적손해(personal damage)

영미법상 인적손해란 협의로는 사람의 생명이나 신체의 손상, 광의로는 여기에 위자료까지 포함한 개념이다. 따라서 유류오염으로 인근 주민의 생명이나 건강이 침해된 경우 그 손해의 배상에는 치료비와 개호비, 장례비 등과 같은 적극적 손해와 피해자가 취득할 수 없게 된 수입을 기초로 산정된 소극적 손해, 위자료를 청구할 수 있다.

라. 방제조치비용(preventive measures)

1) 정의

방제조치비용이란 사고가 발생한 이후에 오염손해를 방지하거나 경감하기 위하여 취해진 조치에 소요된 비용을 말한다.

15) 국제기금의 홈페이지 중 www.iopcfund.org/erika.htm (2007. 12. 21. 접속) 및 링크된 관련자료 참고, 예를 들어, http://www.iopcfund_docs.org/ds/pdf/92exc38_5_e.pdf

2) 인정요건

법 제2조 제6호는 “방제조치라 함은 사고가 발생한 후에 유류오염손해를 방지 또는 경감하기 위하여 당사자 또는 제3자에 의하여 취하여진 모든 합리적 조치를 말한다”라고 규정하고 있다. 따라서 방제조치비용은 방제조치 자체 및 그 비용 수준이 합리적이어야 배상될 수 있다.

3) 검토

해안청소비용이나 해안구조물 청소비용, 인부의 고용비용, 청소비용, 작업 중 소모된 장비의 교체비용과 수리비용, 방제장비 구입비(감가상각) 등은 일반적으로 인정된다. 특히 국제기금은 국가 또는 지방자치단체의 고정비용에 대한 청구도 허용하고 있으므로, 국가 또는 지자체는 방제작업에 참여한 피용인에게 지급한 통상임금의 적절한 비율 및 방제작업 기간 동안의 장비 및 설비에 대한 사용료를 청구할 수 있다.

현재 정부와 지자체는 ① 공무원을 동원하는 것은 물론이고, ② 구조선 등 엄청난 설비를 투입하고 있으며, ③ 민간회사나 외국의 전문 기관과 방제용역계약도 체결했을 가능성이 있다. 이러한 방제조치비용은 국민세금으로 지출되는 것이고, 입증이 비교적 용이해서 국제기금에서도 거의 인정되고 있으므로, 정부 / 충남 / 태안군 등 각 단체별로 방제조치비용을 구체적으로 산정하는 작업이 필요하다. 다만, 방제조치비용이 거액 지출된 경우 어민이나 관광업소의 피해금액과 합하여 3천억원을 한도로 하는 책임제한 절차로 인하여 정부가 너무나 많은 금액을 배상신청할 경우 개별적 피해자들은 보상신청금의 절대액수 부족으로 인하여 배상인정 금액의 일부만 배상받을 가능성도 있다. 프랑스의 에리카호 유류유출 사건시 프랑스 정부가 일반피해자들에 대한 충분한 보상이 확정될 때까지는 정부측의 보상신청을 보류한 것도 이런 사정을 고려한 것이므로 참고하여야 할 것이다¹⁶⁾.

마. 환경 손해(Environmental damage)

보상청구 매뉴얼에 의하면, 환경피해에 대한 보상은 그러한 피해로부터의 이익상실과 실제로 수행되었거나 수행될 복구의 합리적인 조치비용에 국한된다. 환경복원의 조치비용의 보상요건은 다음과 같다¹⁷⁾. ① 자연적 회복과정을 가속화할 수 있을

16) 위 각주 참조

것 ② 사고로 인한 추가 피해를 예방하기 위한 것 ③ 다른 서식지나 자연적, 경제적 자원에 악영향을 주지 않을 것 ④ 기술적으로 실행가능할 것 ⑤ 피해의 범위, 기간 및 달성될 이익 사이의 균형을 이룰 것.

그리고 환경복원을 위한 조사연구 비용도 일정한 조건을 구비하면 보상을 받을 수 있다. 전문성, 과학적 엄격함, 객관성 및 균형을 가지고 조사연구가 이루어져야 하고, 연구의 규모는 오염의 정도와 예측되는 효과에 비례해야 한다.

비슷한 취지로, 법 제2조 제4호 가.목은 “환경손상으로 인한 이익상실 외의 환경손상에 대한 손실 또는 손해는 그 회복을 위하여 취하였거나 취하여야 할 상당한 조치에 따르는 비용에 한하여 유류오염손해이다”라고 규정하고 있다. 결국, 환경회복을 위하여 이미 지출한 비용과 합리적인 관점에서 앞으로 지출할 비용을 산정하는 것이 중요 한 문제가 될 것이다. 특히 환경 손해에 대하여는 국가와 지방자치단체가 환경 및 법률 전문가들의 지원을 받아 장기적 관점을 가지고 일관성 있게 수행하여야 적절한 보상도 받고, 복원의 효과도 높일 수 있을 것이다.

바. 위자료

대판 2001다36733 판결은 국제협약 및 법에 규정된 유류오염손해를 경제적, 재산적 손해로 제한하여 해석할 이유는 없으므로 위자료도 인정되나, 어촌계 또는 부락인 원고들로서는 자신이 경영하는 어장이 유류로 오염되었다는 사정만으로 정신적 손해가 있다고 보기는 어려우므로 결국 위자료 청구를 배척하였다. 그러나 유류오염사고로 생활기반인 어장이 기름 범벅이 되었다면 정신적 고통 역시 상당하므로 이러한 정신적 고통으로 발생한 손해 역시 인정해 주어야 한다는 반론이 제기되고 있다.

6. 정부의 역할

가. 국가·지방자치단체 역할의 중요성

오염으로 인한 직접 피해와 방제작업으로 인한 간접 피해 및 그 복구 조치의 내용·기간·비용에 대한 과학적 조사를 조직적으로 진행해야 한다. 씨 프린스호 사건 당시 성급한 방제조치 완료 선언으로 인하여 환경의 복구는 물론 피해 보상에도

17) IOPC Fund, Claims Manual(보상청구 매뉴얼), 2005년 4월판, 30면 이하

부정적 영향을 준 것으로 평가된다. 예를 들어 어장 피해에 관한 어민들의 주장에 관하여 국제기금은 피해 당시에 유류유출 외에 태풍 피해가 있었던 시기였거나 물고기의 폐사를 초래한 오염 유류의 종류가 사고 선박에서 유출된 것과는 다른 것이라는 식의 주장을 함으로써 이른바 과학적 증거를 내세워 청구를 기각시키는데 성공하였다¹⁸⁾는 점을 고려하면 정부가 사전에 이런 사태의 발생 가능성을 예견하고 과학적 증거수집을 도와주어야 할 것이다.

“기름 유출사고는 피해가 장기간 지속되지만, 국내에서는 해상방제 작업과 해안 청소작업이 종료된 이후에도 잔류하는 기름에 대해서는 정화 복원작업이 이루어지지 못하고 있다. 잔류하는 기름에 의한 장기적인 환경피해를 최소화하기 위해서는 잔류된 독성물질에 의한 오염도를 조사하여 피해의 증거를 제시하고, 오염된 환경을 최대한 빨리 회복시킬 수 있는 정화복원사업이 시행될 수 있는 체제를 갖추어야 한다. 환경 복구 비용은 국제기금과 협의를 통하여 되돌려 받을 수 있으므로 환경 복구에 필요한 조사기술과 정화기술을 지속적으로 확보할 필요가 있다.”¹⁹⁾

나. 전문가 조력의 지원

환경·해양·법률 전문가를 위촉하여 오염에 의한 환경 피해조사는 물론 어민과 주민의 피해 보상을 위한 지원을 강화해야 한다. 사건 초기부터 선주 보험회사나 국제기금이 대형 법률회사를 법률대리인으로 선임하여 법률분쟁에 대비하고 있는 점을 고려해 이들에 비하여 경험, 정보와 자원면에서 절대적으로 열세에 있는 피해자들이 초기부터 법률전문가의 도움을 받을 수 있도록 도와야 한다.

이번 사건은 중국 등 외국의 보험회사는 물론 영국에 있는 국제기금을 상대로 하는 배상신청으로 결국 재판으로 진행될 가능성이 높다. 관련된 자료 역시 주로 영문자료 외에는 별로 없는 상태에다가 적용되는 법규 역시 국내법과 국제협약이 복잡하게 얽혀있는 법률분쟁이기 때문에 법률전문가의 도움이 절실히 요청된다. 피해자측 전문가와 전문기관에 의한 피해조사, 손해배상청구를 위한 전문가의 조력비용은 합리성이 인정되는 범위에서 P&I 및 국제기금으로부터 보상받을 수 있는 손해에 포함된다는 점도 참고할만하다.

18) IOPC fund, 71FUND/AC.9/13/3, Incidents involving the 1971 Fund, Sea Prince, 2002. 9. 6.

19) 오재룡 외, “유류오염 환경재해 평가기술 개발” 요약문, 한국해양연구원, 2006. 4.

다. 소득 증빙 자료에 대한 보완 지원

맨손어업 종사자등과 같이 소득증빙 확보 자체가 매우 어려운 피해자들에 대하여 국제기금은 생계보조형 어로종사자에 대하여는 입증책임을 완화하여 피해를 인정한다는 입장이다²⁰⁾. 그러나 이를 현실화 하기 위해서는 공신력 있는 정부기관의 어로 소득 통계자료 등이 지원되어야 할 것이다. 나아가 관광업 피해의 경우에도 단순히 전년도 소득과 비교하여 사고 이후에 소득이 감소한 자료만으로는 보상받기 어려우며 유류오염 발생지역과 비슷한 조건을 구비한 다른 지역의 동종업체에 비하여 소득상실이 드러날 때 비로소 소득상실의 원인이 유류오염인 것으로 인정받기 용이할 것이다.

7. 씨프린스 호 사건 당시 피해보상 과정의 문제점과 배울점

가. 사건 개요

- ☐ 발생일 : 1995. 7. 23.
- ☐ 유류유출량 : 5,035.2톤
- ☐ 해안선 오염범위 총 연장 73.2km
- ☐ 가두리 양식어업에서 많은 피해가 발생
- ☐ 공동어업, 종양식어업, 전복양식업, 정치망어업, 분기초망어업, 어선어업 등 피해
- ☐ 어업손해 688억원 청구에 164억원 지급, 관광업 및 농업 종사자의 손해 47억원 청구에 5억원 지급

나. 피해보상 과정의 문제점²¹⁾

첫째, 국제기금(IOPC Fund)에서는 어업피해보상에 있어서 자기들이 선임한 서베이어의 의견(서베이어 보고서)만을 전적으로 신뢰하는 인상이 농후하였다.

둘째, 국제기금측에서는 피해어업인측에 대하여는 과도한 입증책임을 부과하고

20) IOPC Fund, Claims Manual(보상청구 매뉴얼), 2005년 4월판, p28

21) 황갑수, 우리나라의 유류오염 피해보상 사례 및 문제점과 대책(2002. 3) 수산경제연구원 홈페이지 홈> 조사통계>조사논단

http://www.fepi.re.kr/bbs/view.php?id=nondan&page=7&sn1=&divpage=1&sn=off&ss=on&sc=on&select__arrange=headnum&desc=asc&no=56 (2007. 12. 21. 접속)

있으나 자기들이 선임한 서베이어에 대하여는 이러한 입증을 크게 완화하거나 아니면 전적으로 부과시키지 않는 경우도 있었다.

셋째, 유류 유출량이나 어장여건 등을 보아도 사고마다 보상액 사정에 현격한 차이가 발생하여 이로 인하여 어업인간에 갈등의 요인으로 작용하기도 하였다.

다. 손해배상 절차상 주의점

위와 같은 문제를 개선하기 위해서는 장기적인 차원으로 법률 개정 등 제도개선책을 마련해야 할 것이지만 배상책임의 주체가 국제협약에서 정해진 외국의 기관이고, 그에 관한 규율 역시 국제협약이 중첩적으로 적용되는 점을 고려하면 쉽게 개선되기 어렵다.

따라서 일단 기존의 국내 관련 판례는 물론 국제기금에서 관리하는 자료에 대한 세밀한 분석을 토대로 하여 객관적인 증거에 기초한 청구를 하여야 할 것이다. 나아가 법적 관점에서 기존 사례에서 나오는 배상 인정 및 부인 자료 사이의 상호 관계를 면밀히 분석 정리하여 배상신청을 하여야 할 것이다.

이렇게 해야 비로소 피해내역을 평가하는 국제유조선선주오염방지연맹(ITOPF)²²⁾, 배상신청을 1차적으로 판단하는 보험회사(P&I Club)²³⁾ 및 국제기금이나 최종적인 재판을 하는 법원을 설득할 수 있고 제대로 된 배상을 받게 될 수 있을 것이다.

22) International Tanker Owners Pollution Federation Limited의 준말로, 영국 런던에 소재하며 홈페이지 주소는 <http://www.itopf.com/> 이들의 역할에 대하여 각주 20 황갑수의 논문에서는 다음과 같이 인용하고 있다. "IOPC Fund 및 P&I club에서는 유류오염사고에 관한 피해조사 및 평가업무에 관한 한 ITOPF의 공정성과 객관성을 높이 평가하고 있음. 따라서 유류오염사고가 발행하면 IOPC Fund 및 P&I club에서는 ITOPF조사관을 오염사고가 발생한 사고 당사국에 급파하여 유류오염사고에 관한 방제업무의 효율성에 대한 조언과 유류유출에 의한 피해조사 및 평가업무를 관장하여 수행토록 하고 있으며, 사고 당사국의 검정인으로 하여금 ITOPF조사관의 조사업무수행을 보조토록 하고 있음."

23) 한국선주상호보험조합(韓國船主相互保險組合, KP&I The Korea Shipowner's Mutual Protection & Indemnity Association, The Korea P&I Club) 홈페이지(<http://kpiclub.or.kr/>)에 소개된 유류오염 사고 검정에 있어서 피해보상 청구내용의 문제점을 지적한 글을 보면 선주보험사들이 피해보상 신청자들의 신청서를 바라보는 기본 시각을 어느 정도 짐작할 수 있다. "어선어업: 조업해역의 오염으로 인한 조업 손실, 과거 경험으로 미루어보면 어업피해보상이 과다 청구되는 경우가 허다하다. 허위 사실을 입증할 자료가 없다 보니 위협과 협박으로 청구액을 관철시키려는 시도가 많이 있었다"는 것이다. 위 KP&I Club 홈페이지 중 위험관리> 케이스스터디> 2005/10/17 유류오염사고 검정

http://kpiclub.or.kr/read.cgi?board=w2&y_number=17&nnew=2 (2007. 12. 21. 접속) 결국 보험사를 상대로 한 1차 신청을 할 때부터 전문가들의 조력을 받아서 불필요한 오해의 소지를 없애고, 청구의 근거를 확실하게 제시함으로써 피해보상도 제대로 받고, 보상청구 내용에 대한 신뢰도 높일 수 있을 것이다.

태안 스피리트호 유류유출사고 대응로드맵 작성방향

정 중 관 박사(충남발전연구원 환경생태팀장)

기름유출사고와 같은 대형 환경재난에 대해 대응하는 방법으로 사전에 비상대응 계획(contingency plan)을 수립하여 방재훈련을 통해 사태수습을 위한 방법론을 찾아가듯 사고발생 이후 해결 대안을 찾아가는 대응 방법론을 모색하는 것이 로드맵이다. 기름유출사고 시 대응은 크게 방제, 모니터링, 피해배상으로 나눌 수 있다. 방제는 기름제거와 폐기물처리, 모니터링은 해양환경생태의 변화와 복원, 주민의 건강 영향평가 등을 고려할 수 있다. 그리고 최종적으로 피해 원인과 피해정도 규명을 통해 피해 배상으로 연결된다.

따라서 로드맵을 작성하는 이유는 이러한 일련의 과정에 대해 정책 수립, 시행에 필요한 과학적 근거제공과 문제해결의 복잡성을 사전에 정리해 갈 필요가 있다. 긴급을 요하는 사고 대응의 속성상 각 부문별 세부대응전략을 적시에 제시하기는 쉽지 않다. 기름유출사고 대응 방제와 모니터링, 피해 배상 등은 중장기적인 시간적 범위와 해역, 연안, 육역 등 공간적으로 광범위하게 영향을 미치고, 지역주민, 관계당국, 가해자와 피해자 등 많은 이해당사자가 관여하게 된다.

이렇게 복잡다단한 상황에서 문제해결을 위한 전략적 우선순위를 설정하고, 이 과정에서 제시되거나 예상되는 문제점을 찾아 경험적으로 풀어가는 데 필요한 것이 바로 로드맵이다.

1. 기름 유출과 물질수지균형

12월 19일 해양경찰청이 최종적으로 밝힌 원유유출량은 12,547kL로써 비중 0.78~0.85를 적용하면 9,787~10,700톤 임. 이 가운데 두통과 메스꺼움 등을 유발하는 독성 물질인 황화수소, 벤젠, 머캅탄 등은 부피비로 1.6%로 201kL를 차지함. 이를 포함하여 기타 휘발성이 강한 탄소수 C6 계통의 BTEX가 4,390kL(35%) 증발하고, 해상 및 해안 방제작업 회수량이 3,000kL(24%), 미회수된 해안표착량 2,500kL(20%)라면 타르볼 형태의 부유물과 염도가 높아 방제 작업 과정에서 mousse 형태로 가라앉은 것이 나머지 21%인 2,657kL 임.

수온이 낮은(10℃ 정도) 상태에서 방제시 사용한 유처리제 살포에 의해 해수부피 70% 비율로 안정한 유화액(emulsion) 상태인 chocolate-mousse가 생성됨. 이것은 점성이 있고 반고체 상태이기 때문에 취급이 어렵고 염분도가 높은 상태에서 해수 성분 90%인 chocolate-mousse는 가라앉아 장기적으로 해저 수생태계에 독성을 유발하게 됨.

원유의 탄소수는 종류별로 가솔린 C5~C10, 등유 C11~C12, 경유 C13~C25 임.

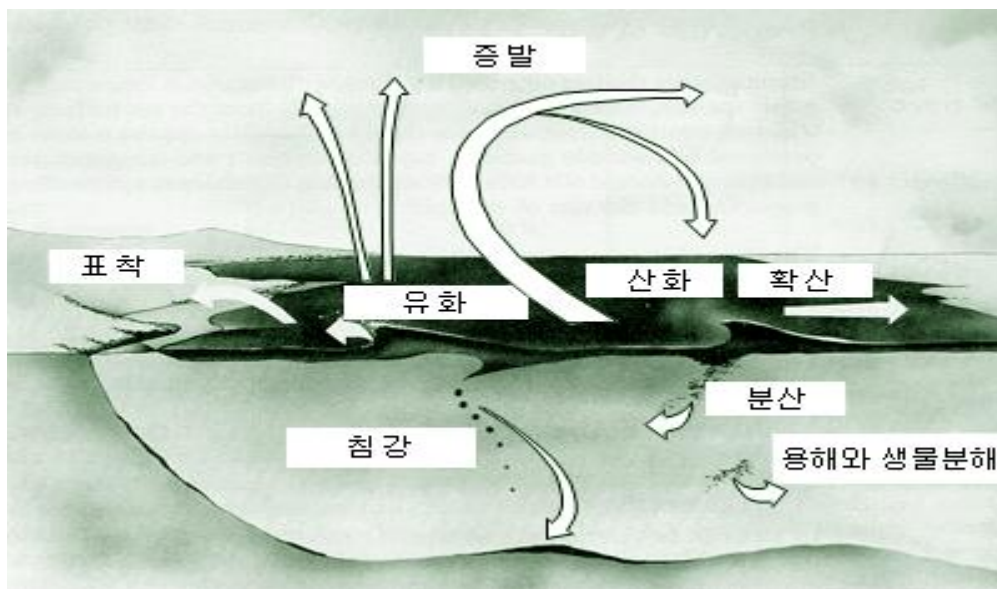


그림 1 유출된 기름의 풍화과정

방제 작업 초기에 계면활성제인 유처리제의 살포에 의해 원유성분인 탄화수소가 분해되면 해수중의 산소가 소비됨. 과도한 유처리제 살포 시 수중 용존산소가 고갈 되면 적조현상을 유발할 수 있음. 유발요인은 일사량이 높고, 수온이 높아지거나, 담수유입에 의한 성층화현상 발생 시이며, 플랑크톤을 비롯한 해수 생물종 조성의 변화가 예상됨.

생물종 조성 변화와 관련한 생물독성 지표종으로 E.Coli, protista, meiofauna, polychaete worm 등이 있음. 물리화학적 지표로는 C13/C12, 용존산소(DO), 질소/인(N/P) 비율, 굴이나 어패류의 폐사시 발생하는 혐기성조건에서 pH의 저하에 따라 부분적으로 미생물 서식환경의 변화나 독성물질의 용출이 증가할 수 있음.

2. 기름 유출과 오염물질제거

방제 과정에서 발생하는 타르볼은 유출사고 후 풍화작용에 의해 자연적으로 생성되며, 수중에 부유하여 넓은 지역을 이동할 수 있음. 특히 이번 사고의 경우 부유사(SPM)의 농도가 높고 바람과 조류의 영향이 강하므로 타르볼이 생성될 수 있는 좋은 조건임. 기후조건에 따라 다르지만 일반적으로 타르볼은 다량의 기름퇴적물이 수중과 저층에 존재하는 한, 유출사고 직후부터 수중에 걸쳐 형성될 수 있음.

타르볼은 딱딱한 외부의 껍질과 부드러운 내부 물질로 구성되어 있음. 수온이 높으면 타르볼의 외벽이 끈적끈적해지면서 깨지고 내부 물질과 함께 일부 기름막이 유출될 수 있지만, 일부 언론에 보도된 바와 같이 ‘순간적으로 터져 한꺼번에 광범위한 규모의 기름막을 형성할’ 가능성은 없음. 한편, 실험실 조건에서 타르볼 생성시키는 것 자체가 매우 어려운 까닭에 타르볼의 외벽을 깨뜨리는 데 필요한 에너지량에 대해 아직 명확한 연구결과가 발표되어 있지 않음.

타르볼은 그 형성과정에서 기름의 풍화작용으로 용해성 성분이나 휘발성 성분이 사라지고 확산이나 분해가 잘 되지 않는 물질이 남아있기 때문에 광범위한 규모의 유막을 형성하지 않음. 또한 수중의 입자성 물질이나 해변의 퇴적물이 달라붙은 타르볼은 딱딱하게 굳어져 용해성 성분이 수중으로 녹아나오지 않으므로 독성작용은 거의 없음.

타르볼의 생성은 유출사고 후 풍화작용에 의한 자연적인 현상이며 사고 지점에서 수십 km 떨어진 연안에 발견되는 현상 역시 바람과 해류에 의한 자연스러운 현상임. 유처리제는 유막 형태의 기름을 작은 기름방울(oil droplet)로 만들어 수중으로 분산시키는 작용을 함. (유처리제는 유분산처리제의 줄임말). 유처리제는 직접적으로 타르볼을 생성한다고는 이야기할 수는 없으나 기름을 물속에 분산시킨다는 측면에서 간접적으로 타르볼의 생성에 영향을 줄 수 있음.

유처리제 살포에 의한 2차 오염 가능성

현재 사용되는 유분산처리제는 자체독성이 높지 않음. 화학적인 조성은 계면활성제 30%에 탄화수소용제 70%의 비율로 구성되고, 유분산처리 문제는 유처리제 자체

의 독성 때문이 아니라 독성이 높은 기름성분을 수중에 분산시켜 기름의 독성작용을 공간적으로 확대시키는데 있음. 유처리제의 연안 살포는 연안의 양식장에 직접적으로 기름방울의 영향을 미치게 하므로 외해에서만 유처리제가 사용되고 있는 것임.

<표 1> 유처리제 성능시험성적서

시험항목		판정기준	제품A	제품B
1. 인화점(C.O.C. ℃)		61이상, 단 주성분이 물인 제품은 생략	생략	생략
2. 동점도(40℃, mm ² /s)		30 이하	0.8011	0.8103
3. 유화율(%)	처리상태	미립자로 분해되고 가라앉지 않을 것	이상없음	이상없음
	30초	90 이상	91.1	90.2
	10분	35 이상	41.5	38.9
4. 계면활성제의 생분해도(%)		생분해시험 개시 후 7일째의 값과 8일째의 값과의 평균치가 90이상	95.8	95.1
5. 생물영향 시험	스케레트네마 코스타툼 (100ppm)	100ppm 이상의 시험구에서 유처리제를 넣지 않은 시험관과 같은 색조나 약간 엷은 색조일 것.	약간 엷은 색조	약간 엷은 색조
	송사리 (24hr, TLm, ppm)	4,000 이상	4,000 이상	4,000 이상
	알테미아 새우 (24hr, TLm, ppm)	4,000 이상	4,000 이상	4,000 이상
	우럭 (24hr, TLm, ppm)	2,000 이상	2,000 이상	2,000 이상
6. 유등점(℃)		- 0.5 이하	- 5.0	- 2.5
7. 색 (ASTM)		보고치	L 0.5	L 1.0
8. 밀도 (15℃, g/cm ³)		신청인이 제시한 값 (1.009)±0.01 이내	1.0096	1.0023

유처리제의 사용은 정책적인 의사결정의 문제임. 유처리제를 전혀 사용하지 않을 경우 유막이 환경적으로 민감한 지역(갯벌, 습지 등)이나 경제적으로 중요한 지역

(해수욕장 등)으로 접근하도록 방치되므로 더욱 큰 피해를 입힐 수 있음. 유처리제는 조류나 해류의 방향으로 기름의 진로를 변경하는데 사용하는 것임. 단, 유처리제의 사용으로 인하여 만들어지는 기름방울은 생화학적으로 완전히 분해되기까지 오랫동안 수중에 잔류할 수 있으므로 현장방제책임자는 과학적인 의사결정과정을 거쳐 유처리제의 사용 범위를 결정해야 함.



그림 2 바닥에 가라앉은 타르볼



그림 3 수면에 뜬 타르볼 및 기름막

모래와 자갈 해안, 제방 등에서 수거한 기름이 묻은 모래, 자갈, 흙작제 등의 안전한 폐기는 쉽지 않음. 방제복과 폐유분, 기름찌꺼기 등은 현행법상 사업장폐기물로 분류되므로 전문처리업체에서 수거 위탁처리하고 있음. 그런데 손해배상문제로 방치해 놓은 폐사된 양식장 굴, 바지락 등 패각류와 지주목 등은 소각시키는데 비용이 많이 소요되고, 분리나 세척도 시간이 많이 소요됨. 생석회를 기름이 묻은 물질과 혼합하여 매립하는데, 이 때 경운기 로타리장치 (rototiller, rotovator) 등으로 섞어 기름성분이 있는 물질 중 수분은 석회와 반응하여 열을 발생하고 혼합을 촉진하게 됨. 생석회로 처리하면 기름이 흘러 나오지 않으며 안정화됨.

기름오염도가 심한 지역은 굴삭기로, 덜한 지역은 선별기로 기계적인 토양경작법으로 제거하는 방법도 있음.



그림 4 양식장의 폐사된 굴과 지주목

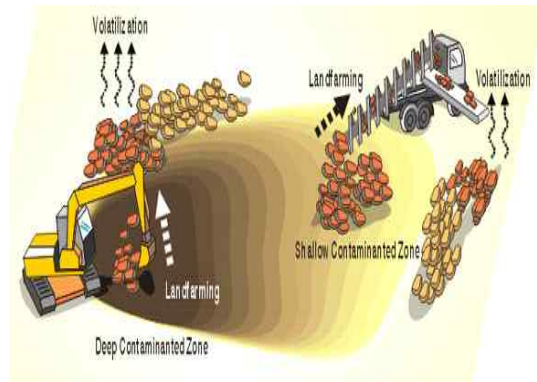


그림 5 토양정작법 기름제거

염도가 높아 방제 작업 과정에서 mousse 형태로 가라앉은 것은 해저간찰과 기름 상태를 평가하여 제거작업이 필요함. 해저에 가라앉은 유분은 저서생태계에 심각한 타격을 줄 수 있는데, 1993~98년에 걸쳐 기름으로 오염된 바닷속을 모니터링 한 결과 자일렌 같은 방향족 탄화수소 혼합액이 박테리아와 플랑크톤에 독성으로 작용함이 나타났음.

이러한 해저상태 모니터링 및 수중 기름제거 방법은 다음과 같이 도식화할 수 있음.

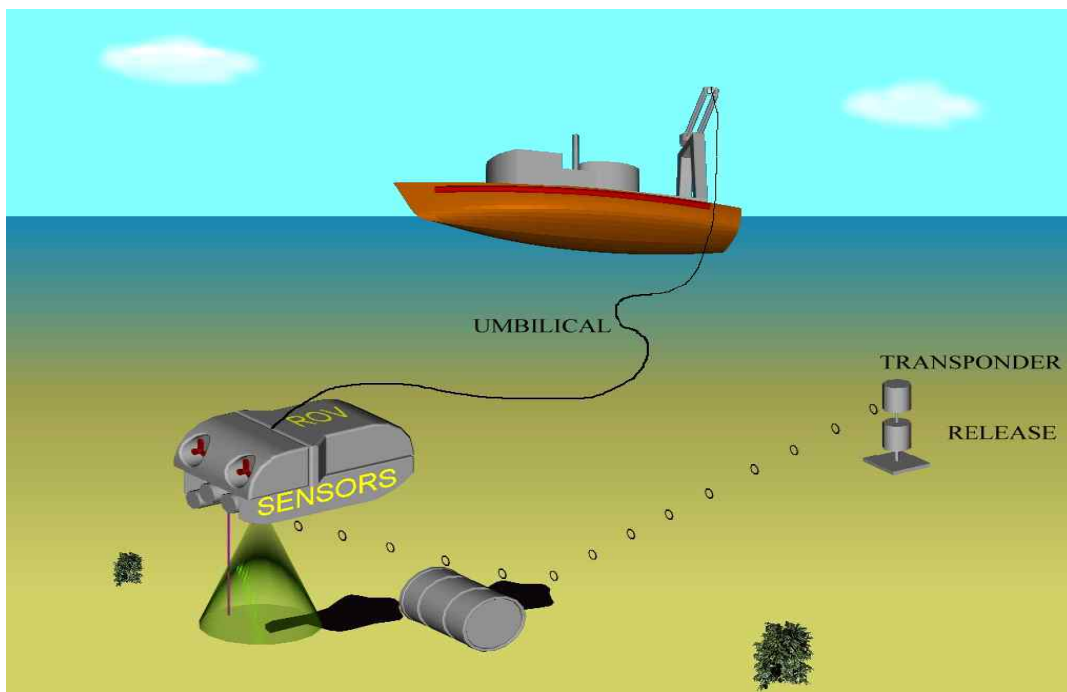


그림 6 해저 기름상태 모니터링과 제거

3. 기름 유출과 건강영향평가

12월 18일 보건복지부의 ‘기름유출 사고 의료분야 등 대응상황’ 자료에서 사고 발생 열이틀째인 이날까지 오염 현장에서 진료를 받은 환자는 모두 12,593명으로 집계되었음. 일부 환자는 중복 증세를 보여 두통·감기·구토 진료 11,283건, 피부 질환 420건, 외상 73건, 눈질환·복통 등 기타 증세 1,543건임. 또 임시 진료소에서 대응할 수 없어 후송된 사례도 6건임.

자원봉사자들보다는 주민들이 대부분 진료를 받고 있어, 오염 현장에 오래 머무는 고령의 주민들에게 건강 피해가 집중됐을 가능성이 있음. 복지부는 역학조사 결과 구토 증세 등이 휘발성 유기화합물 독성에서 비롯됐다는 잠정 결론을 내렸음. 실제로 원유는 휘발성이 강한 탄소수 C6 계통의 BTEX가 상당한 비율로 휘발 확산되어 주변지역 대기질에 영향을 미쳤을 것으로 판단됨. 따라서 방제 작업이 장기화 되면 지역주민에 대한 건강영향평가가 필수적인 상황임.

4. 기름 유출과 생태영향평가

기름유출로 인한 생태영향평가 방법은 그 피해가 커지기 전까지는 정량가능한 수준으로 나타내기가 어렵고, 피해가 나타나더라도 구체적인 원인을 규명하기 충분한 정도로 원인 특성에 따른 피해 규명이 어렵고, 피해가 나타나서 대응책을 세우면 시기적으로 늦은데다 사회적 비용이 매우 커지게 됨. 기름유출이 해양환경에 미치는 위해성을 관리하기 위한 방법으로 생태계영향평가의 위치는 다음과 같음.

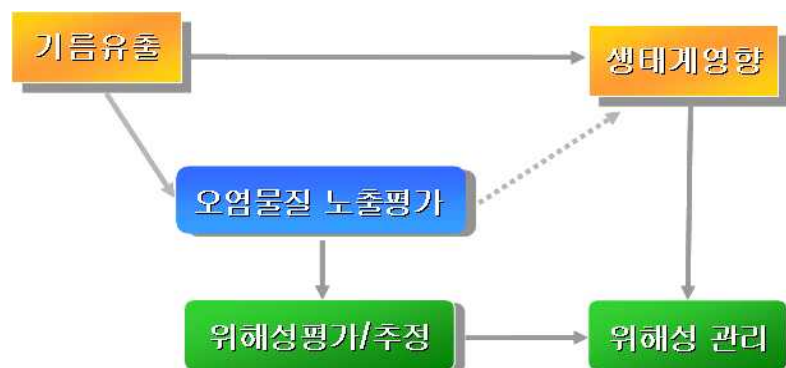


그림 7 생태계 위해성 평가방법과 관리방안

해양생태계는 다양한 생물상과 무생물상이 조화를 이루는 시스템인데, 기름유출이라는 외부 스트레스에 대처하여 장기간에 걸쳐 복원되는 특성을 갖고 있음. 따라서 단기간의 미약한 수준의 스트레스에는 쉽게 반응하지 않으며 그 반응도 매우 긴 시간에 걸쳐 서서히 나타나는 특성을 갖고 있음. 이러한 외부 스트레스에 대해 여러 가지 수준의 생물단계에서 나타나는 반응에 걸리는 시간과 환경생태의 수준을 나타낼 수 있음.

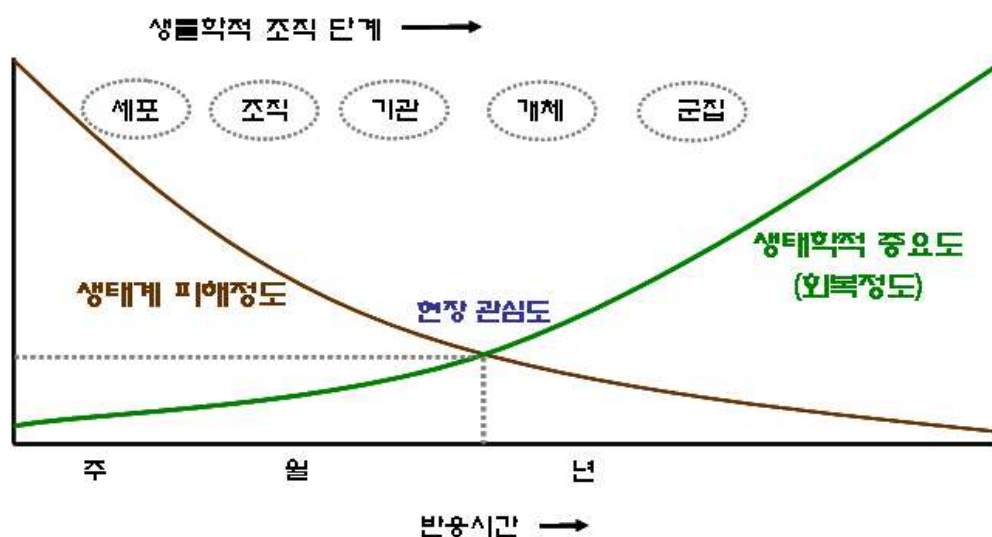


그림 8 생태계 피해정도와 회복정도

<표 2> 기름농도별 생태 영향정도

기름 농도	생태 영향
이끼, 말에 기름부착	藻類 초기 감소 후 폭발증식
0.01g/m3 (10 ppb)	플랑크톤 생식장애 - 어획고 영향 가능
0.02g/m3 (20 ppb)	탄소동화작용 장애
1g/m3 (1 ppm)	바다가재유충 성장장애
5g/m3 (5 ppm)	새끼 물고기 사멸
10g/m3 (10 ppm)	갑각류 화학장애 발생
12g/m3 (12 ppm)	조개류 영양실조
기타	바다동물의 신호체계 교란, 친유성먹이 섭취에 의한 어류성장 장애

5. 기름 유출과 환경생태복원

기름 유출 사고를 겪은 태안의 해양 생태계가 사고 이전의 다양한 생물종을 완전히 회복하려면 앞으로 20년이 걸릴 것이라는 전망이 나왔음.

원유가 덮였던 염습지(salt marsh), 간석지, 암석해안, 모래 해변 및 염하구 등 생태계 유형별로 회복에 필요한 기간을 추정한 결과 10년이 지나면 염습지를 제외한 대부분 생태계가 회복되고, 생물종 대부분이 다시 출현함.(환경부, 외국 사례와 문헌 조사)

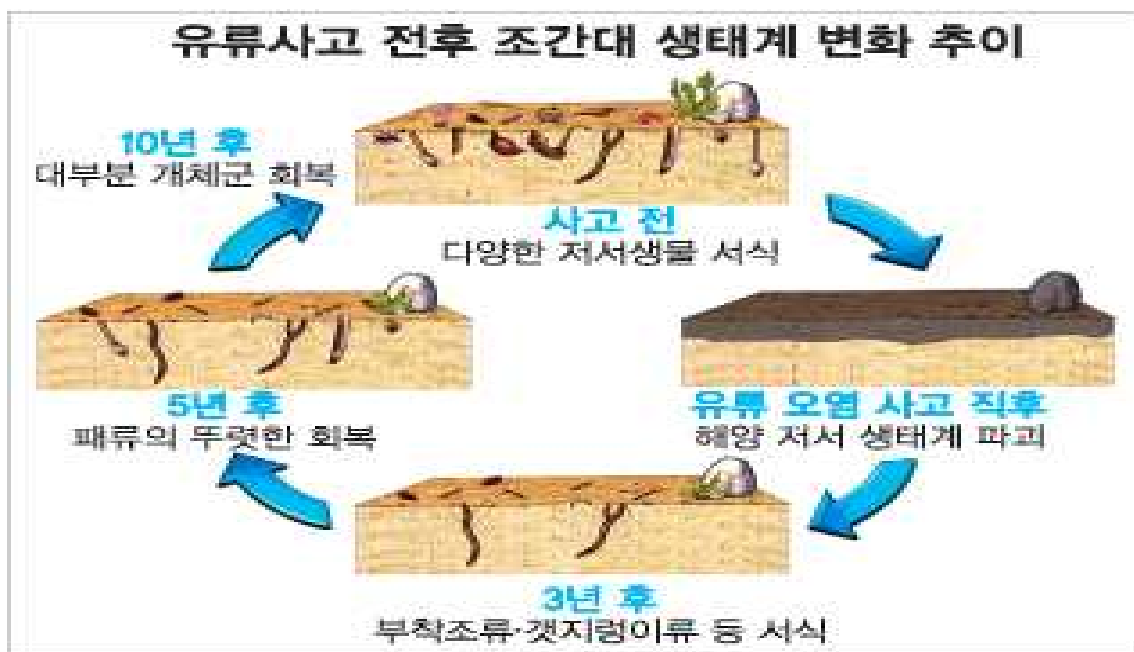


그림 9 조간대 생태계 변화도

단기적으로 약 3년간은 기름오염 환경에 강한 갯지렁이가 우점할 것임. 사고 직후 1년간은 유류오염에 따른 햇빛 차단 영향으로 식물 광합성이 방해를 받아 소형 저서동물이 먹이원인 플랑크톤의 소멸로 사라짐. 저서동물은 암반, 펄 등의 표면 또는 내부에 서식하는 동물군으로 이동성이 적어 기름오염에 취약함. 이어 어패류, 부착생물 등이 폐사함에 따라 바위로 이뤄진 조간대와 갯벌로 이뤄진 조하대가 모두

파괴됨. 이와 함께 원유에 함유된 다환방향족탄화수소(PAH) 등 독성물질이 먹이사슬의 각 영양단계별 동물체내에 차례로 농축되는 과정(생물농축)을 거쳐 큰 동물, 즉 조류에까지 영향을 미칠 수 있음.

사고 직후 수주에서 수개월 안에는 기름 유출사고 영향이 비교적 적은 플랑크톤류가 점진적으로 회복되고, 1년 후부터는 저서동물 가운데 유류오염 환경의 개척종인 가시버들갯지렁이가 서식하기 시작함. 생물종의 복원 과정은 오염된 환경에 가장 잘 적응하는 종부터 나타나 갯지렁이류가 한동안 우점종을 차지한 뒤 먹이사슬 단계가 어느 정도 안정되면 다양한 생물군이 출현하게 됨. 사고 3년 후에는 해조류가 회복되며 사고 5년 후부터 조개류가 뚜렷이 회복될 것임.

간석지나 염습지는 생태적 민감지역으로 생태계복원이 보통 20년은 지나야할 것으로 보고 있음. 특히 갯벌에서 유류가 충분히 제거되지 않은 상태에서 모래가 쌓여 기존의 오염부분이 지하로 침강하는 경우가 많아 복구에 오랜 기간이 소요될 것으로 전망되고 있음. 환경부와 해양수산부가 공동조사팀을 구성해 원유 유출사고가 발생한 태안 일대의 오염지역 생태계에 대한 긴급조사에 착수할 경우 충남지역 전문가의 참여가 필수적이며, 지속적인 자연자원 정밀조사 모니터링이 필요함.

장기계획으로서 환경생태 모니터링 시, 2008년부터 10년간 사고 지역 주변 생태계의 변화, 토양 중 유류의 잔류 실태 등의 환경영향조사와 함께 훼손된 해안사구의 복구, 잔류 유류 제거 등 생태계 복원사업을 병행 추진해야 함.

해양 생물의 경우 산소와 햇빛이 차단돼 어패류와 부착생물 등의 폐사로 인해 특히 미생물과 해조류, 저서동물 등 어류의 먹이가 되는 하등동물들의 피해가 클 경우 양식 어민들의 피해도 크게 증가할 것임.

鳥類 중에는 논병아리, 오리류, 가마우지류, 갈매기류 등 해양이나 연안습지에서 활동하는 새들에게 피해가 집중되고 있으며 모래해안지역에서 취식하는 큰고니, 말뚝가리 등 멸종위기종 역시 오염된 어패류에 의해 간접 피해를 받을 것임.

태안군 특정도서 중에는 ‘곶도’ 1곳이 직접피해 지역에 포함돼 있으며, 생태·경관 보전지역인 신두리 사구가 오염 지역권에 있음.

의항리 인근 정자두에서 소형 고래 종류인 상괭이 7마리 집단사체가 발견되었음은 기름유출로 인해 해저퇴적 기름에 의해 상당한 영향을 받고 있음을 알 수 있어 해저수생태계(benthic aqua-ecosystem)에 대한 정밀한 조사가 요구됨.



그림 10 수중 포유류 상괭이 사체

6. 기름 유출과 피해배상

기름 유출 사고에 대한 피해 賠償은 국제조약에 따라 유조선 회사에서 피해를 배상하고 나중에 가해 선박에 대한 求償權을 청구토록 되어있음. 피해 배상이 일정액을 넘으면 보험사 외에 국제유류보상기금(IOPC)이 추가배상을 하게 됨. 어민과 정부는 피해규모를 산정해 허베이 스피리트호 선주에게 피해배상을 청구하면 선주상호보험(P&I, Protection and Indemnity)이 중국P&I와 Skuld P&I가 배상을 하게 되나, 선주책임한도가 1,300억원을 넘으면 IOPC가 추가로 3,000억원까지 배상할 수 있으나, 피해 규모로 봐서 이러한 규모를 훨씬 넘을 가능성이 큼.

배상합의 과정에서 보험사간 책임비율을 다투는 분쟁이 예상됨. 합의가 되지 않으면 어민·정부-유조선 보험사, 유조선 보험사-예인선 보험사 간 법정공방이 예상됨. 1995년 시프린스호 사고 시 방제비용과 어업관광피해로 인한 피해 배상액으로 국제기금에 청구한 액수는 735.54억원이나 증거수집과 제시 미비로 실제 배상액은 502.27억원으로 청구대비 배상률은 68.3%에 그쳤음.



그림 11 기름유출 피해배상 관계도

배상범위는 기름유출로 인한 직접피해, 간접피해, 방제비용, 관광피해 등임. 구체적으로 어선휴업, 어획감소, 어장전환, 해조류폐사, 어구오염, 환경피해 손해, 방제비, 음식점·숙박업 등 관광수입 감소 등이 포함됨. 다만 이런 손실이 사고로 인해 발생했다는 구체적인 연관성이 입증되어야 함. 보험사는 막연히 손해가 발생했다하여 보상하지 않음. 최근 3년간 생산실적을 입증할 수 있는 세금계산서, 영수증이 필요함.

현재까지 갯벌복구비용이나 환경영향평가 비용 등을 배상한 적은 있으나 환경자원 자체의 손실에 대해서는 배상한 사례가 아직은 없었음. 따라서 이번에는 환경자원의 가치와 장기적인 생태복원에 소요되는 자원의 손실가치에 대한 배상이 필요함. 이를 위해 환경자원의 경제적 가치 산정이 중요함.

(예를 들어 천연기념물이나 멸종위기종의 기름유출로 인한 폐사 시 청소 및 처리비용만 지급되었으나 천연기념물이나 멸종위기종의 생태자원 가치에 대한 배상이 요구되고 있음)

따라서 해양생태 환경영향 조사 시 생태복원의 기준 시점, 복원 정도를 고려한
엄중하고도 정밀한 조사가 요구됨.

태안은 해안국립공원이 위치해 있는 곳인데, 기름유출로 해안국립공원의 존립가
치를 위협하고 있음. 유조선에서 유출된 다량의 기름은 수산업과 관광업 등 환경생
태자원에 기초해 살아가고 있는 지역주민의 삶의 터전 붕괴와 함께 해안국립공원을
덮친 일은 세계적으로 유례없는 일이라 함.

1995년 시프린스호 사고 시 실제 재산 및 환경자원의 손실가치는 7,000억원(매일경
제 12월 11일자 기사)에 이르고 있는데 여러 가지 피해의 입증한계로 국제유류기금
(IOPC)과 보험사에서 실제 지급한 것이 502억원이면 피해대비 배상수준은 7%에 불
과함. 이렇게 피해자들이 쉽게 보험사에 승복한 이유는 우리나라의 취약한 민사피
해 배상제도와 여기에 길들여진 피해자들의 낮은 기대 때문일 것임.

태안해안국립공원 전체와 보령시 등 인근지역 전체가 피폐화되는 상황에서는 지
역주민 뿐만 아니라 지방과 국가도 피해 당사자임.

이에 완전한 오염정화, 완전한 피해 배상, 가해자의 책임부담이라는 원칙이 관철
되어야 함. 보험사와 유류오염기금의 배상한도가 최대 3천억원이 아니라 유류오염
피해배상에 관한 두 가지 국제협약을 법령으로 만든 “유류오염 손해배상 보장법”
에서는 선박의 과실이 명백한 사안에 대해서는 기금 및 보험사의 배상한도를 초과
해 가해자에게서 손해배상을 청구할 수 있다고 규정하고 있음.

損失補償이 적법행위에 기인한 피해 補填인 반면 損害賠償은 불법행위에 기인한
피해 보전이므로 懲罰的 손해배상 차원에서 다뤄져야한다는 것이 법조계의 해석임.
그리고 지역주민의 생계보장 차원에서 先 支援 後 補填으로 求償權이 행사되어야
함.

이러한 국가적 환경재난에 대해 단순한 어업권 보상이 아닌 완전한 오염정화와
생태복원, 완전한 피해 배상, 가해자의 책임을 명확하게 부담케 해야 진정한 해결책
이 될 것임.

과거의 역사가 주는 교훈에서 깨닫지 못하는 사람에게 그 역사의 쓰라림은 반복
된다는 것이 철칙이므로, 이번 사고의 문제해결을 위한 이러한 절차를 시행착오 없
이 이행하는 것이 사고 대응 로드맵의 작성 목적임.

씨프린스호 해양유류오염사고 사례

여수환경운동연합 강흥순

1. 사고발생경위

- 1) 선박 : 씨프린스호 / 14만톤 / 호유해운(운항) / 호남정유(화주)
- 2) 적재량 : 총 88,381톤(원유 86,886 / 벙커A 100 / 벙커C 1,395)
- 3) 원인 : 피항 지연
안전한 피항지 미확보
조종 미숙
단일선체
해상교통관리 시스템(관제시스템) 부족
재난시 대응력 부족
- 4) 평가 :
- 이중선체 의무화(괴업의 노력 중요)

- 해상교통관리 시스템(제도, 장비, 운영인력)
- 특히 위험물 운반선은 위치 추적이 가능하도록 선박감시시스템 구축
(위성 시스템을 이용하여 선박의 위치, 속도, 방향 등을 육상에서 감시하는 시스템)
- 안전한 피항지 미리 확보(대기 정박지)
- 재난시 대응 계획 및 훈련

2. 오염현황

1) 유출량 : 총 5,035톤(운유 4,155 / 벙커A 100 / 벙커C 779)

2) 오염지역 :

- 해상 : 남해, 거제까지 확산(대마도까지 유막 확산)
- 해안 : 약 73.2km
전남 돌산, 남면, 화정면 약 46.9km

경남 남해, 거제 약 10.6km

부산 해운대, 태종대, 울산 및 포항 유류불 및 유막 부착 약 15,7km

3) 평가 :

- 주요 해역별 오염 확산 예측
- 주요 해역 해양환경조사(생태, 지형 등) 및 민감지역 선정

3. 방제활동

1) 초동방제 :

- 기상조건이 나빠 만 하루가 지나서야 오일펜스 설치 및 화재 진압
- 사고발생 5일이 지나서야 구난작업 시작

2) 해상방제 : 해양경찰청 주관

- 오염이 심한 지역은 기계적으로 회수(방제정, 회수기, 흡착재)

- 얽은 유막과 광범위하게 확산된 기름은 유처리제(710톤) 살포
- 95년 8월 11일 해상방제 완료

3) 해안방제 : 호유해운 주도, 지자체 감독

- 연안으로 밀린 기름은 회수기 등 이용 수거
- 방파제, 암반 등은 고압 세척기로 세척
- 해안에 부착된 기름은 주민들이 수작업으로 제거(자원봉사자)
- 95년 11월 27일 1차 완료
- 01년까지 추가작업 실시

4) 평가 :

- 방제장비 및 인력 확충 필요
- 해양오염사고 관리체제 일원화
- 방제계획 및 진행에 있어 전문가 참여
- 국제 협력체계 구축
- 유처리제 사용에 관한 기준 마련 및 전문가 자문

- 긴급 방제기금 확보
- 구난 기술, 인력, 업체 양성
- 주요 해역별 방제계획 수립

4. 피해보상

1) 어민피해 :

- 어민청구 3,974건 / 735억
- 국제유조선선주오염조사기구(ITOPF) 154억
- 최종지급 3,297건 / 169억

2) 관광 수입 등 수입손실

3) 해양환경 피해

4) 주민 및 노동자 건강 피해

5) 평가

- 신속한 피해조사와 객관성 확보(선주 측 보험사는 이미 조사 중)
- 어업소득자료의 객관성 확보
- 정부에 의한 수산자원, 환경현황조사 필요
- 국가에 의한 손해배상청구(정부차원의 피해조사와 법률지원)

5. 환경영향조사 및 복원

1) 환경영향조사 :

- 1차조사 96년 8월~97년 7월
- 2차조사 97년 12월~98년 12월
- 3차조사 99년 7월~00년 6월

2) 복원 :

- 기준 TPAH(15종) 4ppm / PAHs 다핵방향족탄화수소

- 기준초과시 추가 방제(자연 치유력에 의존)

3) 주체 : 사고 기업과 시민단체

4) 평가 :

- 정부 차원의 장기적 환경영향조사(의무화, 문제 많음)와 복원 진행
- 자연친화적 복원방법 개발 및 시행

6. 환경시민단체 활동

1) 여수여천 해양오염 시민대책본부

2) 환경사회단체 해양오염대책위원회

3) LG그룹 유조선사고 환경조정위원회

4) 평가 :

- 전국적 환경시민단체 대책위원회 조직
- 전 국민적 자원봉사 활동 조직
- 환경영향, 주민 건강 조사와 피해 생물 구조활동
- 정책, 제도개선 건인

7. 제도개선

1) 법, 정책 및 제도 정비

- 해양오염방지법 개정
- 국가방제기본계획 수립
- 유조선 전용항로 설정
- 해상교통관제시스템 설치

2) 조직, 인력 및 장비 확충

- 국가방제능력 2만톤 설정(현재 1만 6천톤)
- 한국해양오염방제조함 설립(5천톤 방제능력 보유)

3) 기술개발

4) 평가 :

- 국가방제계획, 지역방제 실행계획 평가 및 재수립
- 국가방제능력 상향조정, 권역별 2~3만톤

8. 맺음

- 원유수입 세계 4위(06년 하루평균 244만배럴, 1배럴 = 158.9L)
- 30만톤급 대형 유조선 운항
- 위험 유해물질 해상 물동량 증가

2. 홈페이지 자료실 운영

충남지역 발전을 선도하는 일류

THINK TANK

04 참여 마당

DEVELOPMENT INSTITUTE

- ▣ 연구 제안
- ▣ 원고 모집
- ▣ 인력 풀
- ▣ 자유게시판
- ▣ 헤베이 스피리트호 사고
 - ▣ 방재관련자료
 - ▣ 환경영향 관련자료
 - ▣ 배상관련자료
 - ▣ 해외사례
 - ▣ 관련법률
 - ▣ 기타자료
 - ▣ 언론보도

헤베이 스피리트호 사고

HOME > 참여마당 > 헤베이 스피리트호 사고 자료실

Chungnam Development Institute

새시대 새롭게 태어나는 **창조의 정신**으로 도민과 지역발전을 위하여 **충남발전연구원**이 함께 하였습니다.

TOTAL : 189 (1/19)

번호	제목	글쓴이	등록일	조회수	첨부
189	[기타-자료]충남리포트-헤베이 스피리트(Hebel Spirit)호 기름유출 사고와 지역발전 전... NEW*	관리자	08/01/21	48	
188	[종합상황]080116 헤베이_스피리트호_유조선유류유출사고수습상황 NEW*	관리자	08/01/16	26	
187	[종합상황]080115 헤베이_스피리트호_유조선유류유출사고수습상황 NEW*	관리자	08/01/16	13	
186	[종합상황]080114 헤베이_스피리트호_유조선유류유출사고수습상황	관리자	08/01/16	12	
185	[종합상황]080113 헤베이_스피리트호_유조선유류유출사고수습상황	관리자	08/01/16	13	
184	[기타-자료]기자회견자료(복색연합)	관리자	08/01/15	27	
183	[법률-자료]태안 사태의 올바른 법률적 해결 방안(참여연대)	관리자	08/01/15	22	
182	[방재-자료]초기긴급발제 진단보고서(복색연합)	관리자	08/01/15	22	
181	[방재-자료]기름방제 급성인체영향 보고서(복색연합)	관리자	08/01/15	20	
180	[기타-자료]성명서문(참여연대)	관리자	08/01/15	18	

제목 ▾
검색
새글쓰기

[1] [2] [3] [4] [5] [6] [7] [8] [9] [10] 다음 10개

» QUICK

부서

발간물

참여

» FILE

10년사

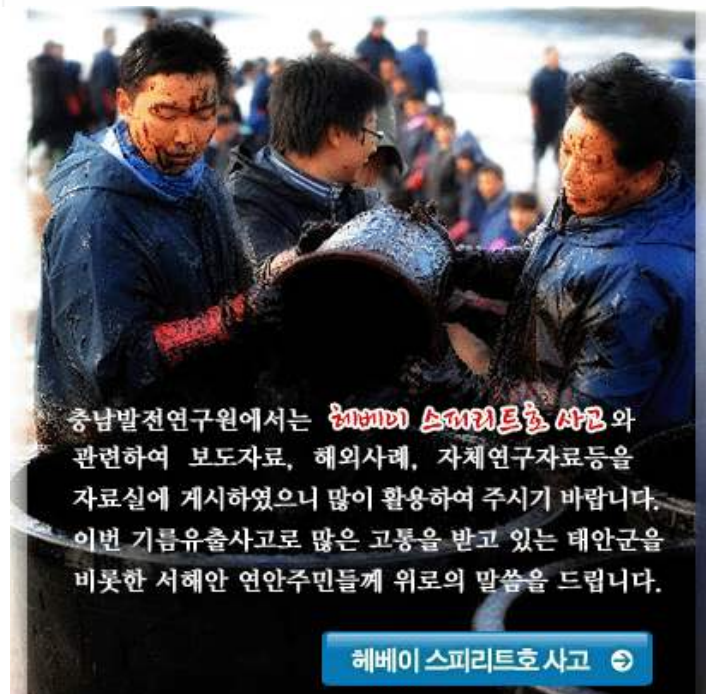
5대과제

디자인

충남지역발전연구원

충남연구개발지원센터

전국지도 연구원협의회



1) 방제관련자료[13건]

- [방제-논문]해상유류오염손해 입증 개선 방안.
- [방제-논문]해양유류오염 현황 및 방제체제.
- [방제-보고서]유류오염사고 대비 해안방제 구축방안.
- [방제-보고서]태안 지역 방제정보집.
- [방제-보고서]태안지역방제실행계획(경기도 평택~충청남도 해역).
- [방제-자료]기름방제 급성인체영향 보고서(녹색연합).
- [방제-자료]씨프린스호 유류오염사고 사후관리방안 연구.
- [방제-자료]초기긴급방제 진단보고서(녹색연합).
- [방제-자료]해양경찰백서(3-1)-해양재난.
- [방제-자료]해양경찰백서(5-1)-해양환경보전활동.
- [방제-자료]해양경찰백서(5-2)-해양오염방지활동.
- [방제-자료]해양경찰백서(5-3)-해양오염사고대비대응.
- [방제-자료]Korea Maritime Pollution Response Corp.

2) 환경영향 관련자료 건[12건]

- [환경-논문]유류오염에 따른 해양환경피해의 측정.
- [환경-논문]유류해양오염으로 인한 환경피해에 대한 경제적 가치평가.
- [환경-자료](060529)연안오염총량관리기술지침(안).
- [환경-자료]국가해양환경측정망운영현황(070511).
- [환경-자료]연안관리(2단계2차)_최종보고서.
- [환경-자료]연안환경 산정 및 분석 연구.
- [환경-자료]유류오염환경재해최종보고서(3차년도)
- [환경-자료]해양기름오염의 장기적인 생태학적 영향(완결).
- [환경-자료]해양보호구역현황(2007).
- [환경-자료]해양환경공정시험방법_20050908[1].
- [환경-자료]해양환경보전종합계획.
- [환경-자료]황해연안오염 2005.

3) 배상관련자료 권[17권]

[배상-자료]국제유류오염보상_기금 클레임 메뉴얼 번역본.

[배상자료]IOPC_Fund보상정책.

[배상자료-논문]유류오염 보상제도 개선방안.

[배상자료-논문]유류오염손해 보상체제 개편논의대응.

[배상자료-논문]유류오염손해배상책임의 성립요건.

[배상자료-논문]유류오염피해보상사례 및 문제점, 대책.

[배상자료-논문]일본의 유류오염손해 배상제도 개편과 시사점.

[배상자료-논문]최근의 국제유류오염손해 보상제도 개편 동향.

[배상자료-논문]해상유류오염과 그 보상제도.

[배상자료-보고서]유류오염손해 보상체제 개편논의.

[배상자료-자료]엑슨 발데즈호의 해양오염사건에 대한 배상 판결.

[배상자료-자료]유류오염피해 배상률 제고를 위한 수산자원 조사체제 구축.

[배상자료-자료]해양경찰청 방제대책본부 운영규칙.

[배상자료-자료]해양경찰청 해양오염 방제기술지원단 규칙.

[배상자료-자료]해양사고손해배상보장제도_개_선방안_연구용역보고서[1].

[배상자료-해외자료]IOPC 보상청구매뉴얼.

[배상자료-해외자료]엑슨발데스호 피해자원서비스 과제및 기금할당보고서.

4) 해외사례 권[17권]

[해외자료]나호도카호 원유유출사고 지자체대응과제.

[해외자료]러시아오염사고[1].

[해외자료]샌프란시스코오염사고[1].

[해외자료]엑슨발데스호 2006년 복원계획서.

[해외자료]엑슨발데즈 관련자료.

[해외자료]엑슨발데즈(ExxonValdez)_NRT_1989.

[해외자료]엑슨발데즈호 1994년 복원계획.

[해외자료]엑슨발데즈호 2007 Final WorkPlan.

[해외자료]엑슨발데즈호 프로젝트 자료집.
 [해외자료]오사카만 재생계획(ppt).
 [해외자료]오사카만재생행동계획(본문).
 [해외자료]호쿠리쿠(북륙)연안원유방재계획.
 [해외자료]After the Exxon Valdez Oil Spill.
 [해외자료]IOPC 2003연차보고서(씨프린스호사고포함).
 [해외자료]IOPC 2006년 연차보고서.
 [해외자료]The IOPC Funds' 25 years of compensating victims of oil pollution incidents.
 [해외자료]나호도카호 원유유출사고에 대해.

5) 관련법률 권[6건]

[관련법률-법령]유류오염손해배상보장_ 법, 시행령, 규칙.
 [관련법률-법령]유류오염손해배상보장법.
 [관련법률-법령]유류오염손해보상금고등법원판례.
 [관련법률-법령]유류오염손해보상금대법원 판례.
 [관련법률-해외자료]세토나이카이 환경보전 특별 조치법.
 [관련법률-해외자료]아리아케해 및 아즈시로해를 재생하기 위한 특별조치에 관한 법률.
 [법률-자료]태안 사태의 올바른 법률적 해결 방안(참여연대).

6) 기타자료[75건]

[기타-논문]국제유류오염손해보상기금 몽스 야콥슨 사무총장의 강연.
 [기타-논문]유류오염법의 유조선 이중선체구조조항.
 [기타-자료]071209-10시 태안HEBEI SPIRIT오염사고 정례브리핑ppt자료.
 [기타-자료]갯벌보존보고서.
 [기타-자료]기자회견자료(녹색연합).
 [기타-자료]선박접촉사고현황(2007 12 14 09시).
 [기타-자료]선박접촉사고현황(2007 12 21 09시)충남상황실.

[기타-자료]성명서운문(참여연대).

[기타-자료]씨프린스호10주년국제심포지엄.

[기타-자료]어업인단체현황(2004년).

[기타-자료]유류오염세미나(한국, 중국).

[기타-자료]유류오염피해조사지침.

[기타-자료]충남리포트-허베이 스피리트(Hebei Spirit)호 기름유출 사고와 지역발전 전략

[기타-자료]태안기름유출 사고대응 정책방향 도출을 위한 전문가 워크숍 개최 결과보고

[기타-자료]태안기름유출사고 대응 전문가 워크숍.

[기타-자료]태안기름유출사고핸드북

[기타-자료]해수욕장 유형별 관리 평가 모델 개발 연구.

[기타-자료]해양관광 기반시설 조성 연구용역(2006년 06

[기타-자료]해양문화-서해해역(상) 1.

[기타-자료]해양문화-서해해역(상) 2.

[기타-자료]현장실태조사결과 전체보고서(녹색연합).

[기타-해외자료]자원봉사활동.

[기타-해외자료]Incidents in Australian Waters.

[종합상황]080113 허베이_스피리트호_유조선유류유출사고수습상황.

[종합상황]080114 허베이_스피리트호_유조선유류유출사고수습상황.

[종합상황]080115 허베이_스피리트호_유조선유류유출사고수습상황.

[종합상황]080116 허베이_스피리트호_유조선유류유출사고수습상황.

[종합상황]-071215태안앞바다_선박충돌사고(06시)[1].

[종합상황]-071216태안_유류유출사고_수습상황(1216-06시현재).

[종합상황]-071217(월)재난관리종합상황(06시현재).

[종합상황]-071217_태안앞바다_선박충돌사고(18시)[1].

[종합상황]-071217태안_유류유출사고_수습상황(1217-06시현재).

[종합상황]-071218 12월18일(화)재난관리종합상황(06시현재).

[종합상황]-071218_태안앞바다_유출사고_수습상황(06시).

[종합상황]-071219 12월19(수)재난관리종합상황(06시현재).

[종합상황]-071219_태안앞바다_유출사고_수습상황(06시).

[종합상황]-071220(목)재난관리종합상황(06시현재)1.

[종합상황]-071220_태안앞바다_유출사고_수습상황(06시).

[종합상황]-071221(금)재난관리종합상황(06시현재).

[종합상황]-071221_태안앞바다_유출사고_수습상황(18시).

[종합상황]-071222(토)재난관리종합상황(06시현재).

[종합상황]-071222_태안앞바다_유출사고_수습상황(06시)[1].

[종합상황]-071223(일)재난관리종합상황(06시현재).

[종합상황]-071223_태안앞바다_유출사고_수습상황(18시).

[종합상황]-071224(월)재난관리종합상황(06시현재).

[종합상황]-071224_태안앞바다_유출사고_수습상황(18시).

[종합상황]-071225(화)재난관리종합상황(06시현재).

[종합상황]-071225_태안앞바다_유출사고_수습상황(06시)[1].

[종합상황]-071226(수)재난관리종합상황(06시현재).

[종합상황]-071226충남태안앞바다유조선유류유출사고수습상황(071226_06현재).

[종합상황]-071227(목)재난관리종합상황(06시현재).

[종합상황]-071227충남태안앞바다유조선유류유출사고수습상황(071227_06현재).

[종합상황]-071228(금)재난관리종합상황(06시현재).

[종합상황]-071228충남태안앞바다유조선유류유출사고수습상황(071228_06현재)-최종[1]

[종합상황]-071229(토)재난관리종합상황(06시현재).

[종합상황]-071229충남태안앞바다유조선유류유출사고수습상황(071229_06현재).

[종합상황]-071230(일)재난관리종합상황(06시현재)1.

[종합상황]-071230충남태안앞바다유조선유류유출사고수습상황(071230_06현재).

[종합상황]-071231(월)재난관리종합상황(06시현재).

[종합상황]-071231허베이_스피리트호_유조선유류유출사고수습상황(07123106현재)[최종][1]

[종합상황]-080101 1월_재난종합상황_분석_및_전망(080101).

[종합상황]-080101(화)재난관리종합상황(06시현재).

[종합상황]-080102(수)재난관리종합상황(06시현재)2.

[종합상황]-080102허베이_스피리트호_유조선유류유출사고수습상황(080102_06현재).

[종합상황]-080103(목)재난관리종합상황(06시현재)2.

[종합상황]-080103허베이_스피리트호_유조선유류유출사고수습상황(080103_06현재).

[종합상황]-080104(금)재난관리종합상황(06시현재)1

[종합상황]-080104허베이_스피리트호_유조선유류유출사고수습상황(080104_06현재)[1].
 [종합상황]-080105(토)재난관리종합상황(06시현재).
 [종합상황]-080105허베이_스피리트호_유조선유류유출사고수습상황(080105_06시_최종).
 [종합상황]-080106(일)재난관리종합상황(06시현재).
 [종합상황]-080106허베이_스피리트호_유조선유류유출사고수습상황(080106_06시_최종).
 [종합상황]-080110(목)_재난관리종합상황(06시현재).
 [종합상황]-080110허베이_스피리트호_유조선유류유출사고수습상황(080110_06현재).
 [종합상황]-080111(금)_재난관리종합상황(06시현재).

7) 언론보도 건[49건]

[언론보도]01월01일자-서해안 기름유출관련 주요언론.
 [언론보도]01월02일자-서해안 기름유출관련 주요언론.
 [언론보도]01월03일자-서해안 기름유출관련 주요언론.
 [언론보도]01월04일자-서해안 기름유출관련 주요언론.
 [언론보도]01월05일자-서해안 기름유출관련 주요언론.
 [언론보도]01월07일자-서해안 기름유출관련 주요언론.
 [언론보도]01월08일자-서해안 기름유출관련 주요언론.
 [언론보도]01월09일자-서해안 기름유출관련 주요언론.
 [언론보도]12월08일자-태안 기름유출관련 주요언론.
 [언론보도]12월10일자-태안 기름유출관련 중앙방송.
 [언론보도]12월10일자-태안 기름유출관련 중앙지.
 [언론보도]12월11일자-태안 기름유출관련 주요언론.
 [언론보도]12월11일자-태안 기름유출관련 중앙방송.
 [언론보도]12월12일자-태안 기름유출관련 주요언론.
 [언론보도]12월12일자-태안 기름유출관련 중앙방송.
 [언론보도]12월12일자-태안 기름유출관련 중앙지(석간).
 [언론보도]12월13일자-태안 기름유출관련 주요언론.
 [언론보도]12월13일자-태안 기름유출관련 중앙방송.
 [언론보도]12월13일자-태안 기름유출관련 중앙지(석간).

[언론보도]12월13일자-태안 기름유출관련 중앙지.

[언론보도]12월13일태안 기름유출관련 중앙방송_쪽번호.

[언론보도]12월14일 언론주요보도사항.

[언론보도]12월14일 태안 기름유출관련 중앙석간.

[언론보도]12월14일 태안 기름유출관련 중앙조건.

[언론보도]12월15일 언론주요보도사항.

[언론보도]12월15일 태안 기름유출관련 중앙방송.

[언론보도]12월15일 태안 기름유출관련 중앙지.

[언론보도]12월16일 태안 기름유출관련 중앙방송.

[언론보도]12월17일 언론주요보도사항.

[언론보도]12월17일 태안 기름유출관련 중앙방송.

[언론보도]12월17일 태안 기름유출관련 중앙조건.

[언론보도]12월18일 중앙지 태안 관련 스크랩.

[언론보도]12월18일 태안 기름유출관련 중앙방송.

[언론보도]12월18일 태안 기름유출관련 중앙석간.

[언론보도]12월19일 태안 기름유출관련 중앙방송.

[언론보도]12월19일 태안 기름유출관련 중앙조건.

[언론보도]12월20일자-서해안 기름유출관련 주요언론.

[언론보도]12월21일자-서해안 기름유출관련 주요언론.

[언론보도]12월22일자-서해안 기름유출관련 주요언론.

[언론보도]12월24일자-서해안 기름유출관련 주요언론.

[언론보도]12월25일자-서해안 기름유출관련 주요언론.

[언론보도]12월27일자-서해안 기름유출관련 주요언론.

[언론보도]12월28일자-서해안 기름유출관련 주요언론.

[언론보도]12월29일자-서해안 기름유출관련 주요언론.

[언론보도]12월30일자-서해안 기름유출관련 주요언론.

[언론보도]미연안경비대 방제전문가 기술지원 상호협력합의.

[언론보도-브리핑]071210 10시 태안오염사고 정례브리핑 자료1.

[언론보도-브리핑]071211 10시 태안오염사고 정례브리핑 자료2.

[언론보도-브리핑]071211 17시 태안오염사고 정례브리핑 자료3.

3. 특별법 초안작성

허베이유류유출사고관련특별법(안) 사전 검토

성태규(충남발전연구원 자치행정연구팀장)

I. 제정필요성

- 충남 사상 초유의 기름 유출사고로 어장 및 생태계가 파괴되고 있음
- 해양유류유출사고는 씨프린스호 유류오염사고에서와 같이 장기간에 걸쳐 피해 복구 및 환경생태 복원이 이루어짐으로, 이에 특별한 조치가 요구됨
- 허베이유류유출사고로 지역의 이미지가 훼손되어 지역경제를 활성화할 특단의 조치가 필요
- 현행 재난관리법으로는 피해보상 및 위축된 지역경제 회생에 어려움이 있음
- 제도권 외 주민 등은 민간보험 및 국제기금 등의 지원범위에 제외됨
- 지역주민 생계안정을 위해 피해배상액에 대한 선지원, 후보전 조치가 필요

II. 「재난 및 안전관리 기본법」 검토

- ① 국가차원의 어장 및 생태계 복원 지원(인력, 장비, 예산 등)
 - 현행 법률에 의해 지원이 가능
 - “국가 또는 지방자치단체는 특별재난지역으로 선포된 지역에 대하여는 대통령령이 정하는 바에 의하여 응급대책 및 재난구호와 복구에 필요한 행정·재정·금융·의료상의 특별지원을 할 수 있다”(「재난 및 안전관리기본법 제61조」)
- ② 피해복구 및 생태환경 복원을 위한 정부대책기구 설치
 - 현행 법률 및 시행령에 의해 대통령령이 정하는 대규모 재난의 경우 행정자치부에 중앙재난안전본부를 설치할 수 있음(「재난 및 안전관리기본법」 제14조, 동법 시행령 제14,15,16조)

③ 피해주민 손해배상 지원

- 피해액 산출, 보상기준 등은 「재난구호 및 재난복구비용 부담기준 등에 관한 규정」에 규정되어 있으며,
 - 추가적인 보상기준 등이 필요하면 대통령령으로 상기 규정을 개정해야 함
- 피해액 산출 등은 “재난합동조사단”을 통해 현재에도 가능(「재난 및 안전관리 기본법 시행규칙」 제18조의2)
- 「유류오염손해배상 보장법」이 개정되어 있으나 2008.8.4일부터 시행예정이므로, 이에 대한 시행령을 만들 경우 이를 근거로 한 손해배상이 너무 지체될 것임

④ 대규모 국가행사 개최 근거 마련

- 「태안 기름유출사고」와 관련하여 특별법을 통해 대규모 국가행사 개최근거를 명시할 수 있음
 - 그러나, 「태안 기름유출사고」단일 재난으로 인한 지역회생책으로 특별법을 제정하기에는 어려움이 있음
- 개최근거는 「재난 및 안전관리 기본법 시행령」 제70조7항에 첨가 가능
 - “특별재난지역으로 선포된 지역의 인프라 구축과 경제활성화를 위한 조치”를 삽입

⑤ 지역경기 활성화를 위한 관광인프라 등 국가사업 특별지원

- 개최근거는 「재난 및 안전관리 기본법 시행령」 제70조7항에 첨가 가능
- “특별재난지역으로 선포된 지역의 인프라 구축과 경제활성화를 위한 조치”를 삽입

⑥ 피해주민에 대한 생계, 교육, 의료, 세제 지원 등 근거 마련

- 「재난 및 안전관리기본법」 제61조에 의해 이미 가능

Ⅲ. 특별법(안)의 주요 내용

- ① 국가차원의 어장 및 생태계 복원지원(인력, 장비, 예산 등)
- ② 조속한 피해복구 및 생태환경 복원을 위한 정부대책기구 설치
 - 환경전문가, 해양전문가, 전문변호사 등
- ③ 어민을 비롯한 영세 상공인 등 피해주민 손해배상 지원

- 전문기관으로 하여금 피해액 산출, 보상기준 등 설정
- ④ 대규모 국가행사(예, 환경·관광엑스포 등) 개최 근거 마련
- ⑤ 지역경기 활성화를 위한 관광인프라 등 국가사업 특별지원
- ⑥ 피해주민에 대한 생계, 교육, 의료, 세제 지원 등 근거 마련

IV. 특별법(안)

「허베이 스피리트호 유류유출사고 관련 피해구제 등에 관한 특별법」(안)

제1조(목적) 이 법은 2007년 12월 7일 태안에서 발생한 허베이 스피리트호 유류유출사고(이하 “유류유출사고”라 한다)와 관련한 피해지역 주민의 생활안정을 도모하고, 피해지역의 환경·생태계를 복원하며 재난지역이 사고 이전의 활력을 회복할 수 있도록 지원사항을 규정함을 목적으로 한다.

제2조(국가 등의 책무) ① 국가 및 지방자치단체는 유류유출사고 피해지역 주민의 생명·신체 및 재산을 보호할 책무를 지니고, 피해복구를 위해 노력하여야 하며 피해지역을 적극 지원하여야 한다.

제3조(다른 법률과의 관계) 유류유출사고 관련 피해복구 및 주민지원 등에 관하여 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 이 법에 따른다.

제4조 (유류유출사고 특별대책위원회) ① 이 법에 의한 피해자의 배상을 지원하고 조속한 피해복구 및 환경·생태 복원 등을 종합적으로 추진하기 위하여 국무총리 산하에 “허베이 스피리트호 유류유출사고 특별종합대책위원회”(이하 위원회라 한다)를 설치한다.

② 위원회의 기능은 다음 각호와 같다.

1. 주민 등 관련 지역의 피해 조사 지원에 관한 사항
2. 피해지역 주민의 생계지원 및 생활안정화 대책 수립에 관한 사항
3. 생태파괴, 환경오염으로 인한 장·단기 피해 및 영향 조사에 관한 사항
4. 환경 및 생태복원을 위한 대책에 관한 사항
5. 피해지역의 경제 안정화 및 활성화에 관한 사항
6. 기타

③委員會는 委員長 1人을 포함한 25人 이내의 委員으로 구성하되, 委員長은 國務總理가 되고 委員은 관계부처장관, 당해 자치단체장 및 5人 이상의 지역주민 대표를 포함한 學識과 經驗이 풍부한 者 중에서 國務總理가 임명 또는 위촉한다.

③위원회의 조직 및 운영 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제5조(허베이 스피르트호 유류유출사고 피해복구 및 배상 지원 등을 위한 실무위원회) ① 위원회에서 위임받은 사항을 처리하기 위하여 시도지사의 소속하에 이 법에 의한 피해자의 배상을 지원하고 조속한 피해복구 및 환경·생태 복원 등을 종합적으로 추진하기 위하여 허베이 스피르트호 유류유출사고 피해복구 및 배상 지원 등을 위한 실무위원회(이하 실무위원회라 한다)를 둔다.

②실무위원회는 위원장 1인을 포함한 30인으로 구성하되 위원장은 시도지사가 되고 위원은 6인이상의 주민대표를 포함한 학식과 경험이 풍부한 자와 공무원 중에서 위원장이 위촉한다.

제6조(재난지역에 대한 추가지원) ①국가는 유류유출사고 지역에 대하여 다음 각 호에 관하여 추가지원을 할 수 있다.

1. 의료·방역·방제 활동 등에 대한 지원사항
2. 쓰레기 등 폐기물 수거 활동 등에 대한 지원사항
3. 피해어민, 상공인 등에 대한 금융 및 세제 지원사항
4. 기타

② 제1항에 따른 지원기준 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제7조(피해배상금 지원 등) ①국가는 유류유출사고와 관련하여 피해주민에 대한 일정범위의 배상금(이하“선급금”이라 한다)을 미리 지급할 수 있다.

②제1항에 따라 국가가 선급금을 지급한 경우, 국가는 「유류오염손해배상보장법」에 따라 배상금 청구시 피해지역 주민의 배상청구권에 대해 대위권을 행사하여 보험자 또는 국제기금협약에 따른 국제기금으로부터 선급금에 해당하는 금액을 보전받아야 한다.

③ 국가 및 지방자치단체는 배상금 청구에 필요한 피해지역의 증거수집 및 보전 등을 위하여 적극 지원하여야 한다.

④배상금의 선급금 기준·범위 및 절차 등에 관한 사항은 대통령령으로 정한다.

제8조(해양 환경·생태복원지역 지정) ① 국가는 유류유출사고로 해양환경이 훼손된 지역과 생태계 변화 등이 우려되는 지역을 특별해양환경복원지역으로 지정하여야 한다.

② 국가는 특별해양환경복원지역에 대한 종합대책을 조속히 수립·시행하여야 한다.

③ 해양환경복원계획에는 포함한 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 해저를 포함한 해당지역에 대한 생태·환경영향 조사 및 연구 계획
2. 해저를 포함한 해당지역에 대한 지속적인 모니터링 계획
3. 해저를 포함한 해양생태·환경 복원에 관한 재정투자 지원 계획
4. 기타

제9조(지역경제 활성화) ① 국가는 피해사고지역의 경제 활성화를 위하여 국책사업 우선지원, 대규모 국가행사 개최, SOC 건설 등 종합대책을 수립하고 필요사업에 대한 예산을 우선적으로 지원하여야 한다.

② 국가는 충청남도 및 피해지역 기초자치단체가 피해지역내에서 실시하는 각종 행사의 경비를 지원할 수 있다.

제8조(지역 이미지 개선) ① 국가는 피해지역의 실추된 이미지를 회복하기 위한 홍보 등 대책을 수립하여 시행하여야 한다.

② 국가는 지역이미지 개선을 위한 각종 행사 개최시 국비를 지원할 수 있다.

제9조(맨손어업자 등에 대한 특별지원) ① 국가는 면허어업자, 허가어업자 및 신고어업자를 제외한 해양을 생계수단으로 하고 있는 한계피해자(이하 “한계피해자”라 한다)에 대하여 「국민기초생활보장법」에 따른 최저생계비를 지급할 수 있다.

② 국가 및 지방자치단체가 유류오염사고 피해복구 작업에 「고용정책기본법」에 따른 공공근로사업을 실시하여야 한다.

③ 제1항·제2항에 따른 지원기준 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제10조(재해보험료에 대한 특별지원) 「어선원 및 어선재해보험보상법」 제4조의 규정에 불구하고 유류오염사고와 관련하여 해양생태계 훼손으로 어업 및 양식업의 소득이 감소하였을 경우 「어선원 및 어선재해보험보상법」 제4조에 규정된 보험료를 전액 국비지원할 수 있다.

제11조(방제작업에 동원된 어선에 대한 특별지원) 「조세특례제한법」 제106조의2의 규정에 불구하고 유류오염사고와 관련하여 방제작업에 동원된 어선이 사용하는 석유류에 대하여 부가가치세 등을 감면 할 수 있다.

제12조(토지거래 허가의 적용특례) 유류유출사고와 관련하여 특별재난지역으로 선포한 지역의 토지거래에 대해서는 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제118조제1항의 규정을 적용하지 아니한다.

제13조(증거보전 등의 비용 지급) ① 국가는 제5조에 따른 보상금 청구에 필요한 피해조사 및 증거보전, 법률자문 등에 소요되는 비용을 지급할 수 있다.

② 제1항의 비용 지급 기준 등 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제14조 (의료지원금)국가는 태안기름유출사고와 관련하여 상해를 입은 자에게는 의료지원금을 지급한다.

제15조 (조세면제) 유류 유출사고와 관련하여 지급된 배상금과 지원금에 대하여는 국세 및 지방세를 부과하지 아니한다.

제16조 (성금의 모금) ① 특별대책위원회는 피해자를 지원하기 위해 성금을 모금할 수 있다.

② 제1항의 규정에 의한 성금모금은 「기부금품의 모집 및 사용에 관한 법률」 제4조의 규정에 의하여 등록을 한 것으로 본다.

제17조(학자금 지원) ① 국가는 피해지역 주민의 자녀의 초·중·고등학교 학자금을 전액 지원하여야 한다.

부칙

①(시행일) 이법은 공포한 날로 부터 시행한다.

V. 부록

<장기육변호사(안)>

「油類汚染 被害賠償 등에 관한 임시조치법(案)」

■ 提案理由

- 2007. 12. 7. 충남 태안군 소원면 만리포 앞 해상에서 유조선 헤베이스프리트 호(Hebei Spirit) 유류오염 사고로 인하여, 그 해변 및 인근 지역의 수산업자와 그 외의 사업자등의 경제 활동에 엄청난 피해를 야기하였으므로
- 현행 법체계상의 미흡한 사항(수산업법 제80조, 해양오염방지법 제4조의 6, 유류오염손해배상보장법 제44조의 2 등)을 보충하고, 현안에 관련된 대법원 판례(2001다 36733호 사건)를 수용하여 피해배상 체계를 보완하고, 국가가 예산을 확보하여, 손해배상금 상당액을 미리 대위지급하게 하는 등 피해 주민(법인포함, 이하 같다)과 해당 지방자치 단체(시·군을 의미한다. 이하 같다)를 긴급지원 하는 방안을 규정함에 있음.

■ 主要骨子와 그 규정 이유

1. 유류오염으로 인하여 주민이 입은 상당인과관계 범위내의 통상손해(通常損害)인 적극적 재산손실과 환경손상으로 인한 기대수입 손실 외에 환경손상으로 인하여 지방자치단체(註, 시·군을 의미한다. 이하 같다) 또는 국가가 입은 특별한손해도 배상토록 한다.
2. 위 「통상손해」에 재산적 손해 외에 「정신적 손해(위자료)」도 포함한다(2004. 4. 28. 대법원 2001다 36733호 사건 판례 수용).
3. 손실의 전보에 관한 일반적 법 원리(수산업법 제79조)에 비추어 수산업법 제 80조 소정'면허받은 어업'이외에 '허가·신고어업'도 포함 한다.

4. 환경손상으로 인한 주민의 기대이익손실은 유류오염피해보상법 제2조 제4호 가목 단서 전단규정에 의하여 보상 가능한 통상손해로 취급되지만 그 외의 환경 손상으로 인한 포괄적인 피해(특별손해)의 배상은 동 4호 가목에 열거한 것에 한정되었으므로 해양오염방지법 제4조의 6에 규정한 취지에 따라 국가뿐만 아니라 지방자치단체에서도 배상을 받을 수 있도록 한다. 다만 그 관내 주민이 받는 손해배상금의 총액을 초과할 수 없다.
5. 반윤리적(反倫理的)인 수준의 강도 높은 위법성이 없는 단순한 단속 법규위반의 「위법 소득」도 배상하도록 한다.(위 대법원판례 수용)
6. 수산업법령에서 소멸보상의 경우 면허어업에 대한 계상기준의 경우 「연리(12%)」로 규정되어 있는 것을 「연리(6%)」로, 허가·신고어업의 경우 「3년」을 「10년」으로 하여 계상토록 기준을 현실화하고 균형에 맞도록 하며, 어선·어구와 굴돌 등 잔존물의 평가에서는 그 설치비용을 감안하여야 한다.
7. 2개 이상의 선박 또는 유조선의 충돌로 인한 사고의 경우 상법 제846조 제1항을 배제하고 민법 제760조에 의한 연대책임을 인정.
8. 어촌계 소유의 어장을 실질적으로 타인에게 경영시킨 경우 그 배상금은 합유적 귀속(동업)으로 보아 그 배분에 합의가 이루어지지 아니 할 경우 법원은 공유물분할절차(민법 제266조)를 준용하도록 한다.
9. 비법인어촌계원등에게 총유적으로 귀속되는 배상금의 배분을 그 자율적 결정(총회 의결)에만 의존시킬 경우 분쟁의 장기적인 방치로 인한 폐해가 있으므로 법원은 공유물분할절차(민법 제269조)를 준용하도록 함.
10. 유류오염손해배상보장법 제44조의 2 규정에 따른 시행령의 제정이 없는 점을 보충하여, 피해조사의 절차·조사기관 등에 관하여 수산업법령의 규정을 준용한다.

(註 : 피해액의 범위와 정도에 관하여 해양수산부장관이 지정하는 수산에 관한 교육기관 또는 전문조사연구기관으로 하여금 손해액 산출을 위한 용역조사를 하게한 후 그 조사결과를 토대로 「부동산가격공시 및 감정평가에 관한 법률」에 의한 감정평가사

또는 보험업법에 의한 손해사정사에게 손해액의 평가를 의뢰할 수 있도록함(수산업법 제79조 - 동법 시행령 제55조 및 동 별표 3 「어업 보상에 대한 손해액의 산출방법 - 산출기준 및 손실액 산출기관 등」 준용)

11. 용역조사 비용은 대통령이 정하는 바에 의하여 국가 또는 지방자치 단체나 수산업협동조합(수협협동조합중앙회를 포함 한다. 이하 같다)에서 부담할 수 있도록 하고, 후에 배상책임자로 부터 구상 받도록 한다.

12. 국가는 예산의 범위 내에서 피해배상금 상당액의 전부 또는 일부를 먼저 피해배상금으로 대위지급하고, 후에 배상책임자로부터 구상 받을 수 있도록 한다.(이건 사안은 국가 측에도 일응 피해확대의 방지를 해태한 책임이 있음을 감안해야 함 !)

13. 실제 소득을 올리는 경제활동을 하였음에도 그 피해 자료의 확보나 제시가 어려운 경우와 「위법 소득」의 경우에는 동리별로 「피해사실확인위원회」를 설치, 운용한다.

14. 국가는 중재 합의를 유도하고, 대법원 규칙이 정하는 바에 따라 현지(태안군)에 중재 재정부를 설치 - 운용 할 수 있도록 한다.

15. 지방자치단체에 대한 국가와 국민적인 지원을 규정한다.

16. 국가나 지방자치단체는 피해주민이 자발적 조직을 결성하고 그 건전한 운영을 하도록 지원한다.

■ 法案

제1조(目的)

이 법은 유류오염으로 인하여 그 해역이나 주변에서 수산업이나 기타 사업의 경제 활동을 하던 주민이 입은 통상적인 피해 등을 신속·적정하게 배상 받을 수 있도록 규정함을 목적으로 한다.

제2조(定義)

1. ‘유류오염피해배상’이라 함은 유조선으로부터 유류가 유출되어 초래된 오염으로 인하여 해역 주변에서 수산업 및 기타 사업의 경제활동을 하는 자가 받게 된 통상 손해와 지방자치단체 또는 국가가 입은 특별한 손해를 민법 제750조에 의거, 손해배상 하는 것을 말한다.
2. 수산업, 어업, 양식어장, 어업권, 어업인은 수산업법 제2조 제1호 내지 제4호, 동 제6호 및 제8호에 규정한 정의에 따른다.
3. 유류(기름), 선박, 유조선은 해양오염방지법 제2조 제1호 및 동 제8호, 제9호에 규정한 정의에 따른다.
4. ‘기타 사업’이라 함은 유류오염 해변 또는 그 근접 장소에서 수산물 관련 용역(상하역), 보관, 매매업 및 관광객 등을 상대로 하는 숙박 - 음식점 - 일반상품매점 등 수산업 외의 모든 사업의 경제 활동을 말한다.
5. ‘통상손해’는 유류오염으로 인한 상당인과 범위내의 주민이 입은 손해로서 적극적, 소극적 재산의 손실과 정신적 손해에 대한 위자료료를 의미한다.
6. 선박소유자, 선장, 선원 등의 고의 또는 업무상 과실이나 중과실로 인한 유류오염 사고의 경우에는 상법 등의 선박소유자 책임 제한에 관한 규정(상법 제746조 등)을 적용하지 아니한다.
7. ‘특별손해’는 환경손실로 인하여 지방자치단체나 국가가 입는 상당인과관계 내의 총체적인 피해를 의미한다.

제3조(다른 법률과의 관계)

- ① 수산업법 제80조의 규정은 ‘허가어업’ 및 ‘신고어업’의 경우에도 적용한다.
- ② 수산업법령에서 면허어업의 피해액 산출기준 「연리(12%)」로 규정되어 있는

것을 「연리(6%)」로, 허가 - 신고 어업의 「3년」을 「10년」으로 조정하고, 어선 - 어구 - 굴돌 등 잔존물의 피해 계상에 있어 설치비용을 반영하여야 한다.

- ③ 선박소유자, 선장, 선원등의 고의 또는 업무상 과실이나 중과실로 인하여 야기된 사고로 인한 손해의 배상에 대하여는 민법 제750조의 적용에 있어 재산적인 피해 이외에 정신적 피해에 대한 위자료를 포함 한다.
- ④ 제3항 사고의 경우에 상법 등의‘선박소유자의 책임제한 규정’은 이를 적용하지 아니한다.
- ⑤ 2개 이상의 선박이나 유조선등의 충돌로 인한 손해의 배상에 관하여는 상법 제846조 제1항의 적용을 배제하고, 민법 제760조를 적용한다.
- ⑥ 어촌계 소유의 어장을 실질적으로 타인에게 경영하게 한 경우의 배상금 배분이나 비법인 어촌계원 상호간의 배상금 배분은 합의(협약)가 성립되지 아니 할 때에는 법원은 민법 제269조를 준용할 수 있다.
- ⑦ 다른 법률의 규정이 이 법에 저촉될 때에는 이 법의 규정이 우선 한다. 다만, 헌법 제6조 제1항 소정의 국제 법규는 그러하지 아니하다.

