

해양유류오염손해배상·보상제도

이 승 우*

I. 머리말

원유의 해상운송이 증가함에 따라 해양오염이 심해지고 있다. 특히 유조선의 대형화로 인해 오염사고 또한 대형화되고 있다.¹⁾ 최근 충남 태안 앞바다에 정박 중이던 14만 6800톤급 유조선 하-베이·스피릿(Hebei Spirit)호가 1만 2000톤급 견인선과 충돌하여 1만 500톤의 원유를 바다로 유출하였다. 이렇게 유출된 원유량은 1995년 7월 시프린스(Sea Prince)호가 사고로 유출한 5035톤의 약 2배에 이른다. 시프린스(Sea Prince)호 사고로 전남 여수시에서 경북 포항시까지 230킬로에 이르는 해안선이 유출된 원유로 오염되어 주변의 어장이나 양식장 등에 960억 원에 이르는 피해를 발생시켰고 원유회수작업에 5개월이 걸렸다. 이처럼 유조선에 의한 유류유출사고는 피해자에게 많은 손해를 발생시켜 피해보상이나 배상문제는 항상 뜨거운 논란을 불러 일으켜 왔다.

국제사회는 1967년 3월에 발생한 유조선 토리 캐년(Torrey Canyon)호 사고를 계기로 유류유출사고로 인한 해양오염손해배상문제를 논의하게 되었다.²⁾ 이

* 이 논문은 2007년도 중앙대학교 학술연구비지원에 의해 수행되었습니다.

** 중앙대학교 법과대학 교수, 법학박사.

- 1) 홍준형, 「환경법」 제2판, 박영사, 2005, 846면; 환경부, 「환경백서」, 2004, 456면-457면.
- 2) 리베리아 선적 유조선 토리 캐년호(Torrey Canyon 118,285 DWT)는 페르시아灣으로부터 원유를 만재하고 영국 밀포드 하벤으로 항해 중, 영국 서남단 외항 시리(Cirry) 부근에서 암초에 좌초하여 18개의 탱커 중 14개에 파공이 생겨 길이 30km, 폭 6.5km, 두께 46cm에 걸친 방대한 양의 유류가 유출되었다. 이에 대하여 직접 피해국인 영국은 3일만에 걸쳐 폭격기 및 전투기 54기를 동원 총 28톤의 폭탄을 투하하여 본선을 폭파하였고, 관민을 동원하여 해상소각과 대규모의 청소작업을 하였으나 이미 기름띠가 영국해안은 물론 프랑스 노르망디 해안에 달하여 어업, 관광자원에 막대한 피해를 입었다.

사고로 인하여 해양오염방지를 위해 대표적으로 선박으로부터의 기름유출에 의한 해양오염의 사전예방목적으로 1973/1978 해양오염방지협약(MARPOL)³⁾과 사후의 손해배상제도로서 유조선 선주의 손해배상책임한도를 규정한 1969년 국제유류오염손해민사책임협약(1969년 CLC)⁴⁾ 및 선주의 책임한도를 초과하는 손해에 대해 화주가 부담하는 기금에서 추가로 보상하도록 규정한 1971년 국제유류오염기금협약(1971년 FC)⁵⁾이 체결되었다. 우리나라는 이러한 협약에 따라 1993년 유류오염손해배상보장법을 제정하여 국제유류오염손해배상제도를 도입하여 시행 중이다. 이에 유조선에 의한 유류오염손해와 관련하여 국제유류오염보상제도를 살펴보고, 국제기금회의에서 논의되고 있는 국제유류오염보상제도 쟁점 사항 등을 검토한 후 향후 우리나라가 추진해야 될 정책에 대해 알아보기로 한다.

II. 유류오염피해보상 국제협약

1. 국제유류오염책임협약

1967년 토리 캐년(Torrey Canyon)호 사고의 영향으로 유류오염손해에 대한 배상을 강화하기 위하여 1969년 국제유류오염손해민사책임협약(1969년 CLC)이 체결되었다. 이 협약은 유조선의 유류오염사고로 인한 오염피해에 대한 선주의 배상책임을 규정하고 있으며 1975년 6월 19일부터 발효되었다. 이 협약에서 유류오염피해사고에 대하여 선박 톤당 2천 프랑, 최고 2억1천만 프랑⁶⁾까지 선주가 책임지도록 하고 있다.

3) International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto(73/78해양오염방지협약). 우리나라는 1978년 10월 이 협약에 가입함에 따라 해양오염방지를 위해 1977년에 해양오염방지법을 제정하였다.

4) International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969(69민사책임협약).

5) International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971(71기금협약).

6) 그 후 1976년 개정의정서에 의해 각각 133 SDR 및 1천 4백만 SDR로 바뀌었다.

국제유류오염손해민사책임협약(1969년 CLC) 만 존재한다면 유류유출사고로 인한 오염손해액이 민사책임협약상 선주책임한도액을 초과하는 경우에 피해자는 그 초과된 나머지 부분에 대해서 보상받을 길이 없었을 것이다. 이러한 배경 하에서 선주의 책임한도액을 초과하는 부분에 대해서는 정유사 등 유류를 해상으로 운송하는 화주들이 국제기금을 분담하여 일정한 한도까지 보상하도록 1971년 국제유류오염기금협약(1971년 FC)이 체결되었다. 이 협약은 1971년 12월 18일 채택되어 1978년 10월 16일부터 발효되었다. 이 협약에 따라 유류오염피해자는 1969년 국제유류오염손해민사책임협약(1969년 CLC)에 의해 적절하게 배상받지 못한 선주의 책임한도액을 초과하는 액수에 대하여 국제기금(IOPC Fund)⁷⁾으로부터 최대 6천만 SDR(special drawing rights)⁸⁾까지 보상받을 수 있게 되었다.

2. 국제유류오염손해배상 민간협정

유조선에 의한 유류오염손해를 배상하기 위해 국제협약으로 '1969년 CLC' 및 '1971년 FC'가 채택되었지만 국제협약 발효시까지 상당한 시일이 필요했고, 다수 국가가 가입할지 불투명하였다. 이러한 상황에서 선진국을 중심으로 개별국가들이 독자적인 법을 제정하여 국제협약보다 더 엄격하게 오염책임을 부과하려고 하였다. 이에 관련업계에서 자발적으로 민간협정을 체결하여 국제협약과 비슷한 수

7) 국제유류오염보상기금(IOPC Fund)은 CLC에 의한 선주의 책임한도액을 초과하는 기름 오염손해액에 대하여 FC에 의해 피해자에게 추가 보상하기 위해 화주들의 분담금으로 조성된 것이 이다.

8) SDR(special drawing rights)은 IMF (국제통화기금)의 특별인출권이다. 원래는 국제유동성 부족에 대처하기 위하여 금·달러 등 준비자산을 보완하는 2차적 준비자산으로 등장했으나 1978년 4월부터 발효된 IMF 신탁정에서는 금에 대신하여 중심적인 준비자산으로 할 것과 각국 통화의 가치기준의 역할을 부여할 것 등이 결정되었다. SDR의 가치는 당초 1미국달러, 순금으로 0.888671g 과 등가로 정해졌으나 변동환율제로 이행됨에 따라 1974년 7월 1일 이 후 잠정적 조치로서 SDR의 거래가치는 소위 표준 바스켓방식에 의한 방법으로 매일 계산, 표시되었다. 그러나 현재 SDR의 본질은 금을 대신할 수 있는 자산이 아니라 신용공여기구이며, 따라서 SDR에서 가치 기준을 구하고 있는 나라는 요구가 있을 때 언제든지 자국통화나 SDR와의 교환에 응한다는 것이 불가능하므로 현 상태에서는 SDR본위제가 성립할 수 없다.

