



중국, 해양오염 방지조례 2010년 3월 시행

발표배경

중국 국무원은 '선박 해양환경오염 방지관리조례' (防治船舶污染海洋环境管理条例, 이하 조례)를 2009년 9월 9일 공포하고 2010년 3월 1일부터 시행에 들어간다. 이 조례는 1983년 공포된 '중화인민공화국 선박해양오염관리조례' (中华人民共和国船舶污染海域管理条例)를 국제환경 변화에 따라 26년 만에 수정한 것이다.

국제해상운송업의 급성장세로 해양환경 오염이 확산되자 관련 국제기구들은 일련의 국제협약을 제정해왔다. 중국도 '선박으로부터의 오염방지에 관한 협약(MARPOL 73/78)', '유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약(92 CLC, International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage)', '유류오염 대비·대응 및 협력을 위한 국제협약(OPRC협약)' 등 해양오염 방지를 위한 각종 국제협약에 가입해왔다. 이 과정에서 1983년 발표된 '중화인민공화국 해양환경보호법(中華人民共和國海洋環境保護法)'도 2000년 4월 1일부터 시행에 들어갔다. 2010년 3월부터 시행될 이번 조례 수정으로 중국은 국제해사기구(IMO)의 A그룹 이사국으로서의 위상이 강화됐다고 평가하고 있다.

규제내용

조례의 규제내용은 크게 4가지로 요약된다.

첫째 일반 오염 방지활동에 대한 규정이다. 국무원 교통운송주관부문 및 연해지역 시(市)급 이상 지방정부는 선박에 의한 해양오염방지를 위해 관련 부서를 설치하고 오염 발생 시의 긴급대응방안을 마련해야 한다. 또 해사관리기관은 선박 및 선박관련 해상작업으로부터 발생한 해양오염상황을 감독해야 한다.

둘째 선박 운행과정에서 발생하는 선박폐기물, 생

활오수와 같은 오염물에 대한 규정이다. 선박오염물질의 배출은 법률, 행정법규, 관련 국제협약의 표준을 준수하도록 규정하고 있다. 배출표준에 부적합한 폐기물은 항구의 선박 배출물 전용시설에 배출하거나 선박오염물 전문수거기관에 의해 수거되도록 하고 있다. 전문수거기관은 오염물을 수거할 때 선주에게 오염물 수거증명을 발급하고 관련 국가규정에 따라 수거된 오염물을 처리해야 한다.

셋째 화물하역 및 거룻배 운반 작업 진행 시 발생하는 오염에 대한 규정이다. 관련 표준에 달하는 선박이 어야만 오염 가능성이 있는 화물을 운송할 수 있고 안전장비를 구비한 부두에서만 하역작업을 할 수 있도록 정하고 있다. 화물 교부 시 화주 혹은 대리인은 화물포장 및 라벨 등이 관련 오염방지 규정에 부합한지를 확인하고 선적서류에 화물명칭, HS CODE, 품목, 수량, 유의사항 및 응급조치를 명확하게 기재해야 한다. 오염가능성이 있는 액체벌크화물은 하역 전에 운송인, 화주 혹은 대리인이 해사관리기관에 신청하며 작업장소를 보고하고 작업방안, 작업절차 등에 관한 서류를 제출해야 한다. 해사관리기관의 허가를 받은 후에야 작업을 시작할 수 있다는 것이다. 오염가능성이 있는 액체화물을 운송하는 선박 및 총중량 1만 톤 이상인 기타 선박은 하역작업 전 혹은 항구출입 전 오염처리자격을 가진 기관과 오염처리작업에 관한 협의서를 체결해야 한다. 오염사고가 발생하면 처리기관이 바로 처리작업에 들어갈 수 있도록 하는 조치이다.