제4조(오염해역 및 그 해제의 결정)

해양수산부장관은 행정자치부장관과 협의하여 피해조사 용역팀의 의견을 들어 재난 및 안전관리기본법 제60조에 의거 선포한 특별 재난지역 내에서 유류오염으로 인한 피해지역을 결정하여 고시한다. 그 해제의 경우에도 또한 같다.

제5조(관행적 경제활동)

수산업법, 식품위생법 및 공중위생관리법 또는 농어촌정비법등의 소정절차(면허, 허가, 신고)를 이행하지 아니하고 경제활동을 장기간 영위하여 대다수 사람들에게 인정 또는 묵인 받은 수산업 기타 사업의 경제활동에서 입은 피해도 대통령령이 정하는 바에 따라 적법한 경제활동에 준하여 그 피해의 배상을 받을 수 있다.

제6조(피해조사의 용역)

- ① 피해자나 피해자등으로 구성된 단체(이하 피해자단체라 한다)가 피해 범위와 피해액수에 관하여 해양수산부장관이 수산업법령에 의거하여 지정한 수산에 관한

교육기관 또는 전문조사 연구기관에 손해액산정을 위한 용역조사를 위촉 할 수 있다.

- ② 제1항의 조사용역을 위촉 받은 자는 용역조사과정에서 감정평가사(부동산가격 공시 및 감정평가에 관한 법률)나 손해사정사(보험업법)에게 손해액의 평가를 의뢰하거나 공동하여 용역 및 평가 활동을 할 수 있다.
- ③ 피해자 또는 피해자 단체가 제1항의 용역 조사가 필요 없다고 판단한 경우에는 바로 제2항의 평가를 위촉하거나 의뢰할 수 있다.
- ④ 전3항 이외의 방법으로는 피해범위와 피해액을 평가할 수 없다.
- ⑤ 국가 또는 지방자치단체나 수산업협동조합은 피해자 단체의 의견을 들어 제1항 및 제3항의 위촉이나 의뢰를 할 수 있고, 그 예산으로 용역비용을 우선 부담한 후 배상 책임자에게 구상할 수 있다.

제7조(피해사실의 확인)

- ① 실제로 수산업이나 기타사업의 경제활동을 하였습에도 증거자료의 확보와 그 제출이 미흡한 경우와 제5조의 경제활동을 한 경우에 그 피해사실은 대통령령이 정하는 바에 의하여 리 동별로 피해사실확인위원회에서 결정할 수 있다.
- ② 읍 · 면장과 시장 · 군수는 제1항의 확인내용이 부당할 때에는 이를 시정하도록 명령 할 수 있다.
- ③ 제1항 위원회의 조직, 직무범위 기타 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제8조(국가의 대위지급)

- ① 국가는 피해자등이 받을 배상금 상당액의 전부 또는 일부를 예산의 범위 안에서 미리 배상책임자를 대위하여 피해자에게 지급할 수 있다.
- ② 제1항에 따른 대위지급을 한 경우 국가는 배상책임자로부터 구상할 수 있다.

제9조(지방자치단체에 대한 배상등)

- ① 배상책임자는 환경손상으로 인하여 지방자치단체 또는 국가가 입은 피해에 대하여도 제6조 제1항의 규정에 따라 결정한 피해 범위의 액수를 배상하여야 한다. 다만 당해 지방자치단체 관할 내의 주민이 받은 피해배상 총액을 초과할 수 없다.

- ② 국가는 환경손상으로 피해를 입은 지방자치단체의 피해보전을 위하여 대통령령의 정하는 바에 따라 재정 기타의 지원을 하여야 한다.
- ③ 제2항 지방자치단체는 기부금품모집규제법의 규정에도 불구하고 피해복구 또는 배상관련 물건이나 금품을 모집할 수 있다.

제10조(중재 재정부 운용)

- ① 국가는 피해자 단체와 배상책임자간에 중재법에 의한 중재 합의를 권고 할 수 있다.
- ② 제1항의 중재합의가 있는 경우에는 대법원장은 유류 오염사고 해역과 가까운 곳에 중재 재정부를 설치 할 수 있다.

제11조(피해자 단체에 대한 지원)

- ① 국가와 지방자치단체 또는 수산업협동조합은 피해자인 주민등 이 자율적으로 단체를 결성하여 건전한 운영을 할 수 있도록 지원 하여야 한다.
- ② 그 내용과 한계는 대통령령으로 정한다.
- ③ 전2항의 중재 재정부의 설치, 중재절차 기타 필요한 사항은 대법원 규칙으로 정한다.

제12조(시행령)

이법 시행에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

부칙

- ① 이법은 공포한 날로 부터 시행한다.
- ② 이법 시행당시 이미 행하여진 조치나 처분은 이법 시행 후 1월 이내에 이법에 합당하도록 보정하여야 한다.

4. 국책연구원과 협력시스템 구축

○ 목 적

- 국책연구원간의 협력체계 구축을 통한 환경복원과 지역발전 방안 모색

○ 참여기관

- 충남발전연구원, 한국환경정책평가연구원, 국토연구원, 법제연구원, 한국해양연구원, 한국해양수산개발원, 한국관광정책연구원, 국립공원관리공단 등 8개 기관

○ 주요내용

- 1차회의(2008. 1. 9) : 협력방안 논의
- 2차회의(2008. 1. 25) : 기관별 추진상황 소개 및 향후 협력연구 추진방안 논의와 MOU체결 문건 논의
- 3차회의(2008. 2. 15) : MOU체결 및 방제관련 발표

<제1차 회의록>

1. 제목 : 허베이 스피리트 원유유출 사고 대응을 위한 관련 연구기관 회의
2. 일시 및 장소 : 2008. 1. 9(수) 12:00~13:00, 서울
3. 참석기관 : 충남발전연구원, 한국환경정책·평가연구원, 한국법제연구원, 국립공원관리공단, 한국해양수산개발원, 한국해양연구원
4. 참석자 : 충남발전연구원: 김용웅 원장
한국환경정책평가연구원: 정희성 원장, 이병국 실장, 신용승 박사
한국해양수산개발원: 이정환 원장, 임진수 기획조정실장, 김종덕 박사
한국해양연구원: 염기대 원장, 강성현 박사
한국법제연구원: 박세진 원장, 박찬호 박사
국립공원관리공단: 박화강 이사장, 차진열 박사

5. 주요 회의 내용

구 분	주요 회의 내용
정희성 원장 (한국환경정책·평가연구원)	• 태안 환경포럼의 취지 및 목적, 운영 개요 설명 • 태안관련 KEI에서 수행한 긴급 정책진단 보고서 개요 설명(KEI 신용승 박사) • 태안 환경포럼을 통해 일차적으로는 해양 유류유출사고 예방을 위한 제도적, 정책적 개선 방안을 제안하고, 향후 중장기 협동 연구과제를 도출하여 추진코자 함 • 차제에 이와 같은 환경재난사고를 사전예방하기 위해서는 무엇보다도 무한책임주의에 입각한 강력한 ‘환경책임법’을 제정하는 것이 필요 • KEI에서 작성한 긴급정책진단 보고서에 대해 참여 연구기관에서 검토를 통해 수정·보완 사항을 알려주시길 요청 • KEI 홈페이지에 각 참여기관에서 생산한 자료들을 상호 공유할 수 있도록 태안관련 정책 cafe를 개설할 예정이므로 적극적인 참여를 당부
염기대 원장 (한국해양연구원)	• 현재 해양연구원, 충남대, 과기부 등 관련 기관에서 모니터링, 환경영향조사 등 기술적인 조사사업들이 추진되고 있음 • 따라서 본 포럼은 기본적으로 정책적 대안제시에 초점을 맞추어 추진하는 것이 바람직한 것으로 생각되며, 이에 따라 포럼 명칭을 ‘태안 환경정책 포럼’으로 할 것을 제안 • 해양연구원에서는 태안관련한 방제작업, 환경영향조사 등 기술적 검토사항을 이미 대통령직인수위원회에 보고한 바 있으나, 정책개선 및 피해보상 등 제도적인 부분은 포함하지 못하였으므로 본 포럼에서 이에 대한 내용을 정리하여 보고하는 것을 검토할 필요가 있을 것임 • 본 포럼운영과 관련하여 참여기관간 양해각서(MOU)를 체결하고, 구체적인 운영사항에 대해서는 실무진에서 협의할 것을 제안

구 분	주요 회의 내용
박화강 이사장 (국립공원관리공단)	• 태안 사고의 대응을 위한 취지에 동감(참석자들 동감 표명) 하며 연구포럼 운영을 통해 각 기관별로 별도로 수행중인 연구과제간의 중복성을 피할 수 있는 좋은 계기가 될 것으로 생각 • 본 포럼은 기술적인 측면보다는 정책제안을 위한 기능·역할을 중심으로 운영되는 것이 바람직할 것으로 판단
이정환 원장 (한국해양수산개발원)	• 현재 각 연구기관별로 전문분야 특성에 따라 태안 관련 연구를 수행중이므로 본 포럼에서 연구결과들을 취합하여 정책방안에 대한 통합·조정을 할 경우 유익한 결과를 도출할 수 있을 것으로 기대됨 • 포럼 운영과정에서 국내 전문가뿐 아니라 외국 전문가들도 발표할 수 있도록 고려하는 것이 필요
박세진 원장 (한국법제연구원)	• 시급한 현안과제로서 긴급 정책제안을 위한 보고서를 제안된 일정(6월) 이전에 작성하여 발표하는 것이 필요
김용웅 원장 (충남발전연구원)	• 본 포럼에 현재 참여기관이외의 타 관련, 관심 기관들이 참여할 수 있도록 하는 것이 바람직 • 본 포럼에서 긴급정책진단보고서에 대한 검토를 통해 대통령 직인수위원회에 별도로 보고할 사항이 있는지를 검토할 필요가 있음 • 향후 지속적인 연구를 위해서는 태안사고 관련한 별도의 연구기관 및 연구자금(fund)를 구성하는 것이 필요할 것으로 사료 • 본 사고를 계기로 태안지역의 어업청정지역 설정, 지역이미지 개선방안, 해양관광지 개선사업을 추진할 수 있는 정책적 방안을 함께 검토할 필요가 있음
정희성 (한국환경정책·평가연구원)	• 본 포럼에 참여하는데 동의해주신데 감사드리고, 향후 각 연구기관별 실무 담당자회의를 통해 향후 포럼 운영 방안 및 일정 등을 협의토록 할 예정임

5. 충남리포트 발간

허베이스프리트 기름유출사고와 지역발전전략

송 두 범(충남발전연구원 연구실장)

I. 시작하며

2007년 12월 7일 충남 태안군 만리포에서 북서쪽 10km 해상에서 정박중이던 홍콩선적 14만 6,848톤급 유조선 ‘허베이 스피리트(Hebei Sprit)호’와 해상 크레인을 실은 삼성중공업 소속 1만 1,800톤급 부선이 충돌하여, 유조선의 좌현 탱크 5개소 중 3개소가 파공되어 원유 1만 2천 547kl(78,906배럴)가 바다로 유출된 국내 최대 해양유류 유출사고가 발생하였다.

사고 발생 후 정부에서는 충청남도 태안군을 비롯한 서해안 6개 시군을 특별재난 지역으로 선포하고, 해양 및 연안오염 방제, 배상을 위한 조사 등을 추진해 왔다.

정부와 자치단체, 지역주민, 자원봉사자의 헌신적인 노력으로 외형적으로는 사고 이전의 모습을 되찾아 가고 있는 것으로 보인다. 하지만, 접근성이 어려운 섬 지역, 해저 등을 중심으로 전남 서해안, 멀리서 제주도까지 타르덩어리가 발견되고 있어 아직도 완전한 복원을 위해서는 더 많은 노력과 시간이 필요한 것으로 보인다.

이 글은 허베이스프리트호 기름유출사고를 중심으로 현행 방제시스템, 특별재난 지역지정 및 지원내용, 환경복원과 모니터링 방안, 피해 어민 및 지역주민 지원방안, 미래지향적 지역발전 전략 등을 살펴보고자 한다.

여러 가지 한계가 있음에도 불구하고 충남 서해안지역이 어려움을 극복하고 사고 이전보다 더욱더 매력 있는 지역으로 발전할 수 있는 미래지향적인 지역발전을 위한 대응방안을 모색하는데 기초자료로 활용되었으면 하는 바람이다.

II. 정부 및 지방자치단체의 대응현황

1. 해양오염방제시스템 현황

정부조직법 제44조에는 “해양에서의 경찰 및 오염방제에 관한 사무를 관장하기 위하여 해양수산부장관 소속하에 해양경찰청을 둔다”고 규정함에 따라 해양오염 방제의 주무기관은 해양경찰청이라고 할 수 있다.

해양환경관리법 제6장에서는 선박에서 오염물질 배출시 방제조치는 방제의무자(선박의 선장)와 해양경찰청, 500톤 이상의 유조선이 오염물질 배출시 해양환경관리공단(구, 해양오염방제조합)에 방제선의 배치를 위탁 가능한 것으로 규정하고 있다. 해안의 자갈·모래에 부착된 기름은 시장·군수가 방제조치와 비용을 부담하는 것으로 규정하고 있다.

종합해 보면, 금번사고와 같이 대규모 해양오염발생시 해양경찰청장이 총지휘권을 가지고 있고, 해양에서의 실질적인 오염방제는 해양환경관리공단, 해양오염확산예측은 해양연구원에서 담당하고 있다. 그러나 해양환경관리공단은 해양경찰청의 지휘가 아니라 해양수산부의 산하기관으로 법적지위가 부여되어 있다.

반면, 육상폐기물은 환경부가 총괄하는 가운데 육상폐기물 처리는 금강유역환경청, 산업폐기물공제조합, 충청남도과 태안군에서 담당하고 있어 해양오염방제업무와 이원화되어 있다.

이밖에 수협에서는 어업피해 및 보상 조사업무, 태안해안국립공원관리공단은 해양생태계오염환경조사, 야생동식물 보호 등의 업무를 담당하고 있다.

한편, 재난 및 안전관리기본법에서는 중앙재난안전대책본부(본부장 : 행정자치부장관, 차장 : 소방방재청장)를 설치하여 재난관리책임기관의 장에게 행정 및 재정상의 조치와 소속직원의 파견지원을 요청할 수 있도록 규정하고 있다.

중앙재난안전대책본부장이 중앙위원회의 심의를 거쳐 대통령에게 특별재난지역 선포를 건의할 수 있고, 특별재난지역으로 선포되면 응급대책 및 재난구호, 복구에 필요한 행정·재정·금융·의료상의 특별지원이 가능하도록 규정되어 있다.

<표 1> 기관별 방제담당기능

구 분		소속부서	기 능
해상 방제	행정자치부	-	중앙재난안전대책본부설치 (특별재난지역 선포건의)
	해양수산부 (해양환경정책팀)	-	오염 및 복원계획 전반관리
	해양경찰청	해양수산부	해양오염방제 국가긴급방제계획 수립·시행 방제대책본부 설치
	해양오염방제조합 (해양환경관리공단)	해양수산부	해양오염방제작업
	해양연구원	공공기술 연구회	해양오염확산예측
	충청남도 태안군		피해최소화 대책마련 해안부착유 방제조치 인력 및 장비동원 자원봉사자 활동지원
	군(軍)		군인력 및 장비동원
	산림청		방제용 항공기 지원
	지방해양수산청		어장 및 양식장 보호조치 항만시설 이용편의제공
	경찰서		치안유지 방제작업관련 교통통제
육상 방제	환경부		환경오염방지 육지폐기물의 처리 유류폐기물처리대책반 운영
	해양경찰청	해양수산부	고상폐기물위탁처리 (공제조합)
	금강유역환경청 (환경관리과)	환경부	폐기물처리대책반 참여
	산업폐기물공제조합		육지폐기물의 처리
	해양오염방제조합 (해양환경관리공단)	해양수산부	액상폐기물처리
	충청남도		폐기물처리대책반 참여
	태안군 (환경보호과)		폐기물처리대책반 참여
기타	수협중앙회 (서산수협)		어민피해조사 및 보상업무 보상업무 매뉴얼 발간
	태안해안국립공원 관리공단	환경부	해양생태계 오염현황파악 야생동식물 구조·치료 및 피해조사 (대한수렵협회연계)

2. 중앙정부의 대응

1) 중앙재난안전대책본부 구성 및 운영

사고가 발생하자 12월 7일 11시에 소방방재청내에 중앙재난안전대책본부를 구성하여 피해예상지역 주민에게 휴대폰 문자를 송출하였다. 아울러 충청남도 등 자치단체에 긴급방제를 지시하였고, 국방부에 방제장비 및 인력동원 등 지원협조를 요청하였다.

12월 8일 충남 태안군, 서산시, 보령시, 서천군, 홍성군, 당진군 등 6개 시군에 재난사태를 선포하고, 충남도와 해양수산부에 진공·흡입차량 동원가능업체 활용을 통보하였다.

2) 방제실시

12월 7일 해양수산부에 중앙사고수습본부를 설치하고 해경경비함정 및 해양오염 방제조합 방제선 등이 방제작업을 개시하였다. 방제를 위해 인력 4,220명, 함정 59척, 방제선 59척, 항공기 6대, 유회수기 50대, 오일펜스 11,854m, 유흡착제 14,079Kg, 유처리제 115,888kl(유관기관 포함)를 동원하였다.

해양경찰청에 방제대책본부, 대산청에 지방사고수습본부 운영, 태안지역 방제대책 협의회 개최 등을 통해 유출유 확산방지 조치계획을 수립하였다. 해상 유출유의 방제를 위해 물포 및 유처리제를 사용하여 분산처리하였고, 유회수기를 통한 방제와 함께 해양표착지역에 방제조합, 방제업체 및 탱크로리 등 지원장비를 집중배치하였다.

아울러 산림청, 국방부, 환경부 등에서도 헬기, 함정, 방제물자, 병력 등을 동원하여 방제를 실시하였다.



[사진 1] 해양경찰의 방제선

3) 재난사태 선포

정부는 ‘재난 및 안전관리기본법’에 의거하여 극심한 인명 또는 재산피해가 발생 하거나 발생할 것으로 판단될 경우 중앙안전관리위원회(위원장 행정자치부장관)심의 를 거쳐 ‘재난사태’를 선포할 수 있다. 재난사태 선포는 재정적 지원을 목적으로 하는 ‘특별재난지역’선포와 달리 재난을 신속하게 수습하기 위한 인적, 물적 동원과 지원을 포괄하는 조치이다.

정부가 12월 8일 태안군, 서산시, 보령시, 서천군, 홍성군, 당진군 등 6개 시군에 ‘재난사태’를 선포한 것은 2005년 4월 강원도 양양, 고성지역 대규모 산불사태 이후 사상 두 번째이다.

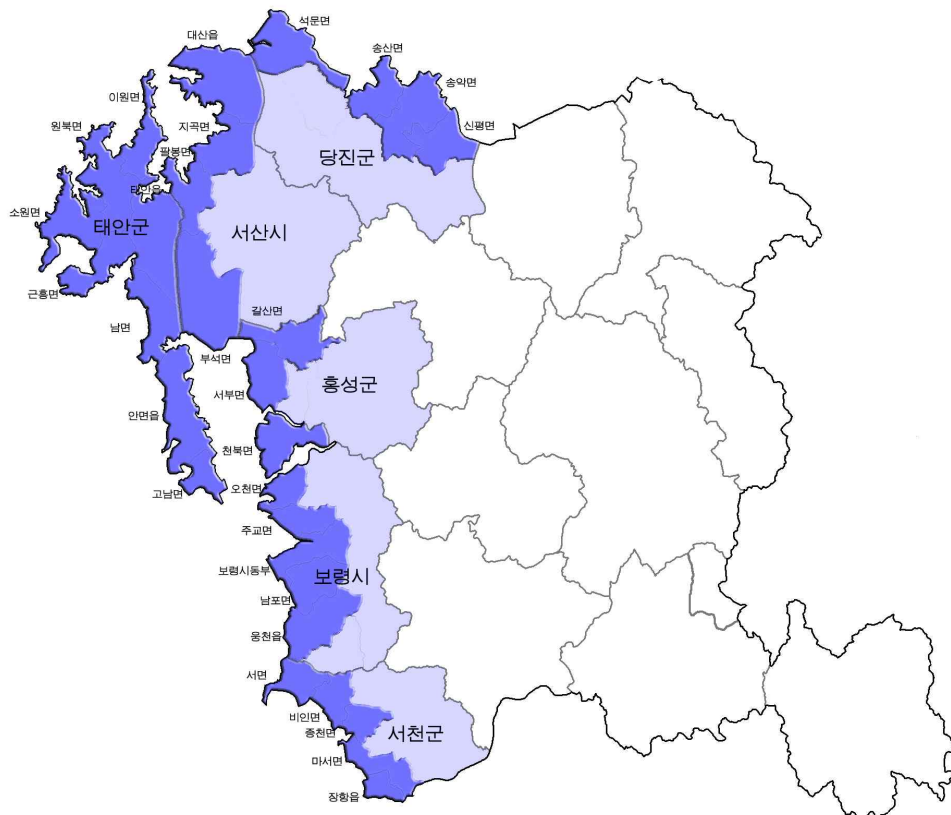
재난사태가 선포되면, 중앙정부와 지방자치단체는 재난지역의 피해를 조기 수습 하기 위해 재난경보발령, 인력, 장비, 물자동원, 공무원 및 민방위대 비상소집 등을 조치를 취할 수 있고 정부기관들도 소관분야별 협조와 지원을 원활하게 할 수 있다

- 재난경보의 발령, 인력·장비 및 물자의 동원, 위험구역 설정 등 응급조치
- 당해 지역에 소재하는 행정기관 소속 공무원의 비상소집
- 당해 지역에 대한 여행자제 권고 및 그 밖에 재난예방에 필요한 조치 등 임무수행 을 위한 법·제도적 근거 제공

4) 특별재난지역 선포

사고 발생 4일 후인 2007년 12월 11일 중앙정부는 충청남도 태안군, 서산시, 보령시, 서천군, 홍성군, 당진군 등 6개 시군에 대해 “재난및안전관리기본법” 제59조에 의거 “특별재난지역”으로 선포하였다. 특별재난지역”으로 선포된 지역에 대해서는 대통령이 정하는 바에 의하여 응급대책 및 재해구호와 복구에 필요한 행정, 재정, 금융, 세제상의 특별지원을 할 수 있다.

동법 시행령 제70조에 의하면, 특별재난지역에 대해서는 국고의 추가지원, 의료·방역·방제 및 쓰레기 수거활동 등에 대한 지원, 의연금품의 특별지원, 농어업인의 영농·영어·시설·운전자금 및 중소기업의 시설·운전자금의 우선융자, 상환유예·기한연기 및 그 이자감면과 중소기업에 대한 특례적용 등의 지원, 그 밖에 재난응급대책의 실시와 재난의 구호 및 복구를 위한 지원을 할 수 있도록 규정되어 있다.



[그림 1] 특별재난지역선포지역

5) 피해보상 설명회 개최

해양수산부와 충청남도는 12월 18일 태안군청 대강당에서에서 허베이스피리트호 기름유출사고와 관련 피해어민들과 주민들의 피해보상을 돕기 위한 설명회를 개최하였다.

피해조사단의 첫 설명회는 해수부차관, 최민호 충남도행정부지사, 수협관계자, 어촌지도사, 피해시군 관계자, 피해어민 대표들이 참석한 가운데 관계전문가의 보상청구절차, 기준, 청구방법 등에 대한 설명, 피해어민들로부터의 의견 수렴, 질의응답 순으로 진행되었다.



6) 피해조사 및 보상준비 활동

해양수산부는 법무부, 한국해양수산개발원(KMI), 해양연구원(KORDI) 등 민관전문가들로 피해조사지원단을 구성해 태안 현지에 개설되는 지원단 사무소에 상주하면서 어민들의 피해보상 청구에 필요한 자료수집 등에 관해 전문적인 상담 서비스를 제공하고 있다.

피해현장 사진, 비디오 자료 등의 기초적인 입증자료는 언론보도를 통해 중요성이 널리 홍보됨에 따라 비교적 잘 수집되고 있는 것으로 판단되나 이러한 입증자료가 보험사나 국제유류오염보상기금에 의해 제대로 인정받기 위해서는 관련 전문가

들에 의한 객관성 있는 보완과 검토가 요구되는 데 따른 것이다.

해양수산부는 어민들의 보험금 사정에 필요한 객관적인 증빙자료 수집과정과 보상청구 절차를 최대한 지원하여 국제유류오염기금과 보험사로부터 적정한 보상을 받을 수 있도록 총력을 기울일 방침이라고 밝혔다.

또한 유류오염사고 피해대책위원회를 구성 및 운영하여 피해신고접수 및 증거확보, 어업피해 동향을 조사하고 있다. 아울러 해양오염사고 제도개선 마련을 위한 T/F팀을 구성하였고, 해양오염영향조사 및 해양생태계 복원 연구용역을 추진하고 있다.

방제작업 현장별 안전책임자를 지정하고 긴급생계비 교부액을 충청남도에 지급하였다. 오염해역복원을 위한 정밀조사인력 전문교육을 실시하고 사고 해역에 대한 회수 및 수산물 안정성 검사도 실시하였다. 또한 연안정화평가조사를 실시하고 중앙부처 및 지방자치단체 합동피해조사단 구성 회의를 개최하였다.

7) 사고지역에 대한 특별지원 정책

소방방재청의 국가재난관리정보센터에서는 1월 14일 현재 사고지역에 대한 특별지원 정책을 다음과 같이 제시하고 있다.

○ 예 산

- 특별재난지역 선포에 따른 재해대책예비비 74억원 지원(12.12)
- 긴급방제용 특별교부세 50억원 지원(12.10/10억, 12.21/40억)
- 국비 300억원 긴급 생계지원금 송금완료(충남도 '08.1.2)
- 피해지역 학교운영지원금 등 20억 지원(12.20)

○ 금 용

- 해당지역 금융·세정 종합지원센터(농협, 수협) 설치(12.14)
- 농·수협을 통해 특별영여자금, 생활안정자금 등 1,500억원 신규 지원
(저리융자)

- 특별지원자금 최대 1,500억원(기은 500, 산은 1,000) 금리우대
- 충남지역 총액대출한도 400억원 추가 배정(한은)
- 기존 대출금 원금 만기연장 및 이자납입 유예
- 중소기업, 농어업재해대책자금 우대보증 제도 개선

○ 세 제

- 소득세·법인세·부가가치세에 대한 납기를 연장(최장 9개월)하고 징수 및 체납처분 집행 유예
- 피해지역 지원을 위한 성금·구호물품 및 자원봉사자(일당 5만원)에 대해 소득 공제
- 피해지역 주민 건강보험료 30~50% 경감 및 국민연금 보험료 최장 6개월 징수 유예

○ 후생복지

- 태안군 재난선포지역 4개면 유·초·중·고교 재학생 중 피해 학생에 대한 수업료, 학교급식 지원('07.12~'08.2)
- 특별재난지역 연고 공무원, 장병 재난휴가 실시

○ 전문인력 및 장비 투입

- 오염해역 복원을 위한 정밀조사 추진('08.1.2)
 - 캐나다전문가 초청 인력전문교육 실시
- 피해배상 문제 지원을 위해 법률지원단 구성·운영
 - 법률구조공단 서산지부에 변호사 등 6명 배치

(자료 : 허베이 스피리트호 유조선 유류 유출사고 수습상황보고, 중앙재난안전대책본부, 국가재난관리정보센터 홈페이지, <http://www.safekorea.go.kr>, 1월 14일 접속)

2. 지방자치단체의 대응

사고가 발생하자 충청남도에서는 도지사의 주재로 긴급 시장·군수 영상회의를 개최하고 지역방재대책협회를 개최하였으며, 재난사태 선포를 건의하였다. 또한, 행정부지사를 사고발생 지역에 급파하여 육지의 피해복구를 직접지휘토록하였다.

도청 내에 상황실 설치와 함께, 서해안 유류사고대책지원본부를 태안군 현지에 설치하였으며, 6개 시군에 예비비 59억원을 지원하였다.

또한, 12월 24일에는 희망제작소 재난관리연구소와 충남발전연구원이 공동주관하는 허베이스피리트호 유류유출사고 피해대책 및 지역미래발전전략 모색을 위한 워크숍을 개최하였다.

피해지역 주민에 대한 선배상, 맨손어업배상 등을 위한 특별법안 제정을 건의하였고, 충남지사를 중심으로 일본후쿠이현 유류유출사고시 자치단체 차원의 피해복구와 주민피해배상에 대한 의견교환차 및 자료수집을 위해 일본의 중앙부처와 자치단체를 방문하였다.

태안군에서도 사고가 발생하자 지역사고대책본부와 종합상황실을 운영하면서 예비비 2억 5천만원을 긴급투입하였다.

사고지역에서는 충청남도 행정부지사 주재로 사고수습대책회의를 개최하여 상황실 운영방향, 오염방재대책, 보상 및 간접피해 대책 등을 논의하였다.

<표 2> 허베이 스피리트호 원유유출사고 관련기관·법인 현황

기관·법인 조직명(소속)	업 무 내 용
피해조사지원단 (해양수산부)	• 피해조사 지원 및 상담 • 유류피해 총괄지원, 관리
허베이 스피리트호 원유유출사고대책본부 (충청남도)	• 피해조사 배상지원(홍보및 교육, 상담 등) • 항구복구 지원
재난종합상황실(태안군)	• 피해조사지원 및 상담 • 방제지원 및 총괄관리
방제대책본부(태안해양경찰서)	• 방제종합대책 추진 • 방제대책회의 운영 • 방제물자, 장비 및인력지원
피해대책위원회(서산수협)	• 피해신청 접수, 상담 • 피해조사 지원 등 • 피해보상 청구, 소송대행
피해대책위원회(태안남면수협)	• 피해신청 접수, 상담 • 피해조사 지원 등 • 피해보상 청구, 소송대행
피해대책위원회(안면도수협)	• 피해신청 접수, 상담 • 피해조사 지원 등 • 피해보상 청구, 소송대행
유류피해관련 비리신고 센터(대전지방검찰청 서산지청)	• 기증물품 매매, 절취, 위공여 등 단속 • 성금 악용, 유용, 오용단속 • 허위사실로 금품절취, 강취등 단속
대화감정평가법인 (서베이어:피해자측 조사 등 전문용역)	• 대상자별 피해조사 실시 및 • 피해자 상담 및 자문 • 증거물 채집, 감정, 피해액 산출 등
한국해사감정평가법인 (가해자측 조사 등 전문용역)	• 대상자별 피해조사 실시 및 피해자 상담 및 자문 • 증거물 채집, 감정, 피해액 산출 등
충청남도 고문변호사	• 유류피해관련 법률자문 • 피해보상관련 소송변론 등

자료 : 태안군청 홈페이지(<http://www.taean.go.kr/>), 2008년 1월 14일 접속

4. 수산업협동조합의 대응

어업인 조직인 수산업협동조합에서는 허베이스피리트호 기름유출사고와 관련하여 어민들의 피해보상 청구와 관련한 세부 내용을 담은 ‘유류오염사고의 보상액 산정과 청구는 어떻게 하는가’라는 안내책자를 제작하여 배포하였다.

이 책자는 유류오염 손해의 보상제도, 유류오염 사고 발생초기의 조치사항, 효율적인 방제작업 방법, 유류오염 피해의 유형과 손해액 산정, 유류오염 손해의 보상 청구 등으로 나눠 문답식으로 쉽게 설명하고 있다.

또 서해안 지역의 일선 회원조합이 자체적으로 실시하는 피해조사 활동을 돕기 위해 유류오염 피해조사 지침을 따로 제작해 배포하였는데, 이 책자는 수산업의 직접피해와 간접피해에 대한 피해조사 및 손해액 산정 등을 위한 세부적인 기준과 절차 등을 담고 있다.

수산업협동조합 중앙회에서는 방제작업과 패해복구, 금융지원을 비롯한 각종 피해보상업무를 지원하기 위해 ‘허베이스피리트호 유류오염사고 관련대책회의’를 구성하여 운영하고 있다. 대책위는 방제 현황파악과 유관기관과의 자료교환 등을 담당하는 상황반, 방제 작업비 교섭과 방제비 대위지급 관계 등을 처리하는 방제작업 및 복구지원반, 증거자료 확보방법과 피해어업별 보상청구서 작성요령 그리고 국제기금에 대한 보상청구 방법 등을 지도하는 어업피해보상업무지원반 등 모두 3개 대책반을 운영키로 하였다.

서산수협에서도 어업인의 피해보상업무를 지원하기 위해 서산수협 조합장을 위원장으로 태안관내 피해지역 어촌계장 등 45명으로 ‘서산수협 허베이스피리트호 유류유출피해 대책위원회’를 구성 및 운영하고 있다.

대책위원회에서는 피해지역 증거보전 신청, 감정평가사·손해사정인·변호사 등 선임, 손해액의 산정 및 조정, 손해배상 청구 및 손해배상액 수령, 상대방과의 합의문제, 기타 손해배상의 원활한 추진을 위해 필요하다고 인정되는 사항 등의 업무를 수행하게 된다.

한편, 대책위원회에서는 수협중앙회 현장지원반, 해양수산부 피해조사지원단과 함께 피해지역 어민들이 입은 피해에 대한 배상절차와 대상 등에 대한 현장 순회 설명회를 개최하였다. 설명회에서는 국제유류오염피해 배상제도 안내, 어업피해발생 신고서 작성 요령 및 절차소개, 어업피해 배상관련 절차 및 사례소개 등을 피해 어

업인의 입장에서 설명하였다.

뿐만 아니라 수협에서는 피해어민을 위한 모금 및 방제활동과 함께 2008년 1월부터 한시적으로 ‘고객과 함께하는 바다사랑, 태안사랑’을 테마로 한 고객참여 자원봉사프로그램을 운영할 계획이다.

3. NGO의 대응

1) 환경운동연합

환경운동연합(<http://www.kfem.or.kr/>)서는 사고지역 오염조사, 사고토론회 개최, 시민구조활동과 모금캠페인 등을 전개하고 있다. 또한 서해기름유출 블로그를 개설(<http://blog.kfem.or.kr/westsea/>) 하여 자원봉사참여, 기름유출 국내외사례조사, 서해현장소식 등을 메뉴로 개설하고 정보를 제공하고 있다.

환경운동연합의 지역조직들도 기름유출사고지역에 대한 오염방제작업 및 피해주민지원활동을 전개하고 있다.



2) 녹색연합

녹색연합(<http://www.greenkorea.org/>)에서는 허베이스피리트호 기름유출사고에 대한 연구 및 현장조사 보고서 발간, 녹색바다지킴이를 통한 방제활동, 피해지역주

민을 위한 모금활동을 전개하고 있다. 아울러 녹색연합의 지역조직을 통해서도 방제 자원봉사 활동을 지원하고 있다.



3) 전국재해구호협회

1961년 전국의 신문과 방송 등 언론사와 사회단체가 설립한 민간단체인 전국재해구호협회(<http://www.relief.or.kr/>)에서도, 기름유출 지역 피해주민을 돕기 위해 KBS, MBC, SBS 등 공중파방송 및 케이블방송협회 등과 함께 2007년 12월 14일부터 2008년 1월 18일까지 성금모금운동을 전개하고 있으며, 자원봉사활동도 지원하고 있다.

전국재해구호협회 홈페이지에서는 ‘서해안 기름피해 주민돕기 성금모금’, ‘자원봉사참여’ pop-up창을 마련하고 기름유출사고에 대한 성금모금 및 자원봉사활동을 적극적으로 지원하고 있다.

4) 참여연대 등

참여연대 공익법센터, 태안참여자치시민연대, 서산태안환경운동연합, 서산 YMCA, 푸른태안 21, 민변 대전충청지부는 삼성중공업 예인선-허베이스피리트호 충돌 서해 기름 유출사고 피해주민 대상의 법률지원을 위한 태안 현지 법률상담소 “서해기름 유출사고 공익법률상담소(Legal Aid Clinic)”를 1월 6일 열고 주민설명회를 개최하였다.

공익법률상담소는 철저한 사고원인 규명을 위한 완전복구와 완전배상 및 가해자 책임부담을 실현하기 위해 가능한 모든 법률지원을 한다. 법률상담소는 첫째, 소외받기 쉬운 피해자들에게 입증방법 또는 무시되기 쉬운 피해유형에 대해 개별적으로 상담하고, 둘째, 기름유출사고의 “완전 복구, 완전 보상, 가해자 책임”의 3원칙에 맞는 ‘올바른 법률적 해결방안’에 대해 피해자들에게 홍보하는 법률지원을 한다.

법률상담소의 초대 소장은 민변 대전 충청지부 부회장인 남현우 변호사가 맡았고, 변호사, 사법연수원생, 법과대학학생들 자원봉사자로 구성된 법률봉사단 60여명이 1월 7일부터 순환 근무 형태로 상근하며 40여명의 변호사자문단이 이들의 상담업무를 전화 인터넷 등으로 지원한다.

수산업, 숙박업, 요식업, 안면도 지역 등의 다양한 피해자들을 대표하는 10여명의 피해자 대표들이 참석한 주민 설명회에서 남현우 변호사는 검찰 수사를 통해 가해 기업측의 중과실이 입증되면 IOPC의 배상한도 이상에 대해서도 책임을 물을 수 있다고 강조하였다

서해안 기름 피해 주민 돕기 성금모금

"여러분의 소중한 정성이 태안의 기적을 만듭니다"

충남 태안 앞바다에서 국내 최대 규모로 발생한 유조선 기름 유출 사고로 서해안 지역 어민들에게 큰 피해가 발생했습니다. 재해구호협회에서는 한순간에 삶의 기반을 잃어버린 피해 주민들에게 힘과 용기를 주고자 피해 주민 돕기 성금 모금을 전개하고 있습니다.
국민 여러분의 적극적인 동참을 부탁드립니다.



- 모금기간: 2007년 12월 14일 ~ 2008년 1월 18일
- 기탁방법
 - 인터넷 기탁
 - 온라인 입금(예금주 재해구호협회)
 - ARS 기탁 : 060-700-1004 (1통화당 2천원)
- 영수증 발급 신청
- 문의: 1544-9595

성금모금 계좌 안내

성금 기탁하기

전국재해구호협회
National Disaster Relief Association

법률상담소는 이와 같이 제대로 된 보상 및 복구가 이루어질 수 있도록 필요한 주민 설명회를 개최할 것이며 특히 법이 정한 절차에 따라 피해 배상이 일어나는 과정에서 소외되는 음식 및 숙박업 손해, 맨손어업, 고용피해 및 환경피해 등의 주민에 대해서 법적대응 방법, 입증방법 등에 대한 법률지원을 할 예정이다.

(태안현지 공익법률상담소 : 태안읍 태안참여자치시민연대 내 041-673-4651~5).

5) 기타

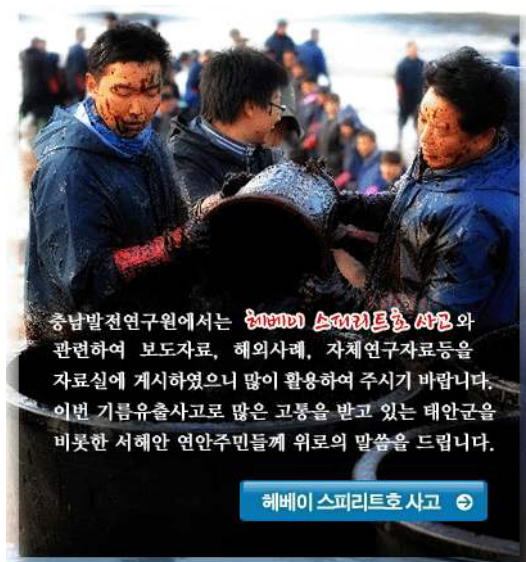
위에서 살펴본 NGO이외에 기독교환경운동연대, 녹색환경운동, 연안환경보전연합

회, 환경문화시민연대, 해양환경국민운동연합, 환경정의, 환경수호운동연합회 등 민간 환경운동 NGO에서도 자원봉사활동, 피해어민에 대한 물품 등을 지원하고 있다.

4. 충남발전연구원의 대응

충남발전연구원에서도 사고가 발생하자 연구원을 중심으로 허베이스피리트호 기름유출 사고 대책 T/F팀을 구성하고, 홈페이지에 자료실을 운영하고 있다.

또한, 12월 20일 전문가 워크숍을 원내에서 개최하였고, 12월 24일에는 희망제작소 재난관리연구소와 함께 충청남도청에서 세미나를 개최하였다.



원내 기름유출 T/F팀에서는 피해주민 지원특별법 초안을 작성하였으며, 해양수산부가 주관하는 해양오염 공동평가팀에 참여하였다. 향후 분야별 워크숍을 개최하고, 자료집을 발간할 예정이다.

Ⅲ. 피해현황 및 지역사회에 미치는 영향

1. 피해현황

지금까지 정부가 집계한 허베이스피리트호 기름유출사고의 잠정 피해규모를 지역별로 살펴보면 다음과 같다(국가재난관리정보센터, 종합상황관, 1.14 현재).

우선 충청남도의 어장피해는 11개 읍·면 473개소 5,159ha에 달하는 것으로 잠정 집계하고 있다. 이중 태안군이 8개 읍·면 361개소 4,088ha로 대부분을 차지하고, 서산시가 3개 읍·면 112개소 1,071ha에 달한다.



[그림 2] 허베이스피리트 기름유출사고 피해지역(연합뉴스, 2007.12.17)

해수욕장피해는 태안군 만리포, 천리포를 비롯하여 4개면 15개소에 달하며, 서산 가로림만~태안 안면읍 내파수도 연안 해안선 167km 구간에 걸쳐 피해가 발생한 것으로 조사되었다.

도서지역피해는 태안, 보령 등 5개 시군 59개 도서에 타르성 기름이 표착되어 있고 가의도, 삽시도 등 9개 도서의 오염이 심한 상태이다.

전라남도의 피해상황은 피해면적 22,185ha에 달하는 것으로 조사되었다. 김양장이 7,829ha(신안6,887, 무안778, 영광164), 마을어장이 14,356ha(신안10,121, 진도3,168 등)에 달하고 있다.

도서지역피해는 전라남북도 42개 도서에 동전에서 주먹크기의 경화타르가 유입되었다(군산 7, 부안 3, 영광 3, 신안 13, 진도 16).



[그림 3] 김양식장 피해지역(동아일보, 2008.1.7)

2. 지역사회에 미치는 영향

1) 지역공동체에 미치는 영향

이번 사고는 지역공동체에 여러 가지 부정적인 영향을 미칠 수 있을 것으로 예상된다. 자연재해의 경우 지역사회에 미치는 영향이 단기적이고 주민들이 협력하여 복구작업을 하는 과정에서 생긴 사회적 연대감이 그 치료방법이 된다.

그러나, 보팔, 체르노빌, 쓰리마일, 러브운하, 그리고 엑손발데즈호 사건과 같은 기술적 재난의 경우 광범위하고 신경쇠약을 일으키는 스트레스와 만성적인 사회적, 정신사회적 영향을 일으키는 것으로 조사되었다. 이 경우 지역사회가 ‘좀먹게’되고 사회적 연대감도 파괴되는 특징을 보였다. 이 같은 현상은 지역사회와 피해를 입은 개인들에게 유일한 보상획득의 수단인 법정 소송에 의해 장기화되었다. 엑손 발데즈호 사건의 경우 아직도 결론이 나지 않은 이 같은 법정 소송은 사회적 연대감을 파괴하고 지역의 회복을 더디게 하는 것으로 나타났다.(리키 오토, 2005)

엑스발데즈호 사건으로 코르도바 시민의 절반가량인 어부들이 빗더미에 앉게 되었고, 사고 이후 어민가족의 30%가 도시를 떠났다고 한다.

또한, 경제기반을 다양화하자는 논의가 나왔을때 사고로 인한 스트레스와 사회적 분열로 인해 거의 모든 개발계획안들을 놓고 지역사회가 양극화되었다. 논란중의 하나는 도로나 항만 등 대규모 사업은 어업공동체의 근본을 위협한다는 것이다.

외국의 사례에서 보는 바와 같이 허베이스피리트호 사고도 양식장 등 재산피해에 대한 보상이 충분하지 못하거나, 지역을 방문하는 외부관광객 숫자가 감소할 경우 주민들의 생계가 여전히 불확실하기 때문에 주민들의 정신적 외상은 상당기간 지속될 수밖에 없고 지역을 떠날 가능성도 있다. 피해지역에 지급되는 지원금이나 성금의 경우 배분기준 또한 명확하지 않아 이로 인한 갈등이 야기될 가능성도 상존하고 있다.

특히 엑스발데즈호 사례에서 보는 바와 같이 어민보상이 신속하게 이루어지지 않거나, 형평성이 결여된 배상, 법적 소송 등이 수반된다면 주민들은 희망을 상실하게 되고, 다양한 형태의 갈등이 수반되며 이는 곧 지역사회공동체를 약화시키는 결과를 초래할 것이다.

이러한 경우 전통적인 어촌공동체가 갈등을 야기할 가능성이 있으며, 장기적으로 지역발전에 부정적인 영향을 미칠 수 있다. 피해 이전의 환경으로 복원하는 사업은 상당한 시간이 요하기 때문에 피해에 대한 완전한 보상과 함께 향후 생계대책이 마련될 때만 지역공동체에 미치는 영향을 최소화할 수 있을 것이다.

2) 사회·경제에 미치는 영향

허베이스피리트호 사고는 지역의 사회·경제적 측면에서 다음과 같은 영향을 미칠 것으로 예상된다. 첫째, 사고해역은 바지락, 전복, 해삼, 소라, 김, 미역, 백합, 굴, 새우, 꽃게, 우럭, 놀래미, 낙지, 쭈꾸미, 까나리 등의 해조류, 패류, 어류가 생산되는

양식장 및 어선어업 어장이 밀집되어 있는 지역이다. 이번 사고로 인해 어장의 생산기반이 상실됨으로써 어민의 가정경제가 몰락하게 되었을 뿐만 아니라, 언제 생산기반이 정상화될 것인지에 대해 아무도 알 수 없다는 점이다.

이번 “특별재난지역”으로 선포된 지역의 어가인구는 충남전체 어가인구의 거의 대부분을 차지하고, 전체인구의 약5%(태안군 14.7%)인 27,278명(2005년 총조사인구)이 어가인구인 점을 감안해 보면 어민들의 피해가 상당할 것으로 예상된다.

둘째, 이번 사고로 인해 관광객들을 대상으로 영업을 영위해 왔던 음식 및 숙박업소, 유어선, 판매업 등 관광산업의 매출감소가 불가피할 것으로 예상된다. 지역을 방문하는 관광객의 감소에 따른 지역주민의 매출하락은 지역주민의 소비감소로 이어져 지역경제 전반이 침체되는 결과를 초래하는 악순환이 계속될 가능성이 있다.

셋째, 사고해역 연안지역은 해안관광지로서의 높은 명성을 유지해 왔으나, 이번 사고로 인해 지명도에 상당한 타격을 입음에 따라 지역이미지의 추락이 우려된다. 지역이미지는 눈에 보이지는 않지만, 한번 추락하면 이를 회복하기 위해 상당한 노력과 비용이 수반됨으로써 이중의 어려움으로 작용할 것이다.

이와 같이 이번 사고로 인해 지역의 사회·경제적 영향은 대부분 부정적일 것으로 예상되지만, 어떻게 활용하느냐에 따라서는 전화위복의 계기로 작용할 수도 있을 것이다.

3) 환경에 미치는 영향

이번 사고는 태안해안국립공원, 해수욕장, 갯벌, 섬, 사구 등 다양한 생태계로 형성되어 있고 생물다양성 또한 높은 지역에서 발생하였다.

특히, 국립공원으로 지정된 지역에서 처음으로 발생한 대규모 오염유출사고는 환경재앙이라고 해도 과언이 아닐 것이다.

그동안 정부 및 지자체, 지역주민, 자원봉사자 등의 노력의 상당수의 기름찌꺼기를 제거하였지만, 2008년 1월 10일 현재 총유출량 12,547kl 중 33%인 4,153kl를 수거하는데 그치고 있다. 자연증발량을 고려하더라도 상당수의 기름찌꺼가 해저에 가라앉았을 것으로 추정할 수 있다.

해양유류오염이 완전하게 회복하기 위해서는 상당한 시간이 요한다는 것이 국내외 유류오염사고를 통해 입증됨에 따라 사고해역 및 연안지역 생태계에 미치는 영향은 상당할 것으로 예상할 수 있다.

IV. 미래지향적 지역발전 방안

1. 완전한 환경복원 및 모니터링체계 구축

미국은 엑슨발데즈호 사고발생 20년이 되는 올해까지도 수억달러의 재원을 투자하여 환경복원 및 모니터링 프로젝트를 지속하고 있다.

<표 3> 엑슨발데즈호 프로젝트

구 분	주요프로젝트 내용	수행기간
피해산정	● 각종 바다생물(고래, 수달, 포유동물, 곰, 바다표범, 바다사자, 고래류, 조개류, 게, 굴, 새우, 연어, 연어알, 새)의 손실 ● 영세가구 손실, 휴양경제 손실, 수산업 비용, 상업어업 평가가격효과, 연안거주민 손실편가, 표면오일지도 등 ● 심층수 피해, 공기 및 자연자원 종합가치, 문화자원 피해 등 ● 데이터베이스 관리, NRDA 데이터에 대한 GIS시스템, GIS 지도 및 분석: 손실, 복구 등	1989-1993
일반복원	● 기름유출에 대한 기록영화, 전통적 생태학적 지식 ● 바다생물 복원(연어, 바다표범, 수달, 새우) 등 ● 유출기름 처리시설, 해안선 기름제거, 토지소유자 평가프로그램, 생계복원계획, 음식안전시험, 해안선평가연구 등	1993-2008
서식지보호	● 서식지복원 및 새로운 지원, 서식지보호 계획 등	1993-2004
모니터링	● 해안모니터링, 근해모니터링, 태평양모니터링, 표층 모니터링 프로그램, 조간대 회복, 바다생물 모니터링 등	1993-2008
공공정보 등	● 데이터관리, 프로젝트관리, 행정·과학적 관리 및 공공정보, 공공정보 및 행정, 장기모니터링 계획, 복원프로그램 최종보고, 10년 심포지엄, 10년 후 엑슨발데즈호, 재정위원회, 복원팀, 복원계획의 개발 등	1989-2008
연구	● 바다생물 생존모형, 프랑크톤 연구, 상업적 어업종합 및 모델링, 정보종합 및 복원, 기름치유기술, 해안가의 자연지리학, 지역사회구조의 변화, 하향식 및 상향식 과정, 리모터센싱, 3D바다상태 시뮬레이션, 잔존기름에 의한 위험요소 평가 등	1993-2008

반면, 씨프린스호 사고는 방제종료에 대한 기준이 미비하여 환경복원의 개념도 없이 육안으로 보이는 해상 또는 육상의 유류에 대한 긴급방제대책만 세웠으며, 이후 생태계 조사 및 모니터링도 형식적으로 수행한 한계가 있었다.

사고 발생 직후 여수지역 시민사회단체를 중심으로 잔존유류조사, 방제작업 감시, 환경모니터링 등의 생태계복원 노력을 실시하였으나, GS칼텍스사의 비협조로 2002년까지 3차례의 환경오염조사를 실시하는데 그쳤다.

지방자치단체인 여수시에서 2002년부터 1억원의 예산을 편성하여 2차례 사고지역 해양생태계 조사 및 대책수립을 추진할 계획이었으나, 여수시의회에서 삭감당해 이마나도 수행하지 못했다.

다행히 이번 사고의 경우 항구적 환경복원 및 모니터링을 위해 환경부에서 10년간 생태계영향조사 및 복원 추진계획을 발표하고 올해부터 2018년까지 이 일대의 자연자원 정밀조사와 모니터링을 추진한다고 발표한 것은 진일보했다고 볼 수 있다.

그러나 엑슨발데즈호 사고의 경우 사고발생 후 지금까지도 생태계계 조사 및 모니터링을 계속하고 있는 것으로 볼 때, 10년으로 기한을 정하는 것보다는 기한을 정하지 않고 완전한 복원이 이루어질때까지 모니터링을 계속할 것이라는 정부의 의지를 보여주는 것이 필요하다.

또한 엑슨발데즈호의 사례에서 보는 바와 같이 정부와 이번 사고에 책임 있는 기업들은 서식지 보호와 생태계복원계획 마련 등 수산자원과 환경을 되살리기 위한 종합대책을 마련하는데 사회적 책임을 다하기 위해 상당한 금액의 재원을 조성하는 적극적 역할이 요구된다.

정부는 미국의 엑슨발데즈호 사고나 스페인의 프레스티지호 사고에서 보는 바와 같이 소송의 원고가 되어서라도 사고책임기업들로부터 환경복구에 들어가는 모든 비용을 구상하여야 할 것이다.

사고책임기업으로부터 재원마련을 통해 항구적 환경복원과 이를 담당하는 연구기관 설립, 기념관 건립 등을 통해 사고의 재발방지와 환경피해에 대한 교육의 장으로 활용한다면 지역 및 기업의 발전에 오히려 도움이 될 수 있을 것이다.

2002년 유조선 프레스티지호는 스페인 해안선에서 300km 떨어진 곳에서 260km 떨어진 곳으로 예인되며 2만 5천톤 정도의 원유를 유출하고 3,000m가 넘는 심해로 가라앉으면서 다시 상당량의 원유를 유출하여 스페인과 프랑스 해안가에 대규모 환경피해를 일으켰다. 당시 이 사건에 적용되는 IOPC펀드의 배상한도는 1억 7천만 유류(한화 약 2,400억원)였다.

그러나 스페인 및 프랑스 등의 피해국가들이 청구한 액수는 총 7억3천만유로(한화 9,000억원 이상)로서 이보다 훨씬 컸다. 또 스페인 정부의 청구금액중 3억2천만 유로가 환경복구와 방제비용에 대한 것이었고, 프랑스 정부의 청구금액중에서 6천7백만 유로가 방제비용 및 환경침해 방지비용에 대한 것이었다. 즉, 두 정부가 합해서 약 4억유로(한화 약5,600억원)에 가까운 금액을 환경복구와 방제비용으로 지출하였던 것이다.

이 금액은 당시 IOPC펀드 배상한도의 두배가 넘는다. 1989년 엑슨발데즈호 사고에서는 정부와 엑슨정유사가 함께 3조원에 달하는 복구비용을 지출하였다. 우리 정부도 이번사태에 있어서 IOPC펀드의 배상한도를 의식하지 않고 환경의 '완전한 복구'를 목표로 공적자금을 적극적으로 투입하여야 할 것이다(박경신, 2008).

2. 피해어민 및 지역주민의 완전한 배상

씨프린스호 사고시 완전한 배상이 이루어지지 않아 지역사회 주민들 상당수가 기존의 생업을 포기하거나, 타 지역으로 이주한 사례에서 보는 바와 같이 이번 사고에 있어서 환경복원과 함께 가장 중요한 것은 피해어민 및 지역주민의 완전한 배상이며 다음과 같은 점을 고려하여 주민배상이 이루어져야 할 것이다.

첫째, 중과실 여부에 대한 엄중한 조사가 이루어져야 한다. 피해규모는 IOPC배상한도를 넘을 것이 확실시 되며 이에 대한 피해를 배상받기 위해서는 가해선박회사들의 중과실이 입증되어야 한다. 중과실의 판단을 위해서는 항해책임자에 대한 조사가 반드시 이루어져야 한다(박경신, 2008).

이번 사고에서 3,000억원이라는 상한선을 그어놓고 피해배상이나 환경복구에 대한 논의를 하게 될 경우 피해배상과 환경복구 모두 보수적으로 이루어질 수 밖에 없다.

배상금액 3,000억원이라는 숫자에는 방제금액이나 환경복원 금액이 모두 포함되어 있기 때문에 사설방제회사 등에 비해 여러 가지 증거제공능력이 부족한 주민들

의 입장에서 보면 상대적 박탈감을 느낄 수 있고, 주민들간에도 남이 더 많이 받으면 내가 더 적게 받을 수밖에 없다고 생각함에 따라 갈등이 근원이 될 수 있다.

따라서, 정부나 언론에서는 3,000억원이라는 금액을 강조하기 보다는 피해를 본 것 만큼 배상을 받을 수 있고 이를 위해 정부가 최선을 노력을 다하고 있다는 확신을 심어주는 것이 필요할 것이다.

둘째, 정부에서는 주민들의 배상에 앞서 시급히 선배상을 하고, IOPC펀드나 사고책임기업으로부터의 구상권을 청구하는 방안을 모색해야 할 것이다(박경신, 2008).

프레스티지호 사건에서 IOPC펀드의 배상한도는 1억 7천만 유로(한화 약2,400억원)였으나, 스페인 및 프랑스 등의 피해국가들이 청구액 액수는 총 7억 3천만 유로(한화 약 9,000억원)로서 이보다 훨씬 컸다. 그럼에도 불구하고 스페인의 경우 피해액의 90%에 대해 주민들은 피해배상을 받았다.

스페인에서는 총 6억 1천만 유로가 청구되었는데 이중에서 스페인 정부가 5억 9천만 유로를 방제 및 환경복구비용 그리고 주민들에 대한 선배상에 대한 구상명목으로 청구하였고, 나머지 2천만 유로는 스페인 정부의 선배상이 이루어지지 않은 피해에 대한 주민들의 직접 청구였다. 당시 스페인 정부는 주민피해에 대해 2억 5천만 유로를 선배상하였다. 즉, 스페인 정부는 90%이상의 주민피해에 대해 주민들에게 선배상을 하고 IOPC에 추후 청구하였던 것이다.

선배상이 이루어지지 않으면 궁박한 피해자들이 씨프린스호사고 때처럼 사고책임기업이 제공하는 적은 금액에 쉽게 합의하는 낭패를 볼 수 있다. 주민들이 거대한 IOPC나 사고책임기업에 맞서 완전한 배상을 받기란 사실상 어렵다는 것을 우리는 경험을 통해 알고 있기 때문에 정부의 선배상은 반드시 이루어져야 할 것이다.

셋째, 피해자들의 입장에서 피해조사가 이루어져야 할 것이다(박경신, 2008). 피해를 입은 주민들 중에서도 피해접수를 하지 않은 사람들이 상당수에 이를 것이다. 특히 비수산업계에서는 피해접수라는 것이 이루어진 적조차 없다.

물론 아직 피해집계는 실제 올해의 어업작황이나 관광객 수를 봐야 알겠지만, 피해집계에서 중요한 것은 과거소득 입증이다. 사고나 난지 한 달이 지난 지금에 이루어지는 소득집계와 1년이 지난 소득집계는 신뢰성에서 큰 차이를 보일 것이다. 피해자들이 소득집계에 나서지 않고 있는 이유는 피해입증에 대한 IOPC펀드의 매우 엄격한 기준이 적용될 것이라는 보도 때문인 것으로 보인다.

그러나 IOPC펀드의 조사자(surveyor)가 피해집계 하기를 기다릴 것이 아니다. 이들은 3,000억원 배상 한도내에서 배상만을 할뿐이며 IOPC펀드 내규가 인정하는 증거자료만을 인정할 뿐이다.

소득증거가 없을 경우 진술서라도 주변사람들로부터 작성하여 소득에 대한 입증을 하는 등 피해자들의 입장에서 피해집계가 이루어져야 한다. 이렇게 해서 합계된 피해가 IOPC펀드의 청구를 넘어선 경우 이에 대해서는 사고책임기업들에 대한 직접적 소송 등을 제기할 수 있을 것이기 때문이다.

넷째, 음식 및 숙박업손해, 맨손어업, 고용피해 등에 대해서도 적극적인 보상이 이루어져야 할 것이다(박경신, 2008). 지금까지 우리 나라에서 있었던 해양오염에 대한 손해배상은 대부분 어업권에 관한 것이었고 음식숙박업 피해 등에 대해서는 간접손해라 하여 배상에서 제외되었다. 또한 어업권 소송에서 관공서에 등록되지 않은 패류채취, 경영자가 아니라 직원으로서 어업 및 관광업에 종사하고 있는 사람들에게 대한 피해배상도 배제되어 왔다.

그러나 이번과 같은 기름유출에 의한 해양오염의 경우 ‘음식숙박업손해’, ‘맨손어업’, ‘고용피해’ 모두 IOPC의 배상범위에 포함되므로 안심이 되지만, IOPC의 배상한도 내에서 액수를 사정할 때 또는 IOPC의 배상한도를 넘어서는 피해에 대한 손해배상을 청구할 때 적극적으로 대응해야 할 것이다.

위에서 살펴본 모든 사항들이 충남도와 정부에서 추진중인 서해안 유류오염 관련 주민지원 등 특별법(가칭)에 명시되어 조속히 제정되어야 할 것이다.

3. 지역이미지 쇄신 및 지역발전전략 마련

현행 해양오염 피해배상에는 피해어민 등에 대한 지원규정은 있으나, 지역자산 손실에 따른 지역이미지 가치 피해에 대한 지원규정은 없다.

우리가 양식장 및 어장 등 개별피해 어민이나 주민들의 지원에 초점을 두고 접근을 하는 동안 서해안지역에 대한 지역이미지 가치의 하락부분을 누락하였다. 충남 서해안지역은 해안국립공원, 해수욕장, 갯벌, 섬 등의 지역이미지로 인해 높은 관광 이미지 가치를 유지해 왔으나, 이번 기름유출사고로 인해 상당한 타격을 입었다.

이를 금전적으로 환산하면 얼마나 되는지 정확하게 산출하기 어렵지만, 지금까지 형성된 지역이미지 가치를 원상회복하는데는 상당한 시간이 필요할 것이라는 점만은 분명해 보인다.

따라서 이러한 이미지가치 하락에 따른 손실보전을 위해 정부에서는 타 지역에 우선하는 관심과 지원을 할 필요가 있다. 즉, 서해안에서 계획 및 추진중이던 해양리조트사업, 복합테마파크 조성, 리조트 개발, 바다목장, 독살복원, 수산종묘 방류사업, 굴양식시설 현대화 사업 등을 예정대로 추진하고, 해안국립공원, 사구, 갯벌 등에 대한 완전한 복구비용 지원, 피해주민들을 위해 새로운 일자리 창출, 정부가 주도하는 각종 농어촌개발사업 우선지원, 지역현안사업의 우선추진, 공공기관 연수 및 행사의 사고지역 개최, 피해 양식장의 휴식년을 통한 직접지불제 도입, 지역산업의 구조변화를 위한 지원, 꽃박람회 등 이벤트의

개최지원 등과 같이 지역이미지 가치를 제고하는 사업을 우선적으로 추진해야 할 것이다.

또한, 현재는 피해지역의 환경복구와 피해지역 조사에 최선을 다하고 있지만, 긴급한 방제가 마무리 되면 피해지역의 발전전략을 새롭게 마련하는 노력이 필요할 것이다.

이번 사고로 인해 피해지역의 물리·경제·사회적 환경 변화는 불가피하기 때문에

새로운 환경에 부합하는 발전전략을 수립함으로써, 지역이 다시 한 번 도약하는 계기를 만들 필요가 있다는 점이다.

위기를 기회로 만들기 위해 지역재생사업에 초점을 둔 지역전략 마련이 필요하다. 즉, 사고 이전의 서해안 지역보다 더 upgrade된 자연환경과 사회·경제환경을 조성하기 위한 지역재생 전략을 마련해야 한다.

다시 말해, 물리적인 개발을 넘어서 지역경제의 재건, 지역문화의 부흥, 그리고 농어촌의 생활양식 구축을 포괄하는 새로운 전략의 마련이 요구된다.

이 번 사고지역의 해양오염 사례, 해양오염극복과정, 자원봉사자의 노력, 환경오염 피해현장의 복원, 동식물의 환경오염피해 등을 한 장소에서 관람할 수 있는 환경오염 전시·학습공간과 해저에서 발견된 선박 및 도자기를 전시할 태안해양유물박물관(가칭)을 한 장소에 건설하여 지역활성화를 도모하는 방안도 고려해볼 필요가 있다.

V. 정책적 시사점

2007년 12월에 발생한 허베이스피리트호 기름유출사고는 청정해안이던 서해안을 오염시켜 지역주민들에게 씻을 수 없는 상처를 주었다. 지금까지는 해양 및 연안오염 방제를 최우선 과제로 추진함에 따라 사고발생 경위, 방제시스템, 주민피해 및 보상, 향후 대책 등에 대한 충분한 논의가 되지 못한 것이 사실이다.

이러한 점에서 본 글에서는 사고발생시 정부와 자치단체 중심의 대응현황, 피해현황과 이 번 사고가 지역사회에 미치는 영향을 분석 한 다음, 완전한 환경복원과 피해보상, 지역이미지 쇄신 등을 중심으로 한 미래지향적 발전전략을 모색하였다.

이번 사고에 대해 심층적인 분석은 아니지만, 종합적인 정리가 필요하여 개략적인 내용을 정리하였으며, 지금까지 살펴본 내용을 요약하여 정리하면 다음과 같다.

첫째, 우리 나라 해양오염 방제시스템의 확립이 요구된다. 현행 해양경찰청이 해

양오염방제에 대한 총괄지휘권을 부여하고 있으나, 실질적인 방제오염 방제를 시행하는 해양환경관리공단(구, 해양오염방제조합)이 해양수산부 산하기관으로 법적지위가 부여되어 방제현장에서 해양경찰청과의 유기적인 협조체계에 어려움이 있을 수 있다.

아울러 육상오염방제는 환경부가 담당하고 있어 해양오염방제와 이원화되어 있어 체계적 방제에 어려움이 있다. 따라서 해양오염사고에 대한 방제시스템은 해양과 육지모두 해양경찰청으로 일원화하는 것을 검토할 필요가 있다.

둘째, 이번 사고가 지역사회에 미치는 영향으로는 지역공동체에 미치는 영향, 사회·경제에 미치는 영향, 환경에 미치는 영향으로 구분해 볼 수 있다.

지역공동체에 미치는 영향은 자연재해와 달리 재난사고의 경우 법정소송 의해 장기간이 소요됨에 따라 사회적 연대감을 파괴하고, 정부·사고책임기업·주민 등의 갈등 가능성이 상존함에 따라 지역사회 공동체를 약화시키는 결과를 초래할 수 있다.

사회·경제에 미치는 영향은 어장 및 양식장 생산기반이 상실됨으로서 어민의 가정경제가 몰락하게 될 뿐 아니라 관광객들을 대상으로 영업을 영위해 왔던 음식 및 숙박업소, 유어선, 판매업 등 관광산업의 매출감소가 불가피하여 지역경제의 침체가 예상된다. 또한, 사고지역의 지명도에 상당한 타격을 입음에 따라 지역이미지의 손실이 불가피하다.

환경에 미치는 영향은 해안국립공원, 해수욕장, 갯벌, 섬, 사구 등 다양한 생태계로 형성되어 있고 생물다양성이 높은 지역에 사고가 발생함으로써 생태계에 미치는 영향이 매우 커서 생태계의 완전한 복원에는 상당한 시간이 요구될 것이라는 점이다.

셋째, 해양오염 피해를 입은 서해안지역의 완전한 환경복원 및 미래지향적 지역발전방안을 모색해야 할 것이다.

정부와 이번 사고에 책임 있는 기업들은 서식지 보호와 생태계복원계획 마련 등 수산자원과 환경을 되살리기 위한 종합대책을 마련하는데 사회적 책임을 다하기 위

해 상당한 금액의 재원을 조성하는 적극적인 역할이 요구된다.

정부는 소송원고가 되어 사고책임기업들로부터 환경복원에 소요되는 비용을 구상해야 할 필요가 있고, 기업으로부터의 재원마련을 통해 ‘지역발전기금(가칭)’을 조성하여, 항구적 환경복원과 이를 담당하는 연구기관 및 기념관을 설립함으로써 사고 재발방지와 환경피해에 대한 교육의 장으로 활용할 수 있도록 해야 할 것이다.

피해어민 및 지역주민의 완전한 보상을 위해서는 이번 사고의 중과실 여부에 대한 엄중한 조사가 이루어져야하고, 정부에서는 주민의 보상에 앞서 시급히 선배상을 하며 IOPC펀드나 사고책임기업들로부터 구상권을 청구하는 방안을 모색해야 할 것이다.

또한, 피해자들의 입장에서 피해조사가 이루어져야 하고, 음식 및 숙박업 손해, 맨손어업, 고용피해 등에 대해서도 적극적인 배상이 이루어져야 할 것이다.

아울러 정부나 언론에서는 3,000억원이라는 금액을 강조하기 보다는 피해를 본 것 만큼 배상을 받을 수 있고 이를 위해 정부가 최선의 노력을 다하고 있다는 확신을 심어주는 것이 필요하다. 물론 주민피해배상을 위한 모든 내용들은 서해안 유류오염 관련 주민지원 특별법(가칭)에 명시되어 조속히 제정되어야 할 것이다.

마지막으로 서해안 지역의 이미지하락에 따른 손실보전을 위해 정부에서는 타 지역에 우선하는 관심과 지원을 할 필요가 있고, 새로운 환경에 부합하는 발전전략을 수립함으로써 지역이 다시 한 번 도약하는 계기를 만들 필요가 있다.

◆ 참 고 자 료 ◆

국가재난관리정보센터 홈페이지, <http://www.safekorea.go.kr>.

녹색연합 홈페이지, www.greenkorea.org.

리키 오토(Riki Ott, PhD), 엑손발데즈호 기름유출사고의 유산, GS칼텍스 씨프린스
호 해양유류오염사고 10주년 국제심포지엄 자료집, 2005.

문광명 변호사 블로그, <http://blog.naver.com/martymoon/40045564591>.

박경신, 태안사태의 올바른 법률적 해결방안, 참여연대 홈페이지,
www.peoplepower21.org.

수산협동조합 홈페이지, www.suhyup.co.kr. |

정영석, 태안 해양오염사고와 방제시스템의 효율적 제고, 코리아쉬핑가제트. 2007.

장기욱, 해양환경생태 피해규모 산정과 배상방향, 태안기름유출 사고대응 정책방향
도출을 위한 전문가 워크숍, 충남발전연구원, 2007.

중앙재난안전대책본부, 허베이 스피리트호 유조선 유류 유출사고 수습상황보고,
2008.

충남발전연구원·희망제작소 재난관리연구소, 태안 스피리트호 유류유출사고 피해대
책 및 지역 미래발전전략 모색, 태안 우리바다 살리기 제1차 세미나, 2007.

충남발전연구원 홈페이지, www.cdi.re.kr.

태안군청 홈페이지, www.taean.go.kr.

환경운동연합 홈페이지, www.kfem.or.kr.

III. 관련자료



III. 관련자료

태안 해양오염사고와 방제시스템의 효율성 제고

정 영 석(한국해양대학교 법학부 교수)

지금 태안반도에는 기름과의 전쟁이 진행 중이다. 해양경찰의 지휘아래 해양오염 방제조합, 지방자치단체, 주민, 자원봉사자까지 모두가 사력을 다해서 바다를 살리기 위해서 노력을 하고 있는 모습이 안쓰럽다. 또 한편으로는 오염의 심각성과 광범위성에 비해 빠른 시간 내에 회복을 하고 있다는 점에서는 우리의 위기극복 능력이 상대적으로 탁월하다는 생각이 든다.

각설하고 해양오염사고가 발생하면, 방제시스템이 얼마나 합리적으로 갖추어져 있고, 훈련이 얼마나 잘 되어 있는가 하는 것이 가장 중요하고, 다음 문제는 피해의 배상이나 보상이 얼마나 잘 이루어질 수 있는가 하는 것이 문제가 된다.

첫째, 해양오염방제시스템을 보면, 현재 우리나라의 해양오염방제체제는 해양경찰과 해양오염방제조합이라는 조직, 해양연구원의 지원 등으로 편성되어 있고 상당한 장비를 갖추고 있는 세계적으로도 상당히 높은 수준에 도달해 있다고 볼 수 있다. 가장 방제시스템이 발달한 나라로 미국을 들 수 있지만, 1989년 엑슨 발데즈 사고로 약 4-5조원의 손해배상이 이루어 졌고, 관련 소송이 사고 이후 10여년간 계속되고 있었다. 결국 어느 나라도 처음부터 완벽한 해양오염방제시스템을 갖추기는 거의 불가능에 가깝다고 다만, 사고 경험과 선진국의 대처사례를 통하여 점점 개선해 나가면서 좋은 시스템을 갖추어 갈수 밖에 없을 것으로 생각한다.

그러나 선진화되어 있다는 우리나라 해양오염방제체제에도 이번 사고를 계기로 보면 근본적인 문제점도 노출되고 있다. 즉, 해양오염방제시스템과 같은 재난에 대비하는 체제는 신속성과 정확성, 전문적인 판단력이 중요하기 때문에 제도적으로 권한과 책임이 분명해야 한다. 그러한 면에서 현재의 해양오염방지법(2008년부터는

해양환경관리법으로 대체됨)의 관련 규정은 향후 개선이 필요하다고 본다. 현행 제도는 해양오염이 발생한 경우에 오염물질이 적재된 선박의 선장이나 해양시설의 관리자와 오염물질의 배출원인이 되는 행위를 한 자가 방제의무자가 되고, 방제의무자가 자발적으로 방제조치를 행하지 아니하는 경우에 시한을 정하여 방제조치를 하도록 명령할 수 있다.

또 방제의무자가 방제조치명령에 따르지 않을 경우에 해양경찰청장이 직접 방제조치를 할 수 있도록 되어 있다. 오염원을 발생시킨 원인행위자가 책임을 진다는 규정은 법의 기본 원칙으로 이해할 수 있다. 또 사소한 해양오염사고에서는 이러한 절차가 큰 문제없이 작동할 수 있기 때문에 지금까지 문제의 제기가 없었던 것으로 보인다. 그러나 해양오염사고는 규모가 크던 작던 기상상황 등 주변여건에 따라 얼마든지 큰 피해를 가져 올수 있고, 즉각적이고 정확한 방제조치가 이루어 지지 않으면 대재앙으로 이어질 수 있다.

또 10년간 할 일이 없다가도 한 번의 사고를 잘 처리한다면 이러한 시스템과 관련 조직은 충분히 그 할 일을 다한 것으로 볼 수 있다. 이러한 면에서 보면 해양오염에 대하여는 해양경찰청이 방제의무자이면서 방제에 대한 모든 지휘명령권을 행사할 수 있도록 권한과 책임을 집중시킬 필요가 있다. 즉, 국가가 방제에 대한 모든 권한과 책임을 지는 행정의 주체인 동시에 제1차적 방제의무자가 되어야 한다. 오염방제와 관련된 비용문제는 차후의 문제로서 미국의 OPA(유류오염법)과 같이 징벌적 배상제도(civil punishment)를 도입하여 방제비용과 일종의 벌과금이 통합된 형태의 사후 배상제도를 법에 명문화할 필요가 있다고 본다.

또 실제 방제업무를 수행하는 집행기관으로는 해양오염방제조합이 있다. 내년부터는 해양환경관리공단으로 체제를 개편하여 좀 더 강력한 정부업무보조기관으로서 역할을 할 수 있다는 점에서는 진일보하게 된다. 해양오염방제조합의 여러 가지 업무 중 핵심은 역시 해양오염방제작업이라고 할 수 있고 이 작업은 현장에서 해양경찰청의 지휘 하에 이루어지게 된다. 그러나 현재의 해양오염방제조합은 물론 향후 발족하게 될 해양환경관리공단 역시 해양경찰청이 아닌 해양수산부의 산하기관으로 법적 지위가 되어 있기 때문에 평소 업무협력관계 및 지휘가 해양수산부에서 이루

어지고, 방제현장에서의 지휘체계에서는 해양경찰청과 연계되기 때문에 책임의 소재가 불분명하게 될 가능성이 있고, 대형사고에 대한 초기 대응에 있어서 효율성에 문제가 발생할 소지가 많다고 본다.

개인적인 생각으로는 해양오염방제조합(해양환경관리공단)에 대한 평시 업무협조나 지휘명령의 모든 권한과 책임을 해양경찰청으로 일원화하는 것이 필요하다고 본다. 또 오염확산예측은 해양연구원 등의 협조가 필요한데, 이 부분도 해양경찰청이나 해양오염방제조합(환경관리공단)이 직접 시스템을 운영하거나 사고발생시에는 전문가의 협조를 받아야 하겠지만, 적어도 오염확산예측시스템은 해양경찰청이 직접 운영하는 것이 더 효율적이라고 본다.

한편 일부 언론에서 자원 봉사자가 제기한 문제에서 알 수 있듯이 육상방제작업은 시군구의 자치단체가 작업을 지휘하고 있는 것으로 보이는데, 이 역시 전문성이 떨어지고 체계적인 방제가 어려워 보인다. 따라서 적어도 해양오염사고에 대한 방제조치에 대하여는 현장과 배후의 지휘 및 행정집행이 모두 해양경찰청으로 일원화될 필요가 있다.

물론 이번 사고에서 업무협조가 되지 않았다거나 지휘명령이 잘못되었다고 보지는 않는다. 그러나 해양오염방제와 같은 대형 재난에 대응하는 시스템은 단순·명료하고 강력한 지휘명령체계의 구축, 권한과 책임의 명확화가 필요하다고 본다. 또 비용부담의 문제 역시 차후 문제이기 때문에 법적으로 이러한 문제를 국가가 우선 책임지고 추후에 징벌적 배상(civil punishment)의 차원에서 원인제공자에게 부담하도록 하는 일의 앞과 뒤를 정해두는 것이 필요하다고 본다.

그밖에도 예산이 소요되는 문제이기는 하지만, 한 번의 사고에 잘 대처를 하여도 그 효과는 충분하다고 본다. 특히 오염방제에 있어서는 유수를 분리할 수 있는 방제선등이 발달해 있지만 이는 배출된 기름이 한 곳에 모여 있을 경우에만 제대로 사용할 수 있는 장비라고 보아야 한다. 이 번 사고 해역에서는 당시 파도가 상당히 거세었던 것으로 알려져 있다. 오염의 확산을 막기 위해서는 높이 3미터 이상의 대형 오일펜스의 확보가 필요했다는 생각이 든다.

또 해양오염이 인근국가로 확산될 경우에는 외교분쟁이 발생할 소지도 있고, 이러한 경우에 대비하여 인접국가간에 협력체제를 구축하고 공동방제 등을 할 수 있도록 하는 OPRC협약도 있다. 과연 이번 사고에서 사고발생 즉시 중국 등의 인접국에 대하여도 즉각적인 통보 등의 협력대응시스템이 제대로 가동이 되었는지도 사후에는 점검할 필요가 있다. 몇 년전 부산 앞바다에서 일본 해상보안청과 공동방제훈련을 하는 것을 본 적이 있는데, 이러한 물리적 훈련 외에도 국가간의 협력체제, 초기 방제장비의 효율적 배치, 해양연구원 등과의 협력 등을 위해서는 연간 수차례의 도상훈련을 통한 시스템이 매뉴얼대로 자동적으로 작동되도록 하는 훈련이 필요하다고 본다.

또 현장에서의 방제작업과 관련하여서는 해양오염방제조합의 대응대비 훈련이 평소 충분히 이루어졌는지에 대해서도 점검이 필요할 것이다. 그리고 예를 들면 해양수산부 장관이 주재하고 각부 장관이 협력하는 방제대책지원본부 등이 작동하여 방제예산 지원 및 타 부처의 인력·장비 등을 신속하게 지원해 줄 수 있는 시스템이 필요하다고 본다.

또한 정부조직상으로는 수난구조 및 수색업무, 항로 및 수로에 대한 시설물 관리, 개항단속 등과 같은 해양안전문제에 대한 전반적인 업무를 모두 해양경찰청으로 이관하여 해양경찰방재청(해양경찰안전청)으로 확대개편하여 해양안전과 관련된 업무를 단일기관에서 취급하도록 하는 것이 바람직하다고 본다.

둘째는 사고 수습후 피해에 대한 배상이나 보상이 문제된다. 이번 사고는 기중기 부선이 유조선에 충돌하여 기름이 유출된 사고로 요약할 수 있다. 법적으로는 사고의 원인이 어느 쪽에 있느냐가 밝혀져야 책임의 주체가 분명해 질 수 있다. 그러나 다행히도 유조선에 의한 오염사고는 국제민사책임협약과 기금협약 및 이들 협약을 수용한 유류오염손해배상보장법에 의하여 우선 유조선 선주가 손해에 대한 배상과 IOPC Fund에서 추가보상책임을 지도록 하고 있기 때문에 방제비용과 피해에 대하여 이 법에 의한 한도까지 책임을 지도록 하고, 추후 책임의 원인을 제공한 자에게 구상권을 행사할 수 있도록 규정되어 있다.

법적으로는 유조선의 책임한도액이 크고 기중기부선의 경우에는 선박의 톤수가 작기 때문에 크게 높지 않을 것으로 보인다. 따라서 유조선 측에서 우선 배상이나 보상을 하도록 한 것은 이런 대형사고에서는 아주 효율적인 제도를 마련한 것으로

생각한다. 또 유조선은 해외 P&I 보험에 가입한 것으로 알려져 있다.

그러나 지난 시프린스 사고를 비롯한 여러 사고에서 손해액의 산정이 쉽지 않았다는 점을 알 수 있다. 이런 사고는 결국 실제 손해액과 향후 기대이익의 상실에 대한 산정이 정확하게 나오지 않으면 충분한 배상이나 보상이 불가능하게 된다. 손해의 입증과 과거 소득 및 기대되는 소득의 입증이 쉽지않을 것이고 입증이 된다고 하여도 전문가에 의한 손해산정이 필요하다. 또 그 이후에도 해외 P&I보험사와의 사이에 소송이 예상된다.

필자는 이번 사고와 같은 재난사고에서는 정부의 인력을 충분히 지원하여 이런 업무를 도와야 할 것으로 본다. 우선 방제작업 외에도 증거채집과정에서부터 손해의 산정과정까지 전문인력을 지원할 필요가 있다. 다행히 해양경찰청에서는 최근 해상보험사손해사정사 등의 전문인력을 간부요원으로 채용한 것으로 알고 있다. 이들 인력과 민간전문가를 고용해서라도 피해주민을 지원해야 할 것이다. 또 정확한 피해산정을 위해서는 사고수습후에 채집된 증거를 중심으로 정부예산을 지원하여 전문기관에서 손해산정을 위한 작업을 의뢰하여 객관적 입증자료를 마련할 필요가 있다. 그리고 소송과정에도 예를 들면 법률구조공단, 군의 법무관 등과 같은 정부기관이 소송대리업무를 조력해 준다든지 할 필요가 있다. 이 과정에서 전문법률지식이 필요하다면 이 분야의 전문가인 법학교수의 지원 등도 정부가 주도하여 이끌어낼 필요가 있을 것이다.

이번 사태를 보면서 이런 일이야 말로 정부가 해야 할 공공서비스의 전형적인 업무라고 본다. 민간이 할 수 없고, 국가의 법과 제도가 뒷받침이 되지 않으면 안되는 일, 강력한 지휘명령체제가 필요한 일, 빛은 나지 않지만 누군가 하지 않으면 안 되는 일이야 말로 국가를 필요로 하는 일이라고 본다.

(코리아쉬핑가제트,<http://www.shipschedule.co.kr/>, 2007.12.21)

태안 사태의 올바른 법률적 해결 방안

박 경 신 (고려대학교 교수, 공익법센터 소장)

태안해상국립공원 전체의 가치를 돈으로 환산하면 얼마나 될까? 태안군 앞바다 기름유출사고는 해상국립공원 전체의 존립을 위협하고 있다. 언론은 어민들과 자원 봉사자들의 노력을 통해 지표면과 수표면에서 기름찌꺼기가 수거된 점을 높이 치하하고 있지만 대부분의 기름은 갯벌, 모래, 수면 밑으로 내려가 오랫동안 치유할 수 없는 피해를 지속시킬 것이다.

유조선에서 유출된 대량의 기름이 어업과 관광업 등의 생태업을 중심으로 사람들이 밀집되어 있는 '국립공원' 급의 해안가를 덮친 것은 세계역사상 처음이다. 이런 세계적 재앙에 대해서는 어떻게 피해보상이 이루어져야 하는가?

이와 비슷하였던 대규모 기름유출 사태와 비교해보자. '국립공원'급의 해안가를 덮친 것은 이번이 처음이라는 점을 유념하자.

구 분	유출량	총 피해보상	총 환경복구비용	총 보상 및 복구비용
1989년 엑슨발데즈 (미국)	3만톤	약 2.5조원	약 3조원	총 5.5조원
2002년 프레스티지호 (스페인, 프랑스)	2만5천톤	약 3천4백억 원	약 5천6백억원	총 1조원
2007년 허베이스피리트호	1만2천톤			
1995년 씨프린스호 (한국 여수)	5천톤	약 154억원	약 400억	총 550억원

위의 유출량과 피해지역 등을 비슷한 사고들과 비교해 볼 때 총 보상 및 복구비용을 합치면 이번 사태에서의 피해액수는 충분히 IOPC 펀드의 배상한도인 3천억원을 넘을 수 있을 것으로 보인다. 태안 지역의 1년 수산업 매출만 수천억원에 이르고 관광업 피해도 이에 못지 않다. 특히 이번 사태는 전남 앞바다는 물론 제주도에 까지 타르덩어리가 떠내려가면서 피해를 확산시켰으며 신안의 김 양식 지역에서만 매년 1천억원이 넘는 피해가 예상되며 프레스티지호나 엑슨발데즈호 사고와는 달리 인구가 밀집되어 사는 지역에서 발생하였다.

실제로 2002년 프레스티지호 사건 때에 IOPC펀드의 배상한도를 넘는 피해가 발생하자 (미국은 IOPC펀드 계약국이 아니었고 국내소송을 통해 해결되었다) 국제사회는 2005년 3월에 배상한도를 1조원 이상으로 높이는 의정서를 체결해 2006년말까지 독일·영국·프랑스·이탈리아·일본·네덜란드·리투아니아·크로아티아 등의 19개국이 가입했지만 우리나라는 불행히도 이 의정서에 가입하지 않았다. 즉, 국제사회는 예전부터 3천억원이 넘는 기름유출사고의 가능성을 의식하고 있었던 것이다. 우리가 만약 2005년 의정서에 가입하였었다면 우리는 1조원이라는 풍성한 재원을 두고 복구와 보상에 대해 논의할 수 있었을 것이다. 안타까운 일이다.

그렇다면, 이번 사건에서는 위의 국제적인 수준에 걸맞는 충분한 피해보상과 환경복구가 이루어질 것인가?

1995년 씨프린스호 사고를 보면 우려를 하지 않을 수 없다. 1995년 씨프린스 사고에서 당시 실제 재산상 손해는 1천5백억원에 달했다고 한다. 그러나 여러 가지 입증의 어려움 등을 이유로 국제유류보상기금(IOPC)과 보험사에 실제 청구된 어장 피해 액수는 735억 정도였고 실제 보상받은 돈은 방제비용을 합쳐 500억 수준이었고 아직 환경복구가 완전하게 이루어졌는지에 대해서도 의문이 남아있다. 총 보상 및 복구비용에 있어 엑슨발데즈호 사고의 1%, 프레스티지호 사고의 5% 정도 였으며 유출량 1톤당 보상 및 복구비용을 보더라도 엑슨발데즈호 사고의 17분의 1, 프레스티지호 사고의 4분의 1 정도이다.

그렇다면, 이번 사고에서 완전한 보상과 완전한 복구는 어떻게 이루어질 수 있는가?

첫째, ‘중과실’ 여부에 대한 엄중한 조사가 이루어져야 한다. 피해규모는 IOPC배상한도를 넘을 것이 확실시 되며 이에 대한 피해를 배상받기 위해서는 가해선박회사들의 중과실이 입증되어야 한다. 중과실의 판단을 위해서는 항해책임자에 대한 조사가 반드시 이루어져야 한다.

크레인 예인선단측인 삼성중공업 및 삼성물산 쪽과 유조선 선주회사인 허베이 스피리트사는 각각 상법 제746조와 유류오염손해배상보장법 제6조에 따라 “선박 소유자 자신의 … 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한” 행위로 말미암은 피해에 대해서는 책임제한이 배제된다. 곧, 국제유류보상기금과 보험회사의 배상한도를 넘어가는 피해에 대해서 무한책임을 져야 한다. 또, 현대오일뱅크는 실질적으로 운항을 통제하였다면 책임이 있을 수 있다.

“손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 행위”는 국제협정에서 따온 문구로서 그 의미는 각국의 법원이 판단해야 할 몫이며 “중과실” 정도라는 해석 외에는 국제적으로 구속력있는 정의나 관례들은 존재하지 않는다. 외국의 기름유출 사고시 대부분의 피해지역 법원들은 피해자인 자국민들을 보호하기 위해 “중과실”을 매우 폭넓게 해석하여 왔다.

▶항공사 승무원이 이륙 전 구명동의의 위치나 사용법을 승객에게 충분히 고지하지 않은 것을 “무모하게 한 행위”라고 선언하며 항공사 책임제한을 둔 바르샤바 조약을 적용하지 않은 1961년 미국의 연방항소법원 판결. KLM v. Tuller, [292 F.2d 775 \(D.C. Cir. 1961\)](#) ▶ 조종사들이 시야가 제한된 악천후에서 착륙을 시도하다가 비행기를 추락시킨 것에 대해서도 역시 바르샤바 조약 상의 책임제한을 배제한 1985년 미국의 연방항소법원 판결 Butler v. Aeromexico, [774 F.2d 429 \(11th Cir. 1985\)](#) ▶ 낚싯배가 어로지역을 찾아 영국해협에서 역주행을 하다가 유조선과 충돌한 것에 대해 당시 영국의 선주책임제한 규정 상의 ‘무모한 행위’라고 판단한 2002년 영국대법원의 판결 Margolle v. Delta Maritime, [2003]1Lloyd’sRep.203 ▶화물칸에 선적하였어야 할 화물을 갑판 상에 적재하도록 결정한 해운회사의 차장의 행위가 ‘무모한 행위’에 해당된다고 하여 책임제한을 배제한 2006년에 우리 대법원의 판결(대법원 2006.10.26.선고, 2004다27082) 들이 그 예다.

혹자는 1989년 엑슨발데즈 사고의 경우에 총 5조원대의 배상 및 방제가 이루어졌던 것은 미국이 IOPC펀드 가입국이 아니기 때문이라고 하지만 미국에도 한국과 같은 선주책임제한규정은 있었다. 당시, 법원이 음주경력이 있는 선장과 무능한 선원을 고용한 선주의 책임을 물어 책임제한을 적용하지 않았던 것이다. 선장은 사고 당시 음주가 아닌 상황이었어서 형사처벌도 받지 않은 상황이었음에도 불구하고 선장의 과실에 대한 책임을 회사에 물은 것이다.

이번 사태에 대해 ‘3천억원’이라는 상한선을 그어놓고 피해배상이나 환경복구에 대한 논의를 하게 될 경우 피해배상과 환경복구 모두 보수적으로 이루어질 수밖에 없다. 사고 원인에 대한 엄중한 조사를 통해 3천억원 넘을 수 있을 가능성에 대비하여야 할 것이다.

특히 중요한 것은 위의 무한책임의 적용은 ‘선박 소유자 자신의 . . . 무모한 행위’에만 해당된다는 점인데 여기서 ‘선박 소유자’가 법인인 경우에는 그 행위에 대한 일반적인 관할권을 가진 자의 행위가 무모한 경우 ‘선박소유자’의 행위로 간주된다.

위의 우리 대법원 판결에서도 이 판결에서 차장이 평소에 화물의 적재장소에 대해 최종적인 결정권을 가진다면 차장의 과오도 “운송인 자신”의 과오에 포함된다고 하였다.

따라서 검찰은 해경이 넘긴 수사 결과를 그대로 수용할 것이 아니라 사고를 일으킨 삼성중공업 및 삼성물산 측 예인선단의 감독자들을 소환, 조사하여 이들의 행위에 ‘손해발생의 염려를 인식하면서 한 무모한’ 행위가 있는지 철저하게 밝혀야 할 것이다. 즉, 사고 예인선의 무리한 운항 이유와 이를 지시한 책임자, 해양청의 경고 무선 응답 불응 이유, 무선을 받은 바 없다는 초기 거짓 주장의 배경, 항해일지 조작 가담자들을 철저하게 밝혀서 중과실 여부를 철저하게 조사하여 국민의 의혹이 없도록 하여야 한다.