준으로 유류오염손해보상을 이행하기에 이르렀다.

이러한 민간협정 중 '1969년 CLC'와 유사한 기능을 담당하기 위하여 유조선의 선주들이 자발적으로 협약을 체결하여 운영한 것이 '유류오염 책임에 관한 유조선 선주의 자주협정 (TOVALOP)'⁹⁾이며, '1971년 FC'와 유사한 기능으로서 이 협약에 가입한 유조선의 유류오염피해보상을 보충하기 위하여 정유사들이 자발적으로 체결한 협정이 '유조선의 유류오염책임에 대한 잠정적 보상에 관한 협정 (CRISTAL)'¹⁰⁾이다. 이 양 협정은 민간협정으로 각각 1970년 및 1971년 처음으로 시행되어 국제적인 환경변화에 따라 몇 차례 개정되었으며, 국제협약인 '1969년 CLC'와 '1971년 FC'와 더불어 일정 기간 동안 국제유류오염보상제도로서 운영되었다. 이 양 협정은 '1992년 CLC/ FC'가 채택되어 발효됨으로 인하여 1997년 2월 20일 실효되었다.

3. 1992년 유류오염책임협약과 유류오염기금협약

1971년 국제유류오염기금협약(1971년 FC)이 발효되기 직전인 1978년 원유 22만 3천 톤이 유출되어 프랑스 해안 130마일을 오염시켰던 유조선 아모코 카디즈(Amoco Cadiz)호 사고는 미화 1억 달러 이상의 오염손해를 유발시켰다. 이 피해액은 국제유류오염기금협약(1971년 FC)의 최대 보상한도인 6천만 SDR(당시 960억원)으로는 보상할 수 없는 액수였다. 이 사고 이후 국제해사기구(IMO)

9) 정식명칭은 유류오염 책임에 관한 유조선 선주의 자주협정(TOVALOP : Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution)이며, 운영주체는 런던에 설치된 국제유조선선주오염연맹(ITOPF : International Tanker Owners Pollution Federation Limited)이다.

10) 정식명칭은 유조선의 유류오염책임에 대한 잠정적 보상에 관한 협정(CRISTAL: Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution)으로 1971년 1월 개최된 크리스탈협회(Oil Companies Institute for Marine Pollution Compensation Ltd.: 석유회사 해양유탁보상협회)의 제1차 뉴욕총회에서 채택되었다. 협정의 관리는 런던에 설치된 '해양오염 보상서비스회사(Marine Pollution Compensation Service Ltd.)'가 하며, 협정에 의한 기금의 유지, 관리는 버뮤다에 설치된 '석유회사해양오염배상협회'가 담당하고 있다.

에서 선주 및 화주의 보상한도액 인상을 위해 꾸준한 논의를 하였으며, 그 결과 선주책임한도액 및 국제기금의 보상한도액을 대폭적으로 인상시킨 1992년 유류 오염책임협약(1992년 CLC) 및 유류오염기금협약(1992년 FC)이 '1969년 CLC/1971년 FC'의 개정의정서 형식으로 1992년 11월 27일에 채택되고 1996년 5월 30일부터 발효되게 되었다.

이 협약은 종전 '1969년 CLC/1971년 FC'상 선주책임한도액 220억 원(1천 4백만 SDR) 및 국제기금의 보상한도액 960억 원(6천만 SDR)을 각각 955억 원(5천9백7십만 SDR) 및 2160억 원(1억3천5백만 SDR)으로 대폭 인상한 것 이외에도 협약의 적용범위를 체약국의 배타적 경제수역(EEZ)까지 확대하고, 적용대상선박도 공선상태의 유조선으로 확대하였으며, 환경피해뿐만 아니라 유출전의 방제조치비용 까지도 보상할 수 있도록 협약을 개정하였다. 그리고 1992년 유류 오염책임협약(1992년 CLC)에서는 이러한 선주의 배상책임을 담보하기 위해 선적유류화물¹¹⁾을 2000톤 이상 운송하는 선박에 대하여 선주의 책임한도액 이상으로 보장보험에 가입하도록 강제하고, 그 증명서를 선내에 비치하도록 하였다. 1997년 1월 러시아 선적 유조선 나호트카(Nakhodka)호가 침몰되어 일본의 연안 해안에 큰 피해를 주었다. 그 피해규모가 '1992년 FC'의 보상한도액을 초과하게 되어 국제기금회의에서 '1992년 CLC/ FC'의 보상한도액을 증액하자는 논의가 다시 시작되었다. 그 이후 1999년 12월 12일에 유조선 에리카(Erika)호가 프랑스 남부 지중해 해안에서 침몰하여 중질유 약 14,000톤이 유출되는 대형오염 사고가 발생하였다. 이로 인해 국제기금회의에서 '1992년 CLC' 및 '1992년 FC' 보상한도액의 인상에 대해 본격적으로 논의하기 시작하였다. 많은 논의를 거쳐 2000년 10월에 개최된 IMO(국제해사기구)¹²⁾ 제82차 법률위원회에서 '1992년 CLC/FC' 보상한도액을 약 50% 인상하기로 결정하였으며, 개정절차에 따라 2003년 11월 1일부터 발효되었다.

우리나라는 2003년 12월 11일 유류오염손해배상보장법을 개정하여 협약의 개정내용을 국내법에 수용하였으며, 현재 2002년 개정된 '1992년 CLC/FC'체제를 유지하고 있다.

11) 여기에서의 산적유류화물은 물론 지속성 기름을 말한다.

12) 유엔전문기구로 우리나라는 1961년에 가입했다.

Ⅲ. 유조선에 의한 국제유류오염사고의 배상·보상제도

1. 국제유류오염사고의 배상·보상제도

유조선에 의한 국제유류오염사고의 배상·보상제도는 사고의 원인자인 유조선의 선주에 의한 손해배상책임으로 화주인 유류수입업자에 의해 출연된 국제유류오염보상기금(IOPEC Fund)에서 해양오염사고의 피해자에게 보상하는 제도이다. 이 배상·보상제도는 큰 사고로부터 발생하는 손해에 대한 대응책으로 전통적인 가해자, 원인자 책임에 의한 손해배상의 체계를 넘어 법적으로 유책자라고 말하기 어려운 화주인 유류수입업자를 포함하여 전체적으로 일층 충실하게 피해자보호를 도모하고 있다.¹³⁾ 이러한 피해자 배상·보상제도는 1970년대 초반부터 국가간의 국제협약으로 확립되기에 이르렀다. 이 국제유류오염사고 배상·보상제도는 1969년 유류오염책임협약(1969년 CLC) 및 1971년 유류오염기금협약(1971년 FC)에 의해서 실현되어 그 후 개정되어 1992년 유류오염책임협약(1992년 CLC)¹⁴⁾ 및 1992년 유류오염기금협약(1992년 FC)¹⁵⁾의 법적 기초가 되었다. 이 제도는 1967년 유조선 토리 캐년(Torrey Canyon)호 사건에 의해 대규모 기름유출사고 피해를 입은 영국, 프랑스의 제창으로 만들어졌다. 2003년 현재 '1992년 CLC'의 체약국은 91개국으로 이들 국가의 선박규모는 총량의 91.29%를 차지하고 있다. 한편 '1992년 FC'은 국제상선 총량의 87.18% 차지하고 있다.¹⁶⁾ 이 국제유류오염사고의 배상·보상제도는 피해자 보호를 위해 성공한 국제적인 제도로 볼 수 있다. 이 제도는 유류오염피해자에 대한 완전 배상, 보상을 실현시키는 것을 목적으로 하지만, 충분한 배상·보상수준을 유지하는 협약으

13) 谷川久, 「油濁損害の賠償・補償制度について」, 損害保険研究 59卷 2号, 1997, 271頁; 藤田友敬, 「海洋還境汚染」, 落合誠一/江頭憲治郎 編輯代表, 「日本海法會創立百周年祝賀海法大系」, 商事法務, 2003.

14) Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

15) Protocol to the International Convention on the Establishment of an international Fund for Oil Pollution Damage, 1992.

16) IMO Briefing 11/2003.

로 국제적 합의에 근거한 영속적 제도로 계속되기 위해서는 그 배상·보상을 무제한으로 한다는 것은 있을 수 없는 일이다. 그러므로 '1992년 CLC'은 유조선 선주의 책임에 대해서 일정 한도액의 책임제한을 인정하고 동시에 '1992년 FC'도 국제유류오염보상기금에 의해 보상 상한을 정하고 있다. 따라서 유류오염피해자에 대한 배상·보상의 충분성은 선주책임제한 한도액 및 국제유류오염보상기금의 보상한도액 수준에 의존하기 때문에 양 협약의 한도액의 수준은 피해자 보호에 있어서 결정적으로 중요한 기능을 한다.

국제해사기구(IMO) 법률위원회는 최근 유류오염사고손해의 거액화에 대응하여 그 피해자 보호수준을 강화하기 위해서 2000년 10월에 1992년 유류오염책임협약의 선주책임제한한도액 및 1992년 유류오염기금협약의 국제유류오염보상기금의 보상한도액을 협약에 근거해서 약 50% 증액시켰다. 개정된 협약은 2003년 11월 1일부터 발효되고 있다. 2003년 5월에 개최된 국제해사기구(IMO)에 의한 외교회담에서 약 50%의 인상에 그치지 않고 1992년 유류오염책임협약 및 1992년 유류오염기금협약의 배상보상한도에 상응하게 국제추가보상기금의정서¹⁷⁾가 채택되었다. 이 의정서가 발효되면 유류오염피해자로서의 배상은 우선 1992년 유류오염책임협약의 선주책임한도액 약 1440억원(약 8977만 SDR)까지 선주에 의해 배상이 되고, 이 액수를 초과한 손해에 대해서는 1992년 유류오염기금협약에 의한 보상한도액 약 3200억원(약 2.03억 SDR)까지 보상되어 이 이상의 손해가 있는 경우에는 국제추가보상기금에 의해 보상한도액 약 1조 2000억원(약 7.5억 SDR)까지 보상되게 되었다.

2. 국제추가보상기금의정서

2002년 11월 스페인 연안에서 침몰한 유조선 프레스티지(Prestige)호 사고로 인하여 발생한 피해액이 2002년도 개정된 '1992년 FC' 보상한도액을 상당히 초과할 것으로 예상됨에 따라 유럽연합(EU)을 중심으로 한 국제사회에서

17) Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992.

‘1992년 CLC/FC’의 보상한도액에 대한 문제점이 크게 대두되었다. 이에 따라 국제해사기구(IMO)에서 ‘1992년 FC’ 보상한도액을 초과하는 피해금액에 대하여 약 1조 2000억원(7.5억 SDR)까지 추가 보상할 수 있는 추가기금의정서를 2003년 5월 16일 채택하였으며, 2005년 3월 3일 발효되었다. 현재 가입국은 OECD 가입국들로 덴마크, 핀란드, 프랑스, 독일, 아일랜드, 일본, 노르웨이, 스페인, 포르투갈, 스웨덴, 이태리, 그리스, 오만, 영국, 네덜란드, 사이프러스 등이다. 우리나라는 정유사들의 반대로 못하고 있어 한도를 초과하는 추가보상은 사실상 불가능하다.

1) 에리카(Erika)호 사건

중유 3만 1000톤을 적재한 몰타선적 에리카(Erika)호는 1999년 12월 당케르크(Dunkirk)에서 이탈리아를 향해서 출발하였다. 이 배는 프랑스 대서양 연안을 향해하던 중 6미터에 이르는 파고에 선체가 양분 되어 기름을 대량으로 유출시켜 대서양 연안을 450킬로에 걸쳐 오염시켰다.¹⁸⁾ 이 유류오염사고에 의한 손해는 1992년 FC의 보상한도액 11억 7000만 파운드(1억 3500만 SDR)를 상회할 것으로 예상되었고, 2003년 1월 현재 유류오염피해자의 국제유류오염보상기금에 대한 청구건수는 6647건, 청구액은 1억 9700억 유로(1억 3000만 파운드)에 이르렀다.¹⁹⁾

18) 1999년 12월 12일 프랑스 브르타뉴 근해에서 발생한 몰타선적의 유조선 에리카(Erika)호 침몰사고로 인한 해양오염의 과실 책임을 가리는 법원의 첫 판결이 2008년 1월 16일 나왔다. 프랑스 파리 형사합의법원 재판부는 이날 당시 에리카(Erika)호의 용선계약을 한 프랑스의 석유회사 토탈 SA사는 물론 에리카(Erika)호의 선주와 경영자의 공동책임을 인정했다. 당시 선령(船齡) 24년의 유조선 에리카(Erika)호는 대서양에서 폭풍우를 만나 두 동강이 나면서 침몰, 무려 200만 톤 이상의 원유를 유출해 프랑스 사상 최악의 해양환경 오염사고를 일으켰다. 재판부는 세계 4위의 석유회사인 토탈사에게 원유 유출로 인한 해양오염 책임을 물어 최저 7만5천유로(1억400만원)에서 최고 37만5천유로(5억2천250만원)의 벌금형을 선고했다. 토탈사는 이와 별도로 최소 2개 회사와 함께 1억9천200만유로(2천675억여원)의 금액을 원유 유출사고로 피해를 본 정부와 민간 부문에 손해배상금으로 지급하게 했다.