넷째 선박 오염사고에 대한 배상제도에 관한 규정이다. 오염사고 발생 시 사고책임자는 오염물을 완전히 제거하고 손해를 배상해야 한다. 사고책임자가 제3자일 경우 제3자가 오염물제거 및 배상을 해야 한다. 기름유출로 중국관할 해역이 오염되면 중국이 체

결하거나 가입한 국제협약에 준해 배상해야 한다. 총 중량 1,000톤 이하인 비유류 물질을 운송하는 선박을 제외해 중국관할 해역에서 운행하는 선주는 국무원 교통운송 주관부서의 규정에 따라 선박으로부터 발생하는 유류오염손해민사책임보험에 가입하거나 이에 상응한 재무담보를 받아야 한다. 중국관할 해역에서 지속성 유류물질화물을 하역할 때 화주 혹은 대리인은 유류오염손해배상기금을 납부해야 한다. 기금은 관련 행정기관과 주요 화주로 구성된 관리위원회에 의해 관리된다.

제정 중인 관련법규

이상과 같은 내용을 골자로 하는 '선박 해양환경오염 방지관리조례'가 공포됨에 따라 '선박유류오염손해배상기금 징수 및 사용, 관리방법(船舶油污损害赔偿金征收和使用管理办法)'도 이어서 나올 전망이다. 중국해사국 선박감독처의 쉬스밍(徐石明) 선임연구원은 재정부와 교통운송부가 공동으로 초안을 작성한 '선박유류오염손해배상기금 징수 및 사용, 관리방법'이 심사를 통과하면 곧 발표될 것이라고 전했다.

이 초안에 따르면 원유를 수입할 때 화주는 톤당 0.3위안의 배상기금을 납부해야 한다. 이를 납부하지 않을 경우 해사기관의 기준을 받지 못해 부두에서 화물을 하역할 수 없게 된다.

현행 선주책임배상제도로는 사고가 나더라도 선주의 열악한 배상능력 때문에 배상이 제대로 이루어지지 않는다는 지적이 끊이지 않았다. 배상기금제도가 도입되면 기름유출사고피해에 대한 손해배상을 일정 수준 보장할 수 있을 것으로 보인다. 그러나 사고 건당의 최고 배상액이 5,000만 위안으로 한정된 것으로 알려져 대형사고 발생 시 피해액 전부를 커버할 수는 없다.

예상되는 영향

현재로서는 '선박유류오염손해배상기금 징수 및 사용, 관리방법'이 통과된다고 해도 석유수입업체에는 큰 영향을 미치지 않을 전망이다. 2008년 수입된 석유량 1억 9천만 톤을 기준으로 한다면 석유수입업체들이 납부해야 할 배상 기금은 연간 5,700만 위안

에 달한다.

중국에서 원유 및 가공유 수입권은 시노펙, CNPC, CNOOC 3대 국영기업에 집중되어 있고 민영석유업체에 분배한 수입쿼터는 2008년 기준으로 원유 1,915만 톤, 가공유 1,065만 톤이어서 배상기금납부 비용은 시노펙, CNPC, CNOOC 3대 국영기업이 절대부분을 부담하게 될 것이다. 배상기금 초안 작성자 중 한명으로 참가했던 쉬쓰밍 선임연구원은 연간 5,700만 위안의 배상기금은 3대 국영석유기업에게는 부담이 되지 않을 것이라고 말했다.

참고 : 2003년 상하이 황푸(黃浦)강 기름유출사고

2003년 8월 5일 '저창싱후어(浙長興貨)0375' 화물선이 상하이 황푸강 부두에서 정박 중이던 대형 선박 '창양(長陽)'에 부딪혀 기름유출사고가 발생했다. 이 사고로 인해 85톤의 기름이 유출됐고 황푸강 수면에 8킬로미터의 기름띠가 형성됐다. 사고발생 장소가 상하이시민의 음용수 수원지여서 기름띠 제거를 위한 화학방법을 사용하지 못하고 인공으로 제거작업을 실시해야만 했다.

오염된 황푸강(왼쪽)과 수초에 붙은 기름을 손으로 제거하는 모습



사진 : Photocome

당시 전문가들은 기름유출사고의 피해배상액을 1,700만 위안으로 산정했다. 그러나 '저창싱후어(浙長興貨)0375' 선박을 매각해도 100만 위안 밖에 되지 않자 결국 정부가 피해배상액의 대부분을 부담하고 말았다. 이 사고는 중국 정부로 하여금 선박 유류오염손해배상기금의 필요성을 절감하게 만들었고 그 결과 '선박유류오염손해배상기금 징수 및 사용, 관리방법'이 나오게 된 것이다. K