그리고, 검찰과 경찰의 수사는 기본적으로 형사절차의 일환이므로 선박소유자의 ‘중과실’ 여부에 대해서는 애초에 관할을 행사하지 않으려 할 수도 있다. 그러므로, 피해자들 몇 명이라도 빠른 시일 내에 **증거보전절차**를 개시할 수 있도록 소송을 제기하여야 한다.

둘째, 정부는 공적자금을 아끼지 말고 환경의 ‘**완전복구**’를 이루어야 한다. 2002년 유조선 프레스티지호는 스페인 해안선에서 30km 떨어진 곳에서 260km 떨어진 곳으로 예인되며 2만5천톤 정도의 원유를 유출하고 3천 미터 넘는 심해로 가라앉으면서 다시 상당량의 원유를 유출하여 스페인과 프랑스 해안가에 대규모 환경피해를 일으켰다. 당시 이 사건에 적용되는 IOPC펀드의 배상한도는 1억7천만 유로(한화 약 2천4백억원)였다.

그러나, 스페인 및 프랑스 등의 피해국가들이 청구한 액수는 총 7억3천만 유로(한화 9천억원 이상)로서 이보다 훨씬 컸다. 또, 스페인 정부의 청구 금액 중 3억2천만 유로가 환경복구와 방제비용에 대한 것이었고 프랑스 정부의 청구금액 중에서 6천7백만 유로가 방제비용 및 환경침해방지비용에 대한 것이었다. 즉, 두 정부가 합해서 약 4억 유로(한화 약 5천6백억원)에 가까운 금액을 환경복구와 방제비용으로 지출하였던 것이다. 이 금액은 당시 IOPC 펀드 배상한도의 두 배가 넘는다. 1989년 엑슨발데스호 사고에서는 정부와 엑슨정유사가 함께 3조원에 달하는 복구비용을 지출하였다. 우리 정부도 이번 사태에 있어서 IOPC펀드의 배상한도를 의식하지 않고 환경의 ‘**완전한 복구**’를 목표로 공적자금을 적극적으로 투입하여야 할 것이다.

셋째, 정부는 피해를 키운 책임을 지고 ‘**선보상**’을 하고 나중에 IOPC펀드나 가해

자회사로부터 구상을 받아야 한다. 위에서 언급한 2002년 유조선 프레스티지호 사건에서 IOPC펀드의 배상한도는 1억7천만 유로(한화 약 2천4백억원)였다. 그러나, 스페인 및 프랑스 등의 피해국가들이 청구한 액수는 총 7억3천만 유로(한화 9천억원 이상)로서 이보다 훨씬 컸다. 그럼에도 불구하고 스페인의 경우, 피해액의 90%에 대해 주민들은 피해보상을 받았다. 어떻게 이것이 가능하였을까?

스페인에서는 총 6억1천만 유로가 청구되었는데 이중에서 스페인정부가 5억9천만 유로를 방제비용, 환경복구비용, 그리고 주민들에 대한 선보상에 대한 구상 명목으로 청구하였고 나머지 2천만 유로는 스페인 정부의 선보상이 이루어지지 않은 피해에 대한 주민들의 직접 청구였다. 당시 스페인 정부는 주민피해에 대해 2억5천만 유로를 선보상하였었다. 즉, 스페인 정부는 90% 이상의 주민피해에 대해 주민들에게 선보상을 하고 IOPC에 추후 청구하였던 것이다.

정부는 근거없는 낙관적인 예측으로 초기대응에 있어 씨프린스호 사고 후에 만들어놓은 위기대응매뉴얼 자체도 위반하는 과오를 저질러 피해를 키운 책임이 있다. 이 책임을 지기 위해서라도 ‘선보상’은 이루어져야 한다.

‘선보상’이 이루어지지 않으면, 궁박한 피해자들이 여수사건 때처럼 IOPC펀드가 제공하는 적은 금액에 쉽게 합의하는 낭패를 볼 수 있다. ‘선보상’이 어렵다면 소송기간 동안의 ‘생계지원’이라도 제공되어 피해자들이 불리한 조건에 합의하는 사태를 막아야 한다.

넷째, 정부는 ‘집단소송특별법’을 제정하여 이번 사태에 대한 효율적인 해결을 도와야 한다. 피해자들도 각자 별도로 변호사를 선임하려 하지 말고 ‘중과실’의 증명을 통한 ‘완전보상’을 소송의 목표로 하는 공익적인 목표를 가진 공동변호인단을 선임하여야 한다. IOPC펀드의 배상한도 내에서 이루어지는 보상은 ‘무과실책임’원칙에 따라 이루어진다. 즉, 과실을 증명하지 않아도 IOPC펀드의 배상은 이루어진다. 이렇게 손해배상이 쉽게 이루어지기 때문에 각 피해자들을 대리하게 될 법무법인들은 되도록이면 많은 피해자들을 대리하는 것이 유리하기 때문에 현재의 수입경쟁이 이루어지고 있는 것이다. 이렇게 피해자들을 분리하여 대리하게 될 경우 피해자 그룹들 간에 한정된 IOPC펀드 배상액을 두고 경쟁하고 어느 누구도 전체의 ‘파이’를 키우는 소송 -- 예를 들어, 가해선박회사들에 대한 직접소송 ---에 관심을 갖지 않게 된다.

다섯째, 피해자들 입장에서의 피해집계가 이루어져야 한다. 아직 수만명의 피해자

들 중에서 피해접수를 하지 않은 사람들이 대부분이다. 특히 비수산업계에서는 ‘피해접수’라는 것이 이루어진 적조차 없다. 물론, 아직 피해집계는 실제 내년의 어업작황이나 관광객 수를 봐야 알 수 있겠지만 피해집계에서 더욱 중요한 것은 과거의 소득에 대한 입증이다. 사고가 난지 이제 1달이 지난 지금에 이루어지는 소득집계와 1년이 지난 소득집계는 신뢰성에서 큰 차이를 보이게 될 것이다. 피해자들이 소득집계가 나서지 않고 있는 이유는 피해입증에 대해 IOPC펀드의 매우 엄격한 기준이 적용될 것이라는 보도가 연일 이루어졌기 때문인 것으로 보인다. 그러나, IOPC펀드의 조사자(surveyor)가 피해집계를 하기를 기다릴 것이 아니다. 이들은 3천억원 배상 한도 내에서의 배상만을 할 뿐이며 IOPC펀드의 내규가 인정하는 증거자료만을 인정할 뿐이다. 하루 빨리 피해보상대책위가 구성되어 **피해자들의 입장에서의 피해집계**가 이루어져야 한다. 소득증거가 없을 경우 진술서라도 주변사람들로부터 작성하여 소득에 대한 입증을 하여야 한다. 그리고, 이렇게 해서 합계된 피해가 IOPC펀드의 청구를 넘어설 경우, 이에 대해서는 **가해선박회사들에 대한 직접적인 소송**을 제기할 수 있을 것이다.

여섯째, 정부는 소송의 원고가 되어 **환경복구에 들인 모든 비용을 가해자로부터 구상**하여야 한다. 미국정부는 1989년 엑슨발데즈 사고 이후 엑슨정유사로부터 1조원이 넘는 금액을 환경복구비용으로 구상 받았다. 프레스티지 사고의 경우 중과실이 선주 측이 아니라 배의 가항능력을 인증한 미국기업에 있다 하여 스페인정부는 이 업체를 상대로 구상권을 행사하기 위해 1조원 대의 소송을 제기한 바 있다.

일곱째, 언론은 ‘**3천억 배상한도**’ 및 ‘**환경복구비용**’에 대한 오보를 중단해야 한다. 2002년 스페인에서 있었던 프레스티지 기름유출 사고에 대한 <비비시>(BBC) 방송의 11월20일치 보도를 보자. “국제해사기구는 (방제) 비용과 보상청구액이 국제유류 오염손해배상기금(IOPC)과 보험사의 배상한도를 넘을 경우, 피해보상 청구인들은 초과액수에 대해 소송을 제기할 수 있다고 말했다.”이에 비해 우리나라 언론 보도는 일률적으로 아무런 설명 없이 국제유류보상기금과 선박보험사들의 총배상한도가 3천억이며 그 이상의 피해보상은 불가능하거나 국가가 보상해야 한다고 보도해 왔다. 또 어떤 언론은 환경피해에 대한 보상에 대해 ‘천연기념물이 죽으면 시체처리비용만을 청구할 수 있다’는 식으로 축소보도하고 있는데 실제로는 그 천연기념물이 다시 서식할 정도로 환경이 복구되도록 하기 위한 비용 전체를 청구할 수 있다. 실제로 프레스티지호 사건과 엑슨 발데즈사건 모두 환경복구비용이 피해보상보다 더 큰

액수였음을 기억해야 한다.

여덟째, 지금까지 우리나라에서 있었던 해양오염에 대한 손해배상은 거의 전부 어업권에 관한 것이었고 숙박업 요식업 피해 등에 대해서는 ‘간접손해’라 하여 배상에서 제외되어 왔다. 또, 어업권소송에서 관공서에 등록되지 않은 패류채취 역시 피해보상에서 배제되어 왔다. 또, 경영자가 아니라 직원으로서 어업 및 관광업에 종사하고 있는 사람들에 대한 피해보상도 배제되어 왔다. 그러나, 이번과 같은 기름유출에 의한 해양오염의 경우, ‘간접손해’, ‘맨손어업’ 및 ‘고용피해’ 모두 IOPC의 배상범위에 포함되므로 일단 안심이 되기는 하지만 IOPC의 배상한도 내에서 액수를 사정할 때 또는 IOPC의 배상한도를 초과하는 피해에 대해 손해배상을 청구할 때 다른 해양오염 사건 때와 마찬가지로 소극적으로 대응해서는 안 될 것이다.

올바른 법률적 해결 방안을 각 관련 당사자의 역할들을 표로 정리하자면 다음과 같다.

관련 당사자	역 할
정부	중과실에 대한 엄중한 조사
	환경에 대한 완전한 복구
	선보상
	집단소송특별법 제정
	환경복구비용에 대한 구상권 행사
피해자	중과실 입증 위한 증거보전신청
	‘완전보상’ 목표로 하는 공동변호인단 선임
	“피해자 입장”에서의 피해집계
	가해 선박회사들에 대한 직접 소송
언론	‘3천억원 배상한도’에 대한 올바른 보도
법조	‘간접피해’ ‘맨손어업’ ‘고용피해’에 대한 적극고려

피해자는 ‘피해자입장에서의 피해집계’를 통해 우선 총체적인 피해규모를 확인해야 한다. 나중에 피해 중의 일부는 IOPC펀드로든 가해자로부터든 배상받지 못하겠지만 어찌되었든 피해자들이 어느 정도 신뢰를 가지고 ‘주장하는’ 피해가 얼마인지에 대한 조사가 이루어져야 한다.

그리고, 정부는 이와 같은 피해 중에서 법적으로 인정되는 피해가 IOPC펀드의 배상한도를 넘어설 수 있음을 하루빨리 인정하고 배상한도를 넘는 피해에 대해 가해

자들에게 책임을 물을 수 있도록 ‘중과실’에 대한 엄중한 수사가 이루어져야 할 것이다. 또, 피해자들은 정부에만 ‘중과실’의 입증을 맡길 것이 아니고 적극적인 증거보전절차의 진행을 통해 ‘중과실’의 입증에 나서야 할 것이다.

또, 정부는 IOPC펀드의 배상한도를 개의치 않고 모든 가능한 자원을 동원하여 환경의 완전한 복구에 투입하고 그 비용은 IOPC펀드나 가해자로부터 구상받아야 할 것이다. 또 피해를 키운 책임을 지고 프레스티지호 사건에서 스페인정부가 90%의 피해에 대해 선보상을 하였던 것처럼 선보상을 하여야 할 것이다. 선보상을 하거나 또는 소송기간 동안의 생계지원을 해주지 않으면 피해자들은 쉽게 IOPC펀드의 합의요구에 응해버리는 사태가 나설 수 있다.

또, 법조는 기존의 해양오염사고에서 인정해주지 않았으나 IOPC배상의 범위에는 포함되는 ‘간접피해’, ‘팬손어업’, ‘고용피해’ 등도 온전히 인정해주어야 할 것이다. 마지막으로, 언론은 ‘3천억원 배상한도’ 나 ‘환경복구비용’ 등에 대한 잘못된 보도로 피해배상과 환경복구노력을 위축시키는 일이 없도록 주의해야 할 것이다.

우리나라의 유류오염 피해보상 사례 및 문제점과 대책

황 갑 수(수협중앙회 조사연구팀 연구위원)

I. 머리말

1992. 12. 8 법률 제4253호에 의한 유류오염손해배상보장법이 제정된 이래 우리나라에서 발생한 제5금동호, 씨프린스호, 제1유일호, 여명호, 호남사피이어호, 오선제이드호 등 유류오염사고의 보상을 추진하면서 피해어업인 입장에서 실무현장에서 경험한 바를 몇 가지로 요약하여 말씀드리고자 한다.

사실 해양오염사고는 유류에 의한 사고가 90%를 상회하고 있다하며 그 중에서도 많은 사고가 남해안에서 발생하고 있는 것으로 여러 통계가 이를 말해주고 있다. 남해안의 경우 대부분이 연안역에 양식어장 성행하고 있을 뿐만 아니라 지선어업인들의 문전옥답이라할 수 있는 마을어업(공동어업)과 생계형 관행어장이 밀집되어 있는 곳이기도 하다. 더욱이 남해안에서는 해상국립공원이 위치하고 있어 국가에서 입은 피해는 단순히 어업피해 등 경제적 손실뿐만 아니라 소중한 자연환경파괴라는 결과 이외에도 사회·문화적 피해까지 유발시키고 있다할 것이다.

이러한 연안에서의 유류오염사고는 육상과는 달리 해수, 유속, 유향, 풍향 등 유동성 있는 매체에 의거 단시간에 광범위하게 확산됨으로서 오염의 영향권이 방대한 것이 특징이며 또한 남해안은 많은 수의 섬과 내만으로 구성되어 있을 뿐만 아니라 리아스식 해안으로 형성되어 있어 자정능력에도 한계가 있어 유류오염으로 인한 어장(생태계) 복원에 많은 노력과 시간이 소요되는 것이 특징이라 하겠다¹⁾.

II. 보상사례 및 문제점

유류오염손해배상보험법 제정 이후 어업피해보상(배상)과 관련 본인이 체험한 사례와 문제점을 적시하고 이에 대한 대책을 제시하고자 한다. 우선 어업피해보상의 사례 및 그에 대한 문제점에 관해서이다.

* 수협중앙회 조사연구팀 연구위원. 본고는 연구자료이며 본회의 공식적인 입장과는 무관함.

1) 줄저 실무위주의 수산업법 해설, 1999, 수협문화사 발간, 제504쪽

첫째 : 국제기금(IOPC Fund)에서는 어업피해보상에 있어서 자기들이 선임한 서베이어의 의견(서베이어 보고서)만을 전적으로 신뢰하는 인상이 농후하였다.

국제기금이나 P&I 보험자는 유류오염 피해가 발생하면 어업피해가 어느 정도인지를 알기 위하여 독자적으로 어업피해 감정인(통상 서베이어라 함)을 선임하고 있으며 사건에 따라서는 변호사까지 고용하기도 한다. P&I 보험자나 국제기금은 피해현장에 나타나지 않으면서 서베이어의 레포트를 기초로 어업피해액 산정에 관한 자료를 활용하는데, 결국 서베이어의 레포트는 보상액의 산정에 있어 절대적인 역할을 하고 있는 것으로 일응 판단되었다. 그 동안 유류오염사고와 관련 피해어업인측에서도 합리적이고도 객관적인 증거자료 작성 및 제출을 위하여 종전과는 달리 제5급동호 사고시에는 영국의 Walton & Morse 법률회사를 씨프린스호 사고시에는 고려검정과 충정법률사무소를 여명호 사건시에는 고려검정을 각각 선임하여 공동조사를 한다거나 아니면 피해어업인 입장에서 독자적으로 보고서를 작성·제출하기도 하였으나 국제기금측의 서베이어의 보고서가 피해액 산정에 결정적인 역할을 하였는데 이는 결과적으로 어업인들의 부담만을 가중시키는 결과가 되기도 하였다(어업인측에서는 별성과 없이 변호사 및 검정회사에 막대한 비용지급).

사실 기금측의 서베이어는 어디까지나 국제기금이나 피엔아이 입장에서 피해산정을 하는 이익대리인과 같은 성격임을 감안할 때 피해어업인들이 합동조사를 실시하건 아니면 독자적으로 피해조사를 실시하건 간에 국제기금에서는 증거채택에 있어 증거방법이나 증거능력에 있어 전적으로 자율판단이기 때문에 피해어업인들이 선임한 전문가들의 보고서는 거의 배척하는 인상이었으며, 따라서 유류오염사고가 발생하면 피해어업인들은 기금측과 공동조사 등을 원하고 있지만 공동조사 역시 별다른 실효성이 없는 것으로 판단되었고 결국 어업인들의 부담만 가중시키는 결과가 되지 않았나 생각되기도 하였다.

둘째 : 국제기금측에서는 피해어업인측에 대하여는 과도한 입증책임을 부과하고 있으나 자기들이 선임한 서베이어에 대하여는 이러한 입증을 크게 완화하거나 아니면 전적으로 부과시키지 않는 경우도 있었다.

즉 국제기금의 크레임 메뉴얼에서는 피해자는 적절한 문서 또는 확실한 증거에

의거 손실을 증명하도록 요구함과 아울러 또한 그 증거가 합리적인 것을 요구하고 있다. 순수 경제적 손실청구만 하더라도 오염으로 인한 손실의 증빙을 포함하여 손실의 특성을 특정하고 경제적 손실이 발생한 기간과 그 전기간의 소득에 대한 비교(예컨대 회계장부, 세금환급금 등), 오염으로 영향을 받은 지역 밖의 비슷한 지역과의 비교, 손실평가의 방법, 절감된 일반관리비 등 엄격한 입증을 요구하고 있는 것이다. 그러나 기금측의 서베이어에 대하여는 이와 같은 엄격한 입증을 배제하고 심지어는 서면에 의한 자료제출 없이도 전화통화만으로도 단시간 내에 보상이 타결(그것도 어업인들의 기대치를 넘는 상당액수)되기도 하였는데 그러한 단적인 예가 제1유일호사고 당시 거제 장목어촌계 등을 꼽을 수 있다하겠다.

결과적으로 볼 때 유류오염사고가 발생하면 어업인측에서는 복잡한 입증자료 작성 없이 기금측의 서베이어를 적극 활용하면 조기에 그것도 정당한 보상이 이루어지는 첩경이 아닌가 일응 사료되기도 하였다.

셋째 : 유류 유출량이나 어장여건 등을 보아도 사고마다 보상액 사정에 현격한 차이가 발생하여 이로 인하여 어업인간에 갈등의 요인으로 작용하기도 하였다.

제5금동호사고의 경우 1,200여 톤의 유류가 유출되었으나 70여 억원의 보상이, 씨프린스호는 700여 톤의 유류가 유출되었으나 143억원의 보상이, 제1유일호의 경우 700여 톤의 유류가 유출되었으나 170여 억원의 보상이 각각 이루어졌다. 어장의 여건에 따라 차이가 발생함은 당연하다할 것이나 그러나 어장여건이나 어장형성 등 여건이 비슷한 남해에서 발생한 사고임에도 유류 유출량이 적은 사고가 유류 유출량이 많은 사고보다 두배 이상 보상액이 산정된 데 대하여 어업인들은 서베이어의 보고서가 국제기금에 절대적인 영향을 미치는 것으로 판단함과 아울러 서베이어의 활동이나 레포트의 신뢰성에 대하여도 의문을 제기하기도 하였다.

넷째 : 동일한 사고이면서 어장여건이 비슷함에도 불구하고 어업별 어장별 면적별 보상액 산정에 있어 현격한 차이를 나타내고 있어 어업인간의 갈등요인이 되기도 하였다.

가령 제1유일호사고의 거제 장목어촌계의 경우, 정치망어업은 건당 5,800만원, 건

망어업은 건당 2,200만원, 바지락양식장은 ha당 460만원의 보상이 이루어졌으며 그 외 공동어업은 ha당 900만원이었으며 그 외 휴업손실은 최고 88,280천원에서 최저 944천원의 보상이 이루어졌었다. 위와 같은 정치망어업이나 건망어업 보상수준은 공공사업(매립·간척사업 등)으로 어업권이 소멸되는 경우의 보상수준에 거의 육박하였음에 따라 여타지역 어업인들도 이와 같은 수준의 보상을 줄기차게 요구하기도 하였다(여타지역은 장목어촌계의 3분의 1 이하 수준의 보상액이 산정되기도 하였는데 그렇다고 본다면 서베이어의 주관성, 자의성이 보상액 산정에 크게 작용하는 것으로 어업인들은 인식하고 있음).

다섯째 : 유류오염사고의 경우 선박소유자에게 부과되는 책임은 일반적으로 엄격책임(strict liability)주의라 한다.

영·미법상의 엄격책임은 과실책임과 절대책임(absolute liability)의 중간 형태의 무과실책임이라 일컫는다. 미국에서는 비정상적인 위험한 활동이면 엄격 책임을 지우는 일반적인 구성요건주의를 취하고 있다(Restatement of Law; Torts 519조; 비정상적인 위험한 행위로 인하여 손해를 야기한 자는 그 손해방지를 위하여 최선의 주의를 다하였다하더라도 손해배상 책임을 진다고 규정하고 구체적인 엄격책임의 인정은 법원의 판단에 맡기고 있는 것이다²⁾).

이와 같은 맥락에서 미국은 비록 국제기금조약을 채택하지 아니하였지만 유류오염 사고의 경우에는 유출된 기름이 유해한 정도의 양인지는 수면이 변색한 것에 광택(sheen)이 있는지 여부에 의하여 판단하는데 이를 “광택기준”이라 하고있다. 예컨대 1978년의 United States V. Chevron Oil Co. 사건에서 연방 제5항소법원은 기름이 유출된 후 수면에 광택이 발견되면 유해한 정도의 양의 기름이 유출된 것으로 추정할 수 있다고 판시하였다³⁾. 따라서 면책을 주장하는 피고는 기름오염이 有害하지 않다는 증거를 제출함으로써 이같은 주장을 번복하여야 한다. 기름 등의 유출이 有害量에 도달하였을 때 정부는 국가배상계획에 따라 취한 조치에 소요된 비용을 오염당사자에게 청구할 수 있으며 청수법(Clean Water Act) 및 슈퍼펀드법 하에서 이 같은 오염당사자의 책임은 무과실 책임을 인정하고 있다. 그런데 公害事件⁴⁾과 유

2) 김상용, 위험책임과 엄격책임의 비교 「고시계 1986. 12월호」

이은영, 불법행위법 일반론, 사법연구회편 법률행위의 제문제(삼영사, 1988. 제10쪽 이하)

3) 송상현·김현 공저 해상법원론, 박영사, 1993 발간, 제671쪽.

사한 유류오염사고시 피해어업인들에게 과도한 입증책임을 부담시키는 것은 돈과 기술 경험 및 힘이 없는 경제적 약자인 그들에게 너무나 가혹하다고 하겠다.

우리나라에서도 이미 公害事件에 있어서는 대법원에서 가해자에게 입증책임을 전 환한다거나 인과관계를 사실상 추정한다거나 蓋然性理論에 의거 피해자의 私法的救濟를 크게 완화하고 있는 것과 관련하여 향후 검토할 과제라고 하겠다⁵⁾

여섯째 : 국내 법원의 소송제기에 의한 보상사례이다(제5금동호 사건 관련).

제5금동호사고의 피해보상과 관련 피조개수협은 국제기금에서 피해가 없는 것으로 사정(査定)됨에 따라 피조개수협에서는 이에 불복하여 소송을 제기한 결과 확정 판결에 의거 4억7천만원의 보상금을 받게 되었다.

그리고 여수수협 역시 807백만원으로 보상액이査定되어(피해어업인 청구액 18,219백만원) 이에 불복 소송을 제기한 바(청구액 18억원, 소송대리인 이영석 변호사) 제1심에서는 피해액을 12억원으로 인정하였으나 항소심에서는 오히려 당초 국제기금에서 사정한 액수보다 감축된 8억원을 지급하라고 판결하였다. 위 판결은 여러모로 문제점이 있다고 사료되는데 우선 법원에서는 국제기금측의 ITOPF 및 그들의 서베이어가 제출한 증거자료(보고서)조차 인정하지 않은 것이다. 특히 ITOPF란 그들이 작성한 다음과 같은 안내책자가 말해주듯이 유류오염사고의 피해 조사에 관한 한 세계적인 전문가 집단들인 것이다.

4) 판례에서는 「公害」라는 용어를 사용하지만 법률에서는 「環境汚染」이라는 용어를 쓴다. 즉 환경정책기본법 제3조는 “환경오염이라 함은 사업활동 기타 사람의 활동에 따라 발생하는 대기오염, 수질오염, 토양오염, 해양오염, 방사능오염, 소음 및 진동, 악취 등으로써 사람의 건강이나 환경에 피해를 주는 상태를 말한다”고 정의한다. 따라서 유류에 의한 해양오염 역시 「公害」라는 용어를 사용하여도 상관없다할 것이다. 아울러 환경정책기본법에 의한 환경오염(公害)은 사업자에게 무과실책임을 부과하고 있는 것이다(동법 제31조에 의한 환경오염의 피해에 대한 무과실책임).

5) 대판 1984. 5. 12 81다558(대법원 판례집 제32권 3집, 53쪽).

유류오염 및 이와 관련된 제반 업무를 수행하는 업무를 수행하는 전문기관을 1969년 발족하여 영국 런던에 본부를 두고 있으며 유류오염문제에 대한 전문 과학자들로 구성되어 있음.

IOPC Fund 및 P&I club에서는 유류오염사고에 관한 피해조사 및 평가업무에 관한 한 ITOPF의 공정성과 객관성을 높이 평가하고 있음. 따라서 유류오염사고가 발행하면 IOPC Fund 및 P&I club에서는 ITOPF조사관을 오염사고가 발생한 사고 당사국에 급파하여 유류오염사고에 관한 방제업무의 효율성에 대한 조언과 유류유출에 의한 피해조사 및 평가업무를 관장하여 수행토록 하고 있으며, 사고 당사국의 검정인으로 하여금 ITOPF조사관의 조사업무수행을 보조토록 하고 있음.

이번 시프린스호사고의 경우, 다른 유류오염사건으로 인해 그 당시 부산에 체류 중이던 ITOPF조사관이 1995년 7월 25일 오전에 여수에 급파되었고 연이어 7월 26일부터 ITOPF조사관들이 영국으로부터 여수에 급파되어 유류피해 현장을 답사함과 동시에 그들 고유의 업무를 수행하고 필요한 부분에서는 고려감정 및 관련인과 공동조사를 실시하였음.

ITOPF에서 1969년 발족된 이래 전세계에서 발생한 유류오염사고를 처리한 업무는 280여건에 달하였는데 우리나라의 경우 유류오염사건에 대해 처음으로 조사평가업무를 수행한 것은 1980년 7월 18일 경남 삼천포에서 발생한 한일7호사건이며, 그 후 1980년 목련호, 그리고 1983년 목련호, 그리고 1983년 호남제이드사건 등을 위시하여 현재까지 15년여에 걸쳐 30건에 달함. 특히 1993년 9월 27일 광양만에서 발생한 제5금동호사건에 대한 유류오염 피해조사 평가업무로 인하여 2여년에 걸쳐 우리나라 수산업 및 양식업에 관한 실태 및 실정 등을 광범위하게 파악하고 있으며 각종 통계자료 등을 입수하여 면밀히 분석하고 있는 상태임.

註) 상기 내용은 ITOPF의 홍보책자에서 전재(轉載).

국내 법원에서도 계류중인 사건의 피해액 산정 등과 관련 전문성을 요하는 경우에는 민사소송법 제266조에 의거 위와 같은 전문기관에 조사 촉탁을 의뢰할 수밖에 없는 것이고 이러한 촉탁결과는 증거자료로 채택하고 있는 실정이다. 더욱이 국제기금의 이익대리인이기도 한 ITOPF조사관이 조사·평가한 자료는 일종의 “당사자가 자백한 사실”에 해당할 수 있는데 이를 일체 배척한 것에 대하여 해당 어업인들은 이해를 못 하고 있다.

또한 여수수협외의 경우 어업인들의 정신적 손해에 대하여도 일체 인정치 아니하였는데 사실인 즉 유류오염사고로 그들의 생활기반인 어장이 기름으로 범벅이 되었다면 정신적 고통 역시 말할 나위도 없음은 당연하다할 것이다. 이러한 정신적 고통으로 발생한 손해 역시 법원에서는 여러 가지 사정을 참작하여 직권으로 산정하여야 함이 원칙인데도 법원에서는 단지 산정상의 복잡함을 이유로 회피한 것은 납득

할 수 없었다(우리 민법에 의할 경우에도 침해된 법익에 대한 손해의 구분은 재산적 손해와 비재산적 손해로 구분하고 비재산적 손해는 정신적 고통에 대한 손해를 의미하기도 함 ; 민법 제751조).

한편 본 판결은 피해어업인들의 소득감소가 있었다하더라도 그 감소가 이 사건 유류오염사고와 상당한 인과관계가 있는지에 대한 점을 인정할 자료도 없이 원고측의 재산상 손해 청구부분을 이유 없다고 판시하였는데 이 역시 피해어업인들에게 과도한 입증책임을 요구하는 것으로 국내의 公害事件에 있어서 개연성이론이나 인과관계의 사실상 추정, 유류오염사고시에 선박소유자의 엄격책임 등 입증책임 체계상 언뜻 납득할 수 없다할 것이다. 더욱이 판결문에서는 「…… 소득이 감소되는 손해를 입었다고 인정할 증거가 없으며, 이를 산출할 만한 객관적이고 구체적인 기준이 없고 …… 인정할 자료도 없어 ……」 라고 판시하였다. 그러나 일실이익(逸失利益)의 산정에 대하여는 우리 대법원에서 크게 완화하고 있는 실정인 것이다. 즉 대판 1991. 11. 26 91다28702 판결⁶⁾에서는 “일실이익(逸失利益)을 산정함에 있어 향후 예상되는 예상소득에 관한 입증의 정도”와 관련 일실이익을 산정함에 있어 향후의 예상소득에 관한 증명은 과거 사실에 대한 입증에 있어서 증명도보다 이를 경감하여 피해자가 현실적으로 얻을 수 있는 구체적이고 확실한 소득의 증명이 아니라 합리성과 객관성을 잃지 않는 범위 내에서의 상당한 개연성이 있는 소득의 증명으로 족하다고 판시한 바 있기 때문이다. 또한 면허·허가 없는 소위 관행어업(생계유지형어업)에 대하여는 일체 보상을 인정하지 않았는데 물론 관행어업에 대하여는 대법원 1989. 7. 11 88다카 14250 판결까지는 폭넓게 인정하여 오다가 1990. 8. 1 수산업법 개정(법률 제4252호)으로 크게 제한된 것은 사실이다.

그러나 백번 양보하더라도 남의 땅(공유수면)을 위법하게 점유하여 양식·관리한 경우라도 유류오염으로 손해를 입은 그 생물에 대하여는 보상이 뒤따라야 하는 것이다. 우리 대법원 역시 그러하다. 즉, 타인의 토지를 임차한 것이 농지개혁법상 무효라 하더라도 그 토지에 경작한 채소의 소유권은 심은 사람에게 있으므로 그 경작물을 멸실시켰다면 그 농작물을 배상할 책임이 있으며(대판 1978. 1. 17. 77다1745), 관리인 없이 방치된 타인소유의 토지를 무단으로 점유·경작하여온 경우일지라도 權原의 성질상 自由占有에 해당하고(대판 1992. 12. 22 제2부 92다43654), 적법한 경작권 없이 타인의 토지를 경작하였다 할지라도 그 경작물의 소유권은 경작자에게

6) 유사 판례 : 대법원 1991. 11. 26 선고 91다13165 판결.

귀속하는(대판 1979. 8. 25. 79다784) 등이다. 또한 공특법에서는 수산업법에 의거 면허·허가를 받거나 신고를 하여야 할 어업을 면허·허가 도는 신고 없이 하는 자 일이지라도 세입자에 의한 주거대책비 수준의 보상을 하도록 규정하고 있는 것이다. 정부(건설교통부) 유권해석 역시 그러한 것이다.

끝으로 본 판결에서는 휴업손해에 대하여도 일체 인정하지 아니하였다. 휴업손해, 실직손해, 폐업손해, 휴직손해 등에 대하여도 우리나라 공공용지의 취득 및 손실보상에 관한 특례법 시행규칙 제30조의 3 등에서도 인정하고 있으며 일반 민법의 경우에도 마찬가지라 할 것임(가득를 손실 등).

제5금동호사고의 경우, 그 중 피해가 제일 극심하였던 여수지역 어업인들은 수십일 동안 국제기금의 손해방지 조치에 협력하기 위하여 인근어장(조간대 갯바위 포함)에서 수십일 동안 기름범벅이 된 채 무더운 땀별 아래에서 방제작업을 실시하였는데 그 기간이 휴업에 해당되지 않는다면 논리모순을 초래하는 것이다. 또한 유류오염사가 발생하면 어업시설과 어구 등의 오염은 불가피하고 이를 세척하거나 교환수리하는 동안은 어업을 중단하는 것은 명약관화한 사실이다. 그럼에도 불구하고 휴업손해를 인정할 구체적 자료가 없다는 판결을 그 어느 모로 보아도 납득할 수 없다할 것이며, 특히 국내 기금측 서베이어들도 휴업손해를 인정하는 것과 크게 모순된다할 것이다(제1유일호사고의 경우 휴업손해를 최고 4개월까지 인정).

III. 대책(제안)

유류오염사고가 발생하면 지금까지 피해보상범위 및 보상액 등을 둘러싸고 가해자와 피해어업인간에 마찰이 끊이지 않았었고 심지어 사회문제로까지 비화되기도 하였다. 보상액 역시 어업인 청구액의 10% 미만에서 대부분 타결되기도 하여(금동호 7.6%, 태양호 1.7%, 삼우호 2.5%) 어업인들은 유류오염사고시 보상액을 가해자측의 선심에 따라 그저 주는대로 받는다는 인식이 적어도 유류오염손해배상보장법 시행 이전에는 팽배해 있었던 것이 사실이다.

이는 유류오염사고가 갖는 보상체계의 복잡성(사고선박이 외국에 보험가입, 편의취적선 등)에도 그 원인이 있지만 무엇보다 현대 산업사회에서 힘(돈, 과학적 기술 등)이 없는 어업인들에게 유류오염사고의 손해를 입증하고 이에 터잡아 보상(배상)을 청구토록 함에 따라 어업인들은 이와 같은 능력부족으로 권리조차 제대로 찾지

못한 점도 간과할 수 없다하겠다. 따라서 이제는 보다 어업인들이 쉽게 권리를 찾을 수 있도록 하는 제도적 장치를 마련할 필요가 있다할 것이다.

다같이 해면(바다, 어장)에서 발생하는 어업침해(피해)사건이지만 공공사업인 매립·간척 피해는 물론 유류오염사건과 유사한 공해사건인 원자력발전소(화력발전소) 건설 및 가동으로 인한 어업피해에 이르기까지 피해어업인들은 제도적 장치에 의거 손쉽게 피해보상(배상)을 받을 수 있도록 하고 있는 것이다(임해공단 피해 역시 마찬가지임). 즉 수산업법 시행령 및 공공용지의 취득 및 손실보상에 관한 특별법 시행규칙에서는 어업손실액의 산출의 주체나 절차 등에 관하여 규정하고 있는데 그 내용을 정리하면 다음과 같다.

우선 어업손실보상액 산출과 관련 먼저 수산업법 시행령 제62조에서는 증빙서류가 있는 경우의 산출기관과 증빙서류가 없는 경우의 산출기관을 각각 구분하고 있는데 ① 증빙서류가 있는 경우의 산출기관에 대하여는 수산업법 시행령 제61조제1항의 규정에 의하여 보상을 받고자하는 자가 제출한 증빙서류에 의하여 어업별 손실액을 산출할 수 있는 경우에는 보상의 원인이 되는 처분을 한 행정기관에서는 직접 산출하며(동법 시행령 제62조 별표 4-IV-1-가), ② 증빙서류가 없는 경우의 산출기관에 대해서는 수산업법 시행령 제61조 제1항의 규정에 의한 증빙서류에 의하여 손실액을 산출할 수 없는 경우에는 행정관청은 피해의 범위와 정도에 대하여 해양수산부장관이 지정하는 수산에 관한 전문조사연구기관 또는 교육기관으로 하여금⁷⁾ 손실액 산출을 위한 용역조사를 하게 한 후 그 조사결과를 토대로 지가공시 및 토지 등의 평가에 관한 법률에 의한 2인 이상의 감정평가업자에게 손실액의 평가를 의뢰하여 산정하도록 하고 있으며(동법 시행령 제62조 별표 4-2-가) 또한 공특법 시행규칙에 의한 손실액의 산출은 동 시행규칙 제5조의 4 제1항에서 어업보상을 위한 어

7) 현재 해양수산부 장관이 지정한 수산에 관한 전문연구기관 또는 교육기관

지정기관	소재지
부경대학교 해양과학공동연구소 수산과학연구소	부산광역시 남구 대연3동 599-1 부산광역시 해운대구 우1동 714
서울대학교 해양연구소	서울특별시 관악구 신림동 산56-1
제주대학교 해양연구소	제주도 북제주군 조천읍 합덕리 3288
군산대학교 해양개발연구소 수산과학연구소	전라북도 군산시 미룡동 산68 전라북도 군산시 소룡동 1004-2
여수대학교 수산과학연구소	전라남도 여수시 국동 195
경상대학교 해양산업연구소 한국해양연구소	경상남도 통영시 인평동 445 경기도 안산시 사동 1270
영남대학교 해양과학연구소	경상북도 경산시 대동 214-1
인하대학교 해양과학연구소	인천광역시 남구 용현동 253
한국해양수산개발원	서울특별시 송파구 신천동 11-6

업피해 조사·평가는 어업인 대표 등과 약정체결 후 사업시행자는 2개의 감정평가업자에게 의뢰하고 다만 감정평가 기관에서 직접 수행할 수 없는 고도의 기술을 요하는 피해의 범위와 정도에 대해서는 수산에 관한 전문연구기관 또는 교육기관의 자문 또는 용역을 거쳐 평가하도록 하고 있는 것이다(공특법 시행규칙 제5조의 4). 그러나 현실적으로 어업인들은 객관적이고도 신빙성 있는 증빙자료(예컨대 계통판매 실적 등)가 대부분 없기 때문에 감정평가기관, 해양수산부 장관이 지정하는 전문조사연구기관 또는 교육기관에 의뢰하여 현장조사 활동을 통하여 어업생산량이나 손해액 등을 조사·평가하는 것이다.

결과적으로 어업인들이 제시하는 자료는 신빙성이 없기 때문에 전문기관에 평가의뢰를 한다고 볼 수 있으며 그러기 때문에 전문기관에서는 어업인들이 가사자료를 제출하였다하더라도 신뢰성이나 증거가치가 저하되기 때문에 이를 무시하고 전문가다운 자세에서 생물학적 현장조사를 통한 생산량을 추정한다거나 수치모델링을 통하여 접근한다거나 어선어업의 경우 일정기간(6개월~1년) 표본어선을 선정하여 어획량을 조사·추정하는 등 전문적인 활동을 통하여 보상액 산정의 기초자료를 수집하여 최종보고서를 작성하는 것이다(결국 정부에서 인정한 자격과 능력을 구비한 기관에서 피해조사 및 피해액 산정).

위와 같이 공공사업장(매립·간척), 임해공단 조성, 원자력발전소 건설 및 가동으로 인한 어업침해시에 손실액(손해액)을 평가하는 방법을 유류오염사고시에도 그대로 적용하여도 별다른 문제가 없을 것이다(평가하는 대상물건, 대상권리, 피해조사 방법, 조사기관의 자격 법정화 등에 크게 차이가 없음). 따라서 유류오염사고의 경우에도 국내의 매립·간척, 원자력발전소 건설 및 가동의 온·배수 피해, 임해공단으로 인한 피해 등에 적용되는 상기의 보상(배상)체제와 같은 방법 및 절차를 도입하는 것이 근본적인 대책이라는 것을 전국 어업인들의 대표기관인 수협중앙회에서는 강력히 역설하는 바이다.

따라서 유류오염사고의 손해액 산정시에도 위와 같이 수산에 관한 전문연구기관 등에 복수평가를 의뢰한 후 손해액을 산정·청구함이 보상액을 둘러싼 지금까지의 민원이나 문제점을 해소하는 근본대책(어업인 청구액의 10%이하에서 보상이 이루어지고 있다는 등)이라고 사료되는데 조속한 제도화가 요구된다할 것이다⁸⁾.

8) 무릇 개별 법률은 독자적인 제정목적이 있는데 일반적으로 개별 법률 첫머리에 입법의 목적을 선언하고 있음(따라서 해당 법률을 해석하거나 적용할 때에는 우선 목적조항의 의미내용부터 살펴보아야 하는 것임). 항만운송사업법은 제1조에서 그 목적을 다음과 같이 “이 법은 항만운송에 관한 질서를 확립하고 항만운송사업의 건전한 발전을 도모하여 공공의 복리를 증진함을 목적으로 한다”고 규정하고 있는데 동법의

거듭 강조하는 바이지만 유류오염사고의 피해조사 및 손해액 산정에 있어서 기술과 능력이 없는 피해어업인들에게 더 이상 입증을 요구하고 이에 터잡아 보상을 청구토록 하는 현행 제도는 근본적으로 개선이 필요하다 할 것이며 결국 공공사업(매립 간척)시행이나 원자력발전소 건설 및 가동의 어업피해에 적용하는 피해조사 절차 등을 수산관련 법령에도 동일하게 규정할 필요가 있다 하겠다.

(수협 조사월보)

항만운송사업자가 수산업에 대한 피해조사 및 보상액을 산정하는 것은 입법목적에 부합하지 않을 뿐 아니라 다른 해당 개별 법률과 충돌할 우려조차 있다 할 것이다.

국내외 유류오염피해 보상사례

해양수산부 태안유류오염피해조사지원단 법률자문위원으로 위촉되어 지난 12월 18일 태안군청에서 피해주민들에게 발표한 사고보상사례 내용입니다.

2007. 12. 18.

해양수산부 태안유류오염피해조사지원단 자문위원
KWON & MOON 법률사무소 변호사 문 광 명
(T. 02-722-7447 E-mail: Mail@kwonmoon.com)

1. 유류운반선 제7광민호 사건(2005)

- 2005. 11. 24. 부산항에서 어선 제1칠양호(139톤)와 충돌로 벙커c유 37톤이 유출되어 인근미역양식장 등이 피해를 입은 태안유류사고 이전의 가장 최근 국내 유류오염사고
- 광민호(161톤) 선주의 책임제한액은 451만 SDR(약 65억원)이나 보험미가입선박이고 선주의 배상능력이 전무하여 해양수산부의 공식요청으로 국제기금이 전액 피해보상을 하게 된 사건

· 피해내역	피해청구액	지급액	비고
방제비용	27억원	19억원	합의
6개 횃집	1억 6,300만원	3백만원	합의
81해녀들	1억 5,400만원	3,600만원	합의
10개어선	9,300만원	5,100만원	합의
9 양식장	3억 7,100만원	2,200만원	6개 양식장 합의
		0원	1개 양식장
		0원	2개 양식장 합의거부

소송 중(각 5천만원씩 청구중)

(검정인의 전체 양식피해 평가액은 4,200만원)

- 유조선 대 어선의 과실비율은 35%: 65%(중앙해양안전심판원)로 확정되었고, 국제기금에서 약 20억원(청구액 대비 약 60%)의 피해보상을 한 이후 제1칠양호 선주에 대하여 보상액의 65%인 약 13억원에 대한 구상청구를 하자 동 선주가 책임제한절차를 개시하여 책임한도액 83,000SDR(한화 약 1억 2,000만원)을 공탁하여 현재 절차 진행 중

2. Shosei Maru호 사건(2006)

- 2006. 11. 28. 일본 유조선 쇼세이 마루호(153톤)와 한국 화물선 트러스트 부산호(M. V. Trust Busan. 4,690톤)호가 일본 테시마 근해에서 충돌하여 약 60톤의 유류가 유출된 사고로 가장 최근 일본에서 발생한 사고.
- 쇼세이 마루호는 유류오염책임을 위하여 JAPAN P&I CLUB에 가입된 선박으로 위 보험자와 국제기금이 공동으로 사고조사.
- 쇼세이 마루호의 책임제한액은 1992년 민사책임협약상 451만SDR(340만 파운드, 약 66억원). 따라서 총청구액이 책임제한액 초과시 초과분을 국제기금이 보상책임을 부담.

· 피해내역	피해청구액	지급액	비고
9개 방제비용	280만 파운드		
(그 중 5개	31만 파운드	28만6천 파운드	JP&I 합의)
어업피해	130만 파운드		평가중
어선피해	3만6천 파운드		평가중
지자체방제비	4만6천 파운드		평가중

- 청구액이 책임한도액을 초과하므로 쇼세이 마루호 선주 및 JP&I는 선주책임제한절차 제기 예정이고, 추후 국제기금이 보상 후 한국선주에 대해 구상청구 예상됨.

3. ERIKA호 사건(1999)

- 1999. 12. 12. 몰타선적 유조선 에리카호(19,666톤)가 프랑스 비스케이만에서 선체가 절단되어 분리된 선체가 수심 100미터 이상의 해저로 침몰된 사고. 31,000톤의 적재유 중 19,800톤이 유출되어 400 킬로미터에 이르는 해안이 유류에 오염되어 프랑스 정유회사인 TOTAL SA의 주관하에 폐유처리 등 방제작업이 2년간 계속된 사고.
- 에리카호는 STEAMSHIP MUTUAL P&I CLUB에 보험가입된 선박으로 선주와 보험사의 책임제한액은 860만 파운드(현 환율로 약 160억원)이고, 1992년 민사책임협약 및 국제기금협약상 국제기금의 보상한도는 1억 3,500만SDR(현 환율로 약 2천억원).
- 위 보험사와 국제기금은 사고 이후 5년간 프랑스 국내에 공동으로 피해보상센터(Claims Handling Office)를 설치하여 보상절차 편의 제공.
- 프랑스 정부와 TOTAL SA는 방제비용에 관한 한, 민간피해자들의 피해액이 위 국제기금의 보상한도를 초과하는 경우 자신들은 방제비 청구를 하지 않겠다고 선언.
- 프랑스 정부는 긴급재난자금(예산)을 투입하여 IOPC펀드가 승인한 피해사정액 범위 내에서 자국 피해자들에게 선보상기로 결정하고 피해자들에게 1,100만 파운드(약 200억원)을 긴급보상하고 피해청구권을 대위(양수)함. 즉, 산업별로 수산업계 피해자들에게 280만 파운드(약 52억원), 제염업계 피해자들에게 140만 파운드(약 26억원), 관광업계 피해자들에게 680만 파운드(약 122억원)를 보상.
- 한편, 국제기금은 피해액 확정에 시간이 걸리자 사고발생 7개월 후에 국제기금 검정인의 사정액 중 50%, 1년 후에 60%, 1년 6개월 이후에 80%, 2년 후에 100%를 단계적으로 보상기로 결정.
- 사고후 7년이 지난 2006년 말 현재 접수된 총 피해청구에 대해 8,400만 파운드(약 30%)가 지급완료된 상태에서,

	총청구	보상거절된 청구	비고(불인정비율)
금액	2억 6,000만 파운드 (약 4,900억원)	1,620만 파운드 (약 300억원)	금액기준 약 6%
건수	6,997	1,058	건수기준 약 15%

- 프랑스 정부는 국제기금의 보상한도액 이내에서 피해자들에 대한 보상이 완료되자 국제기금으로부터 긴급보상액 전액 및 정부방제비용을 지급받음

4. 미국 알래스카 엑손모빌 사건(1989)

- 1989년 3월 알래스카 남부해안 발데즈만에서 미국 석유재벌 엑손모빌 소유의 유조선 좌초로 27만 배럴의 원유유출에 의하여 어민, 원주민, 오염토지 소유자 등 3만 2,000명의 피해 발생
- 피해청구액 150억 달러 (징벌적 손해배상금)
- 미국 알래스카주 연방지방법원의 판결금액 배상금 45억달러와 이자 22억 달러, 합계 67억 5천만달러(약 7조 2천억원)
- 미국은 국제기금협약의 가입국이 아니므로 국제기금 관여하지 아니한 사건

5. 돌리호 사건(1999년)

- 1999. 11. 5. 200톤의 아스팔트(butimen)를 선적한 도미니카 선적 돌리(Dolly)호가 마티니크에 있는 로버트 만에서 침몰하여 유류유출이 우려된 사건
- 주위에는 국립공원과 산호초, 양식장 등이 있었고 기름이나 아스팔트가 유출될 경우 피해가 우려되었기에 사고당사국이었던 프랑스 정부는 일단 아스팔트를 적재한 3개의 탱크를 선창으로부터 분리 후 해저(seabed)로 옮긴 후 아스팔트의 제거를 위해 탱크를 수리조선소로 이동시키기로 하는 계획을 세우고 프랑스 다이빙 회사 등과 계약을 체결하였음
- 이와 관련하여 2006. 3. 프랑스 정부는 선주와 IOPC펀드를 상대로 유류와 아스팔트의 제거비용으로 1,388,361유로를 청구하였고 그 후 기술적 문제 등을 이유로 청구액을 1,457,753유로로 증액하였으나 IOPC펀드가 청구액 전액을 받아들이기로 하면서 분쟁이 종결됨
- 청구액 전액에 관한 배상이 이루어진 사례로서 국제기금이 방제비용과 관련하여 적극적인 보상에 나서고 있음을 보여줌 (끝).

2007. 12. 20.

1. 순수한 경제적 손실(pure economic loss)의 보상기준

양식장이나 어선이 오염되는 등의 대물손해를 입지 않은 사람이라도 오염사고로 인한 소득손실(순수 경제적 손실)을 입은 경우 일정한 조건에서 보상을 받을 수 있다. 예를 들어 어망이 오염되지 않은 어민이 통상적으로 어업을 하던 어로구역이 오염되고 다른 곳에서는 어업을 할 수 없는 경우, 또는 오염된 해변에 가까운 곳에 위치한 호텔이나 식당이 오염기간 동안 손님이 감소하여 피해를 입은 경우이다. 경제적 손실을 방지 또는 경감하기 위한 목적에서 취해지는 광고·캠페인과 같이 오염사고로 발생한 부정적 효과에 대처하기 위한 합리적인 수단에 지출된 비용도 보상가능하다.

(1992기금보상편람, 10-11쪽.)

<해설>

순수한 경제적 손실의 대표적인 사례는 오염된 해수욕장이나 해안 인근에서 주로 관광객을 상대로 영업을 하는 관광, 숙박업자 등이 오염기간 동안 고객의 감소로 입게 되는 일실손해를 들 수 있다. 이러한 손해를 보상받기 위하여는 오염과 일실손해 사이에 “충분할 만큼 밀접한 인과관계”가 있어야 한다. 국제기금이 밀접한 인과관계 여부를 판단하는 고려요소는 다음과 같다¹⁾.

- 청구인의 영업활동과 오염지역 간의 지리적 근접성(예를 들어 호텔, 캠핑장, 식당 또는 술집이 오염된 해안이나 그 가까운 곳에 위치하는지 여부)

- 청구인의 영업의 오염된 해안에 대한 경제적 의존도(예를 들어 오염된 해안에 근접한 호텔이나 식당의 전적인 또는 주된 고객이 행락객인지 아니면 비즈니스(사업)수행을 위한 사람들인지 여부)

- 청구인이 대체적인 공급처 또는 영업기회를 갖고 있는 정도(예를 들어 관광객들로부터 얻는 수입의 감소가 방제인력 또는 취재기자들과 같이 오염사고 때문에 현지를 찾게 된 사람들로부터 얻는 수입으로 상쇄되었는지 여부)

· 청구인의 사업이 유류유출로 영향을 받은 지역 내의 경제활동에서 어느 정도로 필요불가결한 부분을 차지하고 있는지(예를 들어 영업소재지나 자산이 그 오염지역 내에 존재하는지 또는 고용직원들이 그 지역에 살고 있는지 여부)

위와 같은 기준에서 국제기금은 관광업계의 영업유형을 두 가지로 분류하여 원칙적으로 보상이 되는 대상과 보상에서 제외되는 대상을 선별하는데, ①관광객에게 직접 물건을 팔거나 용역을 제공하는 자들(예를 들어 호텔 등의 숙박업주, 주점과 음식점주)로서 그 영업이 유류오염 지역의 관광객이 감소함으로써 직접 영향을 받는 청구인들과 ②관광산업의 다른 사업주들에게 물건을 팔거나 용역을 제공하는 자들로서 관광객들과 직접적 관련이 없는 청구인들(예를 들어 도매상, 기념품과 우편업서의 제조자, 호텔의 외주 세탁업체)을 구분하여 ②의 경우는 충분한 인과관계가 없기에 원칙적으로 보상 대상이 아니라고 본다.

2. 관광휴업손해

원고는 씨프린스호가 좌초된 소리도 및 그 인근의 안도 부근은 낚시 어족이 풍부하고 관광이 수려할 뿐 아니라 해수욕장을 갖춘 천혜의 관광지로서 매년 7월 하순부터 8월까지의 여름 휴가철에 낚시, 피서 등을 위한 관광객이 많아 이 지역 숙박, 식당 등 관광산업 종사자들이 높은 소득을 올리고 있었는데, 낚시 관광업 및 일반 관광업을 하는 위 원고로서는 이 사건 사고로 인하여 그 해 위 기간 동안 관광객이 전무하게 되어 금 49,259,000원의 관광수입손해를 입었다고 주장한다. 그런데, 제출된 증거만으로는 이를 인정하기에 부족하고 달리 이를 인정할 증거가 없으므로 원고의 주장은 이유 없다

(광주지방법원 순천지원 2001. 12. 28. 선고, 99가합343판결)

<해설>

여수 인근 소리도 해안에서 좌초된 씨프린스호 사건에서 낚시관광업을 하는 원고가 관광객 감소로 인한 소득의 상실을 주장하였으나 법원은 증거미비를 이유로 청구를 기각하였다. 그러나, 위 사례가 낚시를 위한 관광객을 상대로 직접 낚시 용품

등을 판매하거나 낚시어선을 대여하던 위 청구인이 오염기간 동안 관광객이 감소함으로써 소득감소를 입은 경우였다면 국제기금의 보상기준에 따를 때 원칙적으로 손해를 보상받을 수 있는 유형에 해당한다

따라서 만약 청구인이 운영하는 낚시용품 판매점 또는 관광객 예약접수 등의 영업용 사무실이 오염된 해안과 가까운 곳에 위치한다는 사실(지리적 근접성), 청구인의 고객은 대부분 오염지역에서의 낚시 또는 피서 등을 위한 관광객이었다는 사실(오염자원에 대한 경제적 의존성), 관광객 이외에는 청구인의 영업고객이 될 만한 다른 사람들은 존재하지 않는다는 사실(대체자원의 부존재), 청구인의 영업장 소재지나 거주지, 재산이 모두 오염지역 내에 있고 오염지역 이외의 타지에서 영업을 하였거나 할 수 있는 상황이 아니라는 사실(지역경제와의 일체성), 오염사고 발생 이전에 청구인의 낚시용품 등 매출액 및 월별 또는 연간 낚시관광객의 수, 오염사고 이전의 관광업으로 올린 소득 내역, 오염사고 이후의 관광객 감소 현황 등에 관하여 주장을 하고 위 각 사실을 입증할 수 있는 증거자료(손님예약기록부, 낚시용품 구매·판매장, 부동산등기부등본, 사업자등록증, 세금신고자료 기타 소득증빙 등)를 충분히 제출하였다면 법원도 청구인의 관광휴업손해를 인정하였을 것으로 판단된다.

국제기금은 다음과 같은 관광휴업손해 관련 입증자료를 제출하도록 요구한다.1)

- 손실의 성질, 손실과 오염간의 인과관계에 관한 증거
- 손실기간 및 이전 3년의 같은 기간 동안의 월별소득내역
- 손실기간 및 이전 3년간의 월별 물품판매수량 내역(예를 들어 호텔 투숙객 수, 캠핑장의 경우 대여텐트 수, 콘도나 펜션과 같은 숙박업소의 경우 주간 투숙객실 수, 유원지의 경우 입장객/판매티켓 수량, 단 상점 및 술집의 경우는 소득내역으로 족함)
- 영업규모의 변동(예를 들어 호텔 객실 수의 증감), 영업시간의 변동, 손실이 발생한 연도와 이전 3년간의 가격 변동 내역
- 절약비용
- 손해산정방법

참고로, 오염사고 당시 최근에 개업한 사업장 또는 신생영업의 경우 사고 이전의 거래내역이 없거나 불충분할 것이므로 국제기금은 이 경우에 오염지역 내의 동종, 유사업종의 소득감소 평균치를 적용하여 손해를 산정할 수 있다고 밝히고 있다.

3. 대체어장출어비용 손해

근해 안강망어업은 조류의 힘으로 어구를 전개시켜 물고기가 입망되도록 하여 어획하는 어업으로 갈치, 조기, 병어, 아귀 등이 주된 포획대상이며 매년 동중국해역에서의 조업이 9월부터 이루어지고 7, 8월에는 전남 여수시 남면 소리도 근해가 황금어장을 이루어 씨, 조금 없이 물고기가 잡혔는데, 소리도 근해가 1995. 7. 23. 이 사건 사고로 유출된 기름에 오염되어 조업이 불가능하게 됨에 따라 원고 등으로서 는 불가피하게 동중국 해역으로 출어할 수 밖에 없었고 그와 같은 장거리 출어로 인하여 연료비 및 선원 임금 등에 있어 추가지출이 발생하는 손해를 입었다고 주장 한다. 그러므로 살피건대, 증거들에 의하면 근해 안강망어장은 이미 1995. 7. 9.경부터 스코트라 해역이나 동중국 해역으로 폭넓게 형성되어 있었고 여수지역 선단 소속 안강망어선 대부분도 1995, 7. 14. 및 15.경 소리도 해역을 벗어나 스코트라 해역이나 동중국해역으로 주된 조업지역을 이동한 사실이 인정되는바, 그렇다면 원고 등의 동중국 해역 출어가 이 사건 사고로 인하여 불가피하게 이루어진 것이라고 볼 수 없으므로 위 원고들의 주장은 이유없다.

(광주지방법원 순천지원 2001. 12. 28.선고, 99가합343판결)

<해설>

어선 등에 대물손해를 입지 않은 어선주라고 하더라도 손해를 입을 수 있다. 예를 들어 자신의 어선과 어구가 오염되지는 않았지만 어선 소유자가 통상적으로 어로작업을 하는 구역이 오염되어 출어를 포기하지 않을 수 없어 오염기간동안 어로작업을 하였다면 얻을 수 있었던 수익을 얻지 못하는 손해를 입을 수 있다. 또한 위 판례 사안과 같이 대체어장으로 출어함에 따른 어선의 연료, 부식비, 임금 등 추가비용이 소요될 수 있다. 이와 같은 어선주의 휴어, 휴업 손해 또는 대체어장 출어비용과 같은 경제적 손실도 오염과 밀접한 인과관계가 인정되는 경우 보상받을 수 있다.

다만, 위 판례의 사안에서는 오염과 손해 간에 인과관계가 인정되지 않아 청구가 기각되었는데, 법원은 근해 안강망 어업의 경우 오염사고 발생 이전부터 원고가 대체어장이라고 주장하는 동중국 해역에서 통상적으로 조업이 이루어지고 있었다는 사정을 들어 동중국 해역으로의 출어가 오염사고 때문에 비롯된 것이 아니라고 판단하고 있다. 이러한 법원의 판단은 합리적인 것으로 평가되는데, 위 사안에서 만약 해당 어업의 통상적인 조업지가 오염지역 뿐이었거나 설혹 먼거리에 다른 어장이 있었다라도 통상적인 조업지보다 출어비용이 많이 들어 먼거리 어장에서의 조업이 거의 이루어지지 않았던 상황이라면 오염사고와 그 대체어장 출어로 인한 손해 간에 인과관계가 인정되었을 것으로 생각된다.

이와 같은 어민의 휴업, 휴어 손해나 대체어장 출어비 등의 경제적 손실과 오염 간에 밀접한 인과관계의 존부를 판단함에 있어 고려요소는 다음과 같다.1)

- 청구인의 조업활동과 오염지역 간의 지리적 근접성(예를 들어 어민의 주된 조업 구역이 오염지역 내에 있는지 여부)
- 청구인의 조업이 갖는 오염된 자원(오염된 어장)에 대한 경제적 의존도(예를 들어 어민이 오염되지 않은 인근의 어로구역에서 조업을 하고 있는지, 또는 경제적 추가부담 없이 오염된 어장 이외의 대체어장에서 조업이 가능한지 여부)
- 청구인의 조업활동이 유류유출로 영향을 받은 지역 내의 경제활동에서 어느 정도로 필요불가결한 부분을 차지하고 있는지(예를 들어 영업소재지나 자산이 그 오염지역 내에 존재하는지 또는 고용직원들이 그 지역에 살고 있는지 여부)

4. 오염지역 외부 인근 활어도매상의 판매부진/어가하락 손해

1999. 12. 12. 프랑스해안에서 발생한 유조선 에리카(Erika)호 좌초로 인한 오염사고와 관련하여 오염으로 인하여 활어도매상인 원고가 판매하는 수산물의 품질이미지가 손상되어 어가하락, 판매부진 등으로 2000년 한 해 동안 £683,340(약 12억원)의 손실을 입었다는 청구에 대하여,

비록 원고가 오염의 영향을 받은 지역 내에서 영업활동을 하지는 않았지만 정부 연구보고에 의하면 시장에서의 수산물에 대한 소비자의 불만과 기피로 인하여 관련

업계의 소득 손실이 있었음을 보여주었다. 그러나, 원고는 손실에 대한 입증을 전혀 하지 못하였으므로 증거가 없어 청구를 기각하였다.

(에리카호 사건, 프랑스 캠페르(Quimper) 상사법원 판결. 2007. 4, 92FUND/EXC.37/4/Add.1 paragraph 1.2.5, 1.2.6.)

<해설>

직접적으로 유류 오염의 영향을 받지 않는 않았으나 오염지역과 가까운 인근지역에서 수산물 판매나 횃집 등을 영위하는 사업자의 경우에도 판로의 중단, 어가하락 또는 수요감소 등으로 인한 경제적 손실을 입을 수 있다.

위 프랑스 법원의 소송에서 국제기금은 원고의 영업지는 오염지역의 외부에 위치해 있었고, 오염된 자원에 대한 의존도가 없었으며 원고는 대체공급처나 판로를 가지고 있었다는 이유를 들어 원고 주장 손해와 오염 사이의 인과관계가 없다고 주장하였다. 이에 대해 프랑스 상사법원은 1992국제기금협약상 ‘오염손해’의 개념에 대한 해석권한은 협약 당사국(프랑스)의 법원에 있으며 프랑스법상 사고와 손해 간에 “충분한 인과관계”가 있는지 여부를 판단하여 개별 사건에 적용한다고 하면서 프랑스법원이 반드시 국제기금의 해석에 구속되는 것은 아니라는 선례를 재차 확인하였다. 이에 따라 비록 오염지역 외부에서 영업하는 활어도매상이라고 하더라도 오염과 손해간의 인과관계가 인정될 수 있다는 점을 긍정하고 있다. 그러나, 위 사건에서 프랑스 상사법원은 원고가 손해에 대한 입증을 하지 못함에 따라 청구를 기각하였다.

위 사례와 같이 오염지역 외부 인근지역의 수산물(활어) 도매상이 판매부진이나 어가하락으로 인한 손해를 보상받기는 쉽지 않을 것으로 여겨진다. 그러나, (i) 사업장이 오염지역과 가까운 곳에 있을수록, (ii) 평소 오염지역에서 생산한 수산물을 취급·판매하는 비중이 높을수록, (iii) 오염지역 이외의 타지에서 생산된 대체수산물을 구입하여 평소의 거래처에 공급하는 것이 어려울수록, (iii) 판매를 위하여 오염지역 이외의 타지역산 대체수산물을 구입하는데 소요되는 비용이 클수록 오염과 손해와의 인과관계 인정이 용이해진다고 볼 수 있다.

5. 수익사업 취소로 인한 관광숙박업 손해

1999. 12. 12. 발생한 에리카(Erika)호 오염사고로 인하여 프랑스 라 볼(La Baule) 지역 해안에 대한 접근금지 명령이 내려지고 이에 따라 호텔이 해변에서 개최하기로 예정되었던 밀레니엄 신년파티가 취소되어 파티준비에 소요된 비용 £422,000(약 8억원)을 오염손해로 청구(보험자의 대위청구)한 사안에서,

오염사고 발생 이전에 라 볼 시의회가 야외축제용 천막설치 허용면적을 1,400m²에서 800m²로 축소하기로 결정하였던 관계로 해변파티에 따른 예상수입의 50%가 감소하여 적자가 예상되었고, 12월 26, 27일에 태풍이 불어 야외 천막의 설치가 불가능하게 되었으며, 태풍으로 호텔 지붕이 파손됨에 따라 파티참가자들의 안전상 위험이 발생하였으며, 이러한 안전 문제로 파티가 개최될 수 없었을 것임은 명백하므로 호텔의 파티 취소 결정은 태풍 때문이지 오염 때문이 아니다. 그러므로 파티 취소와 에리카 오염사고 간에는 인과관계가 없어 원고의 청구를 기각하였다.

(에리카호 사건, 프랑스 렌느(Rennes) 항소법원 판결(대법원 상고중), 2006. 11., 92FUND/ EXC.37/4/Add.1 paragraph 11.2.1-11.2.6.)

<해설>

오염사고의 발생으로 오염지역 인근 호텔, 펜션, 민박집, 숙박업소, 찜질방, 해변 유원지 놀이시설의 숙박, 임대, 행사를 위한 예약이 취소되거나 사고 당시 이용 중인 고객이 그 이용을 중단함으로써 해당 운영업자가 그로 인한 소득의 손실을 입게 된다. 이 경우 예약고객의 시설이용을 위하여 필요한 물품, 재료 등의 준비비용 또는 예약이 취소되지 않았다면 얻었을 수익의 상실과 같은 손해는 오염사고와 밀접한 인과관계가 있으므로 보상대상이 될 것이다.

사안의 경우 1심법원은 원고가 파티준비에 사용한 비용을 전액 인정하고 거기에서 취소된 파티예정기간 동안 호텔이 얻은 수입 £134,000(약 2억 5천만원)을 공제한 금액인 £288,000(약 5억 4천만원)의 손해배상을 인용하였다. 그러나 항소법원은 위와 같이 호텔이 파티를 취소하게 된 원인이 오염사고 때문이 아니라 태풍으로 인한 것이었음을 이유로 1심 판결을 취소하고 원고의 청구를 기각하였다.

오염사고 발생 지역에 있거나 그로부터 가까운 곳에 위치한 숙박·음식점업의 경우에는 예약 등의 취소가 오염사고의 발생으로 인한 것임을 입증하기가 용이할 것이나, 직접적으로 오염의 영향을 받지 않았으나 오염지역의 인근 시군구에 위치한 영업점의 경우 예약취소에 따른 손해가 오염사고로 인한 것인지 여부에 관하여 유조선주/국제기금 등과 사이에 분쟁이 발생할 수 있다. 그러나 오염의 영향을 직접적으로 받지 않은 곳이라 하여 일률적으로 인과관계를 부인할 것이 아니라 사고 당시 유출유류의 양, 조류의 속도나 풍속의 세기 등에 따른 유출유류의 확산속도, 유출유류의 예측 피해범위, 예측피해범위와의 지리적 근접성 등을 종합적으로 고려하여 오염과 예약 등의 취소에 따른 손해 간의 인과관계를 판단하여야 할 것이다.

6. 오염기간 동안의 숙박업 소득손실

1999. 12. 12. 프랑스해안에서 발생한 유조선 에리카(Erika)호 좌초로 인한 오염사고와 관련하여 낭트 지방의 두 호텔업자가 2000년 3~9월의 기간 동안 오염사고로 인한 예약감소와 예약취소의 결과 각 £86,000(약 1억 6천만원), £46,000(약 8,700만원)의 수익 손실을 입었다는 청구에 대하여,

두 호텔은 가장 가까운 해안으로부터 50km 이상 떨어진 낭트시 중심가에 위치하고 있고, 낭트시는 많은 방문객이 유입되는 프랑스 주요 도시 중 하나인데 이는 대서양 연안의 해변과 지리적으로 가깝기 때문이라기보다 산업활동이 활발하고 역사적, 문화적 유적지가 많은 데 연유하는 것이다. 원고들은 스스로 청구서류에서 “업무용 호텔(office-hotels)”로 지칭하고 있는바 이는 이들 호텔의 투숙객 대부분이 관광객이 아니라는 점을 보여준다. 관광객들은 어디에 투숙할 것인지 선택할 때 오염사고의 영향을 많이 받게 될 터이지만, 이들 호텔 브로셔와 웹사이트를 보면 사업상 목적의 투숙객이 주를 이루고 있다. 2000년도의 호텔예약의 취소 원인은 오염사고 이외의 다른 원인들에 있거나 특별한 원인이 없다. 그러므로 이들 호텔에서 투숙객 수의 감소가 에리카호 사고로 인한 것이라는 점이 입증되지 못하였다. 이러한 이유로 청구를 기각하였다.

(에리카호 사건, 프랑스 낭트 민사법원 판결(확정), 2004. 1., 92FUND/EXC.24/2/Add.2

<해설>

호텔, 펜션, 민박집 등의 숙박업소와 같이 직접 관광객을 상대로 물건을 팔거나 서비스를 제공하는 영업유형의 경우 오염사고로 인한 관광객의 감소로 상실한 수익 상당의 손해가 원칙적으로 보상대상이 된다는 점은 앞서 살펴보았다. 따라서 숙박업자는 오염과 투숙객 감소 사이의 인과관계, 사고 이전의 수익과 사고 이후 오염기간 동안의 수익을 비교하여 그 손실분을 입증하여 손해를 보상받을 수 있을 것이다.

위 사안은 호텔의 투숙객 감소가 오염사고에 원인을 둔 것이 아니라는 이유로 인과관계가 부정된 사례이다. 그 근거로 프랑스 민사법원은 호텔이 오염지역과 멀리 떨어져 있고(지리적 근접성 요소, 오염지역의 경제적 일체성 측면), 낭트시는 해양관광지가 아니라 내륙쪽의 산업도시로서 관광객의 유입요인도 바다의 자연풍광이라기보다는 역사문화적인 유적지에 있으며(오염된 자원에 대한 영업활동의 의존성 측면), 호텔의 평소 주된 투숙객 부류 역시 관광객이 아니라 사업관련 비즈니스 고객이었다는 점(대체적인 공급처 또는 영업기회의 다양성 측면)을 들고 있다. 프랑스 법원의 위와 같은 인과관계 분석은 합리적인 것으로 볼 수 있고, 우리나라 법원도 비슷한 심리과정을 거칠 것이므로 숙박업계 청구인들은 자신의 손해가 보상가능한지 여부의 판단이나 소송과정에서 수입감소가 오염사고로 인한 것이라는 인과관계 주장을 함에 있어 위와 같은 각 검토요소들을 적극 주장하고 입증하여야 할 것이다.

오염손해 정부 선지급 사례 검토

-ERIKA호 사건-

2008. 1. .

태안유류오염피해조사지원단 자문위원

KWON & MOON 법률사무소

변호사 문 광 명

(T. 02-722-7447 E-mail: Mail@kwonmoon.com)

1. ERIKA호 사건(1999) 개요

1999. 12. 12. 몰타선적 유조선 에리카호(19,666톤)가 프랑스 비스케이만에서 선체가 절단되어 분리된 선체가 수심 100미터 이상의 해저로 침몰된 사고. 31,000톤의 적재유 중 19,800톤이 유출되어 400 킬로미터에 이르는 해안이 유류에 오염되어 방제작업이 2년간 계속된 사고.

2. 책임제한 및 보상한도액

에리카호는 STEAMSHIP MUTUAL FUND에 보험가입된 선박으로 선주/ 보험사의 책임제한액은 860만 파운드(현 환율로 약 160억원)이고, 1992년 민사책임협약 및 국제기금협약상 국제기금의 보상한도는 1억 3,500만SDR(현 환율로 약 2천억원)였음(위 선주/보험사의 책임제한액을 포함한 금액임).

3. 프랑스정부의 조치1)

가. 민간손해배상청구를 위한 정부방제비청구권의 자발적 후순위 결정

- 프랑스 정부는 민간피해자들의 총손해액이 위 1992년 민사책임협약상 국제기금의 보상한도를 초과하는 경우 국제기금 또는 선주책임제한기금에 대한 손해보

상청구를 하지 않겠다고 결정함.

- 다만, 민간피해자들의 손해액이 보상을 위한 기금들에 미달하는 경우 남은 기금으로부터의 보상에 있어서 프랑스정부의 청구가 아래 Total SA의 청구보다 우선한다는 단서를 달았음.

(참고로, 수거된 오염물질의 폐기작업, 해안오염방제작업, 침몰선박에 잔존한 기름제거작업에 소요되는 비용의 출연, 오염지역 이미지회복 위한 광고 등을 수행한 프랑스 정유회사 Total SA 또한 민간피해자들의 총손해액이 국제기금의 보상한도를 초과하는 경우 국제기금이나 선주/보험사의 책임제한기금에 대한 손해배상청구를 하지 않겠다고 약속하였음)

- 협약상 오염손해로 인한 청구권은 모두 동순위로 총손해가 보상한도를 초과하는 경우 각 청구인의 손해액에 비례하여 지급을 받게 되나, 프랑스정부는 동순위권리를 자발적으로 포기하여 정부청구권을 민간청구보다 후순위에 두는 정책적 결정을 내림.

나. 긴급예산을 편성한 추가적 보상재원확보 및 선보상 시행

- 프랑스 정부는 긴급재난자금(예산)을 투입하여 피해자들에게 선보상기로 결정하고 피해자들에게 1,100만 파운드(약 200억원)을 긴급보상함. 즉, 산업별로 수산업계 피해자들에게 280만 파운드(약 52억원), 제염업계 피해자들에게 140만 파운드(약 26억원), 관광업계 피해자들에게 680만 파운드(약 122억원)를 보상.
- 선보상을 실시하면서 프랑스 정부는 선보상금을 받은 피해자들의 청구권을 양도(대위)받음. 즉, 정부 선보상은 정책자금지원이 아닌 대위보상의 성질임.
- 따라서 프랑스정부에 의한 위 선보상금 지급은 선주보험사와 국제기금의 사정금액에 기초하여 이루어짐.
- 정부의 선보상에 의한 대위청구권은 위 가.와 같이 프랑스정부가 자발적으로 동순위를 포기하기로 한 정부청구권에는 해당하지 않은 것으로 보여짐.

다. 국제기금으로부터의 선보상금 회수 및 정부청구금 변제

- 프랑스정부는 대위청구(선보상금)금은 물론 국제기금으로부터 보상한도액이 모

든 손해액을 지급하기에 충분함이 확인된 후 후순위 양보를 하였던 정부방제비용 등 정부청구금을 지급받음.

4. 프랑스 정부조치에 대한 평가

가. 방제비용 등 정부청구권의 후순위 양보

- 방제비용 등 정부 독자의 오염손해청구권을 민간청구권보다 후순위로 자발적으로 양보한 것은 총손해액이 국제기금보상한도액을 초과할 것으로 예상되는 경우 그 한정된 보상기금을 우선 민간피해보상에 충당하고자 하는 정책적인 결정이면서 동시에 법적인 권리(손해액에 비례한 동순위채권자로서의 권리)의 포기 에 해당.
- 예산편성 등에 의한 추가재원을 마련하지 않고도 정부가 피해주민을 지원할 수 있는 정책적·법적 TOOL이 될 수 있음.

나. 정부기금조성에 의한 선보상

프랑스정부는 선보상의 성질을 대위보상으로 명확히 하면서 선보상을 받은 피해자의 국제기금에 대한 권리를 양수하는 형식을 취하였는바, 타당한 접근방법으로 생각됨.

대위보상의 성격을 명확히 하지 않고, 정부의 일반적인 재난구호를 위한 정책자금지원의 성격을 가지게 되면 국제기금으로부터 추후 선보상금의 회수가 거절될 가능성 있음.

또한 정부가 정부 고유의 방제비용 독자적 청구권에 대해 민간청구권과의 동순위채권자로서의 권리를 양보하더라도 선보상에 따른 대위청구는 여전히 민간청구권의 지위를 유지하도록 유의할 필요성이 있음.

기존 재난관리법상 선보상을 위한 기금을 위한 근거가 없는 경우 국회의특별법 제정을 통하여 법상 근거를 마련하되, 1992민사책임협약, 국제기금협약 및 유류오염손해배상보장법과의 관계에서 오염피해자의 사법상 권리를 정부가 양수하여 최종적으로 국제기금으로부터 선보상에 지출된 예산이 회수될 수 있도록 하는 근거규정을 명시하여야 할 것임.

오염손해 정부 선지급 사례 검토 -PRESTIGE호 사건;스페인정부-

2008. 1. .

정부 태안유류오염피해조사지원단 법률자문위원

KWON & MOON 법률사무소

변호사 문 광 명 (T. 02-722-7447 E-mail: Mail@kwonmoon.com)

1. PRESTIGE호 사건(2002) 개요

2002. 11. 13. 스페인 갈리시아 해안에서 바하마선적 유조선 프레스티지호(42,820톤)가 침몰하여 63,000톤의 유류가 유출되어 스페인, 프랑스, 포르투갈 3개국에 유류오염피해를 발생시킨 대규모 오염사고.

2. 책임제한 및 보상한도액

프레스티지호는 LONGDON P&I CLUB의 선주상호책임보험에 가입된 선박으로 1992년 민사책임협약상 선주/보험사의 책임제한액은 22,777,986유로(현 환율로 약 317억원)이고, 국제기금협약상 국제기금의 보상한도는 171,520,703유로(= 1억 3,500만SDR = 현 환율로 약 2,386억원)였음(위 선주/보험사의 책임제한액을 포함한 금액).

3. 스페인정부의 조치1)

가. 국제기금의 스페인정부에 대한 1차 선지급(2003년)

(1) 스페인정부의 국제기금에 대한 선지급 요청

2003. 10. 스페인 정부는 국제기금 집행위원회에 국제기금이 스페인정부에게 일정한 담보하에 선지급 집행 요청. 국제기금이 스페인정부의 선지급요청 수용.

(2) 국제기금의 총회 결정 : 스페인정부 담보제공 조건의 국제기금 선지급

“2003. 10. 2. 현재 제출된 청구금액(€383.7 million)의 15%(€57,555,000)”와 “제출된 청구에 대한 사정금액의 15%”의 차액을 국제기금이 스페인정부에 선지급한다.

- 의미: 위 15% 비율은 국제기금이 보상한도액 초과를 방지하기 위하여당시 결정한 보상 수준(level of payment)이고, 이에 따라 ‘제출된 청구에 대한 사정금액의 15%’는 선지급과 무관하게 국제기금이 보상할 금액인데, 여기에 더하여 위 선지급 결정에 따라 청구된 액면금액의 15%와 위 사정금액의 15%의 차액을 임시로 스페인정부에 선지급한다는 것임.

위 선지급의 담보로 스페인 정부는 국제기금이 승인하는 조건의 민간금융기관(은행) 발행의 보증서(guarantee)를 국제기금에 제공하여야 한다. 보증서는 만약 국제기금이 보상책임이 적은 것으로 판명되는 경우 위 선지급금의 범위 내에서 스페인정부의 반환책임을 담보한다.

(3) 위 결정에 따른 국제기금 선지급 집행

2003. 10. 2. 현재 제출된 스페인정부의 청구금액(€383.7 million)에 대한 국제기금의 사정금액은 €107million이었음. 이 사정금액의 15%는 €16,050,000임.

그리고 앞서 본 대로 2003. 10. 2. 현재 제출된 청구금액(€383.7 million)의 15%는 €57,555,000임.

위 차액은 €41,505,000에 해당.

결국 국제기금은 사정금액의 15%인 €16,050,000을 정상지급하고,
여기에 추가로 위 선지급 결정에 따른 차액 €41,505,000를 추가 지급함.
따라서 2003. 12.경 국제기금은 스페인정부에 총 €57,555,000을 지급함.

나. 국제기금의 스페인정부에 대한 2차 선지급(2005년)

(1) 국제기금의 지급수준 인상조치

2005년 10월 현재 London Club과 국제기금이 추정한 최종보상예상금액 :
 스페인 : €500,000,000, 프랑스 : €70,000,000 , 포르투갈 : €3,000,000
 합계 €573,000,000
 국제기금협약상 보상한도액 €171,520,703 ÷ 위 최종보상예상금액 €573,000,000
 = 29.9%
 이에 따라 보상 수준을 15%에서 30%로 인상키로 결정.

(2) 국제기금 집행위원회의 선지급 결정

프레스티지호 사고와 관련하여 당시 국제기금에 의해 지급될 수 있는 금액을 €133,840,000로 결정.

{국제기금협약상 보상한도액 €171,520,703 - London Club 보상책임한도액 €22,777,986 = €148,742,717에서 10% 유보금 €14,874,271를 제외한 금액}

국제기금은 스페인정부에 €57,365,000을 선지급하기로 결정하면서, 스페인정부가 다음을 이행하는 조건을 부과하였다.

(i) 스페인정부는 스페인의 모든 피해청구인들에게 적어도 손해의 30%를 보상할 것을 약속하고

(ii) 3개국에 대한 지급비율 중 장차 국제기금이 스페인에 대한 지급액이 감소되어야 할 것으로 결정하는 경우 그 초과지급부분에 대한 반환의무를 약속하며,

(iii) 국제기금이 스페인정부에 지급한 금액과 손해사정금액의 15% 간 차액에 대하여 은행보증장(bank guarantee)을 제공하여야 한다.

이를 요약하면 아래 표와 같다.

국가	국가별 배분율	국가별 배분액	은행보증
스페인	85.90%	€115,000,000	€78,850,000 ¹
프랑스	13.55%	€18,100,000	-
포르투갈	0.55%	€740,000	€510,500
합계	100%	€133,840,000	€79,360,500

위 ¹의 스페인 정부가 제출할 은행보증장 금액은 스페인정부에 대한 국가별 분배액 €115,000,000과 스페인 내에서의 손해청구에 대한 당시 국제기금의 사정금액 (€241,000,000)의 15%인 €36,150,000의 차액 €78,850,000을 의미한다.

한편, 스페인정부에 대한 위 2차 선지급금 €57,365,000의 산정은, 국제기금이 스페인에서의 손해를 위하여 지급가능한 분배액 €115,000,000에서 2003년에 이미 스페인정부에 지급한 €57,555,000(1차 선지급금도 포함된 금액임)을 공제한 잔여 금액인 것으로 보여진다.

다. 특별법(ROYAL DECREE) 제정, 내용 및 경과

(1) 스페인정부는 2003. 6. 및 2004. 7.에 Royal Decree의 형식으로 두 건의 법률을 제정하였다. 이들 법률로써 스페인정부가 오염손해 피해자들에게 총 €249,500,000(현환율로 환산하면 약 3,472억원)의 규모로 보상을 이행할 수 있는 근거를 마련하였다.

위 가. 나.항에서 스페인정부가 국제기금에 선지급을 요청한 법률적 배경은 위 특별법에 의하여 스페인정부가 직접 자국민에 대한 오염손해를 보상할 수 있는 절차와 근거를 마련했기 때문으로 풀이된다.

(2) 위 특별법은 피해자들이 정부의 보상을 받기 위하여는 먼저 프레스티지호 사건과 관련하여 다른 방법에 의한 손해배상청구권을 포기함과 동시에 오염손해청구권을 스페인정부에 양도하도록 하였다.

또한 특별법은 오염손해의 사정은 1992년 민사책임협약 및 국제기금협약에 적용되는 보상기준에 따르도록 규정하였다.

(3) 오염손해의 사정(평가)작업은 스페인국영 비영리보험회사인 Consorcio de Compensacion de Seguros("Consorcio". 테러행위 또는 자연재해 등 민간영리보험회사가 부보하지 아니하는 손해를 보상하는 특수목적보험사)에 의하여 수행되었다. 특별법이 위 국제협약들의 기준을 적용하여 오염손해를 사정하도록 하였으므로 Consorcio는 국제기금과의 수시협의 또는 지원하에 손해사정작업을 진행하였다.

(4) 2006. 12. 31. 현재 스페인에서 국제기금에 대한 스페인의 총 청구금액은 €610,700,000이고, 그 중 스페인정부의 청구액은 €559,400,000이다. 위 특별법에 따라 스페인정부와 보상합의를 하게 되면 피해자는 청구권을 정부에 양도하고 정부가 채권양수인으로서 국제기금에 청구하는 절차를 진행하였고, 만약 청구인이 선주 또

는 국제기금을 상대로 이미 소송을 제기한 상태에서 정부와 합의가 이루어진 경우에는 해당 소송을 취하하는 절차를 취하였다.

(5) 스페인 정부는 정부고유의 오염손해청구권 및 특별법에 따라 자국피해자들에게 지급한 후 청구권을 대위(양수)한 입장에서 선주책임제한절차에 참가하거나 국제기금에 청구하는 절차를 진행하였다.

4. 스페인 정부조치에 대한 평가

가. 특별법 및 국제기금의 선지급에 의한 정부 주도의 보상절차

스페인정부의 SCHEME은 우선 국내특별법을 제정하여 정부가 보상절차를 이행할 수 있는 근거를 마련한 다음 국제기금에게 국제기금이 스페인정부에게 국제기금의 보상한도액 범위 내에서 선지급을 하도록 요청하여 정부주도로 자국민에 대한 보상절차를 진행한 점에 특색이 있다.

나. 국제기금의 선지급을 위한 은행보증장의 제출

국제기금의 선지급에 대한 담보로 은행보증장(bank guarantee)을 제공함으로써 국제기금의 동의를 확보할 수 있었고, 그 동의하에 위 스페인정부가 구상한 보상프로세스가 실현될 수 있었던 것으로 평가된다.

나. 정부차원의 손해사정에 의한 조속한 보상의 실현

특별법에 따라 정부가 지정한 손해평가기관(국영보험사)에 의해 손해검정이 이루어지고, 그에 기초하여 자국피해자들과 합의를 함으로써 상당부분 조속한 피해보상이 이루어진 것으로 평가됨. 즉, 최종적인 손해액 평가에 대한 분쟁은 추후 스페인 정부와 국제기금 간의 합의 또는 소송에 의하여 해결하게 됨으로써 민간 피해자들이 직접 국제기금과 장기간 분쟁에 노출되고 최종 확정시까지 보상이 지연되는 것을 방지한 효과가 있다.

다. 대위보상

에리카호 사건에서 프랑스정부와 같이 스페인정부도 선보상의 성질을 대위보상으로 명확히 하면서 선보상을 받은 피해자의 국제기금에 대한 권리를 양수하는 형식을 취하였다.

라. 정부대위소송의 실질에 의하여 자국민들의 소송부담을 완화함

특별법에 의하여 정부가 자국 피해자들에게 대위보상을 한 후 국제기금에 대한 청구(소송)는 정부가 담당함으로써 정부대위소송의 실질을 취하였으며, 이로써 소송비용과 시간 등 다수의 소규모 피해자들이 감당하기 어려운 소송절차의 부담을 정부에게 이관한 것과 마찬가지로 편의를 창출하였다고 볼 수 있다.

IV. 언론보도자료

1. 지방신문

2. 중앙신문

IV. 언론보도자료

1. 지방신문



1) 사실

(1) 西海최악 기름유출, 피해 최소화에 총력을(2007.12.8)

충남 태안군 만리포에서 북서쪽 10km가량 떨어진 서해에서 기름유출사고가 발생했다. 홍콩선적 14만6000t급 유조선과 해상크레인을 실은 1만1800t급 부선(자체동력 없이 떠있는 배)이 충돌하면서 유조선에 구멍이 나 원유 1만810t이 바다로 쏟아졌다는 것이다. 이날 유출된 원유는 국내 연안에서의 기름유출사고로는 최악, 최대였던 1995년 7월 씨프린스 호 좌초 때보다 2배나 많다니 걱정이 이만저만이 아니다.

당시 씨프린스 호 좌초로 인해 쏟아져 나온 원유(5035t) 때문에 전남 여수에서 경남 포항 앞바다까지 230km나 오염돼 어장과 양식장 피해가 736억 원어치나 달했다. 기름회수작업은 224억 원의 비용을 들이면서 5개월이나 걸렸다. 사실상 남해안의 절반 이상이 기름띠를 뒤집어쓰면서 엄청난 피해를 입었던 것이다. 수많은 양식장은 물론이고 바다 생태계가 오랫동안 파괴됐음은 말할 것도 없다. 때문에 이번에 유출된 원유가 이보다 두 배나 많아, 사상 최악의 오염사고를 겪는 건 아닌지 우려가 크다. 태안해역은 전부 해안국립공원이고 청정해역으로 이름나 있다. 이런 서해안이 95년 남해안처럼 초토화되는 일은 기필코 막아야 한다.

해경 및 관계당국은 방제선 15척을 비롯해 가능한 선박은 모두 동원해 오일펜스를 치는 등 수습에 나서고 있다고 한다. 하지만 사고해역에 초속 10~18m의 강풍이 불고 높은 파도가 일고 있어 원만하게 작업이 진행될 수 있을지 염려가 크다. 당국이 전국의 방제선 120척을 사고해역에 집결시키는 중이라고 한다. 모쪼록 큰 피해 없이 유출된 기름 회수에 총력을 기울여 서해안 생태계 및 어민 피해를 최소화해야 할 것이다.

아울러 사고해역의 기상이 워낙 나쁜 만큼 방제작업에 동원된 선박이나 인력이 불상사를 입는 일도 없어야 할 것이다. 하지만 갑자기 바지선 와이어가 끊어지면서 유조선과 부딪혔다니 선뜻 이해하기 힘들다. 무사히 수습한 뒤 인재(人災)가 빚은 사고는 아닌지 철저한 조사를 통해 반드시 책임소재를 가려야 한다. 이 같은 어처구니없는 후진국형 해양사고가 다시는 재발하지 않도록 당국은 모든 해역에서 상시 관리감독을 철저하게 해야 마땅하다.

(2) 충남 6개 市·郡특별재난지역 선포해야(2007.12.10)

태안 유조선 사고가 터지자 나흘째 전방위 방제작업이 계속되고 있다. 초기에 손을 쓰느냐 못 쓰느냐에 따라 피해규모와 질이 달라짐을 보게된다. 물론 이번 사고는 그 자체만으로 사상 최악의 해양사고로 기록될 수밖에 없다. 당장 10년 전 여수 씨프린스호(號) 사고 때보다 기름 유출량이 두 배에 이르는데다 현재로선 피해규모조차 어림잡을 수가 없다. 정부가 즉각 재난사태를 선포한 것도 이런 현실을 직시한 결과다.

그러나 결론적으로 재난사태로는 미흡하다. 인적 물적 동원을 통한 신속한 사태수습이 목적인 재난사태 선포는 당연한 조치다. 문제는 사태수습과 병행해 재정지원이 급하고, 그러려면 충청도내 6개 시·군을 특별재난지역으로 지정 선포해야 마땅하다. 같은 조치를 취하더라도 때를 놓치면 효과가 떨어질 수도 있는 만큼 우물쭈물 해선 안 될 것이다. 그런 의미에서 해경이 사태의 심각성을 인식해 특별재난지역지정을 건의한 건 잘 한 일이다. 다만, 지역 범위를 판단하는 문제에 대해선 가급적 충청도와 보조를 맞추는 필요가 있다. 눈에 보이는 피해 못지않게 드러나지 않은 2차, 3차 피해까지 염두에 뒀야 하는 충청도에 힘을 실어줘야 한다.