이 에리카(Erika)호의 유류오염사고는 유럽에 큰 충격을 주면서 프랑스 정부 및 유럽연합은 국제해사기구(IMO)에 대해 국제적 선박활동으로부터 해양 환경을 지키기 위해 국제적 대책의 검토를 일층 촉진하는가 동시에 유럽으로 운송하는 유조선의 이중의무 및 유럽 독자의 보상한도액을 10억 유로로 하는 유류오염사고보상제도(COPE Fund)를 도입하게 했다. 유럽연합에 있어서 환경오염사고의 사전방지와 환경오염에 의한 피해자에 대한 완전 배상과 보상은 기본목표이다. 이러한 유럽의 독자적인 보상한도액을 10억 유로로 하자는 발상은 현행 국제유류오염사고 배상, 보상제도 하에서 피해자구제가 불충분하다는 것을 인정하는 것이다. 그러나 이러한 유럽의 독자적인 유류오염보상제도의 창설 움직임은 현행 국제유류오염배상·보상제도에 대한 심각한 문제를 제기한다. 첫째, 독자적인 보상제도의 계획은 현행 국제배상·보상수준에 대한 근본적인 불만의 표시이고, 둘째, 유럽 독자의 피해자 구제제도의 구축은 국제적 구조에 의하지 않는 지역주의적 해결로의 지향이기 때문이다. 이즈음에 에크손바르디즈(Exxon Valdez)호²⁰⁾ 사건을 계기로 국제유류오염사고 배상·보상제도에 대한 불만을 가진 미국이 10억 달러까지의 보상을 행한 1990년 유류오염법(OPA)을 제정한 이래 견지해 온 입장과 실질적으로 같은 입장을 취하게 되었다.²¹⁾ 이 처럼 각국이 지역주의적 해결을 취하게 되면서 각국이 독자적인 배상·보상제도의 구축을 하게 되었다.

2) IMO의 대응과 국제유류오염기금보상 검토

국제해사기구(IMO)는 현행 국제해사 관련 국제제도의 산과역을 담당하는 기관으로서 이러한 유럽의 지역주의적 해양오염사고 해결움직임에 심각한 위기감을

19) 92FUND/EXC.20/3/Add.1.

20) 1989년 3월에 알래스카에서 발생한 「에크손바르디즈(Exxon Valdez)호」의 원유 유출 사고에서는, 1개월간에 2000킬로의 해안이 오염되어 25만 마리를 넘는 해조나, 2800마리를 넘는 해달 등이 죽었다.

21) 落合誠一, 「油濁事故損害賠償・補償のあり方への基本的考察」, 鴻常夫 編・日本海法會百年記念論文集 第1輯, 日本海法會, 2001, 167頁 以下.

갖게 되었다. 해운은 국제적인 것이므로 유류오염사고에 대한 대응을 지역주의적인 사고로 해결해서는 안 되며 국제적 수준에서 검토해야 한다. 프랑스와 유럽연합은 국제해사기구(IMO)를 장으로 하여 보상제도를 확충하여 신속하게 유럽연합에 맞는 독자적인 제도를 창설하려고 하였다. 국제유류오염보상기금(IOPEC Fund)은 2000년 4월 총회에서 이 문제를 검토하기 위한 위원회를 구성하고 2000년 10월, 2001년 3월과 6월 총 3회의 회합을 가졌다. 국제검토위원회는 다양한 방책을 검토한 끝에 1992년 유류오염책임협약(CLC) 및 1992년 유류오염기금협약(FC)의 배상·보상에 부가된 형태로 보상하게 하는 국제추가보상기금의 정서초안을 작성하였다. 이 초안은 국제유류오염보상기금(IOPEC Fund)의 2001년 10월 총회에서 승인되고 국제해사기구(IMO) 사무국장에게 송부되었다. 국제해사기구(IMO)에서는 2002년 4월 법률위원회에서 승인하고, 외교회의에서 검토하여 국제추가보상기금의정서안이 되었다.²²⁾

3. 외교회의

1) 외교회의의 개최

국제추가보상기금의정서안을 심의하기 위해서 런던의 국제해사기구(IMO) 본부에서 2003년 5월 12일부터 16일간 외교회의가 개최되었다. 외교회의에 대표를 파견한 나라는 1992년 유류오염기금협약(FC)의 체약국인 51개국과 업저버 17개국이 참가했다. 의장은 모로코의 모하메드 벨마히(Mohammed Belmahi) 대사였고, 위원회 의장은 국제해사기구(IMO)의 의장이었던 캐나다의 알프레드 포프(Alfred Popp) 였다. 의정서안의 실질적 심의는 전체위원회에서 심의되었지만 위원회의 의장은 모두발언을 통해 심의시간이 부족하므로 쟁점별로 정리하여 심의하자고 각국의 협력을 요청했다.

22) Draft Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992.

2) 기본 쟁점

국제해사기구(IMO)의 알프레드 포프(Alfred Popp) 의장의 4가지 제안은 다음과 같다.

(1) 추가기금보상한도액을 인상하는 것이다. 유럽연합은 약 1조 2800억원(8억 SDR) 혹은 약 1조 2000억원(7.5억 SDR)을 주장하고 한국을 비롯한 일본, 호주, 필리핀, 러시아 등은 6400억원(4억 SDR)을 주장했다. 일본은 2000년 10월에 1992년 유류오염책임협약(CLC) 및 1992년 유류오염기금협약(FC)의 한도액을 각각 50% 인상시킨 바 있고, 나호트카(Nakhodka)호 사건²³⁾이나 에리카(Erika)호 사건 등의 유류오염손해 규모를 고려해도 2003년 11월에 효력을 발생하여 50% 인상한 약 3200억원(2.03억 SDR)에서 약 6400억원(4억 SDR)으로 인상하는 것으로 충분하다고 판단하였다. 이러한 인상에 대하여 유럽연합은 2002년 11월에 스페인 북서부 가르시아 연해에서 발생한 프레스티지(Prestige)호 사건²⁴⁾의 유류오염손해의 규모를 예시하면서 약 1조 2800억원(8억 SDR) 규모의 손해배상은 과도한 것이 아니라고 주장했다.²⁵⁾

(2) 1992년 유류오염기금협약(FC)에 있어서 특정체약국의 연간 유류수취량이

23) 谷川久, 「ナホトカ号流出油事故と法的問題點」 ジュリ 1117号, 1997, 185頁. 1997년 1월에 일본해에서 발생한 일본 최대의 유류오염사고로 피해자에 의한 사고손해청구액은 약 3600억 원이었다.

24) 2002년 11월13일 스페인 북서부 가르시아 연안에서 바하마 선적의 유조선 프레스티지(prestige) 호가 병커C유 7만7000t을 실고 러시아 상트페테르부르크 항에서 싱가포르로 향해하던 중 수심 4000미터 심해로 침몰한 사고로 배 안에는 4만여t의 원유가 담긴 상태였다. 기름띠는 남부 포르투갈 해안부터 스페인 북부 프랑스 해안까지 약 950km에 걸쳐 확산되었다. 집계된 피해액만도 13억 달러(당시 약 1조 3000억원). 그 중 선박 보험사와 '국제 기름오염 손해보상기금(IOPC)'에서 배상액으로 나온 금액은 약 2억 달러였다. 사상 유례없는 심해 침몰 유조선의 기름 빼내기와 인양 작업이 2년 가까이 계속된 끝에 2004년 10월 침몰한 프레스티지(prestige) 호를 인양해 폐선시켰다.

25) 유럽이 제시한 액수는 미국의 1990년 유류오염법의 보상한도액이 10억 달러였던 것을 고려한 수치이다.