이번 사고로 직격탄을 맞은 태안반도 일원은 물론 6개 시·군 주민들은 마른하늘에 날벼락을 맞은 격이다. 하루아침에 생업의 터전이 망가졌고 관광관련 업종도 치명타를 입었다. 또 주민건강도 위험천만이긴 마찬가지다. 역한 냄새도 냄새지만 사고 후유증이 언제 어떻게 도질지 알 수 없는 노릇이다. 따라서 피해주민들 고통을 덜어주는 길은 우선 생활고를 최소화해 주는 것이다. 피해 보상도 앞당겨야 하고, 금융 세제, 학비 등에 대한 가능한 지원을 아끼지 말아야 한다. 태안 서산 보령 서천 홍성 당진에 대해 특별재난지역 선포가 그 첫걸음이다.

(3) 오늘 기름확산 ‘중대고비’ 를 넘겨야 한다(2007.12.11)

충남 태안 앞바다를 뒤덮은 검은 기름띠가 어제는 확산속도가 느려진 채 소강상태를 보였다는 소식이다. 제거작업이 효율적이기보다는 복서풍과 조류가 약해졌기 때문이라고 한다. 하지만 오늘 새벽 ‘사리’가 오염 확산 여부를 결정지을 것이라고 하니 걱정이 아닐 수 없다. 천수만과 아산만, 보령 및 전북지역 바다까지 오염된다면 서해안 연안은 죽은 바다로 전락한다고 해도 과언이 아니다.

쏟아진 모든 기름찌꺼기를 걷어내 서해안을 청정해역으로 반드시 회복시켜야 한다. 하지만 지금 당장은 천수만이나 아산만 등 내해(內海)와 같은 바다로의 기름띠 침투를 막는 게 급선무다. 외해(外海)와 달리 이런 바다는 순환되는 조수의 양이 상대적으로 적어 한번 오염돼 버리면 생태계파괴가 다른 바다보다 한층 심각해진다. 양식장 등이 다른 바다보다 많은 것도 내해, 호수 같은 기능을 하기 때문이다. 더욱이 천수만은 수십만 마리의 겨울철새가 서식하고 있는 곳이다. 동물의 생명도 더없이 중요하다. 그 경제적 가치는 말할 것도 없다. 천수만 입구에 오일펜스를 치고 대비하고 있다지만 이것만으로는 부족하다. 방제인력과 장비의 추가집중이 필요하다. 양식장이 가장 많다는 가로림만의 오일펜스가 거센 조류 때문에 기름띠 침투를 허용하고 말아 엄청난 피해가 예상된다.

1995년 씨프린스 호 사고를 겪고도 우리의 방제능력과 체계가 미흡한 것으로 드러나 이를 지적하는 목소리가 높다. 방제정이 겨우 300t급에 불과한 것이나 흡착포가 턱없이 부족해 수많은 방제인력이 동원되고도 손 놓고 지켜봐야 하는 실정은 한심하다고 할 수밖에 없다. 장비구매예산을 삭감해버린 예산당국의 후진적 인식이 이런 결과를 가져왔다. 12년 전 남해안 기름유출 참사를 겪고도 정부는 하나의 교훈도 배우지 못한 셈이다.’

(4) ‘태안반도 특별법’ 추진 한시가 급하다(2007.12.13)

태안 앞바다에서 유출된 원유 기름띠가 안면도까지 시시각각 위협하고 있는 가운데 정치권이 일명 ‘태안반도 특별법’을 추진키로 합의했다고 들린다. 사고발생 일주일 만에 나온 반응이긴 하나 정파를 떠나 사태의 심각성을 공감한 결과라는 점은 평가받을 만하다. 재삼 강조하지 않아도 이번 해양 사고가 서해안 일원 주민들에게

미친 타격은 어마어마하다. 피해규모를 금액으로 뽑아내는 일은 둘째 치고 미증유의 대재앙으로 생활터전을 송두리째 빼앗겨 버렸다. 당연히 피해 주민들은 거의 패닉(공황)상태다. ‘특별한 조치’를 담은 특별법이 그래서 필요하다.

충남 도내 6개 시·군을 묶어 특별재난지역으로 선포했다지만 피해어민들을 보듬기엔 한계가 있다. 사고 전까지 태평하게 생업에 열중해오던 주민들이 하루아침에 생계수단을 잃었지만 이를 구제할수 있는 법률적 장치와는 거리가 있기 때문이다. 따라서 여야가 추진키로 한 특별법은 이렇듯 딱한 처지에 놓인 주민들의 생계를 지원할 수 있는 유력한 방도에 해당한다. 관련 법률 및 시행령이 구비될 경우 피해주민들은 정부지원에 힘입어 한숨 돌리게 된다. 여기엔 의식주를 비롯해 교육, 의료, 세제 등을 망라한다. 이런 법률적 조치가 수반되지 않는다면 어떤 일이 벌어지게 될지 상상이 간다.

특별법을 추진키로 했으면 가급적 시간을 단축해야 한다. 그게 현지 주민들의 애타는 심정을 헤아리고 고통을 함께하는 지름길이기 때문이다. 서둘러 법률안이 통과돼야 시행령을 마련할 수 있다. 형식절차를 밟느라 지체할수록 정부지원이 더뎌지게 된다. 그리고 있는 동안 피해 주민들의 절망감이 더 깊어질 수밖에 없는 현실을 도외시해선 안 된다. 기름유출 피해는 기상재해와는 또 다르다. 생업을 재개할 기약이 없는 주민들을 생각하면 한시가 급한 상황이다.

(5) 기름재앙 걷어내는 자원봉사 나서보자(2007.12.15)

충남 태안의 기름유출 사고 피해가 갈수록 심각해지고 있다. 유출된 기름이 ‘오일볼(Oil ball)’ 형태로 안면도까지 밀려들면서 피해가 서해 남쪽으로 확산될 우려가 커지고 있다. 천혜의 자연환경과 어장을 간직하고 있는 안면도 해안까지 위협받게 됐으니 큰 걱정이다. 오일볼은 유출된 기름의 휘발성분이 대기로 날아간 뒤 남은 기름 찌꺼기가 불순물 등과 섞여 ‘공’ 형태로 만들어진 것이다. 오일볼은 조류와 각종 물고기, 해조류 등에 치명적 피해를 준다는 점에서 심각성이 크다. 자칫 오일볼은 그동안 가꿔지고 보존돼온 환경과 생태계를 깡그리 망가뜨릴 가능성이 높은 것이다. 이번 기름유출 피해를 본 환경과 생태계가 회복하려면 향후 수십 년이 걸릴 수 있다는 분석이 나오는 것도 이러한 맥락이다.

태안 피해지역을 정부가 특별재난지역으로 선포하고, 정치권이 ‘태안반도 특별법’

을 추진, 돕기로 한 것은 피해복구에 적극성을 보이고 있음을 말해준다. 하지만 너무도 엄청난 재앙이기에 범국민적 관심과 지원이 절박한 시점이다. 마침 태안의 상처를 치유하기 위해 팔을 걷어붙이고 나서는 자원봉사의 손길이 밀려들고 있음은 다행이다. 태안의 기름재앙을 걷어내는 데 큰 힘이 될 것으로 보인다. 자원봉사에는 전국의 지방자치단체는 물론 기업, 시민, 종교단체, 군부대 등이 참여하고 있다. 특히 1000여명 규모의 시민구조단이 참여해 응급복구가 끝날 때까지 지속적으로 봉사활동에 나선다니 박수를 보내고 싶다.

정부는 국민적 지원과 관심이 더욱 활기를 띠도록 대국민 호소를 강화할 필요가 있다. 현지 태안군과 주민들, 충남도가 목소리를 높여 지원을 호소하는 것만으로는 한계가 있다. 또 정부는 봉사자들이 효율적으로 봉사활동을 펼칠수 있도록 방제지휘체계를 점검할 일이다. 몰려드는 봉사자들이 우왕좌왕하지 않고 체계적으로 활동할 수 있도록 관리체계를 철저히 갖춰야 할 것이다. 자원봉사자들이 장갑이나 마스크, 장화, 방제복 등을 준비해 현장에 가는게 바람직하지만 정부에서 충분히 준비하는 것도 필요하다. 차제에 정부는 태안의 기름재앙이 장기화할 것에 대비 만반의 대처능력을 갖추어야 한다. 동시에 기름재앙을 가능한 신속하게 극복하기 위해서는 국제적 협조를 이끌어내는 노력도 필요하다. 주말에 절망이 깊어가는 태안의 기름재앙 현장으로 달려가 한줌의 기름이라도 제거해보자.

(6) 효율적 복구·피해주민 대책 곁돌지 않게(2007.12.17)

사상 최악의 기름유출 사고로 신음하고 있는 태안의 주말 현장에서는 자원봉사자들이 갯벌의 검은 기름을 제거하고 갯바위에 덕지덕지 달라붙은 기름을 닦아내느라 구슬땀을 흘리고 있었다. 자원봉사자들은 초등학교생에서부터 수능을 끝내고 대학 진학을 눈앞에 둔 고3학생, 기업 종사자와 경영자, 공무원, 외국인에 이르기까지 다양했다. 태안의 방제작업을 위한 물품과 성금도 전국 각지에서 답지하고 있었고, 자원봉사자들을 돕기 위한 의료진들도 속속 도착하고 있었다.

끝없이 몰려드는 자원봉사자들과 현지 주민들이 합세해 기름제거작업을 벌이는 현장은 아름다운 ‘전쟁터’였다. 강풍과 추위 속에서도 태안의 ‘눈물’을 닦아주기 위한 도움의 손길은 눈물겹도록 소중하지 않을 수 없다. 자원봉사의 물결은 어제와 그제 절정을 이뤘다. 태안을 찾는 자원봉사자 연 인원이 20만 명을 넘어섰다니 마

음 뿌듯하다. 현지 주민들은 ‘도와주셔서 감사합니다’라고 쓰인 현수막을 내걸었다. 또 타지에서 생활하는 태안 출신 인사나 단체들이 내건 ‘힘내세요’라고 쓰인 격려 현수막도 종종 눈에 띄었다. 태안에 결코 절망은 없으며 희망이 솟구쳐 오름을 확인했다.

기름으로 뒤범벅이 된 태안반도가 본래 상태를 회복하는 데는 수십년이 걸릴지도 모른다는 예측이 나오고 있다. 하지만 검은 재앙을 밝은 빛으로 바꾸기 위해 인간 힘을 다하는 자원봉사자들과 주민들의 모습은 가슴을 뭉클하게 했다. 그러나 태안이 특별재난지역으로 선포됐으나 지원대상이 극히 한정돼 있는 것 등은 현실과 동떨어진 대책이라는 지적이 나오고 있다. 또 피해주민들이 손해배상이나 보상을 제대로 받으려면 법적 자료를 확보해야 하나 기름 제거하라, 증거 채집하라 어려움이 이만저만 아닌 실정이다. 효율적인 복구와 주민대책이 겹돌지 않도록 해야겠다.

(7) 기름피해지역 경제회생 대책 마련해야(2007.12.19)

서해 기름유출 사고가 발생한 지 11일이 지난 어제까지 바다로 쏟아진 원유 1만여t의 30%가량을 수거했다는 소식이다. 혼신의 힘을 다하고 있는 방제인력과 현지 주민, 수많은 자원봉사자, 군경 병력 덕분이다. 기름수거작업에만 족히 3개월은 걸릴 것이라는 당초 예상을 뛰어넘는 일이다. 때문에 외국의 방제전문가들도 놀라운 일이라며 감탄하고 있다고 한다. 전국 각지에서 내 일처럼 생각하고 각종 지원을 아끼지 않은 국민들 덕택이다.

이런 열정과 노력이 계속 이어진다면 조만간 유출된 기름 대부분을 걷어낼 수 있을 것이다. 문제는 바다 생태계와 지역경제 기반을 시급히 복구하는 일이다. 바다 생태계 복원은 상당히 긴 시간을 필요로 하지만 전문적인 조사를 치밀히 해 다양한 시책을 전개한다면 그 시간을 줄일 수 있다고 본다. 희망을 갖고 가능한 모든 노력을 아끼지 말아야 한다.

태안을 비롯해 이번에 기름유출 피해를 입은 6개 시군은 연간 2000만 명의 관광객이 찾는 곳이다. 관광수입만 4000억 원이 넘을 것으로 추정된다. 수산물 수출액만 해도 연간 333만 달러가 넘는다고 한다. 기름유출로 이 같은 경제효과가 날아갈 위기에 처했다. 기름수거작업을 돕는 것 못지않게 피서와 휴양을 계획할 때 서해안을 외면하지 않는 것도 이들 지역을 돕는 길이다.

문화관광부가 ‘태안지역 관광산업 복구지원단’을 편성해 파견키로 했다는 소식은 반가운 일이다. 관광이미지 회복을 위해 TV광고를 제작하고 각종 행사의 태안지역 개최 유도, 관광사업체 및 숙박시설에 대한 특별지원 등을 펼 것이라고 한다. 부디 이 같은 노력이 성과를 거둬 관광산업과 수산업 기반이 조속히 회복되길 기대한다. 기름수거가 완료된 뒤에도 충청권 주민들부터 한번이라도 더 찾아가겠다는 마음자세를 갖도록 하자.

(8) 기름피해지 관광 활성화 공격적으로 나서야 (2007.12. 25)

서해 기름유출 사고이후 일부 지자체들이 충남 서해안에서 열리던 축제와 행사들을 잇달아 취소하거나 취소를 검토하고 있다고 한다. 당진 왜목마을 해맞이 축제와 대천해수욕장 해맞이 행사만이 제대로 열릴 것이라는 소식이다. 아직도 기름제거작업 중이고 사고수습도 안 된 만큼 이해 안 되는 것도 아니다. 게다가 이 사고가 국민들에게 깊이 각인된 만큼 예년 같은 인파나 매출액을 올릴 수 없을 것이라는 현실적인 고려도 작용했을 것이다.

하지만 현지주민들은 이들 축제와 행사를 계속할 것을 주장하고 있다. 관광객들이 크게 줄어들고 매출액이 저조하더라도 축제는 계속돼야 한다는 것이다. 기름유출 사고로 관광객 발길이 뚝 끊겼는데 축제마저 열지 않으면 관광업에 종사하는 주민들은 고사할 수밖에 없다는 논리다. 주민들 주장이 옳다. 관광객이 적어 적자를 보더라도 충남 서해안에서 열리던 축제와 행사는 계속돼야 한다. 충남 서해안이 기름에 죽어버린 땅이 아니라, 사람들이 다시 살아가기 위해 열심히 피땀 흘리는 복구작업을 하고 있는 곳임을, 바다와 땅이 다시 살아나고 있으므로 놀러 와도 되는 곳임을 알려야 한다. 태풍과 폭우에 엄청난 피해를 입었던 강원도 지자체와 주민들이 계속 피서와 휴양을 와달라고 호소했던 것과 같은 이치다.

미국과 유럽에서는 지구 온난화 현상으로 녹는 남극과 북극의 빙하를 보러가는 관광이 유행이라고 한다. 몇 십 년, 몇 년 뒤면 보려고 해도 볼 수 없을 가능성이 높기 때문이다. 비극적인 현상을 관광상품으로 팔 수 있느냐고 비판할 게 아니다. 기름덩어리를 얼마나 걷어냈는지 직접 보고 싶지만 주저하는 관광객들의 발길이 가뻔도록 강원도처럼 적극적인 홍보를 해야 한다. 관광객들과의 대화를 통해 아픔을 나누고 위로를 주고받는 것도 주민들에겐 적잖은 위안이 될 수 있다.

(9) 삼성, 기름유출사고 전면에 나서라 (2007.12.27)

서해 기름유출사고는 예인선과 크레인을 적재한 부선(桴船)을 연결하는 와이어가 끊어지면서 부선이 홍콩선적 유조선 허베이 스피리트 호와 충돌해 발생했다. 이 사고로 약 1만2000kl의 원유가 쏟아져 나오면서 태안반도 일대 바다와 양식장, 어장이 일시에 황폐화됐다. 부선과 예인선은 삼성중공업소속이다. 삼성중공업이 지금껏 아무런 공식입장을 표명하지 않자 태안 현지주민들의 분노가 폭발하기 시작했다는 소식이다.

이 사고로 서해안 수산물 주문이 끊긴 것은 물론 관광객 찾기도 힘들게 됐다. 대부분 고령인 현지주민들은 앞날이 캄캄한 생계걱정에 무거운 마음을 안은 채 고달픈 방제작업에 나서고 있다. 삼성중공업이 매일 직원 1000명씩 보내 방제작업을 돕고 있다지만 회사 차원의 공식사과나 보상에 관한 아무런 태도표명이 없자 거세게 화를 내기 시작했다고 한다. 하루아침에 생계터전을 잃게 된 주민들 입장에선 당연한 반응이라고 할 수 있다. 보상 문제는 나중에 따지더라도 먼저 “미안하다”는 말이라도 해야 당연하다는 게 주민들 생각이다.

삼성중공업의 속마음이 어떤지 알 길은 없다. 다만 삼성 비자금사건 뒤에 이 사고가 나 입장표명을 해보야 여론만 더 악화된다는 계산을 했을 수도 있고, 만만찮은 외국 해운회사와 소송을 벌여야 하는 만큼 소극적인 유감표명이라도 할 경우 법정에서 불리해질 수도 있다고 내다봤을 수도 있다. 이익을 추구하는 기업 생리상 손해 보는 일은 하지 않는 게 당연한 판단일 것이다.

하지만 국민들에게 삼성은 국내 제일의 기업이자 글로벌기업이다. 사고 자체도 엄청나다. 이런 사고의 한쪽 당사자인 만큼 주민들에게 한마디 말이라도 해야 하는 게 도리다. 자원봉사 자체가 위로의 뜻을 담고 있다고 생각할지 모르나 공식표명을 하고 안하고는 큰 차이가 난다. 삼성의 적극적인 태도를 보고 싶다.

(10) 태안 특별법 제정, 시간 질질 끌 때 아니다(2007.12.28)

충남 서해안 일원의 기름 유출 피해에 대해 정치권이 무신경으로 일관하는 듯해 의구심이 든다. 수십만 자원봉사자들의 행렬에 섞여 방제작업에 나서고, 정부차원의 주민지원 대책도 촉구해 왔다. 여기까지는 그런대로 이해가 간다. 그러나 정치권이

그 정도 선에서 제할 바를 다했다고 생각하면 이만저만한 착각이 아니다. 최근 들어 해안선을 끼고 있는 해수욕장 백사장이 본디 모습을 되찾아 가고 있기는 하다. 사고가 나자 온 국민이 혼연일체가 되어 전방위 방제작업을 벌이는 과정에서 흘린 땀과 고통분담의 결과라 할 수 있다.

문제는 특별법 추진을 약속한 정치권의 미지근한 태도에 있다. 대통령 선거 전엔 이러지를 앓았다. 당시 대통합민주신당은 피해주민들을 위해 특별법을 여야가 함께 추진키로 약속했고 한나라당도 수긍하는 분위기였음을 기억한다. 그러고는 가타부타 말이 없다. 일을 하려고 들었으면 법률안 초안을 벌써 만들었어야 했고, 그 뒤 소관 상임위를 거쳐 국회 본회의에는 올라가 있어야 할 때다. 어업, 양식업, 관광업 등에 기대어 평생을 살아 온 피역지역 주민들 심정을 헤아린다면 차일피일하며 손 놓고 있는 국회는 직무 유기라는 비난을 받아 싸다.

그러니 이완구 충남지사의 어제 하루 행보가 눈에 띄지 않을 수 없다. 일찌감치 한나라당 최고위원회에 참석해 피해실태를 브리핑해가며 특별법의 필요성을 역설하고 난 뒤, 태안 방문에 나선 이명박 대통령 당선자를 현지에서 만나 중앙당에서 한 얘기를 똑같이 했다. 피해주민들을 위한 특단의 조치를 주문하면서 지역경제에 최소한의 불씨를 지피려면 대책사업 배려, 국비지원 등이 절박하다며 공을 넘겼다. 이 당선자로부터 구체적인 답변을 얻긴했지만 중요한 건 법제적 장치다. 태안 특별법을 제정하는데 마냥 시간을 끌어선 안 된다.

(11) 서해 기름유출 한달 큰 지원 항구대책 급하다(2008.1.4)

서해상 헤베이 스피리트호 기름유출 사고가 발생한지 한 달이 됐다. 수십만 명의 자원봉사자들이 달려가 제거 작업을 벌이고 있지만 손길이 미치지 않는 곳에는 아직도 시커먼 기름들이 남아 있다. 해상의 타르 덩어리들은 전남 해안을 거쳐 제주도 코앞에 까지 밀려가 서남해안 전역을 위협하고 있다.

이번 사고는 피해규모 뿐만 아니라 각종 기록들도 사상최대인데 그중에서 단연 돋보이는 것은 52만 9천명의 자원봉사자들이다. 고사리 손의 어린이에서부터 백발이 성성한 노인들까지 찾아와 고생을 마다하지 않았으며 외국인들까지 힘을 보태 절망하던 주민들에게 큰 희망을 주었다. 지난 한달 민관군의 노력은 유례를 찾아보기 힘들 정도의 헌신 그 자체였다.

이제 당국에서는 피해주민들의 생계대책 마련에 집중해야 한다. 평생 바다와 갯벌에 의지해 살아온 주민들은 하루아침에 삶의 터전을 잃었다. 정부는 이들을 위해 특별재난선포지역으로 지정했지만 아직 지원기준이 제대로 마련되지 않아 실질적 도움을 주지 못하고 있다. 물론 지원대상자를 선정하는데 어려움이 있겠지만 긴급지원이라는 것은 말 그대로 급하고 어려울때 쓰라고 주는 돈인 만큼 차일피일 미뤄서는 안된다. 피해 지역과 주민이 워낙 많아 가구당 1백만-2백만 원 정도 돌아가는데 그칠 것이라고 한다. 하루하루 벌어야만 먹고 살 수 있는 생계곤란자들은 당장의 한 톨이 아쉬운 점을 감안하면 너무 미약하다.

항구적인 생태환경 복원 방안마련도 절실하다. 눈에 띄는 기름덩어리들만 우선 급하게 제거 했지만 모래 속이나 바위틈새, 무인도 등에는 얼마나 많은 기름이 남아 있는지 모른다. 해저의 피해는 또 어느 정도인지 파악조차 못할 형편이다. 전문가들을 통한 철저한 조사와 그에 따른 중장기적인 생태복원 프로그램을 마련해 시행착오를 범하지 말아야 한다. 그런 측면에서 충남도가 지난 97년 일본의 시마네현 오키섬 기름유출 사고 피해복구의 선진사례를 벤치마킹하는 등의 노력은 아주 적절하다고 본다. 그러나 이러한 일들은 충남도나 태안군 등의 자치단체의 노력만으로는 한계가 있기 때문에 정부의 지속적인 관심과 지원이 필수적이다. 더불어 정치권에는 실의에 찬 주민들과 죽어가는 서해안을 되살리기 위한 특별법을 조속히 제정할 것을 촉구한다.

(12) 깊어가는 태안의 절망, 이대로 버려둬선 안된다 (2008.1.19)

사상최악의 기름 유출로 막대한 피해를 입은 태안에서 주민들이 잇따라 목숨을 끊는 일이 발생하면서 엄청난 충격에 빠지고 있다. 지난 10일 태안군 의항리에서 한 어민이 생계 어려움을 호소하다 극약을 먹고 자살을 하더니 16일에도 어민이 극약을 마신 뒤 끝내 숨졌다. 어제는 또 특별법 제정촉구 대정부 결의대회에 참석했던 주민이 몸에 시너를 뿌리고 분신을 기도해 중태에 빠졌다. 열흘도 되지 않는 사이에 3명이나 아까운 목숨을 버리는 일이 벌어지자 태안 전역의 민심이 극도로 험악해지고 있다.

기름유출 사고가 발생한지도 40여일이 지났지만 가시적인 보상 대책이 마련되지는커녕 긴급 생계대책비 마저 전혀 지급되지 않았으니 주민들의 분노가 커지는 것

은 당연하다. 정부의 임시지원금은 성금을 합쳐 총 880억 원이 된다지만 이를 피해 주민들에게 배분할 경우 가구당 평균 2백-3백만원이 조금 넘어 지원금이라고 하기도 민망하다. 바지락이나 굴을 캐서 하루하루 연명하는 주민들이 이 돈으로 언제까지 생활할 수 있을지 걱정이다. 횃집이나 상가를 운영하는 주민들도 마찬가지다. 관광객의 발길이 끊겨 손님 얼굴보기가 힘들 정도로 사정이 절박하다고 호소한다.

그런데 정치권은 태안의 절박한 사정은 뒷전인 모양이다. 뒤늦게 나서 특위를 구성한다고 법석이고 특별법 추진을 위해 최선을 다한다지만 말만 요란했지 가시적인 움직임이 없다. 기름유출 사고의 직접당사자인 삼성도 무책임하기는 마찬가지다. 주민들에게 사과하고 성의 있는 자세를 보여야 함에도 불구하고 꿈쩍도 하지 않으니 도대체 무슨 생각을 하고 있는지 궁금할 뿐이다. 정부나 정치권·삼성은 최소한 대책마련을 위한 일정이라도 설명하고 주민들의 이해를 구하려 노력하는 모습을 보여야 한다.

평화롭게 고기를 잡고 관광객을 맞으며 생활하던 태안마을에서 잇단 자살사건이 일어나는 것을 접하면서 안타까움을 금할 수 없다. 그러나 아무리 힘들고 어렵더라도 자신의 목숨을 버리는 일이 더 이상 있어서는 안된다. 앞으로의 생계에 대한 절망이 있더라도 차분히 해결할 방법을 찾아야 한다. 자살과 같은 극단적인 방법은 결코 문제의 해결책이 되지 못한다. 어떠한 경우에도 생명은 소중하고 고귀한 것이기 때문이다.

(13) 삼성重, 태안사고에 사과만 해서 될 일인가(2008.1.21)

삼성중공업이 태안 앞바다 기름 유출 사고와 관련 대국민 사과를 했다. 사고가 발생한지 거의 50일만이다. 삼성중공업측은 국민에게 죄송하다는 점과 태안주민들의 생활터전 회복 및 생태계 복구에 최선을 다할 것이라는 내용을 사과문에 담았다. 삼성중공업측은 그러나 손해배상에 대해 “법에 의한 절차에 따를 것”이라고 말해 ‘도의적 책임’을 지고 배상에 나서지는 않을 것임을 분명히 했다.

삼성중공업측이 이제야 대국민 사과를 한 것은 엄청난 피해 및 피해주민들의 아픔을 외면해온 것 같아 유감이다. 사과표명이 늦어진 데 대해 삼성중공업측은 “사고 원인이 명확하게 밝혀지지 않은 상황에서 수사에 영향을 줄 가능성을 우려했기 때문”이라고 밝혔다. 그러나 삼성중공업측이 이번 사고에 업무상 과실이 있음은 일

짜감치 판명되었다. 진작 사과하고 피해수습에 나섰어야 했다. 어제 검찰은 삼성중공업 소속 해상 크레인 예인선단과 유조선 양측 모두에 업무상 과실이 있는 것으로 결론을 내렸다. 하지만 삼성중공업에 대해 사고의 무한책임 부여 여부를 결정할 ‘중과실’ 혐의에 대한 판단은 유보했다.

피해 주민들에 대한 당장의 보상 및 배상문제가 걱정이다. 삼성중공업에 대한 중과실 여부 판단 유보로 국제유류오염보상기금(IOPC)의 보상한도인 3000억원을 넘는 피해보상은 사실상 어렵게 됐다. 삼성중공업측의 중과실 여부를 둘러싸고 지루한 법리공방이 예상되고 피해주민 보상 및 배상은 기약하기 힘들게 됐다. 삼성중공업측은 검찰의 이번 결정에 안도의 한숨을 내쉬 일만은 아니다. 피해주민들과 국민들이 왜 삼성의 반응을 주시하며, 무엇을 원하는 지를 제대로 헤아릴 필요가 있다. 피해주민의 고통을 삼성의 고통으로 여겨 법적으로든 도덕적으로든 피해주민의 생활터전 및 생태계 복구에 전력을 다해야 할 것이다.

(14) 한겨울 다가면 558억 생계비 손에 쥘까(2008.1.26)

충남 서해안권(圈) 기름피해 주민들이 애처롭다. 청천벽력 같은 ‘검은 재앙’에 직격탄을 맞아 삶의 터전을 송두리째 빼앗긴 것도 분한 마당에 관계당국까지 화를 돋우고 있기 때문이다. 40여일 만에 내놓은 검찰수사결과에 낙담한 주민들이 들끓은 바 있다. 형사과실의 경중을 따지기 쉽지 않았다 해도 사고 당사자들의 쌍방과실로 결론지음으로써 원성을 샀다. 관계당국도 오십보백보다. 허송세월해 온 건 아니나 그동안 주민생계비조차 손에 쥐어주지 못한 책임이 있다.

사고과실 문제는 별도로 치더라도 관계당국은 주민생계안정을 위해 다각적인 조치를 취했어야 옳다. 기온까지 뚝 떨어진 한 겨울에 수입 한 톨 없이 연일 방제작업에, 시위행사에 내몰리다시피 해 온 게 피해지역 주민들의 실상이다. 이렇게 50일을 넘겼는데도, 정부와 지방자치단체들은 주민 생계비 지원에 황소걸음을 걷듯 하고 있다. 저마다 군색한대로 항변이 있을 수는 있다. 정부가 300억 원을 내려 보낸 것도 맞고, 충남도가 재난지역 6 시·군에 합쳐서 558억 원을 푼 것도 맞는 말이다.

문제는 그 다음부터다. 정부 지원금, 국민 성금, 충남도 예비비를 합쳐 만든 순수 주민 생계비 558억원이 언제나 주민들 손에 쥐어 질지 불투명한 현실을 말한다. 이렇게 늑장지급 문제를 야기한 건 번잡한 행정절차에 일차적인 원인이 있다. 현재,

피해 시·군간 협의를 마쳤지만 마을 단위로 피해보상 주민 선정 및 심의를 하느라 시일이 걸리는 중이고, 이 작업도 시·군차원에서 한 번 더 걸려야 하는 구조다. 절차논리도 좋지만 지금은 비상상황이다. 응급환자가 숨넘어가고 나면 백약(百藥)이 무슨 소용인가.

생계비든 보상비든 많이 받게 해주는 것도 중요하고, 유사사태에 대한 벤치마킹도 의미가 있다. 안타까운 건 일을 잘하고자 하는 노력은 가상하되 시일이 속절없이 흐르는 현실이다. 이미 희망을 접고 목숨을 버린 주민이 3명 째 나왔다. 정황상 과실이 무겁다는 삼성중공업은 달랑 사과문 한 장뿐인 현실에서 ‘알량한’ 주민 생계비는 은행금고에서 잠자고 있다고 한다. 찾으려면 방법이 없지 않을 텐데 정책결정 라인에 있는 공무원들은 몸을 사린다. 피해주민들의 속이 타들어가는 또다른 이유다.

2) 여백

(1) 해양오염(2007.12.10)

2002년 11월 13일 스페인 북서부 해안에서 200여km 떨어진 바다에서 유조선 프레스티지호가 폭풍우에 좌초됐다. 프레스티지호는 사고 이후 6일 동안 2만 t의 석유를 내뿜었고 나머지 5만여 t의 기름과 함께 두동강이 나 침몰했다. 바닷속에서도 125t의 석유가 매일 유출됐다. 기름은 해안가로 밀려왔다. 많은 자원 봉사자들이 현지로 몰려가 기름제거 작업에 나섰지만 역부족이었다.

스페인 갈리시아 해안은 해양 생태계가 잘 보전돼 관광객들로부터 체험학습 코스로 각광받았던 지역이다. 갈리시아는 대합·바닷가재 등의 해산물로 유명했다. 연간 어획고가 3억3000만달러에 이르고 홍합만 따지면 세계 최대의 산지다. 어업 계통의 일자리가 약 4000개, 그밖에 2만8000명이 통조림 산업 등 관련 직종에 종사했다.

사고 이후 갈리시아 해안 300여km가 죽음의 바다로 변했다. 90여곳의 어장이 오염됐고 정화 작업에만 수천만달러가 소요됐다. 20여종의 바다 새가 희생양이 됐다. 스페인 사고해역 부근에서는 최소한 6개월간 어업활동이 정지됐다. 인접국인 포르투갈과 프랑스 해안까지 피해가 확산됐다. 프랑스 아르카송만에서 양식된 굴과 조개류는 시판이 중지됐다. 스페인 정부의 초기 느장대응과 사후보상정책의 미흡이

도마위에 오르는 등 후유증이 일파만파로 퍼졌다.

이에 앞서 1989년 세계 제일의 석유회사이자 다국적 기업인 엑슨사의 유조선이 4만t의 기름을 유출시켜 2000km에 이르는 알래스카 연안을 오염시키고 해양자원에 엄청난 피해를 입힌 사고가 발생했다. 피해가 너무 충격적이어서 국제적으로 공동 대응하고 사전에 예방하자는 ‘위험·유해물질 오염사고 대비·대응 및 협력에 관한 의정서(OPRC-HNS)’가 채택됐다.

우리나라도 1995년 여수 앞바다에서 대형 유조선 씨프린스호가 좌초돼 5000t의 기름이 유출됐다. 선박 5000척과 10만여 명을 동원, 5개월에 걸쳐 방제작업을 벌였다. 2000년 이후 국내 기름유출 사고만 해도 15건에 이른다. 급기야 지난 7일 충남 태안군 만리포 북서쪽 10km 해상에서 해상크레인을 적재한 부선이 유조선과 충돌해 원유 1만여 t이 유출되는 초대형사고가 발생했다. 해양오염사고는 상상을 초월한 재난으로 이어진다. 일단 사고가 터지면 어민들은 생업을 포기해야 하고 생태계를 되찾는데 5년이 걸릴지, 10년이 걸릴지 예측을 할 수 없다. 피해규모조차 정확히 산정할 수 없을 정도로 천문학적이다. 대를 이어 죽은 바다를 물려줄지도 모른다. 국민의 관심과 우려만으로는 부족하다. 정부와 관련 업계가 앞장서 사고를 방지하려는 최선의 노력을 기울여야 한다<김형규, 사회부장>.

(2) 태안반도(2007.12.12)

충남 서북부에 돌출한 반도를 따라 1300리 해안에는 정겹고 예쁜 해수욕장들이 포도송이처럼 줄줄이 매달려 있다. 수많은 만과 반도 사이사이에 널려있는 몽산포며 연포, 만리포 등이 관광객들에게 손짓한다. 의항, 파도리, 여은돌 등의 이름을 가진 해수욕장은 눈부신 흰모래와 잔잔한 바다 물결로 인해 마치 시간이 정지한 듯한 착각을 불러 일으킨다. 천혜의 경관이 훼손되지 않은 채 그대로 존재하고 있는 태안반도의 모습이다. 반도 주변의 해안은 풍광이 더없이 아름다워 1978년 10월 국내에서 유일하게 해안국립공원으로 지정되었다.

태안반도 연안은 간척지가 넓고 맑은 날이 많아 국내 최대의 천일 제염지를 이루었다. 점차 쇠락했지만 요즘에도 굴과 김, 새우(대하), 꽃게 등의 특산물이 쏟아져 나온다. 갯벌은 게와 조개를 얼마든지 주울 수 있을 정도로 무공해 청정 지역이다. 개발에서 소외되고 통제된 탓에 지금도 해수욕장 내의 숙박시설과 편의시설이 썩

달라진 게 없지만 이 점이 되레 매력으로 변했다. 도로 사정 역시 열악하지만 자연 그대로의 순수한 모습을 간직하고 있어 도시 생활에 지친 이들의 안식처가 되고 있다.

그중에는 사막처럼 펼쳐진 넓은 모래벌판도 있다. 천연기념물 431호인 신두리 해안사구다. 원래 사구는 육지와 바다의 완충지대로 해안 쪽에서 불어오는 바람으로부터 농토를 보호하고 바닷물의 유입을 자연스럽게 막는 역할을 한다. 신두리 사구는 빙하기 이후 약 1만5000년 전부터 서서히 형성돼 본연의 기능에 충실해왔고, 시간이 흐르면서 독특한 생태계를 형성했다. 전국 최대의 해당화 군락지와 통보리사초, 갯완두 같은 희귀식물뿐 아니라 동물종인 표범장지뱀, 종다리, 맹꽁이, 금개구리가 서식해 그 가치가 이만저만이 아니다.

태안반도에서 볼 만한 것이 어디 자연뿐일까. 관광객들이 반드시 찾아야 할 곳이 백화산 아래 태을암에 있는 마애삼존불이다. 양감 풍부한 얼굴에 크게 번지는 미소, 넓게 벌어진 당당한 어깨와 장대한 체구를 가지고 있는 불상이다. 중국과의 교류상 요충지에 자리하고 있고, 중국 북제양식 불상과의 영향 관계 파악에도 대단히 중요한 문화재다. 서산마애삼존불상보다 앞선 조형양식을 지닌 백제 최고(最古)의 마애불이란 점에서 가치가 크다. 6세기 중반 만들어졌으니 1500년 동안 태안반도를 지켜온 셈이다. 타원형으로 길고 통통한 얼굴의 잔잔한 미소가 특히 인상적인데 기름 유출 사고를 바라보는 요즘 심사는 어지러울 것 같다. 기름으로 뒤덮인 서해를 속수무책으로 지켜봐야 하는 마애불의 마음도 주민들처럼 찢어질 것이다.

<송신용, 정치행정부장>.

(3) 맨손어업(2007.12.8)

인류의 어업 방식 가운데 가장 오랜 역사를 지니는 것이 맨손어업이다. 맨손이나 호미, 갈퀴, 쇠스랑, 조세 등 간단한 도구를 이용해 조개 등 패류와 낙지, 주꾸미 등을 잡는 어업이다. 노동력이 유일한 자산인 맨손 어업인들에게 바다는 마지막 비상구다.

최근 정부의 가로림만 조력발전소 건설 계획에 대해 해당지역 맨손 어업인들이 가장 선두에 서서 반대하고 있는 것은 생존권이 박탈될 위기에 처했기 때문이다. 가로림만을 생계의 터전으로 삼고 있는 맨손 어업인은 3000여명이나 된다.

새만금 간척지 조성 때도 맨손 어업인들은 바다를 등져야 했다. 부안, 김제, 군산 등에서 1600여명이 맨손 하나 만을 의지해 고단한 삶을 이어왔지만 하루 아침에 실직자가 됐다. 정부와 자치단체는 궁여지책으로 1000여명에게 하루 5만~6만원의 일당을 주며 쓰레기 수거, 폐사 생물 처리, 환경조사 등의 일자리를 마련해 주었지만 무분별하게 일자리가 제공된 탓에 어민들간 갈등이 생기는 등 민심만 흉흉해 졌다.

사상 최악의 태안 앞바다 기름 유출사고로 맨 주먹으로 황량한 삶을 기약없이 버텨온 맨손 어업인들은 생존의 희망을 송두리째 빼앗겼다. 태안에만 1000여명, 충남 전체에 1만여명의 맨손 어업인들이 있는 것으로 추산된다.

당장 보상은 여의치 않다. 보상을 받기 위해선 피해를 입증해야 하지만 이들은 대부분 수입이 일정치 않고 거래내역서나 소득세 납부 등도 증빙하기 어렵다. 게다가 IOPC 펀드(유류오염손해보상국제기금)에서 선임한 어업 피해감정인의 피해조사는 피해 내역을 입증하지 않을 경우 보상에서 제외하는 것으로 알려져 있다.

지난 95년 여수 앞바다의 시프린스호 사고 당시, 맨손 어업인들에 대한 보상은 평균 600여만원에 그쳤다. 당시 어민들은 막무가내로 우기면 피해 배상이 나오는 줄 알고 있다가 속수무책으로 당했다.

더 큰 슬픔은 삶의 터전이 사라진 것이다. 언제 다시 바다의 의지해 싱싱한 수산물을 건져 올릴 수 있을 것인지, 바다에 나간 어부 아내의 조바심처럼 깊이를 가늠할 수 없는 시름에 잠겨 있다.

월 30만~40만원의 수입으로 근근이 생계를 꾸려온 노부부, 바지락을 캐며 홀로 두 손자와 손녀를 키워온 70대 노파의 고통과 슬픔 앞에서 밀물에 떠밀려 오는 검은 기름은 ‘죽음의 그림자’처럼 섬뜩할 것이다.

특별재난지역 선포, 특별법 제정 건의, 정부의 생계 지원 대책 등 연일 이런 저런 발표가 쏟아지고 있지만 맨손 뿐인 어민들에 쥐어줄 수 있는 대책은 얼마나 될까

<이용, 정치행정부 도청팀 차장>

(4) 태안 앞바다의 기적(2007.12.17)

국채보상운동은 1907년 2월 빚 1300만원을 갚기 위해 1년간 계속됐다. 전국에 20여개의 단체가 조직됐고 전·현직 고위 관리, 상인, 지식인, 부녀자, 농민, 노동자, 기생, 백정 등 모든 계층이 참여했다.

국채보상운동이 시작된 지 90년이 흐른 1997년말 우리 국민은 또 한번 놀라운 힘을 보여줬다. IMF(국제통화기금)가 터지자 일부 기관 중심으로 추진되던 금모으기 운동이 이듬해 전국으로 확산됐다. 보름도 안 돼 참가자가 100만명에 달했고 모인 금은 무려 80여t(214만돈쫓)을 넘었다. 재벌그룹 총수의 금부터 백일·돌·결혼반지 등이 쏟아져 나왔다. 군장성의 계급장과 할아버지 금니도 보였다. 금모으기 운동을 통해 대략 21억달러의 외화를 벌어들인 것으로 집계됐다.

IMF가 터지기 1년여전 전국민을 뿌듯하게 했던 골수기증행렬은 금모으기 운동의 서곡이었다. 1996년 7월 11일 신문·TV를 통해 모처럼 국민들에게 자긍심을 불어넣어주는 소식이 들렸다. 한국계 입양아출신 미 공군사관생도 김성덕씨(당시 22세·미국명 브라이언 바우만)의 골수이식수술이 성공적으로 끝났다는 것이다.

김씨는 미국으로 입양돼 티없이 자랐으나 공군사관생도 시절 백혈병에 걸려 주위를 안타깝게했다. 딱한 소식이 국내 언론을 통해 전해지자 3군사관학교를 비롯, 전군과 공무원, 기업, 종교단체, 시민들이 골수기증 대열에 동참했다. 문제는 외국의 경우 20만~30만명중 1명, 한국에서는 2만명에 1명꼴인 같은 유전자를 가진 골수기증자를 찾는 것이었다. 의료계와 민간단체 등이 밤낮없이 노력한 끝에 동일 유전자를 소유한 서한국씨를 찾는데 성공했다.

우리 국민들은 어려울 때일수록 불가사의한 힘을 보여준다. 국채보상운동이 시작된지 100년이 되고 성덕바우만의 극적인 백혈병 투병이야기와 금모으기 운동이 시작된지 10년을 전후한 지금 태안앞바다에서는 또 한번 대한민국의 기적이 일어나고 있다.

휴일인 15-16일 자원봉사자를 포함한 7만여명이 전국에서 몰려와 갯바위와 갯벌에 달라붙은 기름을 제거했다. 살을 에는 바닷바람이나 면도날 같은 추위도 그들의 발걸음을 막지 못했다.

미국 시사주간지 타임은 성덕바우만의 기사에서 당시 ‘한국이 혈육의 아들을 살렸다’는 제목으로 한국민의 저력을 대서특필했다. 금모으기 운동에서도 외국언론은 한국민의 동참열기에 큰 충격을 받았다. 태안앞바다를 지켜본 외국 방제전문가들도 단시간내에 이렇게 많은 기름을 제거한 것에 놀라움을 표시했다.

김형규 <사회부장>

(5) 바다 底質(저질) (2007.12.24)

하천이나 바다의 오염정도를 단순히 수질만으로 가늠하는 경우가 있다. 하류로 흐르는 하천의 물을 살짝 떠서 검사하면 1-2급수 등 비교적 양질의 수질검사결과를 얻을 수 있다. 하지만 무더운 날씨가 계속되거나 하천공사 등으로 인해 저질(底質)이 뒤집히면 수질은 달라진다. 댐이나 담수호 등지에서 조류현상이 일어나는 것도 오랫동안 각종 오염물질이 퇴적된 결과로 볼 수 있다.

바다도 마찬가지다. 2년전 이맘때쯤 발표된 한 조사결과를 보면 남해안 일대 해저 퇴적오염이 심각하다는 것을 알 수 있다. 광양항과 여수항, 목포항, 온산항, 마산만 수질과 저질에 대한 오염도를 조사한 결과 5개항의 저질이 중금속으로 오염된 것으로 나타났다.

목포항과 여수항 일부 조사 지점에서는 인체에 치명적인 수은을 비롯해 니켈, 구리 등이 미국 해양대기청(NOAA)의 퇴적물 환경기준인 ERM(Effect Range Median·50%의 저서생물에 악영향을 초래하는 기준)을 초과했다. 온산항과 마산항은 대부분 ERL(Effect Range Low·10%의 저서생물에 악영향을 초래하는 하한 농도기준)을 넘어섰다.

해저퇴적물이 오염되면 만성적인 적조와 저층 무산소환경 출현, 저서생물의 서식지 감소 등 잇따른 해양환경 문제를 야기한다.

포항시는 심하게 오염된 퇴적층을 제거하기 위해 1999년부터 수백억원을 들여 영일만 동빈내항에 대한 준설작업을 벌였으나 심각한 악취와 해양오염은 개선되지 않아 비난을 샀다. 인천시는 해양저질이 이미 중금속에 오염된 상태에서 남구 학익유수지의 준설공사를 추진해 물의를 빚기도 했다.

오염된 해양 퇴적물은 육안으로는 잘 보이지 않지만 준설도 큰 효과를 보지 못하는 고질적인 환경파괴의 주범이다. 하천과 바다의 밑바닥이 건강해야 청정수질을 확보할 수 있다는 얘기다.

해양저질이 갈수록 악화되는 상황에서 지난 7일 발생한 헤베이 스피리트호 기름 유출사고는 적잖은 우려를 안겨주고 있다. 그동안 눈에 보이는 기름은 자원봉사자들의 헌신적인 노력으로 많이 제거됐지만 유화제 등으로 인해 가라앉은 기름 찌꺼기가 어떠한 영향을 미칠지 걱정이다. 해수욕장 모래사장과 갯벌 속으로 침전된 기름찌꺼기도 향후 수십년간 생태계를 파괴할 것으로 보인다.

우리는 기름 유출사고로 인해 바다의 은혜를 새삼 깨달았다. 유류 등 독성물질 유출사고 방지도 중요하지만 평소 오수와 쓰레기 투기 등을 자제해 바다 밑을 보호하려는 노력이 병행돼야 건강한 바다를 오래 지키고 향유할 수 있을 것이다.

<김형규, 사회부장>

(6) 만리포 사랑 (2008.1.5)

‘똑딱선 기적소리 젊은 꿈을 신고서/갈매기 노래하는 만리포라 내사랑/그립고 안타까운 울던 밤아 안녕히/희망의 꽃구름도 동실동실 춤춘다’

1957년 발표된 ‘만리포사랑’(반야월 작사·김교성 작곡)은 지난해 타계한 원로가수 박경원이 불러 오랫동안 인기를 누린 대중가요다.

한국전쟁이 끝난 지 몇 년 되지 않은 암울한 상황에서 빠르고 경쾌한 멜로디에 사랑과 춤을 실어 젊은 청춘들의 가슴을 부풀어 오르게 한 곡이다. 이곡이 발표되고 충남 태안의 만리포해수욕장은 유명세를 탔다. 전국의 청춘남녀가 여름철이면 이곳을 찾아 젊음을 불사르고 별과 같은 수많은 추억을 만들었다. 개발제한으로 인해 만리포는 각종 인프라가 낙후돼 어려움을 겪기도 했지만 서해안 관광 붐을 타고 최근 옛 명성을 되찾고 있다.

요즘 들어 경쾌하기만 했던 ‘만리포 사랑’ 노래가 구슬프게 들리는 이유는 기름유출사고라는 검은 재앙 때문일 것이다.

만리포 사랑이 발표된 지 50년이 되던 지난달 7일 새벽 발생한 헤베이 스피리트호 기름유출사고는 서해안 주민은 물론 전 국민을 충격에 빠뜨렸다. 자연재해가 아닌 인재에 의한 대재앙이었다는 점에서 충격은 더욱 컸다.

사고가 터진지 하루가 지나 만리포 해수욕장을 비롯한 서해안은 온통 검은 재앙으로 뒤덮였다. 태안지역 어민 등 바다의 혜택을 입고 사는 주민들에게 검은 기름 떠는 사형선고나 다름없었다. 모든 게 끝장인 듯보였다.

하지만 전국에서 모여들기 시작한 자원봉사자들로 인해 태안앞바다는 죽은 세포에서 새살이 돋아나듯 기적처럼 다시 회생하고 있다. 시커멓게 물들었던 백사장엔 금빛 모래색깔을 차츰 되찾고 갯바위에 달라붙었던 기름찌꺼기는 자원봉사자들의 구슬땀으로 상당부분 제거됐다.

사고 발생 이후 29일간 태안반도를 찾은 자원봉사자 수는 태안군민(6만7000여명)의 9배에 가까운 54만4000명에 이른다고 한다.

물론 날개없는 천사들의 노력에도 불구하고 사고이전의 해양생태계를 되찾기까지는 수십년이 걸릴 것으로 보인다. 아직도 눈에 보이지 않는 바위틈새나 모래 밑바닥, 바다밑은 얼마나 기름에 오염되고 얼마만큼의 세월이 지나야 복원될 수 있을지 알길이 없다.

사람이 할 수 있는 방제작업은 이제 상당부분 마무리됐다. 이제부터는 생태계 복원을 위한 치밀하고 체계적인 중장기 정책이 나와야 한다. 그때까지 피해주민들을 위한 가능한 모든 지원책이 병행돼야 함은 물론이다. 빠른 시간안에 만리포 해수욕장에 ‘똑딱선 기적소리...’의 흥겨운 노래소리가 울려 퍼지길 기대한다.

<김형규, 사회부장>

(7) 태안의 기적 (2008.1.16)

“이 마을은 어떤 나쁜 마술적 주문에 걸린 것 같았다. 병아리 떼가 원인 모를 병에 걸렸고 소나 양들이 병으로 죽어 갔다. 자연은 소름이 끼칠 정도로 조용했다. 그처럼 즐겁게 재잘거리며 날던 새들은 다 어디로 갔을까? 봄은 왔는데 침묵만이 감돌았다.”

환경오염의 위기가 거론될 때마다 사람들은 레이첼 카슨(Rachel Carson, 1907-1964)의 ‘침묵의 봄’(Silent Spring)을 생각하게 된다. 1962년 출판된 ‘침묵의 봄’은 살충제 과다 살포로 봄을 알리는 새소리가 사라져 버려 죽음처럼 고요한 자연의 침묵을 그린 책이다.

카슨이 ‘침묵의 봄’을 집필하게 된 동기는 1958년 1월 매사추세츠주에 사는 조류학자인 친구 허킨즈로부터 받은 한 통의 편지였다.

편지는 정부 소속 비행기가 모기를 방제하기 위해 숲 속에 DDT를 살포했는데 이 때문에 자신이 기르던 많은 새들이 죽었다는 것을 알리는 내용이었다. 이를 계기로 카슨 여사는 살충제 사용의 실태와 그 위험성을 알리는 책을 쓰기로 결심한다.

‘침묵의 봄’의 출판은 미국 환경운동의 기폭제가 됐으며 20세기 후반 인류에게 환경문제의 중요성을 일깨워준 기념비적 사건으로 남게 됐다.

지난해 12월 7일 헤베이 스피리트 유조선 원유 유출사고가 발생한 지 한 달여가 지났다.

이 사고로 태안반도 어장 5000여ha가 사라지는 등 극심한 피해를 보았지만 국민들의 자원 봉사에 힘입어 청정 해역이 점차 제 모습을 찾아가고 있다.

하지만 전문가들은 “태안반도 생태계의 본격적인 피해는 지금부터”라고 비관적인 전망을 내놓고 있다. 걸보기엔 멸종해도 갯벌과 바다의 오염물질이 몸 속에 축적되면서 나타나게 될 어류와 갑각류, 조류 등 생물체의 폐사는 2-3대가 지난 뒤까지 이어지기 때문. 특히 염려되는 부분은 과도한 살충제 사용으로 생태계가 파괴돼 새들이 사라질 미래를 상징하는 ‘침묵의 봄’처럼 태안 지역 또한 기름 오염으로 갈매기를 포함한 대부분 생명체가 사라지게 되는 상황이다.

그럼에도 불구하고 ‘태안의 기적’으로 평가받는 자원봉사자들의 활동은 새 희망을 안겨주고 있다.

매일 새벽 7시 대전시청 주차장에서 태안으로 떠나기 위해 시에서 제공한 버스에 오르는 자원봉사자들의 모습에서 윌리엄 워즈워스의 ‘Nature never did betray the heart that loved her.’(자연은 결코 자기를 사랑하는 마음을 저버리지 않는다)라는 시구(詩句)가 떠올려진다.

송연순<사회부 대전시팀 차장>

(8) 서해안 고래사냥 (2008.1.17)

‘술 마시고 노래하고 춤을 춰 봐도 / 가슴에는 하나 가득 슬픔뿐이네 / 무엇을 할 것인가 둘러보아도 / 보이는 건 모두가 돌아왔네 / 자 떠나자 동해바다로 삼등 삼등 완행열차 기차를 타고... //

송창식의 ‘고래사냥’은 노래제목 자체만으로 당시 억압된 시대상을 상징한다. 고래를 잡으러 떠난다는 황당한 몽상이 자유를 누리지 못했던 70-80년대 젊은이들에겐 카타르시스가 되고도 남았다. 이 곡이 삽입된 영화가 대박을 터뜨리면서 노래도 선풍적인 인기를 누렸지만 시작부터 ‘술+노래+춤’이라는 삼위일체(?)가 퇴폐적이라는 이유로 금지곡이 되는 우여곡절을 겪었다. 노래를 불러선 안됐지만 젊은이들의 모임에선 빠지지 않는 곡이었고 요즘 각종 축제에서도 자주 불리는 곡이다.

고래사냥은 동해라는 드넓은 바다 이미지와 맛물려 좀더 강렬한 낭만과 해방감을

자아낸다. 영화속 주인공이 된 양 이 노래를 읊조리며 동해로 떠나간 피서객들이 얼마나 많았던가. 충청·전라도에선 동해안이 지리적으로 멀게 느껴지지만 고래사냥이라는 노래로 인해 동해는 여전시 젊음과 낭만 추억의 대상이었다.

수도권의 수많은 피서객이 그동안 주로 동해를 다녀왔지만 몇 년전부터 서해고속도로가 개통되면서 서해안에도 관광객이 부쩍 늘었다. 바닷가 주변에는 동화속에서나 등장함직한 펜션이 속속 들어서고 활어횃집은 제법 손님들로 붐볐다.

서해안 산업개발과 맞물려 그동안 소외지역으로 남았던 서산 태안 당진 보령 지역 등은 신흥 산업관광지로 부상하기 시작했다.

하지만 헤베이 스피리트호 기름유출사고는 한참 활황이던 지역 경제에 찬물을 끼얹었다. 서해수산물 소비는 물론 관광객 발길이 뚝 끊겼다. 지난해말부터 각종 축제에는 사람 구경하기조차 힘들고 올 여름 해수욕 성수기에는 어떠한 한파가 닥칠지 두렵기만하다. 급기야 앞날을 비관한 어민이 목숨을 끊는 안타까운 일까지 벌어졌다. 서해지역 민심은 갈수록 흉흉해지고 있다. 사고당사자인 삼성을 향한 원성은 갈수록 높아가고 있다. 이대로 가다간 서해경제 전체가 붕괴될 우려를 낳고 있다. 사실 기름오염 피해지역은 알려진 것보다 원상태로 되돌아왔고 시장이나 식당에서 파는 먹거리와 볼거리는 기름피해와는 전혀 연관이 없는데도 서해안을 찾는 관광객은 없다. 서해를 살리는 방법은 많은 사람들이 찾아가는 길밖에 없다. 대전일보를 비롯한 많은 언론과 인근 자치단체가 서해안 어민과 고통을 함께 하며 서해안경제를 살리기 위해 노력하는 등 희망의 불씨를 키우고 있다.

‘술마시고 노래하고 춤을 추러, 고래(추억)를 잡으러, 떠나자 서해바다로...’라는 노래가 자꾸 머릿속에서 떠나질 않는다.

<김형규. 사회부장>

3. 세론 및 대일클럽

(1) 정치장화된 태안 앞바다 (2007.12.11)

“이제 그만 좀 오셨으면 좋겠습니다. 하루를 브리핑으로 보낸다는 것이 한심스럽지 않습니까”

지난 7일 발생한 태안 앞바다 기름 유출 사고와 관련 대선 후보들과 높은 분(?)들의 끊임없는 방문에 태안해양경찰서에 설치된 해양경찰청 대책본부와 태안군청 관계자들의 한숨이 깊다.

사고 발생 이후 각 당의 대선후보는 물론 중앙 부처 장관, 기관장 등의 발걸음이 잦아 상황실은 상황 점검이나 지휘통제보다는 이들에 대한 보고와 현장 설명에 몸살을 앓고 있다.

사고 당일인 7일 해양수산부 장관과 이완구 충남도지사가 현장을 찾았다. 이어 9일에는 심대평 후보를 시작으로 정동영 후보, 이명박 후보, 이인제 후보 등의 대선 후보와 해양수산부 차관, 환경부 장관, 소방방재청장, 국립공원이사장 등이 대책본부나 태안군청을 방문한 뒤 현장을 돌아 왔다. 10일에는 이회창 후보와 행정자치부장관, 해양수산부 장관이 방문했다.

그러나 이같은 유명 정치인이나 고위직 공무원들을 바라보는 지역민들의 시선은 곱지 않다.

특히 대선 후보들은 대규모 참모진들을 대동, 대책본부와 태안군청 상황실, 현장 등은 또다른 대선후보들의 각축장으로 변질되고 있다는 지적이다.

이들 대부분 사진 촬영 등 언론 취재에 집중하고, 실질적인 지원책 없이 “적극 검토”만을 운운하는 것에 질린다는 것. 더욱이 방제 장비가 이들이 모두 찾는 만리포 현장에 집중, 다른 지역에서는 만리포로 방제 장비를 구하는 해프닝도 벌어졌다.

참모진의 과도한 시간 조정이나 경호 업무도 도마 위에 오르고 있다.

실제 지난 9일 태안군을 찾은 모 대선 후보의 참모진은 다음 일정을 이유로 미리 선약(?)한 방문객에 앞서 영접 및 브리핑을 요구, 태안군청 관계자들에게 빈축을 샀다. 이 참모는 “대선 후보가 기관장보다 우선시돼야 하는 것 아닌가”라고 주장했으나 결국 선약자에게 밀렸다.

또 모 대선 후보 경호원들은 태안군수실과 부군수실을 탐지견을 끌고 경호 업무를 진행, 보는 이로 하여금 눈살을 찌푸리게 했다.

사상 최대의 해양 사고로 태안 지역민들은 물론 바다조차 시름에 겹다.

국민들은 일정 때문에 몇 번의 삼질에 그친 대선 후보보다 일정을 뒤로하고 수백 번의 삼질로 기름이 뒤범벅된 대선 후보의 얼굴을 기대한다.

우세영<특별취재반>

(2) ‘검은재앙’ 부른 전시행정 (2007.12.12)

사상최악의 원유유출 사고는 해양수산부와 해양경찰청이 지난 8월 24일 ‘대규모 해양 오염 위기 대응 매뉴얼’을 기초로 실시했던 모의훈련을 답습하다 신속한 초동 조치를 못하면서 발생했다.

당시 실시된 훈련은 10만t급 유조선이 화물선과 충돌해 원유 2000kl가 유출된 상황을 가정했으며, 사고발생 15분 뒤 사고대책수습본부가 만들어져 사고지역에 4단계의 오일펜스가 설치됐고 불과 2시간 만에 배와 헬기를 동원 입체방제로 기름을 모두 수거했다.

지난 7일 일어난 참사는 14만 6000t급 유조선이 예인선과 충돌, 원유 1만500kl이 유출됐으나 사고수습본부 설치에 1시간 30분, 오일펜스 설치에는 4시간 20분이 걸렸다.

사고 직후 10일까지 나흘간 수거한 기름은 해상과 육상을 합쳐 698t. 아직까지 전체 유출량의 10%에도 미치지 못하고 있다.

문제는 ‘매뉴얼’에 없고, 훈련 중 적용이 안된 강한 바람과 높은 파도 등 기상악화로 인해 기름띠가 해안에 도착할 시간을 정확히 예측하지 못했기 때문.

‘바다에서 기름이 유출된 경우 신속히 초동조치하는 것이 목적’인 152쪽 분량의 이 매뉴얼은 무용지물이 되면서 ‘해양기름유출사고의 면제부’격인 전시행정의 표본을 보여줬다.

훈련을 잔잔한 바다에서 하며 완벽한 방제능력을 갖췄다고 장담하다 실전은 사고 선박에 접근하기도 힘든 거친 파다 속에서 하면서 대응능력을 상실했다.

사고로 인한 경제적인 손실은 말할 것도 없고, 해안선을 따라 검게 물들이는 기름띠로 인해 ‘검은 재앙’을 겪게 됐다.

매뉴얼 제작 당시 최악의 기상악화나 실전에서 적용할 수 있는 다양한 대응지침이 필요했다는 안타까움이 사무친다.

전시행정의 산물인 자치단체들의 과시적인 행사와 대회 등은 일정부분 통폐합되면서 대민행정으로 돌아섰다. ‘재앙’까지 불러온 전시행정은 어떻게든 뿌리뽑아야 한다.

<정치행정부 지방팀 송영훈 기자>

(3) 태안 8경과 사랑의 손길(2007.12.13)

바다, 해변, 갯벌, 섬이 어우러진 천혜의 자연자원을 가진 태안.
관광객의 눈과 입을 사로잡던 천혜의 바다자원을 보유한 태안.
울창한 송림과 조화를 이룬 멋진 바다, 갯가지 형상으로 빚어진 기암절벽과 빼어난 섬.

그 태안의 바다가 검은 기름으로 뒤덮였다. 일회성에 그친 국가적 재앙이 아니다. 특별재난지역으로 선포된 이번 기름유출 사건은 우리에게 자연의 소중함을 다시금 일깨우고 있다.

더욱 우리를 안타깝게 만드는 것은 ‘제3의 청색혁명’으로 불리는 서해안 바다목장을 잃어버린 점이다. 청정해역인 태안군 안면도 외해연안의 풍부한 갯벌과 바다를 통합한 다목적의 바다목장은 새로운 블루오션이었다.

풍부한 갯벌(102km²)이 잘 발달되어 있고 백합, 바지락 등 고급패류가 서식하던 바닷가가 검은 기름으로 인해 생태계를 잃어버렸다. 갯벌에 이어진 수심 10-20m의 바다(천해)는 서해 특산패류인 키조개와 개조개 등이 서식하고 있었으며, 암반지역과 모래수역에는 전복, 가리비, 해삼, 문어, 조피볼락, 꽃게, 대하 등 풍부한 지역 정착성 고급 수산물이 생산됐었다. 가히 서해안 제일의 황금어장으로 불렸던 태안이었는데...

거기다 서해의 외해 쪽에 위치해 수질환경이 양호하고 바다오염원이 전혀 없어 바다목장으로서의 무공해 청정해역이었는데...

서해안 유일의 해안국립공원 지역으로 31개의 빼어난 경관을 자랑하는 해수욕장과 119개의 크고 작은 자연 그대로의 유·무인도서등 바다, 갯벌, 섬, 해변이 조화를 이룬 관광명소가 기름으로 범벅되다니...

“저기 시커먼 기름덩어리다”. 넘실대는 파도를 타고 흘러오는 까만 기름 때문에 충남 최대의 자연산 굴양식장을 지키려는 어민들의 노력은 필사적이다. 황량한 갯벌에 산과 밭에 있는 바위덩어리들을 10여년간 손으로 나르고 지게로 옮겨 만든 안면도 인근의 섬 양식장에 검은 기름이 쏟아지니...

이제는 원래대로 태안 생태계를 복원시키는 일이 시급하다. 지난 97년 일본 후쿠이현을 비롯한 9개 현에서도 유조선 사고로 드럼통 3만개분량의 난방유가 바다를 오염시켰다. 미쿠니(三國)마을에는 자원봉사자 30만명이 몰려 양동이와 국자로 기름

을 퍼내고 자갈 하나하나를 손으로 닦아냈다고 한다. 당초 기름오염으로 5년간 바다를 살릴 수 없다고 절망했지만 불과 3개월만에 바다를 살려내는 기적을 이뤄냈다.

우리나라도 태안의 검은 절망을 씻어내기 위한 자원봉사자들의 발길이 밀물처럼 밀려들고 있다. 피해복구를 위해 힘을 합쳐 태안의 기름재앙을 극복하려는 국민들의 정성을 값지게 승화시켜야 한다. 오염지역에 사랑의 손길이 골고루 미치도록 하는 체계적인 봉사시스템을 가동시켜야 한다.

태안군은 기름피해가 있다고 해서 전체 해역이 오염된 것이 아닌만큼 태안을 외면하지 말아달라고 호소하고 있다. 태안을 찾아주는 것이 태안을 실질적으로 도와주는 것이다. 을씨년스런 횃집과 인적이 끊어진 관광지에 사람들이 다시 몰려야 한다.

그래서 더욱 때문지 않은 자연환경이 살아 숨쉬는 태안의 여덟가지 비경이 그리워진다. △수려한 산세와 유서깊은 고적이 자리잡은 백화산 △오랜세월 비바람에도 그 모습을 잃지 않은 안흥성 △하늘을 찌를듯이 곧게 자란 천혜의 적송 군락, 안면송림 △은빛 모래밭과 울창한 송림의 만리포 △바람이 빚어놓은 세계최대의 모래언덕인 신두리사구 △동백나무와 떡갈나무 등 원시 천연림의 가의도 △끝없이 이어지는 몽산 해변 △수려한 쌍바위의 자태와 황홀한 저녁놀 풍경의 할미·할아비바위 등 태안 8경을 우리가 다시 되찾아야만 한다.

‘백제의 미소’로 유명한 인근의 마애삼존불상은 1400여년을 묵묵히 자연과 함께 조화를 이루며 세상을 지켜왔는데 이번 태안 기름유출사고로 망가져 가는 서해안과 허술한 재난대응을 꾸짖고 있을 것이다.

구재숙<경제부장>

(4) 왜 ‘태안’ 기름유출 사고인가?(2007.12.21)

“왜 ‘태안’ 기름 유출 사고여? 우린 피해자여, 왜 자꾸 태안만 가지고 이러는 거여.”

지난 19일 방제작업 현장에서 만난 한 피해 어민의 말이다. 시간이 지날수록 이곳 태안 주민들의 시름은 더욱 깊어가고 있는 듯하다. 사고 최대의 피해자인 ‘태안’이 ‘기름 유출’의 대명사가 되게 생겼기 때문이다. 청정지역으로 손꼽히던 태안과

안면도, 천수만 등은 앞으로 오랫동안 전 국민은 물론 세계인에게 ‘기름 오염 지역’으로 각인될 것이다. 태안은 ‘치명적인 피해자’일 뿐인데도 최악의 기름유출 사고의 수식어가 돼버린 꼴이다.

해외 사례는 어떨까. 1989년 3월24일 새벽 캘리포니아로 향해 중이던 한 배가 알래스카 만의 해협인 프린스 윌리엄 사운드에서 좌초했다. 사고로 선체가 파손되면서 선적 원유 1080만 갤런(24만 배럴)이 흘러나와 알래스카 일대를 ‘죽음의 바다’로 만들었다. 이 사고는 ‘엑손 발데스호 사고’로 알려졌다.

국내에도 지워지지 않는 기름 사고가 있었다. 12년 전 7월 23일, 광양항 호남 정유 부두에서 태풍을 피하기 위해 피항지를 찾던 배가 암초에 좌초돼 여수 앞 바다 등 총 73.2km 해상을 오염시킨 사고를 우리는 ‘씨프린스호 사고’라고 부른다.

이쯤 되면 ‘왜 태안 기름유출사고라고 부르냐’는 주민들의 토로가 충분히 납득된다. 통상적으로 사고 선박의 이름으로 불려왔던 선례에도 불구하고 왜 이번만은 유독 지역에 집중되는 걸까.

“무엇보다 누군가의 어처구니없는 실수로 많은 사람을 울린 이런 사고가 다시는 발생하지 않았으면 좋겠어요.” 부모님이 모두 방제작업에 동원돼 휴일에도 학교에 나온 모항초등학교 성민관군(12)의 말이다.

사고 후 언론 보도와 국민적 관심은 피해지역에만 집중돼있다. 사고원인 및 경찰조사 결과에 대한 해경의 입장도 다분히 소극적이다. 이는 사고 선박인 ‘헤베이 스피리트호’나 사고 선박에 부딪힌 ‘삼성중공업 T-5, T-3 예인선’ 등에 대한 일반 국민의 관심을 상대적으로 축소하려는 의도라는 느낌을 지울 수가 없다.

당장의 피해복구에 최선을 다해야하는 것은 물론이다. 뿐만 아니라 같은 사고가 다시는 발생하지 않도록 ‘누군가’의 어처구니없는 실수에 대한 철저한 조사와 원인 규명이 시급하다.

<봉아름 기자, 사회부 의료환경팀>

(5) 태안으로 나들이 가자(2008.1.17)

천혜의 자연경관과 풍성한 먹거리가 자랑인 태안반도에 관광객의 발길이 크게 줄어 태안주민들의 시름과 고통은 커진 실정이다.

서해 기름유출 사고가 발생한지 40여일이 지나면서 모든 것은 제 모습을 은 상태. 하지만 태안은 기름이 엄습한 곳이라는 선입견 때문에 태안에서 생산되는 해산

물은 물론 고구마나 곡식 등 땅에서 나는 농산물조차 외면받고 있다.

때문에 꽃게나 간재미회 등 겨울별미를 맛보려고 태안을 찾아오는 사람들이 많을 리 만무하다.

사고 직후 방제복을 입고 생활하는 피해지역 주민들은 생업을 재개하지 못해 전 기료조차 못내는 형편이다. 은행 학자금대출도 못 받아 자녀들 등록금 고민으로 잠을 설치는 형편이다.

농촌체험마을인 이원면 벚가리마을 한원식씨(70)는 “주민들 모두 굴양식과 체험 관광객들에 의존해 생계를 유지했는데 기름이 굴양식장을 덮으면서 조업도 못하고 예약한 방문객들도 모두 일정을 취소했다”며 “앞으로 어떻게 생활해야 할지 걱정”이라고 말했다.

숙박업소 대부분은 보일러 기름값과 종업원 인건비 부담이 커 문을 닫았으나 조금이라도 손님이 몰린다면 영업을 재개할 준비가 돼 있다. 영업 중인 음식점도 예전처럼 먹거리가 풍성하지 못한 점은 있지만 음식은 여전히 싱싱하고 맛깔스럽다.

태안을 조석시장에서 10여년째 횃집을 운영하는 한 상인은 “기름냄새 나는 생선은 팔 생각도 못한다. 먹어보면 맛은 똑같은데 왜들 안 먹는지 모르겠다. 사고 직후 소매는 아예 끊겼고 먹으러 오는 손님도 없다”고 하소연했다.

기름유출 사고가 태안 주민들의 생존권만 위협하는 것이 아니다. 풍성한 먹거리와 청정자연이 사라지면 우리들의 생존도 위태롭다.

태안은 지역 전체가 관광객들에 의해 움직인다. 연간 수천만여 명이 찾아 보니 바다에서 조금씩 바지락을 긁어 파는 것만으로도 생계를 유지할 수 있었던 곳이 태안이다. 자원봉사 못지않게 예전처럼 태안으로 나들이 가서 겨울철 별미와 자연경관을 즐기는 것도 태안을 돕고 우리의 터전을 지키는 길이다.

<문화체육부 송영훈 기자>

(6) 기름 묻은 서해안 ‘전봇대’ (2008.1.25)

피해어민 지원엔 소홀 先배상 특별법 제정 절실

이명박 대통령당선인의 전봇대 이야기가 향후 5년 내내 신화로 전승될 전망이다. 당선인의 불호령이 지난 5년간 손도 대지 못했던 대불산단 기업인 민원을 단 2-3일만에 해결했으니 전설로 남을만하다. 대불산단 전봇대는 관료사회에 뿌리 깊은

탁상행정의 표본이며 기업활동을 가로막는 규제의 상징이 됐다. 전봇대 하나로 이 당선인의 과단성과 규제개혁완화의지를 확인할 수 있었고 대다수 언론이 높이 평가했다. 전봇대 하나 뽑지 못한 중앙부처는 무능한 조직으로 국민의 따가운 시선을 받았다.

전봇대 소동이 벌어진 직후 평소 잘 아는 사무관급 공무원을 우연히 만났다. 당연히 이야기 화제는 전봇대로 옮겨갔고 그는 “‘하면된다’는 정신도 중요하지만 법과 절차를 중시하는 게 민주주의”라며 “법절차를 따라야 하는 공직사회가 힘들어질 것 같다”고 걱정했다.

대불산단 전봇대 이전만 해도 그렇다. 한전은 지난 20일 비가 내려 감전사고의 위험이 큰데도 차기정권의 눈치를 보느라 전신주 이전공사를 강행했다. 만일 사고라도 났더라면 뒷수습은 어떻게 했을지 아찔하다. 당선인의 성화에 못 이겨 절차를 생략하고 한전이 도맡아 전신주를 뽑았지만 이전비용부담은 한전이 내야하는지, 수익자인 기업체가 부담해야하는지, 아니면 요청자인 당선인이 대납해야 하는지 헛갈린다. 대불공단의 전신주는 이미 지중화사업이 진행중이었기에 두 번 일했다는 비판마저 제기된다. 지중화사업은 협약에 따라 한전이 비용의 50%, 지자체가 나머지 50%를 부담하게 돼 있었지만 전남도와 영암군의 재정능력이 워낙 빈약해 지체됐다. 한전측은 “지중화사업은 비용이 워낙 많이 들어 우리가 전액 부담을 한다면 결국 수요자에게 전기요금인상이라는 부담이 돌아갈 것”이라고 말했다.

전봇대 신화는 대통령직인수위의 성공작이기도 하다. 신용불량자 대서면과 통신요금 인하 등을 추진하다 도덕적 해이를 부추기고 시장원리를 무시한다는 반발에 부딪히는 등 체면을 구기다 ‘전봇대’ 하나로 모든 것을 만회했다. 인수위는 요즘 제2, 제3의 전봇대 사례를 찾느라 동분서주하고 있다. 그런데 후속 모델을 찾는 게 영번지수가 틀린 듯하다. 정작 절차와 과정을 생략해도 무방한 서해안 기름유출사고 피해지역민을 위한 지원책에는 눈길을 주지 않는 것이다.

삼성중공업은 사고를 낸 지 47일만에 겨우 사과문을 발표했다. 배상책임에 대한 언급이 없는 사과문이다. 피해어민 생계지원 자금을 놓고 지자체와 중앙부처가 보상금이나, 위로금이나를 놓고 ‘공문(公文) 공방’을 벌이는 사이 어민들은 시커먼 기름띠와 같은 앞날 걱정에서 하나 둘 스스로 목숨을 끊었다. 급기야 4000여명의 피해어민들이 서울로 올라가 정부와 삼성측을 상대로 집단행동에 나섰지만 속 시원한 답을 들을 수 없었다. 2004년 신행정수도특별법이 위헌으로 지역민을 허탈하게 하

고 상경투쟁까지 벌였던 아픈 기억을 떠올리게 하는 대목이다. 당시 서울시장은 이명박 당선인이었다. 인수위의 시야에 충청권은 안중에도 없는 듯한 느낌을 지울 수 없는 이유는 무엇 때문일까.

규제와 탁상행정이라는 전봇대는 지금 서해안 기름피해지역에 널려있다. 대불산 단 전봇대를 뺐듯 이명박 당선인이 이렇게 호통칠 수는 없을까.

“일전에 피해지역으로 기름방제작업을 갔었는데 아직도 변한게 없더군요. 서해어민들이 다 죽을 지경인데 지원방도부터 찾아야 하지 않겠습니까. 삼성중공업은 응분의 배상책임을 다해야 하고 정부와 정치권은 당파를 초월해 선(先)배상 후 정산을 조속히 추진해야 합니다.”

<사회부장>

(7) 고유가 시대 기름 재앙의 아이러니 (2007.12.13)

태안 앞바다의 기름유출 피해가 워낙 심해 태안반도를 ‘천혜의 자원보고’라고 더 이상 부를 수 없을지도 모르는 상황이라고 한다. 수산물의 생산과 소비, 관광객이 급격히 줄어 지역경제에도 막대한 타격이 우려된다. 삶의 터전을 잃은 어민들의 앞날은 기름으로 시커멓게 된 바다보다도 더 새까맣게 타 들어간다. 대재앙이 아닐 수 없다.

대자연과 사람을 죽음과 절망으로 몰아넣은 기름유출사고는 이번이 처음이 아니라는 점에서 가슴을 치게 한다. 지난 1995년 남해안을 쑥대밭으로 만들었던 씨프린스호 기름유출 사고 이후 정부는 국가차원의 대책을 마련하고 대규모 훈련까지 실시해왔다고 한다. 하지만 정작 실제상황에서는 12년전 해양오염사고의 뼈아픈 교훈이 아무짝에도 쓸모가 없게 되었다. 사고후 기름띠의 해안도착 시간 예측이 엉터리였고, 사고 선박의 승무원과 해경 간 통신체계도 불량이었다. 사고수습 과정이 원시적인 점도 어이가 없다.

사고 진짜 원인은 위기 ‘무감각’

이번 재앙은 사회 전반적으로 시대흐름에 대한 문제의식이 희미해지고, 나사가 풀려도 한참 풀린데서 자초한 것이라고 진단해 본다. 현대사회는 언제 터질지 모르

는 재난의 가능성을 안고 있는 위험사회다. 문명의 발달이 오히려 재난의 발생 가능성을 높이는 역설적 상황이 벌어지고 있는 것이다. 이번 기름유출사고에서도 보듯 작은 사고가 대형 참사로 이어질 수 있는 개연성이 주변엔 얼마든지 있다. 그래서 저명한 사회학자인 올리히 벡은 현대사회를 위험사회(risk society)라고 규정한다.

위험사회에서는 특히 대형사고로 이어질 소지가 있는 사안에서 ‘구멍’이 생기지 않도록 바짝 긴장하고 대비해야 한다. 사고 발생 후 위기관리 시스템을 동시에 철저히 갖추는 수밖에 없다. 특히 시대의 큰 흐름이나 트렌드, 이슈들에 대한 각별한 관찰력과 위기관리 체제의 정교화는 대단히 중요하다. 예를 들어 요즘 지구촌의 최대 화두는 환경이다. 그중에서도 온난화 저지, 배출가스 감축은 인류의 지상과제다. 육상의 수질오염, 해양오염 방지 역시 골치 아픈 과제다.

그런 관점에서 이번 사고를 낸 유조선, 그것도 길이만 338m에 이르는 초대형 유조선에 대한 관리와 감독은 ‘신주 모시듯’ 정성스럽고도 철저했어야 했다. 사고가 나는 날이면 어마어마한 기름이 바다로 쏟아질 우려가 있는데도 미국이나 유럽연합(EU)등과는 달리 기름탱크 외벽이 한겹인 단일선체 유조선을 항해할 수 있도록 한 것은 무모의 극치다. 기준 미달의 유조선이 우리 해역을 운항케 함으로써 사고의 빌미를 제공한 것은 우리가 세계 최고의 조선분야 강국임을 무색케 한다.

이번 사고를 낸 해상 크레인이 삼성중공업 소속인 점도 영 마음에 걸린다. 글로벌 기업인 삼성의 기술과 운영체제가 이 정도밖에 안되는지 실망이 크기 때문이다. 정부와 기업, 사회 전반에 걸친 무기력한 위기대응력이 이번 대재앙을 부르지 않았는지 성찰할 일이다. 기름 한 방울이 소중한 고유가 시대에 그 많은 기름을 바다에 쏟아버리고 돌이킬 수 없는 재앙을 초래했으니 얼마나 한심한가.

후보들의 위기관리능력 살펴야

이번 참사 이후엔 비슷한 재난을 걱정하지 않아도 될까. 장담하기 힘들다. 대선 후보들의 환경인식이 극히 초보 수준에 머물러있는 것으로 보이는 점이 한 이유다. 그들의 공약을 보면 환경은 구색 맞추는데 머물러 있다. 그들의 말에서 진정한 ‘환경’을 듣기 힘들다. 말한다 해도 구체적 방향과 대안이 약하다. 경제, 교육, 사회복지 등 이슈는 물론 중요하지만 대통령이 챙겨야 할 ‘기본사항’들이다. 에너지, 식량,

환경, 테러, 세계화 등 지구촌 이슈들에 대해 대통령이 민감하고 위기관리 리더십을 갖추는 게 필수적인 시대다. 앨 고어 전 미국 부통령이 왜 ‘환경 대통령’으로 변신해 올 노벨 평화상까지 받게되었는지 생각해 볼 필요가 있다. 요즘 대선 후보들의 외침이 웬지 ‘우물안 개구리들’의 합창 같아 안타깝다. <최문갑>

4) 인사칼럼

(1) 기름유출 사고 체계적 대응 아쉽다(2007.12.11)

태안 만리포 앞 해상에서 선박 충돌사고가 발생되어 대량의 기름이 유출되어 인근 어장과 해양 생태계를 급속도로 파괴하고 있다.

피해지역은 대규모의 양식장이 있는 곳으로 청정해역이자 생태계의 보고인 해안 국립공원 대부분지역을 차지하고 있다. 헤베이 스피리트 유조선(14만 6848t급)의 선체파손으로 약 1만 500 kl의 원유가 유출되어 긴급방제작업을 하고 있으나 수거율은 낮은 실정으로 태안반도는 물론 남쪽 신두리 해안, 파도리 해수욕장까지 확산되고 있다.

1995년 여수 씨프린스호 침몰에 의해 경악스런 유류유출 피해가 있는 지 10여년 만에 다시 엄청난 해양자원 및 생태계 파괴를 불러올 재난을 겪으면서 몇 가지 문제점 및 대안을 짚어 본다.

우선 해안선 약 150km에 대한 어장피해가 심히 우려된다. 당장 양식장이 기름범벅이 되어 피해가 심각할 뿐 아니라 원유제거 작업에 사용되고 있는 화학약품인 유(油)처리제로 인해 인체의 건강과 해저 생태계에 악영향을 미칠 수 있기 때문이다.

3일간의 방제작업에서 수거된 기름은 100여t에 불과하며 사용된 유처리제는 15만 kl로 앞으로도 계속 증가될 것으로 보인다. 또 어로장구 및 양식장 바닥에 묻은 기름성분과 처리 잔유물은 십수년간 영향을 미칠 것으로 예견된다. 여수의 한 전문가는 “방제작업 과정에서 유처리제를 많이 사용해 기온이 올라가는 여름철이면 바다 밑에 수초가 자라지 않고 하얗게 변하는 백화현상이 나타나곤 한다”며 “이로 인해 어패류가 감소하는 것 같다”고 말하고 있다.

태안 피해지역은 청정해역으로 아름다운 해안선과 사주가 잘 발달된 해수욕장이 많은 지역으로 주말 및 하절기 관광수입에 영향을 미칠 것으로 보인다. 특히 어항을 중심으로 한 상권에 막대한 피해가 예상된다.

또한 해양생태 자원의 파괴는 심각할 것으로 보인다. 생태계는 이동성이 낮은 하등한 생물에서 어류 등 고등생물상에 이르는 안정된 먹이 피라미드 구조를 형성해야 하는데 오염물질을 제거하더라도 안정화 또는 복원될 때까지는 수년 내지 수십년이 걸린다.

유류 성분은 화학적 반응성이 크기 때문에 자체 유해성은 물론 다른 물질과 반응하여 다양한 유해물질을 생성시킬 수 있어 심각성이 크다. 정부는 주유소에서 아주 미량으로 배출되는 기름방울과 휘발성물질(VOCs)을 억제하여 시민의 건강을 지키고자 다양한 규제정책을 시행하고 있다. 태안 앞바다는 기름 유출로 악취가 진동한다고 하니 엄청난 유해 휘발성 물질이 배출되는 셈이다.

수거된 기름덩어리 처리 문제도 숙제다. 태안 일대 해안에서 수거된 기름은 현재 마땅히 저장할 곳이 없어 구덩이를 파 임시보관하고 있다고 하니 주변 토양 및 지하수오염은 물론 식수 오염이 우려되는 상황이다.

또 대규모 방제작업이 소요되는 사건인데 체계적인 방재시스템과 국가 지원체계의 미흡도 지적된다. 특별재난지역 선포는 해당지역의 피해조사를 거쳐 피해내용 검토, 실사와 심의를 거친 뒤 대통령의 재가를 통해 확정되나 이번 사고의 경우, 피해 규모가 크고 신속성을 요구하므로 정부는 피해조사 이전에 특별재난지역을 우선 선포하기로 하여 다행이다.

하지만 재난지역 선정기준이 피해액 중심으로 되어 있어 생태계 파괴 등은 고려되지 못하는 한계가 있으며, 사고 진행중에 신속하게 선포하여 효과적인 방제활동을 추진하기 어렵다는 점이다.

또 방제 지휘 및 감독은 정부가 하지만 실제 방제작업은 방제조합이 정부지원금, 기금 및 재해보험금 등으로 시행함으로써 체계적이지 못한 측면이 있다.

아무튼 이번 사고가 바다를 생활터전으로 하는 어민과 연안 및 해수욕장, 어항상인 등 피해자들에게 신속한 지원을 하여 일상에 빨리 복귀할 수 있도록 하여야 할 것이다. 또 여수 씨프린스호 사고의 후유증이 아직도 남아 있으나 사고 후 모니터링이 제대로 수행되지 못하여 사고 재발방지는 물론 생태계 복원도 파악할 수 없는 실정이므로 이번 사고를 계기로 해양·생태·환경·유해물질·방제 전문가를 중심으로 사후관리 모니터링사업을 추진하여 사고의 사전예방 및 사고시 체계적 대응을 위한 매뉴얼을 만들어야 할 것이다.

유병로<한밭대 환경공학과 교수>

(2) 태안반도로 놀러가자(2007.12.24)

태안반도는 주변의 해안경치가 아름다워 1978년 태안해안국립공원으로 지정됐다. ‘똑딱선 기적소리 젊은 꿈을 신고서’로 시작하는 노래 ‘만리포 사랑’은 노 젓는 뱃사공도 병실병실 웃으며 즐겼다. 만리포, 천리포, 학ampo, 몽산포, 신두리 등 주변의 수많은 해수욕장들은 여름손님들을 유혹하기에 충분하다.

이달 초 유조선에서 유출된 기름으로 한번 더 유명(?)해진 태안반도는 온 세계의 관심이 집중되고 있다. 수많은 자원봉사자들이 이뤄 낸 성과에 온 세계가 놀라고 있다.

언제쯤이나 만리포 모래사장에서 여름을 즐길 수 있을까?. 태안 8경 중 제1경으로 불릴 만큼 경관이 아름답기로 유명한 만리포해수욕장은 해변이 넓고 완만한 것이 인기이며 뒤에는 소나무 숲이 울창하다. 특히 낙조가 일품이며 7000여 종의 각종 식물이 전시되어 있는 식물원도 즐겁다.

간자미 무침과 대하 구이 등 싱싱한 해산물을 먹으며 신두리 해안 사구를 둘러보는 여유는 더 한층 큰 즐거움이다. 한국의 사막이라고 불리는 국내 유일의 신두리 사구는 빙하기 이후 약 1만5000년 전부터 형성된 것으로 추정되며 국내 최대의 해당화 군락지로서도 유명하다.

기름유출 사고 직후 만리포해수욕장으로 달려간 안타까움은 자원봉사자들이 상당부분 정리했다. 외국의 한 전문가는 인위적인 정돈이 지나치면 자연의 치유력을 약화시킬까 걱정까지 한다.

기름 유출처리와는 별도로 서해안 지역의 연말경기까지 침체돼 안타깝다. ‘하늘과 바다 사이’라는 재미있는 이름의 펜션에 최근 예약전화를 해 보았지만 6개월 정도 휴업상태라는 절박한 대답이었다. 서해안의 매력적인 해산물요리가 아니더라도 며칠간 태안에서 휴가를 즐기는 것이 지역경제에 도움이라도 될까 싶은 작은 소망마저 아쉽게 되어간다.

이젠 천지를 진동하던 기름악취도 상당부분 해결되고 그런 대로 겨울바다를 즐길 수 있단다. 해안환경, 생태학적인 문제는 전문가와 정부가 해결하면 된다. 태안반도와 주변의 명소를 즐기던 서해안 애호가는 연말 휴가를 태안으로 가면 어떨까. 겨울바다를 얼마든지 즐길 수 있는 최소한의 분위기는 충분하다. 청소작업을 하는 봉사자들의 눈치를 볼 것은 없다.

천연기념물 431호인 신두리 해안 사구는 폭이 무려 1km나 되며 길어도 3km가 넘는다. 한해를 보내며 서해안 낙조를 즐기고 태안반도가 하루 빨리 제모습 찾기를 간절히 기도해 보자. 해변의 펜션이 아니더라도 태안반도 주변의 숙소를 찾아 이번 겨울에는 서해바다를 꼭 즐기야겠다.

이런 판국에 놀러 다닌다는 빈축을 받더라도 좋다. 특히 충청인들은 태안반도를 깨끗하게 하고 경기를 좋게 유지해야 할 의무와 권리가 있다. 해안이 문제가 있더라도 주변에서 다른 음식들은 얼마든지 즐길 수 있다.

이번 겨울휴가는 모두 태안반도로 가자. 이 또한 큰 태안 사랑이 아니겠는가? 태안이 다시 살아날 때 태안반도는 서해안 시대의 주역으로 다시 태어날 수 있을 것이다. 이번 겨울 태안으로 휴가를 떠나야 하는 이유다.

김우구 <한국수자원공사 부사장>

(3) 유류사고 보상, 이것이 중요하다(2007. 12.24)

해베이 스피리트호 원유 유출사고로 인한 피해가 심각한 것으로 보도되고 있다. 어민들이나 인근 상인들은 피해대책기구를 설치하여 향후 대책을 논의하고 있고 해양수산부에서는 해양연구원을 중심으로 해양오염조사를 실시하고 있다. 피해를 최소화하고 충분한 보상을 받도록 하기 위한 노력들이나, 이와 관련하여 간과해서는 안 될 몇 가지 중요한 사항들이 있다.

첫째, 피해 어민 등 각 직종별, 피해주체별 피해대책기구가 구성되어야 하며, 이를 조직적, 통일적으로 관리하는 상위 대책기구가 시급히 설치되어야 한다는 점이다. 상위 대책기구는 피해 어민들을 비롯 태안반도 원유 유출사고 피해자들의 이익을 통일적으로 대변함으로써 본건 사고를 일으킨 삼성중공업 등에 대한 보상청구 및 협상의 창구 역할을 담당할 것이다. 직종별, 피해주체별 피해대책기구가 조직적, 통일적으로 관리되지 않을 경우 각 피해대책기구 별 이해충돌을 해결하기 어렵고 산발적 대응으로 인해 협상력이 떨어질 것이며, 증거수집 또한 비체계적으로 진행될 수밖에 없고 고액의 감정비용이 중복적으로 지출되는 등 많은 문제점에 직면할 것이며, 그 결과 충분한 보상을 받는 것이 어렵게 될 수 있다.

둘째, 사고를 일으킨 삼성중공업으로부터 충분한 보상을 받기 위한 대책마련이 시급하다. 삼성중공업은 예인선 2대로 인천대교 공사작업을 마친 1만 1,800톤급 크

레인이 실린 부선을 끌고 경남 거제로 향하게 하다가 사고를 발생하게 한 책임주체이다. 해양경찰은 선장 개인들은 물론이고, 풍량이 높았는데도 피항을 하지 않고 위험한 항로를 선택해 무리한 운항을 한 경위 등 삼성중공업의 잘못에 대하여 철저히 조사해야 한다. 삼성중공업의 중대한 과실, 즉 무모성이 밝혀질 경우 피해주민들은 유류오염 손해보상을 위한 국제기금의 책임제한액인 3000억 원과 삼성측의 책임제한 보험금을 초과하는 손해 전부를 삼성중공업으로부터 배상받을 수 있다. 국제기금의 보상요건은 엄격하므로 삼성중공업에 대해 보상요구를 하는 것이 보상에 유리하다는 이점 또한 있다.

셋째, 해양수산부의 보다 적극적인 환경오염조사가 필요하다. 씨프린스호 사건에서 얻은 중요한 교훈 중의 하나가 환경오염조사가 철저히 이루어져야 한다는 것이었다. 환경오염조사가 미흡했던 씨프린스호 사건에서는 직접적인 피해의 일부에 대해서만 보상이 이루어졌으며 향후 환경오염 복구비용과 완전복구 시까지의 어민 등 피해에 대한 보상은 이루어지지 않았다. 해양수산부는 비록 많은 비용이 소요되더라도 외국의 해양오염전문가를 동원하여 환경오염 정도와 생태복원 기간, 향후 환경복구에 소요되는 비용, 완전복구 시까지 유류가 어패류 등에 미치는 영향 등을 과학적으로 조사해야 한다. 해양수산부의 환경오염조사 결과는 손해사정의 중요한 자료로 활용될 것이다.

넷째, 증거수집 활동이 보다 체계적이고 철저하게 이루어져야 한다. 각 직종별, 피해주체별로 동영상과 사진을 찍고, 자료가 없는 매출에 대해서는 인우보증서나 확인서, 거래처별 입출금 내역, 배송증 등을 받아두어야 한다. 해당 수협이나 직종별 단체는 매출 통계자료를 정리, 준비하고 확보해 두어야 한다. 지역주민과 방제봉사자들의 어지럼증, 구토 등으로 인한 약대, 치료비 지출 증거도 준비해야 한다. 지방자치단체나 정부는 방제비용 관련 증빙자료를 세밀하게 준비, 관리해야 한다. 해양수산부는 환경오염조사를 하면서 현재 및 향후의 피해를 입증할 수 있는 자료를 취합해야 한다. 통합대책위는 이 모든 증거를 손해감정 전문가(surveyor)게 제공해야 한다. 씨프린스호 사건에서 얻은 소중한 교훈을 바탕으로 ‘완전한 복구’, ‘완전한 보상’을 위해 모두가 힘을 합쳐야 할 때이다.

여운철<변호사>

(4) 내 고향 서해안, 절망을 넘어(2007.12.29)

지난주에 태안의 구름포해수욕장에 다녀왔다. 200여명의 자원봉사자들과 함께였다. 구름포는 국립해상공원으로 해안의 절경이 탄성을 절로 자아내게 만드는 곳이었다. 이번에는 거꾸로 절로 탄식이 나왔다. 버스에서 내리기도 전에 기름냄새가 코를 찔렀다. 자원봉사자들이 아무리 걷어내도 시꺼먼 해안의 모습은 끝이 없었다. 닦고 걷어내고, 닦고 걷어내고...

현지의 분노는 두 가지로 요약된다. 충돌과정과 초동대처다. 왜 유조선이 국립해상공원지역에 정박했으며 교신불통이 말이 되느냐는 의구심이다. 그리고 기름이 쏟아지는 유조선을 왜 며칠간이나 내버려뒀느냐는 것이다. 미숙한 해수부는 말할 것도 없고, 사고 직후 초기에 군특수부대 출동 등 범정부 차원의 조치가 없었다는 것이다. 얼마 전에 해상 방제훈련을 했다는 해수부의 큰소리만 믿고 이번 일을 맡기는 바람에 대량유출을 사실상 방치했고, 구름포를 비롯한 연안지역에 이미 기름이 몰려오고 난 뒤에야 뒤늦은 방제선을 쳐 다 죽게 생겼다는 원망이었다.

일리가 있는 주장이었다. 크지 않은 세 군데 구멍을 신속하게 막으려면 해경 수준으로는 가능하지 않고, 국방부의 초기개입이 절실했는데, 왜 그런 조치들이 강구되지 않았는지 모를 일이다. 임기 말의 해이해진 기강 탓이라고 하기에는 너무나 무능했다. 현지에서 발을 동동 구르며 빨리 방제선을 쳐야 한다고 아우성을 쳤는데도 기름띠가 몰려든 뒤에야 행정조치가 이뤄졌다니 할 말을 잃었다.

하지만 피곤에 지친 현지 아낙네들이 우리들의 손을 잡고 “그래도 이렇게 국민들이 도와주시니 갑갑한 마음이 조금 풀리는 것 같다”며 개미떼처럼 해안가에서 땀을 흘리고 있는 수천 명의 사람들을 가리켰다. “저 사람들을 봐요! 증말 고맙지유!” 그러면서도 얼굴에 남아 있는 수심은 걷히지 않았다. 앞으로 생계가 막막하기 때문이다. 어민들은 기름이 연안에 가라앉고 바위에 붙어있어 어패류나 수생식물이 다 죽게 되어 각종의 해산물도 이제 끝이라고 입을 모았다. 무엇으로 먹고 사느냐고 한숨 지었다. 횃집이나 펜션을 하는 사람들은 대개 3억~4억원의 은행빚을 지고 있는데, 손님 하나 없는 실정에서 무슨 수로 버틸 것인가? 파산이 뻔하고 자살자도 나올 것이란 얘기였다. 특히 천수만 지역은 서해안 어족의 산란지인데 기름 범벅이니 바다어장이 황폐해질 수밖에 없다는 거였다.

사실 필자의 고향인 보령시 천북은 광천김으로 알려진 김의 생산지이고, 굴의 산지로도 유명했는데, 어느 해부터인가 김발에 파래가 붙지 않고 굴도 자라지 않았다. 처음에는 영문을 몰랐다. 한참 먼 서산지역에 방조제 공사소식이 들려왔고, 천수만으로 유입됐던 민물이 차단되고 해류가 바뀌면서 연안어장이 황폐해졌던 것이다.

태안지역의 기름 오염이 외형적으로 어느 정도 수습되면 국민들의 관심에서 멀어지게 될 것이다. 그러나 복구에는 더 많은 시간이 걸릴 것이고 태안과 서산, 홍성, 보령, 서천, 군산 등 서해연안 지역 어민들의 고통은 계속될 것이다.

지금 절망의 바다를 희망의 바다로 되돌리려면 재난지역선포와 형식적인 피해보상이 아닌 피해주민들의 생활안정을 도모할 수 있는 특별조치가 필요하다. 그리고 더 많은 자원봉사자들의 손길이 절실하다. 그래서 우리는 다시 사람들의 손길이 닿지 않고 있는 섬으로 2차 봉사활동을 다녀왔다. 이번 봉사활동을 통해서 열심히 봉사하는 젊은이들을 보면서 젊은 세대에 대한 희망이 솟아났다. ‘사랑’은 말로 하는 것이 아니라 따뜻한 손길을 내미는 일이다.

연말연시를 맞아 정부와 충남도, 태안해경, 서해안 자치단체는 물론 전국의 수많은 자원봉사자들이 서해안으로 달려가고 있다. 이들이 있기에 태안 앞바다도 날이 다르게 깨끗해져 가고 있다. 큰 비극이었지만 국민들의 따뜻한 관심과 애정어린 손길로 서해가 살아나고 있다.

<5대거품빼기 범국민운동본부 상임대표·전 보건복지부 장관>

(5) ‘큰마음’이어야 泰安을 살린다(2008.1.23)

위기감 감도는 서해안

지난해 12월 7일 태안반도를 덮친 검은 기름은 벌써 네 명의 목숨마저 앗아갔다. 여기 태안의 민심은 흥흥하고도 몹시 격앙되어 있는 분위기다. 가해자인 ‘삼성’과 홍콩 선적 유조선 ‘헤베이 스피리트’호, 책임 문제에서 결코 자유로울 수 없는 해경(海警), 그리고 정부에 대한 원성은 하늘을 찌르고 있다.

이런 분위기가 앞으로 어떠한 사태를 불러올지, 주민 스스로 목숨을 끊는 일이 또다시 발생하지 않을지 이상한 불안감과 위기감마저 감돌고 있는 상황이다.

태안군 원북면 반계리의 조한태 노인은 해변 기름 제거 작업을 하고 귀가하다가

오토바이가 산길 지름길에 설치된 쇠줄에 걸려 전복되는 바람에 사망했다. 그런 죽음임에도 재난 초기 너무도 정신이 없었던 탓에, ‘태안군민장’으로 장례를 치른 고 이영권씨 같은 ‘예우’는 아무도 생각도 하지 못했다. 많은 주민들이 그것을 옳지 않은 일로 여기고 있다. 재난봉사 관련 사망임이 명백한 조한태 노인에게는 그에 합당한 후속조치가 반드시 따라야 한다.

필자는 신앙인의 시각에서 ‘스스로 목숨을 끊는 행위’를 매우 안타깝게 여긴다. 나는 내 뜻으로 이 세상에 나지 않았고 내 뜻으로 이 세상에 존재하는 것이 아니다. 내가 나를 만들지 않았으므로 내 목숨은 내 것이 아니며, 내 마음대로 어찌할 수 있는 것이 아니다.

그럼에도 삶의 터전을 앗아가 버린 기름재난 속에서 두 명이나 스스로 목숨을 끊었다. 이영권씨의 죽음이 감당할 수 없는 상실감과 절망감에 기인한 것이라면, 지창환씨의 죽음은 정부와 대기업들의 무책임, 그리고 오늘의 기름재난을 부르고 확대시킨 우리의 취약한 현실구조에 대한 분노를 표출한 것이라고 볼 수 있다.

가해와 책임 위치에 있는 이들은 사무적인 보상 처리에 앞서 피해민 모두에게 진심으로 사과하고, 상실감과 절망 속에서 희망을 갖게 하는 창조적인 작업을 해야 한다. 그리고 선의를 가지고 피해 보상에 최선을 다해야 한다. 1995년의 전남 광양만 씨프린스호 원유 유출 사고가 가져온 어촌 붕괴 현상은 절대로 재연되지 않아야 한다.

어장 상실에다가 미흡한 보상이 겹쳐지면 어촌은 필연적으로 붕괴되고 만다. 200호가 모여 살던 한 마을이 무려 150호나 이주하여 마을공동체가 깨지고 만 사례를 반드시 거울 삼아야 한다.

그리고 가해자들과 정부는 보상 문제에 관한 한 1989년 알래스카 만에서 발생한 액손발데스호 원유 유출 사고의 예를 깊이 참고해야 한다. 사고로부터 18년이 지나고 있는 지금까지도 보상이 진행되고 있는 사실은 원유 유출에 의한 오염 피해의 심각성을 잘 말해주고 있다.

우리도 그 정도의 보상 수준까지는 가야 최소한의 어촌 붕괴 현상을 막을 수 있다.

피해민들 쪽에서도 보상 문제와 관련해서는 개인 이기주의를 극복해야 한다. 나도 살고 마을도 살고 바다도 살아야 한다는 마음으로 일치 단결해야 한다. 너른 안목과 공동체정신이 무엇보다도 중요하다.

그리고 피해민들과 지역주민들은 지금도 연일 태안을 찾는 수많은 자원봉사자들을 돌아보아야 한다. 이미 100만 명을 넘어선 자원봉사자들에게서 희망을 보아야 한다. 그들은 바다를 살려야 한다는 일념으로 태안의 해변에서 땀을 흘렸다. 보상 문제가 이상한 방향으로 흘러 그것이 이웃 간에, 또 마을과 마을 간에 갈등과 균열을 가져오고 마을공동체를 해치는 현상을 노정한다면 그들은 크게 실망할 것이다.

오늘도 전국 각지각처에서 태안을 찾는 수많은 이들에게 감사하는 마음을 가져야 한다. 100만명의 자원봉사자들과 함께 희망의 등불을 켜고 있음을 보여줘야 한다.

절망과 상처를 딛고 일어서는 용기, 나보다는 마을 전체와 바다를 살리려는 마음, 수많은 은인들에 대한 감사지정, 그런 큰 마음이 태안의 바다를 되살려낼 수 있다.

<소설가 태안예총 회장>

(6) 경제 활성화로 태안에 희망의 꽃을(2008.1.26)

1300리 리아스식 해안을 따라 정겹게 늘어선 해수욕장들은 질푸른 바다 내음과 함께 백사장에서는 눈이 부실 정도로 황금빛을 쏘아 올립니다. 갈매기 울음소리에 맞추어 울려대는 뱃고동 소리는 이곳이 천혜의 자연경관을 자랑하는 태안반도임을 알려주기에 충분했습니다. 추억과 감동이 머무는 곳, 누구나 다시 찾고 싶은 기억을 간직하는 곳, 태안은 국민들에게 새로운 세계로의 여행이 시작되는 곳입니다.

불과 한 달 전만 하더라도 이랬는데, 호사다마(好事多魔)라는 말이 무섭게 홍콩 선적의 유조선 헤베이 스피리트호에서 뿜어져 나온 검은 기름은 풍요롭고 한적한 태안반도를 한순간에 기름으로 집어삼켰습니다. 강한 북서풍을 타고 끝없이 밀려오는 검은 기름띠는 이곳 지역민들에게는 사형선고나 다름없었습니다.

애지중지 가꾸어 온 굴양식장을 초토화한 기름 범벅 앞에선 한숨이 절로 나왔고, 그 자리에 주저앉아 눈물을 하염없이 흘려야 했습니다. 다들 ‘이젠 끝이구나’ 하였고, 기름을 뒤집어 쓴 뿔논병아리의 처절한 몸짓은 이미 재앙이 시작되었음을 알렸습니다. 서해안의 어민들은 한순간 뉘를 잃을 수밖에 없었습니다.

하지만 추위에도 아랑곳하지 않고 꽃을 피우는 매화처럼 작은 희망의 꽃이 피어나기 시작했습니다. 만사 제쳐두고 전국에서 한걸음에 달려온 자원봉사자들은 절망과 시름에 잠긴 지역민들에게 희망을 불어넣어 주었습니다. 살을 에는 매서운 바닷바람을 맞으면서 바위와 자갈에 덕지덕지 엉겨 붙은 기름을 닦고 또 닦았습니다.

고사리 손과 파란 눈의 외국인들, 신혼여행 대신 나선 신혼부부, 결혼이민자 여성들에 이르기까지 태안을 돕고자 하는 사랑의 행렬은 그칠 줄 몰랐습니다. 밀물에 끝없이 밀려오는 기름을 양동이에 퍼내느라 허리 한 번 제대로 못 펴고, 얼굴은 기름으로 얼룩지고, 언 손을 호호 불며 기름을 제거하는 100만의 자원봉사자들은 태안반도에 큰 기적을 낳았습니다.

일제 강점기의 국채보상운동과 외환위기의 금 모으기, 성덕 바우만 살리기를 능가하는 감동의 물결이었습니다. 재앙이 덮친 뒤 불과 열흘도 안 되어 다녀간 자원봉사자들이 30만 명을 넘었습니다. 외국의 언론에서도 11년 전에 우리와 똑같은 일을 겪은 일본은 두 달 만에 30만 명의 자원봉사자가 찾았다면서 우리 국민들의 저력에 새삼 놀랐다고 하였습니다.

이것으로 끝이 나는 것은 아닙니다. 생태계를 복원하고 피해를 입은 주민들에 대한 보상 문제가 남아 있습니다. 또 기름유출 사고로 타격을 받은 서해안의 경제를 살려내야 하는 일도 기다리고 있습니다. 도에서는 정부와 국회, 정당에 ‘태안 등 피해지역 및 어민 지원을 위한 특별법 제정’을 건의함은 물론, 지역 언론사 등과 함께 ‘서해안 살리기 운동’을 적극 전개하고 있습니다.

이제 위기를 기회로 전환시킬 지혜가 절실히 필요한 때입니다. 우리 도는 지난해 불가능에 가까운 많은 일들을 이루어 냈습니다. 보령-안면도간 연륙교 건설문제 해결, 황해경제자유구역 지정, 백제문화제 통합 개최 원년 등이 그렇습니다. 또 국방대학교 논산 유치는 서남부 지역의 균형발전을 위한 기틀을 다졌다는 점에서 우리 스스로도 대견스럽게 생각하고 있습니다. 이밖에도 열거할 수 없을 정도로 어렵고 힘든 과제들을 해결했습니다. 이는 도민 여러분들이 한마음 한뜻으로 노력해 주었기에 가능했지 않았나 생각합니다.

태안을 둘러싼 태안 기업도시, 에너지종합개발특구, 안면도 국제관광지 개발, 그리고 개도(開道) 이래 최대의 역사인 황해경제자유구역 지정 등 크고 작은 개발계획과 함께 특별사업도 계획하고 있습니다.

도에서는 기름 피해가 완전히 복구되고 지역민들이 다시 생업에 복귀할 수 있도록 지속적인 관심과 지원을 아끼지 않을 것입니다. 태안반도의 주민 여러분, 부디 희망의 끈을 놓지 마십시오. 여러분과 함께 어려움 극복을 위해 성심을 다할 것을 다짐하면서 힘차게 파이팅을 외쳐봅니다.

최민호<충남도 행정부지사>

1) 사실

(1) 어민 피해 보상에 소홀함 없어야(2007.12.10)

사상 최악의 태안 해양 기름 유출 사고의 여파로 피해 어민들의 한숨 소리가 드높다. 바다에 생계를 의지해 살아오던 일대 어민들에겐 감내하기 힘든 대재앙이나 다름없다. 오염된 뒤에 거둬봐야 아무 소용이 없다는 어민들의 말처럼 이미 양식장은 황폐화됐다. 철저한 방제작업과 사후 조치로 피해 최소화과 더불어 현실화된 피해에 대한 보상에 한 치의 소홀함도 없어야 할 것이다.

지역 어민들은 어장 양식은 사실상 끝났다며 비탄에 잠겨 있다. 종패를 뿌려 수확만을 남겨 두고 있던 어민들에겐 이런 어처구니없는 재앙이 없을 것이다. 미역, 김 등의 수산물도 한창 출하기를 맞은 시점이라 피해는 더욱 커지고 있다. 해당 지역의 횃집이나 숙박업소 등에서 이제 영업이 불가능할 것이라며 절망하고 있기는 마찬가지다.

한편으로는 수산물 도매상, 시장, 산지 직송 음식점 등에도 수급에 차질을 빚으면서 또 다른 피해가 우려된다. 산지 수산물 공급 여부와 관계없이 피해 지역 수산물 이미지에 악영향을 끼쳐 수요 자체가 줄지 않을지 걱정거리라는 분석도 나온다. 우선은 피해 예방처럼 급한 것이 없지만 지금부터 보상 문제를 동시에 생각해야 한다. 충남도는 태안뿐 아니라 재난사태가 선포된 관련 지역 단체장과 손발을 맞춰 이에 능동적으로 대처하기 바란다.

또한 이들 시·군과 충남도, 해양수산부는 방제 등 사고 수습과 양식장 및 어민 피해 감소, 또 보상에 있어서도 긴밀히 협조해서 주민들의 생계 보전에 만전을 기해야 할 것이다. 이번 원유 유출 사고로 인한 피해 보상은 유조선 보험사측과 국제유류오염 보상기금 등에서 맡게 된다. 이때 피해 사실에 대한 명확한 증거를 제시해야 보상받을 수 있다.

따라서 입증할 만한 증거가 없어서 피해 어민들이 보상을 받지 못하는 억울함이

없도록 증거 확보에 주력해야 한다. 특히 양식장이 입은 피해는 일회적인 것으로 그치지 않는다. 가령 굴의 경우라면 신선한 굴을 생산하기까지의 소요 기간까지 보상에 반영시켜야 한다. 생태계 파괴 또한 간과 못할 문제다. 이런 부분까지 감안하면서 최악의 환경 재앙에 대한 체계적인 어민 피해 보상과 지원을 촉구한다. 어민들이 피해를 떠안아서는 안 된다.

(2) 최악의 오염, 특별재난지역 선포를(2007.12.10)

해안 명승 태안의 청정 해안이 기름으로 뒤덮인 광경에 심경이 참담하다. 만리포 해수욕장 백사장에 밀려든 시커먼 기름이 두껍게 엉겨 붙은 TV 뉴스 화면은 끔찍했다. 양식어장이 밀집해 있는 소원면 의항리 일원은 십리포, 모항 등 해변 전체가 기름으로 뒤범벅이 됐다고 한다. ‘사상 최악의 해양사고’라는 우려가 현실이 되는 것은 아닌지 여간 큰 걱정이 아니다.

기름띠로 뒤덮인 해안선의 길이는 태안반도 전체 해안선 150km 중 15~20km에 달한다. 겨울이라 유출 기름의 확산이 느릴 것이란 예상과는 달리 센 바람에 기름이 빠르게 해안에 달라붙었다. 당장 급한 것은 더 이상 기름이 해안가로 붙지 않도록 막는 일이다. 양식장이 밀집한 군소만이나 가로림만으로 유입되지 않도록 해야 한다.

해상 방제의 경우 비교적 이른 시일 안에 작업을 마무리할 수 있지만 해안가 오염은 손으로 일일이 제거해야 해 상당한 시간이 걸린다. 모래에 깊숙이 스며든 기름은 분해될 때까지 기다리는 수밖에 없다. 바다에서부터 차단해야 한다. 방제당국은 선박과 장비 인력 등 역량을 총 동원해 피해가 확산을 막아야 한다. 정부가 재난사태를 선포하고 총력 지원에 나선 것은 늦은 감이 있지만 다행스럽다.

하지만 피해 상황을 보면 이것만으로도 부족하다. “해안 전체가 끈적한 기름 천지다. 올 양식 농사는 끝난 것”이라는 한 어민의 말은 막막한 어민들의 심정을 웅변한다. 기름 유출로 445만 5000ha에 이르는 군내 어장 가운데 60% 이상이 ‘죽음의 바다’가 될 것으로 우려되고 있다. 바다를 터전 삼아 살아가는 어민들에게 이보다 더 큰 재앙도 없을 것이다.

특별재난지역 선포 등 정부의 전폭적인 지원이 필요한 이유다. 지금은 기름 방제가 가장 급한 일이지만 자치단체의 다른 현안도 많다. 재정자립도가 취약한 자치단

체의 열악한 재정을 고려할 때 정부의 지원이 없으면 자력으로 감당하기 어렵다. 대통합민주신당과 한나라당 등 정치권이 조기 수습을 위한 최선의 지원을 약속한 것은 당연하다. 정부도 이왕 할 거면 되도록 빨리 특별재난지역 선포를 하는 게 바람직하다. 아울러 신속한 지원이 이뤄지도록 행정절차도 간소화해 특별재난지역 선포 취지를 살려야 한다.

(3) 특별재난지역 실질적 지원을(2007.12.11)

정부가 유출 기름으로 깊은 상처를 입은 태안반도 일원을 특별재난지역으로 선포할 예정이다. 재난지역으로 지정되는 구체적인 지역은 아직 드러나지 않았지만 정부가 피해가 심각한 지역에 대해 복구 지원에 나서겠다고 한 것은 옳은 판단이다.

‘기름 재앙’으로 인한 피해가 아직 진행 중에 있음에도 정부가 특별재난지역 선포를 서두르는 것은 그만큼 피해가 심각하다는 이야기다. 이번 사고로 직격탄을 맞은 태안군은 물론이고 인근 서산 보령 서천 홍성 당진의 어민도 큰 피해를 입었고, 피해는 확산되고 있다. 관광관련 업종도 치명타다.

충남 앞바다와 어장 전체를 ‘죽음의 바다’로 몰아넣은 이번 사고의 성격상 특별재난지역 선포기준 자체에 정부가 지나치게 엄매일 필요는 없다고 본다. 특별재난지역에 태안군을 비롯한 6개 시·군이 포함돼야 한다는 것이다. 재정이 허용하는 범위 내에서 가능한 모든 지원책을 강구할 필요가 있다.

특히 중요한 것은 재난지역 선포가 아니라 실제 현장에서도 신속한 집행이 이뤄지도록 하는 일이다. 과거의 사례로 보면 행정적 처리절차 때문에 지원시기를 놓치는 경우가 허다했다. 피해 어민들을 두 번 울리지 않도록 행정적 유연성 발휘가 절대적으로 요구된다.

특별재난지역으로 선포된 지역은 특별교부세와 국세 지방세 등이 감면되고 사유재산 피해는 최고 3억 원까지 지원받을 수 있게 된다. 우리는 여기에 덧붙여 특별재난지역에 대해서는 말 그대로 특별한 지원이 따라야 한다고 본다. 정부는 지난해 ‘재난 및 안전관리법’을 개정하면서 개인이나 사유시설에 대한 특별지원제도를 없애 버렸다.

같은 피해를 입었는데도 특별이나 일반재해지역이나에 따라 지원 규모에 차등을 두는 것이 형평성에 어긋난다는 이유는 충분히 이해할 수 있다. 하지만 거꾸로 보

면 특별재난지역 지원을 일반재해 수준으로 완화한 것 자체가 형평성에 어긋난다는 지적을 할 수도 있다.

정부는 특별재난지역 선포로만 책임을 다했다고 할 일이 아니다. 피해 주민들에게 ‘특별’이란 이름에 걸맞는 보다 실질적인 도움을 주어야 할 것이다. 주민들이 특별한 지원을 체감할 수 있는 정부의 보다 사려 깊은 보완책이 요구된다. 그렇지 않다면 특별재난지역 선포의 의미가 없지 않겠나.

(4) 부실한 ‘시스템’이 사고 키웠다(2007.12.11)

태안 앞바다 원유 유출 사고로 12년 전 씨프린스호 사고 이후 해난예방시스템의 강화는 말뿐이었음이 드러나고 있다. 초기 방제의 절대적인 중요성을 생각하면 바람이 쐬다거나 방향이 달라졌다는 말은 방제 대비가 초보 수준임을 자인하는 얘기 밖에 되지 않을 것이다. 사고 해역의 풍향과 조류를 감안한 정확한 방제시스템 구축에 대한 준비가 너무 부신했던 결과다.

만시지탄이지만 기름의 확산 경로만 정확히 읽고 초기 대처만 잘했어도 이 지경으로 사고를 키우진 않았을 것이다. 사고 해역의 파고가 높았다고는 하나 초동 진압의 실패로 엄청난 양의 원유가 바다로 쏟아져 나왔다. 해안선까지의 이동 속도가 느리다는 오관이 대응 미숙으로 이어졌고 유조선의 기름이 유출되는 구멍이 수면 위에 드러났는데도 피해를 키웠다. 이 모두가 부실한 해난방제 시스템 탓이다.

이웃 일본은 이틀 내로 기름 30만t을 회수할 방제능력을 갖췄다. 우리는 1만t의 기름 유출을 막는 데 2500억원이 든다는 계산 앞에 이를 포기하는 실책을 저지른 결과 이렇게 화를 키운 셈이다. 가시적인 피해 외에 생태계의 먹이사슬 파괴나 자연의 정화기능 상실 등을 생각하면 그 피해는 상상을 초월한다.

지금으로서는 오염 피해 확산 방지가 급선무다. 제대로 방제하지 않으면 완전한 복구에는 그에 비례해 시간이 더 걸리기 때문이다. 서해 해양생태계가 완전히 정상으로 되찾으려면 길게는 30년 이상이 걸릴 것이다. 다음 세대까지 피해를 보게 된다는 뜻이다. 많은 인력이 고생하고 있음에도 이미 유출된 원유에 비해 수거된 원유는 극히 일부에 불과하다. 게다가 피해범위가 경기 남부는 물론 서해 전체로 확산되리라는 예측까지 나왔다. 심하게는 남해안의 생태에도 영향을 미치리라는 분석이 나오고 있다.

또 한 가지, 아무리 오염 피해 최소화가 급선무이지만 주의할 것이 있다. 방제 과정에서 유처리제 과다 살포로 인한 2차 오염을 막아야 한다는 점이다. 씨프린스 사고 해역에서도 수초가 안 자라고 백화 현상이 나타나는 등 그 피해는 현재 진행형이다. 앞으로 피해 복구 대책에는 생태계 복원 등 수산자원과 환경을 되살리기 위한 계획도 당연히 포함시켜야 한다.

(5) 신두리 모래언덕도 꼭 살리자(2007.12.12)

태안 앞바다 기름 유출로 태안 일대 해안이 초토화되면서 바다 생태계의 교란마저 우려되고 있다. 이 엄청난 환경 재앙 앞에 양식장과 어장은 물론 태안해안국립공원 등 천혜의 자연환경이 심대한 위협을 받고 있는 것이다. 특히 천연기념물 제 431호인 신두리 모래언덕에도 검은 기름이 밀려들고 있어 더욱 애타게 한다.

전문가들 사이엔 이미 기름띠가 신두리 사구식물의 뿌리 부분까지 맞닿았을 것으로 보는 견해가 적지 않다. 야생동식물 구호 업무, 신두리 해안사구 식물군에 대한 조치가 제대로 됐는지, 이 역시 초동조치 및 방제체계와 관련해 따져볼 사안이다.

사안의 시급함을 생각하면 우선 기름을 막고 2차적으로 생태계 복원을 추진한다는 방침은 틀리지 않다. 하지만 유출된 원유가 밀려드는 신두리 모래언덕과 그 배후 습지인 두웅습지에 대해서는 그럴 여유가 없다. 현재로서는 금개구리, 무자치, 갯방풍 등 다양한 희귀 생물의 식생에 해가 없기를 바랄 뿐인 안타까운 처지다.

이번 사고로 막대한 경제적 손실과 함께 환경 피해도 예측할 수 없이 클 것으로 전망된다. 신두리 모래언덕 보호구역에서 뿔논병아리가 기름을 뒤집어쓴 채 발견되는 등 심각한 생태계 파괴를 목전에서 보고 있다. 주민과 환경단체 회원, 자원봉사자들이 모래언덕 부근의 기름띠를 흡착포로 걷어내는 작업을 진행하고 있지만 피해를 원천적으로 막기에는 역부족으로 보인다.

그렇다면 남은 최선의 방법은 피해 최소화다. 오염모래가 신두리 모래언덕으로 날아들지 못하도록 그물막을 설치하는 등 가능한 모든 수단을 동원해야 한다. 1만 5000년이란 유구한 세월동안 모래가 쌓이고 쌓여 만든 국내 최대의 모래언덕을 이대로 망칠 수는 없다. 모래언덕 서식 생물의 변화 추이를 내년 봄까지 기다릴 수도 없다. 일단 망치면 복원하기 힘들기 때문이다.

지금은 기름띠 확산 방지에도 일손이 달리겠지만 신두리 모래언덕 등 해안환경에

대한 치명적인 피해를 막는 일을 도외시해서는 안 된다. 당장 손을 써서 멸종 위기 종과 희구생물체의 터전인 신두리 모래언덕을 살려야 한다. 돌이킬 수 없는 상황이 된 다음에 생태계 변화 조사나 복구에 나서면 무슨 소용이 있겠는가.

(6) ‘30만 명의 기적’ 우리도 할 수 있다(2007.12.12)

“서해안이 흘러고 있는 검은 눈물을 닦아주자”는 움직임이 전국으로 번지고 있다. 환경운동연합은 ‘서해안 기름유출 시민대책단’을 구성하고 15일 시민 1000명이 참가하는 방제 및 구조 활동을 벌일 계획이라고 밝혔다. 충남시민단체연대회의와 충남참여자치지역운동연대도 어제 충청권 시민사회단체 긴급모임을 갖고 시민단체들이 응급복구에 참여해 줄 것을 호소했다. 고맙고 반가운 일이 아닐 수 없다.

박성호 대전시장은 “대전과 충남은 한 뿌리고 이웃”이라며 “지원을 아끼지 않겠다”고 약속했다. 대전시와 경남도, 전남도, 경기도의 공무원과 소방공무원들은 사고 지역을 찾아 구슬땀을 흘렸다. 각계각층의 지원도 점점 열기를 더하고 있다. 적십자사 대전충남지사는 급식차와 직원 300명을 지원 방제작업을 도왔고, 각 지역 새마을지도회도 복구작업에 손을 보탰다.

전국 각지에서 기꺼이 달려온 자원봉사자들이 내 일처럼 응급복구를 돕고 있다. 피해 주민들이 재기 의욕을 북돋우는 데 큰 힘을 얻고 있음은 물론이다. 이웃이 어려울 때 아픔을 함께 나누는 ‘천사’들이 우리는 정말 자랑스롭다.

그러나 아직 부족하다. 바닥에 있는 기름 흡착 작업은 쓰레받기로 쓸어 담는 원시적인 방법으로밖에 할 수 없다. 한 바가지의 기름이라도 빨리 회수하려면 무엇보다 인력 지원이 절실하다는 게 피해 지역의 간절한 호소다.

어제 동아일보는 1997년 일본 미쿠니(三國) 마을에서 일어난 ‘30만 명의 기적’을 소개했다. 사고 선박에서 흘러나온 중유가 마을 앞바다를 덮어버리자, “바다를 살리자”며 자원봉사자들이 몰려왔다는 것이다. 전국 각지에서 온 사람들이 연인원 30만 명. 자원봉사자들은 겨울바다에 들어가 언제 끝날지도 모를 기름제거작업을 묵묵히 계속했고, 그러길 두 달 반, 불가능할 것 같던 해안의 기름을 대부분 제거하는 데 성공했다는 것이다.

우리라고 못할 게 없다. 세계 5대 갯벌로 꼽히던 명승지 태안해안국립공원이 ‘기름 벌’로 남게 될 판이다. 이런 엄청난 환경 재앙을 수습하는 것은 정부나 지역주

민 환경단체 자원봉사자들에게만 맡겨서는 안 될 것이다. 국가적 재앙을 이겨내려면 범국민적 관심과 지원이 절실하다. 온 국민이 팔을 걷어붙여야 할 때다.

(8) 검은 절망 녹이는 자원봉사 열기(2007.12.114)

검은 눈물을 닦아주려는 ‘천사’들의 발길이 줄을 잇고 있다. 사상 최악의 기름 유출사고로 병든 태안반도의 치유를 돕고자 영하의 추위를 마다하지 않고 자원봉사의 손길이 밀려들고 있다. 이웃이 어려울 때 아픔을 함께 나누는 우리 민족 고유의 미덕을 검은 기름이 뒤덮은 개펄에서 가슴 떨리게 확인한다. 절망을 딛고 일어서려는 의지를 가진 사람을 도울 ‘천사’가 있는 세상은 값지다.

각 지방자치단체는 물론 기업, 군부대, 시민.종교단체, 심지어 지난달 4일 국민 성금으로 석방된 미부노호 선원들까지 구호대열에 동참했다. 외국에서도 지원이 줄을 잇는다. 어제만 해도 1만5000여 명이 기름을 닦아내며 땀을 흘렸다. 네티즌들도 발 벗고 나서 ‘태안을 살리자’는 인터넷 카페가 속속 만들어지고 자원봉사 방법을 묻는 희망자가 넘쳐나고 있다. 포털사이트 네이버에는 ‘태안반도 시커먼 기름띠 걷어내고 바다 살려요’란 카페가 만들어졌으며 개설 3일도 채 안 돼 총 방문 건수 5만여 건에 2000명의 회원이 가입해 활동하고 있다.

성금도 속속 답지하고 있다. ‘태왕사신기’의 배우 배용준 씨가 3억2000만원을 약속했고 대전시를 비롯한 각 지자체와 기업들도 십시일반 재해의연금을 전달했다. “당장 팔 걷어붙이고 도와주고 싶은 마음 굴뚝같다”며 모금운동에 대해 알려달라는 문의 전화도 끊이지 않고 있다. 태안이 검은 절망을 딛고 일어서기를 바라는 점에서는 모두 한마음이다.

복구현장에 자원봉사를 다녀온 한기온 국제라이온스협회 대전.충남지구 총재는 “나이 드신 분들이 열심히 봉사하는 모습에 허리 펴기도 미안했다”며 “끊임없이 밀려드는 검은 물결을 보며 이 죽음의 악순환이 어디에서 끝날지 아득하기만 했다”고 전했다. 자원봉사가 더욱 절실함을 느끼게 한다. 검은 기름이 뒤덮은 바다를 보며 억장이 무너지는 주민들에게는 복구장비와 의료용품 등 필요한 것이 한두 가지 아니다.

기름 한 방울이라도 빨리 걷어내기 위한 자원봉사는 꼭 필요한 도움이다. 어려운 시기지만 이웃사랑에는 ‘불황’이 없길 바란다. 온 국민이 함께 하는 손길과 마음이

통할 때 검은 바다에서 희망을 건져낼 수 있을 것이다.

(9) 오일볼 2차 피해 최소화하라 (2007.12.15)

안면도 해안에서 오일볼이 발견됨으로써 태안 유류 사고로 인한 2차 오염 피해가 현실로 나타났다. 휘발하고 남은 공 모양의 경화된 기름찌꺼기인 오일볼이 안면도 내 해수욕장에 밀려들고 있어 바다 생태계 파괴 등 심각한 후유증이 우려된다. 이미 발생한 오일볼을 긴급 수거하는 동시에 추가 발생을 최소화해야 한다.

지금 그 양과 피해 정도를 놓고 의견이 분분하지만 선불리 다룰 수 없다. 생태계에 미칠 악영향을 생각할 때 잔존유 제거 등 가시적 조치 이상으로 중대한 사안이다. 태안 해상은 간만의 차이가 세계 2번째로 큰 특이지역이고 북서풍까지 가세하고 있다. 오일볼 발견 지역이 일부에서 믿었던 안면도 지역인 것도 이런 이유에서다.

그만큼 빠른 확산과 환경 파괴 가능성이 높다. 또 오일볼이 풍화과정을 거쳐 단단한 타르볼로 변화하면 피해는 더 걷잡을 수 없다. 절대 그럴 일 없어야겠지만, 국제 해양휴양레저 도시로 도약하려던 안면도의 꿈이 무참히 깨지지 않을지도 걱정이다. 피해를 예단하지 말고 물샴틈없이 대비하라는 뜻이다.

또한 오일볼 발생을 계기로 방제작업도 보다 체계적이어야 한다. 유화제 등의 대량 살포로는 오일볼이 안 만들어진다는 가정은 무의미하다. 기름 제거에 경황없다고 폐기물 처리가 지연되거나, 보상용 증거자료로 남긴 양식장의 기름이 떠밀려오면서 다시 오염원이 되는 일도 없어야 한다.

기름띠 제거에만 얼마나 더 걸릴지 알 수 없다. 씨프린스 때는 한 달 넘게 걸렸지만 이번 유출량은 그 2배다. 흡착포로 닦고 유화제를 뿌리는 방식에는 분명한 한계가 있다. 조류나 풍향을 고려한 시뮬레이션에서도 안면도 오일볼이 예견됐고 실제 현실이 됐다. 이것이 어디로 확산되며 그 종착점이 어디일지 지켜보는 것만으로는 도움이 안 된다.

현재 남해안에서 진행되는 것처럼 내년 봄 오일볼이 서해안으로 떠올라 재차 피해를 줄 수 있다. 강풍과 파고와 추위에 싸워온 노력으로 기름띠가 현저히 감소한 것은 사실이다. 하지만 기름띠가 적어 새로 형성되는 오일볼이 미미할 것이라는 낙관론은 경계하면서 끝까지 생태계 파괴 최소화 원칙이 지켜져야 한다.

(10) 태안 ‘특별법’ 지금 제정하라(2007.12.17)

태안 기름유출 사고의 여파는 핵폭탄급에 비유될 정도로 광범위하다. 피해구제 및 경제활성화를 지원하기 위한 특별법 제정 목소리가 높아지는 것은 자연스럽고 당연하다. 단순한 공해사고가 아니며 기름띠를 걷고 몇 푼 보상금을 쥐어주는 것으로 마감할 사안이 아니기 때문이다. 충남도가 피해 구제에 관한 특별조치법 제정을 중앙정부와 국회에 건의했고 일부 대선 후보들은 특별법 또는 블루벨트 특별법을 말하고 있다. 사안의 시급성을 생각할 때 공약 차원에 그쳐서는 안 되며 각 정당도 선거 승패를 떠나 특별법 제정을 확약할 것을 촉구한다.

그 규모로나 무방비상태로 보나 이번 기름유출은 태안반도라는 한 지역을 뛰어넘는 국가적 재앙이다. 해양경찰이나 자치단체, 자원봉사자들이 해결할 능력 밖의 일이 너무도 많다. 오염된 토양 및 바다생태계 복원, 지역경제 회복을 경험도 힘도 밑천도 없는 피해어민에게 떠맡기는 것은 가혹한 일이다. 따라서 특별법을 만들되 조속한 피해 복구 및 주민 지원, 국가 차원의 친환경적인 어장 및 생태계 복원 등 충남도가 제시한 것 이상이어야 한다.

씨프린스 사고 때의 보상 결과도 특별법 제정의 결정적인 당위성으로 남아 있다. 당시 남해안 피해 어민들은 피해 실사를 통해 배상청구를 냈다. 그러나 입증이 비교적 확실한 방제비용을 빼면, 사정을 거친 실제 손해배상률은 어민 청구액의 20% 선이었다는 주장만이 지금도 공허하게 떠돌 뿐이다. 숙박이나 관광 등 비어업종사들에게 지급된 보상금은 5억원에 불과하다 할 만큼 극히 미미했다. 피해가 명백한 데도 입증하지 못했던 결과다.

똑같은 상황은 재연될 수 있다. 기름오염이 없는 지역의 어패류까지 판로가 끊겨 서해안 주민들이 생계를 위협받는 것까지 12년 전과 닮았다. 면허 없는 맨손어민의 경우는 보상길이 막막하다. 이런 부분까지 감안, 피해 사실에 대한 증거수집이나 증거능력 확보를 체계적으로 도와야 한다. 피해 어민들도 대책기구 설치를 통해 소송이나 피해 구제에 공동 대응하기 바란다. 태안 주민들이 국제적인 클레임 매뉴얼을 꿰고 원만한 보상을 받는다는 보장은 어디에도 없다. 이 모두를 아우르기 위해 선행될 것은 특별법 제정이다.

(11) 태안에 희망이 보이기 시작했다(2007.12.18)

기름유출 사고가 난지 11일이 지난 태안 앞바다에 서서히 희망의 기운이 감돌고 있다. 해도 해도 끝이 없을 것 같던 기름 제거 작업이 상당한 진척을 보여 현재 유출 기름의 30% 정도를 제거한 것으로 추산된다. 기름 범벅이던 일부 해안선은 눈에 띄게 깨끗해지고 있다. 한 뼘의 기름이라도 더 걷고 닦아내려는 자원봉사자들의 손길이 기적을 만들고 있는 것이다.

지역에서뿐 아니라 멀리 영호남에서도 도움의 손길을 보내고 있고 군인들은 총 대신 삽을 들었다. 서해를 살리자는 국민적 의지가 기름띠와 함께 반드시 검은 절망을 걷어낼 것으로 믿는다. 그러나 아직은 방심할 때가 아니다. 기름덩어리가 전북 군산의 섬지역에 퍼지고 있고 더 아래쪽에서 남하에 대비하고 있을 정도로 피해가 확산될 가능성이 있기 때문이다.

이번 방제작업에서 가장 아쉬운 것은 구호물품과 방제장비의 턱없는 부족이다. 흡착포 부족으로 방제가 지연된 점이 특히 안타깝다. 전국의 흡착포 생산공장을 풀가동해서라도 물량을 최대한 공급받도록 하는 한편 면옷 수거 운동을 지역 단위로 적극적으로 전개했으면 한다. 각 정유회사와 민간업체의 비상용 흡착포까지 우선 태안으로 보내도록 조치해야 할 것이다.

앞으로 손길이 미치지 않은 피해지역 구석구석까지 방제의 손길이 미치려면 관리인력 확보가 절실한 문제다. 현장에서 알아서 방제하는 것보다 인력 운용과 방제요령 등에 대해 제대로 통제할 필요가 있다. 위험지역에 전문인력을 배치하기로 한 것 외에도 통제가 필요한 지점에 인력을 상주시켜야 할 것이다. 맨손 봉사자들이 어디서 무엇 할지를 몰라 우왕좌왕하다가 현장 배치가 늦거나 한쪽으로 쏠리는 일이 있어서는 안 된다.

태안을 돕자는 희망 행렬이 끊이지 않도록 적절한 자원봉사 인력 배분이 필요하다. 방제인력을 효율적으로 배치하고 운용할 체계를 지금이라도 보완하기 바란다. 자원봉사자들의 합심으로 엄청난 양의 기름덩어리를 제거했다. 앞으로도 믿을 것은 사람의 손길이다. 대통령 선거일인 내일도 방제 공백이 없도록 해야 할 것이다. 푸른 태안을 부활시키는 봉사의 손길이 끊어지지 않고 태안반도를 가득 메우기를 바랄 뿐이다.

(12) 멀리 봐야 할 오염지역 생태계 조사(2007. 12.19)

검게 변했던 만리포 해수욕장이 뽀얀 속살을 드러냈다. 열흘 남짓 만이다. 이제 좀 희망이 보이는 것 같다. 모두가 자원봉사자들과 군인 공무원 등이 제 일처럼 힘쓴 덕분이다. 그동안 연인원 24만 명이 구슬땀을 흘렸다. 해안 기름의 70%가 제거됐다고 한다. 위기가 닥치면 빛나는 우리 민족의 저력을 새삼 확인한다.

진짜 중요하고 힘든 방제는 지금부터 시작이다. 눈에 보이는 기름 제거에 덧붙여 생태계에 미치는 피해실태를 조사 분석하는 일이다. 체계적인 복원 계획을 세우기 위해 꼭 필요한 일이다.

기름 재앙이 덮칠 때부터 가장 우려했던 것이 생태계 파괴였다. 현장에서 전해지는 소식들은 예사롭지 않다. 기름에 뒤덮였던 파도리 해변에선 고래과인 ‘상괘이’가 죽은 채로 잇달아 발견됐다. 새도 사라졌다고 한다. 수십 마리씩 날아다니던 흰뺨검둥오리, 청둥오리, 심지어는 갈매기도 보이지 않는다는 것이다. 방제인력을 피해 피신한 것이고 인력이 빠지면 돌아올 것이란 분석이다. 그러면 다행이지만 기름 재앙으로 인한 생태계의 변화가 시작됐음을 알리는 조짐은 아닌지 걱정스럽다.

보이지 않는 곳은 더욱 심할 것이다. 해양 생물의 경우 산소와 햇빛이 차단돼 어패류와 부착생물 등의 폐사가 컸을 것이다. 특히 미생물과 해조류 저서동물 등 어류의 먹이가 되는 하등동물들의 피해가 클 것으로 우려되고 있다. 기름이 뒤덮은 갯벌도 마찬가지일 것이다. 그 속에 살던 게와 굴 등 조개류며 수많은 미생물들이 폐사했을 것이다. 7000년 동안 형성된 갯벌이 하루아침에 무덤이 되었다. 마땅히 거대한 주점만큼 거대한 변화도 있을 것이다.

환경부와 해양수산부가 태안 일대 오염 지역의 생태계에 대한 긴급조사에 착수한다고 밝혔다. 내년 한 해 동안 기름오염이 어느 정도 생태계에 피해를 줬는지 면밀히 조사를 해 중장기 생태계 복원 계획을 세우겠다는 것이다. 태안이 해양 생태계의 보고로 복원되느냐 하는 미래가 걸려있는 만큼 이번 조사의 중요성은 아무리 강조해도 지나치지 않다. 다만 조사와 복구 작업은 단시일에 끝날 일이 아니라 적어도 20년은 걸리는 일이다. 조사가 조사로만 끝난다거나, 좀 나아졌다고 해서 도중에 흐지부지 되는 일이 없어야 할 것이다.

(13) ‘기름 재앙’ 태안에 사랑을 보내자(2007.12.24)

태안 앞바다를 절망에 빠뜨렸던 사상 최악의 ‘검은 재앙’이 서서히 걷혀가고 있다는 소식이다. 해양방제는 막바지 단계에 접어들었고 해안 기름도 상당 부분 닦아냈다. 혼신의 힘을 다한 주민들과 자원봉사자, 군·관의 노고를 치하하지 않을 수 없다. 외국의 방제전문가들도 ‘놀라운 연대정신’이라며 감탄하고 있다고 한다. 이런 열정과 노력이 계속 이어진다면 조만간 ‘기름 재앙’도 극복할 수 있을 것이다.

방제작업은 마무리된다지만 복구작업은 이제 시작일 뿐이다. 바다 생태계도 살려야겠고 무엇보다 지역경제 기반을 살리는 것이 시급하다. 이번 재난으로 주민들은 경제적 피해는 말할 것도 없고 그보다 더 우려스러운 것은 삶과 미래에 대한 희망을 잃게 될지 모른다는 사실이다. 설사 기름을 몽땅 걷어내 해안이 옛 모습을 되찾는다고 한들 지역 이미지 손상으로 어업과 관광이 이전처럼 되살아날지 의문이다.

정부가 재난사태를 선포하고 특별재난지역으로 지정했지만 주민들의 고충을 덜기에는 역부족이다. 주민들은 주소득원인 어업은 폐업상태이고, 방제작업하라 민생고 해결하라 삼중고에 시달리고 있다. 국민적 성원과 관심이 피해 주민들의 눈물을 닦아주고 다시 일어설 수 있는 계기를 마련해 주었으면 한다.

지금도 피해 지역 주민들을 돕고자 개인과 단체의 성원이 끊임없이 답지하고 있기는 하다. 그러나 주민들이 입은 경제적 피해를 보상해주고 다시 일어설 희망을 심기에는 이것만으로 모자란다. 한 사람이라도 더 자원봉사자로 참여해 기름 한 바가지라도 빨린 제거하는 것은 꼭 필요한 일이다. 그렇지 못한 사람이라면 주민들에게 필요한 구호품과 성금을 보내주는 것으로 주민과 아픔을 함께 나누면 될 것이다. 휴양을 계획할 때 서해안을 외면하지 않는 것도 피해 지역을 돕는 일이다.

이웃이 어려움을 당하면 자기 일처럼 돕는 한국인 특유의 끈끈한 동포애가 이번에도 뜨겁게 발휘되었으면 한다. 중도일보를 비롯해 한국신문협회 회원사들은 재해 구호협회와 원유 유출 사고 관련 성금을 내년 1월 18일까지 접수한다. 난방온도를 1도만 낮춰도 국가적으로 연간 5000억 원을 아낄 수 있다고 한다. 여기에 작은 정성을 보태면 주민들에게 희망을 줄 수 있을 것이다. 국민들의 적극적인 참여를 기대한다.

(12) 태안 피해보상 차질 없어야(2007.12.27)

태안 기름유출사고 복구가 가시적인 성과를 보이는 가운데 피해 보상 문제가 현안으로 떠오르고 있다. 양식장과 어장을 잃은 어민들, 특히 해변에서 굴, 바지락, 개불 등을 채취해 근근이 살아가는 맨손어업 종사 어민들이 걱정이다. 여수 씨프린스호 사고 때 키조개, 전복, 새고막 등이 피해 입증 불가로 판명돼 보상받지 못한 사례처럼 되지 않도록 대비해야 한다.

자칫하면 턱없는 보상이 되풀이될 소지가 있다는 점은 이번 역시 다르지 않다. 배상 주체인 IOPC펀드와 보험사들과의 합의를 도출하려면 무엇보다 피해를 입증할 객관적인 증빙자료를 갖춰야 한다. 하지만 면허 없는 맨손업자들은 그동안 소득을 증빙할 필요가 없어 보상당국에 제출할 자료가 없다시피 한 실정이다. 공식적인 어업 생산 통계나 어촌계의 입증 확인을 얼마나 인정해줄지도 미지수다.

한마디로 지금은 어업 종사 인구가 정확히 얼마인지조차 파악이 안 된 상태다. 인구 대비로 따져 2만여명쯤으로 추산하고 있을 정도다. 강무현 해양수산부장관도 맨손어업 보상을 돕기 위해 간접적인 보증 방법을 동원하겠다고 했지만 도움이 된다면 무슨 수단과 방법이든 동원해야 할 형편이다.

삶의 터전을 잃은 피해 어민들은 지금 막연하고 불안한 날을 보내고 있다. 이들이 힘의 논리 앞에서 좌절하거나 보상에서 제외되지 않도록 정부나 지자체 차원에서 도울 수 있는 방법을 생각하고 또 실천해야 한다. 주민들도 잇따라 대책위를 만들지만 창구를 단일화하지 않으면 향후 대응에서 불리할 수 있다.

보상과 관련해서도 씨프린스호 당시의 매뉴얼을 참고해 적절한 초기 대응에 나서지 못했다는 지적이 많다. 당시의 보상률이 낮은 이유가 어업소득에 대한 입증 방법 미비와 보상심리에 편승한 과도한 보상액 청구에도 있었다. 실제 배상까지 시간이 걸릴 수 있다는 점 또한 미리 염두에 두어야 할 것이다.

배상 주체들은 전문가들을 투입해 조사 활동을 벌이고 있다. 피해 어민들 역시 조사 단계부터 환경 및 법률 전문가의 도움으로 체계적인 구제책 모색이 절실하다. 어민들이 두 번 절망하는 일이 없도록 하기 위해 지금 필요한 것은 객관적인 증거 확보다.

(13) 태안 특별법 이제는 미룰 수 없다(2007.12.28)

태안 기름유출 사고와 관련한 특별법 제정이 지연돼 피해지역 주민들은 언제 회복될지 모르는 바다만 바라보며 막막해 하고 있다. 이전에도 강조했듯이 완전한 보상과 복구를 위한 피해 조사와 소송 등이 주민 입장에서 효율적으로 진행되려면 특별법 제정처럼 시급한 것이 없다.

무엇보다 문제는 피해지역 주민들이 보상금액을 받기 전까지다. 특히 어업권 없이 바다를 생계수단으로 하는 어민들에 대한 생계비 지원은 물론 관광객 감소로 타격을 입은 음식, 숙박업자들에 대한 지원도 절실하다. 정치권은 현지 자원봉사도 고맙지만 특별법을 제정해 실질적이고 체계적인 지원을 하도록 발벗고 나서야 한다.

일부에서 특별법 제정에 견해를 갖고 있는 것도 사실이다. 특별법 제정과 선보상은 피해어민들의 기대심리만 높이고 정부가 지원하는 쪽으로 법을 만들 경우 보상 자체에도 불리하게 작용할 수 있다는 논리다. 하지만 대다수 어민들은 선구제 후보상이 절실한 실정이다. 법률적이고 제도적인 확실한 뒷받침이 필요한 것은 이 때문이다.

또 실제 보상받기까지 생각보다 긴 기간이 소요될 수 있다. 씨프린스호 사고 때도 16개월이 지나서야 겨우 IOPC 펀드 측에 피해 청구서를 접수한 선례가 있다. 보상금을 손에 쥐기까지의 복잡한 과정과 소송기간 등을 생각하면 그때까지의 생계 보전을 위해서도 특별법 제정을 미룰 수 없다.

이미 특별재난지역만으로 대책이 될 수 없음이 입증됐다. 어업 관련 요식업과 숙박업에 종사하는 주민들도 심대한 타격을 입고 있다. 긴급 공공사업과 환경 복원을 위해서도 그렇다. 법안을 만들더라도 국회 통과와 시행령 제정 등을 감안할 때 시간이 더디 걸릴 공산이 크다. 가급적이면 완전 복구, 완전 보상에 접근하도록 서둘러야 한다.

당장 국회에서 특위를 구성하고 특별법을 만들어 특별재난지역 선포가 미치지 못하는 부분부터 보완하기 바란다. 정치권 전체, 그리고 태안에 다녀간 이명박 대통령 당선자도 이 점을 깊이 이해해야 할 것이다. 생존권이 걸려 있는 사안인 만큼 더 이상 미적거리지 말기 바란다. 바다가 삶의 터전인 어민들이 이제 무엇을 믿어야 하겠는가.

(14) “서해안 어패류 안심하고 드세요”(2007.12.28)

식약청은 어제 서해안 수산물은 안전하다고 확인했다. 재난지역인 태안 등 6곳과 인근지역 등 모두 10개 지역의 횃집과 위판장에서 판매하고 있는 어패류와 사용하는 물 등을 수거해 검사를 한 결과, 기름오염에서 가장 독성이 강한 벤조피렌의 경우, 유럽연합(EU)의 기준보다 적게는 30분의 1, 많아도 3분의 1에 불과한 수준이라고 밝혔다. 한마디로 먹어도 아무런 해가 없다는 이야기다.

소비자들이 건강을 위해 서해 수산물을 꺼려하는 자체에 대해 이러쿵저러쿵 따질 일은 결코 아니다. 시커멓게 기름이 뒤덮인 바다를 보고 나면 불안감이 생기지 않을 수 없을 것이다. 하지만 그런 현상이 서해안에서 잡은 어패류를 싸잡아 기름 냄새가 난다는 오해에서 비롯됐다면 문제가 심각하다. 관련 업자에게만 국한되지 않고 경제 전반에 상당한 파급효과를 미친다는 점에서도 그렇다.

분명한 사실은 지금 유통 판매되고 있는 수산물은 유출 사고 전에 생산됐거나 오염되지 않은 먼 바다에서 생산된 것이라는 점이다. 또한 피해지역 수산물의 경우 안전하다는 확증이 있을 때까지 생산하지 않도록 정부가 행정지도를 펴고 있기도 하다. 다시 말해 서해안 산 수산물은 오염과 관계없이 안전하며, 정부가 이를 보증한다는 말이다.

늦긴 했지만 이제라도 서해 수산물 소비를 늘리자는 운동이 펼쳐졌으면 한다. 서해 어민들이 어려움을 견디지 못하고 쓰러질 경우 결국 국민들이 그 피해를 고스란히 떠안을 수밖에 없다는 인식도 중요하다. 정부 차원에서도 적극적인 홍보활동을 통해 일반의 잘못된 인식을 바꿔줄 필요가 있다.

관광객들도 무조건 발길을 돌리려고만 할 것이 아니다. 서해의 낙조와 일출은 한해를 마무리하고 새해를 맞는 데 더없이 어울린다. 아무리 장사가 어렵다고 오염된 횃감을 내놓을 횃집이 과연 있겠는가. 물론 기름벌이 된 바닷가와 구슬땀을 흘리는 자원봉사자들을 바라보며 관광을 즐긴다는 게 마음 편한 일은 아니다. 그러나 피해 주민들을 격려하고 그들과 어려움을 함께 나누는 ‘위로관광’으로 승화되면 주민도 돕고 지역경제를 살리는 일석이조의 효과를 거둘 수 있다. 관광객의 적극적인 방문은 기름오염으로 직격탄을 맞은 지역 경기를 되살리고 주민들에겐 적잖은 위로가 된다.

(16) ‘개미손’ 자원봉사에서 솟는 희망(2007.12.29)

자선냄비가 79년 만에 처음으로 모금을 하루 연장하는 사태가 빚어진 것은 짝퍽해진 세밑 온정을 웅변한다. 당초 마감일이던 24일까지 올 목표액인 31억 원을 채우지 못했기 때문이다. 특히 올해는 230개이던 자선냄비를 300개로 늘리고 휴대전화를 이용한 모바일 성금 기탁도 가능하게 했음에도 성금은 지난해보다 줄어 폐종식조차 열지 못했다.

사랑의 온도계도 60도를 갓 넘어섰다. 그것도 대기업에서 낸 기부금 덕분이라고 한다. 개인 기탁은 오히려 줄어 싸늘하다고 한다. 해마다 목표액에서 20%~30%씩 초과달성했지만 올해는 목표액을 채우기도 쉽지 않을 전망이다.

철학자 아리스토텔레스는 ‘행복이란 최고의 선(善)’이라고 했다. ‘위선최락(爲善最樂)’이란 말도 있다. 선한 일을 하는 것이 인생 최고의 즐거움이라는 것이다. 어려운 이웃을 십시일반으로 돕는 풍습은 우리 사회가 옛적부터 간직해온 아름다운 덕목이다. 그런데 왜 그런 덕목이 갑자기 식어버린 것일까. 계속되는 경제난 때문인가 아니면 날로 각박해지는 인심 탓인가.

한 가지 분석은 사상 최악의 기름유출 피해를 입은 태안에 도움의 손길을 내미는 것으로 대체되었기 때문이라는 것이다. 그렇다면 다행이다. 비록 한쪽으로 쏠린 것은 아쉽긴 하지만 우리 사회의 온정은 여전히 뜨겁고, 우리 사회가 아직은 건전하고 희망의 불꽃이 여전히 살아있음을 태안에서 확인한다.

지금 태안에서는 ‘자원봉사의 작은 손’들이 모여 ‘기적’을 일구고 있다. 방학을 맞아 한걸음에 달려온 학생들, 고사리 손을 잡고 온 가족들, 장롱 속 헌옷을 가져와 갯바위를 닦는 노부부에 이르기까지, 전국 방방곡곡에서 작지만 도움의 손길을 보태 ‘검은 재앙’을 걷어내기 위해 달려온 자원봉사자는 해경 방제대책본부 집계로 엇그제 30만 명을 넘어섰다.

방한한 외국 방제전문가들이 “정말 경이롭다”고 찬탄한 자원봉사자들이다. 송년모임을 기름제거 작업으로 대체하는 훈훈한 풍속도는 아름답다. 그 발길은 새해에도 꾸준히 이어질 것이고 이어져야 한다. ‘개미손’ 자원봉사자들이 보여준 감동의 인간띠가 올 한해 우울한 사건들 속에서도 우리가 2008년 무자년 새해에 ‘희망의 끈’을 놓지 않는 이유가 되고 있다.

(17) 보령머드축제에 영향 없어야(2008.1.3)

태안 앞바다를 뒤덮었던 기름띠가 눈에 띄게 사라져가고 있다. 그러나 보이지 않는 피해는 인접지역으로까지 확대돼 서해안 지역경제에 미치는 타격은 심대하다. 수산업 부분의 피해도 피해지만 세계적 행사로 발돋움 중인 보령머드축제에 악영향을 미치지 않을지 우려되고 있다. 방심하지 말고 철저한 대비가 필요하다.

이번 사고 여파로 태안과 그 인접지역의 관광객 급감 등 직·간접적인 피해를 면할 수는 없다. 물론 이러한 피해 대책은 종합적으로 다뤄질 부분이다. 실제로 굴 축제가 열린 보령 천북면 일대는 적지 않게 타격을 입었고 대천어항 인근 횃집도 손님 감소로 울상을 짓고 있다. 이러한 현상이 장기화되어선 안 될 것이다.

특히 대한민국 대표축제로 첫 선정됐고 국제축제협회로부터 한국을 대표하는 국제축제로 꼽힐 정도로 지역축제의 본이 된 보령머드축제에 대한 별도의 대책이 절실하다. 지난해 200만명을 훨씬 상회하는 관광객들이 다녀갔고 지역경제에 600억원 이상의 파급효과를 낸 것으로 분석되고 있다. 지난 10년 공들인 것에 조금도 흠집이 나지 않아야 한다.

게다가 올해 보령머드축제는 지역축제를 넘어선 세계축제로 한껏 도약해야 하는 과제를 안고 있다. 머드축제야말로 독창적인 익스피리언스 이코노미(체험 경제)의 전형인 만큼 질 좋은 갯벌이 훼손되지 않고 완전무결하다는 것을 입증하는 것이 중요하다. 기름유출사고가 청정머드에 전혀 영향이 없음을 홍보해야 한다는 뜻이다.

다만 홍보를 잘못하면 자칫 역효과를 가져온다는 사실에도 유의할 필요는 있다. 또 국내용 행사만이 아닌 만큼 해외홍보에도 많은 비중을 할애해야 한다. 동시에 외국인 편익시설 확충이나 참여 프로그램 개발도 지금 할 일이다. 올 여름 시즌까지 기다릴 시간이 없다.

보령의 섬지역이 심각하다고 알려지면 자칫 보령머드축제에도 나쁜 영향을 미칠 수 있다. 아직 인력과 물자 부족으로 방제가 원활하지 못한 곳이 많은데 보령시 지원팀 등을 중심으로 방제에 전력을 다하기 바란다. 한번 나빠진 이미지는 복원이 어렵다. 축제의 흡입력인 보령머드의 갯내음 물씬 풍기는 청정 이미지가 훼손되어서는 안 된다.

(18) 오지와 섬지역 복구 시급하다(2008.1.8)

태안 기름유출사고로 인한 피해는 연인원 100만명을 넘어선 복구 인력에 힘입어 일단 큰 고비를 넘겼다. 자원봉사에는 민.관.군이 따로 없었다. 새해 첫 업무를 기름 제거로 보낸 관공서와 기업체의 활약은 많은 국민들의 가슴을 뭉클하게 했다. 대전 시에 이어 충청도에서도 적극적인 지원을 선언했고 각급 교육청 차원에서도 방제 활동을 돕기 위해 나서고 있다.

그동안의 방제가 주로 유명 해수욕장 등에 치우쳤고 해당 지역에 한해 팔목할 만한 성과를 본 것도 사실이다. 그러다 보니 오지 해안이나 섬지역은 아직 기름 범벅인 곳이 많다. 지금 같은 총력 방제 시스템을 유지하면서 여태 손길이 잘 미치지 않았거나 산발적으로 이뤄지던 섬지역 등에 방제활동을 집중해야 할 것으로 보인다.

이제는 유명 해수욕장만이 아니라 충남의 모든 피해 해안선과 섬지역으로 방제의 손길을 확대해야 한다. 지금까지 주로 자원봉사자들의 희망에 따라 이뤄졌다면 이후로는 복구 인력의 적절한 배분이 이뤄져야 한다. 그러기 위해 자원봉사나 인력 지원 신청단계부터 봉사지역을 유도하고 섬지역으로 인력을 수송하기 위한 유람선 운항 등에도 만전을 기해야 할 것이다.

또한 응급방제에 성과가 있는 해안에 대해서는 생태계 복구 등까지 고려한 보다 세밀한 작업이 뒤따라야 한다. 자연적 치유가 가능한 지역, 응급방제가 거의 마무리됐거나 어느 정도 궤도에 오른 지역 등으로 선후를 가려 인력을 배분해야 할 것이다. 당장 육안으로 봐서는 상태가 호전된 해안이라도 개펄과 모래 속에 파고든 오염은 전혀 안심할 단계가 아니다. 특히 섬이나 절벽에는 새까만 기름이 묻어 방제의 손길이 절실한 곳이 부지기수다.

더욱 문제는 접근이 곤란한 해안과 위험한 절벽, 무인도 지대에 대한 복구다. 이들 위험지역에 대해서는 안전사고가 발생하지 않도록 통제하면서 환경 및 지질 관련 전문가를 중심으로 전문적인 방제 작업에 나설 것을 촉구한다. 해경은 해상 방제에 투입되는 장비와 인력을 조정하는 등 탄력적으로 운영키로 했다 한다. 복구 인력을 섬지역으로 수송하기 위한 지원에도 차질이 없도록 하면서 피해지역 순찰을 한층 강화하기 바란다.

(19) 태안 살리기, 먹는 것도 봉사다(2008.1.11)

태안을 살리기 위한 열정이 추운 겨울을 녹이고 있다. 그러나 태안지역의 절박한 현실을 감안하면 기름때를 닦는 봉사활동뿐 아니라 보다 종합적인 태안 살리기 운동을 전개해야 할 것이다. 실의에 빠진 서해안을 살리기 위한 본보의 연중 캠페인의 취지와 방향도 이와 다르지 않다.

다행히 봉사활동과 더불어 수산물 소비가 줄어든 어민들의 고충을 덜기 위한 다각적인 노력이 본격화되고 있다. 목원대에서는 대학 구성원들이 서해안의 수산물을 구매하는 'Buy-태안' 운동을 벌이기로 했다. 이 같은 태안상품 사주기 운동에 보다 많은 관심과 동참이 없으면 피해는 기하급수적으로 늘어날 것이다.

서해안지역에서 유통되는 수산물과 횃집의 수족관 물도 모두 안전하다는 것이 식약청 조사 결과도 나와 있다. 그런데도 이를 외면하는 현상이 개선되지 않는 것은 오염되지 않은 먼바다에서 채취된 수산물이라는 홍보가 미흡한 탓도 크다. 청정해역을 누비던 고깃배는 끊겼다. 피해주민들이 체감할 정도의 획기적인 지원이 필요하다.

대전시 간부 공무원들이 오늘 태안에서 워크숍을 갖고 실질적으로 지역경제에 도움이 되는 방안을 찾겠다 한다. 중도일보 임직원들도 오늘 태안 현지에서 봉사활동을 펼친다. 그곳에서 봉사하고 그곳에서 나는 먹을거리를 먹는 것은 태안을 돕는 가장 효과적인 길이다.

연중 수산물 어획고만 1200억원에 달했던 태안은 지금 어장 피해뿐 아니라 지역경제가 심대한 타격을 받고 있다. 설을 앞두고 자연산 전복과 대하는 기름 유출 여파로 가격이 크게 오를 것이라는 예상도 나오지만 전체적으로 수산물 소비가 위축되면 가격이 떨어지는 간접피해가 확산될 게 뻔하다. 수산물 지정 판매 등 서해안 살리기에 너나없이 나서야 한다.

어장 정상화에 얼마나 시간이 걸릴지, 배상에는 또 얼마나 시간이 걸릴지 알 수 없다. 봉사활동 인력들조차 현지에서 수산물 먹기를 꺼리는 실정인데, 안전성이 입증된 위판장과 횃집에 다시 사람들이 모일 수 있도록 솔선해야 한다. 각 기업체와 공공기관이 발벗고 나서 서해안 먹을거리에 대한 편견을 버리고 전처럼 구매해줘야 한다. 먹는 것도 봉사활동이다

(20) 기름 재앙이 빛은 안타까운 죽음(2008.1.4)

죽음의 바다에 절망한 한 어민의 자살은 매우 충격적이고 안타까운 일이다. 하루 아침에 삶의 터전을 잃은 막막함이 오죽했으면 스스로 목숨을 끊는 극단적인 선택을 했을까 착잡하기 그지없다.

숨진 이모 씨는 굴 양식장을 운영해 왔으며 유조선 원유유출로 텃밭인 양식장이 기름에 뒤덮이자 크게 낙담해 왔다고 한다. 검은 재앙이 가난했지만 소박하고 부지런하게 살아가던 이웃을 절망의 늪으로 몰아갔던 것이다. 이 씨는 숨지기 며칠 전부터 “우리의 생명줄인 바다가 이 모양인데 우리가 무슨 힘으로 살아가느냐”고 걱정했다고 한다. 이 씨뿐일까. 피해주민 모두 같은 심정일 것이다.

서해를 살리겠다는 온 국민의 노력에 세계가 놀라고 있다. 전국 각지에서 달려온 자원봉사자가 100만 명을 넘어섰고 성금도 300억 원 가까이 답지했다. 국민들의 그 뜨거운 성원이 절망했던 주민들에게 큰 희망을 주고 있다. 그러나 주민들의 가슴에 멎은 검은 절망을 씻어주기엔 아직 역부족이다. 무엇보다 먹고 살 대책 마련이 급하다.

굴양식과 조개채취로 생계를 유지해온 어민들은 소득이 없어져 추운 겨울 난방도 제대로 못하는 등 참담한 실정이다. 정부는 특별재난지역으로 지정했지만 지원기준이 아직 마련되지 않아 실질적 도움을 주지 못하고 있다. 피해 지역이 넓고 피해주민도 워낙 많아 지원대상자 선정이 쉽지는 않을 것이다. 하지만 긴급생계자금이라는 것은 말 그대로 급하고 어려울 때 쓰라고 지원하는 돈이다. 차일피일 미루는 사이 피해 주민들의 절망감이 더 깊어간다는 사실을 당국은 새겨야 한다.

이제껏 뭘 했는지 정치권에 묻지 않을 수 없다. 우리는 대통령 선거 전에 대통합민주신당과 한나라당은 피해 주민들을 위해 특별법을 여야가 함께 추진한다고 약속한 것을 기억한다. 어민이 숨지고 나서야 초안을 만들겠다니 직무유기라는 비난을 받아도 싸다. 오는 21일부터 열리는 임시국회에서는 반드시 특별법이 제정돼야 할 것이다. 또한 피해주민이 워낙 많아 지원금이 가구당 100만~200만 원 정도 돌아가는 데 그칠 것이라고 한다. 당장 한 톨이 아쉬운 주민들을 생각하면 너무 미약하다. 긴급자금 규모도 확대돼야 할 것이다.

(21) 태안, 완전한 보상 필요하다(2008.1.15)

어제 이완구 충남지사가 태안 기름유출 사고 지역 피해주민들의 보상 및 지원과 관련한 입장을 밝혔다. 유사한 피해를 당했던 일본 후쿠이현과 사카이시를 방문해서 얻은 피해 복구 및 주민피해 보상 등에 대한 유용한 방법론이 포함된 것으로 보인다. 이 지사의 언급대로 성급한 생계비 지원으로 불이익이나 분쟁의 소지가 되어서는 안 될 것이다. 배상액 산정과정에서의 마찰을 생각하면 특히 그렇다.

지적인 대로 피해대상과 규모가 결정되지 않은 상태에서 정부에서 선(先)보상을 결정하는 것 또한 무리가 있을 수 있다. 다만 이 경우의 문제점은 피해 주민들이 그 절차와 과정에 소요될 시간을 견뎌낼 수 있느냐 하는 점이다. 또 주민들은 씨프린스호 사고 때 청구액의 고작 20%인 154억원만을 배상받았던 선례 때문에 피부에 와닿는 보상은 어렵다고 생각하고 있다. 국제기금만으로는 피해주민들을 살릴 수 없다는 걱정을 진작부터 하고 있는 것이다.

검증을 거쳐봐야겠지만 피해액은 국제유류오염보상기금의 보상한도인 3000억원을 넘어설 것이고, 이 부분은 민사소송 등을 거쳐서라도 가해자측에서 응분의 책임을 져야 할 부분이다. 각계각층의 성금과 특별재난기금의 배분 기준이 어렵다는 것도 하나의 딜레마다. 그러나 갯벌에서 하루 벌어 하루 살던 어민들은 눈앞의 호구책을 걱정하는 처지이고 관광 등 간접피해까지 생각하면 지역경제는 초토화 상태다.

주민들의 생계가 위협받는 일이 없도록 고충을 헤아려야 한다. 정부의 지원기금을 보험금에서 제외할 가능성을 비롯해 사고 선박의 보험사 및 IOPC 등과의 역할 관계를 간과할 수는 없다. 하지만 태안의 기름유출 사태는 핵폭탄 투하에 비교되는 엄청난 사태다. 긴급지원이 필요한 부분은 선후를 가려 우선 지원해야 할 것이다.

무엇보다 너무 소극적인 지원으로 피해를 키우는 일이 없어야 하며, 보상도 완벽에 가깝도록 특별법에 담아야 한다. 충남도와 6개 시.군이 요청한 300억원에 대한 조속한 추가 지원도 이뤄져야 마땅하다. 이 지사가 18일 이명박 당선자와 만나면 이러한 지역 현안을 정확히 인식시켜 피해주민들의 불안이 현실화되지 않기를 기대한다.

(22) 세계에 자랑할 만한 ‘태안의 기적’(2008.1.18)

행정자치부가 ‘태안의 기적’을 일구고 있는 자원봉사자들을 노벨상 환경 부문 후보로 추천하는 방안을 검토 중이라고 했다가 “아직 논의되지 않은 일”이라고 해명하는 해프닝이 벌어졌다. 노벨상에는 환경 부문이 없기 때문이다.

노벨상 추천 검토는 행자부가 100만 명이 넘어선 자원봉사활동을 유엔환경계획 등 관련 국제기구에 보고해 전 세계가 공유하도록 하겠다고 밝힌 끝에 나왔다. 한마디로 자원봉사자들, 우리 국민의 저력을 세계에 자랑하고 싶다는 것이다. 160km 해안을 뒤덮은 기름을 한 삽 두 삽 묵묵히 퍼내 절망의 파도를 희망의 새 물결로 씻어낸 국민이다. 국가적 위기를 강인한 의지로 극복해낸 저력이 자랑스러운 것은 당연하다.

누가 시킨 것도 아니고 특별한 혜택이 주어지는 것도 아닌데 이처럼 많은 국민이 자원봉사 대열에 합류한 것은 세계 어느 나라에서도 보기 힘든 광경이다. 자원봉사자들은 나이 직업 출신지역은 각기 달랐지만 바다를 살리고 피해 지역민들을 돕자는 일념으로 차가운 겨울바람을 맞으며 구슬땀을 흘렸다. 세계의 방제전문가들도 “놀라운 연대정신”이라고 칭찬을 아끼지 않았다.

조금만 조심했으면 일어나지 않았을 어처구니없는 사고였어도, 안이한 대응으로 피해 규모가 터무니없이 커졌더라도, 허술한 방제체제로 효율적 방제작업이 이뤄지지 못해 분통이 터질지라도 참담한 국가적 재난을 국민들은 외면하지 않았다. 한 사람 한 사람의 작은 힘과 성의가 모이고 쌓이면 어떤 거창한 구호나 최첨단 장비보다 큰 힘을 발휘한다는 사실을 몸으로 보여주었고, 우리 사회는 여전히 따뜻하며 언제라도 하나로 뭉칠 수 있다는 것을 증명했다. 모처럼 우리 사회의 건강성을 확인하게 해 준 점에서도 값지고 고맙다.

끝없이 이어지는 태안 자원봉사자들의 행렬은 국민 통합만 이루어 낸다면 못 이룰 기적이 없음을 말해준다. 국민적 결집과 거기에서 분출하는 엄청난 에너지를 국가적 도약의 원동력으로 발전시키는 방법을 모색하는 한편 한국의 대외 이미지를 한층 더 높일 수 있는 노력이 요구된다. 태안의 자원봉사자들이 보여준 통합의 기적을 국가 발전을 위한 희망의 불꽃으로 영원히 가꿔가야 할 것이다.

2) 중도시평, 직선곡선

(1) 재난과 안전 불감증 (2007.12.12)

청정해안 태안반도가 죽음의 바다로 변해가고 있다. 지난 7일 태안 앞바다에서 발생한 유조선 충돌로 인한 원유 유출 피해가 당초 예상과는 달리 급속히 확산되고 있기 때문이다. 현장은 처참한 대재앙의 참상뿐이다. 국내 유일의 해안국립공원 명성은 이제 찾아볼 수 없다. 오로지 무섭도록 검은 기름띠만이 바다 위를 넘실대며 하시라도 해변으로 밀려올 기세다. 천혜의 양식장과 개펄도 시커먼 기름밭으로 변했다. 끈적끈적 엉긴 기름덩어리는 은빛 모래사장과 기암괴석 등 해안 천지를 검게 물들였다.

어제 뒤늦은 감은 있으나 노무현대통령이 현지 방문을 통해 특별재난지역 선포와 함께 모든 행재정 지원을 천명했다. 여간 다행이 아니다. 그동안 충남도는 인근 자치단체와 사회단체, 군경 등 1만여명이 나서 혼신의 방제활동 구슬땀을 흘렸지만 복구 작업은 여간 만만치 않았다. 이미 기름띠가 사고해역으로부터 남쪽으로 안면도 앞바다 50여km, 북쪽으로 가로림만을 거쳐 대산 석유화학공단 인근 20km까지 번졌기 때문이다.

피해범위가 이처럼 광범위하다 보니 방제 활동이 어려울 수밖에 없는 건 당연한 일이다.

하지만 이같은 범국가적인 지원에도 불구하고 해안사고 전문가들은 해양 복구엔 장기간 작업이 불가피하다는 전망을 내놓고 있다. 해상의 원유를 수거하는데 만도 수개월이 소요될 뿐 아니라, 해안가 기름을 완전한 제거하는데는 적어도 10년 이상 걸린다는 주장이다.

그동안 국내 최악의 해양오염사고로 기록된 지난 1995년 전남 여수 앞바다 시프린스호 침몰사고가 이를 잘 반증해 준다. 당시 긴급 방제작업은 어렵사리 다섯달만에 마쳤으나 불행히도 오늘날까지 여수 해변 암벽 등을 들추면 기름이 묻어나오는 것이다. 하물며 이번 태안 사고는 여수때 보다 배출 원유량이 배 이상인 것으로 추정되고 있어 그 어려움을 쉽게 짐작하고도 남는다.

어쩌다 이런 최악의 해양사고가 또다시 발생한 것일까 그저 안타까울 따름이다. 높은 파도와 강풍 등 자연재해에 의한 불가항력 사고였다면 그나마 이해 할 수 있

다. 인간의 힘으로 자연에 맞서긴엔 분명 한계가 있다. 하지만 이번 사고원인을 둘러싼 여러 정황을 종합해보면 결코 그렇지만은 않은 듯하다.

일각에선 해난 예방시스템 부재와 고질적인 안전 불감증이 이번 대형 참사를 초래했다는 주장을 제기하고 있다. 사고발생과 동시에 기계적으로 취하는 초등대응과 사후 예측 등이 너무나도 허술했다는 주장이다. 사고 당일 대산해양수산청과 크레인 예인선간 법으로 규정돼 있는 비상 통신 교신이 원활치 못한 점이 바로 그 시발이다. 그리고 사고의 가장 큰 원인을 제공한 부선 와이어가 끊어진 사실을 왜 보고하지도 받지도 못했을까 이치적으로 납득하기 어려운 부분이다.

만약 이같은 위급상황이 제대로 고지만 되었다면 유조선 충돌이란 최악의 사건은 분명 미연에 막을 수 있었을 것이다. 사고이후 해양 당국자 발표 역시 너무나도 안이했다. 사고 지역이 바닷가로부터 10km 떨어져 해안가 피해는 줄일 수 있고, 기름띠 역시 해안으로 밀려오는데 24-36시간이 소요된다던 예측은 무참히 빗나갔다.

해상에 있던 기름띠가 해안으로 무섭게 밀려오는데는 단지 13시간만으로 충분했다. 오히려 이런 낙관적 전망이 위기를 위기로 보지 못하게끔 한 셈이다. 또 현지 주민이 다급히 요구했던 방제기구는 이틀후에나 도착 하는 등 사후절차 미흡하긴 매 한가지였다. 한심한 위기 대처 능력이 아닐 수 없다.

바늘구멍으로 독 무너진다는 말이 있다. 사소한 안전 부주의가 큰 재난을 초래한다는 말이다. 태안 기름유출이 이같은 사고가 아니길 바라지만 결코 장담 할 수만은 없는게 현실이다. 모든 원인 규명이야 경찰 수사에서 명명백백 밝혀지겠지만 분명한 것은 반복되는 수준 이하의 해난 안전 시스템은 분명 개선돼야 한다는 점이다. 물론 당장은 기름제거와 복구 작업에 총력을 기울여야 한다. 하지만 사고의 철저한 규명 또한 이에 못지않게 중요하다. 이 길만이 삼면이 바다인 우리나라 해양 보고(寶庫)를 재앙 없이 후손에게 고스란히 물려줄 유일한 길이기 때문이다.

<유영돈 편집부 국장>

(2) '기름유출 피해 서해안을 살리는 길'(2008.1.4)

지난 달 7일 태안군 원북면 신도앞 해상에 정박중이던 유조선 '허베이 스피리트 호'가 해상크레인 예인선과 부딪쳐 발생한 원유유출사고의 후유증이 쉽사리 가라앉지 않고 있다. 바다를 생활 터전으로 살아온 어민들은 기름띠에 범벅이 돼 황폐화

된 양식장을 바라보며 눈물을 머금고 있다.

해수욕장 등 피해지역 인근 서해안 관광지는 관광객들의 발길이 뚝 끊겨 상인들이 생계를 걱정하며 하루 하루를 보내고 있다.해산물 등 피해지역 주변 서해안 생산품은 찾는 이가 드물어 판로걱정을 하는 지경이니 주민들의 고통은 앞친데 덮친 격이다.

이번 기름유출사고의 파장을 보면서 한순간의 재앙 앞에 인간이 쌓아온 공든탑이 얼마나 쉽게 무너질 수 있는 지를 절감하게 된다. 무엇보다 많은 이를 화나게 하는 것은 이번 사고의 원인이 사람의 사소한 실수에서 발생했다는 점이다. 해경의 사고 원인 발표를 보면 삼성중공업소속 해상크레인과 예인선, 그리고 홍콩국적 허베이 스피리트호 유조선 등 사고 관련 선박 관계자들 모두 주의를 게을리 해 사상최악의 기름유출 사태를 초래했다는 것이 드러나고 있다. 이번 재앙은 유조선통항 관련법과 선박운항관련 법적·기술적 대응 기회 등을 모두 외면하면서 일어난 창피한 사고로 기록될 판이다.

사고이후의 대응도 따져볼 점이 많다.구멍뚫린 유조선의 유출구를 막는 데 며칠이 걸리고 기름의 이동경로를 제대로 예측하지 못한 점은 분명 문제가 있다. 또 기름회수장비와 인원의 동원시스템, 갯벌과 해안,양식시설 등에 달라붙은 원유의 수거처리시스템 등 무엇하나 속 시원히 잘 대응했다고 보기 어렵다.

인간의 부주의로 인한 대형사고는 국내에서만도 이번 뿐만은 아니었다. 삼풍백화점 및 성수대교 붕괴 등 인재(人災)로 일컫는 크고 작은 사고는 그동안 계속 있어왔다. 그럼에도 유사사고를 뿌리 뽑지 못해 피해입은 자나 지켜보는 이 모두를 고통에 헤매게 하고 있다. 사고때마다 경고의 메시지를 금새 잊는 걸 보면 인간은 분명‘망각의 존재’요, 우매함을 벗어나지 못하는 것 같다.

이번 태안반도 기름유출사태의 피해액은 계산방식에 따라 엄청날 것으로 점쳐진다.수천억원대가 되리라는 예측도 있다. 무엇보다 환경에 미친 피해는 엄청나다. 갯벌에 있어 기름오염은 치명적이라고 한다.서해안은 동해안과 달리 광대한 갯벌·습지의 특성을 갖고 있다.그래서 더욱 치명적이고 방제와 수거과정에 어려움을 겪고 있다.

피해주민들의 아픔을 달래주기 위해서라도 특별법 제정은 필요하다. 정부와 정치권이 특별법을 통해 행.재정적 지원으로 피해지역 주민들의 눈물을 보듬어 줘야 한다.

이번 기름유출 수습과정에서 절망감만 있었던 것은 아니다. 희망도 보였다. 바로 자원봉사자의 힘이다. 지난 97년 일본 후쿠이현 미쿠니 마을의 기름유출사고 당시 3개월동안 30만명의 자원봉사자가 몰렸지만 우리는 불과 3주만에 이보다 훨씬 많은 인파가 몰렸다. 자원봉사자들의 힘으로 이처럼 빠르게 복구작업이 이뤄지고 있는 것은 세계해양오염사고 사상 유례가 없다고 한다. '코리아의 힘'을 만천하에 확실히 보여준 셈이다. 그만큼 자신감도 생겼다.

이제 '서해안 살리기'에 온 국민이 나서야 할 때다. 항구복구를 위해 연중 자원봉사의 손길이 있어야 한다. 어촌·마을 등과 자매결연해 수시로 찾아가 복구작업을 도와줄 필요가 있다. 수산물 등 서해안 상품도 많이 이용해 줘야 한다. 정부가 이들 수산물 등에 아무 문제 없다고 발표했다. 믿고 써줄 때 주민들은 용기를 얻는다. 서해안관광지도 많이 이용해 보자. 이런 작은 정성이 모아진다면 이번 기름피해로 침체된 충남 서해안 경제가 살아나고 주민들의 재기에 도움을 줄 것이라 확신한다.

<김덕기 도청팀장>

(3) 서해안 희망을 쏘자(2008.1.16)

태안기름유출사고가 발생 40여일째를 맞고 있다. 태안반도는 지금 실의에 빠진 어민과 희망을 싹틔우려는 움직임이 공존하고 있다. 이 짧은 기간에 순수 봉사활동자가 70만명에 육박하고 민·관·군을 합쳐 115만명을 넘었다. 방제활동은 지속되고 있고 아직 정부로부터 아무런 배상을 받지 못한 피해 어민들은 생계를 위협받고 있다. 결국 한 어민의 억울한 죽음까지 몰고 왔다. 피해보상은 아직도 먼 길을 남기고 있는 가운데 자원봉사자들의 발길은 끊이지 않고 있다. 이것이 지금의 태안반도다.

지난 10일 태안군에서 굴 양식으로 생계를 유지하던 이 모씨가 스스로 목숨을 끊었다. 이 사건을 태안 어민들의 심정을 행동으로 대변 한 것으로 보는 사람도 적지 않다. 굴 양식장은 이씨의 모든 것이었다. 여기서 나오는 수익으로 자녀들을 교육시키고 결혼까지 시켰다고 한다. 그는 하루아침에 삶의 터전을 잃었다. 가족과 주위사람들은 그가 자주 "이제 무엇을 먹고 살아야 하느냐"며 한탄했다고 전한다. 14일 1만여명의 애도속에 태안군민장으로 치러진 장례식을 끝으로 그는 먼 길을 떠났다.

어민들은 이날 슬픔에 젖었고 자신의 처지를 행동으로 보여준 이씨를 애도했다. 이들은 애도사에서 어민들의 삶을 짓밟은 기업과 정부도 책임을 져야 한다고 항변

했다. 또한 아무도 책임지지 않는 현실이 안타깝고 서해바다 살리기와 완벽한 보상을 위해 정부와 기업이 무한책임을 져야한다고 입을 모았다. 이 씨는 이날 태안군 소원면 의항리해수욕장에서 노제를 지낸 뒤 선영에 안장됐다.

사고는 이미 었질러진 물이다. 배상이나 정부 지원이 빨리 이뤄졌다면 이 같은 비극은 없었을 것이라는 점에서 안타까움이 더했다. 이씨 경우처럼 배상과 지원이 늦어지면서 생계를 위협받고 있는 어민들이 속출하고 있다고 한다. 피해사실을 스스로 증명해야 하고, 보험사 및 사고 회사와 배상액 합의가 이뤄지지 않을 경우 민사소송밖에 길이 없다는 점도 주민들에겐 엄청난 스트레스다. 당장 먹고 살길이 급한데 전문 지식도 없고, 비용 또한 만만찮게 드는 삼중고를 고스란히 떠안을 수밖에 없는 상황이다.

이 같은 상황에서 감히 태안 어민들에게 희망을 이야기하고 싶다. 왜냐하면 자원 봉사자들이 태안에 희망을 꽃피우고 있기 때문이다. ‘인간띠’로 이어지는 순수자원 봉사자만 70만명에 이르고 있으며 군인을 포함한 방재인력은 120만명을 육박하고 있다. 이들이 보여주는 봉사는 이미 전 세계가 인정하고 놀라고 있다한다. 이들이 봉사는 태안 어민들에게 큰 힘이 되고 있다.

태안군수도 희망을 얘기했다. 오는 7월이면 만리포 등 해수욕장을 개장할 수 있다고 밝혔다. 이 희망을 이어가지 위해서는 여러 가지가 병행돼야 한다. 생태복원도 중요하지만 우선 긴급 생계자금 300억원을 지원하고 정부에 추가 지원금 300억원을 요청한 것도 관철시켜야 된다. 턱 없이 부족하지만 생계에 지장이 없도록 충분히 지원하고 피해 정도에 따라 차후 정산하는 방안을 마련해야 한다. 다행히 충남도가 발 빠르게 움직이고 있는 것으로 보여 다소 안심이 된다.

최근 인터넷에 ‘태안텔미’란 동영상이 유행하고 있다. 이는 사고유발기업이 사고에 대한 한마디 사과도 없이 침묵으로 일관하고 있는 것을 꼬집는 것이다. 당사자들에 대한 철저한 책임 규명과 추궁이 필요하다. 또한 국내외 관련 법규와 사례를 면밀하게 조사·검토해 사고 회사, 선주, 화물주 등 관련 기업들의 책임을 엄중히 물을 수 있도록 준비해야 한다. 특단의 대책을 세우지 않고서는 제2, 제3의 비극을 막을 수 없다. 생태복원, 환경보전 못지않게 주민들의 생계를 지원하고 법적 도움까지 줄 수 있는 봉사가 병행돼야 한다. 그래야만 태안어민들에게 희망이 보이기 때문이다.

<김형중 지방팀장(부국장)>

(4) [김재수]피해 어민만 명들었다(2008.1.23)

지난 12월 7일 태안 앞바다에 몰아닥친 검은 재앙이 벌써 세 명의 고귀한 생명을 앗아가고 말았다.

태안 앞바다 기름유출사고로 어민들의 분노는 하늘을 찌르고 있다.