다른 체약국에 비해서 많은 경우 기금출연이 많아서 기금의정서에 가입인센티브가 있음에도 불구하고 기금출연 국가간 형평의 문제가 있음으로 해당국의 출연을 모든 체약국에 의한 총 유류량의 일정부분에 일정기간 제한하게 했다. 그러나 다수 국가의 반대가 있었다. 유럽과 일본이 추가기금에 참여하면서 모든 체약국에 의한 총체유량 8억 8467만 톤에 대하여 일본이 28.6%, 이태리가 15.1%를 차지하게 되어 추가기금 출연액이 차이가 있게 되었다. 따라서 모든 체약국의 총 체유량이 10억 톤에 달하는 날 또는 추가기금의정서 발효 후 10년이 경과한 날까지 보상한도액을 약 6400억원(4억 SDR)으로 했다. 이러한 제안에 영국, 노르웨이가 반대했지만 우리나라를 비롯한 이태리, 프랑스, 호주, 일본, 아이슬란드, 바하마 등이 찬성하였다.

(3) 의정서의 효력을 지연시키려는 나라는 요건을 엄격하게 하여 체약국 중 다수국가인 8개국의 총유류수취량이 4.5억 톤으로 된 시점에서 3개월 후 효력을 발생시키자는 안이 다수였다.

(4) 최저유류수취량을 정한 것은 추가기금의정서의 체약국 연간 유류수취량에 대해서 수취량을 정한 것보다 실제 수취량이 적은 나라에도 추가기금의 출연의무를 부담시키자는 취지였다. 최저유류수취량을 정한 것은 유류오염사고손해의 보상을 받게 하면서 기금의 출연이 거의없는 체약국이 출연하는 것을 방지하기 위한 것이다. 최저 유류수취량을 정한 것은 각국의 이해가 첨예하게 대립되기 때문에 전체 위원회에서 50만 톤에서 1000만 톤까지 큰 차이가 있었다.

(5) 결국 보상한도액과 유류수취량이 최대의 쟁점으로 의장인 포프(Popp)는 13일째 이후 전체 위원회를 휴회시키고 일본과 유럽제국과의 타협을 시도했다. 그 조정작업은 쉽지 않았지만 결국 의장의 강력한 설득에 의해 외교회의 폐회 전 날인 15일째 되는 날 오후 1시경 극적으로 타결되었다. 의장은 당일 오후 5시부터 전체 위원회를 재개하여 의장 직권으로 일괄타결방식으로 안건을 처리하였다. 의장의 주요 제안내용은 다음과 같다. 첫째, 보상한도액은 약 1조 2000억원(7.5억 SDR)으로 하고, 둘째, 모든 체약국의 총 체유량이 10억 톤에 달하는 날 또는

추가기금의정서 발효 후 10년이 경과한 날까지 보상한도액이 약 6400억원(4억 SDR)인 경우 유류수취량은 20%로 하였다. 셋째, 발효요건은 체약국 중 8개국의 유류충수취량이 4.5억 톤인 시점에서 3개월 후 효력이 발생하게 했다. 넷째, 최저 유류수취량은 100만 톤으로 했다. 이러한 의장의 제안에 대해서 일본, 유럽제국, 호주, 캐나다 등으로부터 적극적인 지지를 받았다.

(6) 최종일인 16일째 전체회의에서 의정서 이외에 3가지 안건이 채택되었다. 첫째, 국제추가보상기금은 1992년 유류오염기금협약(FC)의 국제유류오염보상기금에 이자를 붙여 변제하기로 하고, 둘째, 절차실행권한은 1992년 유류오염기금협약(FC)의 국제유류오염기금사무국장에게 있으며, 셋째, 1992년 유류오염책임협약(CLC) 및 1992년 유류오염기금협약(FC)을 전체적으로 조율한다는 내용이다.

4. 국제추가보상기금의정서의 내용

1) 기본 목적과 구조

의정서 제4조는 1992년 유류오염기금협약(FC)의 보상한도액을 초월하는 손해에 대해서 약 1조 2000억원(7.5억 SDR)까지 보상하는 국제추가보상기금 창설을 목적으로 하고 있다. 여기에 참여여부는 자유이다. 이 추가기금의 보상수준은 미국의 유류오염방지법의 보상수준인 10억 달러 이다. 의정서에 의한 보상 대상은 1992년 유류오염기금협약(FC)의 체약국이고, 유류오염피해자로서 이 의정서의 참가국에 대한 보상이기 때문에 보상받기 위한 유류오염손해요건은 기본적으로 1992년 유류오염기금협약(FC)에 정한 요건과 거의 유사하다.

2) 보상 대상인 유류오염손해

의정서 제3조에 의해 보상되는 유류오염손해는 체약국의 영해와 그 배타적 경제수역에서 발생하는 것이다. 그 손해방지조치는 장소를 묻지 않고 행할 수 있다.

3) 국제추가보상기금출연

국제추가보상기금의 출연의무는 의정서 제10조에 의해 연간 총 15만 톤 이상의 유류를 수취한 체약국이 부담한다. 의정서상의 체약국은 제14조에 의해 최소한 100만 톤의 유류수취량이 있는 것으로 본다. 총회는 제11조에 의해 연차 수지 예측에 의해 출연액을 결정한다. 체약국의 석유수입업자 만이 출연의무자이고 선주에게는 기금의 부담의무는 없다. 의정서안 작성단계에서 선주에게도 출연의무를 인정했지만 협약상 문제가 있으므로 어렵다.²⁶⁾ 유류의 수취량에 따라 결정되는 체약국의 연차 출연금액은 의정서 제18조에 의해 연차 출연금 총액의 20%를 넘지 않은 경우 경과규정을 둘 수 있으며, 이 규정은 전체 체약국의 연간 유류수취량이 10억 톤에 달할 때 또는 이 의정서의 발효일로부터 10년을 경과한 때까지 유효하다.

4) 유효요건

의정서 제21조에 의하면 적어도 8개국이 본 의정서의 체약국이 되고 국제해사기구(IMO)의 사무국장이 1992년 유류오염기금협약(FC)에 의해 국제유류오염보상기금의 사무국장으로 부터 의정서 체약국의 연간 유류수취량이 4.5억 톤에 달한다고 통지를 받은 때로부터 3개월이 경과한 후 발효된다.

5) 보상한도액의 간이개정절차

보상한도액의 개정에 대해서는 의정서 제24조에 의해서 특별간이개정절차가 규정되어 있다. 이 절차에 의하면 체약국의 4분의 1 이상이 한도액 개정을 제안하면, 국제해사기구(IMO)의 사무국장은 전 회원국과 체약국에 그 개정안을 통지한다. 이 통지가 6개월을 경과하면 국제해사기구(IMO)의 법률위원회에 의해 심

26) 1992년 유류오염책임협약(CLC)에 의해서 선주는 책임제한이 인정됨으로 선주에게 국제추가보상기금으로의 거출을 강제하는 것은 그 협약상의 권리에 저촉될 수 있다.

의된다. 이 의정서의 체약국은 국제해사기구(IMO)의 회원여부를 불문하고 법률위원회 심의에 참가할 수 있다. 개정안은 투표시점에 의정서의 전 체약국의 과반수 출석과 출석 체약국의 3분의 2 이상의 찬성에 의해서 결정된다. 채택과 동시에 전 체약국에 통지되고 체약국 4분의 1이 반대하지 않는 한 통지를 받은 날로부터 1년 후 효력이 발생한다. 이러한 간이개정절차는 본 절차에 의한 개정으로 효력이 발생한 후 3년간은 이용할 수 없다.