취재 현장에서 만나는 어민들이 한결같이 하는 말은 앞으로 무엇을 먹고 살아야 할지 앞이 캄캄하다는 것이다.

피해어민들은 내가 평생 이곳에서 양식장은 운영하며 아들 딸 대학보내고, 시집장가를 보냈지만 앞으로 우리 자식들에게 무엇을 남기고 떠날수 있겠느냐 정말로 바다가 원망스럽고 한탄스럽기만 하다고 말들을 했다.

이들 피해어민들은 최근에 잇따라 목숨을 끊은 피해어민들이 오죽했으면 극단적인 결론을 내렸을까 생각했지만 시간이 지날수록 사람들의 마음을 알수 있을 것 같다고 했다. 또 정부의 느장대응과 사과 한마디 없는 사고 관련자들에 대한 분노가 극에 달하고 있었다.

지역정기는 침체돼 민심은 격앙되는데다 긴급생계비 지원조차 늦게 지급되는 등 피해어민들의 시름은 깊어만 가고 있다.

이는 정부가 지원한 긴급생계비 배분을 놓고 시군 간의 갈등으로 긴급생계자금을 풀지 않았기 때문이다.

뒤늦게 세 명의 고귀한 목숨을 잃은 후 배분기준을 합의해 21일 시군에 지급하게 됐다.

그동안 배분 갈등으로 정부로부터 지원받은 긴급생계자금이 제때에 집행되었다면 피해주민들이 과연 극단적인 결론을 내렸을까 생각한다.

이제는 탁상공론만 할 것이 아니라 어느 누가 얼마만큼의 피해를 입었는지 생계에 많은 어려움을 겪고 있는 것은 아닌지 한발 앞서 다시 한번 생각해 봐야 할 때다.

또한 피해어민이 삶의 터전을 잃지 않고 웃는 얼굴로 생업에 복귀할 수 있도록 많은 관심을 보여야 할 때다.

<김재수 사건팀장>

3) 기사수첩

(1) 기름유출은 후진국형 사고(2007.12.10)

지난 7일 태안군 원북면 신도앞에서 발생한 유조선 헤베이 스프리트호의 바다 기름 유출사고는 국내 최대의 해양오염사고로 기록됐다.

사흘간 계속된 유출로 사고로 소원면 모항리 만리포부터 원북면 신두리해수욕장까지 약 20Km(폭 30m)에 걸쳐 길게 형성된 기름찌꺼기가 해안가 일대를 검게 물들여 죽음의 바다를 연출하고 있다.

특히 은빛백사장과 깨끗한 바닷물로 서해안 최고의 해수욕장으로 유명한 만리포 해수욕장과 인근 의항리 일대에는 조류를 타고 밀려드는 기름으로 푸른파도에서 검은 파도로 일렁이는 죽은 해수욕장으로 변모했다.

이곳은 사고를 당한 유조선이 육안으로 보일 정도로 가깝다. 사고당일에 해안가를 중심으로 역한 기름냄새가 진동한다는 신고가 가장 먼저 들어 올 정도였다.

하지만 사상 최대의 사고가 발생했음에도 방재대책본부는 생각처럼 긴박하지 않았다. 예측프로그램에 의지해 24시간에서 36시간 이상이 지나야 기름이 해안가로 밀려올 것으로 예상했다. 이들은 사고지점이 육상에서 10km 떨어진 해상이며 조류가 외해인 남서쪽 흐르고 유조선에 있는 기름이 정제가 안된 원유라서 사고가 크지 않을 것으로 다소 낙관적인 전망을 내놨다.

그러나 현실은 크게 달랐다. 대책본부의 관측과는 달리 불과 12시간도 안돼 만리포해수욕장 인근에는 온통 검은 기름으로 덮였다. 바람의 영향도 있었지만 예측이 틀리고 인력과 방제작업에 필요한 대책마련이 늦어져 피해를 최소화할 수 있는 시점을 놓쳤다는 비난을 면치 못하고 있다.

또 본격적으로 방제에 나선 첫날 1000여명이 넘는 인력이 투입됐으나 흡착포와 기름을 걷어낼 수 있는 자재부족으로 밀려드는 기름을 우두커니 바라만 보는 일이 비일비재했다. 또한 각 기관마다 공조도 되지않아 과연 정부가 각종 재난관리에 대비한 재난관리 메뉴얼이 있는 지도 궁금할 정도로 허술한 모습이었다.

이번 태안앞 바다 기름유출사고는 기상악화에 따른 무리한 운항에 의한 사고와 방제본부의 허술한 대책으로 피해가 확산된 후진국형 사고의 전형적인 모습이다.

<태안=김준환 기자 >

(2) [김준환]기름유출, 당사자 아닌 정부의 책임(2008.1.23)

검찰은 지난 21일 태안군 원북면 신도앞 해상에서 홍콩선적 허베이 스피리트호와 삼성중공업 크레인을 실은 예인선의 충돌로 인한 사상초유의 기름유출 사건에 대한 수사결과를 유조선과 예인선의 쌍방과실로 발표했다.

서해안 지역 어민들과 환경단체 등은 정부가 검찰을 통해 삼성화주기의 일환이라며 반발하고 있다.

특히 이 사건의 결과가 어느 한쪽의 중과실로 드러날 경우 무한 책임을 물을 수 있었으나 쌍방과실로 발표됨에 따라 피해주민들이 받을 수 있는 배상액이 3000억 원으로 한정됐다.

태안군을 비롯한 6개 시군이 특별재난지역으로 지정된데 이어 추가로 전라도의 3개 시군이 지정돼 피해입은 9개 시군이 받을 수 있는 금액은 피해규모에 관계없이 3000억 원에 불과하다는 사실이다.

사고 피해지역 9개 시군에서 집계된 피해액은 수조 원에 달할 것으로 추산되지만 사고발생 두달여 가까이 진행된 방제작업의 인건비와 방제장비 등 방제비용을 포함해 배상액은 3000억 원이어서 피해주민들이 받을 실질 보상액은 아주 미미해 졌다.

실제로 태안지역을 중심으로 지난해 말까지 22일 동안 방제작업에 나선 인건비만도 120여억 원에 달해 총 피해배상의 한도액인 3000억 원에서 많은 부분이 방제 비용으로 소요될 것으로 예상돼 부족한 피해배상으로 인해 주민들의 강력한 반발은 강 건너 불 보듯 뻔하다.

기름유출 사건 두달여 만에 밝힌 검찰의 발표는 피해주민들이 갖는 법감정에 대한 불신만 커지고 추후에 진행될 피해배상 과정에서 일어날 수 있는 모든 파장은 사건 당사자가 아니라 고스란히 정부가 안아야 할 짐이 됐다.

<태안 김준환 기자>

(4) ‘피해지역 돕기’ 모두가 나서야(2007.12.24)

지난 7일 발생한 태안 앞바다 기름유출사고로 인해 피해지역 지역민들의 한숨소리만 커져가고 있다.

사고 이후 전국 각지에서 몰린 자원봉사자와 민관군의 협력 등으로 점차 제자리를 찾아가고 있지만 지역경제는 암흑 속으로 빨려 들어가고 있다.

특히 국민들이 서해안의 먼바다에서 잡은 각종 해산물 마저 멀리 한다고 하니 지역경제가 바닥으로 내려갈 수 밖에 없는 상황이다.

지금 입은 피해만으로도 지역경제는 폭탄을 맞은 상황인데, 먼바다 수산물마저 멀리한다면 이들의 피해 복구는 더 멀어질 수 밖에 없다.

소비자들은 피해가 발생하면 그곳을 멀리한다. 강원도에 수해 피해가 발생했을때 국민들은 강원도로 여행을 가지 않았다.

결국 피해 복구를 마치고도 관광수입으로 살아가는 많은 주민들은 생계마저 위협 받게 됐다.

태안지역에도 많은 숙박업 종사자가 있고, 횃집 등 가게가 즐비한데 향후 몇 년 사람들이 발길을 멀리한다면 이들의 생계는 나락으로 떨어질 수밖에 없다.

피해주민을 돕는 것은 피해지역으로 더 많이 찾아가 지역경제를 활성화시켜주는 것이다. 피해지역에 발길을 멀리하는 것은 오히려 피해주민들을 두 번 죽이는 길임을 생각해야 한다.

올해 조류독감 등으로 인해 양계장이 문을 닫을 때 전국민이 나서 시식회 등을 통해 양계주민들을 살린적이 있다.

이제는 태안군 등 지역 6개시군의 경기 활성화를 위해 정부와 국민들이 동참할때가 아닌가 생각한다. 커져가는 한숨소리와 겨울나기에 힘든 어민들의 생계보장 등을 위해 이제는 모두가 도와줘야 할 때다.

<김재수 사건팀장>



1) 사실

(1) 태안 해안국립공원, 피해 최소화해 진력해야(2007.12.8)

해안국립공원을 품고 있는 태안군 앞바다에서 국내 최대의 기름 유출사고가 발생했다. 어제 오전 태안군 만리포 북서방 5마일 해상에서 유조선과 크레인이 충돌, 원유 1만 500kl(8000t)가 바다에 유출되는 바람에 일대 소동을 빚고 있다. 1995년 7월 씨프린스호 사고의 유출량 5000여t보다 많다. 피해가 더 이상 확산되지 않도록 특단의 대책이 아쉽다.

태안 해역에는 530.8km에 이르는 리아스식 해안과 120개의 크고 작은 섬들이 수려한 경관을 자랑한다. 바다목장이 조성되고 있는데다 양식업으로 어민소득을 올리는 수산자원의 보고이기도 하다. 이날 사고로 유출된 원유가 폭 500m, 길이 5km가량의 기름띠를 형성했다고 한다. 사고 해역 인근 가두리 양식장 등의 피해가 불을 보듯 뻔한 상황이어서 걱정이다.

이날 사고는 인천대교 공사작업을 마친 뒤 경남 거제로 크레인을 예인하던 예인선 두 척 가운데 한 척의 와이어가 끊어지면서 발생한 것으로 추정되고 있는 만큼 해상작업에서의 매뉴얼을 제대로 이행했는지 따져볼 일이다. 해경정 22척과 방제선 10척, 함정 2척 등이 동원돼 오일펜스를 치고 방제작업을 펴고 있다지만 강한 바람과 높은 파고로 어려움을 겪고 있다고 한다. 조기 방제에 실패할 경우 태안반도, 태안항, 만리포·천리포 해수욕장에 그 피해가 집중될 것이 우려된다.

해양오염의 여파는 두고두고 오랫동안 지속되는 특성을 지닌다. 강한 독성을 지닌 화학물질에 오염된 어패류가 먹이사슬을 통해 해양생태계를 병들게 하고 결국 인간에게도 그 영향을 미친다. 여수 앞바다에서 발생했던 씨프린스호 기름 유출 사고의 악몽이 떠오른다. 사고해역에서 서식하는 전복, 굴, 어류를 조사한 결과 환경호르몬이 사고 이후에도 오랫동안 다량 검출됐다는 보고가 바로 그것이다.

해상을 통해 운송되는 위험·유해물질의 종류도 다양해지면서 사고의 발생률도 높

아지고 있는 추세다. 사고 예방 및 적절한 대응태세는 아무리 강조해도 지나치지 않다. 씨프린스호 사건을 반면교사로 삼아 선진국 수준의 사고 대비·대응태세를 구축했다던 당국의 장담이 무색해졌다. 신속하고도 완벽한 방제시스템을 구축·가동하면서 피해의 최소화에도 매달려야 하는 절박한 순간이다.

(2) '특별재난지역' 선포해야(2007.12.10)

사상 최악의 기름유출사고로 서해안 일대가 '죽음의 바다'로 변하고 있다. 기름띠가 당초 예상보다 훨씬 무서운 속도로 번지면서 태안해안국립공원 절반을 덮쳤다. 이 일대 생태계를 완전 초토화시킬 태세다. 태안 앞바다의 생태계가 장기간 복원되기 어렵다는 비관적인 전망도 나온다.

비록 태안, 서산, 보령, 서천, 홍성, 당진군에 '재난사태'가 선포됐지만, 이는 인적·물적 동원 등 재난수습책일 뿐이어서 그것만으로는 역부족이다. 이미 어장 피해가 눈덩이처럼 커지고 있는 상황을 감안한다면, 응급대책 및 재해구호는 물론 복구에 필요한 행·재정·금융·세제 등의 특별지원을 목적으로 하는 '특별재난지역'을 선포하는 게 최소한의 조치라고 본다. 하루아침에 생태계의 보고 및 소득원을 송두리째 잃어버린 어민들의 허탈감을 그 무엇에 비하랴.

이 엄청난 재앙은 금방 치유되지 않는다는 데 심각성이 있다. 1995년 7월 여수에서 발생했던 씨프린스호 사고의 경우 아직도 후유증에 시달리고 있다. 여수 인근에는 해조류가 녹아 버리고 암석이 석회화되면서 해저가 사막화되는 이른바 '갯녹음 현상'이 사라지지 않고 있다. 씨프린스호 원유유출량보다 2배에 달한 태안 해역에는 이보다 더 심각한 피해를 두고두고 겪어야 할 개연성이 커지고 있다. 태안해양국립공원 일대가 어장으로서의 가치를 상실하게 될지도 모른다.

그런데도 사고 발생 후 방제용품이 어촌계에 제때 지급되지 않았다는 건 위기대응능력의 한계를 여실히 드러낸 대목이다. 씨프린스호 사고의 경우 여수에서 포항까지 230km 해안을 오염시켰고 기름 회수에만 5개월여가 걸렸다. 이러는 동안 생태계는 완전히 망가졌다. 초동단계에서 적절히 대응하지 못해 엄청난 대가를 지불한 실패사례다. 이제 급선무는 해양오염의 최소화다.

원인규명도 서둘러야겠다. 해안에서 10km나 떨어져 정박해 있는 유조선을 크레인 예인선이 들어 받았다는 그 자체가 납득이 안 된다. 선박 간에 교신만 제대로 이뤄

졌어도 사고를 미연에 방지할 수 있었다. 인재(人災)란 느낌이 든다. 책임 소재를 밝혀내야 한다. 이 일대에 대한 '특별재난지역'선포와 함께 어민들에 대한 적절한 보상책은 더 이상 강조할 필요도 없다.

(3) '태안환경재앙' 온 국민과 함께 극복하자(2007.12.10)

태안 앞바다에서 유출된 기름띠가 충남 최대 양식단지가 들어선 가로림만을 강타했다. '생명의 마지노선'을 지키기 위한 주민들의 처절한 몸부림에도 불구하고 기름띠가 확산일로로 치닫고 있다. 어장의 황폐화가 현실화되면서 주민들의 한숨소리도 그만큼 높아만 간다. 사고 원인이 인재(人災)로 드러난 데다 당국의 안이한 대처로 인해 피해를 더 키웠다는 지적 앞에서 어민들은 허탈감을 감추지 못하고 있다.

그러나 좌절할 수만은 없다. 초동단계에서 충분한 방제 인력과 장비를 동원, 한 바가지의 기름이라도 빨리 회수하는 수밖에 별다른 도리가 없다. 충남도가 방제활동 지원비로 예비비 59억 원을 긴급 투입했고, 67억 원의 특별교부세 지원을 정부에 건의했다. 정부도 태안반도 일대에 '특별재난지역'을 선포할 방침이어서 그나마 다행스러운 일이다. 이제 절실한 것은 사상 최악의 환경재앙에 시달리는 서해안 일대에 대한 전국적인 지원과 관심이다.

민·관·군·경의 힘만으로는 역부족이다. 요즘 줄을 잇고 있는 전국 각계의 자원봉사자들의 발길은 실의에 빠진 어민들에게 희망의 불씨로 다가오고 있다. 어제 만리포, 신두리 등지에는 9000여 명이 인간띠를 구축, 검은 기름띠를 지웠다. 12년 전 씨프린스호 기름유출사고를 겪었던 전남에서도 방제인력 41명을 긴급 투입, 양동리와 삼을 들고 기름 회수작업에 나섰다. 각지 출향인사 역시 방제대열에 속속 합류하고 있다. 흡착포로 기름덩어리를 제거하기엔 벅찰 정도로 사태가 심각하지만 그래도 이들의 구슬땀은 더욱 빛난다.

사고 발생 이후 안이하게 대처한 너머지 화를 키웠다는 지적을 반면교사로 삼아야 마땅하다. 주먹구구식 작업은 또 다른 환경오염을 고착화시킬 따름이다. 방제작업용 유화제에 의한 2차 환경오염 우려도 제기되고 있다. 기름 덩어리가 해저로 가라앉을 경우 먹이사슬 구조상 해양 생태계 변화를 자초할 공산이 크다.

앞으로도 전국 각지에서 구원의 손길이 이어질 것이다. 가용 인력 및 장비에 대한 적정 배치 체제를 확립, 이들의 숭고한 봉사정신이 헛되지 않도록 배려해야 한

다. 전 국민적인 지해가 결집된다면 어떤 난관도 극복할 수 있을 것이다.

(5) 서해 재난지역 후속대책이 더 중요하다(2007.12.12)

정부는 사상 최악의 기름유출 사고로 오염피해가 확산되고 있는 태안, 서산, 보령, 서천, 홍성, 당진 등 6개 시·군 지역을 '특별재난지역'으로 선포했다. 급속도로 확산되고 있는 환경 및 어장 피해를 막기 위한 최소한의 대책으로 받아들여진다. 응급대책 및 재해구호와 복구에 필요한 행정·재정·금융·세제 등의 특별지원이 신속하게 이뤄져야 함은 물론이지만 그보다 더욱 중요한 것은 실질적인 후속대책이다.

기름 유출사고 닻새재인 어제 기름띠가 전국 최대 양식장인 가로림만에 이어 대산 석유화학공단까지 덮쳤다. 청정해역 해안선을 끼고 들어선 양식장, 해수욕장 등의 피해가 눈덩이처럼 불어나고 있다. 이러다가는 경기도 연안, 안면도 남단까지 기름폭탄이 번질 것 같다. 외형상 기름 유출량만 보면 1995년 씨프린스호 사고의 2배이지만 서해안 해역 특성상 그 당시보다 피해 규모가 무려 10배에 이를 것이라는 진단도 나온다. 생계 터전을 빼앗긴 어민들의 가슴만 시커멓게 타들어 간다.

피해지역에 특별재난지역이 선포돼 그나마 다행스러운 일이나, 이것만으로는 모든 게 풀리지 않는다는 점을 떠올릴 필요가 있다. 공공시설과 국유재산 피해에만 복구비용의 90%까지 국고지원이 가능한 관계로 피해를 입고도 보상을 받지 못하는 어민들이 속출하게 돼 있다. 개별 어민들이 오염피해에 대한 보상을 받으려면 별도로 사고 회사 및 보험사를 상대로 민사소송 절차를 밟을 수밖에 없다. 피해사실에 대한 입증책임이 피해어민들에게 주어져 선의의 피해자들이 나올 소지도 그만큼 크다. 복잡한 법적 절차만을 앞세워 또 다시 어민들을 울릴 수는 없다. 법률지원단을 구성, 피해상황과 그 규모에 대한 사진채증 등의 절차에 사전 대비할 것을 촉구하는 이유가 바로 여기에 있다.

인재(人災)에서 비롯된 환경재앙에 제대로 대처하지 못했다는 비판이 국내·외로부터 잇따르고 있다. 오염처리 능력, 사고수습과정, 수거된 폐유와 쓰레기 처리문제, 방제 현장의 지휘체계 문제, 특별재난지역의 실효성 문제 등에 대해 청와대가 직접 점검에 나섰다고 하니 두고 볼 일이다. 서해안 환경 대재앙에 대한 국제적인 관심도 증폭되고 있는 만큼 국제 협력을 이끌어 내는 방안도 강구돼야 한다.

(6) 人災로 드러난 서해 환경재앙(2007.12.13)

태안 앞바다에서 발생한 사상 최악의 해양오염사고는 안전운항 매뉴얼을 무시한 데서 비롯된 인재(人災)다. 정부의 부실 대응까지 겹쳐 화(禍)를 더욱 키웠다. 1995년 씨프린스호 사고를 겪고도 교훈을 얻지 못한 탓이다. 오늘의 참담한 현실은 우리의 위기 대응력 수준을 그대로 말해준다.

대산지방해양수산청과 태안해양경찰서의 조사결과 이번 사고는 풍랑주의보 속에서 무리한 운항을 강행한 예인선, 관제실의 이동 경고를 무시한 유조선, 교신 체계의 문제 등 허술한 관리 시스템이 빚어낸 참극으로 드러났다. 그간 제기됐은 내용 그대로다. 수산청 관제실이 지난 7일 사고 당일 5시 23분부터 조난긴급 호출용 비상주파수(CH 16)를 이용해 예인선을 호출했으나 응답이 없었다는 사실 자체부터가 의문투성이다.

해상사고의 위험성을 애써 무시한 듯한 배짱이 놀랍기만 하다. 이번 수사결과 해상교신이 이뤄지기까지 무려 1시간이나 걸렸다. 이 정도면 웬만한 위험성을 회피하기에 충분한 시간이다. 가까스로 삼성 T-5호 선장의 휴대전화로 "유조선이 있으니 조심하라"는 지시를 했다고 한다. 허베이 스피리트호에도 "충돌 위험이 있으니 안전조치를 강구하라"고 전했다지만 모두 묵살되고 말았더니 한심한 노릇이다. 안전 운항 매뉴얼의 어느 한 구석도 지켜지지 않았다.

서해안 일대는 유조선이 자주 왕래한다. 유조선이 대산항 인근 해역에 정박하고 있다는 사실은 삼척동자도 안다. 유조선이 통상 항로상에 정박해 있었던 점도 논란거리이지만 무엇보다도 이 일대 해역을 통해 해상 크레인을 운반하려면 그만큼 안전 항해에 주의를 기울였어야 했다. 유조선과 예인선간에 벌어지고 있는 책임 공방을 보면 '도토리 키재기'로 비쳐진다. 양측 모두 충돌 위험을 충분히 인지하고도 제대로 대처하지 못했다는 책임은 피할 수 없다.

그렇다고 정부의 사후 대응력 역시 제대로 작동되지 않았다. 해양오염사고에 대한 위기관리 매뉴얼이 아무리 화려하게 치장돼 있어봐야 무슨 소용이 있나. 이행력을 담보하지 못하면 더 큰 부실덩어리를 양산할 따름이다. 이래저래 서해안이 병들어가고 그 피해는 지역 어민들이 고스란히 떠안게 된 꼴이다.

(7) 서해 방제작업, 차분하고 꼼꼼하게(2007.12.14)

태안 앞바다 기름유출 사고 현장에 하루 2만 명 안팎의 인원이 투입돼 기름 제거 작업을 벌이고 있으나 방제장비가 턱없이 부족해 애로를 겪고 있다고 한다. 전국에서 자원봉사자들이 서해바다 살리기에 나섰지만 정작 흡착포와 같은 기본 장비조차 공급해 주지 못해 수많은 인력이 손을 놓고 있다고 한다. 방제작업의 장기화가 불가피한 만큼 인력과 장비의 효율적 활용이 절실한 시점이다.

현재 서해안 지역은 전쟁터를 방불케 하고 있다. 기름띠가 연일 해안가로 밀려들면서 남방 저지선이라고 할 수 있는 안면도, 천수만을 위협하고 있다. 주민들과 자원봉사자들은 기름띠가 유입되지 못하도록 사투를 벌이고 있지만 역부족이다. 방제작업에는 장비 확보가 필수인데 방제복이며 흡착포가 없어 헌 옷가지 등을 활용해야만 하는 실정이라고 한다. 방제복만 해도 참여인원을 감안하면 하루 1만 벌 이상이 준비돼야 한다.

워낙 피해면적이 방대하다 보니 방제장비를 필요한 만큼 제때 공급하는 데 적잖은 어려움이 있을 것이다. 아무리 그렇다 해도 돌발사고에 대한 대처능력 부재를 탓하지 않을 수 없다. 이 틈을 이용해 한몫 챙기려는 악덕 상혼도 문제다. 흡착포 가격이 사흘 전만 해도 장당 400원이었는데 지금은 1000원은 족히 줘야 산다고 한다. 국가 재난사태를 맞아 도움은 주지 못할망정 이럴 수 있는 건가.

지난 1997년 일본 후쿠이(福井) 현 미쿠니(三國) 마을 앞바다 유조선 침몰사고는 단연 방제성공 사례로 꼽힌다. 30만 명의 자원봉사자들이 4개월 동안 매달려 재난을 극복했다고 한다. 일일이 손으로 자갈과 모래를 닦아낸 끝에 마침내 해냈다. 반면 우리는 1995년 여수앞바다 씨프린스호 기름 유출사고 때 방제실패 경험을 갖고 있다. 12년이 지난 지금까지 이 지역 백사장에서는 기름덩어리가 묻어 나온다고 한다.

서해안을 지키기 위한 국민들의 열정은 참으로 눈물겹다. 방제활동을 체계적으로 펼친다면 시간은 좀 걸리더라도 모범적인 방제성공 사례를 일궈낼 수 있다고 확신한다. 그 징조가 이미 나타나고 있다. 지금부터는 좀 더 차분하고 꼼꼼하게 친환경적인 방제방식으로 전환해야 할 때다. 인력관리와 장비 지급에 각별히 신경 써야겠다.

(8) 서해안 지역 경제 살리기 동참하자(2007.12.15)

태안 앞바다 기름유출 사고로 충남 서해안 지역경제가 직격탄을 맞았다. 서해안 주민들의 주 소득원인 어업은 폐업 상태이고, 관광숙박 등 경제 전반에 먹구름이 잔뜩 끼었다. 어민들은 방제작업하라 민생고 해결하라 삼중고에 시달리고 있다. 급기야 진태구 태안군수는 "국민들의 지원과 참여가 절대적으로 요청되는 만큼 태안을 변함 없이 사랑해 달라"며 눈물의 호소문을 발표하기도 했다.

기름유출 사고 이후 서해안 지역 어패류 공급은 거의 중단된 상태다. 고기를 잡아봤자 팔리지 않으니 어민들은 바다에 나갈 일이 없어졌다. 서해안에서 잡은 어패류는 기름 냄새가 난다는 헛소문이 퍼지면서 판로가 아예 막힌 것이다. 이번 사고와는 전혀 관계 없는 먼 바다에서 잡은 어패류는 물론 심지어 가공품마저 반입이 금지되고 있다니 참으로 안타깝기 그지없다.

굴, 꽃게잡이 철을 맞아 한창 흥청거려야 할 서산수협 안흥위판장은 며칠째 개점휴업 상태다. 하루 세 번씩 하던 경매는 한 번도 겨우 하는 정도라고 한다. 문을 닫는 횃집도 부쩍 늘었다. 서해안 산이라면 무조건 외면하는 소비자들이 야속하지만 달리 손쓸 방도가 없다. 사정이 이렇다보니 이 일대 1만 명에 달하는 어민들은 생계 걱정이 태산이다.

관광, 숙박업계도 말이 아니다. 만리포를 비롯한 20여 개의 해수욕장엔 사고 전 매일 수천 명이 다녀갔으나 관광객들의 발길이 뚝 끊겼다. 주말엔 방이 꽉 찰 정도로 호황을 누렸던 숙박업소는 예약취소가 속출하고 있다. 진동하는 기름 냄새를 견디지 못해 관광객들이 발을 돌리고 있다는 것이다. 기름피해는 건설업계에도 영향을 미쳐 상가나 펜션을 지으려던 건축주들이 계획을 잇따라 철회하고 있는 실정이다.

문제는 이런 상황이 지속되면 서해안 경제가 패닉상태에 빠질지도 모른다는 점이다. 우리 국민들은 국난에 처했을 때 힘을 모아 슬기롭게 극복하는 저력을 갖고 있다. 구한말 국채 보상운동이나 IMF 위기 때의 금모으기 운동 등 사례는 일일이 열거할 수 없을 정도다. 그 전통을 태안반도에서 다시 한 번 보여줘야겠다. 자원봉사 활동도 좋고, 서해안 수산물 팔아주기도 좋다. 그래야 피해 주민들이 희망을 갖고 우뚝 일어설 수 있다.

(9) '생태계 보호' 최우선 방제체제이어야(2007.12.7)

태안 앞바다 기름 유출사고로 인한 후유증이 걱정이다. 2차 환경오염과 생태계 파괴가 서서히 진행되면서 또 다른 문제에 봉착할 것이란 우려가 커지고 있다. 방제당국과 자원봉사자들의 총력 저지에도 불구하고 기름찌꺼기들이 안면도 모래톱을 덮치자 어민들은 이런 우려가 현실로 나타나는 것 아니냐며 잔뜩 긴장하고 있다. 생태계 보호 최우선의 방제체제 전환이 요구되는 대목이다.

기름유출 사고 이후 열흘이 지나면서 해안 곳곳에 오일볼과 타르볼이 출몰하는 등 오염원이 다변화하고 있다. 원유 가운데 휘발성 물질은 날아가고 남은 성분이 바다 속 불순물과 섞여 생기는 '폐유괴'가 바로 오일볼이다. 크게는 야구공만한 오일볼은 오랫동안 물속에 떠다니다 어패류를 죽이거나 플랑크톤을 오염시키는 먹이사슬 파괴 경계대상이다.

오일볼은 바다 속에 있어 보이지 않는데다 기온이 상승하면 수면 위로 떠오른 뒤 터져 어장에 2차 오염 피해를 주기 때문이다. 환경전문가들은 내년 봄께 해수온도가 상승하면 오일볼이 떠올라 심각한 상황을 초래할 수 있다고 경고하고 있다. 오일볼이 풍화과정을 거쳐 굳어진 타르볼도 생태계를 파괴하기는 마찬가지다.

문제는 현재 기술로는 오일볼과 타르볼을 처리할 마땅한 수단이 없다는 점이다. 오일볼과 타르볼이 최대한 발생하지 않게끔 방제작업을 친환경적으로 전환해야 하는 당위성이 여기에 있다. 방제당국의 부정에도 불구하고 환경전문가들은 유처리제가 제2의 환경파괴를 불러온다고 경고한다. 우선 당장 기름띠를 없애는 데는 효과적이나 장기적으로는 더 큰 화를 자초할 수 있다는 것이다.

1997년 일본 후쿠이(福井) 현 미쿠니(三國) 마을 앞바다 유조선 침몰사고 때 일본방제당국은 유처리제를 일절 사용하지 않고 오로지 인력에만 의존해 방제작업을 성공적으로 해냈다. 시간은 훨씬 더 걸리더라도 가장 확실한 방법이라는 것이다. 이번 사고로 유출된 기름량은 1만500kl에 달하나 사건 발생 10일 간의 수거량은 30%에 이른다고 한다. 자연증발분을 감안하더라도 아직 많은 양의 기름이 바다에 널려 있는 셈이다. 친환경 방제작업은 그래서 더욱 절실한 상황이다.

(10) '유조선 정박지' 문제는 없나(2007.12.18)

대산지방해양수산청이 허베이 스프리트호 기름유출 사고해역을 정박지로 지정해달라는 주민들의 요청을 묵살했던 것으로 밝혀졌다. 태안 앞바다에 검은 재앙을 몰고온 주범은 허베이 스프리트호지만 재앙의 씨를 싹틔운 것은 결과론적으로 관할 해수청이라는 의미다. 2년 전 어민들의 대형선박 정박지 지정 요구만 수용했으면 이번 참사는 없었을 것이라는 아쉬움이 남는다. 호미로 막을 일을 가래로 막은 격이다. 인재(人災)의 전형이 아닐 수 없다.

원북면 선주연합회와 태안군 연승협회 대표들이 2005년 4월 7일 대산수산청장에게 "인천항, 평택항, 대산항, 태안화력에 드나드는 대형 화물선들이 태안 앞바다 아무 곳이나 닻을 내리고 정박해 사고위험이 있으니 일정한 정박지를 지정해달라"고 요청했던 것으로 본보 취재 결과 밝혀졌다. 당시 수산청장은 "현재로서는 대산항의 항계 내 정박지가 부족하지 않으므로 정박지 지정은 불필요하나 신도부근 해역에 대형선박이 무작위 정박하지 않도록 관계기관 및 업계·단체에 협조요청을 했다"고 회신했다.

어업보상이 부담스러워 정박지를 좁게 만들었고 원칙을 무시한 관례적 정박을 묵인하지 않았나 여겨진다. 어민들이 사고 위험 가능성을 제기했는데도 해수청은 이를 마냥 무시한 셈이다. 기존 정박지가 좁아 대형 유조선들이 안전상을 이유로 20년 넘게 사고 해역에 정박했음에도 '포화' 운운한 것은 유조선의 편의만 고려했을 뿐 엄청난 재앙이나 사고 가능성은 안중에도 없었다는 방증이다. 원칙을 무시한 관례적 정박이 이번 사고의 화근이었으며 허베이 스프리트호 역시 제 집 두고 닻을 내린 뒤 초대형 사고를 쳤기 때문이다. 정박지 지정문제는 차치하고서라도 해수청이 무작위 정박 예방약속을 외면한 것인지 관계기관 및 업계·단체가 해수청의 무작위 정박 자제요청을 묵살한 것인지 따져 본 후 책임소재를 분명히 짚고 넘어가야 한다.

사고 해역 뿐만 아니라 오일볼과 타르볼이 유영해 후유증이 우려되는 지역의 어민들에게 바다는 더 이상의 삶의 터전이 아니다. 이번 사고가 그들에게 떠안긴 절망과 고통의 크기는 헤아리기조차 어렵다. 이를 교훈으로 삼아야 한다. 사후약방문이 재현되지 않기를 바랄 뿐이다.

(11) 서해안에 새로운 희망 심자(2007.12.19)

충남도가 사상 초유의 기름유출 사고로 절망의 늪에 빠진 태안에 엑스포 유치로 추진한다는 소식이다. 상실감에 사로잡힌 주민들에게 꿈과 희망을 수혈하려는 행동주의적 선언으로 받아들여 진다. 비단 방법론상의 엑스포 유치뿐만 아니라 지방정부 나아가 중앙정부 차원에서 '위기'를 '기회'로 돌려세울 만한 구체적인 비전과 실천방안을 내놓아야 할 때다.

충남도는 타당성 검증 후 5년마다 개최되는 등록엑스포와 등록엑스포 사이 1회 내에서 신청할 수 있는 인정엑스포 중 하나를 유치할 것이라고 한다. 아직은 구상 단계이어서 실현 가능성 여부를 따질 계제가 아니지만 최근 개최가 확정된 2012 여수 엑스포와의 시차가 지척지간에 몰려 물리적으로는 녹록치 않은 게 사실이다. 하지만 기름 폭탄을 맞은 태안 일대에 세계 각국의 시선이 몰려있는 데다 해양오염의 심각성을 고발하고 교훈으로 삼을 수 있는 주제라는 점에서 2016년 엑스포 유치 착상은 일단 평가할 만하다.

물론 당장 발등에 떨어진 불을 진화하는 것도 중요하나 엑스포가 됐든 또 다른 치유책이 됐든 시름에 잠긴 주민들을 깨우고 그들의 역량 결집을 통해 안으로부터 재기의 발판을 마련함으로써 상처를 보듬고 살아갈 수 있는 희망을 선사하는 처방전이 시급하다. 미래 지향적인 후속책에 대한 지역민의 갈망이 그만큼 절박하다.

그러나 '언 발에 오줌누기' 식의 간헐적인 땀질보다는 특별법 제정을 통한 체계적이고 빈틈없는 지원이 절실하다. 정치권이 서해안 기름 유출사고 피해 구제에 관한 특별조치법 제정 추진 움직임을 보이고 있는 것은 불행 중 다행이나 이명박 특검법 등의 여파로 대선 이후에도 정치판이 혼란스러울 것으로 보여 과연 최악의 민생고(民生苦)에 시달리고 있는 서해안 사태의 해결에 두 팔을 걷어붙이고 나설지는 의문이다.

엎질러진 물에 천착해 언제까지 허탈감의 불모로 잡혀 있을 수만은 없는 노릇이다. 오늘의 사태를 교훈삼아 환경문제를 되짚어 보고 빈사상태에 빠진 지역경제를 회생의 반석에 올려놓기 위해서는 너나없이 머리를 맞대야 한다. 현명한 정부라면 서해안 주민들이 아픈 상처를 털어버리고 일어 설 수 있도록 하루속히 특단의 대책을 수립해야 할 책임이 있다.

(12) 태안 해양사고 '사후 처리'에 역점을(2007.12.25)

태안 기름유출사고 현장은 기름으로 오염된 바위와 자갈, 모래를 닦고 또 닦는 자원봉사자들의 손길 덕분에 더디나마 희망을 되찾아 가고 있다. 그러나 도움의 손길은 여전히 절실하며 선결돼야 할 과제도 수두룩하다. 삶의 터전을 잃은 어민들에 대한 실질적인 보상과 치명상을 입은 지역경제 부양, 보다 근본적인 방제활동, 생태복원 등이 켜켜이 쌓여 있기 때문이다.

이번 사고로 태안, 서산지역 11개 읍·면의 473개 어장 5159ha와 태안 15개 해수욕장에서 피해를 입은 것으로 잠정 집계됐다. 어민들이 전문평가기관을 통해 자체적인 피해조사에 나섰다고는 하나 피해 면적이 워낙 방대하고 피해사실 입증이 녹록찮은 만큼 행정당국의 적극적인 지도가 있어야 한다.

그 이유는 1995년 여수 앞바다에서 발생했던 씨프린스호 사고 사후처리의 맹점에서 찾을 수 있다. 씨프린호 사고의 경우 실사와 피해액 산정을 거쳐 IOPC펀드(유류오염 손해보상 국제기금)에 청구서가 전달되기까지 16개월이나 소요됐고 그나마도 피해액의 1/5만 보상받는 데 그쳤다. 피해 근거가 객관적으로 소명되지 않는 한 씨프린호의 전철을 밟을 수 있다는 방증이다.

지역경제에 미친 파장에 대한 수습도 결코 미룰 일이 아니다. 기름유출로 인해 생계를 위협받는 이들이 비단 어민들만은 아닌 까닭이다. 빨속이나 바다속에 침전된 원유를 제거할 수 있는 장비가 충남도와 태안군에 없다고 한다. 자원봉사자들의 손길이 미치지 못하는 사각지대에는 전문가들이 투입돼야 하는 시점임을 말해준다.

피해복구는 어찌한다고 하더라도 환경복원까지는 보상책임을 입증하기가 힘들다. 이 문제를 풀기 위한 대안이 모색돼야 할 필요성을 절감케 한다. 환경부와 해양수산부, 충남도, 환경단체 등이 머리를 맞대고 파괴된 생태를 복원하는 데 힘을 기울여야 함은 두 말할 나위 없다.

얼마 전 충남도에서 13명의 공무원을 태안 현지로 급파했다. 경험있는 공무원들이 그다지 눈에 띄지 않으니 전담인력이라고 하기에는 전문성이 한참 모자라 보인다. 상황대처 능력이 요구되는 마당에 공무원 수는 그다지 중요한 문제가 아니다. 지금 태안에는 어민들의 시름을 어루만지면서 피해보상을 지도할 수 있는 구심점이 필요하다.

(13) 선부른 방제완료 선언 안된다(2007.12.27)

태안 앞바다 원유유출 사고가 발생한지 오늘이 꼭 20일째다. 그동안 민·관·군이 적극 나서 방제작업을 펼친 결과 검게 변한 해안은 차츰 제 모습을 찾아가고 있다고 한다. 전국에서 하루 수만 명씩 몰려든 자원봉사자들의 힘이 무엇보다 큰 보탬이 됐음은 두말할 필요도 없다. 이런 속도라면 예상보다 빨리 복구 작업이 마무리될 수 있을 것이란 희망을 갖게 한다. 불행 중 다행이다.

복구 작업이 순조롭게 진행되자 일부에서 방제완료 선언 얘기가 솔솔 나오는 모양이다. 결론적으로 말하자면 이 시점에서 방제완료 선언은 시기상조다. 지금은 아직 방제작업에 전념해야지 방제완료 운운할 단계가 아님을 분명히 밝힌다. 행여 방제완료 소문을 타고 자원봉사자들의 발길이 뚝 끊기 지나 않을까 걱정된다. 이런 사태가 발생하면 청정해안 복구는 더욱 힘들어 질지도 모른다.

우리는 1995년 여수 씨프린스호 기름유출 사고 발생 당시 성급한 방제완료 선언으로 엄청난 대가를 지불한 전례가 있다. 수박 겉핥기 식 방제 활동을 펼친 결과 사고 발생 10여 년이 지난 지금까지 이 일대 해변에서는 기름찌꺼기가 발견되고 있는 실정이다. 환경전문가들은 여수 앞바다 오염사고의 전철을 상기시키며 초기 방제가 끝나가고 있다는 표현마저 사용해서는 안 된다고 경고한다.

그렇다면 방제완료 시점은 과연 언제가 적당한가. 이와 관련해서는 전문가들조차도 해석이 엇갈리고 있다. 해상의 기름띠가 완전히 제거된 상태가 방제완료 시점이라는 주장이 있는 반면, 정화복원 완료 시점을 제시하는 전문가들도 있다. 여기서 유의할 점은 해상의 기름띠가 제거됐다고 해서 안심할 수 없다는 점이다. 해상에 떠 있는 기름은 제거가 쉽지만 바다 밑 오염원은 당장 처리가 불가능한 까닭이다.

방제 작업이 착실히 진행되고 있다고는 하나 해안 깊숙이 들어가면 아직 손도 대지 못한 곳이 적지 않다. 눈에 보이는 곳만 방제를 한 셈이다. 이런 상황에서 선부른 방제완료 선언은 한창 불붙은 방제열기에 찬물을 쏟는 꼴이 되고 말 것이다. 중요한 방제 작업은 이제부터 시작이라는 자세로 마음을 다잡아야 한다. 중장기 환경복원방안을 포함한 종합적 방제대책은 그래서 긴요하다.

(14) 서해 재앙 수습, 지금부터 시작이다(2008.1.7)

태안 앞바다 기름유출 사고가 오늘로 한 달을 맞았다. 사상 초유의 기름 폭탄을 맞고 절망에 빠진 천혜의 보고는 90여만 명의 자원봉사자들이 빚어낸 감동의 인간띠 응급방제에 힘입어 차츰 제 모습을 되찾고 있다. 세계를 놀라게 한 응집력에 박수를 보낸다. 그러나 갈 길이 너무 멀다. 이제 급한 불을 껐을 뿐이다.

현재 손길이 미치지 못하는 도서지역 등은 시커먼 기름띠 앞에 속수무책이다. 바닷속 타르덩어리는 언제 수거할 지 기약조차 하지 못하고 있다. 태안 관광활성화운동이 산발적으로 진행되고 있으나 황폐화된 지역경제의 뿌리를 되살리기에는 아직 요원하기만 하다.

식약청의 안전성 발표에도 불구하고 서해안산 수산물은 여전히 외면받고 있다. 태안산 농산물도 구입을 거부하는 맹목적 불신까지 표출되고 있다니 걱정이다. 의식의 전환이 절실히 요구되는 대목이다. 피해주민 보상도 첩첩산중이다. 제각각인 보상대책위원회가 국내 최대 법률자문단을 구성해 만반의 준비를 하고 있는 보상책임자와 제대로 힘을 겨룰 수 있을 지 의문이다. 다윗과 골리앗의 싸움이 아닐 수 없다.

사정이 이러한대도 오염 제공자 중 하나인 삼성중공업은 여전히 입을 다물고 있다. 입장발표를 안하는 것인지 못하는 것인지 알 수 없지만 진심어린 사과마저 하지 않고 있다. 피해보상은 훗날의 일이라고 쳐도 도리는 다해야지 않겠는가. 하루아침에 삶의 터전을 잃고 망연자실한 주민들의 고통을 생각해 봤는지 묻지 않을 수 없다.

행정기관은 그동안 방제작업상 문제점은 없었는지 제 역할은 다하고 있는지 따져보고 주민들이 입은 피해를 빠짐없이 보상받을 수 있도록 길라잡이를 해야 할 것이다. 국가도 주민들의 시름을 덜어 줄 만한 가시적이고 피부에 와 닿는 처방전을 조속히 내놓는 한편 지속가능한 생태복원 대책을 보여줘야 할 때다.

오로지 희망은 끊임없는 관심과 도움의 손길에서 싹튼다. 대한민국의 저력을 보여준 자원봉사의 힘은 앞으로도 지속돼야 할 우리 사회의 희망이다. 피해지역 주민들이 절망을 털어낼 수 있도록 응원하고 아픔을 나누는 미덕이야말로 값으로 환산할 수 없는 힘이기 때문이다. 기름 유출에 대한 후폭풍 수습은 지금부터가 시작이다.

(15) 태안군 추진사업 '표류' 안된다(2008.1.14)

기름 유출사고로 인한 태안군의 고충이 이만저만이 아니다. 수산업과 관광산업이 언제 회생할 수 있을지 불분명한 데다 그간 추진하던 각종 사업이 중단되거나 부지하세월(不知何歲月)에 빠질 조짐을 보이고 있다. 후유증이 장기화되는 것은 아닌지 걱정스럽다. 태안군의 중·장기계획이 표류하지 않도록 법으로 보장된 국가차원의 처방이 절실한 이유다.

비봉콘도미니엄은 관광객 급감 여파로 분양성이 떨어질 것으로 보고 착공 시기를 늦추기로 했고, 지난해 말 사업이 확정될 예정이던 마검포 해양리조트 개발과 드르니 복합테마파크 조성, 연포 리조트, 사목 테마파크 등 4건의 민자사업도 줄줄이 유보됐다. 십수년간 갈광질광한 안면도 관광지 개발사업의 사례에서 볼 수 있듯 관광·레저산업은 의지와 자금력을 확보한 책임자를 만나기가 좀처럼 쉽지 않은 특수성을 지니고 있다. 특별법에 특단의 관광 활성화대책이 포함되지 않을 경우 투자자들이 발길을 돌리기 십상인지라 민자유치의 공든 탑이 무너질까 우려된다.

국비 등을 투입해 조성 중인 태안해역 바다목장은 계획이 늦춰질 전망이다. 중·북부권 바다목장 조성사업은 실시계획 용역을 중단했을 만큼 어민들의 생계와 직결되는 수산업 육성사업도 상처부위가 깊다. 3개소의 독살 추가복원 사업은 유보됐고 수산종묘 방류사업과 굴 양식시설 현대화사업, 바지락 종패살포를 위한 사업자 선정 등은 사업추진이 불투명하다고 하니 막막하기 그지없다. 게르마늄 명품 바지락의 해외 수출계획도 수포로 돌아갔다. 전국 최초로 특허까지 받아 고소득을 기대했던 어민들의 상실감은 짐작도 어렵다. 청정지대로 차별화를 꾀하던 바지락이며 돌김은 명함도 내밀어보지 못했다. 태안경제를 떠받치는 중추와 다름없는 수산업과 관광산업에 온통 유보 또는 중단딱지가 붙은 셈이다.

태안군은 일부 사업을 중단하거나 계획 수정을 검토 중이라고 한다. 울며 겨자먹기식이 아닐 수 없다. 주민 피해보상과 함께 국책사업 및 군 자체 사업에 대한 적절한 후속대책도 급선무다. 적잖은 예산이 투입된 사업들이 표류한다면 그 피해 또한 고스란히 주민 몫이 되기 때문이다. 아직 실체를 드러내지 못한 특별법 제정 과정에서 반드시 유념해야 할 사안이다.

(16) 어민 자살 파동, 두고만 볼 건가(2008.1.18)

매서운 한파를 타고 태안에서 안타까운 부음(訃音)이 또 다시 날아들었다. 기름유출 사고로 처지를 비관한 70대 어민이 스스로 목숨을 끊었다. 일주일 새 벌써 두 번째 비보(悲報)다. 하루아침에 삶의 전부를 잃고 생계가 막막해진 어민들의 고통을 대변하는 것 같다. 참담한 기분마저 든다. 법적인 배상 절차에 앞서 정부차원의 긴급 지원과 나눔의 온정이 절실히 요구되는 대목이다.

어제 숨진 어민은 바다만 바라보며 맨손어업으로 근근이 생계를 유지했다고 한다. 기름 유출사고로 일손을 놓았을 터다. "이제 뭘 먹고 사느냐"며 자주 한탄을 했다는 이웃주민들의 귀띔에서 늙고 힘없는 어부의 한숨을 들을 수 있다. 어디 이같이 절박한 처지가 한 둘이겠는가.

피해지역에서 수산업에 종사하는 주민은 1만 가구, 숙박업과 음식업 등 비수산업을 합하면 수만 가구에 이른다. 그럼에도 최근 정부가 내려준 긴급 생계자금은 총 300억 원에 그쳐 가구당 몇 십만 원 꼴도 안된다. 충남도가 300억 원 추가 지원을 요청했으나 아직까지 묵묵부답이라니 한심하기 그지없다. 당장 끼니 걱정을 해야 하는 어민들의 아픔을 헤아려나 봤는지 묻지 않을 수 없다.

태안 해안에 서식하는 갈매기, 뿔논병아리, 가마우지 등 조류에 이어 어패류와 갑각류, 해조류 등이 집단 폐사하며 생태계 재앙도 현실로 드러나고 있다. 폐죽음을 당해 해안가로 떠밀려 온 수십만 마리의 가재를 보는 어민들의 심정을 어디에 비유하랴. 아직 방제의 손길이 미치지 못하고 있는 바다 속 생태계 역시 온전할 리 만무다. 사고 해역은 물론 연안·육지에 이르기까지 항구적인 생태복원에 소요되는 기간을 가늠하기조차 어렵다.

방제와 복구도 중요한 문제지만 생활고에 시달리는 피해 어민들에게 따뜻한 관심을 쏟아야 한다. 특별재해지역으로 선포되고도 아직 이렇다 할 지원이 없는 상황이고 보면 앞으로도 어떤 사태가 일어날지 예단하기 힘들다. 사고·배상책임을 확정하기까지엔 많은 시간이 걸린다. 특별법 제정 등 대책 마련에 촉각을 지체해서는 안 되는 이유다. 피해주민의 시름을 조금이나마 덜어 줄 수 있는 실질적인 대책을 내놔야 하는 것은 바로 정부의 몫이다.

(17) 태안주민들의 절규 외면할 건가(2008.1.24)

태안 주민 4000여 명은 어제 서울에서 삼성중공업의 무한책임 배상과 선(先) 피해보상을 담는 특별법 제정을 촉구하는 대규모 시위를 벌였다. 검은 재앙으로 하루 아침에 삶의 터전을 빼앗긴 주민들의 분노가 드디어 폭발한 것이다. 삼성중공업 측의 기업적 양심에 일말의 기대를 걸었던 상황이고 보면 주민들의 배신감은 더욱 크고 깊다.

삼성측이 태안 앞바다 기름유출사고 40여 일이 지나서야 고작 면피성 대국민 사과문을 발표하고, 도의적 책임에는 뒷짐을 졌으니 자업자득이 아닐 수 없다. 상처에 소금을 뿌린 격이다. '진정성이 결여된 자기변명에 불과하다'는 지적에 마냥 귀를 막고 있을 때가 아니다. 죽음으로 고통을 호소할 만큼 피해 어민들의 위기의식이 극에 달하고 있다. 삼성 측의 배짱이 놀랍기만 하다.

시민단체들의 움직임도 심상찮다. 이러다가는 앞으로 어떤 불행한 사태가 벌어질지 아무도 모른다. 책임 있는 자세로 사고 수습에 나서지 않는 한 성난 민심으로부터 심판을 받기 십상이다. 급기야 강무현 해양수산부 장관은 "사과문을 내는 데 그치지 말고 도의적인 책임을 절감해 사실상 배상방안을 의미하는 대안을 내놓으라"고 삼성중공업을 압박하고 나섰다. 혹시라도 삼성측이 선주책임제한 30억 원 이내에서의 피해보상만을 생각하고 있다면 크나 큰 오산이다.

중과실을 입증해 내지 못하고 비중 없는 쌍방과실로 매듭지어진 검찰 수사가 다시금 실망스럽다. 피해 어민들과 변호사들이 수사가 미흡하다며 철저한 조사를 통한 진실 규명을 이구동성으로 주장하는 이유가 여기 있다. 어민들에게 바다는 그야말로 소박한 꿈과 삶을 지켜주는 안식처나 다름없다. 생존권 수호 차원에서 나설 수밖에 없는 이들의 절박한 심정을 먼저 헤아리는 게 최소한의 도리다.

각 정당이 특별법 제정에는 공감하면서도 국회 특위 구성에는 열의를 보이지 않고 있는 것은 유감이 아닐 수 없다. 피해주민들에 대한 생계자금 배분시기와 배분 절차를 둘러싼 충남도와 정부의 이견 역시 보기에다 딱하기는 마찬가지다. 당장 끼니를 걱정해야 하는 피해 어민들과 주민들의 갈기갈기 찢긴 상실감은 뒷전인 듯하다. 도저히 이해할 수 없는 일들이 여기저기서 벌어지고 있다. 참으로 한심한 노릇이다.

2) 칼럼

(1) 하늘이 축복해준 한해를 보내며(2007.12.7)

올해는 그 어느 때보다도 태안군민에게 벅찬 감격을 안겨준 한 해였다고 생각한다.

먼저 동북아 관광·레저 산업을 선도할 태안 관광·레저형 기업도시가 노무현 대통령이 참석한 가운데 지난 10월 24일 착공했다.

2005년 최고의 평가점수를 받고도 1차 심사에서 유보되는 등 여러 가지 어려움이 있었지만 군민의 힘과 저력을 모아 기업도시 시범사업 6곳 중에서 태안 기업도시가 가장 먼저 출발하는 쾌거를 이루었다.

태안기업도시 조성사업은 올해부터 2020년까지 9조 원 이상이 투입되어 태안 경제를 한 단계 도약시키는 계기가 될 것이다.

기업도시 건설은 현재 추진 중인 안면도 관광지 개발, 신재생종합에너지 특구 등 대형 사업계획과 연계할 경우 기업도시가 준공되는 2020년의 태안은 15만 인구가 상주하는 동북아 최고의 관광지로 거듭날 것이다.

또한 지난 5월에는 천년의 역사를 자랑하는 수만 점의 고려청자를 가득 실은 고려 선박이 안흥 앞바다에서 발굴되었다.

우리 군민은 하늘이 준 선물이라 생각하고 '해양문화재연구소' 태안 유치를 위한 군민 서명운동을 전개하는 등 군민의지를 대외적으로 홍보하였다.

언론과 방송의 적극적인 협조로 국민적 공감대가 형성되어 유물발굴 6개월 만인 11월 27일에 근흥면 신진도에 '수중유물보존처리장'을 착공하는 저력을 보였다. 보존처리장이 건설되면 체계적인 발굴과 보존이 가능하게 돼 해양문화재연구소의 태안군 유치도 충분히 설득력을 얻을 것으로 보인다.

이제 우리군은 그동안 바둑판처럼 유치한 대형 사업들을 기업도시 건설과 어떻게 연계하고 체계화시켜 나갈 것인가가 관건으로 남아 있다.

이를 위해 태안군은 새해부터 군민의 역동적인 도전정신과 결집력을 토대로 2020년 동북아 최고의 관광·레저 도시를 향한 첫걸음을 내딛을 것이다.

새해에는 그동안 우리가 쌓아올린 성과를 기반으로 군민과 공직자의 역량결집을 통해 '생명력 넘치는 태안', '원더풀 태안'으로 발전시켜 나갈 계획이다.

무자(戊子)년인 새해에도 우리군이 힘찬 도약을 할 수 있도록 군민들께서 힘을 실어주실 것을 당부드린다.

<진태구 태안군수>

(2) 원유유출, 정부의 조속한 사후대책 필요(2007.12.17)

서해안의 빼어난 자연경관은 세계적인 생태의 보고인 동시에 풍성한 어족자원과 해양관광자원으로 지역경제의 밑거름이 되고 있다.

이 같은 천혜의 여건은 관광, 산업, 물류의 해양도시로 급부상하며 21세기 국가발전의 큰 원동력으로 작용하고 있다.

서해안시대의 개막과 더불어 서산과 태안을 비롯한 충남 서북부권의 임해도시는 바다에서 생산되는 풍부한 먹거리와 볼거리를 느낄 수 있는 곳으로 부상, 많은 이들로부터 각광을 받으면서 관광도시로 발전하고 있다.

이렇듯 바다는 단순히 보고 즐기는 시각적 차원을 떠나 지역경제를 좌우하고, 지역민들의 생계를 제공하는 보금자리라 생각한다.

그러나 지난 7일 태안 앞바다에서 생각지도 않은 유조선 원유 유출사고가 발생하여 청정바다가 기름으로 얼룩지는 최악의 사태를 맞았다.

사고 후 연일 신문방송을 통해 나오는 기름범벅이 된 바다의 모습은 사고의 참상이 얼마나 끔찍한 것인지를 우리에게 생생히 보여주고 있다.

무엇보다 우려되는 것은 기름유출 이번 사고로 지역에서 받게될 타격이다.

과연 이번 사고로 인해 우리는 얼마만큼의 피해를 입었는지에 대한 정확한 통계자료는 앞으로 조사가 진행되어야 하겠지만 보이지 않는 경제적 손실까지 계산한다면 천문학적이 될 것이라는 것은 쉽게 짐작할 수 있다.

하루아침에 황금어장을 잃은 어민들은 삶의 터전을 빼앗기는 아픔을 겪으면서 파도에 실려 물으로 몰려오는 기름을 망연자실 바라보며 깊은 실의에 빠져있다.

원유 유출로 인해 애써 가꿔온 양식장이 황폐화 되고, 연근해의 어업활동과 어획물의 포획채취도 사실상 불가능해져 어민들의 생계가 막막한 실정이다.

또 벌써부터 지역에서 생산되는 해산물이 시장에서 외면을 받는 등 해산물 판매망에 적신호가 켜졌는가 하면 청정바다의 이미지 실추는 돌이킬 수 없는 큰 손실이다.

그나마 다행인 것은 사고 후 전국에서 속속 자원봉사자들이 몰려들고 있으며, 구호 물품이 전달되면서 피해 어민들의 아픔을 함께하고 있다는 것이다.

현재 태안 만리포해수욕장을 중심으로 민·관·군·경 등 연일 수 만명의 자원봉사자들이 기름 방제작업을 위해 인간띠를 이뤄 사투를 벌이고 있으며, 부족한 방제물품이나 구호물자도 속속 도착해 힘을 보태고 있다.

또 얼마 전 서산, 태안을 비롯한 서해안 6개 시군이 특별재난지역으로 선포되면서 국가적 차원의 피해복구와 지원대책을 내놓고 있어 한편으론 마음이 놓이지만 예전의 생계환경을 되찾기까지 얼마만큼의 세월이 흘러야 할지 모르는 상황이다.

하지만 분명한 것은 바다 환경오염과 생태계 파괴는 정말로 씻을수 없는 상처를 남겼고, 이를 교훈삼아 해상에서의 재난사고가 얼마나 큰 재앙을 안겨주는지 다시 한 번 생각해 볼 때이다.

그만큼 더 이상 이 같은 사고가 재발하지 않도록 우리 모두의 노력이 필요하다.

우리는 이미 지난 1995년 여수 씨프린스호 기름유출 사고로 혹독한 대가를 치른 바 있다.

분명 당시 많은 것을 잃었던 것 만큼 얻은 것도 많았으리라 생각한다.

그때의 상황을 되짚어 보면서 피해를 최소화할 수 있도록 인력과 장비를 총 동원해 피해 복구를 위한 방제작업에 최우선적으로 나서야 할 것이다.

나아가 정부는 원유 유출사고로 인해 실의에 빠져있는 지역민들을 위해 직·간접적인 피해상황에 대해 정확하고 신속한 사후대책이 마련되어야 하며, 하루빨리 지역안정을 되찾는데 적극적인 지원에 나서야 할 것이다.

<임덕재 서산시의회 의장 >

(3)'서해재앙' 교훈 삼지 못한다면...(2007.12.17)

지성, 체력, 기술력, 경제력에서 주변 민족보다 뒤진 로마인이 역사상 최초의 대제국을 건설한 이유는 뭘까. 작가 시오노 나나미가 '로마인 이야기'를 저술하게 된 동기다. 그는 로마인의 법과 제도에 주목했다. 로마군의 강력한 군사력은 영화 '벤 허'에 등장한 전차와 기병처럼 화려한 외형에 있는 게 아니었다. 그 바탕에는 체계적인 군사제도와 이를 발전시켜온 전술적 지식관리에서 비롯된 마인드가 있었다. 위기관리에 대한 시나리오별 매뉴얼을 철저하게 준수했기에 그 수많은 전투에서 승

리할 수 있었다.

<위기관리 매뉴얼 실종시대>

사상 최악의 서해안 원유유출 재앙 앞에서 우왕좌왕하는 우리의 대응태세를 보면서 로마식 매뉴얼 사회를 떠올려 본다. 시스템사회를 그토록 강조하면서도 막상 노출된 위험 앞에서는 맥도 추지 못하는 허약한 사회가 바로 여기에 있다. 일본이 매뉴얼 사회를 구축, 각종 재난을 극복하고 있는 것이나 국내·외 각 기업들이 매뉴얼 경영방식으로 품질과 기술력 및 서비스 혁신을 도모하고 있는 추세와는 크게 대비된다.

독일 사회학자 울리히 벡(Ulrich Beck)이 '위험사회'(Risikogesellschaft)'라는 저서에서 진단했듯이 현대사회는 재해의 일상화가 두드러지고 있다. 사회 전체가 사고 위험 가능성에 미리 대비하는 수밖에 없다. 2003년 대구 지하철 참사 사건을 계기로 위기관리에 대한 필요성을 절감한 것은 그나마 다행스러운 일이다. 국가안전보장회의(NSC) 차원에서 마련한 것만 해도 '위기관리 표준 매뉴얼', '위기관리 표준 매뉴얼', '현장조치 행동 매뉴얼' 등 수천권에 달한다. 각종 재난별 대비 매뉴얼에 따라 매년 한차례 이상 도상 훈련하고 있다지만 그것만으로는 부족하다.

적어도 시스템 면에서는 대비책이 있을지라도 현장에서의 적절한 판단력과 관련 장비 및 인력 배치 등 실행력이 관건임은 이번 서해 재앙에서도 여실히 드러났다. 국정브리핑의 해명에도 불구하고 풀리지 않는 의문이 한둘이 아니다. 예인선이 인천에서 출항할 당시에는 기상특보가 발효되지 않은 상태였다지만 원유선 정박 해역에서 악천후를 무릅쓴 운항 사실 그 자체가 이해하기 힘들다. 수산청에서 사고발생 2시간 전부터 예인선 측과 교신을 시도했는데도 응답이 없었다는 대목도 마찬가지다.

<무지와 오만이 재난 자초한다>

1995년 여수 앞바다에서의 씨프린스호 사고 이후 해양오염 방제능력이 1만 6600t에 달한다는 정부 분석을 서해안 사고에 그대로 적용할 경우 단기간에 유출된 기름을 모두 수거했어야 했다. 196억원을 들여 만들었다는 최첨단 방제선이 제 위력을 발휘하지 못했던 이유를 기상 탓으로 돌리고 있다. 사고 당일 오후 2시 별다른 피해가 없을 것이라는 당국자의 회견은 한마디로 초동단계부터 안이한 대응력을 그대

로 말해준다. 충돌위험 가능성 인지로부터 사후 대응책에 이르기까지 어느 한구석도 일사 분란한 자세를 발견할 수가 없다.

위험에 대한 무지와 오만은 결국 미래의 재앙으로 이어지게 마련이다. 태안 앞바다에서 기름이 유출된지 벌써 10일째다. 국내 유일의 해양국립공원을 자랑하던 태안반도 일대가 기름 덩어리에 오염돼 초토화되고 있다. 주민들은 물론 전국에서 몰려든 자원봉사자들이 검은 기름에 찌든 바위와 모래를 손수 닦아 내고 있지만 생태계가 복원되기에는 수십 년이 걸릴 것이라고 한다. 오로지 천혜의 자원을 생계 터전으로 삼고 살아 온 주민들에게 서해 재난이 주는 충격은 너무나도 크다. 지역경제 자체가 송두리째 거덜 날 판이다. 오늘의 사태를 교훈으로 삼지 못한다면 우리 사회의 미래는 암울할 수밖에 없다.

<반건옥, 본사 주필>

(4) 태안의 아픔, 함께 치유하자(2007.12.19)

검은 기름 폭탄이 태안을 비롯한 충남의 서해안을 덮쳤다. '국태민안(國泰民安)'이라 인심이 순후하고, 법 없이도 살아가는 이곳에 검은 재앙이 폭풍처럼 밀어 닥쳤다. 너무나도 청정했던 전국 유일의 해안국립공원을 하늘이 시기한 것일까?

만사를 뒤로하고 태안으로 갔다. 군청상황실에 들러 사건의 개요를 파악하고 만리포로 향했다. 달리는 차속에서 별의별 생각이 났다. 과연 피해가 얼마나 심한 것일까? 지역 주민들에게 피해가 없었으면 좋겠는데.... 우리 학생들에게 걱정거리가 되면 안 되는데....

만리포에 도착해 보니, 지옥의 모습이 따로 있는 게 아니었다. 이곳이 바로 지옥이구나 하는 생각이 들었다. 매캐한 악취가 기름 냄새와 뒤범벅이 되어 풍겨 나오는 것이, 공습이 끝나고 폐허가 되어 버린 전쟁터를 방불케 하였다. 푸른 바다는 온데 간 데 없고 검은 기름파도가 밀려오고 있었다. 바닷물에도, 모래사장에도, 해변 바위에도 온통 검은 기름덩어리였다. 온천지가 검은 세상이었다. 마치 수없이 많은 검은 쇳덩이 물 속에 떠 있고, 모래 위에 널브러져 있고, 바위에 말라 비틀어져 있는 형상이었다.

대재앙 앞에 망연자실(茫然自失)할 수밖에 없었다. 여기저기서 한숨짓는 소리가 흘러 나왔다. 충성만 없었지 전쟁터보다도 더 처참한 모습에 억장이 무너져 내렸다.

어떻게 지역 주민들이 재앙을 극복하고 재기할 수 있을까? 걱정이 앞섰다.

순박한 주민들이 깨끗한 바다를 되찾고 옛날처럼 서로 사랑하며 화목하게 살아가기 위해서는 자원봉사자의 도움이 화급했다. 아무리 절망적인 상태라 할지라도 주저앉아 있을 수만은 없는 일이다. 오염이 확산되지 않도록 기름띠를 제거하는 일이 급선무였다. 직접 봉사활동에 참여하여 기름을 걷어내고, 기름 한 방울이라도 남기지 않고 모두 제거할 수 있는 대책을 세워야 했다.

현장에서 교육 관계자들을 만나 이야기를 나눴다. 조기방학 이야기도 나왔지만 오히려 아이들을 학교에서 보호하자는 의견이 다수 제시되었다. 학교 건물을 자원봉사자들이 사용할 수 있도록 제공하고, 강당을 그들이 사용할 수 있도록 지원하자는 이야기도 나왔다.

학교에서는 물길과 지형에 익숙한 부모님들이 하루 종일 마음 놓고 기름띠를 걷어낼 수 있도록, 저녁 늦게까지 학생들을 보호하자는 쪽으로 가닥이 잡혔다. 부모님이 안 계신 추운 방으로 아이들을 보낼 수도 없다는 이유였다. 또한 이름난 해수욕장이야 자원봉사자들이 해낼 수도 있지만, 으스스하고 구석진 곳은 주민이 솔선한다는 것이었다.

지금 선생님들은 그들이 드리워진 학생들에게 용기를 북돋워주고, 절망하는 부모들에게 기쁨과 희망을 주기 위하여 노력하고 있다. 방과후학교 시간을 연장하여 수학, 영어, 컴퓨터, 한자 등을 가르치고 있다.

토·일요일도 오후 늦게까지 방과후학교를 운영하고 급식을 할 예정이다. 선생님들은 방학도 반납하고 모두들 정상 출근해 학생들을 돌보고자 의지를 다지고 있다.

전국에서 자원봉사자들이 구름처럼 몰려들고 있다. 죽음의 기름띠를 더 걷어내고 죽어가는 바다를 살리려는 인간띠가 곳곳에서 손에서 손으로 기름 양동이를 전달하고 있다. 방방곡곡의 국민들이 한 지역의 일로 국한하지 않고 모두의 일로 생각하며 검은 절망의 기름을 제거하고 있다.

더디겠지만 생명의 숨결이 태안 바닷가에서 다시 들리도록 하여야 한다. '30만 명 자원봉사의 기적'이 일어났던, 1997년 일본의 미쿠니 마을 기름오염 사고보다 더욱 위대한 자원봉사의 역사를 태안에서 창조할 수 있어야 한다. 우리 민족은 어려울 때 이웃을 돕는 환난상휼(患難相恤)의 미풍양속을 실천해 왔다. 그렇게 자원봉사의 기적이 하루빨리 오기를 소원한다.

어려운 역경 속에서도 우리 학생들이 꿈을 잃지 않고 최선을 다하길 바란다. 교

육청에서도 최대한 지원할 것이다. 그리하여 이 땅의 어린이들이 다시 웃음과 행복을 되찾고 미래를 이끄는 인재로 성장하길 기도한다.

<오제직 충남도교육감 >

(5) 이젠 친환경이다(2007.12.20)

지금 우리나라는 서해 기름 재앙이라는 사상 초유의 환경재앙을 겪고 있다. 천재가 아닌 인재(人災)로 인해 서해 주민들뿐 아니라 전 국민이 아파하고 실음에 잠겨 있다. 유조선 허베이 스피리트호 기름 유출 사고로 충남 태안해역이 시커먼 기름 바다가 돼버렸다.

닭아내고 퍼나르고 걷어내도 끝이 안 보인다. 이미 46종의 어종이 사라졌다. 전국 각지에서 기름제거를 위해 서해로, 서해로 밀려든다. 과히 눈물이 날 정도로 감동적인 천사들의 행진이 이어지고 아름다운 몸짓이 행해지고 있다. 유출된 1만 500kl의 원유는 태안 앞바다뿐 아니라 바람과 조류에 의해 광범위하게 퍼지고 있다.

우리는 10년 전 씨프린스호 여수 앞바다 기름유출 사고 이후 각 주(州)와 지역별 기름유출 방제대책을 수립하고 있는 미국이나 이틀만에 30만 톤의 기름을 회수할수 있는 방제능력을 갖춘 일본 수준은 아니더라도 동·서·남해의 1만 톤은 즉각 회수 처리할 수 있는 시스템을 갖춰야 했다.

그러나 정부는 방제대책 수립 여론이 수그러들자 슬그머니 포기하고 만 것이 지금의 재앙을 초래했고 서해를 죽음의 바다로 만들었다. 우리나라는 한 해 동안 8억 9000만 배럴 즉, 1억 2400만가량의 원유를 수입하고 있다. 서·남해에는 수시로 기름을 실은 유조선들이 오가고 있다.

이웃나라들의 유조선도 늘 떠 있다. 언제라도 터질 수 있고 재앙을 불러올 수 있는 상황이다. 그래서 이번 사고는 이미 예고된 것에 가깝다. 당연한 얘기지만 다시는 이런 일이 일어나지 말아야 한다. 방제당국은 반성해야 한다. 우리 국민들은 이번 사건을 큰 교훈으로 삼아야 한다.

물론 서해 기름재앙도 세계적인 재앙이지만 이보다도 수천, 수만배 큰 지구적 재앙이 현재 진행 중이다. 지구온난화가 초래하는 재앙이 미래의 것이 아니라 지금 일어나고 있어 더욱 충격적이다. 알래스카의 영구 동토가 녹아 내리고 있다. 남태평양의 작은 섬나라 투발루가 물에 잠기고 있다.

최근 IPCC 보고서는 해수면이 45cm 상승할 경우, 방글라데시는 국토 면적의 10%를 잃게 될 것으로 예측하고 있고, 21세기 말에는 해수면 상승폭이 2배에 이른다는 암울한 전망을 내놓고 있다. 40년 후에는 1억 5000만에서 2억 명이 환경 난민 상태에 놓이게 될 것이라는 예측도 있다.

우리 지역은 어떠한가. 올 한해 수많은 크고 작은 환경 사안들을 돌이켜보면 쓸쓸하기만 하다. 물류와 경제성에 있어 타당성을 결여 했을뿐더러 수질오염과 생태계 파괴 그 이상인 국토대재앙을 초래할 경부운하, 한반도운하 구상이 버젓이 수면 위에 떠오르고 있다.

우리 지역을 뜨겁게 달궜던 청주 가로수길 확장문제도 마찬가지다. 가로수 터널 안 가운데의 아스팔트를 걷어내어 가로수가 숨쉬게하고, 차를 바깥으로 빼내어 매연과 소음으로부터 가로수를 보호해 중앙의 넓은 녹도가 도심부까지 길게 이어진 그야말로 세계적인 길로 만들어 전국의 모범이 되는 대표적 상징으로 만들자는데 자치단체장이 가로막고 있다.

지역에 별 도움도 주지 못하는 스파, 콘도시설을 유치하면서 오히려 전국적 명소인 박달재와 박달재 휴양림 일대의 청정계곡과 수많은 법정보호종이 서식하는 생태계의 보고를 파괴하는 것이 그 지역의 숙원사업이고 자치단체장의 치적으로 몰아가는 어처구니 없는 상황이 연출되고 있다.

우리는 '반환경'을 거부해야 한다. 우리 지역에서만이라도 내년 뉴스에는 '반환경' 뉴스는 거의 찾아보기 어렵게 되고 '친환경' 뉴스가 봇물처럼 쏟아졌으면 한다. 그러기 위해서는 자치단체장의 역할이 무엇보다 중요하다. 충북의 자치단체장들은 이제 환경단체와 생태학자들을 참여시키고 그들의 주장에 귀 기울여야 한다.

<박창재 청주충북환경운동연합 정책연구팀장 >

(6) 태안 유출유 사고 충격넘어 차분한 대응으로(2007.12.21)

2007년 12월 7일 오전 7시, 태안군 만리포 앞 바다는 순식간에 최악의 재난의 현장으로 바뀌었다. 다름 아닌 '스피리트 유출유 오염사고'이다. 태안군민은 물론이고, 전 국민을 경악시켰다.

시시각각 방영되는 사고현장의 참담한 모습을 보며 국민들은 국가의 위기 대응 능력, 해양경찰청의 초기 방제 전략, 해양수산부를 비롯한 지방자치단체로 이어지는

행정의 무능을 또 한 번 곱씹어야 했다.

지난날의 대형사고 -성수대교 붕괴, 삼풍 백화점 붕괴, KAL기 참사, 대구 지하철 화재- 의 기억이 채 가시기도 전에 초대형 사고가 발생한 것이다. 우리 국민들의 안전 불감증 결과의 극치이기도 하다.

이번 유출류 사고는 어이 없는 소수 몇 사람의 실수로 인해 상상을 초월하는 피해를 유발했다는 점에서 이전의 그 어떤 대형사고와 뚜렷한 차별성을 보인다.

사고 발생 이후, 피해 면적이 시간에 따라 급속도로 증가하고, 피해 기간이 초장기적인 점과 피해 당사자가 인근 어민, 수산업, 관광 사업 등의 유관 종사자로 이어져 결국은 지역의 경계를 넘어 전국적으로 피해가 확산된다는 점이 더욱 그러하다.

문제는 지금부터이다. 원상회복에는 10년 이상의 시간이 요구될 것이다.

따라서 이 시점에서 무엇보다 중요한 것은 장기적 전략을 가지고, 환경과 생태계의 복원 계획을 수립하는 일이다.

서해 중부해역에서 가장 생태적으로 건강한 가로림만과 신두리 사구, 안면도 백사장, 천수만에 이르는 일련의 연안환경에 미칠 원유유출 사고의 영향은 심각하기 그지없다.

12월 16일 UN에서 파견한 환경 전문가들과 만리포 해역과 해수욕장, 가로림만 우도의 오염 현장을 둘러보았을 때, 그들이 우리 국민의 자발적 봉사활동에 큰 감명을 받는 모습을 보고 내심 흐뭇하였다. 검은 폭탄으로 뒤 덮였던 모항과 만리포 백사장의 모습이 불과 일주일 만에 어느 정도 원래의 모습을 되찾게 된 것은 시민정신의 승리라고 분명 말할 수 있지만, 이쯤에서 우리는 한시 바빠 초기의 충격에서 벗어나 냉정히 향후 10년의 계획을 단계적으로 세워야 할 것이다.

12월 14일 해양수산부는 환경영향 조사와 생태계 복원을 위한 용역사업을 발 빠르게 한국해양연구원과 충남대학교 해양연구소 공동 팀에 발주하겠다는 입장을 천명하면서, 초기 조사의 중요성을 강조하였다. 이러한 조치는 대단히 고무적이다.

많은 시민들이 궁금해 할 피해의 범위 파악과 피해의 지속성, 환경과 생태계의 회복에 걸릴 시간 등의 과학적 문제는 결국 바다 현장에서 과학적 자료를 채취하고, 실험실에서 묵묵히 본래의 연구 업무에 충실할 해양과학자들의 몫이기 때문이다. 일부 언론 보도에 생태계 회복 기간을 성급히 10년, 20년 혹은 100년으로 예단하는 것은 말장난에 불과하다.

엄밀한 조사와 과학적 자료에 근거한 장기 복원 계획의 수립을 통해 어찌면 우리

국민들의 헌신적 노력에 보답하여 우려했던 기간을 훨씬 앞당길 수도 있지 않을까 하는 기대를 갖게 한다.

마지막으로 해양수산부와 지방자치단체에게 이런 당부를 드리고 싶다. 1995년 여수 앞바다 '씨프린스호 사고'의 우를 다시 범하지 않기 위해선, 장기 계획의 수립과 차분한 진행, 적절한 예산의 배정 그리고, 항구적 관리와 연구를 담당할 가칭 '태안 원유유출 사고 관리 연구센터'의 수립이 필요하다고.

<노영재 충남대 해양환경과학전공 교수>

(7) 국민여러분! 그저 감사할 뿐입니다(2007.12.21)

우리 태안군민들은 지금 국민여러분께 큰 빚을 지고 있습니다. 국민여러분께서 보내주시는 따뜻한 성원을 어떻게 갚아야 할지 솔직히 저희는 감당하기 어렵습니다.

태안은 지금까지 큰 자연재해가 일어나지 않아 사람살기 좋은 고장으로 부러움을 많이 샀던 고장입니다.

그런데 마른 하늘에 날벼락을 맞았습니다. 이런 끔찍한 재앙이 발생할 줄 꿈엔들 생각조차 못하였습니다.

오늘까지 사고 12일째를 맞고 있습니다. 군수를 중심으로 전 직원이 재난 현장에서 기름과 사투를 벌이고 있습니다.

종합상황실에 근무하는 저는 주저앉고 싶을 때가 한 두 번이 아니었습니다. 그러나 힘이 납니다. 국민여러분께서 보여주신 뜨거운 관심 때문에 감히 힘들다는 말을 꺼낼 수가 없습니다.

한 여학생이 "아저씨 방제현장에 가고 싶지만 피부염 때문에 가지 못할 것 같아요. 상황실에서라도 심부름을 하고 싶다"고 전화를 주셨습니다.

어느 가족은 집안에 있던 속옷을 전부 모아 세탁하여 상자에 담아 보내 주시기도 했습니다.단체에서 내는 몇십억 원의 성금 못지않게 귀한 마음입니다.

현장에서 방제작업을 하는 자원봉사자들의 고생은 이루 말할 수가 없습니다.

열악한 숙식조건, 구토와 두통, 매서운 바다바람과 맞서며 한 방울의 기름이라도 수거하기 위해 구슬땀을 흘리고 있습니다.

정말 제가 대한민국에서 태어난 것이 이때처럼 자랑스러운적이 없습니다.

이렇게 훌륭한 국민들이 이 지구상에 또 어디 있겠습니까.

지금 태안은 정신적 공황상태에 빠져 있습니다. 어민들은 조업을 완전히 중단했습니다. 펜션과 민박은 예약이 취소되는 등 손해가 막심합니다.

횃집, 낚시가게, 상점 등도 영업이 안돼 아예 문을 닫는 곳이 늘어나고 있습니다.

맨손으로 하루를 벌며 먹고사는 어민들은 생계대책이 전혀 없습니다.

수산물 시장에서는 태안에서 생산되는 수산물을 받아주지 않고 있습니다.

관광과 바다를 생업으로 생계를 이어가는 주민이 70%나 되는데, 앞으로 어떻게 살아가야 할지 한숨이 절로 터져 나옵니다.

국민여러분! 용기를 주시기 바랍니다. 자원봉사활동 나오신 분이 내년에 가족들 데리고 꼭 해수욕장에 오겠노라고 군청 게시판에 글을 올려주셨습니다. 태안군민여러분! 힘을 내라고 말입니다.

국민여러분! 태안을 기억해 주십시오. 바다는 금방 회복될 것입니다.

이번 재난에 국민여러분께서 보여주신 고마운 마음 영원히 잊지 않습니다.

사랑합니다. 대한민국! 그리고 국민여러분!

<유연환 태안군청 기획담당>

(8) 위기를 기회로 만들자(2007.12.22)

일어나서는 안될 불행한 사고가 또다시 발생했다. 지난 7일 태안 앞바다에서 유조선과 바지선이 충돌하면서 1만여t의 기름이 유출돼 해상국립공원인 태안 앞바다 일대가 죽음의 바다로 변했다.

표박지를 벗어나 표박한 유조선과 와이어가 끊긴 상태로 운항하던 예인선이 충돌, 유조선 3군데가 파공돼 1만kl 이상의 원유가 유출됐다. 수천 ha의 양식장과 바다가 기름폭탄으로 초토화됐으며, 수십년이 경과해도 완전한 해양생태계 복원을 장담하기 힘든 국내 초유의 재난사태가 발생했다.

초기에 신속 정확하게 대처했다면 피해를 크게 줄일 수도 있는 상황였다. 하지만 현재까지 이 사고에 대해 진심으로 사과하거나 책임지겠다는 사람은 아무도 없다.

신문과 TV에서는 연일 정성스럽게 키운 굴과 바지락, 해삼, 전복 등에 묻은 기름을 보고 망연자실하는 어민들의 표정을 내보내고 있다.

청정 갯벌에서 자란 꽃게와 어패류에 기름이 가득 묻어 처절하게 몸부림치는 장

면들 또한 여과되지 않은 채 우리에게 전달돼 환경대재앙의 무서운 단면을 보여주고 있다.

또 직접적인 피해자인 어민들을 비롯 군인, 공무원, 자원봉사자 등이 기름으로 뒤범벅이 된 채 기름제거작업에 사투를 벌이고 있다.현장에 가지 못하는 국민들도 지금은 기름 제거가 최상의 방법이고 최우선이라는 생각으로 모든 시선을 태안반도로 집중하고 있다.

이번 사고에서 가장 놀라운 것은 사람에 의해 발생한 인재(人災)라는 점이다.

우리나라 첫 번째 대형 기름유출 사고는 지난 95년 7월 전남 여수 소리도 해상에 서 태풍 때문에 일어난 씨프린스호 사고였다.

당시 여수지역 어민과 군인, 전국에서 찾아온 자원봉사자들은 사고 원인을 따지기엔 앞서 30도를 넘나드는 무더위 속에서도 매일 바다로 나가 기름이 확산되는 것을 막아내는 데 혼신의 힘을 쏟아부었다.

바닷가와 해수욕장에서 몽돌 하나하나를 흡착포로 씻어내고, 솔로 바위를 닦아내는 등 기름제거 작업에 굶은 땀방울을 흘렸다.

지금도 기름 잔여물이 나타나고 있지만 아마도 이들 자원봉사자들의 땀방울이 없었다면 지금의 맑고 깨끗한 여수는 찾아보기 힘들었을 것이다.

특히 2012 세계박람회 여수 유치에 생각조차 할 수 없었을 것이다.

지금의 태안반도도 마찬가지다.

기름띠에 뒤덮여 죽음의 바다로 변해 가는 재앙을 막기 위해 국민 모두가 내 일처럼 나서고 있다.

첨단장비도 좋지만 구석구석 기름을 제거하려면 결국 가장 필요한 것은 사람의 손이다.

지난 주말에 5만 명에 이르는 자원봉사자들이 부족한 흡착포 대신 헌옷을 양손에 들고 태안반도를 가득 메웠다.

사고 15일째인 21일 현재 해상방제에 경비정, 방제정, 해군 고속정, 민간어선 등 선박 7430대와 헬기 160대가 동원됐으며, 해안방제에 민·관·군·경과 자원봉사자 33만 4700명이 동참했다.

이들은 벌써 3511kl의 폐유와 1만 6930kl의 흡착폐기물을 수거했다.

작은 손이지만 기름 한 방울을 걷어내고 돌멩이 하나를 씻어내는 한 사람의 구슬땀은 청정해역으로 되돌리는 데 아마도 5년 아니 10년 이상을 앞당길 수 있을 것이

다.

국가적인 재앙인 만큼 연말을 맞아 해외여행과 송년회 등의 비용을 줄여 기름 닦는 비품구입 성금으로 기탁하고, 어린 자녀들과 함께 기름을 닦아내며 환경재앙에 대한 현장교육을 겸한다면 2007년을 마무리하는 가장 보람찬 일이 될 것이다.

또 앞으로 자원봉사의 차원을 넘어 '태안을 사랑하는 모임' 등으로 승화될 경우 분명히 전화위복의 계기가 될 것으로 확신한다.

우리 모두의 손길을 더해 태안반도를 하루빨리 예전의 청정해역, 아름다운 해변으로 되돌려 어부들이 생기 있고 활기차게 그물질하는 모습을 볼 수 있기를 기대한다.

어려울 때일수록 위기를 기회로 만드는 지혜를 발휘해야 하기 때문이다.

<천기영 서부분부 취재부국장>

(9) 보령은 서자(庶子)인가?(2007.12.22)

태안 앞바다 원유유출 사고 보름째, 보령 앞바다의 크고 작은 섬들은 중앙정부와 도 방제 당국의 무관심으로 검은 눈물을 흘리고 있다. 막판 대선 열기와 함께 태안으로만 원유유출 사고 복구 관심이 쏠린 사이 보령 앞바다를 덮친 검은 그림자에 도서 어민들은 절망의 눈물을 흘린다.

태안 앞바다에서 유화제를 싣고 요란스럽게 오가던 비행기, 레이싱하듯 바닷물을 가르던 물 대포 때문인지 원유 찌꺼기들은 삼삼오오 무리지어 태안을 벗어나 지난 14일 보령 앞바다 섬들에 소리 없이 상륙했다.

서해에 올망졸망 떠 있는 78개의 유·무인도서는 현재 중앙정부와 도 방제당국의 관심 및 구원의 손길을 기다리며 검은 기름띠를 허리에 차고 가쁜 숨을 몰아 쉬고 있다.

지난 20일 충남도의 유류유출 종합상황보고 자료에 따르면 보령시는 양식어장 피해 예상 면적에만 포함됐을 뿐 어장 피해는 아직 호적(?)에도 오르지 못한 실정이다.

보령 앞바다 도서를 모두 합할 경우 피해 해안선이 그리 적지 않을 터인데 복구 투입인력은 태안의 1/20 수준에도 못 미치는 서자(庶子) 취급이다. 각지에서 모아진 피해자 돕기 성금(20일 현재 82억 원)도 혹여 관심도와 투입인력에 비례해 배분되

지 않을까 하는 우려의 목소리도 흘러 나오고 있다.

그래도 보령 도서의 어민들은 해변 자갈밭에 닿은 무릎이 시린줄도 모르고 기름을 떠내고 빨래하듯 섬 주변 바위와 자갈을 닦으며, 검은 눈물을 훔치고 있다.

이제 이들이 검은 눈물을 흘리지 않도록 보령도서에 대한 방제 전문인력 투입과 피해 보상에 관한 자료수집 및 생계대책 등에 대한 중앙정부와 도의 특별 지원이 절실한 때다

<김성운 서부분부>

(10) 태안사태의 교훈과 시련(2007.12.27)

다사다난했던 정해년을 보내면서 우리 충청도는 가슴 벅찬 희망을 안고 있었다. 그리고 그런 것이 성사되고 있었다. 그 하나는 짜증나고 암담했던 나랏일이 새정권 탄생으로 새나라 건설이라는 희망을 찾게 된 것이고 그 둘은 그동안 국책사업 배정에 있어서 소외만 받아왔다고 짜증만 가득했던 우리 충청도에 화끈하리 만큼 큰 사업이 속속 배정되었다는 발표인 것이다.

그러나 이러한 환호와 축제의 와중에 불청객인 태안사태가 미증유의 재앙을 충청도 서해연안 일대에 퍼부었다. 처참한 시련을 우리 충청도에 안겨준 것이다. 그것도 하늘이 내린 시련이 아니라 분명히 인재에 의한 재앙이기에 분노는 더하다.

필자는 이 처참한 상황을 하루 뒤인 12월 8일에 일본에서 접하고 급거 귀국 스케줄을 변경했다. 10년 전에 일본 후쿠이현(福井縣)에서 유사 사건이 발생, 이를 슬기롭게 극복한 사례를 조사한 나는 급거 귀국해 12월 13일에 이완구 지사에게 보고하게 되었다.

그 내용은 후쿠이현과 태안의 사건발생 시기, 기름유출량, 기름띠의 이동과 확산, 기름회수작업과 오염된 기름의 제거활동, 인해전술로 연인원 30만 명의 자원봉사단의 동원과 조직 및 운용, 극복초기부터 동원된 각종 장비, 용구, 자재 기타 지원 사항, 피해어민에게 실시한 보상과 절차, 비상 재해지구 공표에서 해제할 때까지의 제반 행정명령과 조치... 등이 포함된 보고서였다.

이완구 지사는 내가 보기에 흥분한 표정으로 보고를 받았다. 대책본부와 현지에 여러 가지 조치를 내렸다. 이윽고 "백문이 불여일견"이라면서 지사와 관계관이 2일 정도 일본의 현장을 직접 시찰할 수 있도록 주선했다. 달라는 당부를 받았다. 나는 일

본 전 참의원 5선 의원인 우오즈미 의원과 자민당 간사장께 방문계획을 써서 실현될 수 있도록 부탁하였는데 이틀만에 보내온 팩스 통지는 다음과 같았다.

(1)대환영이고 일본이 갖고 있는 자료를 한국에 드리는 것은 큰 보람이고 사명감이다.

(2)정부의 담당성인 환경성 장관이 직접 나서서 경과자료를 브리핑해 주겠다.

(3)당시의 생생한 보도를 한 NHK의 보도필름을 DVD로 엮은 CD도 보내주겠다.

(4)현지 광역자치단체인 후쿠이현 지사와 재앙 집중지였던 사카이(阪井)시에서 종합 브리핑과 자료와 체험담을 제공토록 하겠다.

(5)극심했던 현장에도 안내하여 드리고 말끔히 재생된 현황을 확인할 수 있게 하겠다... 는 요지이고

(6)우오즈미 의원과 후쿠이현 출신 현 자민당 간사장인 야마사키(山崎) 의원 두 분이 지사 일행을 시종 안내해 드리겠다는 성의도 통보해 왔다.

이에 따라 충남 시찰단은 1월 7~9일까지 3일간의 시찰일정을 확정시킨 바 있다. 순발력 있게 받아들인 지사에게 경의와 감사를 드린다.

태안사태를 극복해 나감에 있어 다음 몇 가지를 염두에 두어야 한다고 생각한다.

(1)선불리 덤비지 말고 차근차근 단계적이고 반복적으로 현장중심적으로 나갈 것.

(2)성급히 굴지 말고 인내성 있고 지속적으로 장기간 걸리는 작전임을 감수해야 한다. 일본은 자원봉사단활동 3개월, 대책본부 해체까지 5개월, 행정조치의 최종해제까지 1년 3개월이 걸렸다.

(3)10년 전에 일본에서 동원했던 여러 가지 방법을 참고하고 21세기의 과학과 장비를 총동원한다면 일본에서 보여준 기간보다는 단축할 수도 있다.

필자는 글을 맺으면서 태안재앙사태를 극복하는 로드맵을 다음과 같이 희망하고 내다본다.

(1)자원봉사단의 인해전술은 빨라도 내년 봄까지 지속되어야 한다.

(2)한두 개의 해수욕장은 내년 여름에 개장해야 한다. 그러자면 특수 장비를 동원한 특수공법을 도입해야 한다.(일본의 예는 없음)

(3)연안 양식장은 최소한 2009년 봄부터는 옛 상태로 재생시켜야 한다.

(4)방대한 갯벌의 기름제거는 특수장비와 특수 노하우를 사용한다면 2009년까지 소생시킬 수 있을 것이다.(일본은 우리와 같은 갯벌이 없다.)

우리에게 안겨준 사상 미증유의 재앙을 우리 손으로 말끔히 제거하고 우리 바다

와 우리 육지를 소생시킵시다.

일본의 현지학교 교장은 이런 말을 했습니다.

"바다는 일본만의 바다가 아닙니다. 지구 오대양에 연결된 바다입니다. 일본 연안에서 외국 선박이 저지른 재앙을 일본인의 손으로 말끔히 제거했다는 것은 일본만을 위한 범위를 뛰어넘어 세계인류를 위하여 해야 할 일을 다 했다고 생각합니다..."

자원봉사자 활동기간 중에 자진하여 봉사에 나온 30만 명 안에는 꼬부랑 할머니, 가정주부, 일반 봉사단체원, 퇴직공무원, 퇴직회사원, 남대생, 여대생, 여고생 등이 골고루 있으며, 현지 취사를 돕는 각종 음식점 종사원, 머리에 각종 염색을 한 망나니 같이 보이는 많은 젊은이, 암벽타기에 능한 비계공, 보트 동호인, 잠수 동호인 등이며 기초자치단체별로 청년회의소가 주관이 되어 구색맞는 자원봉사단을 조직하여 봉사했다 한다. 봉사기간은 각각 2박 3일간이고 사고당시 초등학교생이던 현재 여대생 하나는 그때 자신의 봉사일지를 공개하기도 했다.

일본 NHK방송은 3년 후인 2000년 11월에 이 자원봉사단이 이룩한 기록을 총정리하여 다큐멘터리 형식으로 엮은 특집에서 "이름 없는 30만 자원봉사단이 60일 만에 이룩해낸 기적"이라고 평가했다.

우리는 일본의 기적을 뛰어넘어 태안의 신화를 창조해야 한다.

충돌사고가 발생한 유조선에 3개의 구멍이 뚫려 원유가 폭포수처럼 바다에 흘러내렸다 한다. 세 개의 구멍을 막는데 소요된 시간은 10일간, 그동안 유출된 기름은 1만 2000톤이라 한다. 태안 앞바다에는 모래 채취선이 있다. 채취한 모래를 운반하는 모래바지선은 5000톤까지 모래나 기름을 담을 수 있는 탱크가 있다. 이 바지선을 초기에 투입하여 쏟아지는 기름을 받게 했다면 사고는 단순한 해난사고로 끝날 수도 있었다는 소문이다. 태안사태 초기의 미스터리는 해명되길 바란다.

<이인구 계룡건설 명예회장>

(11) 삼성중공업 해도 해도 너무한다(2008.1.7)

태안 앞바다 원유유출 사고가 난지 한 달이 지났다.

한 순간에 삶의 터전을 잃어버린 어민들의 울부짖음과 끝없이 해안가로 몰려드는 기름으로 처참하게 망가지는 현지 모습이 연일 신문·방송을 통해 나오면서 모든 국

민도 함께 울었다.

슬픔도 잠시, 사고 후 기름방제를 돕겠다고 전국에서 너도나도 나선 자원봉사자의 손길에 또 한 번 대한민국의 신화는 쓰여졌다.

그러나 태안의 기적을 믿는 것만으로 자위를 하기에는 무엇인가 모자란 듯하다. 이번 사고의 가해자로 지목되고 있는 삼성중공업은 현재까지 이렇다 할 입장 표명을 유보한 채 여론의 눈치만 살피고 있다. 언제까지 이렇게 버티고 눈치만 살피고 있을 것인지, 초인류 기업을 표방하는 국내 굴지 대기업의 어정쩡한 모습에 국민들은 실망하고 있다.

보상문제는 차후 얘기다.

사고 후 삼성이 알게 모르게 직원들을 보내 방제작업을 지원하고, 복구비 일부를 내놓는 등 쉬쉬하면서 복구 지원에 티를 내지 않는 것으로 안다.

그런데 정작 노무현 대통령과 이명박 대통령 당선인도 다녀간 피해 현장에 그룹 총수인 이건희 회장을 볼 수 없다는 건 너무나 것 아닌가?

이제라도 삼성은 석고대죄의 심정으로 국민들에게, 또 망가진 서해안 일대 주민들에게 진심어린 사과를 기대한다.

<박계교, 서부본부>

(12) 미래지향적 해양오염 복구방안 마련돼야(2008.1.11)

사상 최악의 해양오염을 초래한 '허베이 스프리트호' 기름유출 사고를 맞은 지 벌써 1개월이 지났다. 지금은 검은 기름이 뒤덮였던 해수욕장과 해안선 등 사고현장 일대는 기적과 같이 제 모습을 되찾고 있다.

해외의 해양오염 전문가들조차 이 같은 변화를 놀라워하고 있다. 이는 그동안 중앙의 방제당국과 지방자치단체의 신속한 대응과 함께 절망스러운 현실에도 좌절하지 않고 해양오염 피해의 확산을 온 몸으로 막아준 지역 주민과 전국 각지에서 찾아 온 100만 명이 넘는 자원봉사자의 헌신적 노력 덕분이다.

이제 피해지역 주민들은 전 국민의 성원에 힘입어 다시 일어설 수 있는 용기와 희망을 갖게 됐다. 그러나 지금까지의 방제 성과만 가지고 서해안의 해양오염 문제가 완전하게 해결된 것으로 봐서는 안 된다. 보다 근원적인 해결을 위해서는 추가적 방제 조치와 함께 장기적인 차원에서 보다 종합적인 피해 복구와 지역발전 방안

이 마련돼야 한다.

첫째, 지속적인 해양오염 방제 노력과 함께 해양 생태계 복원을 위한 근본적인 대책이 마련돼야 한다. 그동안 긴급방제로 많은 양의 기름 찌꺼기가 수거됐으나 아직도 엄청난 양의 기름 찌꺼기가 바다 깊은 곳이나 바위 틈 그리고 모래나 갯벌 속에 남아 있다. 남아 있는 기름 찌꺼기를 모두 제거한다고 해서 해양오염 문제가 근본적으로 해결되는 것도 아니다. 해초와 어패류, 해양 미생물에 미친 기름오염의 피해를 밝혀내고, 회복하는 일이 뒤따라야 하기 때문이다.

또 서해안 지역의 생태환경 피해와 영향을 집중적으로 모니터링하고, 심층적인 대응방안을 마련할 수 있는 별도의 전담연구기관의 설치가 필요하다.

아울러 생태환경 수준을 획기적으로 높여 피해지역을 해양생태환경의 보고(寶庫)로 만드는 데 치중해야 한다.

둘째, 피해어민 및 지역주민에 대한 보다 적극적이고 실효성 있는 보상과 지역경제의 회복을 위한 장기적인 지원책이 마련돼야 한다.

167km에 달하는 해안선과 5656ha에 달하는 어장과 양식장, 60개가 넘는 섬이 기름유출의 최대 피해지가 됐고 피해지역의 범위는 점차 확대되고 있다.

이 밖에도 수만 명의 생계 터전인 갯벌과 연안 해역이 오염돼 더 이상 조업이 불가능하게 됐다. 해양오염 피해는 수산업에만 한정되지 않는다.

해수를 이용한 염전과 치어 종묘 및 치어 양식장과 수산물 판매상, 횃집 및 요식업, 숙박업 등 지역경제 전반에 큰 피해가 초래됐다.

그러나 기름유출 사고에 대한 손해보상은 국제법규에 따르도록 돼 있어 과도한 증거자료가 요구되고 오랜기간이 소요돼 피해주민의 고통도 커지고 있다.

그러나 주민 피해에 대해서는 단기적인 대응과 함께 장기적인 차원에서는 생계기반 복원과 지역경제 회복을 위한 획기적인 대응방안이 마련돼야 한다.

셋째, 해양오염의 위기를 지역 이미지 쇄신과 발전의 기회로 활용해야 한다.

해양오염은 수산업과 관광산업을 기반으로 하는 태안과 주변 서해안 지역의 명성에 축정하기 어려운 손상을 초래했다.단기적으로는 다양한 이벤트나 장소 마케팅을 통해 서해안 지역을 다시 찾는 운동을 전개할 수 있다. 서해안 지역에는 해수욕장과 관광지, 콘도, 펜션 및 민박 등 관광기반시설이 잘 갖춰져 있어, 사계절 관광이 가능해 국민적 호응도를 기대할 만하다.

그러나 장기적으로는 서해안 지역을 세계적 수준의 청정한 해역과 해안관광지대

라는 차별화된 경쟁력을 갖춘 지역으로 발전시키는 데 치중해야 한다.

미래지향적 방제체제 구축과 획기적 지역발전을 위한 국가적 차원의 특별한 관심과 결단이 필요한 시점이다.

<김용웅 충남발전연구원장>

(13) 태안은 울지 않는다(2008.1.15)

태안 앞바다의 원유유출 사고에 투입된 자원봉사자를 포함한 인력이 100만 명을 넘어섰다. 사고발생일인 지난해 12월 7일 이후 한 달 동안 태안 앞바다를 살리겠다는 일념으로 100만 명이 한마음 되어 기름제거 작업에 팔을 걷어붙인 것이다. 하나로 뭉쳐 폭발적인 힘을 발휘하는 우리 국민성을 여실히 보여주는 광경에 가슴이 뭉클해진다.

사상최악의 원유유출 사고가 우리 고장 태안 만리포 해상에서 발생했다. 원유 1만 2547kl가 48시간 동안 흘러나와 전대미문의 해양오염이라는 '대재앙'을 맞은 것이다. 지난 1995년 여수 앞바다에서 발생한 '씨프린스호' 사고 때의 2.5배에 달하는 원유가 청정어장 태안반도 5000여ha 등이 뒤덮은 그야말로 '검은 재앙'이었다.

태안반도하면 우리고장 서해안의 대표적 청정지역이다. 다양하고 싱싱한 해산물과 천혜의 환경을 갖춘 안면도 꽃지·만리포·천리포·몽산포 등 경관이 수려하고 이름난 해수욕장이 몰려 있는 곳이기도 하다. 또한 서해 최대의 양식어장과 갯벌을 간직한 가로림만과 세계 최대의 철새도래지다. 바닷고기의 산란장인 천수만 등 해양자원의 보고이기도 하다.

그러나 국난을 당하면 우리민족은 무섭게 단결해 어려움을 극복해낸 경험과 저력을 갖고 있다. 지난 IMF 때 '금모으기'로 세계를 놀라게 했던 우리민족은 결국 '인간띠로 기름띠를 걷어낸' 기적을 보여주었다. 사상최악의 해양오염 사고를 극복하려는 국민적 성원은 연말 송년회, 종무식, 그리고 신년 시무식을 자원봉사로 대신하는 새로운 풍속도를 낳게 했다. 이번사고는 해수면뿐만 아니라 바다 속까지 오염돼 해양생태계의 완전 복원에는 수십 년이 걸릴 수도 있지만, 첨단과학기계 등 물질문명이 할 수 없는 그 단계를 '자원봉사의 기적, 인간띠'가 해내고 있다는 것이 더욱 위대하고 의미가 있다. '태안의 기적'은 세계 기름방제 역사의 한 페이지를 장식하고 있고 그 주인공은 이름 없는 맨손의 자원봉사자들이다.

그러나 피해확산을 최소화하고 원인 규명과 피해복구도 중요하지만, 삶의 터전을 잃고 절망과 실의에 빠진 주민들에 대한 대책이 무엇보다 시급하다. 어장, 해수욕장, 펜션, 횃집을 운영하는 주민들은 '삶 터'를 잃고 절망감 속에서 신음하고 있다. 정부가 특별재난지역으로 선포한 이상, 피해주민을 위한 특별법 제정 등 정부차원의 특단의 대책을 세워 하루빨리 피해를 보상해야 한다.

직접적인 피해뿐만 아니라 간접적인 피해도 엄청난 상태다. 먼저 '청정해안' 태안을 찾는 관광객들이 끊겨, 펜션, 횃집 등의 업소들이 사실상 '개점휴업'상태다. 1300만 명의 피서객에다 주말과 휴가관광객까지 합치면, 해마다 태안지역을 찾는 관광객은 연인원 2000만 명에 달한다. 이번 사고로 이들 관광객의 대부분이 다른 지역으로 발길을 돌릴 가능성이 높아 태안지역은 연간 수백억 원의 관광수입이 날아갈 처지에 놓여 있다. 기름제거 복구 작업에 따른 자원봉사도 중요하지만, 태안반도를 관광하는 것도 자원봉사 못지않게 피해지역 주민에게는 큰 도움이 된다.

겨울바다는 여름바다보다 아름답다. 설 명절을 전후해 또는 주말에 태안반도, 꽃지의 낙조, 천수만의 일출 관광을 다녀오는 것도 자원봉사의 일환이다.

350만 충청인도 솔선수범해야 한다. 가서 내 고장 이웃들에게 따뜻한 위로의 말 한마디를 건네는 것도 의미 있는 일이다. 자원봉사와 함께 아름다운 관광지로서 태안을 다시 찾을 때, 우리의 바다와 갯벌을 다시 살릴 수 있을 것이다.

하루빨리 태안 망산마을 아낙들의 '희망의 뱃노래' 소리를 듣고 싶다.

<김이환 한국광고주협회 상근부회장·언론학박사>

(14) 보상금은 피해주민에 돌아가야(2008.1.22)

태안 앞바다 원유유출 사고로 지역어민들의 눈에 흐르는 검은 눈물이 마르지 않고 있다.

막막한 생계를 보다 못한 어민들의 음독 자살 소식이 잇따라 전해지면서 이를 접하는 국민들도 안타까운 마음을 금할 수 없다.

그나마 전국에서 모여든 수많은 자원봉사자의 손길이 지역민의 아픔을 달래고 있지만 검은 눈물을 다 닦아주기엔 갈길이 먼 듯하다. 그러나 원유유출 사고 후 피해지역을 중심으로 인구가 갑자기 늘거나 맨손어업 면허신청이 급증하는 등 기현상이

벌어지고 있다.

태안지역의 경우 사고 후 해안가에 위치한 일부 읍·면지역의 인구가 적게는 수명에서 많게는 수백 명씩 늘어나는가 하면 맨손어업 면허신청도 수천 건에 달하고 있다.

서산지역에서도 사고 후 맨손어업 면허신청이 급증해 관련 부서에서 이를 처리하느라 곤혹(?)을 치렀다는 후문이다.

물론 오비이락 식으로 부득이 하게 전입하거나 맨손어업 면허신청을 한 경우도 있겠지만 문득 '보상'이란 단어가 스치는 이유는 왜일까?

경찰은 최근 이런 전입자를 대상으로 보상을 노린 위장 전입일 경우 발본색원한다는 입장이다.

이와는 별도로 검찰도 '서해안 기름유출 피해보상 비리신고센터'를 설치하고, 보상과 관련한 각종 브로커들의 비리행위에 대해 척결에 나서기로 했다.

이번 사고와 관련해 보험사로부터 피해주민이 받는 보상금은 최대 3000억 원 정도에 이르는 것으로 알려졌다. 그러나 이 보상금으로는 주민들이 입은 피해를 보상하기에는 턱없이 부족한 것이 현실이다.

그런 일이야 없겠지만 혹시나 보상을 노린 불순한 의도를 가진 사람들에게 한 톨이라도 허투루 보상금이 돌아가지 않도록 철저한 단속을 촉구한다.

<박계교, 서산주재>

(15) 태안연안 기름유출 재앙 有感(2008.1.22)

태안사태 발생 40일을 넘기고 있는 이 시점에서 악전고투로 이 참담한 현실을 극복한 지난 40일간의 공과를 짚어보고 앞으로 1년이 될 때까지 우리가 넘어야 할 극복의 고개를 예상하지 않을 수 없다.

지난 40일간의 회고하면서 앞으로의 1년을 걱정해야 한다.

1. 전국 각지에서 모여든 자원봉사자가 이미 100만 명에 육박하고 있다는데 이는 필자만이 아니라 세계에서 놀라고 있다는 사실이다. 역시 한국사람은 위기극복에 강한 국민이라고. 10년 전 일본에서는 3개월간 자원봉사단을 운용했는데 연 동원 인원이 30만 명이었고 일본은 이것을 대서특필하여 세계에 자랑하고 있었는데 이번 한국의 예를 듣고 두 손을 들었다 한다. 태안과 일본 후쿠이 현의 사태를 비교하면

서 필자는 내실 면에서 몇 가지 아쉬운 점을 지적한다.

태안의 경우 동원된 자원봉사자는 대부분 공무원 관변단체의 동원인 데 반하여 일본의 30만은 공무원 및 기관원 동원은 자원봉사자에 포함치 않았다. 공무원은 자원봉사자의 관리·감독과 교육 및 뒤처리 후원에 주력했다. 봉사자의 선정, 조직, 동원은 100% 일본 기초자치단체별로 자생하는 청년회의소가 주축이 되어 100~200명의 봉사희망자를 모집하고 중앙통제소의 배정 일정에 따라 매일 균일한 봉사단을 보냈다. 작업지휘도 통제소 지시에 따라 서클별로 분담하여 작업했다 한다.

일일봉사자는 그날 오전 7시까지 지정된 현장까지 자체 부담으로 와야 하고 하루 종일 일몰시까지 작업하는 게 원칙이고 2박 3일을 원하는 팀에게는 현지시설을 알선해 주었다 한다. 40일이 지난 오늘 걸으로는 지옥같았던 검은 기름은 어지간히 치워졌다는 보도이지만 생태계를 복원하자면 아직도 3개월은 봉사단에 기대할 수밖에 없다고 보는데 벌써 봉사단의 수가 현격히 줄고 있다는 데 우려를 표명할 수밖에 없다. 수는 적더라도 한 석달 동안은 일본식 자원봉사자의 동원과 관리가 참고되어야 한다고 본다.

2. 태안반도에 있는 해수욕장은 금년 여름에는 일제히 개장해야 한다. 국제전문평가단은 올 여름 전에 땅고르기를 잘 해 준다면 개장하는 데 무리가 없을 것이란 평가를 했다 한다. 여기서 땅고르기란 현 지표는 말끔히 기름을 제거했지만 모래사장 깊숙이 박힌 기름층을 제거해야 한다는 것으로 이해한다. 땅고르기란 그레이더나 트랙터로 밧갈이 식으로 땅을 뒤집고 그 속에 있는 기름덩어리를 제거하는 것을 말한다. 장비와 봉사자가 동원된다면 올 봄 2~3개월이면 능히 이 작업을 끝낼 수 있다고 본다.

국민이 TV로 이 광경을 볼 때 비로소 피서객이 모여 평년보다 더 성황을 일으킬 것이다. 100만이 넘는 자원봉사자를 초청하면 그들은 올 해수욕을 태안에서 할 것이고 그들은 악몽과 같은 상황 하에서의 봉사활동을 상기하며 감동 있는 피서를 즐길 뿐 아니라 그들의 자부심을 불러일으킬 것이다.

3. 세계에서 가장 넓고 잘 조화된 태안의 갯벌은 어느 외국 평가원이 지적하듯이 피 무한한 생태환경이고 수산업의 보고이다. 진흙으로 조성된 갯벌은 지하 수m까지 곤죽이 된 기름이 침투되었다 한다. 이곳이 자연의 힘으로 생태계가 복원되려면 20~30년이 족히 걸릴 것이란 평가이다. 이것을 인공의 힘으로 1~2년으로 단축시키는 방법을 모색해야 한다. 기름섬멸용 박테리아를 투입하여 목적을 달성해야 하

는데 이에는 고도의 첨단 BT가 동원되어야 하며, 선진국에는 이 노하우가 있다는 것이다. 이 전문기술 보유자들은 태안 현지의 갯벌에 대한 현황과 정보를 보내달라는 요청을 필자에게 해 왔다. 갯벌의 토질분석자료, 갯벌에 서식하는 생태계의 종류와 특징, 갯벌에 침투한 기름의 깊이, 갯벌 내의 산소와 인(燐)의 함유 정도 등이다. 이런 노하우가 하루속히 현지에 동원되어 1~2년 후에는 옛 생태계가 소생되는 갯벌이 재생된다면 얼마간의 투자는 감수해야 할 것이다.

4. 뭐니 뭐니 해도 태안연안 어민에 대한 피해보상 문제다. 자칫 보상범주를 넘어 사회문제로 발전할 기미도 보인다. 너무 늦춰도 안 되고 너무 서둘러서도 안 되는 문제라고 생각한다. 빠를수록 좋다 하지만 그런 때는 보상의 원칙과 불공평이 또 하나의 사회문제를 야기할 수 있기 때문이다. 도 당국이나 정부에서는 우선 생계보조 지원 후 보상실시의 방향을 잡았다고 알고 있다. 시의적절한 대책으로 평가한다.

일본 후쿠이현 어민조합장 우메노 시게오(梅野茂雄)는 그 때를 상기하면서 후쿠이현에서 마련한 2억 6000만 엔(25억 원 상당)으로 아프지만 보상 문제를 매듭지었다고 회상했다. 그 2억 6000만 엔은 IOPC(국제대양기름오염정화기금)에서 보상한 2억 3000만 엔과 의연금 등 잡수입 3000만 엔으로 매듭지었다고 했다.

우리의 현실로는 엄두도 나지 않는 적은 액수이다. 태안사태 수습비로 정부에서 배당한 300억 원이 이미 충남도에 와 있고 2차로 300억 원을 더 추가하기로 합의가 되었다는 것이다. 또 충남도에 접수된 의연금만 합치면 300억 원이 넘을 것이다. 이 돈은 이미 거의 수협에 예치된 상태라 한다.

보상자원은 또 더 있다. IOPC에서 제공할 보조금을 상한선에서 미리 주겠다는 IOPC 사무총장의 공약이 있고, 기름 유출의 가해자인 홍콩 선박과 삼성중공업이 든 보험금이 있다. 또 가해자의 자율적 책임을 묻는 기금도 도사리고 있다. 정부출연, 지방출연, 민간출연 의연금도 더 추가할 요인이 있다.

근거보상, 공평보상, 투명보상의 길이 충분히 있고 그 의지가 발표된 마당에 어민들도 기대를 버리지 말고 참고 기다려주어야 도리라고 생각한다.

재앙은 이미 당한 재앙이다. 하루빨리 원상으로 재생시키는 일, 하루빨리 피해자가 납득할 수 있게끔 보상을 해 주는 일은 우리가 세계에 자랑할 수 있는 21세기의 재앙극복 신화가 될 것이다.

<이인구 계룡건설 명예회장·태안대책 자문위원>

[설인호의 투데이만평]메리 태안
2007년 12월25일 (화) / 설인호 화백



[설인호의 투데이만평]태안아 어서 일어나야지.
2008년 01월04일 (금) / 설인호 화백



2. 중앙신문



1) 사실

(1) 사소한 안전의식 부재가 빚은 기름유출 재앙(2007.12.9)

유출된 원유 1만5천여톤이 폭 40~50m, 길이 40km의 두꺼운 기름띠를 이뤄 만리포 모항 등 연안을 덮치는 등 충남 태안해상 국립공원을 초토화하고 있다. 최악이었다는 12년 전 시프린스호 사고 때보다 훨씬 심각하다. 유출된 기름이 세 배나 많고, 바다 위에서 발생해 확산 가능성이 높다.

당장 중요한 것은 확산을 막는 방제작업이다. 사고 지역은 식생이 풍부하고 경관이 수려한 곳으로 손꼽힌다. 만리포 해안은 물론이고, 천연기념물로 지정된 신두리 사구는 이미 기름띠가 덮쳐 제모습을 영영 잃게 됐다. 인근의 가로림만과 천수만은 개펄 생태계가 우수하고, 어류의 자연산란장이자 각종 해산물 양식장으로 유명한 곳이다. 세계적인 철새 도래지이기도 하다. 여기까지 덮칠 경우 어민의 피해는 천문학적으로 늘고, 철새들은 재앙에 가까운 피해를 입게 된다. 걸만 복구하는데도 최소 3년이 걸리며, 가라앉은 기름찌꺼기는 제거할 수도 없다. 시프린스호 사고 때 유막이 230km나 떨어진 포항 앞바다까지 형성됐고, 부산에선 기름덩어리가 올라오기도 했다. 현재 해군 해병대 특전사까지 나섰다니 그나마 다행스럽다.

방제가 급하다고 사고 및 피해 확산 원인을 규명하는 데 소홀해선 안 된다. 해양수산부는 지난 7일 사고가 발생했을 때만 해도, 해안에서 멀리 떨어져 있고 겨울이라 확산 속도도 느려 시프린스호 사고 때보다는 피해가 적을 것이라고 낙관했다. 초동대처에 문제가 있었음을 의심하지 않을 수 없다. 유조선에 생긴 구멍을 막는데도, 크기를 몰라 우왕좌왕하다가 하루 이상 지체됐다. 사고 때마다 지적되지만, 이번에도 사고 유조선은 이중선체의 의무를 지키지 않았다.

일 단 기름이 유출되면 기술적 한계 때문에 10~100년 동안 피해가 계속된다. 따라서 무엇보다 중요한 것은 사전예방이다. 시프린스호 사고 이후 정부는 방제능력을 10배나 늘리고, 지휘체계 정비 등의 대책을 마련했다. 그러나 해양사고는 1999년 389건에서 2004년 1462건으로 급증했다. 대부분 사소한 안전의식 부재에서 비롯됐다. 이번에도 예인선의 로프가 끊어지는, 어처구니없는 사고에서 비롯됐다. 사소한 부주의가 재앙적 사태를 초래한 것이다. 따라서 안전의식을 높이는 획기적인 대책이 필요하다. 철저한 원인 규명과 오염자 부담원칙 적용은 하나의 방안이 될 것이다.

(2) 온국민의 손길로 기름유출 사고 극복하자(2007.12.11)

충남 태안 앞바다 기름 유출 사고의 피해가 애초 예상보다 훨씬 크고 심각한 상황으로 가고 있다. 초기 대응에 실패한 탓에 닻새째 방제 작업을 벌였음에도 해상의 기름띠는 남북으로 70여km까지 확산됐으며, 인근 40km에 이르는 해안은 초토화됐다. 회수된 기름은 유출량의 10%에도 못미친다. 경기도, 전라북도 등 서해안 전역으로 피해가 확산될 수도 있는 상황이다.

이미 기름띠가 넓게 퍼져 버린 탓에 효과적인 방제가 더 어려워졌다. 2차오염 우려 때문에 유처리제도 쉽게 뿌리지 못하는 상황이다. 가장 큰 문제는 기름띠가 계속 밀려들면서 해안이 죽음의 벌판으로 변해가는 것이다. 그러나 기름을 빨아들일 수 있는 유조차량은 모래사장으로 진입할 수 없어 무용지물이다. 결국 많은 인력을 동원해 엉겨붙은 기름덩이를 손으로 일일이 걷어내는 방법 말고는 별다른 수단이 없는 실정이다.

이런 재난 극복을 정부와 지역 주민들에게만 맡겨놓을 일은 아니다. 국민 모두 작은 손길이나마 힘을 합쳐야 할 때다. 현장에서는 주민·자원봉사자·공무원·경찰·군인 등이 달려들어 기름 제거에 나서고 있지만 과로·악취·피부병 등으로 지쳐가고 있다. 심지어 두통과 구토로 병원에 실려가는 사람들까지 나오고 있다. 지금 7천~8천명이 일하고 있지만 언제까지 버틸지 알 수 없는 상황이다. 흡착포·입마개·장갑 등 장비와 자재도 턱없이 부족하다. 그저 몸으로 때우는 상황이라고밖에 말할 수 없다.

해양 기름오염은 한번 터지면 그 피해가 광범위할 뿐 아니라 완전히 복구되는 데

까진 수십년이 걸린다. 기름 제거가 하루 늦어질 때마다 피해는 기하급수적으로 불어난다. 시간과의 싸움인 셈이다. 성금이나 장비를 보내도 좋고 자원봉사도 좋다. 모두 조금씩 보탠다면 큰힘이 될 수 있다. 무엇보다 지체 없이 실행하는 것이 중요하다. 조금이라도 피해를 줄이는 길이기 때문이다.

1995년 여수 앞바다에서 발생한 시프린스호 기름 유출 때 해상 기름 제거에만 한 달이 걸렸다. 두 배나 많은 1만여kl가 유출된 이번 사고 수습에 석 달이 걸릴지 반년이 걸릴지 장담할 수 없다. 우리가 어떻게 대처하느냐에 달렸다. 서해가 특정 지역 주민의 바다가 아니듯 기름 유출 사고 또한 그들만의 일이 아니다. 우리 자신의 삶의 터전을 지키는 일이기도 하다.

(3) 자원봉사자들이 일궈내는 ‘태안의 기적’(2007.12.16)

충남 태안 앞바다에서 사상 최악의 기름유출 사고가 난 지 열흘이 넘었다. 기름띠와 타르덩어리의 확산을 막고, 해안을 덮친 기름을 걷어내는 안간힘이 이어지고 있다. 추위와 악취가 고통스럽지만 손 놓고 있을 수는 없는 일이다. 초토화된 삶의 터를 되살리고 태안해상국립공원 등 아름다운 우리 해안선을 조금이라도 빨리 회복하는 일이 어디 태안 등 피해지역 주민들만의 몫일까.

눈앞이 막막하지만 이제 차츰 희망이 보인다. 전국 각지에서 밀려드는 자원봉사자들의 손길은 그 하나하나가 희망이다. 지난 주말에는 하루에만 4만여명씩이나 다녀갔다. 어려울 때일수록 함께하는 우리 국민의 저력을 다시금 보여주고 있다. 외환위기 때 들불처럼 일었던 금모으기 운동에 장롱 속에 고이 간직해 두었던 결혼반지까지 나라 살리자고 내놓았던 우리 국민이다. 만리포해수욕장의 모래가 조금씩 제 빛을 찾아간다고 하는데 이들의 손길이 없었던들 가능했을까. 자원봉사 행렬에는 공무원, 시민사회단체, 종교인, 회사원 등 단체뿐 아니라 가족 단위의 참여도 끊이지 않는다. 주말 나들이쯤으로 여기고 엄마 아빠 손을 잡고 따라나섰던 고사리손도 바위와 모래에 달라붙은 기름을 흡착포로 닦아냈다. “학교 빼먹고 가서 좋아했는데 와보니 너무 힘들다”는 한 아이의 말은 결코 불평이 아니다. 그 어린 마음에도 참담해 제 한 손을 보태야겠다는 생각, 그래서 자갈 하나가 제 빛을 찾았을 때의 보람을 그리 표현했으리라. 소중한 경험이다.

바위 하나, 모래 한줌 닦아내면 해안은 그만큼 옛 모습을 찾는다. 모래나 자갈·바

위에 묻은 기름을 기계로 처리할 수 있는 기술은 개발되지 않았으니, 기댈 건 사람의 손밖에 없다. 기름이 유출되면 수십년간 피해가 계속된다지만, 그 기간을 줄이는 건 사람의 힘뿐이다.

1997년 러시아 유조선 나훗카호 침몰로 유출된 중유가 일본 후쿠이현 미쿠니 지역 해안을 덮쳤을 때, 그 해안을 되살린 건 자원봉사자들의 땀이었다. 서너달 동안 연인원 30만명이 자원봉사에 나서 기름을 대부분 제거했다. 몇 해가 걸릴지 모른다는 일을 그들은 기적처럼 해냈다. 우리도 태안에서 그런 기적을 보게 되리라 믿는다. 정부도 자원봉사자들의 뜻이 온전히 피해 복구에 보태지고, 그들의 발길이 끊이지 않도록 체계적이고 충분한 지원책을 마련해야 할 터이다.

(4) 오염자 부담' 원칙 철저히 지켜야(2007.12.26)

태안의 재앙은 어처구니없는 인재였다. 원인은 사소했지만 그 결과는 파국적이었다. 1만2547kl의 기름이 약 150Km의 해안을 뒤덮었다. 하지만 재앙을 극복하려는 선의도 빛났다. 30만명이 넘는 자원봉사자의 헌신적인 노력은, 비록 제한된 지역이지만 아름다운 해안선을 되살려내고 있다.

온국민의 시선이 오염과 방제에 쏠린 사이, 사고 선박 관계자들은 항해일지 조작 등 책임 회피를 위해 안간힘을 썼다고 한다. 1995년 시프린스호 사고 때의 엉터리 복구·징벌·보상이 재현되지 않을까 걱정스럽다. 당국이 서둘러 생태계 회생 및 피해 보상 등 사고처리 원칙을 정립하고, 책임 소재를 가려야 하는 이유가 여기 있다.

해양오염 피해는 지역주민과 생태계를 때서 생각할 수 없다. 주민의 경제생활은 생태계 회생에 달렸기 때문이다. 수산물의 생산과 가공·유통, 그리고 관광산업 등은 생물군집의 구성·크기·건강도·생산성·기능 등 해양 생태계의 원상 회복에 비례하는 것이다. 생태계 회생엔 장기간이 걸린다. 피해 산정에 당장의 지역주민 피해 이외에 생태계의 회생에 필요한 오랜 시간과 비용이 모두 포함돼야 한다. 그러자면 생태계 피해를 과학적으로 파악해 회생 계획을 수립·시행해야 하고, 시간에 따른 회생 정도도 예측·평가하는 일이 선행돼야 한다.

1995년 시프린스호 사건 때 정부나 지에스칼텍스는 이런 노력을 전혀 기울이지 않았다. 그 결과 지금도 해안과 바닷속엔 막대한 양의 기름이 남아, 유독성 물질로 해양생물에 만성적인 피해를 끼치고 있다. 그러나 여기에 대해 누구도 책임지지 않

는다. 미국에선 엑슨 발데즈호 기름유출 사고(1989년)에 대해 5년 뒤 장기적 생태계 회생작업을 지시했고, 2조원의 비용은 엑슨에게 부담시켰다. 물론 지금도 생태계는 복구되지 않았다. 정부와 별도로 법원은 주민에 대한 직접 보상비 2500억원 이외에, 징벌적 과실 벌과금으로 정유회사 1년치 이익에 해당하는 5조원을 부과했다.

오염자 부담 원칙은 1970년대부터 환경정책의 기본이 됐다. 실효성 효율성 도덕성을 고려한 것이었다. 그러나 우리 정부는 제대로 집행하지 않았다. 이제 재발을 막기 위해서도, 원칙을 바로 세워야 한다. 삼성중공업 등의 책임을 가려내, 생태계 회생비용과 지역주민 보상 책임을 모두 지워야 한다.

(5) 사고 나면 터지는 해양사고(2007.12.26)

충남 태안 앞바다에서 유조선 충돌로 대규모 해양오염이 발생한 지 불과 18일 만에 다시 치명적인 화학물질을 실은 배가 여수 앞바다에서 침몰했다. 질산 2천t을 싣고 대만으로 가던 배가 기상악화로 순식간에 전복된 것으로 보인다.

사고 원인이 정확히 밝혀지지 않은 상태에서 쉽게 책임을 물을 수는 없다. 질산 유출 여부도 아직 확인되지 않고 있다. 그러나 우리 바다가 원유와 화학물질에 언제든지 쉽게 오염될 수 있다는 점을 보여준 것이어서 경각심을 갖게 하고도 남는다. 우리는 자체 소비를 위한 원유 수입 외에도 원유 가공을 통해 중국 등으로 수출하는 석유화학 제품 물량이 많다. 우리나라 석유화학산업 규모가 세계 5위 수준이라는 것을 고려하면 바다를 통해 오가는 원유와 화학물질의 규모가 엄청나다는 것을 쉽게 짐작할 수 있다.

이처럼 큰 위험에 노출돼 있는데도 안전관리는 소홀하다. 크고 작은 사고가 그칠 않는다. 지난해 발생한 해양사고는 모두 657건이며, 충돌·전복·침몰·화재폭발·좌초 등 심각한 인명 피해나 환경오염을 초래할 수 있는 사고만 해도 315건에 이른다. 연간 한두 건에 불과하던 해양오염 사고도 지난해 다섯 건으로 크게 증가했다. 바다는 수평선만 보이는 평화로운 공간이 결코 아니다. 눈에 보이지 않지만 길이 있고 운항규칙이 있다. 광양·거제·통영 앞바다처럼 사고가 잘 나는 혼잡구역도 있다.

사소한 어선 사고는 이루 말할 수 없다. 이스턴 브라이트호가 여수 앞바다에서 침몰한 25일에도 제주 서귀포 해상에서 저인망어선이 좌초했으며, 제주 한경면 앞

바다에서는 통발어선 한 척이 기관고장으로 표류했다. 전날 부산 사하구 목도 인근에서는 소형 멸치잡이 배가 침몰해 선원 두 명이 숨졌다. 비록 작은 어선들이지만 혼잡한 구역에서는 언제든지 화물선과 충돌할 수 있다. 운이 나쁘면 해양오염이라는 2차 피해를 불러오게 된다.

삼면이 바다인 조건에서 해양 안전은 한시도 뒤로 미룰 수 없는 문제다. 중국과 교류가 많아지면서 사고 횟수가 늘어나고 사고 자체도 갈수록 대형화할 가능성이 높다. 해양사고 가운데 63%가 법령을 지키지 않았거나 항해원칙 미준수로 발생한다. 안전관리만 강화하면 대부분 사전에 예방할 수 있다. 사고 때마다 땀질식 처방에 그치지 말고 해양안전에 대한 관리체계를 전반적으로 재검토해야 할 때다.

(6) 삼성은 오염책임 언제까지 회피할 건가

충남 태안 앞바다에서 삼성중공업의 대형 크레인과 유조선 허베이 스피리트호가 충돌해 대규모 해양 오염이 발생한 지 거의 한 달이 흘렀다. 원유가 1만2547kl나 흘러나와 시커멓게 변해버린 150km의 해안은 주민과 자원봉사자들의 헌신적인 노력으로 조금씩 제 모습을 찾아가고 있다.

우리 땅, 우리 바다니 책임을 따지기 전에 기름 한 방울이라도 걷어내려는 노력이 먼저인 것은 당연하다. 하지만 20~30년이 지나야 회복이 가능한 엄청난 사고가 터졌는데도 ‘잘못했다’고 사과하는 사람 한 명이 없다. 주민과 자원봉사자들 사이에서도 ‘도대체 사고 낸 사람은 뭐 하고 있나’ 하는 불만이 쏟아지고 있다. 뭔가 잘못돼도 한참 잘못됐다.

한 달이라는 시간이 흘렀고, 사고 경위도 거의 드러났다. 이쯤 되면 사고 당사자인 삼성이 나서 주민과 국민들 앞에 고개 숙여 사과하고, 피해 복구를 약속하는 게 마땅한 도리일 것이다. 그러나 삼성의 태도는 무책임하기 짝이 없다. 철저한 책임 회피로 일관하고 있다. 항해를 맡은 하청업체 책임이니 우리는 아무 관련이 없다는 식이다.

하지만 항해를 맡은 회사는 자본금이 5천만원에 불과해 애초부터 사고를 책임질 수 없는 회사다. 검찰과 경찰도 삼성중공업의 책임을 인정해 회사를 입건한 상태다. 삼성은 사고 원인을 두고서도 초기에 ‘천재지변에 의한 불가항력적인 사고’라고 주장했으나 나중에 삼성중공업 쪽이 항해일지를 조작했다는 사실까지 드러났다. 누가

보더라도 법적·도덕적으로 책임을 면하기는 어려운 상황이다.

해양오염 처리에는 세계적으로 오염자 부담 원칙이 확고하게 정립돼 있다. 1989년 알래스카에서 엑손 발데즈호가 대규모 기름유출 사고를 냈을 때 엑손은 임금을 주고 사람을 고용해 기름을 제거하는 데만 21억달러를 쏟아부었다. 또 환경 복원에 10억달러, 어업보상금으로 2억6천만달러 등 모두 60억달러 가까운 돈을 부담했다. 누가 시키기 전에 사고를 낸 당사자로서 마땅히 해야 할 일이다.

세계적인 기업이라는 삼성의 모습은 정작 어떤가. 사과 한마디 없이 구차한 변명으로 책임을 회피하려는 태도가 옆에서 보기에 낯뜨겁다. 글로벌 기업이면 글로벌 기업답게 처신해야 한다. 삼성은 더는 비겁한 모습을 보이지 말고 오염 당사자로서 책임 있는 행동을 하기 바란다.

(7) 삶을 내던지는 태안 주민들의 절망감(2008.1.17)

원유 유출 사고를 비관한 태안 주민이 또다시 음독 자살했다. 지난 10일에 이어 두번째다. 어이가 없는 일이다. 사고 원인도 명확하고 피해 상황도 거의 드러났다. 정부와 사고 당사자들이 신속하게 방제작업을 하고 피해 보상을 하면 될 일이다. 그런데도 태안 주민들을 죽음으로 내모는 지금의 상황이 답답할 노릇이다.

지금까지의 과정을 보면 정부와 삼성의 무책임을 지적할 수밖에 없다. 정부는 충남도와 태안군 쪽에 특별재난기금 300억원을 지급했고, 300억원을 추가로 지급하는 방안을 추진하고 있다. 전국 각지에서 모인 성금도 250여억원에 이른다. 그러나 주민들에게는 한푼도 돌아가지 않았다. 태안군이 분배 기준과 방식을 정하지 못해 아직까지 우왕좌왕하고 있는 현실이다. 정부 역시 지방자치단체에만 맡겨놓고 사실상 수수방관하고 있다.

정확한 피해액 산정과 보상에는 어차피 많은 시간이 걸린다. 피해자, 정부, 삼성 중공업, 보험사 등 관계자들이 복잡하게 얽혀 있어 5년, 10년이 걸릴 수도 있다. 일단 충남도와 태안군은 주민의 생활고를 덜어줄 수 있는 긴급 생계자금 지원에 나서야 한다. 이번에 자살한 김아무개씨는 바지락을 캐서 그때그때 먹고 사는 소위 ‘맨손어업’ 주민이다. 사고가 난 지 41일이 되도록 생계비 한푼 못 받았으니 어려움을 능히 짐작할 만하다. 더는 탁상공론에 시간을 허비하지 말고 시급히 자금 지원에 나서야 한다.

피해 보상을 제대로 받을 수 없을 것이란 절망감도 삶을 포기하게 만든 원인의 하나였을 것이다. 삼성은 정확한 사고원인과 피해액이 집계되기 전에는 아무것도 할 수 없다는 자세다. 보험으로 처리하면 그만이라는 태도가 엿보인다. 삼성은 중과실이 아닌 경우 선주의 책임 한도를 500만달러로 제한하는 선주책임제한 보험을 들어놓고 있어 빠져나갈 길을 이미 마련해놨다. 그것을 믿고 시간을 끈다면 정말 낮뜨거운 일이다.

이번 사고는 피해 주민과 삼성만의 문제가 아니다. 수십만의 자원봉사자가 나선 것도 그래서다. 온국민이 한마음으로 태안을 지원하는 마당에 당사자인 삼성이 계산을 두드리며 빠져나갈 구멍만 찾고 있다면 주민들의 절망과 분노는 커질 수밖에 없다. 삼성이 조금이라도 이들의 고통을 헤아린다면 책임있는 사과와 보상이 신속히 뒤따라야 할 것이다.

(8) ‘태안’, 정부와 지자체의 무능 더는 안 된다(2008.1.20)

오늘로 태안 기름유출 사고가 난 지 45일째다. 생계를 비관해 자살한 태안 주민이 세 사람에 이른다. 상황이 이 지경인데도 주민들은 아직 생계지원금을 한푼도 받지 못했다. 도대체 무엇이 잘못됐는가. ‘태안’은 지금 재난 대처에 대한 우리 사회의 총체적 부실을 고발하는 현장이기도 하다.

무엇보다 행정기관들의 무능과 무책임을 꼽지 않을 수 없다. 지난달 28일 정부는 충청남도에 300억원의 특별재난기금을 내려 보냈다. 전국 각지에서 보낸 성금도 280여억원이나 된다. 하지만 이 돈은 충남도의 금고 속에 갇혀 있다. 하루하루 절망으로 타들어가는 주민들의 가슴에 단비가 될 수 있는 돈이 사고 발생 달반이 지났는데도 묶여 있는 것이다.

우선은 충남도가 ‘돈이 너무 적으니 300억원을 더 달라’고 중앙정부에 요구하면서 집행을 미루었기 때문이다. 그나마 마련한 충남도의 지원금 배분안을 놓고 일선 시·군들이 반발하거나, 서로 제몫 챙기기에 나선 것도 작용했다. 이완구 충남지사는 어제서야 “어렵사리 합의해 21일쯤 580억원을 시·군에 지급할 계획”이라고 말했다.

어처구니없는 건 이렇게 돼도 돈이 주민들에게 곧바로 전달되지 않는다는 점이다. 해당 시·군이 구체적인 배분 기준을 아직 마련하지 못한 까닭이라고 한다. 지자체가 이러면, 중앙정부라도 적절히 통제해야 하나 힘이 미치지 못하고 있는 형편이

다. 돈은 있는데 집행이 안 되는 이해할 수 없는 현상이 ‘태안’의 모습이다.

정부와 지자체는 일단 주민들에게 생계지원금부터 집행하는 게 순서다. 주민당 기껏 수십만원에 그치는 생계지원금을 놓고 지원 기준을 논하며 집행을 못한다는 건, 안이할 뿐 아니라 주민들의 절박한 처지를 도외시하는 행위다. 삼성중공업이 보상 문제에서 책임 있는 태도를 보이지 않는 건 비난받아 마땅하다. 하지만 항만관리 소홀, 초동 대응 미비 등 행정기관의 잘못도 적지 않다. 정부와 지자체는 이 점을 인식하고, 주민들을 위해 지금 할 수 있는 건 다 해야 한다.

태안 등지에는 지금 어민 대표, 비어민 대표 등 여러 대책위원회가 만들어져 있다. 보상금 배분을 놓고 ‘민민 갈등’도 나타날 수 있는 상황이다. 피해주민들도 이런 소지를 막고, 원활한 보상처리를 위해 피해주민협의체 등 단일 창구를 서둘러 만들 필요가 있다.

(9) 책임규명 미흡한 태안 기름오염 수사(2008.1.21)

검찰이 태안 기름유출 사고에 대한 조사를 일단락짓고 사고를 낸 삼성중공업 소속 해상크레인선 및 예인선 선장, 유조선 허베이 스프리트호 선장 등 향해 관련자 5명을 해양오염방지법 등 위반 혐의로 기소했다. 삼성중공업 및 유조선 선적사도 같은 혐의로 기소했다.

그러나 몇 가지 핵심적인 의문이 해소되지 않아 사고 원인 규명에는 크게 미흡해 보인다. 특히 예인선들이 대산해양청 관제센터의 무선호출에 모두 응하지 않은 이유와 선주인 삼성중공업 쪽이 운항 관련 지시를 내렸는지 여부 등은 추가로 이해할 만한 설명이 필요한 사안이다. 혹시라도 검찰이 조사 과정에서 삼성 쪽 눈치를 본 게 아닌지 의심된다.

조사 결과를 보면, 유조선 쪽은 애초 해상크레인선이 280미터 거리까지 접근할 것으로 파악하고 닻을 올리지 않은 상태에서 100미터 더 뒤로 물러난 것으로 나타났다. 이 정도로 책임을 회피할 수는 없지만 거대한 유조선의 규모로 미루어볼 때 나름대로 사고를 막으려는 조치를 취한 셈이다. 반면 삼성중공업 해상크레인과 예인선들의 행적은 이해가 가지 않는 대목이 많다. 악천후 상황에서 무리한 운항을 계속했고, 관제센터의 무선호출에도 응하지 않았다. 조정불능선을 표시하는 등화도 켜지 않았으며, 닻을 내려 정박할 수 있는 기회도 외면했다. 어떻게 이렇게까지 무

리한 운항이 이뤄졌는지, 회사 쪽과 교신은 없었는지, 항해일지 조작에는 어느 선까지 가담했는지 의문이 풀리지 않는 대목이 많다.

검찰 기소 내용을 보건대 피해 보상을 위한 사후 처리가 쉽지 않아 보인다. 특히 사고를 ‘쌍방 과실’로 규정하고 있어 법적 소송으로 갈 수도 있다. 이 경우 제대로 피해보상이 이뤄지기까지 얼마나 많은 시간이 걸릴지 장담할 수 없다. 삼성중공업이 사고 발생 후 처음으로 사과문을 내놨지만 그 내용은 빈약하기 이를 데 없다. 주민 생활터전 회복과 생태계 복구를 위해 최선을 다하겠다는 것일 뿐 구체적인 내용은 찾을 수 없다.

이번 사고로 바다와 해안을 비롯한 서해 거의 전역이 오염됐다. 완전한 복구까지는 20여년이 걸린다. 피해 주민 가운데 이미 세 사람이 목숨을 끊었다. 검찰은 미진한 대목에 대한 보강 수사를 통해 의혹 없이 책임 규명이 이뤄지도록 해야 한다. 그래야 제2, 3의 기름유출 사고도 막을 수 있을 것이다.

2) 왜냐면

(1) 태안 사태 배상한도 3천억 아니다(2007.12.27)

2002년 스페인에서 있었던 프레스티지 기름유출 사고에 대한 <비비시>(BBC) 방송의 11월20일치 보도를 보자. “국제해사기구(방제) 비용과 보상청구액이 국제유류오염손해배상기금(IOPC)과 보험사의 배상한도를 넘을 경우, 피해보상 청구인들은 초과액수에 대해 소송을 제기할 수 있다고 말했다.”

이에 비해 우리나라 언론 보도는 일률적으로 아무런 설명 없이 국제유류보상기금과 선박보험사들의 총 배상한도가 3천억원이며 그 이상의 피해보상은 불가능하거나 국가가 보상해야 한다고 보도해 왔다.

크레인 예인선단 쪽인 삼성중공업 및 삼성물산과 유조선 선주회사인 허베이 스피리트사는 각각 상법 제746조와 유류오염배상보장법 제6조에 따라 “선박 소유자 자신의 ... 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한” 행위로 말미암은 피해에 대해서는 책임제한이 배제된다. 곧, 국제유류오염손해배상기금과 보험회사의 배상한도를 넘어가는 피해에 대해서 무한책임을 져야 한다. 또, 현대오일뱅크는 실질적으로 운항을 통제했다면 책임이 있을 수 있다. 이와 같은 법적인 가능성을 아예

국민에게 알려주지 않는 것은 큰 잘못이다.

총 5조원대의 배상 및 방제가 이뤄졌던 1989년 알래스카의 엑손 발데즈호 기름유출 사고가 일어났던 미국에서도 한국과 같은 선주책임 제한법은 있었다. 하지만, 법원이 음주경력이 있는 선장과 무능한 선원을 고용한 선주의 책임을 물어 책임제한을 적용하지 않았던 것이다. 이때 선장은 형사처벌도 받지 않은 상황이었다. 알래스카건에 적용되는 기준과는 조금 달라도 어차피 “손해 발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 행위”는 국제협정에서 따온 문구로서 그 의미는 각국의 법원이 판단해야 할 몫이며 “중과실” 정도라는 해석 외에는 국제적으로 구속력 있는 정의나 판례들은 존재하지 않는다. 외국의 기름유출 사고 때 대부분의 피해지역 법원들은 피해자인 자국민들을 보호하기 위해 “중과실”을 매우 폭넓게 해석해 왔다.

가장 두려운 것은 이와 같은 보도에 영향을 받아 3천억원에 맞추기 위해 피해집계를 보수적으로 하거나 선박회사들의 중과실 여부(단순히 선장들의 과실에 대한 조사가 아니라)에 대한 조사가 이뤄지지 않는 것이다.

무한책임이 중요한 이유는 국립공원급의 개펄과 청정구역을 유조선 사고의 기름이 덮친 경우는 세계 역사상 이번이 처음이기 때문이다. 이런 초유의 사태에 대비해 이미 국제사회는 2005년 3월에 배상한도를 1조원 이상으로 높이는 의정서를 체결해 2006년 말까지 독일·영국·프랑스·이탈리아·일본·네덜란드·리투아니아·크로아티아 등의 19개국이 가입했지만 우리나라는 불행히도 이 의정서에 가입하지 않았다. 우리만 3천억원을 한도로 정하고 논의를 시작할 수는 없는 것이다. 게다가 피해지역의 1년 어업소득만 해도 수천억원이 넘고 관광업 피해는 이보다 크며, 그런 규모의 피해가 여러 해 지속될 것이다. 또, 정부도 방제비용과 환경복구 비용을 모두 보상받아 이 지역의 환경복구에 투입해야 한다. 3천억원은 턱없이 부족하다. 알래스카 사건에서 방제 및 환경복구비용으로 정유회사가 국가에 지급한 금액만 1조원이 넘는다. 지금 당장 몇천만원어치 입증자료 모으기에도 어려움을 겪고 있을 피해주민들에게 3천억원, 1조원 모두 꿈같은 얘기일 수 있으나 적어도 상한선을 미리 정해 놓고 피해보상 협상을 할 수는 없다.

<박경신/참여연대 공익법센터 소장 >

(2) 태안 지원 특별법에 넣어야 할 것(2008.1.17)

태안 앞바다 기름유출 사고가 일어난 지 한 달 넘게 지났다. 자원봉사자들의 땀과 노력으로 해안은 점차 본래의 모습을 되찾고 있으나 타르 덩어리는 전라도 해안을 넘어 남해안까지 덮쳐 피해액을 눈덩이처럼 늘리고 있다. 그러나 사상 최악의 기름유출 사고가 발생하였음에도 불구하고 누구하나 책임을 통감하거나 사과하는 사람이 없다. 가해자인 삼성중공업과 유조선 측은 대형 로펌들을 선임해 책임 회피에 급급하다.

한순간에 생활터전을 잃은 피해주민들은 살길이 막막해 급기야 생을 포기하는 일까지 발생했다. 여기에 급한 복구작업에 매달리다가 한숨 돌려 피해보상을 청구하려니 제대로 알려주는 곳이 없어 이중고에 시달리고 있다. 보다 못한 환경법률시민단체들이 법률대책회의를 구성하고 100여명의 변호사 등 법률봉사단을 조직하여 태안 현지에 ‘서해기름유출사고 공익법률상담소’를 개설하고 법률지원 사업을 하기에 이르렀다.

피해어민들의 분노가 폭발할 지경에 이르자 각 정당에서도 피해어민들을 지원하기 위한 특별법을 준비 중이다. 특별법의 내용은 대체로 일정 범위의 보상금에 대한 선지급, 피해보상이 용이하지 않은 관행어업인과 영세상공인 등에 대한 지원, 해양생태계의 복원 등으로 이뤄져 있으나 원론적인 규정만을 담고 구체적인 내용은 대통령령으로 위임하고 있다. 그러다 보니 급한 피해주민들은 과연 얼마의 선금금과 지원이 이루어질 것인가에 관심이 집중된다.

각 당의 특별법이 지원하는 선금금 등은 유류오염손해배상보장법에서 정하는 유조선 보험사(P&I)와 국제유류오염손해배상기금(IOPC)의 보상한도인 3000억원 이내에서 일정금액만을 지원하도록 돼 있다. 그러나 이 금액은 피해어민들의 피해액에 훨씬 미치지 못하는 액수다.

이번 태안 기름오염 피해의 직접적인 원인은 유조선과 크레인간의 선박 충돌이다. 그러나 정부의 항만관리 소홀, 유류배출에 대한 초동 대응 미비, 이중선체 규정의 미도입 등으로 피해가 확산되게 하거나, 책임한도 1조원에 달하는 추가 국제기금에 가입하지 않아 충분한 보상을 받을 수 있는 기회를 잃게 한 정부의 책무 위반도 있다. 그렇다면 정부는 기름유출 피해의 책임자라는 관점에서 특별법을 제정해야 한다. 따라서 선금금 등의 지급범위를 3000억원으로 한정해서는 안 된다. 실제로

2002년 스페인 해안에서 발생한 프레스티지호 기름유출 사고 당시 스페인 정부는 국제기금 배상한도액을 넘는 선급금을 피해주민에게 지급하고 후에 국제기금으로부터 구상을 받은 적이 있다.

이번 특별법에서 피해보상의 사각지대에 있는 생계형 주민들이 보상에서 한 사람도 제외되지 않게 해야 함은 물론이다. 또한 우리나라의 해양오염 사고가 한해에 400~500건에 이르고 있음을 고려해 충선을 의식한 땀질식의 한시법이 아니라 근본적인 해양오염 사고 대책 마련을 위한 법규가 되도록 해야 한다. 그동안 많은 학자들이 주장해 왔던 환경집단소송제도를 도입하고, 이번 사고를 일으킨 삼성크레인의 하루 임대료에도 못 미치는 벌금형에 불과한 처벌규정을 강화해야 한다. 이중선체 구조를 즉시 도입하고 미국과 같이 원유수입 세금을 신탁기금으로 만들어 방제 비용과 손해 배상금으로 사용하는 제도도 적극 검토해야 할 것이다. 만약 시간상 제약으로 특별법에 이런 제도 도입이 어렵다면 관련 법규의 개정을 통해서라도 후진국형 인재로 인한 피해가 재발하는 것을 꼭 막아야 한다.

<남현우/서해기름유출사고 공익법률상담소장 >

(3) 가난한 태안 주민에 당장 긴급복지지원을 하라(2008.1.21)

태안군에서 기름유출 사고 피해를 입은 어민이 세 명이나 자살했다. 한 사람은 지난 10일 굴 양식장을 경영하다 기름 유출 사고로 터전을 잃은 것을 비관해 제초제를 마시고 스스로 목숨을 끊은 이영권씨고, 또 한 사람은 40여년 전부터 바지락 양식장 등에서 맨손 어업으로 생계를 유지하다 생업을 잃자 지난 16일 제초제를 마시고 자살한 김용진 노인이고, 또 한 사람은 태안 읍내 수산물 시장에서 횃집을 운영하다 가게에 손님이 끊긴 현실을 감당하지 못해 특별법 제정을 요구하며 분신했다가 19일 끝내 숨진 지창환씨다.

엄동설한에 설까지 앞두고 있는 시점에서, 주민들이 이렇게 자살을 하고 있다. 하루속히 돈을 풀어서 제3, 제4의 자살을 막아야 하는 다급한 상황이다. 그럼에도 이미 배정된 300억원의 특별생계지원금조차 사고발생 40일이 되도록 전혀 집행되지 않고 있다. 각 당에서는 특별법안을 마련하고 있다고 하나, 2월 임시국회 때나 돼야 통과될 예정이다.

태안군은 어촌계를 통해 기름제거 작업에 참여한 주민들에게 남자 7만원, 여자 6

만원의 일당을 지급하기로 하고 일을 시켰으나 일당을 지급하지 않고 미루고 있다. 김 노인도 며칠 동안 일은 했으나 일당을 받지 못해 생계가 대단히 곤란했다고 한다. 누가 이자놀이를 하는 것은 아닐텐데, 왜 배정된 예산마저도, 하루 벌어서 하루 입에 풀칠하는 가난한 사람들에게 지급하지 않고 보관하고 있는지 도저히 납득이 가지 않는다.

한국에는 엄연히 기초생활보장제도, 긴급복지지원제도, 경로연금 등 절박한 빈민에게 생계비를 지원하는 복지제도가 있다. 김 노인은 한 달이 넘도록 소득이 끊긴 상황에 처하자 담당복지사를 찾아가서 기초생활보장 수급신청을 했다고 한다. 엄동설한에 당장 생계가 다급한, 장애인 부인을 돌보는 노인이 사정을 호소했으나, 다른 곳도 아닌 특별재난지역으로 선포된 태안군의 담당복지사는 별로 희망적인 말은 해주지 않았다. 조사를 한 후 자격요건에 맞으면 연락해 주겠다고 말하며 돌려보냈다고 한다. 김 노인은 기초생활보장 수급신청 후 3일째 되는 날 자살을 했다. 왜 김 노인에게 긴급복지지원을 해주지 않았냐고 추궁을 하자 근흥면과 태안군의 담당복지사는 김 노인이 기초생활보장 신청을 한 것이지 긴급복지지원 신청을 한 것이 아니라고 해명했다.

또한 태안군, 소원면, 근흥면의 담당자들은 재난으로 발생한 피해에 대해서는 재난구호 보상비로 지원이 되는 것이지 긴급복지지원 예산으로 지원되는 것이 아니기 때문에 지원을 못했다고 발뺌을 했다. 특별재난지역이란, 당연히 해주어야 할 긴급복지지원이나 기초생활보장을 해주지 않고 재난구호 보상비로 미루는 지역으로 착각하고 있는 것이 공무원들이며, 재난구호 보상비는 당사자들이 굶어 죽거나 자살해 죽고 난 다음에나 지급되는 것인 모양이다.

긴급복지지원법에는 ‘위기상황으로 생계유지가 곤란한 자’에게 긴급지원을 하도록 명시돼 있다. 그런데 재난구호 보상비가 40일이 지나도록 단 한푼도 지원되지 않는 상황 아래에서 긴급복지지원마저도 재난구호에 미루며 작동하지 않으면 죽으라는 것이나 마찬가지 아닌가?

실제로 긴급복지지원제도가 이렇게 경직된 채 행정편의주의적으로 운영되기 때문에 대부분의 주민들은 그런 제도가 존재하는지, 자신들이 수급권리가 있는 줄도 모르고 있다. 상황이 이러하다 보니 소 잃고도 외양간 고치지 못하고, 제2의 자살자 김용진씨, 제3의 자살자 지창환씨가 생긴 것이 아닌가?

이름만 거창하게 특별재난지역으로 선포하면 다가 아니다. 이름에 버금가는 재난

대책이 신속하게 시행돼야 한다. 태안군은 재난구호비, 특별생계지원금, 긴급복지지원금 등 어느 예산 항목이나 민간지원 성금을 가리지 말고 지체 없이 긴급복지지원에 발벗고 나서야 할 것이다. 생계가 곤란하면 국번 없이 129에 전화를 걸어서 긴급지원 신청을 하라고 홍보하고, 생계가 곤란한 주민들이 누구인가를 찾아 나서서 긴급복지지원 신청을 적극적으로 받는 ‘찾아가는 복지’를 시행하는 지역이 특별재난 지역이 되어야 할 것이다. 각 언론기관들 또한 자원봉사자들의 모습만 취재할 것이 아니라 고통받고 있는 주민들의 실상과 복지행정의 현장을 모니터해 필요한 문제를 제기해야 할 것이다.

<류정순/한국빈곤문제연구소장>

(4) 분노만 부추긴 기름유출 사고 수사(2008.1.24)

지난해 12월7일 삼성중공업 소속 예인선과 허베이스피리트호 충돌로 발생한 서해안 기름유출 사고는 태안반도뿐만 아니라 서해안 대부분 지역을 초토화시키고 주민 삶의 터전을 빼앗아 버렸다. 생계를 잃고 비관해 오던 지역 주민 세 명이 스스로 목숨을 끊는 안타깝고 참담한 상황으로 이어졌다. 뿐만 아니라 국내 유일의 해안국립공원인 태안해안국립공원을 포함한 천혜의 자연생태계는 수 십년이 걸려도 회복되기 어려울 정도로 심각하게 오염되었다.

사고 발생 50여일이 지나서야 검찰 중간수사결과가 발표되고 사고를 낸 당사자인 삼성은 대국민 사과를 발표했다. 그러나 수사 결과나 삼성의 사과 수준은 문제를 해결하기 위한 실마리를 제시하기보다 수많은 피해지역 주민은 물론이고 온 국민의 분노만 부추기고 있다.

이번 수사결과는 한마디로 삼성 봐주기 수사, 짜맞추기 수사의 전형이었다. 풍랑 주의보 속에서 무리하게 운행한 점, 항해일지를 조작한 점 등 누가 봐도 삼성의 중과실이 있었음에도 수사 과정에서 운항과 지휘 책임, 항해시스템 문제를 조사하기 위해 해당 책임자를 소환하지도 않았다. 해당 기업에 대한 압수수색조차 진행하지 않고 결론을 내버린 것이다.

검찰보다 한 술 더 뜬 곳은 바로 삼성이다. 삼성중공업은 그간의 침묵을 깨고 주요 일간지에 사과문을 실었으나 사과문 어디에서도 이번 사고가 자신들의 잘못 때문에 발생했다는 내용도, 또 이번 사고에 책임을 지겠다는 내용도 찾아볼 수 없었

다. 또한 사고 책임을 자신들의 잘못이 아니라 갑작스런 기상 악화로 돌리면서 책임을 피하려는 술수까지 담고 있다. 더 기가 막힌 것은 삼성이 침묵하는 동안 100만명이 훨씬 넘는 자원봉사자들이 삼성이 저질러 놓은 오염물질(기름)을 제거하기 위해 온 정성을 다했음을 전국민이 알고 있음에도 삼성은 사고 직후 현장 방제활동에 전력을 다했다는 뻔뻔한 내용을 신고 있다. 국민들의 눈을 피해 숨어서 방제활동에 일부 참여한 것이 삼성이 다한 최선의 모습이라면 이후 삼성이 보여줄 태도가 어떤 것인지 짐작이 가고도 남음이 있다.

상황이 이렇게 되고 보니 피해지역 주민들이 기댈 곳은 바로 자신들밖에 없다고 생각하게 되고 삼성의 거짓 사과가 있는 지 하루 만에 3천여명의 지역주민들이 상경시위를 하기에 이르렀다. 이번 사태를 해결하기 위해 노력하고 있는 시민단체들은 삼성을 직접 고발하는 운동을 벌이겠다고 천명하고 나섰다.

삼성이 더는 피해지역 주민과 국민을 우롱하지 말고 이제라도 진정성이 담긴 사죄를 할 것과 이번 사고로 발생한 지역주민들의 피해 보상과 생태계 회복을 위해 무한책임을 질 것을 천명하기 바란다. 그 길만이 삼성이 대한민국을 대표하는 기업으로, 글로벌 기업으로 자리매김할 수 있는 방안임을 삼성이 알기를 희망한다.

<최승국/녹색연합 사무처장>

3) 독자칼럼

(1) 태안의 기적, 이제 여행으로

충청남도 태안군 소원면 모항리에 위치한 만리포는 울창한 송림과 초록빛 비단물결로 서해안의 나폴리라 불리는 곳이다. 만리포의 아름다운 해변은 인근 천리포와 백리포로 이어지며 당장이라도 귀빈을 맞으려는 듯 백사장은 온통 금빛 융단을 깔아놓은 듯 포근하다.

만리포를 소재로 한 가요도 있다. ‘똑딱선 기적 소리 젊은 꿈을 신고서, 갈매기 노래하는 만리포라 내 사랑~’ 원로 가수 박경원이 부른 <만리포 사랑>의 첫 소절이다. 하늘과 바다의 조화로우름을 간직한 만리포의 비경을 담은 이 노래는 지금까지도 많은 사람들의 사랑을 받고 있다.

이처럼 천혜의 비경과 세인의 관심 속에서 큰 걱정거리 없이 살아온 이곳 주민들에게 지난해 12월7일은 그야말로 악몽 같은 날이었다. 유조선과 바지선이 충돌하여 원유 1만2547kl가 거대한 폭포처럼 바다로 쏟아진 것이다. 검은 재앙은 순식간에 해안을 덮치고 어민들의 소박한 꿈과 일자리를 삼켜버렸다. 피해자는 이들만이 아니었다. 여행객들을 대상으로 바닷가에서 음식점·숙박업·편의점 등을 운영하던 사람들도 날벼락을 맞았다.

사고가 발생한 지 닷새쯤 지나 직장 동료들과 함께 일손을 보태기 위해 찾아간 바닷가는 아비규환이 따로 없었다. 백사장은 물론이고 해변 끝자락에 위치한 기암괴석까지 온통 기름투성이었다. 도무지 복구할 엄두조차 나지 않는 상황에서 전국의 자원봉사자들이 구름떼처럼 몰려왔다. 이렇게 모인 자원봉사자들은 인간띠를 만들어 해변에 흩어진 기름을 수거했고, 형짚과 옷가지를 들고 바위와 자갈을 닦았다. 몸을 아끼지 않고 방파제에 달라붙어 기름을 닦는 봉사자도 있었다.

절망에 빠져 있던 태안 주민들이 희망을 찾은 것은 정부의 지원책도 아니고 사고 당사자의 사법처리도 아니었다. 바로 내 가족의 일처럼 달려온 자원봉사자들의 따뜻한 손길이었다. 주말에는 태안 인구의 절반이 넘는 3만여명의 봉사자들이 태안의 해변을 사랑의 물결로 뒤덮었다. 지난해 태풍 나리로 사상 최악의 피해를 당한 제주도민과 13년 전, 여수 앞바다를 검게 물들인 ‘시프린스호’ 피해 당사자들도 태안으로 달려왔다. 크리스마스 파티, 송년회, 시무식을 태안 해변에서 자원봉사로 대체한 사람들도 부지기수다. 이렇게 다녀간 사람만 70만명이 넘는다고 한다. 외국의 언론들도 앞다퉂 ‘태안의 기적’이라는 찬사를 쏟아냈다.

새해 들어 가족들과 함께 시간을 보내기 위해 여행지를 물색하다 마침 만리포가 떠올랐다. 기름 유출 사고가 발생한 지 한 달여 시간이 흘렀으니 지금의 모습이 궁금했다. 검은 기름으로 뒤덮였던 만리포는 적어도 겉으로는 원래의 모습을 회복한 듯싶었다. 아직은 매캐한 기름 냄새가 미열처럼 남아 있었지만 백사장과 바닷물은 사고 이전의 모습과 다름없었다.

자원봉사자들은 상당 부분 복원이 진행된 해수욕장보다는 아직 손길이 미치지 않은 외진 해변이나 섬 지역으로 간다고 했다. 자원봉사자들이 빠져 나간 만리포 해변은 을씨년스러웠다. 예년 이맘 때쯤이면 겨울바다를 찾는 사람들로 분주했을 해변과 주변 상가는 검은 침묵이 휘감고 있었다. 혹시 찾아올지도 모르는 손님을 위해 몇몇 자영업자들이 간판을 켜놓고 있었으나 들어가는 것은 한숨뿐이었다. 쓰러

저가는 태안을 되살리기 위해서는 자원봉사도 필요하지만 관광객도 절실하다는 생각이 텅빈 해변을 맴돌고 있었다.

<최진규/충남 서산시 서령고 교사>

(2) 고향 바다

내가 찾은 고향 바다는 예전의 모습이 아니었다. 발가벗고 헤엄치며 뛰놀던 내 어릴 적 그 은빛 모래벌판이 아니었다. 갸름이며, 노래미며, 조부락이며, 우럭이며 학꽁치를 낚아 올리던 그 바윗돌이 아니었다. 지천으로 널려 있던 그 청정하던 툇·가시리·청각·갈파래·돌김·미역·우뭇가사리는 온통 기름범벅이 되어 역한 석유 냄새에 절어 흐느적거리고 있었다. 시꺼먼 기름 죽을 뒤집어쓴 채 바들바들 떨다 죽어간 물새들과 물범의 시체 앞에서 차라리 이게 잘못 낄 악몽이길 바랐다.

태안의 바다, 아니 대한민국 유일의 태안해안국립공원은 이렇게 ‘인간의 과실’ 앞에서 처참히 무너져 내렸다. 사람의 잘못이 어떻게, 또 얼마나 자연과 인간에게 커다란 상처를 주는지를 보여주었다. 앞으로 대한민국 어느 곳에서도 태안 앞바다와 같은 대재앙은 다시는 없어야 한다. 법의 잣대로만 규정한 보상과 특별재해지역 선포나, 특별법 제정만으로는 미흡하다. 망가진 환경의 파괴를 보상금 몇푼으로 쉽게 해결하려고 든다면 피해의 치유는커녕 또다른 갈등의 재해를 불러올 수도 있기 때문이다.

그러기 위해서 현재 6월5일로 되어 있는 ‘환경의 날’을 태안 앞바다에 기름이 유출된 날인 12월7일로 변경해 이 날을 길이 되새기길 제안한다. 이름뿐인 해안국립공원이 아니라 그곳에 환경공원을 조성해 오천만 국민이 환경지킴이의 터전이 될 수 있도록 환경박물관을 세우고, 환경학교도 세워야 한다. 그리고 그곳에 환경 재해의 고통과 아픔의 흔적을 고스란히 보존해 그곳을 다녀가는 온 국민에게 자연환경의 중요성을 일깨워야 한다. 그들은 훗날 세계 인류의 환경 파수꾼이 될 것이다.

이 죽음의 바다에서 연일 기름덩어리를 건져내고 닦아내는 수십만 자원 봉사자들이 있었다. 일상의 바쁜 일손을 뒤로 한 채 전국 각지에서 모여든 그들에게 누군가는 2008년도 노벨 평화상 후보라고 했다. 그렇다. 자연 환경을 살리는 길은 바로 이것이다. 자연과 하나되어 환경 파괴의 현장에서 아픈 상처를 어루만지고 보듬을 줄 아는 따뜻한 마음에서 비롯된다.

바다가 젖줄인 그곳 주민들에게는 바다의 황폐화는 곧 죽음이었다. 이때 윤형주는 기타를 둘러메고 달려와 위로의 노래를 불렀고, 세계적 지휘자 정명훈은 그들의 고난을 오케스트라로 달랬다. 그리고 향토시인 정낙추는 지난한 하루하루를 그들과 생활하며 함께 고락한다. 자연환경을 되살리는 길은 바로 이런 참 자연인의 뜨거운 열정에서 되살아나고 있다.

<정석희/서울 서초구 방배3동>

4) 클럽

(1) 검은바다(2007.12.11)

사람은, 인간의 꼴을 갖추는 최초의 시기인 수정란 때는 99%가 물이다. 막 태어나서도 90%가 물이며, 성장하면 70%, 죽을 때는 약 50%가 물이다. 사람의 뼈도 20%가 물이다. 이 정도면 ‘사람은 태어나서 죽을 때까지 물 상태로 살아간다’고 말해도 지나치지 않다.

지구에서 물은 바다다. 지구 표면에는 약 14억km³의 물이 존재하는데, 97%가 바다에 있다. 나머지 3%는 육지에 있는데, 그것도 대부분 남극과 그린란드 등지에 빙하의 형태로 존재한다. 육지의 호수나 하천, 수증기로 존재하는 물은 약 20만km³로 전체의 0.014%에 불과하다.

서울대 이창복 교수의 설명으로는, 바다는 46억년의 지구 역사에서 적어도 38억년 전부터 존재했다. 육상생물이 출현한 4억여년을 빼고는 30억년 동안 지구의 유일한 생명의 요람이었다. 바다는 또 태양의 복사에너지를 흡수해 지구를 따뜻하게 데워주고, 그 온기가 고르게 퍼지도록 한다. 인류가 소비하는 동물성 단백질의 10% 이상은 바다에서 길어 올리며, 세계 석유 생산량의 20% 이상이 해저 유전에서 나온다고 한다. 인류에게 바다는 보고이자 도전이며 가능성이다.

썩빛의 태안 앞바다가 졸지에 검은 바다로 바뀌었다. 기름띠의 느닷없는 습격으로 생명의 원천이 죽음의 서식지로 돌변하고 있다. 기름띠는 서해안 최대 산란지인 천수만까지 뚫었다. 더욱이 이를 막는 노력(방제작업)이 2차 오염을 불러올 수 있다고 하는 마당이다. 어쩌다 이 지경까지 됐는지...

당국이 뒤늦게 다양한 바다 보호책을 모색하고 있다는데, 바다도 무한하지 않으

며, 인간의 손으로 얼마든지 훼손될 수 있다는 사실에 입각해 창의적인 방안을 찾을 일이다. 식량의 공급처, 교역과 수송의 통로로서의 바다만이 아닌 생명의 원천으로서 바다에 대한 이해도 절실하다.

<이창곤 논설위원 goni@hani.co.kr>

(2) 서해안의 조삼모사 사태(2007.12.12)

‘세틀랜드의 가마우지를 가지고 특종을 만드는 방법’이라는 글이 있다. 움베르토 에코의 <세상의 바보들에게 웃으면서 화내는 법>에 나온다. 이제는 형장의 이슬로 사라진 사담 후세인은 걸프전 때 세계적인 반전 여론을 높일 목적으로 원유를 해안에 뿌렸는데, 이때 검은 석유를 뒤집어쓰고 해변가에서 비틀거리던 가마우지는 <시엔엔>(CNN)을 타고 세계적인 스타가 되었다. 자, 이 가마우지씨를 다시 한번 만나 보도록 하자.

“왜 가마우지씨는 세계적인 흥행이 분명한 한국의 서해안에는 오시지 않는 거지요?”

“네, 이번 사건은 예고된 것이 아니라서 미처 비행기표를 예약하지 못했습니다. 아쉽게 되었습니다. 게다가 원유로 목욕하고 비틀거리는 쇼는 생각보다 고난도라서 자주 하면 체력이 급격히 저하되기 때문에, 저도 출현 횟수를 자제하고 있습니다.”

“뒤늦게라도 세계인들의 여론을 환기하기 위해서 위로방문이라도 할 계획은 없으신가요?”

“아, 거기에는 이미 한국의 대선후보들이 가 있지 않습니까? 새만금 갯벌에 사시던 도요새씨가 어제 최근에만 벌써 세 번째 이사를 해야 한다고 푸념을 하시더군요.”

서해안의 원유유출 사태는 크게 보면 인도 보팔의 대참사와 여수의 시프린스호 사건과 같은 공업활동에서 벌어진 생태재앙과 연결되어 있고, 다른 한편으로는 인근해 보호 실패에 의한 해양 생태계 파괴와 연결되어 있다. 그리고 길게 보면, 원유 수송 및 저장과 관련된 재앙이기도 한데, 서해 및 남해의 석유수송로와 거제도의 석유비축기지에서 이런 사고는 언제든지 일어날 수 있다.

안타까운 일은, 이런 사건이 일회성이 아니라 항구적이라는 점이다. 사회학자 올리히 베크가 말하듯이, 도시 문명이라는 이름 아래 이렇게 엄청난 ‘위험 사회’에서

우리가 살고 있는 셈인데, 이 위험은 전혀 줄어들지 않고 있다. 그건 우리나라만이 겪는 문제가 아니라, 수많은 공업국가들과 주요 공장을 유치한 개발도상국들이 공통으로 겪는 문제이며, 우리 모두는 그야말로 기도하는 심정으로, 제발 자신과 가까운 곳에서 폭발하지 않기를 바라며 하루를 살아간다.

그러나 이런 외국 사태와 비교해서 한국의 서해안 원유유출 사태가 가지고 있는 차이점 한 가지가 분명히 있기는 하다. 불과 한 달 전에 국회에서 새만금특별법을 통과시킨 바로 그 장본인들이, 마치 자신은 아무것도 모른다는 듯 순진한 표정을 짓고, “이거 참 큰일입니다”라고 서해안 갯벌에서 천연덕스럽게 ‘생쇼’를 한다는 사실이다. 해안가의 원유는 시간이 지나면 생태계 복원 능력에 의해서 원래대로 돌아가지만, 정동영과 이명박이 주창하는 새만금 개발은 시간이 지나도 복구되지 못한다. 잠깐 무서운 것은 무섭다고 하면서도, 영원히 무서운 것은 무섭다고 하지 못하는 우리, 전형적인 조삼모사이다.

지금까지 즐기게 새만금 개발을 추진한 정동영식 조삼모사도 보통 아니지만, 시민운동을 배경으로 하면서도 새만금에 대해 한마디도 꺼내지 않은 문국현식 눈치 보기도 보통 아니다. 차라리 무조건 개발만 얘기한 이명박의 일관성이 애교스럽다. 지금 우리나라의 골프장들은 사람들이 산에서 안타까워하는 바로 이 해안선과 갯벌로 내려가는 중인데, 지금 지켜야 한다는 그 서해안과 남해안의 갯벌들을 청와대 사람들은 ‘폐염전’이라고 일컬었다. 그래서 폐염전을 골프장으로 ‘재활용’하는 것이라는, 말도 되지 않는 얘기들을 했던 게 불과 1년 전이다. 원유에 뒤덮인 해안가에, 지켜보는 사람을 바보로 여기는 조삼모사의 꽃이 탐스럽게 피어난다. 너무 예뻐서 눈물이 날 지경이다.

<우석훈/금융경제연구소 연구위원>

(2) 오염자 부담 원칙(2007.12.17)

1989년 3월24일 알래스카의 프린스 윌리엄스 사운드 해협에서 유조선 엑손 발데즈호가 암초에 좌초됐다. 이 사고로 3만6천t의 원유가 유출돼 1700km의 해안선을 오염시켰다. 그 결과 불과 6개월 만에 바다새 3만6000여 마리, 해달 1000마리, 독수리 153마리 등의 사체가 발견됐다. 그러나 이 사고로 죽은 바다새는 모두 30만~60만 마리로 추정됐다. 선주인 엑손은 시간당 16.96달러씩 주고 인부를 고용해 기름을

제거하는 등 오염물 제거에만 21억 달러, 환경 복원에 10억 달러, 어업보상금으로 2억6400만달러를 지급했다. 여기에 법원은 징벌적 보상금 25억 달러를 내도록 판결했다. 오염자 부담 원칙이 징벌적 보상에도 적용된 것이다.

환경오염을 규제하기 위해 각국이 도입하는 제도에는 배출 부과금제, 배출 기준제, 예치금 상환제, 오염권 거래제, 오염유발 부담금제, 환경개선 분담금제 등이 있다. 어떤 제도를 선택하느냐는 경제적 효율성, 환경 실효성, 그리고 행정 효율성 기준에 따라 결정하는데, 대원칙은 오염자 부담 원칙이다. 이 원칙은 경제협력개발기구(OECD)가 72년 오염 방지와 오염 제거에 드는 비용을 모두 오염자가 부담해야 한다는 규칙을 천명하면서 제도화되기 시작했다. 74년에는 오염 피해자에 대한 보상에도 오염자 부담원칙을 적용하도록 했다. 이후 이 원칙은 국제적으로 공인된 오염규제의 가장 중요한 윤리적 기준이 되었다.

우리나라에선 이 원칙이 자주 왜곡됐다. 반환되는 미군기지의 오염 처리비용을 한국 정부가 대기로 한 것은 대표적이다. 시프린스호 기름유출 사고 때 선주사가 비용을 줄이려고 국회의원 등 공직자에게 뇌물을 먹이다가 걸리기도 했다. 태안 앞바다 기름유출 사고에서도 사고 당사자들이 이 원칙을 회피하기 위해 분주하다고 한다. 피해 어민과 자연생태계를 두번 죽이려는 것이다.

<곽병찬 논설위원 chankb@hani.co.kr>

(3) ‘완전한 보상’ 국가·언론·법조의 역할(2007.12.19)

태안해상국립공원 전체의 가치를 돈으로 환산하면 얼마나 될까? 태안군 앞바다 기름유출사고는 해상국립공원 전체의 존립을 위협하고 있다. 언론은 어민들과 자원봉사자들의 노력을 통해 지표면과 수표면에서 기름찌꺼기가 수거된 점을 높이 치하하고 있지만 대부분의 기름은 갯벌, 모래, 수면 밑으로 내려가 오랫동안 치유할 수 없는 피해를 지속시킬 것이다. 우리나라에는 재난이 있으면 불행을 애도하고 성금을 내고 자원봉사를 하고 공적자금을 투입하는 아름다운 전통이 있었지만 피해를 완전하게 보상하고 복구하는 그리고 그 보상과 복구를 가해자가 책임지고 하는 전통은 없었다고 본다.

유조선에서 유출된 대량의 기름이 어업과 관광업 등의 생태업을 중심으로 사람들이 밀집되어 있는 ‘국립공원’ 급의 해안가를 덮친 것은 세계역사상 처음이다. 이런

세계적 재앙에 대해서는 어떻게 피해보상이 이루어져야 하는가?

1995년 씨프린스 사고에서 당시 실제 재산상 손해는 7천억에 달했다고 한다(매일경제 12월11일 기사). 그러나 여러 가지 입증의 어려움 등을 이유로 국제유류보상기금(IOPC)과 보험사에 실제 청구된 어장피해 액수는 735억 정도였고 실제 보상받은 돈은 방제비용을 합쳐 500억 수준이었다.

여수피해자들이 그렇게 쉽사리 보험사와 국제기금의 회유에 승복한 것은 우리나라의 취약한 민사피해보상제도와 여기에 길들여진 피해자들의 낮은 기대 때문이었다. 태안 앞바다 사건의 해결에 있어서는 기존의 취약한 민사보상관행을 답습해서는 안 된다.

이번 태안 사건과 같이 국립공원 전체가 폐쇄될 수 있는 상황에 대해서는 주민 전체가 피해자임은 물론 국가 전체가 피해자다. 이에 완전한 보상, 완전한 정화, 가해자의 책임부담이라는 세 원칙이 충실히 관철되는 선례를 세워야 한다. 이를 위해 국가, 언론, 법조가 해야 할 일이 있다.

언론은 세금계산서 등의 서면기록을 중심으로 한 보험사나 기금의 입증기준을 강조하고 있다. 그러나, 보험사나 국제유류보상기금의 입증기준은 보험사 및 기금의 내규 내지는 고객 및 회원사와의 계약에 의해 세워진 것일 뿐 법적인 구속력이 없다. 또 언론에서는 보험사와 기금의 배상한도를 합해 “3천억”이 한계라고 강조하고 있지만 절대로 그렇지 않다. 유류오염피해보상에 관한 2개의 국제협약을 법제화한 유류오염손해배상보장법 하에서, 이번 사고와 같이 선박들의 과실이 명백한 사안에서는 기금 및 보험사의 배상한도를 초과해 가해자들에게 손해배상을 청구할 수 있다.

법조도 할 일이 있다. 지금까지 우리나라에서 있었던 해양오염에 대한 손해배상은 거의 전부 어업권에 관한 것이었고 숙박업 요식업 피해 등에 대해서는 ‘간접손해’라 하여 배상에서 제외되어 왔다. 또, 어업권소송에서 관공서에 등록되지 않은 패류채취 역시 피해보상에서 배제돼 왔다. 또, 경영자가 아니라 직원으로서 어업 및 관광업에 종사하고 있는 사람들에 대한 피해보상도 배제되어 왔다. 이들 모두 외국 의 소송에서 그리고 기금 및 보험사의 배상범위에도 이론적으로는 포함되어 있어왔는데 오직 우리 법조에서만 제외시켜왔다.

국가도 할 일이 있다. 주민들에게 소송기간 동안 생계지원이 이루어져야 한다(피해보상이 아니라 생계지원이다). 궁박한 피해자들이 여수사건처럼 쉽게 합의하는

낭패를 보지 않고 버틸 수 있는 지원이 필요하다. 또 국가가 세금으로 투입한 방제 비용은 모두 국민의 세금이며 가해자로부터 구상받아야 한다. 이번 사건은 단순한 어업권에 대한 보상으로 끝날 문제가 아니다. 이번 사건에 대한 완전한 보상, 완전한 정화에 대한 가해자의 책임이 완수되는 것만이 진정한 해결이다.

<박경신/참여연대 공익법센터 소장>

(4) 신두리 모래언덕(2008.1.13)

모세가 십계명을 받은 곳, 예수가 40일 단식을 한 곳, 그리고 무함마드(마호메트)가 태어난 곳은 모두 사막이다. 사막은 믿음을 시험받고 새로운 생명을 얻는 곳이다. 그곳은 메마르고 삭막한 죽음의 땅이 아니라 생물다양성의 보고이기도 하다.

바람에 날리는 모래의 물결무늬와 모래언덕을 보기 위해 아프리카의 사하라사막이나 미국의 데스밸리, 또는 중국 고비사막까지 갈 필요는 없다. 충남 태안군 원북면 신두리에도 사막이 있다. 천연기념물 431호인 신두리 해안사구는 바닷모래가 파도와 바람에 실려 해변에 쌓이는 역동적인 과정과 극한환경에 적응한 다양한 생물들의 생존투쟁이 생생하게 펼쳐지는 작은 사막이다.

여기서 바다의 모래는 산으로 흐른다. 그 원동력은 센 바람이다. 신두리해안은 북서계절풍을 정면으로 받는다. 완만한 해저는 파도를 일찍 부서뜨려 먼바다의 모래를 해변으로 옮겨온다. 해변의 모래는 겨울 동안 바람에 실려 안쪽으로 옮겨가며 ‘전 사구’ ‘2차 사구’를 형성하다 배후산지에 가로막혀 주저앉는다. 연간 모래 이동량은 1만5천여t에 이른다.

길이 3.4km, 폭 200m~1.3km로 해변을 따라 기다랗게 펼쳐진 사구의 독특한 경관 속에는 모래지치, 통보리사초, 표범장지뻬, 개미지옥 같은 동식물이 산다. 강한 바람과 따가운 햇빛, 염분, 물부족, 빠른 지형변화 등 거친 환경에 적응하는 것들만 살아남는다.

해안사구 안쪽엔 습지보호지역으로 지정된 두웅습지가 있다. 모래 위에 생긴 호수다. 땅속에서 지하수층이 바닷물과 맞서는 곳이라 물이 마르지 않는다.

콘크리트 시설을 하면 해변이 망가지지만 움직이는 사구는 해안을 지켜준다. 그렇지만 무분별한 해안개발로 사구는 힘을 잃고 있다. 이번엔 원유유출의 직격탄을 맞았다. 다행히 해변 모래만 손상됐을 뿐 사구 자체는 무사했다. 온전한 복원을 기

대한다.

<조홍섭 환경전문기자 ecothink@hani.co.kr>

(5) 상설특검과 징벌적 손해배상

현재 삼성그룹의 비자금 조성에 형사책임을 묻는 특별검사의 수사가 진행되고 있고, 태안지역 환경오염에 대한 삼성중공업 등의 민사책임을 묻는 소송이 준비되고 있다. 그런데 사안별 특검제와 현행 손해배상 법리의 문제점 때문에 충분한 법적 책임을 묻기가 어려울 것으로 보인다.

먼저 삼성 특검은 이건희·이재용 부자와 핵심 임원들의 자택과 집무실, 삼성 본사 등을 압수·수색하는 등 강한 수사의지를 보여주고 있다. 그러나 이번 수사가 소기의 성과를 얻었을지는 미지수다. 지난해 10월 김용철 변호사가 비자금 의혹을 폭로하였을 때 검찰은 삼성과의 유착을 부인하는 데 급급하면서, 삼성에 대한 즉각적인 수사에 나서지 않았다. 이후 김 변호사의 폭로에 근거가 있음이 밝혀지자 검찰은 삼성에 대한 계좌추적을 행하지만, 핵심 장소에 대한 압수수색은 미루어졌다. 그리하여 이번 특검이 출범하기 전 약 석달 동안 “관리의 삼성”은 검찰 출신 변호사의 도움을 받아 만반의 대비를 하고 표정관리를 하고 있는 상태다.

이에 필자는 삼성 특검의 분투를 고대하면서 동시에 지론인 상설특검제의 도입을 다시 주장한다. 권력 핵심 인사나 검찰 수뇌부가 수사 대상이기에 검찰의 엄정한 수사가 난망한 사건은 국회 의결만 있으면 바로 특검 수사가 발동되도록 하자는 것이다. 상설특검제는 수사를 둘러싼 정치적 논란을 없앨 수 있으며, 사안이 발생할 때마다 새로 법률을 만드는 번잡함도 피할 수 있다. 대통령직 인수위는 처음에는 상설특검제를 도입할 듯하더니 법무부의 반대가 있자 슬그머니 논의를 중단하였다. 재고를 요구한다.

한편 환경재앙을 일으킨 선박을 운행한 개인에게는 형사책임을 물을 것이다. 그러나 문제는 사고 예방을 위한 주의 의무와 관리감독 의무를 다하지 않은 선주기업에 대한 민사책임이다.

그런데 1995년 여수 앞바다에서 일어난 시프린스호의 원유유출에 대한 손해배상 소송에서 드러났듯이, 피해 어민들은 자신의 피해에 대하여 입증의 부담을 져야 하고, 입증이 되더라도 현행 ‘실손해액 배상주의’ 원칙은 손해배상의 범위를 좁게 만

든다. 이러한 체제에서는 기업이 겁을 먹을 이유가 없다. 피해자와의 개별적 합의금이나 법적 소송 결과 지급해야 할 손해배상액이 기업에 큰 부담을 주는 액수가 아니기 때문이다. 게다가 최종적으로 부담한 손해액도 이후 기업의 주가나 상품가격을 올리는 방식으로 가볍게 만회할 수도 있다.