5. 국제유류오염보상기금회의

국제유류오염보상기금(IOPC Fund)은 2000년 4월에 개최된 임시총회에서 '1992년 CLC/FC' 체제 하의 국제유류오염보상제도의 개선을 위한 특별작업반을 구성하였다. 이후 특별작업반회의는 영국 런던의 국제해사기구(IMO)에서 2000년 7월부터 2005년 3월까지 수 차례 개최되었다. 이러한 국제기금의 개선을 위한 논의 중 2002년 11월 프레스티지(Prestige)호 오염사고가 발생하였고, 그 피해규모가 '1992년 FC' 보상한도액을 상당히 초과할 것으로 예측됨에 따라 유럽연합 등이 중심이 되어 2003년 5월에 추가기금의정서(Supplementary Fund Protocol)를 채택하였다. 이 추가기금의정서는 대형유류오염사고시 정유사 등 국제기금을 분담하는 유류사업자들에게 더 많은 비용을 부담하게 하므로 추가기금의정서에 가입하려는 선진국의 정유사업자들이 비정부간 기구인 정유사국제해상포럼(OCIMF)을 통하여 이의를 제기하였다. 특히 이들은 현재의 국제유류오염보상제도가 피해보상에 있어 선박소유자와 화주의 부담비율이 불공평하여 화주인 유류사업자에게 더 많은 부담을 하게 함으로 이러한 문제는 조속히 개선되어야 한다고 주장하였다. 이에 2003년 5월 추가기금의정서의 채택 당시 향후 국제유류오염보상제도를 전반적으로 개편하기로 총회에서 의결하였다.

국제유류오염보상제도의 개선을 위한 특별작업반회의의 주요쟁점은 선박소유자의 책임한도액 증액, 기준미달선박의 운항문제, 환경피해 보상문제, 피해배상분쟁의 해결방법에 대한 대안(중재재판을 이용한 클레임 해결방법 도입 여부), 유류수령보고서 미제출시 처리방안, 협약상 선박의 정의(공선상태의 유조선 및 해상운송선의 적용 범위), 유류오염방제비용 적용문제(방제선 및 방제장비의 유지 및

폐기에 대한 고정비용 적용), 저장시설에 대한 분담시스템 적용 여부 등 이었다. 그 동안 특별작업반회의에서 논의한 결과 보상한도액의 증액에 관련된 협약의 개정절차 조문 개정, 적재톤수 2,000톤 이하 선박에 대해 보험가입 강제제도 도입, 유류수령보고서 미제출시 제재할 수 있도록 협약근거 마련, 총회의 정족수 요건 완화(협약 제20조 개정), 협약상 선박의 정의 관련 조문 개정에 대해서 의견 수렴이 어느 정도 이루어졌다. 그러나 선주의 책임한도액 인상 및 보상한도액의 조정에 대해서는 가장 많이 논의되었음에도 불구하고 선진국과 개발도상국, 해운국가와 화주 국가 간의 입장이 첨예하게 대립되어 의견일치를 보지 못하였다.

IV. 우리나라의 유류오염손해배상제도

1. 유류오염손해배상보장법의 제정배경

우리나라는 1978년에 1969년 유류오염책임협약(CLC)에 가입²⁷⁾하였으나 1971년 유류오염기금협약(FC)에는 가입하지 않아서²⁸⁾ 유류오염으로 인한 피해 보상은 선주 및 하주들의 자발적인 민간협정인 토발롭(TOVALOP)과 크리스탈(CRISTAL)체제에 의하였다. 그러나 이 협정의 회원은 주로 대형선박회사나 정유회사들이어서 여기에 가입하지 않은 군소유조선이나 하주들의 사고 시에는 충분한 보상이 이루어지지 못하였다. 따라서 유류오염손해보상을 위한 국제협약에 가입과 함께 국내 입법이 필요하게 되었다. 또한 1991년 12월에 개정되어 1993년 1월 1일부터 시행되고 있는 상법 제748조 3에 의해 유류오염손해에 관한 채권을 선주책임제한의 배제사유의 하나로 규정하고 있기 때문에 별도의 법 제정이 필요하였다.²⁹⁾ 이에 따라 1992년 12월에 1969년 유류오염책임협약(CLC)과

27) 우리나라는 이 협약에 1978년 12월 8일에 가입하였고, 1979년 3월 18일부터 발효되었다.

28) 1971년 기금협약은 1969년 민사책임협약의 1976년 개정의정서와 함께 유류오염손해배상보장법의 공포일인 1992년 12월 8일에 가입하였다.

29) 서현제, “유류오염손해배상보장법안의 해설” 『한국해법회지』, 제14권 제1호, 1992. 12. 113면 이하 참조.

1971년 유류오염기금협약(FC)을 이행하기 위하여 「유류오염손해배상보장법」을 제정하였다.³⁰⁾ 따라서 이 법은 상법과의 관계에서 특별법적 지위를 갖는다.³¹⁾ 그 후 1992년 유류오염책임협약(CLC) 및 유류오염기금협약(FC)이 채택되어 1998년에 발효됨으로 인하여 이 법도 개정되고, 일부 조항은 협약의 내용을 수정하여 도입하였다. 헌법 제6조 제1항에 의해 국제협약은 국내법과 동일한 효력을 가지므로 국제협약과 국내법이 상충하는 경우는 신법 우선의 원칙에 따라 이 법이 우선 적용된다.

2. 유류오염손해배상보장법의 내용

1) 1992년 유류오염책임협약(CLC)과 관련규정의 내용

(1) 책임의 주체

1992년 유류오염책임협약(CLC)은 유류오염으로 인한 피해에 대하여 등록선주³²⁾가 손해배상을 할 수 있게 규정하고 있으며, 단순한 선박소유자의 사용자, 대리인, 용선자, 구조자 및 방제조치자 등에 대해서는 면책규정을 두고 있다. 즉 ① 선주의 사용자, 대리인, 선원 ② 도선사 기타 선원이 아니면서 선박에 역무를 제공하는 자 ③ 선박의 용선자(나용선자 곧 선박임차인 포함), 관리인, 운항자 ④ 선주의 동의 또는 권한 있는 당국의 지시에 의하여 구조작업을 하는 자 ⑤ 방제조치를 취하는 자 ⑥ 위 ③~⑤의 사용자 또는 대리인에 대하여 손해배상청구를 하지 못한다. 「유류오염손해배상보장법」은 그 내용을 수용하고 있다. 그러나 이 법 제4조 제5항 단서에 의하여 이들이 고의 또는 손해발생의 위험이 있음을 알면서

30) 김홍균, 환경법, 홍문사, 2007, 563면; 손운하, 환경침해와 민사소송, 청림출판, 2005, 350면. 1992년에 유류오염손해배상보장법 제정을 위한 실무위원회를 구성하여 약 1년여의 심의검토와 각계의 검토의견을 청취하여 마련된 법률안은 1992년 12월 국회를 통과하여 공포되었고, 개정 상법과 같이 1993년 1월 1일부터 시행되고 있다.

31) 홍준형, 전제서, 863면.

32) 배병태, “1969년 유류오염에 대한 민사책임에 관한 국제협약의 연구 ②” 「해양한국」, 한국해사문제연구소, 1974. 4, 45면. 책임의 주체를 등록선주에 한정시킨 것이 이 협약의 특색이라 할 수 있다.

행한 행위로 인한 손해에 대해서는 배상하게 하고 있다.³³⁾ 그러나 1992년 유류 오염책임협약(CLC)은 선박소유자의 사용인과 대리인 등에 대하여 동 협약 또는 기타 어떠한 근거로든지 손해배상을 청구할 수 없다는 규정을 두고 있으나 우리나라 「유류오염손해배상보장법」은 선박소유자의 사용인과 대리인 등에 대하여 동법에 따른 손해배상을 청구할 수 없다고만 규정하고 있어서 이들은 1992년 유류오염민사책임의 규정보다 불리하다. 즉, 선박소유자의 사용인과 대리인 등에게는 민법 제750조에 의한 불법행위 책임을 물을 수 있다.³⁴⁾ 따라서 피해자는 선박소유자의 사용인과 대리인 등이 고의나 과실로 인하여 오염손해를 발생시킨 경우 일반 과실책임범위에 따라 이들을 상대로 손해배상을 청구할 수 있어서 선박소유자의 사용인이나 대리인에게는 「유류오염손해배상보장법」이 1992년 유류오염책임협약(CLC) 보다 불리하다. 한편 이 법 제2조 제2호는 1992년 유류오염민사책임협약과 달리 책임의 주체를 선박소유자에 한정하지 않고 대한민국 국민이 외국국적의 선박을 용선한 경우 선박소유자로서 등록된 자와 용선자를 모두 선박소유자로 보고 있고, 법 제4조 제4항에 의해 선박소유자와 용선자는 연대책임을 진다. 이와 같이 용선자를 책임의 주체에 포함함으로써 선박소유자뿐만 아니라 용선자도 이 법상의 책임에 대해 보험에 가입해야 하므로 결과적으로 이중으로 보험에 가입해야 하는 문제점이 있어서 비판을 받고 있다.³⁵⁾

(2) 책임제한 및 강제보험

1992년 유류오염책임협약(CLC)은 2,000톤 이상의 유류를 화물로서 운송하는 선박소유자는 반드시 보험이나 기타의 재정보증을 부담하도록 하고 있다. 그러나 「유류오염손해배상보장법」 제14조 내지 제15조는 200톤 이상의 선박소유자는 유류오염손해에 대한 배상책임의 이행을 담보할 수 있는 보장계약을 체결하도록 하고 있다.³⁶⁾ 따라서 200톤 이상 2,000톤 미만의 유류를 화물로 운송하는 선박

33) 손윤하, 전게서, 352면.

34) 최종현, “선박에 의한 오염손해의 전보에 관한 연구” 서울대학교 박사학위 논문, 2001. 2. 85면.

35) 최종현, 전게서, 84면.

36) 홍준형, 전게서, 863면.

소유자는 당해 선박이 기항하게 될 외국이 1992년 유류오염책임협약(CLC) 체결국으로서 이러한 강제보험을 요구하고 있지 않더라도 우리나라 「유류오염손해배상보장법」에 따라 보험이나 기타 손해보상보장계약을 체결하여야 한다.³⁷⁾ 이에 대하여 1992년 협약 제정 당시에 2,000톤 이상의 유류를 운송하는 선박만 보험에 가입하기로 한 것은 만일 2,000톤 미만의 선박에 의해 사고가 발생한 경우 그 선박소유자가 무자력이면 1992년 유류오염기금협약(FC)에 의해 보상한다는 합의가 있었으므로 보험가입 대상선박의 범위를 200톤까지 확대한 것은 타당하지 않다는 주장이 있다.³⁸⁾

(3) 선박우선평권

「유류오염손해배상보장법」 제43조는 오염손해로 인한 채권에 대하여 선박우선평권을 부여하고 있다.³⁹⁾ 이는 1992년 유류오염기금협약(FC)에 없는 규정으로 피해자의 권리구제가 더욱 확실하게 되었다. 그러나 이 법은 강제보험제도를 갖고 있어서 만일 보험에 가입하지 않았거나 무자력인 경우에도 1992년 유류오염기금협약(FC)에 의해 보상되므로 이러한 선박우선평권의 실익은 크지 않을 것으로 보인다.⁴⁰⁾

2) 1992년 유류오염기금협약(FC)과 관련규정

「유류오염손해배상보장법」은 피해자가 선박소유자 또는 보험자 등으로부터 배상을 받지 못한 오염손해액에 관하여 1992년 유류오염기금협약(FC)이 정하는 바에 따라 국제유류오염보상기금(IOPC Fund)에 대하여 1992년 유류오염기금협약(FC) 제4조 제1항에 의해 배상을 청구할 수 있도록 하고 있다. 따라서 피해자는 오염손해에 대해 1차적으로 선박소유자가 일정한 한도액까지 책임을 지며,

37) 김홍균, 전게서, 563면; “환경보험제도의 도입과 정착화를 위한 제언”, 저스티스 2002.2., 143면 이하.

38) 최종현, 전게서, 91면.

39) 홍준형, 전게서, 863면.

40) 최종현, 전게서, 91면.

손해액이 선박소유자의 책임한도액을 초과하는 경우나 선박소유자의 파산 등으로 보상을 받지 못하는 경우에는 유류를 수령하는 자가 형성한 기금인 국제유류오염 보상기금(IOPC Fund)으로부터 최고 2억 300만 SDR까지 보상을 받게 된다.

3) 책임한도액

책임한도액은 법 제7조 제1항에 의해 5천 톤 이하의 선박의 경우에는 451만 SDR, 5천 톤을 초과하는 선박의 경우에는 제1호의 금액에 8977만 SDR에 상당하는 금액의 범위 안에서 5천 톤을 초과하는 매 톤당 631 SDR을 곱하여 얻은 금액을 가산한 금액으로 규정하고 있다.

4) 책임제한 관련 규정

(1) 책임제한 절차개시 신청기간

상법 제752조 제1항에 의하면 선박소유자가 책임제한 절차개시를 신청할 기간은 책임제한액을 초과하는 청구금액을 명시한 서면에 의한 청구를 받은 날로부터 1년인데 비하여 유류오염손해배상보장법 제6조 제2항에 의하면 책임제한액을 초과하는 서면 청구를 받은 날로부터 6개월이다.⁴¹⁾

(2) 관할

책임제한 절차사건은 유류오염손해배상보장법 제33조 제1항에 의해 유류오염 손해가 발생한 곳을 관할하는 법원의 전속관할에 속하게 했다. 그리고 제33조 제2항에 의해 대한민국의 영역 및 대한민국의 배타적 경제수역 안에서 손해가 발생하는 것을 방지하기 위하여 그 영역 및 배타적 경제수역 밖에서 취한 방제조치에 관한 책임제한사건으로서 제1항의 규정에 의하여 관할법원이 정하여지지 아니하는 경우에는 대법원규칙이 정하는 법원의 관할에 전속하게 했다.⁴²⁾

41) 손윤하, 전거서, 351면. 선박소유자 등의 책임제한 절차에 관한 법률에 의하여 피해자가 책임제한절차에서 신고한 채권에 대하여 이의가 제기되고 이에 대한 법원의 사정재판에 대하여 불복하게 되면 사정재판에 대한 이의의 소가 진행된다.