필자는 태안 주민을 지원하고 있는 법률지원단 변호사들의 건투를 기원하면서 동시에, 대형 환경재앙에 책임이 있는 기업에는 실손해를 넘어 배상 책임을 지우는 ‘징벌적 손해배상’ 제도를 도입해야 한다고 주장한다. 외국 사례를 들면, 1989년 알래스카 연안에서 발생한 엑손 발데즈호 원유유출 사건에서, 유출 회사인 엑손 발데즈는 일반 손해배상금 2652억원 외에 2조3210억원의 징벌적 손해배상금을 내야 했다. 이렇게 기업주와 경영진을 정신 번쩍 나게 만드는 손해배상액이 부과될 수 있어야 기업은 환경재앙을 예방하기 위해 실질적 노력을 기울일 것이다.

과거 ‘사법개혁추진위원회’에서 ‘징벌적 손해배상’을 도입하는 법안이 마련되기도 하였지만, 위원회 안팎의 반대에 부딪쳐 무산되었다. “친기업”을 표방하는 이명박 정부가 이 제도를 도입할 것 같지는 않다. 그러나 이 제도를 통하여 대형 환경재앙의 사전예방과 기업의 업무관리체계 개선이 이루어질 수 있기에 도입 주장을 포기할 순 없다. 기업은 영업의 자유를 가져야 하겠지만, 그에 상응하는 사회적 책임도 져야 하기 때문이다.

<조국/서울대 법대 교수>

1) 사실

(1) 최악의 해양 환경재앙, 총력 다해 막아야(2007.12.9)

충남 태안앞바다에서 발생한 기름유출 사고가 국내 역사상 최악의 해양 환경재앙으로 번질 우려를 낳고 있다. 유조선 기름탱크에서 바다로 유출된 원유량이 1만500t으로 1995년 씨프린스 사건때 유출량의 2배에 달하는 데다, 이 거대한 기름띠가 바람을 타고 빠른 속도로 이동하면서 피해지역이 확산되고 있기 때문이다. 사고발생 3일째 이미 태안군 이원, 원북 등 4개 면 지역 해안선 140km에 검은 기름이 뒤덮이면서 이 일대 어장은 순식간에 황폐화했다고 한다.

바다에 기름이 유출되면 어장피해 외에도 생태계에 큰 후유증을 남긴다. 생태계의 보배라 불리는 갯벌이 초토화되고, 바다 생물이 몰살되며, 철새도래지에서는 철새의 폐죽음도 예상된다. 눈앞의 기름띠를 수습한다고 해도 잃어버린 생태계를 회복하는 데는 오랜 시간이 걸린다. 일단 발생하기만 하면 엄청난 피해를 면할 길이 없는 치명적 사고인 것이다.

그런데도 사고 초기 해양당국은 안일한 자세를 보였다. 사고지점이 해안에서 10km쯤 떨어져 있고, 겨울철에는 원유가 응고돼 이동속도가 떨어진다고 기름띠가 해안까지 오는 데 24~36시간 걸릴 것으로 예측했다. 씨프린스 사고때보다 피해가 크지 않을 것이라고 했다. 하지만 바람 세기가 강해지면서 기름띠는 13시간 만에 해안에 도착했다. 이 때는 해안 어장에 오일펜스 등 방제장비가 거의 안 갖춰진 상태였다. 안일한 인식에 선부른 자신감이 화(禍)를 키운 셈이다.

우선 급한 것은 기름띠 확산을 막는 일이다. 여기에 모든 힘을 집중해야 한다. 정부가 충남 4개군에 대해 재난사태를 선포한 것도 필요한 인력과 장비, 물자를 원활하게 동원하기 위한 조치로 이해된다. 하지만 그렇다고 마구잡이식 방제에 나섰다면 더 나쁜 결과를 가져올 수 있다. 가령 씨프린스 사태 때처럼 유(油) 처리제를 분별없이 뿌렸다가는 유처리제 자체의 독성으로 2차 피해가 발생한다. 공무원과 군인

을 투입해 방제에 총력을 기울이는 한편 학계 및 환경단체 등과 협조해 생태계 조사를 함께 해나가야 한다.

(2) 절박한 태안, 정부가 나서야 한다(2008.1.17)

시커먼 기름으로 뒤덮였던 충남 태안반도는 흰 모래밭을 드러내고 있다. 열일 제쳐두고 달려간 100만명 자원봉사자들이 추위도 마다않고 인간띠를 이뤄 기름범벅을 쓸고 닦아낸 기적이다. 그러나 눈에 보이는 기름은 씻겨졌지만, 갯벌과 어민들의 삶 속을 강타한 ‘기름 피명’은 외려 크고 깊어지고 있다. 유출사고 40일째인 엿그제 태안에서 날아든 2개의 비보가 그것이다. 폐죽음한 쪽(설계)의 주검들이 기름 걷힌 모래밭을 가득 메웠다. 바다만 바라보고 산 70대 주민이 또 스스로 목숨을 끊었다.

갯벌 깊이 사는 쪽의 폐죽음은 기름 오염으로 인한 생태계 파괴의 속도가 예상보다 훨씬 빠르게 진행되고 있음을 보여준다. 쪽만이 아니다. 해삼과 성게, 조개들의 주검도 늘고 있다. 스며든 기름을 한시 바빠 제거하지 않는다면, 갯벌의 생명들은 폐죽음을 피할 수 없게 됐다. 그런 죽음을 바라보는 어민들의 심정은 숯덩이가 따로 없다. 갯벌의 생명을 살리고, 주민들이 다시 바다와 더불어 살아갈 수 있도록 하는 ‘완전한 복구’와 ‘온전한 배상’을 서둘러야 하는 이유다.

자원봉사자들은 뜨거운 시민의식을 보여줬다. 이젠 정부가 전면에서 나서야 한다. 보험이나 법적 피해보상 절차만 따지는 가해 기업들의 비윤리성만 탓하며 뒷짐지고 있을 시간이 없다. 우선 공적자금으로 피해 복구와 보상을 해야 한다. 소요된 자금은 추후 국제유류오염보상기금이나 가해 선주들로부터 받아내면 된다. 실제 2002년 기름유출사고 때 스페인 정부가 그렇게 했다. 시민단체들이 결성한 기름유출 법률대책회의도 정부의 ‘선 보상, 후 구상권 행사’를 촉구하고 있다. 아울러 기름유출 사고에 대해 철저하고도 엄정한 수사에 나서야 한다. 과실을 입증한다면 선주들에게 무한책임을 물을 수 있기 때문이다.

태안은 지금 생명과 죽음 사이에서 시간과 힘겨운 싸움을 하고 있다. 생명이 다 죽은 뒤에 완전복구란 있을 수 없다. 바다가 죽은 뒤에 주민들에게 배상금 한 톨 더 없어준 들 무슨 소용이 있겠는가. 생명을 살리는 특단의 대책이 나와야 한다. 이 건 정부의 의지에 관한 문제다.

(3) 어처구니 없는 태안 사태, 정부가 직접 나서라(2008.1.20)

충남 태안에서 참으로 기막힌 일들이 벌어지고 있다. 기름사고 이후 수입이 끊긴 어민들이 생계를 비관해 하나 둘 목숨을 끊고 있다. 굴 양식장 하던 사람, 바지락 캐던 사람에 이어 지난 주말에는 횃집 주인이 분신 자살을 기도해 끝내 숨을 거뒀다. 그런데 정부와 지방자치단체는 이들에게 돌아갈 돈 600억원을 쌓아두고 한달째 회의만 계속하고 있다. 돈 배분에 대해 이해당사자간 다툼이 있기 때문이란다. 이런 어처구니 없는 일이 또 어디 있는가.

정부는 지난해 12월 13일 피해지역 일대를 특별재난지역으로 선포하고 국고 300억원을 충남도에 보냈다. 기업과 단체 등 민간에서도 성금 300억원을 모아 지자체에 전했다. 그런데 충남도가 마련한 배분안에 도내 시·군이 반발하면서 국고와 민간성금 어느 것도 집행이 안되고 있다는 것이다. 분신자살 사건이 벌어지던 날에도 지자체장이 모여 생계비 배분을 위한 회의를 했지만, 합의에 이르지 못했다고 한다. 지자체들이 소아병적 다툼을 계속하는 사이 한 톨이 아쉬운 주민들은 절망을 이기지 못해 극단적 선택을 하는 것이다.

이런 비극이 일어나도록 정부는 무엇을 했나 책임을 묻지 않을 수 없다. 국고 300억원은 문자 그대로 긴급생계지원비다. 큰 재난이 난 지역 주민에게 당장 먹고 사는 데 보태 쓰라고 주는 무상현금보조금이다. 이런 돈이 이해다툼에 묶여 금고에서 잠자고 있다면 시·군 탓만 할 게 아니라 리더십을 발휘해 이해를 조정하거나 그 게 안되면 직접 나서 문제를 해결해야 마땅하다. 가령 피해주민 모두에게 일정액의 지원금을 우선 지급하고 나중에 피해 정도에 따라 차등 지급하는 등 단계적 지원방안을 검토할 수 있다. 피해지역을 가가호호 방문해 현장의 소리를 들었다면 이 지경이 되도록 방치하지는 않았을 것이다.

엇그제까지 우리는 전국에서 몰려드는 자원봉사자들을 보며 태안의 희망, 용기, 기적을 얘기하고 있었다. 그럼에도 정작 태안주민들은 절망에 빠져 있다. 태안 집회에서 주민들은 “우리 다 죽고 난 뒤에 지원하면 무슨 소용있느냐”고 외쳤다고 한다.

2) 시론 및 기고

(1) 기름 유출과 바닷새(2007.12.31)

해양기름 유출로 가장 먼저 재앙을 맞는 생물은 바다 새들이다. 지난 1989년 3월 알래스카 엑손 발데스호의 원유 유출은 태안보다 3배의 원유가 해양을 오염시켰던 대재앙이었다. 기름으로 뒤집어쓴 조류만 무려 3만5천여마리가 수거됐다. 그 후 10년 동안 조사에 의하면 기름유출로 사라진 조류만 90종, 최소 100만 마리로 전문가들은 추산했다. 그곳 서식조류의 약 10%에 해당된다. 그 뿐만이 아니었다. 오염사고의 첫 해에 인근의 섬에서 집단 번식하는 바다오리류가 40%나 번식에 실패했다. 기름유출 10년 지나서도 사고 새들의 숫자는 회복되지 않았다.

— 위험감자·경고 ‘떠나는 새들’ —

이번 기름유출로 태안반도에 사는 새들의 피해는 생각만큼 그리 크지 않은 것 같아 다행이다. 천수만과 같이 겨울철새들이 서식하는 곳이었다면 사정은 달랐을 것이다. 태안의 겨울 해변에는 텃새인 갯이갈매기를 비롯, 가마우지, 뿔논병아리 그리고 아비 등이 살고 있다. 태안 앞바다에는 서해의 대표적 갯이갈매기 집단번식지가 있다.

새들이라고 해서 재앙을 그냥 맞지는 않는다. 종마다 재앙에 대항하는 방법도 다르다. 수리류의 새들은 원유관에서 새어나오는 기름 냄새를 7킬로미터 거리에서 감지하는 것으로 확인됐다. 바다제비도 후각이 뛰어나 먹이인 크릴새우의 냄새를 3킬로미터 전방에서 알아차리는 놀라운 능력을 지니고 있다. 사람은 맡지 못하는 단백질 등에 들어있는 카르복실산을 바다조류들은 냄새를 맡는다.

새들의 눈은 사람보다 3배나 높은 해상력을 갖고 있다. 100m의 상공에서 바다 속에서 움직이는 작은 물고기 한 마리를 포착할 수 있을 정도다. 사고 지점에서 기름 범벅이가 된 채 기름 속에서 사경을 헤매고 있던 동료들을 발견한 새들은 결국 이곳은 더 이상 안전지역이 아니라는 것을 알게 된다. 태안반도에 가장 흔한 갯이갈매기는 위험한 상황이 오면 신호를 보내 동료들에게 즉각 알린다.

고양이 소리를 낸다 해서 이름 붙여진 꿩이갈매기는 평상시 동료들에게 자신의 위치를 알리거나 배우자를 부를 때 소리를 사용한다. 소리와 소리의 간격은 약 3초. 그러나 위험물체를 발견하면 이 소리의 주파수를 높인 다음 간격도 0.6초로 5배 빨라진다. 이 소리를 경계음이라 하는데 이 소리를 전해들은 동료들은 매우 규칙적으로 위험지점으로 날아와 확인 후 그 지점을 떠난다. 집단생활의 잇점을 살리는 순간이다.

물론 천적과 같은 위험물체라면 함께 단결해서 몰아내겠지만, 동료가 기름에 빠져 죽어가는 것을 목격했다면 경계음을 전해들은 동료들은 한번 쯤 그 현장을 목격하고 어디론가 사라졌을 것이다. 사고지점에서 이탈한 새들은 먹이 공급처로부터 격리될 수밖에 없다. 새로운 지역은 이 새들의 생존을 보장해주지 않는다.

— 삶의 터전 안전하게 회복되길 —

태안반도에서 살아온 새들은 수없이 많은 세월을 그곳 어민들과 생활해 왔다. 어민들이 그곳 바다가 생활의 터전이라면 태안의 새들도 그곳이 먹이공급처이자 삶의 터전이다. 기회가 되면 다시 돌아오고 싶은 열망은 이들의 본능이다.

자원봉사자들의 손길로 태안이 제 모습을 찾아가고 있다. 당초보다 빨리 되돌릴 수 있다는 희망의 소리도 들린다. 그러나 곧 새들은 지금 우리의 이런 노력을 평가할 것이다. 회복되어 살만한 곳인지! 그래서 우리는 새들이 살 수 없는 곳은 인간도 살 수 없다고 하지 않던가!

〈박시룡 교원대 교수 동물행동학〉

(2) 기름유출 사고와 환경적 책임(2007.12.16)

서해안 기름 유출 사고가 발생한 지 꼭 1주일이 되던 지난 15일, 인구 6만7000명인 태안군에 전국 각지에서 온 5만여명이 가세해 기름 제거작업을 벌였다. 죽음의 기름띠에 휘감겨 신음하는 사고 현장에서 더 이상 말은 필요 없었다. 무수한 생명들이 질식사했을 바다의 검은 모래와 자갈과 바위를 모두가 닦고 또 닦았다.

지난 1주일을 돌이켜보면 아쉽고 안타까운 대목이 너무 많다. 바지선 예인선단과 유조선이 충돌하기 전 무선교신이 되지 않은 것도 심각한 문제였다. 하지만 기름이

유출되기 시작된 후 헬리콥터나 함정 등으로 선체보수 기술자 몇 명만 유조선에 태워 날랐더라도 상황이 이렇게까지 되진 않았을 것이다. 그런데 당국은 열악한 기상 상태를 이유로 출동하기 어렵고, 해안까지 기름띠가 오지 않을 것이란 예측만 발표하고 24시간을 그냥 허비했다.

환경오염의 피해는 경제적 약자에게 집중된다는 환경이론이 있다. 이번 서해안 사고도 예외는 아니다. 하루 벌어 하루 먹고 사는 이른바 ‘맨손어업’ 주민들의 피해가 가장 심각하게 나타나고 있다. 이들은 소득증명을 하기 어려워 그동안 피해보상에서 제외되기 일쑤였다. 서해안 일대를 특별재난지역으로 선포한 만큼 정부는 빈곤 어민들의 생계 및 생존 대책을 최우선적으로 세워야 한다.

관계 당국이 줄기차게 뿌려댄 유처리제로 현재 80%가량의 기름은 물 속에 가라앉아 조류를 타고 확산 중에 있다. 전문가들은 유처리제 사용으로 해저 생태계는 치명적으로 파괴되었을 것으로 진단한다. 안면도를 지나 군산 앞바다까지 기름덩이가 확산돼 향후 유처리제 사용 결정의 타당성 여부가 새로운 논란거리가 될 것으로 보인다.

이번 사고는 최첨단 석유화학 산업과 현대 인류 문명의 뒤편을 극명하게 보여준다. 사고가 난 시간 인도네시아 발리에서는 전 세계 190개국 정부 대표와 비정부기구(NGO) 관계자 등 1만여명이 모여 화석연료 사용과 온실가스 배출을 줄이기 위한 방안을 논의하고 있었다. 석유기반 사회가 누려온 물질적 풍요와 욕망을 떠받치고 있는 하부구조가 다름 아닌 낙후된 원유 수송체계라는 사실과, 그 낡은 체계가 우리 삶을 송두리째 앗아갈 수도 있다는 현실은 21세기의 역설이다.

선진국들은 1989년 엑손발데즈호 사고 후 안전 규정을 만들고, 이중선체를 의무화하는 등 법 제도를 정비해 사고 예방 시스템을 마련했다. 반면 우리나라는 95년 여수 앞바다 씨프린스호 사고 이후 12년 만에 전철을 그대로 밟고 있다. 정유회사들은 유가 담합을 통한 이익 챙기기에 급급해하면서도 운송비 몇 푼 아끼려고 사고 위험성이 높은 단일선체 유조선 사용을 고집하고, 정부는 이를 방관하고 있다.

해상 사고를 막기 위해서는 정부의 역할도 중요하지만 기업들의 책임을 철저히 규명하는 한편 관련 법·제도의 개선도 필요하다. 정박해 있는 유조선을 바지선이 와서 충돌했으니, 자동차 사고처럼 바지선에 모든 책임이 있다는 시각도 있다. 하지만 해상에서는 동력선인 유조선이 무동력선인 바지선의 접근과의 충돌을 피해야 할 피항 의무도 있다.

주민 피해보상과 해양생태계의 원상 복구를 위해 정부는 물론 이번 사고에 연루된 기업들도 경제적, 사회적, 환경적 책임을 다하는 모습을 보여야 할 것이다.

〈황상규/환경운동연합 서해안기름유출대책 상황실장〉

(3) 태안 바닷가의 부활의식(2007.12.26)

4계의 자연질서 속에서 해마다 겨울을 맞고 보내는 문명권의 사람들은 거의 예외 없이 ‘빛의 축제’를 갖고 있다. 낮이 짧아지고 한 해의 가장 긴 밤들이 세상을 어둡으로 뒤덮을 때, 사람들은 마치 그 짧아진 빛의 시간을 벌충이라도 하려는 듯 땅 위에 찬란한 불꽃을 지핀다. 촛불을 켜고, 폭죽을 터트리고, 빛의 궁전을 만든다. 지상을 장악한 어둠의 제국에 맞서는 인간적 항거의 의식, 그것이 빛의 축제다.

—죽음 덮친 해변의 흰 인간띠—

겨울은 인간이 죽음을 경험하는 시간이다. 죽음을 경험할 때의 인간에게 가장 간절히 솟아오르는 것이 부활과 소생에 대한 기대이다. 죽은 것들은 다시 살아날까? 낮은 다시 길어지고 봄은 정말로 다시 올까? 봄이 다시 오지 않는다면? 인간이 나서서 어둠을 몰아내지 않는다면 빛이 돌아올까? 해야 솟아라, 기도하지 않는다면 해는 다시 떠오를까? 겨울철 빛의 축제는 이런 부활기원의 축제이기도 하다. 크리스마스의 촛불 장식과 유대의 하누카 축제까지도 그 민속적 뿌리는 구원과 소생의 기원의식에 닿아 있다. 텔레비전 드라마 ‘이산’에 새삼 소개된 조선시대 궁중 연말 행사 ‘나례회’도 그런 기원의 축제 가운데 하나다. 신화 속의 ‘죽는 신’들은 반드시 ‘부활하는 신’들이기도 하다. 디오니소스가 그러하고 오시리스가 그렇고, 심지어 나사렛 예수까지도 그러하다.

2007년 말, 겨울의 시작과 함께 한국인을 강타한 죽음의 세력은 태안반도 연안에 밀어닥친 검은 기름띠이다. 십리포, 백리포, 천리포, 만리포를 거쳐 파도리에 이르기까지, 대산항에서 군산항까지, 장장 167km 50ha의 바다와 연안 모래밭, 갯벌과 바위들과 사구를 뒤덮은 기름띠는 순식간에 해양 생물들을 목졸라 죽이고 연안 주민들을 절망 속으로 몰아넣고 있다. 이 죽음의 공원에 생명들은 부활하고 새들은 다시 찾아올까? 바지락, 낙지, 조개, 굴, 게들은 거기서 다시 숨쉴 수 있을까? 바다와 모

래발을 되살리기 위해 달려온 시민들은 지금 이 시간에도 바위와 자갈과 모래의 기름을 닦아내고 있다. 검은 죽음의 세력에 맞서기라도 하려는 듯 그들은 흰색, 노란색의 밝은 빛 방제복들을 입고 있다. 2007년 12월 겨울 한국인은 태안 바닷가에서 소생과 부활의 기원의식을 올리고 있다.

태안으로 달려간 사람들은 재앙 앞에서 가만 있을 수 없다고 느끼는 동정과 선의의 능력을 가진 시민들이다. 그러나 그 눈물겨운 부활의식을 보는 사람들의 마음은 편치 않다. 근원적인 차원에서, 재앙의 뿌리는 거대한 유조선을 바다에 띄우지 않고서는 한 순간도 작동할 수 없는 석유문명 그 자체에 있다. 그 문명의 방향을 바꿀 수 있을까? 현대인은 아무도 이 근원적 질문에 대한 답을 갖고 있지 못하다. 모두 꿀 먹은 벙어리다. 현대인은 그 문명을 지탱하고 그 문명의 작동방식에 기대어 먹고 산다. 그는 그 문명의 수혜자이며, 그것이 몰고 오는 재앙의 공범자다. 그는 살기 위해 죽음을 초대하고 빛을 만들기 위해 어둠을 불러들여야 하는 역설의 딜레마에 갇혀 있다.

—‘경제만능주의’부터 경계를—

그러나 그렇다 하더라도, 재앙의 직접적 원인 속에 ‘인재(人災)’의 요소가 개입했는지의 여부를 가려내는 일, 사고를 최대한 방지할 대책의 수립 같은 일은 생략될 수 없다. 딜레마와 태만은 서로 다른 문제다. 1989년 사상 최악의 기름유출 사고를 낸 엑손 석유회사 유조선의 배후에는 ‘술 취한’ 선장이 있었고 2002년 스페인 최악의 유출 사고를 낸 프레스티지호의 침몰 배경에는 낡은 선체의 수리를 거부한 태만이 있다. 생태계 멸시, 생명의 권리에 대한 무관심과 무감각, 무자비한 이익추구는 태만 중에서도 가장 심각한 태만이다. “경제부터 살리자”는 주장은? 경제를 위해서는 무엇이든 할 수 있고 또 해야 한다는 소리일 때, 그것은 위험천만의 주장이다. 경제 제일주의는 결코 경제를 위한 길이 아니다. 그것은 죽음에의 초대이기 때문이다.

〈도정일/문학평론가〉

1) 사실

(1) 태안 원유(原油)유출 사고 ‘씨프린스호(號)의 악몽(惡夢)’ 막아야(2007.12.7)

7일 오전 충남 태안군 만리포 북서쪽 10km 해상에 정박해 있던 14만6800톤급 유조선 ‘허베이 스피리트號호’를 1만2000톤급 바지선이 들이받으면서 유조선 기름탱크에 구멍이 나 1만500톤의 원유가 바다로 유출됐다. 흘러나온 기름은 폭 500m, 길이 5km의 기름띠를 이룬 채 초속 10~18m의 바람을 타고 남동쪽으로 이동하고 있다고 한다.

유출된 기름 양은 1995년 7월 전남 여수 해안에서 발생한 씨프린스號호 사건 때 유출량 5035톤의 2배나 된다. 씨프린스호는 여수에서 포항까지 230km 해안을 기름으로 오염시켰고 주변 漁場어장과 양식장에 960억원의 손해를 입혔다. 기름 회수작업에도 다섯 달이 걸렸다.

해양수산부는 해상과 氣象기상 상황을 감안해 시뮬레이션해본 결과 태안 앞바다에서 유출된 원유가 24~36시간 안에 남동쪽 해안으로 확산될 것으로 보았다. 기름은 100톤만으로도 1km²의 바다를 0.1mm 두께로 덮어버린다. 한번 넓은 지역으로 확산되고 나면 기름을 완전히 제거하는 게 불가능하다. 방제당국은 전국의 모든 방제선박과 장비를 동원해 최대한 이른 시간 안에 기름 확산을 막아야 한다.

바다에 유출된 기름은 생태계에 몇 개월에서 몇 년에 걸친 長期장기 피해를 끼친다. 서해처럼 갯벌이 발달한 해안은 오염에 민감한 어린 생물들의 서식처여서 더 큰 피해가 예상된다. 기름이 서해안 겨울 철새도래지까지 번지면 철새가 폐죽음을 당할 수도 있다. 1989년 3월 알래스카에서 발생한 엑손 발데스號호 좌초 때엔 한 달 만에 2000km 해안이 오염되고 바닷새 3만6000마리, 바다수달 1000마리가 죽었다.

씨프린스호 사건 때는 과학적 검토 없이 油유처리제를 마구 뿌려 기름이 더 번지게 만들고 유처리제 자체의 독성으로 바다 생물이 큰 해를 입었다. 전문가들이 태안 현장 상황을 면밀히 관찰하면서 기름 제거작업을 벌여야 한다. 해안에서 10km나

떨어져 정박해 있는 유조선을 해상 크레인 예인선이 가서 들이받았다는 것은 황당한 일이다. 관련 당국은 사고경위를 정확히 조사해 책임 소재를 규명해야 한다.

(2) 무방비로 당한 유조선사고 ‘환경재앙’ (2007.12.9)

유조선 허베이 스피리트號호 기름유출 사고로 충남 태안해역이 시커먼 기름 바다가 돼버렸다. 하늘에서 보면 김양식장인가 싶을 정도라고 한다. 뚫린 유조선 기름탱크는 9일 아침 사고 48시간이 지나서야 응급으로 때워 막았다. 이미 1만500kl의 원유가 유출된 뒤다. 태안 앞바다엔 벌써 기름띠가 50km나 형성됐다. 기름이 덮친 해안도 30km를 넘는다. 해변에 밀려든 기름은 백사장과 바위에 온통 엉겨 붙었다. 장화를 신어도 걷기 힘들 만큼 끈적거린다고 한다.

사고는 예인선 2척이 해상크레인을 실은 桴船부선을 인천에서 거제로 끌고 가다 부선을 묶은 와이어가 끊어지면서 일어났다. 이 부선이 떠내려가다 유조선을 들이받은 것이다. 유조선이 빈번히 오가는 서·남해에서 대형 해상크레인을 악천후 속에 운반할 때는 각별히 조심해야 했다. 대산해양수산청이 몇 차례 무선으로 예인선에 유조선 정박사실을 알리려 했지만 교신이 되지 않았다고 한다. 발단부터 이해할 수 없는 사고가 터진 것이다.

사고 해역과 인근 해안에서 선박 100여 척과 7000여 명이 이틀 동안 방제작업을 벌여 회수한 기름이 몇백kl도 안 된다. 초기 방제에 실패한 것이다. 오일펜스만 해도 높은 波高파고에서 건디는 外海用외해용이 부족해 파도가 칠 때마다 기름이 펜스를 넘어 나갔다.

초기 예측도 빗나갔다. 당국은 기름띠가 24~36시간 지나야 해안에 닿을 것이라고 했지만 실제로는 13시간 걸렸다. 그 기름을 어민들이 삼으로 걷어내고 흡착포로 닦아내 보지만 어렵었다. 태안 일대 양식장만 400곳을 넘는다. 양식장에 기름이 흘러들면 남아나는 게 없다. 해안국립공원으로 지정된 태안 해안의 관광객 맞이는 벌써부터 큰 타격을 입고 있다.

미국은 해양대기청(NOAA) 주관으로 국가·州주·지역별로 상세한 해양오염 방제 시나리오를 짜놓고 있다. 기름유출 사고가 터지면 사고 해역의 風向풍향·潮流조류 등을 두루 감안해 기름 확산경로를 미리 내다본 방제계획에 따라 오일펜스를 두를 지점이 즉각 나온다. 일본도 쏘전 해역을 10여 개로 나눈 管區관구별 긴급계획을

마련해놓고 있다. 이틀 안에 기름 30만t을 회수할 수 있는 방제능력을 갖췄다. 우리는 1995년 씨프린스號호 사고 후 정부가 에너지경제연구원에 용역을 맡겼지만 동·서·남해 각각 1만t의 기름유출에 대비하는 데 2500억원이 든다는 결론이 나오자 없던 일로 돼버렸다고 한다.

우리나라 한 해 원유수입량은 8억9000만 배럴(1억2400만t가량)이나 된다. 그 기름을 실은 유조선들이 서·남해를 오가고 있다. 일본이 중국산 원유를 수입하는 유조선도 늘 10대 넘게 떠 있다. 언제라도 터질 수 있는 ‘기름폭탄’ 유조선이 바다 가득 떠 있는데도 방제당국의 대비는 초보 수준에 머물러 있다.

(3) 태안 앞바다는 언제 다시 숨을 쉬려나(2007.12.11)

만리포는 기름 폭격을 맞은 쑥대밭 모습이었다. 11일 오전 입구에 들어서자 아스팔트를 도로에 갓 깔았을 때의 메스꺼운 냄새가 코를 막았다. 먼 바다엔 20여 척의 크고 작은 배들이 방제작업을 벌이는지 뭔가를 뿌려대고 있었다. 백사장을 메우며 바쁘게 손발을 움직이는 지역주민, 군인, 공무원, 자원봉사자가 2000명은 돼 보였다. 모래사장은 기름에 절어 회갈색 사막으로 변했고, 발 디딜 때마다 떡진 기름덩어리들이 신발에 들러붙었다. 군데군데 걸쭉해진 기름이 고여 웅덩이를 이뤘다. 백사장 절반을 기름 범벅이 된 가로, 세로 50cm 크기의 흡착포가 덮고 있었다. 평소라면 모래 사장을 꾸물대며 움직이다 기척만 나면 구멍으로 숨어 달아날 달랑게들 모습은 어느 곳에서도 찾아볼 수 없었다.

기름덩어리, 기름찌꺼기가 끊임 없이 파도를 타고 바닷가로 밀려왔다. 바닷물은 옅은 기름 막이 햇빛에 반사돼 무지개 색깔로 번득였다. 어떤 이는 비닐장갑을 끼고서, 어떤 이는 삽으로, 어떤 이는 바가지로, 어떤 이는 양은그릇으로 영긴 기름덩어리를 떠 양동이에 담았다. 비닐장갑을 낀 두 손만으로 기름을 떠내는 사람도 많았다. 기름 범벅의 바닷물에 흡착포를 흔들어대서 기름을 묻혀 떠올리는 이도 있었다. 2월 횡대로 늘어선 사람들이 기름찌꺼기를 담은 양동이를 손에서 손으로 받아 도로까지 옮겼다. ‘해양오염방재단’ 마크를 붙인 손수레 크기의 ‘비치클리너’라는 1인승 궤도차량도 분주하게 오가며 양동이에서 기름을 빨아 담았다. 모두 사력을 다하고 있었지만 저렇게 손으로 건져 올려서 언제 저 많은 걸 치울 수 있을까 싶게 기름덩어리들은 끝도 없이 밀려왔다. 태안 농협에서 왔다는 김형식씨는 “퍼내도 퍼

내도 퍼낸 흔적도 안 난다”고 했다.

만리포엔 기름 범벅의 흡착포, 방제복, 비닐장갑을 쌓아 올린 쓰레기 더미들이 20~30m마다 수북했다. 도로가엔 직경 3m, 높이 1.2m 정도의 플라스틱 대형 기름 수거통 수십 개가 놓였고, 그 속엔 수거한 기름이 가득했다. 무슨 무슨 횃집이라는 간판을 단 음식점 수십 군데는 모두 문을 닫았다. 수족관도 텅 비었다. 오후 3시20분쯤 도로 한쪽으로 사람들이 갑자기 몰리면서 분주해지더니 50명쯤 되는 인파를 이뤄 바닷가로 향했다. 멀리서 보니 노무현 대통령이었다. 오염사고가 난 지 만 나흘 만에 현장을 방문한 것이었다.

만리포에서 10km쯤 떨어진 개목항은 120여 가구가 전복, 해삼, 굴, 바지락 양식을 해서 먹고 사는 곳이다. 물 위로 드러난 갯바위는 엉겨 붙은 기름으로 시꺼멓게 페인트칠을 한 듯했다. 길이가 400여m쯤 되는 백사장에는 기름에 전 모래를 담은 부대가 수백 군데 쌓여 있었다. 마을 입구에선 어민 정인철씨가 1?짜리 활어차에서 그물로 물고기들을 떼내 커다란 부대에 담아 버리고 있었다. 입을 껌벅껌벅 하는 게 살아있는 놈들이었다. 일요일인 지난 9일 잡았던 광어 농어 우럭 송어 봉장어 320kg였다. 10일 새벽 서울 가락동 농수산물 시장에 팔러 가져갔더니 경매상인들이 기름 냄새 난다며 퇴짜를 놓았다는 것이다. 정씨는 제값 받으면 300만원쯤 되는 물고기들을 쓰레기매립장에 갖다 버릴 참이다. 주민 김현씨는 “전복도 해삼도 건질 게 하나 없게 절단 나 버렸다. 앞으로 몇 년을 어떻게 살지 짝박하기만 하다”고 했다.

한번 기름이 덮친 갯벌은 생명 없는 사막지대다. 기름찌꺼기가 갯벌의 작은 구멍들을 모두 틀어막으면서 갯벌 속 조개, 갯지렁이, 새우, 게 같은 생물들이 질식사해 죽어버리는 것이다. 갯벌은 바다 생물의 먹이 공급처이자 산란장이다. 갯벌이 오염되면 바닷물고기한테는 먹이 구할 곳, 알 낳을 곳이 사라져버리는 것이다. 갯벌에서 영양분을 공급 받는 철새들도 타격을 입는다.

정부는 1995년 씨프린스호 사고가 터진 후 해양오염방지 5개년(1996~2000년) 계획을 세웠고, 1999년 유류오염 대비 협력 국제협약에 가입했다. 2000년 1월 국가방제긴급계획(NCP)을 수립했고, 해경 중심의 오염방제 지휘체계를 구축했고, 정유회사들이 출자한 방제전문회사도 만들었다. 200억 원 가까운 돈을 들여 대형 방제선도 4척을 구입했다. 정부는 씨프린스호 사고 당시 1300?에 불과했던 국가방제 능력을 1만6000?으로 보강했다고 밝혀왔다. 그러나 이번 태안 기름오염 사고는 그동안

정부가 아무 쓸모 없는 하나 마나 한 일로 예산만 축내는 헛일을 벌여왔음을 그대로 드러냈다. 사고 발생 이튿날인 8일부터 11일까지 나흘 동안 거의 매일 100여 척의 방제선박이 동원되고 연인원 3만1800명이 참여해 방제작업을 벌였지만 수거한 기름은 909kℓ밖에 안 됐다. 유출 기름(1만500kℓ)의 10분의 1도 안 되는 것이다.

씨프린스호 사고 후 10년 뒤인 지난 2005년 5월, 전문가들이 사고지역 인근 금오도와 소횡간도의 두 곳에서 토양 표본을 채취해 검사해봤더니 두 곳 모두에서 기름 성분이 나왔다. 태안의 기름유출량은 씨프린스호 때의 두 배나 된다. 태안 앞바다는 과연 언제쯤 다시 숨을 쉴 수 있을까. 태안 앞바다 어민들의 한숨은 과연 언제쯤 멎을 수 있을까.

2) 독자칼럼 및 시론

(1) ‘씨프린스호’ 12년… 다시 보는 ‘무대책’ (2007.12.12)

1989년에 발생한 알래스카 연안의 엑손발데스호 기름유출은 북미 역사상 최악의 사고로, 유출된 4만1000t 기름이 1800km 해안을 오염시켰다. 3년이 소요된 기름 제거에는 하루 1만 명의 인원을 동원하는 등, 2조5000억원이 소요되었다. 원인 제공자인 엑손은 방제 비용은 물론 사고 직후 1만1000명의 피해어민에게 3000억원을 긴급 지원하고, 이후 250억원의 벌금 및 어민 생계지원과 환경피해 보상으로 1조원의 배상금 등 모두 3조5000억원을 부담하였다.

이는 당시 세계 최대 정유회사인 엑손의 한 해 총 이익을 능가하는 금액이었다. 이후 미국 정부는 위성을 통한 유조선의 항해 모니터링과 기름 유출 시 위기대응지침의 수립, 72시간 내 5만t의 기름 제거가 가능한 장비 확보, 이중선체 유조선만 운행을 허가하는 법적규제 강화 등 1989년 대비 10배 이상 해양방제능력을 증대하였다. 그야말로 소 잃고 외양간을 단단히 고친 셈이다.

우리도 유사한 경험이 있다. 95년 씨프린스호에서 5000t의 기름 유출로 300km 해안을 오염시키고 어민 피해가 736억원, 기름 제거에 5개월의 기간과 224억원이 투입되었다. 한데 우리는 소만 잃고 외양간은 고치지 못했다. 사고 이후 법적 보완과 재난 대처를 위한 정부조직 개편, 예산 확보와 장비 도입 등을 실현하지 못했다. 이번 태안의 기름 유출 1만500t은 엑손발데스호의 4분의1에 달하는 규모지만, 우리의

무방비상태를 고려하면 국가적 재앙임에 틀림없다. 사고 초기 정부의 안일한 판단과 대응은 정부가 평소 얼마나 재난대처에 소홀했는가를 보여준다. 기름제거 작업도 사전 준비 없이 이루어져 오히려 부작용이 우려된다. 인원동원도 원활치 않아 자원봉사자에 대한 의존이 커서 결국 해양경찰청의 능력 밖이다. 정부 대응이 이러니 원인을 제공한 회사도 즉각적 어민 피해보상책도 없이 방관하는 실정이다.

갈수록 대형화되는 재난에 맞서 신속한 대응과 피해복구로 국민과 국토환경을 보호하는 것은 하나의 기관이나 부처로서는 역부족이다. 따라서 NSC와 행자부, 경찰청, 해양경찰청, 소방방재청으로 분산 중복된 국가재난관리체계의 통폐합이 시급하다. 이미 선진국에서는 국토안보부와 같은 형태로 통합되는 추세이다. 아울러 현행 재난및안전관리기본법 외에 시설과 산업, 교통안전, 긴급구조와 연관된 70여 개 법률의 일제 정비로 통합대응체계를 지원하고 주민 보상도 보완해야 한다. 여기에 IT와 위성기술을 토대로 주요 시설물과 선박 등의 실시간 모니터링 체계도 갖추고 방제장비도 대폭 확보해야 한다.

<김계현 인하대 교수>

(2) 어민 눈물 닦아줄 범국가 대책 시급(2007.12.12)

태안 앞바다 기름 유출 사고 피해가 갈수록 커지고 있다. 인근 양식장은 온통 폐허가 됐고 청정해역은 ‘죽음의 바다’로 변했다.

굴 바지락 김 전복 등 해산물 양식어장과 해수욕장이 밀집해 있는 서해 앞바다에 몰아 닦친 기름띠는 주민들의 삶의 터전을 한순간에 앗아가 버렸다. 주민과 자원봉사자들이 방제작업을 진행하고 있지만, 엄청난 재앙 앞에서 복구의 손길은 더디기만 하다. 어민들이 변변한 장비조차 없는 상태에서 바가지와 삽으로 기름덩어리를 걷어내는 광경은 눈물겹다.

이번 사고로 인한 피해 규모는 작게 잡더라도 지난 1995년 남해안 여수 앞바다에서 일어났던 씨프린스호 사건의 두 배가 넘을 것으로 추정되고 있다. 당시 어업 및 관광 차질로 인한 피해는 735억원에 달했다. 바다에 뜬 기름을 치우는 데만 다섯 달이 걸렸다.

이보다 앞선 1989년 미국 알래스카 해변에서 발생한 대형 유조선 엑손 발데스호 기름 유출 사고는 더 큰 피해를 안겼다. 방제작업에만 20억 달러(약 1조8000억원)가

들었다. 미국 정부는 이 사고 이후 유조선의 이중 선체 제작을 의무화했고, 사고지역인 프린스 윌리엄 만(灣)을 운항하는 유조선에 대한 해양경비대 감시를 강화하는 등 사고 재발방지 대책을 마련했다.

이번에 원유 누출 사고를 당한 태안지역 해변이 원래의 상태를 회복하려면 20년 이상이 걸릴 것으로 국내 환경전문가들은 보고 있다. 그동안 이 지역 주민들이 겪게 될 고통은 상상조차 하기 힘들다. 이렇다 할 산업기반이 없는 태안지역에서 대부분의 주민들은 수산업과 관광업에 종사하며 생계를 꾸려왔는데 그 삶의 터전이 하루아침에 황폐화됐기 때문이다.

정부는 태안군 등 6개 시·군을 ‘특별재난지역’으로 선포하는 등 사고 수습에 착수했다. 이에 따라 해당지역 주민들은 조세감면과 공공보험료 경감 등의 지원을 받게 될 전망이다. 그러나 이 정도 지원은 당장 살길이 막막해진 어민들이 역경을 딛고 일어서기에는 턱없이 부족하다.

관련법규(유류오염손해배상보장법)에 따르면 유류에 의한 해양오염 사고의 1차 배상 책임은 선주에게 있다. 다만, 유류누출 사고는 한번 발생했다 하면 피해규모가 워낙 크기 때문에 국제해사기구(IMO)가 세계 각국의 정유회사에도 일정한 책임을 분담시키고 있다. 우리나라가 지난 1997년 가입한 ‘국제유류오염피해배상기금’이 그것이다. 앞으로 태안 일대 피해지역 주민들도 손해사정기관의 실사 및 보험사와의 협상과정을 거쳐 피해보상을 받게 될 것이다.

그러나 해양 유류오염 사고는 지금까지의 사례를 보면 피해보상이 원만하게 이루어진 적이 거의 없었다. 이는 기름오염으로 인한 미래 생산가치 상실을 계량화하기 힘들 뿐 아니라 피해주민들이 피해사실을 구체적인 자료로 입증하기 어렵기 때문이다. 과거 국내 사례를 보면 12건의 유류오염 사고의 평균 피해보상률은 18%에 불과했다.

정부는 삶의 기반이 허물어진 어민들이 다시 일어설 수 있도록 전폭적인 지원을 아끼지 말아야 한다. 국회와 행정부가 나서 피해주민 지원을 위한 특별예산을 편성하는 한편, 민간 차원의 모금운동도 더욱 적극적으로 전개할 필요가 있다. 특히 이들 주민에 대한 지원이 일회성에 그치지 않고, 지속적이고 체계적으로 이루어질 수 있도록 해야 한다.

코앞에 다가온 대통령 선거를 앞두고 각 후보들은 저마다 화려한 공약을 외치고 있다. 그러나 정작 평생을 바다에 의지해 살아온 우리 이웃의 눈에서 눈물을 거두

게 하지 못한다면 그 많은 공약들이 다 무슨 소용이겠는가.

<성완중 충청포럼 회장>

(3) 기름유출 사고, 제대로 白晝 만들어야(2007.12.1)

지난 11일 태안 만리포에 다녀왔다. 기름 오염이 갯벌에 어떤 영향을 미칠지를 알아보기 위해서였다. TV에서 보던 대로 기름띠가 해안을 뒤덮고 있었다. 기름에 있는 난분해성 독성물질은 오랜 기간 동안 해양생태계를 교란시키게 된다. 파도가 세차게 부딪치는 암반 해안에서는 그나마 파랑(波浪)에 의해 기름이 씻겨 나가는 속도가 빠르다. 파도가 약한 모래 해변이나 펄 갯벌에서는 기름이 모래나 펄 속 미세한 구멍으로 파고 스며들어 더욱 오래간다.

갯벌에 기름이 덮치면 바닷물과 갯벌이 주고받는 물질 교환이 차단된다. 조개류나 고둥, 갯지렁이, 새우, 게 등 갯벌 생물들은 아가미 기능이 제대로 작동이 되지 않아 숨을 쉴 수가 없게 된다. 개흙이나 모래 속은 바닷물로부터 산소 공급이 중단돼 시커멓게 썩어 들어간다. 물의 흐름을 타고 떠도는 플랑크톤이나 활발한 이동성이 있는 어류는 그나마 낫다. 갯벌 밑바닥에서 정착해 사는 저서생물한테는 치명적이다. 바닷새도 깃털에 기름이 묻게 되면 체온을 유지할 수가 없게 돼 결국은 익사하게 된다. 갯벌 생물이 죽어버리니 먹이도 구할 수도 없게 된다.

유조선 사고로는 1978년 3월 프랑스 북서부 브르타뉴 해안에서 일어난 아모코 카디즈호 좌초 사고가 대표적이다. 그 사고로 22만3000톤의 기름이 유출됐고 320km의 해안선이 오염됐다. 최근 미국 해양대기관리청과 프랑스 국립해양개발연구소가 합동으로 조사한 결과를 보면 30년이 다 되어가는데도 아직도 기름유출의 영향이 지속되고 있다고 한다.

1989년 3월 24일 알래스카 프린스 윌리엄 해협에서 엑손 발데스 유조선의 기름 유출 사고로 가장 큰 피해를 입은 것은 바닷새와 해양 포유동물이었다. 사고 당시 해협에는 약 100만 마리의 바닷새가 서식하고 있었는데, 유출사고로 인해 40만 마리가 죽었다고 한다.

프린스 윌리엄 해협 주변의 환경을 14년 동안 조사한 연구를 보면 기름이나 기름 찌꺼기가 오랫동안 남아 있다는 사실들이 밝혀졌다. 기름 오염은 우선 갯벌 지대에서 바다생물의 서식처 역할을 하는 대형 갈조류를 파괴시켰다. 이로 인해 갈조류를

먹이로 하는 고등류 같은 포식자가 사라지고, 이후 수명이 짧은 녹조류의 대번식을 유발시켰다. 이러한 영향은 10년 이상에 걸쳐 조간대 암반해안의 생태학적 천이에 영향을 미친다.

엑손 발데스 사고 때는 바닷가 암석에 달라붙은 기름찌꺼기를 닦아내려고 소방호스로 뜨거운 물을 뿜어내곤 했었다. 그것이 겉 보기에는 암석을 깨끗하게 만드는 것처럼 보였지만 나중에 생태 조사를 해보니 뜨거운 물과 증기가 미생물이나 플랑크톤까지 파괴해 장기적으로는 해안생물의 재정착을 지연시킨 것으로 확인됐다. 태안 기름오염 사고에서도 유념해야 할 부분이다.

갯벌은 수많은 기능을 갖고 있다. 물고기를 비롯한 바다생물의 서식처이자 먹이 공급처가 갯벌이다. 갯벌이 파괴되면 수산물 생산이 감소할 수밖에 없다. 갯벌은 또 육지로부터 흘러내려오는 오염물질들을 분해시키는 자연 정화조의 기능도 한다. 갯벌은 심미적, 문화적 가치를 갖고 있기도 하다. 요즘 활성화된 갯벌 체험은 사람들이 갯벌을 보고 접촉하면서 만족을 느끼기 때문에 가능한 것이다.

기름 오염으로 직접 피해를 입은 태안의 어민들의 상처를 어떻게 치유할 수 있을까 지혜를 모아야 한다. 그와 함께 중요한 것은 이번 기름 유출이 해양생태계 전반에 미치는 영향을 장·단기적으로 조사하는 범 국가적인 연구가 시기를 놓치지 말고 착수되어야 한다는 것이다. 이러한 과학적 연구 결과는 보험사로부터 피해보상을 받는 근거자료로서도 활용될 수 있다. 나아가 해양 생태계가 어떤 과정을 거쳐 회복되는가를 밝힘으로써 국가 해양자원의 보전에 꼭 필요한 정책 자료로 쓰일 수 있을 것이다.

<홍재상 인하대 생명해양과학부 교수>

(4) '씨프린스' 백서가 알려주는 것(2007.12.14)

허베이 스피리트호(號) 기름 유출 후 씨프린스 사고 백서(白書)를 구해 읽어봤다. 읽고 나니 그때 정말 운이 좋았다는 걸 알게 됐다. 운이 조금만 빼앗혔다면 한반도 바다엔 상상할 수 없는 재앙이 닥쳤을 것이다.

씨프린스는 갑판에 축구장 세 개가 들어갈 수 있는 유조선이다. 기름탱크가 중앙에 6개, 좌우에 5개씩 16개가 있다. 씨프린스가 중동에서 원유 26만6852t을 싣고 여수 앞바다로 온 게 1995년 7월 18일 밤이다. 선원은 20명, 선장은 41세 임모씨였다.

바다에서 사흘을 대기한 씨프린스는 21일 오후 여수 삼일항 원유 부두에 들어가 기름 하역작업을 벌였다. 태풍 페이가 올라온다는 소식에 22일 오후 하역을 중단하고 30km 떨어진 먼 바다로 나왔다. 기름은 7개 탱크에 8만6886t 남아 있었다. 선장 임씨는 태풍이 올라오다가 세력이 약해지면서 부산 쪽으로 진로를 꺾지 않겠느냐고 봤다. 반대로 페이는 B급에서 A급으로 힘이 더 세졌다. 방향도 여수로 곧장 향했다. 23일 오전 10시 태풍주의보가 경보로 바뀌었다.

선장은 배를 제주 쪽으로 대피시키기로 했다. 15? 닻을 끌어올리는 데 한 시간이 걸렸다. 배가 움직이기 시작한 건 23일 오전 11시50분. 파도는 8~10m, 바람은 초속 45m였다. 왼쪽 옆구리로 태풍을 받은 씨프린스는 바람에 자꾸 떠밀렸다. 배는 오후 2시5분 여수 남쪽 32km 작도에서 수중 암초에 걸렸다. 배 밑 철판이 밀려들어오면서 기관실에 화재가 발생했다. 통신이 끊기고 동력을 상실한 배는 오후 2시30분 암초에서 떨어져 나와 8km를 표류하다가 오후 5시 소리도 암초에 다시 걸렸다. 15.7m, 5.6m짜리 두 개 암초가 배 밑바닥을 뚫고 들어왔다.

저녁 8시26분 기관실에서 세 차례 폭발이 일어났다. 기관장은 갑판을 덮친 파도에 쓸려갔다. 선장과 나머지 선원 19명은 23일 새벽 5시30분 배를 탈출했다. 소방함들이 물을 뿌리기 시작한 것은 24일 오후 4시나 돼서였다. 불길은 25일 오전 10시 완전히 잡혔다.

배에서 기름을 빼내는 데 한달 보름이 걸렸다. 배 밑바닥으로 뚫고 들어온 암초가 배를 못박아 고정시켰던 것이 행운이었다. 배가 풍랑에 이리저리 떠밀렸으면 선체가 동강 날 수 있었다. 불이 기름탱크로 번지지 않은 것도 천운이었다. 구난 과정도 조마조마했다. 선체 중앙에서 선미까지 모든 탱크가 금이 가거나 구멍이 뚫린 상태였다. 무리한 힘이 가해지면 선체는 언제라도 깨질 수 있었다. 실제 8월 27일 7호 태풍 재니스가 덮쳤을 때 선체 손상은 가중됐다. 씨프린스는 선박 해체업자에 1달러에 팔려 필리핀으로 예인되다가 12월 24일 수비크만 근처에서 돌풍을 만나 침몰해버렸다.

백서는 씨프린스 사고가 태풍을 가볍게 보고 대피를 늦게 한 선장의 판단 착오 때문이었다고 결론지었다. 씨프린스 유출 기름 5035t은 울산·포항까지 흘러갔다. 만일 신고 있던 8만6000t이 모두 새나왔다면 어떤 결과가 왔을까. 씨프린스가 애당초 적재했던 26만t과 함께 침몰했다면 무슨 일이 벌어졌을까. 이번에 태안을 오염시킨 허베이 스피리트호의 유출 기름은 8000t이다.

우리나라엔 울산·여수·대산·인천에 정유시설이 있다. 기름 10만~30만t을 실은 유조선이 한해 600척 서·남해를 오간다. 유조선이 한반도 근해에 들어왔다가 떠날 때까지 5일 걸린다고 치면 한반도 바다엔 늘 8~9척의 유조선이 떠 있는 셈이다. 중국에서 일본으로 오가는 유조선도 남해를 지난다. 서·남해는 연간 2~3개 태풍도 지나간다. 씨프린스 때처럼 언제나 운이 좋을 것이라고 믿고 있을 수만은 없다.

<한삼회 논설위원>

(5) 해양수산부는 해양오산부?(2007.12.17)

“유출된 기름은 1만500t입니다.” 지난 7일 태안 기름 유출 사고가 발생한 날, 해양수산부 중앙사고수습본부 고위 관계자는 유출 규모에 대해 이렇게 말했다. 그러나 실제로 유출된 기름량은 1만500kl, 즉 8000여t이었다. 물과 기름의 비중(比重)이 차이 난다는 것을 몰라 발생한 어처구니없는 실수였다. 물은 1kl가 1t이지만, 기름은 1kl=0.7t 정도에 해당된다. 따라서 유출된 기름 부피 1만500kl를 중량으로 환산하면 8000여t이 된다. 이런 기초 상식을 몰라 잘못 계산했던 것이다.

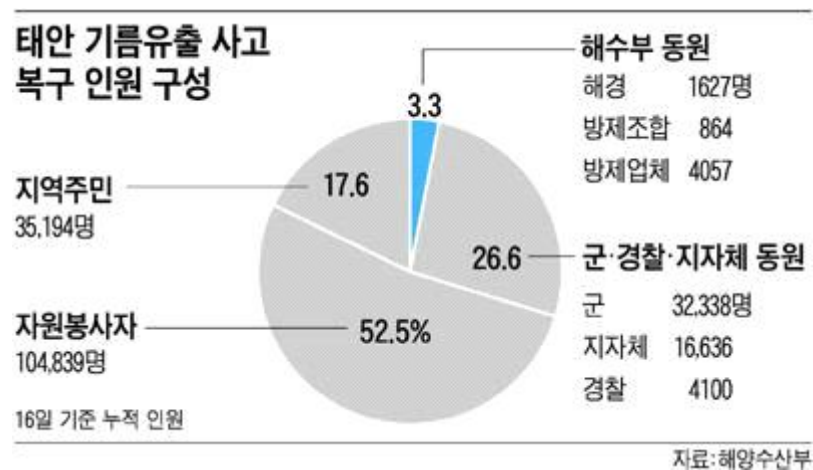
이처럼 해양 오염에 대한 초보적인 지식조차 갖추지 못한 해양부 관계자들이 기름띠 확산 속도 오판, 방제 능력 오산 등의 실수를 연발한 것은 예고된 일이나 다름없는 셈이다.

이번 사고에 대한 대처가 총체적으로 부실이라는 지적이 제기되면서 “해양부는 도대체 뭐 하는 조직이냐”는 지적이 나오고 있다. 노무현 정부 5년간 해양부는 “물류 허브를 만들겠다” “해외 항만을 개발하겠다”면서 몸집 불리기에 몰두했었다.

◆자원 봉사자에 기대는 해양부

해양부는 사고 발생 5일째인 지난 11일, 기름 유출 사고 발생에 대처하는 ‘국가방제능력’을 과대 평가했다고 시인했다. 국가방제능력이란 기름 유출 사고 발생시 3일간(하루 8시간 작업) 수거할 수 있는 규모로, 당초 해양부는 이 능력이 1만6900t(해경 6600t + 방제조합 7500t + 민간 2500t + 기타 기관 300t)에 달한다고 밝혔다. 그러나 턱없이 과장된 수치였다는 것이 이번 사고로 드러났다.

해양경찰청에 따르면 사고 11일째인 17일까지 수거된 기름은 전체 유출량(1만500 kl)의 28.5%인 3090여kl에 불과하다. 해양부 관계자는 “실제 상황이 발생했을 때 방제 능력을 결정하는 장비 관리와 인력 운영을 실제 능력보다 과대 평가했던 것 같다”고 말했다. 항만펀드 개발, 여수엑스포 유치 등에 눈을 팔면서 해양부의 기본 업무인 선박 사고에 대한 대책은 실종된 상태였다는 말이다.



그러다 보니 복구 작업은 자원 봉사에 기대고 있는 실정이다. 해양부 중앙사고수습본부에 따르면 지난 16일 현재 총 동원 인원(누적) 19만9655명 가운데 53%인 10만4839명이 자원봉사자다. 해경과 군부대 지원, 태안 일대 지방자치단체 공무원 등 정부가 동원한 인력은 5만9622명에 불과하다. 주민(3만5194명)과 자원 봉사자들이 복구 인력의 70%를 차지하고 있다.

해양부는 이미 여러 차례 수준 미달의 위기 관리 능력을 드러냈었다. 지난 5월 골든로즈호 침몰 사고 당시에는 사고 수습을 책임질 핵심 간부가 골프를 하다가 적발돼 감사원 감사를 받기도 했다. 당시 해양부는 선박이 침몰하는 경우 자동으로 조난신호를 발신하는 장치에 대한 관리 강화 등 뒤늦게 ‘소 잃고 외양간 고치는’ 조치들을 쏟아냈다.

지난 5월 소말리아에서 피랍돼 174일 만에 석방된 마부노 1, 2호 사건에서는 “한국인 선원들이 4명 승선했지만, 선원증을 가지고 있지 않은 사람들이라 해양부와는 무관하고, 외교통상부가 담당할 일”이라는 입장을 취해 비판을 받기도 했다. 2006년 4월에도 소말리아에서 동원628호가 피랍돼 117일 만에 풀려나는 과정에서도 해양부는 별다른 역할을 하지 못했다.

주요 해양 사건·사고 때 해양부의 부실 대응

사건·사고	발생일	내용	해양부 대응 문제점
태안기름유출	2007.12.7	기름 1만500kℓ 유출	기름띠 확산 속도 오판 등으로 초동 대처 실패
골든로즈호 침몰	2007.5.12	한국인 선원 7명 사망	사고 대책 핵심 관계자가 사고 수습 기간에 골프를 한 사실이 감사원에 적발
마부노 1.2호 소말리아 피랍	2007. 5.15	한국인 선원 4명 174일 만에 석방	선원증 없는 해외 취업 선원들이어서 해양부와 무관하다는 입장 표명
동원628호 소말리아 피랍	2006. 4.4	한국인 선원 8명 117일 만에 석방	소말리아 해적들이 몸값 90만 달러 요구하자 “국제적인 기준 금액보다 50만 달러나 높다”며 소극적으로 협상

◆몸집 불리기에 몰두

해양부는 올 들어 급격하게 몸집을 키웠다. 지난 2월에는 해운물류국을 확장해서 해운물류본부를 신설했고, 지난 4월에도 해양정책국을 확대 개편한 해양정책본부를 새로 만들어 차관보급인 2명의 본부장 자리를 늘렸다.

행정자치부에서 조직 비대화 등의 문제점을 들어 난색을 표했지만, 해양부가 관철시켜 관가(官街)의 화제가 됐다. 그 배경을 놓고 해양부 출신인 박남춘 청와대 인사수석과 문해남 전 인사관리비서관이 해양부를 도와줬다는 말이 돌았다. 노무현 대통령이 해양부 장관으로 재직할 때 박남춘 수석은 총무과장, 문해남 전 비서관은 장관비서관으로 근무했었다. 문해남 전 인사비서관은 신설된 해운물류본부장으로 지난 6월 해양부에 복귀했다.

해양부는 또 씨프린스호 기름 유출 사고를 계기로 1997년 만들어진 해양오염방제조합을 공단으로 확대할 계획을 추진 중이다. 내년 1월 신설될 해양환경관리공단은 이사장·감사 등 임원진을 해양부 차관이 위원장인 설립추진위원회의 제청으로 해양부 장관이 임명할 예정이라 ‘자리 늘리기’라는 비판을 받고 있다.

인사 관리도 허점투성이다. 해양 사고 등을 담당하는 안전관리관에는 재정경제부 출신 국장이 자리를 차지하고 있고, 국제기획관은 선박 관련 업무를 담당하던 국장이 근무 중이다. 해양부 관계자는 “전문성을 따져보면 안전관리관과 국제기획관 자리가 뒤바뀌어 있다”며 “공모제로 뽑았는데 전문성을 제대로 살펴보지 않아 이렇게 됐다”고 말했다.

상황이 이렇다 보니 해양부는 태안 사고에 대한 언론브리핑을 담당인 안전관리관이 아니라 국제기획관에게 맡긴 상태다.

(6) ‘태안’ 방제작업(2007.12.20)

나는 1995년 3월 쿠잔카강과 티레즈 지역 원유유출 사고와 1998년 이르쿠츠크주 안탈~파니흐 구간 원유수송열차 전복에 의한 기름유출사고 방제작업에 참여했었다. 이 경험을 바탕으로 태안반도 원유 유출사고 방제작업에 대해 몇 가지 조언을 하고자 한다.

우선 수만 명의 민간 자원봉사자들이 개미떼처럼 모여들어 걸레를 들고 기름 범벅이 된 돌들을 닦아내는 작업은, 보기에는 한 편의 드라마처럼 감동적이지만, 사실은 작업자의 건강에 큰 문제를 야기할 수 있다는 점을 지적하고 싶다. 특히 어린이까지 동원되는 모습에 큰 우려를 표명하지 않을 수 없다. 기름 덩어리에는 멜캅탄이라는 물질이 포함되어 있다. 이것이 공기 중에 노출되고 입이나 코를 통해 사람의 몸속으로 들어가면 신경마비를 일으킨다. 신경마비 후에 냄새에 둔감해진 상태에서 계속 흡입을 하면 나중에 큰 후유증을 겪을 수 있다. 특히 저항력이 약한 어린이들에게 더욱 위험하다. 알레르기가 있는 사람은 즉시 후유증이 나타나게 되지만, 정상적인 사람은 상당시간이 지난 뒤 후유증이 나타나 오히려 더 심각한 상황에 직면할 수도 있다. 2~3년 전 일본에서도 유사한 방식으로 기름을 제거한 적이 있는데, 당시는 원유가 아니라 유독성이 없는 원유 찌꺼기여서 사람들의 건강에 큰 피해가 없었다.

다음으로 지적하고 싶은 것은 걸레로 기름을 닦는 인해전술식 작업의 효율성 문제이다. 해변의 자갈과 모래밭은 사람 손으로 작업할 것이 아니라 굴착기와 트랙터 등 기계화된 설비와 물과 증기를 이용하는 과학적인 방법이 훨씬 효율적이다. 인체에 해가 없을 정도인 3% 가성소다 혼합액을 용기에 넣어 호스를 통해 물대포처럼 쏘아 오염된 곳의 원유를 씻어내고, 원유가 물과 함께 방책 쪽으로 흘러가도록 도랑을 만들고, 방책 안에서 물 표면 위로 떠오른 원유를 걷어내야 한다. 오염된 해안 자갈 등은 기계장비를 이용해 채취해 용기에 담고, 섭씨 50~60도의 세정액으로 씻어낸 뒤 녹아 나온 기름을 흡착포 등으로 제거한다. 또 바다가 원유로 오염되었을 경우에는 반드시 해저를 관찰하여 오염물질을 제거해야 한다. 바다 속 오염물질을 방치하면 크실렌과 같은 알칼리류의 석유용해액이 해저 박테리아의 생장에 나쁜 영향을 미치기 때문이다.

해양 오염 사고에서 시간은 매우 중요하다. 만약 해안가의 오염물을 이렇게 곁에서만 제거한다면, 기름과 찌꺼기가 지표 속으로부터 내년 봄에 따뜻해진 공기와 물로 인해 건잡을 수 없이 위로 분출하여 2, 3차 오염이 심각할 것이다. 더 이상의 피해를 막기 위해서는 빠른 시간 내에 대처해야 한다.

<김용화 배재대 교수>

(7) 알래스카 ‘엑손’ 피해보상과 태안(2007.12.20)

1만3000t이 유출되었다는 태안기름유출 사고는 전 세계적인 청정구역과 갯벌로 이루어져 있는 태안해상국립공원의 존립을 위협하고 있다. 실제 오염도 오염이지만 이에 관계없이 이 지역의 관광과 해산물이 거부당해 지역경제가 무너지고 있다. 이와 같은 국가적 대재앙에 대한 보상은 어떻게 이루어져야 하는가?

3만t이 유출된 1989년 알래스카 기름유출사고 때, 가해자인 엑손정유사는 한화 1조원 정도를 방제비용 및 환경오염에 대한 손해배상으로 정부측에 지급하고, 장래 새로이 환경피해가 발견될 경우 추가 손해배상을 하기로 합의했다. 또, 주민들이 제기한 집단소송에 대해서도 주민 3만여명에게 실제 손해배상 5000억원과 징벌적 손해배상이 책정되었다. 기름은 사람들이 거의 살지 않는 곳을 덮쳤지만, 피해보상은 매우 넓은 지역에 흩어져 살고 있는 어민들, 관광안내인, 요식업자들, 숙박업자들 및 이들의 종업원들, 그리고 심지어는 이 지역에서 가끔 낚시를 하던 외지인들, 재래식 손어업을 하던 주민들에게까지 이루어졌다. 원래 징벌적 배상액은 엑손 정유사의 1년 이익이었던 5조원으로 책정되었으나, 수차례 항소를 통해 삭감되어 2조 5000억원에 현재 연방대법원에 항소 계류 중이다. 이보다 더욱 중요한 것은 엑손사는 정부 및 법원의 명령에 따라 2조원 가량의 비용을 들여 지난 10여 년간 정화작업을 벌여왔다는 것이다.

5000t의 기름이 유출된 지난 1995년 여수 씨프린스호 사건 때 500억원이 어업권 피해보상과 방제비용으로 지급됐을 뿐이다. 이는 1989년 알래스카 사고의 총 보상 및 복원비용액의 1% 미만이다. 여수 피해자들이 쉽게 보험사와 국제유류보상기금(IOPC)의 회유에 승복한 것은 우리나라의 취약한 민사피해보상제도와 여기에 익숙한 피해자들의 낮은 기대 때문이었다. 우리는 국가적 대재앙의 피해자인 태안해상국립공원과 그 주민들이 기존의 불합리한 민사보상관행을 초월하는 보상과 복구의

무를 인정받는 선례를 세워야 한다. 보험사와 IOPC의 까다로운 입증요구나 배상한계는 법적으로 극복 가능하다. 간접손해의 범위를 조금만 상식적으로 넓히면, 입증기준을 조금만 더 과학적으로 넓히면, 요식업이나 숙박업 노동자, 패류채취자, 해녀들도 모두 배상 받을 수 있다. 정부가 적극적으로 나서서 순이익이 1000억원을 넘는 이번 가해 선박회사들로부터 충분한 정화활동과 올바른 피해보상을 끌어 내야 한다. 한가지 긴급히 필요한 것은 생계형 지원이다. 이것이 없으면 피해자들은 여수 때처럼 쉽게 합의하고 끝날 것이다. 그리고, 우리는 태안해상국립공원도 법치주의도 모두 잃어버릴 것이다.

<박경신 고려대 교수>

(8) [사설] 목숨 끊는 태안 주민들 언제까지 바라만 볼 건가 2008.1.18)

18일 충남 태안에서 횃집을 하는 주민이 몸에 시너를 뿌리고 분신(焚身)해 중태에 빠졌다. 지난 10일엔 굴 양식장을 하던 어민이, 15일엔 바지락을 캐 생계를 꾸려가던 노인이 자살했다. 기름 오염으로 생계 터전을 잃은 주민들이 연이어 삶을 포기하고 목숨을 끊고 있는 것이다.

사정이 이렇게 비탈을 굴러내리고 있는데도 정부 생계지원금과 국민 성금이 왜 아직껏 피해 주민들에게 가지 않고 있는지 모르겠다. 기름유출 사고가 난 지 19일로 43일이 지났다. 정부는 지난달 28일 300억원의 생계지원금을 충남도에 보냈고 그간 모인 성금도 300억원 가까이 된다. 그 쪽 말로는 이 돈을 어떤 기준으로 배분할 것인지 정하지 못해서라는 것이다. 6개 피해 시(市)·군(郡) 간 배분 비율을 둘러싼 다툼이 있다는 얘기도 들린다.

답답한 얘기다. 5만 가구에 이르는 피해 주민들은 당장 하루하루 생계를 이어가기에 숨가쁜 상황이다. 내다 팔 해산물도 없고 찾아주는 손님도 끊겼다. 이 추운 겨울에 하루 종일 해변에서 모래와 바위에 낀 기름만 닦고 있는 형편이다. 그런데도 공무원들은 기준이 어떻다, 합의가 안 됐다 하면서 돈을 움켜쥐고 있다. 시·군 간 의견이 다르다면 밤샘 토론을 해서라도 합의를 끌어내야 할 것 아닌가. 정 안 되면 우선 일부라도 대략적 기준으로 나눠준 뒤 나중에 보다 세밀한 원칙에 따른 배정을 해도 된다. 중앙정부와 도(道)가 리더십을 발휘하지 못하고 질질 끌고 있으니 목숨을 끊는 불행한 일까지 일어나는 것이다.

유류오염 피해보상도 신속히 이뤄지도록 정부가 나서야 한다. 유류오염 피해는 유조선 선주(船主)측 보험사가 1300억원 내에서 우선 보상하고 나머지는 국제유류 오염보상기금(IOPC)이 피해자측과 합의를 해서 지급하게 돼 있다. 1995년 씨프린스 호(號) 사고 때는 2년이 지나서야 보상합의가 이뤄지기 시작했다. 보상이 늦어지면 늦어질수록 경제적으로 건디기 힘든 피해어민들은 IOPC와의 합의과정에서 밀릴 수밖에 없다.

이번 사고를 일으킨 크레인 예인선은 삼성중공업 소속이고 유조선이 신고 있던 기름의 화주(貨主)는 현대오일뱅크다. 법률적 보상 책임이 규명된 건 아니지만 그렇다고 하더라도 도덕적 책임까지 면(免)할 수 있는 것은 아니다. 졸지에 생계 터전을 잃고 망연자실해 있는 피해 주민들의 아픔을 덜어줄 조치가 하루빨리 나와야 할 것이다.

1) 시설

(1) 서해기름 오염 피해 최소화에 총력을(2007.12.9)

충남 태안반도 앞바다에서 발생한 국내 최악의 해상 원유 유출 사고로 서해안 일대에 피해가 확산되고 있다. 유출된 기름은 1995년 전남 여수 해안에서 일어난 시프린스호 사고 때보다 2배나 많은 1만500kL에 이른다. 시프린스호 사고 때는 여수에서 포항까지 230km의 해안이 오염돼 응급방제에 한 달 이상, 기름 회수 작업에 다섯 달이 걸렸다. 정부가 사고 발생 다음 날 충남 일대 6개 시군에 재난사태를 선포했을 정도로 사태는 심각하다.

이미 폭 20m가량의 기름띠가 태안군 해안으로 밀려와 곳곳의 양식장과 해수욕장이 기름 범벅이 돼 버렸다. 기름띠는 태안화력발전소를 중심으로 남북 약 45km에 걸쳐 있지만 사흘 동안 방제작업으로 회수된 기름은 156kL에 불과하다. 태안군 소원면 주민들은 “양식장이 아스팔트로 변해 버렸다”고 탄식했다. 이대로 가면 인근 횡집까지도 모두 문을 닫을 판이다.

보전 가치가 높은 태안반도의 해안국립공원의 아름다운 해양생태계도 회복할 수 없는 손상을 입을까 봐 걱정이다. 기름띠가 덮친 신두리 사구(砂丘)는 천연기념물이고, 사구 배후 두웅습지는 습지보호지역이다. 신두리 해상은 해양생태계보전지역이다.

해양경찰은 처음엔 바람이 바다 쪽으로 불어 해안으로 기름이 많이 유입되지 않을 것으로 안이하게 판단했다. 그러나 13시간 만인 7일 오후 9시경부터 해안에서 기름띠가 발견됐다. 유조선에 뚫린 3개의 구멍을 막는 작업도 늦어져 그중 1개는 이틀 만인 9일 오전에야 마무리됐다. 이렇게 허술한 대처가 피해를 키웠다고 볼 수 밖에 없다.

대선을 앞두고 가뜰이나 어수선한 상황인데 사상 최악의 기름 유출 사고까지 터져 불안한 연말이다. 정권 말기에 담당 행정력에 누수(漏水)가 생기지 않도록 정부가 정신을 바짝 차려야 한다.

방제 현장에 자원봉사자들이 몰려들고 있다는 소식이다. 해안을 덮친 기름띠를 제거하는 데 너도나도 힘을 합치면 복구 작업이 빨라질 수 있을 것이다. 정부는 피해 어민들을 구제하고, 천혜(天惠)의 태안해안국립공원을 보호하는 데 지원을 아끼지 말아야 한다

(2) 나홀 만에 서해 재난 현장 찾은 대통령(2007.12.12)

노무현 대통령이 충남 태안 앞바다에서 원유 유출 사고가 터진 지 나홀 만에 서해안 현장을 찾았다. 사고 사흘이 지나서도 천호선 청와대 대변인은 “피해 지역을 시찰할 계획은 아직 없다”고 했다. 언론이 ‘재앙의 현장에 대통령이 없다’고 지적하자 뒤늦게 현장에 간 대통령의 모습은 등 떠밀려 학교에 가는 게으른 학생 같아 보인다.

노 대통령은 2003년 태풍 매미의 남해안 상륙을 앞두고 비서실장 경호실장 부부와 뮤지컬을 관람했다가 나중에 “국민께 송구스럽다”고 사과했다. 노 대통령의 재난 현장 등장 방문은 퇴임 후에 살 집의 신축공사가 한창인 고향 봉하마을을 올해 들어 다섯 번이나 찾아간 것보다도 대비된다.

어느 나라에서나 국가적 재난 상황에서 국민은 최고지도자의 움직임에 주목한다. 조지 W 부시 미국 대통령은 뉴올리언스가 허리케인 카트리나로 물바다가 됐을 때 항공기를 타고 둘러보다가 비판을 받자 군용 트럭을 타고 피해 현장을 누비며 복구 작업을 독려하는 장면을 보여 줬다.

올해 8월 해양수산부는 울산 앞바다에서 ‘대규모 해양오염 위기대응 실무 매뉴얼’에 따라 실시한 훈련에서 ‘선박 충돌 사고로 유출된 원유를 두 시간 만에 완벽하게 수거하고 상황 종료했다’고 국정브리핑을 통해 선전했다. 국정브리핑은 ‘참여정부 출범 이후 체계화하기 시작한 국가 위기관리가 빠르게 정착단계에 접어들고 있다’고 자화자찬을 늘어놓았다. 그러나 실제 상황에서 해양부와 해경은 우왕좌왕하며 서로 일 미루기에 바쁘고, 방제 현장에서 지휘부가 가동되지도 않았다.

이 정부는 ‘매뉴얼 정부’라고 자칭할 정도로 매뉴얼 자랑을 많이 했다. 이번에도 천 대변인은 “사건 발생 후 해경과 해양부는 위기관리 매뉴얼에 따라 대응했다고 평가할 수 있다”고 천연덕스럽게 말했다. 훈련 상황에서만 작동하고 실제 상황에서는 예측이 부정확하며 오작동을 일으키는 매뉴얼이 무슨 소용인가. 이번 사고는 발

생 다음 날인 8일(토요일)에만 기민하게 총력 대처했어도 피해를 크게 줄일 수 있었다. 그러나 언제부턴가 토 일요일은 정부의 긴급 시스템조차 나사가 풀려 있다.

지난 5년간 할일 안 할일 가리지 않고 끼어들던 대통령 비서관들은 정작 국가적 재난에는 방관자 같다. 몇몇 수석비서관은 내년 4월 총선 출마 준비로 마음이 콩밭에 가 있다는 소식이다. 국민이 이런 무능하고 무책임한 정부를 또 탄생시켜선 안 된다.

(3) 태안에 모인 힘, 국민통합의 에너지로(2007.12.23)

유조선 기름유출 사고 17일째인 어제까지 충남 태안 해안을 찾은 자원봉사자가 30만 명을 넘어섰다. 주민과 자원봉사자들이 힘을 합해 160km 해안을 뒤덮은 기름 찌꺼기를 일일이 손으로 걷어내면서 새까만 기름띠로 덮였던 백사장이 본래 모습을 찾았다. 세계의 방제 전문가들이 ‘놀라운 연대정신’이라고 격찬할 만하다.

누가 시킨 것도 아니고, 돈 받고 하는 일도 아닌데 보름 남짓한 기간에 이처럼 많은 국민이 자원봉사 대열에 합류한 것은 세계 어느 나라에서도 보기 힘든 광경이다. 자원봉사자들은 나이, 직업, 출신 지역과 지지한 대선 후보는 각기 달랐지만 바다를 살리고 피해 지역 주민들을 돕자는 일념으로 하나가 됐다. 기름때 묻은 자갈 하나라도 더 닦아 내고, 생명체 하나라도 더 살리려는 마음이 뭉쳐 겨울 바다에서 땀 흘린 것이다.

1997년 외환위기 때는 유례없는 ‘금(金) 모으기 운동’으로 세계를 놀라게 한 우리 국민이다. 젊은 세대로 내려갈수록 공동체 의식보다는 개인 이기주의가 강하다는 말이 있지만 국가적 어려움 앞에서는 그렇지 않다는 것을 이번에 확실하게 보여 주었다. 엄청난 인명과 재산 손실을 낳은 2000년 강릉-양양 산불, 2002년 태풍 루사, 2003년 태풍 매미 재난 때도 전 국민이 한마음으로 돼지저금통을 깨 가면서까지 자원봉사를 펼쳤다. 이런 힘이 피해지역 주민의 재기(再起)에 큰 도움이 됐음은 물론이다.

끝없이 이어지는 태안 자원봉사자 행렬은 국민 통합만 이루어 낸다면 못 이룰 기적이 없음을 말해 준다. 후보와 지지자들이 편을 갈라 다투던 대선도 이제 끝났다. 묵은해의 갈등을 털어 내고 새해엔 새 정부가 뜻을 올리고 출항한다. 지지한 사람도, 지지하지 않은 사람도 이제는 선진 대한민국을 만드는 국가적 과제 앞에서 한

마음 한 뜻이 되어야 한다.

태안 자원봉사자들이 보여 준 국민 통합의 기적을 국운(國運) 상승의 동력으로 이끌어 내는 일은 새 정치지도자에게 맡겨진 과업이다.

2) 오늘과 내일

(1) 엑손발데즈호의 추억

1989년 3월 24일 0시 4분 유조선 엑손발데즈호의 헤이즐우드 선장의 다급한 목소리가 해안경비대에 전달됐다. 전날 오후 100만 배럴 이상의 원유를 싣고 알래스카 발데즈 항을 출발한 엑손발데즈호는 다가오는 빙산을 피하지 못하고 프린스윌리엄 해협에 좌초했다. 곧이어 기름 탱크가 터졌고, 검은 기름이 상공으로 솟구쳤다.

석유의 체르노빌 사고

유조선에서 유출된 4만1000t의 기름은 해류를 따라 750km를 흘러갔고, 1120km의 해안을 휩쓸었다. 바닷물 위나 해변에 잠시 내린 새들은 검은색 기름을 뒤집어쓰고 죽어 갔다. 그렇게 해서 죽은 바닷새가 25만~50만 마리, 바다표범이 300여 마리였다. 얼마나 오염이 심했는지 바다를 향해 오줌을 누면 기름이 30cm가량 깊이로 오목하게 파였다.

술한 시행착오 끝에 엑손사가 기름 제거 작업 종료를 선언한 것이 1991년, 사고로부터 2년이 지난 시점이었다. 엑손사는 이 사고와 관련해 청소 작업과 주민 보상 등에 약 35억 달러(약 3조 3000억 원)를 썼다. 기업이 환경에 대한 고려 없이 돈벌이만 추구하다간 존폐 위기에 내몰릴 수 있다는 것은 이 사건의 첫 번째 교훈이다.

기름제거에 그렇게 많은 돈을 쏟아부었음에도 불구하고 생태계가 회복하는 데 필요한 것은 시간이었다. 세월이 흐르면서 사고 지역은 스스로 상처를 치유하기 시작했다. 사라졌던 바닷새, 바다표범과 대머리독수리가 돌아왔다. 하지만 되살아난 이곳의 모습은 결코 예전 모습은 아니었다. 은어는 돌아왔지만 청어는 끝내 나타나지 않았다. 환경은 한번 파괴되면 되돌아오지 않거나 되돌아오더라도 원래 모습과는 다르다는 ‘불가역성의 원리’를 확인한 게 이 사건의 두 번째 교훈이다.

이번에 태안 앞바다에서 사고가 난 허베이스피릿호에서 흘러나온 기름이 8000t가

량이다. 엑손발데즈호의 5분의 1 수준이니 결코 작은 사고가 아니다. 사고 13일째를 맞는 우리는 여전히 기름띠 확산 방지와 기름 제거라는 일차적 목표에 매달려 있다.

기름을 손으로 일일이 닦아 내는 초기 방제는 중요하다. 문제는 그 다음부터다. 방제 당국은 외국에서 ‘실패했다’고 결론 내린 방제 방식까지 동원하고 있다. 유화제를 대량 살포하고 고온수를 고압으로 분사하는 씻어 내기 작업이 그것이다. 속이야 어떻게 썩어 가는 ‘당장 기름만 안 보이면 된다’는 공무원식 발상이 이번에도 작동한 것일까.

미국국립해양대기관리청(NOAA)은 엑손발데즈호 사건에 대한 최종보고서에서 “처음의 기름 제거 작업이 이익이 되기보다는 해를 더 많이 끼쳤다”고 적시했다. 뜨거운 물을 강한 수압으로 내뿜어 기름을 씻어 내는 방식이 기름 못지않게, 때로는 더 심하게 해양생물을 죽였다는 것이다.

자연 치유의 힘 믿어야

해양 오염 전문가와 환경단체들은 유화제에 의한 2차 오염 가능성을 경고하고 있다. 엑손발데즈호 기름 유출을 연구해 온 리키 오토 박사는 “유화제는 기름막을 없애 사라진 것처럼 보이게 하지만 이는 유화제에 포함된 화학물질의 독성을 몰라서는 소리”라고 말했다. 실제로 태안 해변은 말끔해진 듯 보이나 기름은 모래 깊숙이, 깊숙이 파고들고 있다.

생태계는 무질서해 보이나 내적으로 엄연한 질서를 갖추고 있다. 그걸 무시하고 인간의 잣대로 선불리 복원에 나선다면 안 하느니만 못한 일이 된다. 눈가림 복원에 매달리지 말고 시간이 걸리더라도 진실된 마음으로 과학적으로 대응해야 한다는 것이 엑손발데즈호 사건의 마지막 교훈이다.

<정성희 논설위원 shchung@donga.com>

(2) 태안, 이제 시작이다(2008.1.9)

유조선 기름 유출 사고 한 달째인 7일, 충남 태안군 만리포 앞바다에는 뿌연 연무와 함께 거친 바람이 불고 있었다. 월요일이라 그런지, 날씨가 좋지 않아서인지 자원봉사자들이 TV에서 본 것처럼 많지는 않았다. 자원봉사자로 참여한 걸스카우트 소녀들이 서로의 흰색 방제복이 신기한 듯 디카로 사진을 찍어대며 활력을 불어넣고 있었다. “어떤 이유로 여길 왔느냐”는 질문에 기대했던 대답 대신 “요즘 태안에 안 다녀오면 친구랑 대화에 못 끼어요”라는 솔직한 답이 돌아왔다.

하늘은 우리를 버리지 않았다

그래도 좋았다. 친구 따라 강남 가는 기분으로 왔든, 숭고한 사명감을 갖고 왔든 태안은 여전히 인간의 손길을 필요로 하고 있었으니까.

겉으로 보기에 모래사장은 깨끗했고 바닷물도 맑았다. 하지만 삽으로 백사장을 30cm만 파도 말간 기름이 떠 있는 것이 보였다. 한편에선 모래 속 기름을 제거하기 위해 이른바 ‘발 갈기’가 진행되고 있었다. 포클레인이 모래를 뒤집으면 뒤집힌 모래에 묻은 기름을 닦아내는 것이다.

태안이 한 달 만에 이런 정도의 모습이라도 찾을 수 있었던 데엔 ‘기적’이란 수식어가 아깝지 않다. 사고가 일어나지 않았더라면 가장 좋았겠지만 그럴 수 없었다면 그 충격과 여파를 최소화하는 것이 중요하다. 그런 의미에서 대한민국은 참 운 좋은 나라라는 역설을 확인하게 된다. 그 첫째 이유는 사고 시점이 다행스럽게도 겨울이었다는 점이다.

겨울철 한반도에는 북서풍이 분다. 그 덕에 기름은 사방팔방으로 번져나가지 않고 태안 해변에 집중적으로 들러붙었다. 태안으로서는 마른하늘에 날벼락이지만 이로 인해 다른 지역의 오염 피해가 크게 줄었다. 일부 타르볼이 해류를 따라 남해해 추자도까지 흘러가긴 했지만 전북 등지의 2차 피해는 생각보다 크지 않았다. 만일 사고가 여름철이나 태풍 발생기에 일어났다면 서해 전역이 검은 기름으로 뒤덮였을 것이다.

둘째, 따뜻한 겨울에 감사할 일이다. 같은 겨울이라도 추운 날씨에 사고가 났다면 기름은 강풍을 타고 더 많이 더 멀리 흘러갔을 것이고, 해변을 덮친 기름도 얼어붙어 손쓸 수 없는 상황이 됐을 것이다. 기름은 휘발성이 강한 물질인데, 높은 기온 덕에 상당량이 자연스럽게 휘발했다고 한다. 겨울답지 않은 포근한 날씨에 방제작

업이 수월했다는 것도 행운이다.

셋째, 누구도 생각지 못했던 자원봉사자의 역량을 확인했다는 점이다. 사고 후 한 달 동안 사고현장을 찾은 자원봉사자는 80만 명을 넘었다. 지역주민과 공무원은 물론이고 “내 손으로 자갈 하나라도 닦겠다”는 일념으로 전국에서 몰려든 순수 자원봉사자만 50만 명이다. 태안 어딜 가든 이들이 연출한 ‘기적’을 보고 들을 수 있다. 단기간에 이만큼 기름을 제거할 수 있었던 것도 자원봉사자 덕이지만 좌절과 시름에 빠진 주민에게 ‘당신들은 외롭지 않다’는 희망과 용기를 주었다는 데 큰 의미가 있다.

태안이 대신 짊어진 재앙

이런 전무후무한 환경 재앙의 수습 과정에서 눈살 찌푸려지는 일도 없지 않다. 사고 책임 규명 작업이 아직도 진행 중이고 피해 보상 범위를 둘러싼 불협화음도 들린다. 그중 가장 아쉬운 점은 13년 전 전남 여수시 시프린스호 기름 유출 사고의 교훈에서 아무것도 얻지 못했다는 점이다. 해경의 오염 방제 능력은 기상 악화 상황에서 맥을 추지 못했고 현장에선 올바른 오염 제거 방식을 몰라 우왕좌왕하기도 했다. 긴급 방제가 일단락되면서 자원봉사자의 관심이 줄어들 조짐도 나타나고 있다.

생태계가 회복되는 데는 기나긴 세월이 필요하다. 지난해 진태구 태안군수가 “내년에는 해수욕장을 개장하겠다”고 말한 것은 자연을 가볍게 본 발언 같다. 국민이 원하는 것은 해수욕장이 아니다. 상처 입은 태안이 아물어가는 과정을 함께하고픈 것이다. 태안은 긴 회복의 여정, 그 출발점에 겨우 섰을 뿐이다.

<정성희 논설위원 shchung@donga.com>

3) 시론

(1) 국민생존 차원에서 재난대책 세워라

막대한 기름 유출이라는 국가적 재난재해와 맞닥뜨린 충남 태안 지역 피해 주민께 먼저 위로의 말씀을 드린다. 또 재난재해 전문가로서 이를 막지 못하고 추운 계절에 현장에 함께하지 못함을 송구스럽게 생각한다.

정박 중이던 유조선 허베이 스피릿호와 운항하던 대형 해상크레인 운반선의 충돌로 온통 기름투성이가 된 아름다운 해안선, 기름덩어리로 범벅이 된 바다 속 생명의 터전, 삶의 터전은 물론 생명마저 통째로 앗아가는 검은 기름띠를 어떻게 할 것인가? 1995년 7월 전남 여천군에서 생긴 시프린스호 사건을 포함해 1993년 이래로 우리 해역에서 발생했던 14건의 기름 유출 사건과 엑손 발데스호(1989년 3월 미국 알래스카) 사고를 통해서 얻은 점이 무엇인가? 무엇을 개선하고 대비했는가? 그렇게도 완벽하게 준비한다고 다짐했던 시프린스호 사건의 교훈은 어디에서 좌초했는가?

재난재해 대비는 장비만 갖춘다고 되지는 않는다. 일어나서는 안 될 극미한 확률의 사고에 대비한 준비(예산)를 모두 낭비로 생각하는 공공예산관리 개념으로는 당연한 귀결이다. 너무나 역동적인 사회를 살다 보니 잊어버린 점이 매우 많다. 단피(單皮) 유조선이 연안을 운항할 때 관리기관은 어디서 무엇을 하고 있었나? 또 평온하지 않은 해역에서 대형 크레인 운반선이 지그재그로 운항한 사실은 무엇을 말하는가? 사고 직전 30여 분의 긴박했던(?) 시간에 해양관제 당국은 무엇을 했는가?

우리는 일어날 수 있는 재난재해 상황이 무엇인지 상당 부분 인식할 수 있다. 재난재해를 당한 사회의 취약성이 무엇인지를 파악하면 구체적인 위험요소가 보인다. 위험요소에 대해 어떻게 준비하고, 그래도 발생하는 재난재해와 그 결과에 대해 어떻게 대응하고, 응급복구와 예방복구를 어떻게 할지에 대한 구체적인 대책이 필요하다.

재난재해가 발생했을 때 필요한 부서는 설치돼 있다. 그러나 총괄적 관리정책을 입안하고 시행할 제도와 기관이 너무 약하다. 국민복지와 국가안보 차원에서 재해 재난을 예방, 최소화, 경감 또는 완화할 방재정책과 안전을 확보하기 위한 적극적인 노력이 필요하다. 방재안전관리는 국가통치 차원의 문제이고 국민의 생존 문제이다. 국가의 최고 의사결정권자가 되겠다고 하는 인사부터 재난재해에 대한 인식을 재정립해야 한다. 물리적 안전과 시설의 편리성에 기반을 둔 복지개념을 재난재해 관련 분야에 확립하고 실천해야 한다.

이번 사고를 다시 보자. 얇은 바다에, 더욱이 초겨울 강풍이 부는 해역에서 단피 유조선이 정박해 있고 거대한 해상크레인 운반선이 인근을 운항하는 상황이었다. 이런 조건에서 운항안전 수칙은 아예 없었던 것 같다. 오일펜스도 너무 작고 연약하다.

유화제도 마구잡이로 뿌려서 끝만 정리하면 그만인가. 가라앉은 기름덩어리는 어

떨게 하나. 분산제를 사용해서 희미하게 보이게 한다고 덮이는 문제가 아니다. 고온 고압의 살수방식도 연안 생태계에 악영향을 주므로 사용을 되도록 지양해야 한다. 떠 있는 기름을 흡입해서 수거하는 스킴머(skimmer)조차 제대로 갖추지 못한 장비 체계는 반드시 개선해야 한다.

장비와 인력, 상시훈련에 미리 예산을 투입함으로써 실제 재난재해 발생 시 줄일 수 있는 피해액을 수익으로 생각하는 경제적 개념의 재난재해 대비책을 마련해야 한다. 이와 함께 삶의 터전을 상실하거나 크게 손상을 입은 태안 주민의 삶을 복원할 수 있는 실질적이고 신속한 정부 지원을 기대한다.

<조원철 연세대 교수 사회환경시스템공학부>

허베이 스피리트호 유류유출 사고 대응T/F팀 명단

■ 팀 장 송 두 범 연구실장

■ 팀 원 정 종 관 환경생태연구팀장

이 인 배 문화관광연구팀장

이 상 진 환경생태연구팀 연구위원

성 태 규 자치정책연구팀장

임 재 영 산업경제연구팀 책임연구원

유 학 열 도시계획연구팀 책임연구원

이 관 룰 지역정책연구팀 책임연구원

허베이 스피리트호

유류유출사고

대응자료집(1)

충남발전연구원