(3) 국제유류오염보상기금(IOPC Fund)의 참가

1992년 국제유류오염보상기금(IOPC Fund)은 책임제한절차에 참가할 수 있으며, 책임제한절차의 개시신청자, 수익채무자 또는 책임제한 절차에 참가할 수 있는 자는 국제유류오염보상기금에 대하여 책임제한 절차 계속 통지를 할 수 있다. 국제유류오염보상기금이 책임제한절차의 계속을 통지 받은 경우 그 결정은 국제유류오염보상기금을 기속한다. 오염손해를 입은 피해자가 국제기금에 대하여 이러한 통지를 한 경우에는 1992년 유류오염기금협약(FC) 제6 조에 따른 제척 기간을 준수한 것으로 보아야 한다.

V. 맺음말

우리나라는 2005년 정유사의 국제기금을 약 53억 원 분담하여, 국제기금의 약 10%를 납부하는 주요기금 분담국가이다. 이는 일본 및 이태리에 이어 세 번째로 많은 기금이다.⁴³⁾ 더불어 연간 상당한 금액의 선주책임보험료를 지출하고 있는 해운국가이다. 유류오염사고와 관련해서 유의해야 할 사항은 다음과 같다.

첫째, 유류오염사고 발생시 피해보상한도액이 부족하여 피해보상이 되지 않은 일이 없도록 보상체제를 재검토해야 한다. 그 동안 우리나라의 유류오염피해사례를 살펴보면 국제기금과 관련된 대형오염사고는 13건이고, 그 중 가장 피해가 컸던 1995년의 시프린스(Sea Prince)호 사고의 최종보상액은 약 502억 원으로 우리나라가 가입하고 있는 1992년 FC의 보상한도액 약 3,450억 원에 상당히 미달되어 있다. 둘째, 우리나라 정유사와 선박회사에서 지출하는 국제기금의 분담금과 선주책임보험료가 최소화되도록 선택적으로 국제협약에 가입하여야 할 것이다. 셋째, 국제유류오염보상제도와 관련하여 선주책임한도액이 과도하게 인상되지 않도록 국제활동을 강화해야 한다. 최근 국제유류오염보상기금(IOPC Fund) 특별

42) 홍준형, 전게서, 863면.

43) 우리나라는 2005년 8월 현재 유류오염손해보장계약을 체결한 유조선은 총 275척이다. 이 중 5,000톤 이하 선박이 전체 대상선박의 97%를 차지하고 있으며, 이 선박들이 손해보장의 보험료로 연간 약 100억 원을 지출하고 있다.

작업반회의에서 총톤수 30,000톤 이하의 유조선에 대해 선주책임한도액을 대폭 인상하려는 움직임이 있다. 특히, 우리나라는 연안운송에 종사하는 중 소형 유조선이 많으므로 이러한 국제사회의 움직임에 대해 능동적으로 대처해야 한다.

국제추가보상기금의정서는 유류오염사고에 대한 배상, 보상수준을 비약적으로 증대시키고 유류오염피해자는 의정서에 의해 미국의 유류오염법 경우와 거의 동일한 수준의 보상을 받게 된다. 이것은 유류오염피해자에 대한 완전배상과 보상이라는 이상으로의 큰 진전으로 의정서의 성립의의는 크다. 유류오염 피해자가 미국 또는 유럽제국의 피해자보다도 배상이나 보상에 있어서 불이익을 받는다면 그 정당성과 합리성에 문제가 있을 것이다. 의정서가 성립된 것으로 국제적 유류오염배상·보상제도가 영속적이고 안정적인 제도로 확립된 것을 의미한 것은 아니다. 왜냐하면, 의정서 성립은 심각한 문제를 발생시키기 때문이다. 의정서보다도 피해자 보호는 크게 향상되었지만 제도유지의 부담은 누가 부담할 것인지 큰 문제이다. 그리고 이 문제의 동향에 1992년 유류오염책임협약(CLC) 및 1992년 유류오염기금협약(FC)의 체제가 회복할 가능성이 크다. 왜냐하면 세계석유업계는 이 의정서에 의해 대폭적인 보상한도액의 인상에 기한 경제적 부담이 유류수취업자 즉 석유수입업자에게만 부과되어 크게 불만을 갖게 하기 때문이다. 결국 이 의정서에 의한 국제추가보상기금으로의 자금 거출이 석유수입업자 만으로 되는 것은 석유업계 입장에서 보면 종전의 1992년 유류오염책임협약(CLC) 및 1992년 유류오염기금협약(FC)의해 합의된 선주와 석유업자간의 공평한 부담부분이 정유업자측에 불리한 방향으로 대폭 변경되어 양자의 공평한 부담부분을 회복하기 위해서 1992년 유류오염책임협약(CLC) 및 1992년 유류오염기금협약(FC)을 포함하는 국제적 유류배상·보상제도 전체의 회복을 시급하게 주장할 수 있다. 이것에 대해서 선주의 손해배상책임을 대신할 국제 P&I 클럽⁴⁴⁾은 이 의정

44) P&I Club은 선박으로 인하여 발생하는 선주의 손해배상책임을 서로 담보하기 위한 일종의 선주책임 상호공제조합이다. P&I Club은 일반보험과는 달리 자기의 재산에 대한 손해를 보상하기 위한 것이 아니라 선주의 제3자에 대한 손해배상책임을 보상하고자 하는 것이므로 유류오염사고가 발생하면 동사고선박이 가입되어 있는 P&I Club이 전면에서 나서 사고원인 및 피해액 등을 조사하고 손해배상과정에 적극개입하게 된다. 유류오염피해자는 선주의 고의에 의하여 손해가 발생한 경우를 제외하고 보험자 등에 대하여 직접 손해배상

서의 계약국과의 관계에 있어서 자주적으로 29,5448 톤 이상의 유조선의 책임한도액을 약 320억원(2000만 SDR)으로 인상할 예정이기 때문에 선주와 화주의 부담이 균형을 이룰 것으로 보인다.⁴⁵⁾ 이와 같은 의정서의 성립은 1992년 유류오염책임협약(CLC) 및 1992년 유류오염기금협약(FC)체제를 지탱할 선주와 석유업계와의 비용부담을 둘러싼 대립이 격화되어 국제유류오염배상·보상제도는 크게 변동할 것으로 보인다.

청구를 할 수 있도록 규정하고 있으므로 피해자는 사고선박에 대한 보험자인 선주상호책임보험조합(P&I Club)등에 대하여 직접 배상청구를 할 수 있을 것이다. 이 경우 보험자들은 선주가 피해자에 대하여 주장할 수 있는 항변만으로 피해자에게 대항할 수 있다.

45) LEG/CONF.14/12, 6 May 2003.

참고문헌

- 김홍균, 「환경법」, 홍문사, 2007
- _____, “환경보험제도의 도입과 정착화를 위한 제언”, 저스티스 2002.2
- 배병태, “1969년 유류오염에 대한 민사책임에 관한 국제조약의 연구 ②” 「해양한국」, 한국해사문제연구소, 1974. 4
- 서현재, “유류오염손해배상보장법안의 해설” 「한국해법회지」, 제14권 제1호, 1992. 12
- 손윤하, 「환경침해와 민사소송」, 청림출판, 2005
- 최종현, “선박에 의한 오염손해의 전보에 관한 연구” 서울대학교 박사학위 논문, 2001. 2
- 홍준형, 「환경법」 제2판, 박영사, 2005
- 환경부, 「환경백서」, 2004
- Draft Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992
- Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992
- 谷川久, 「ナホトカ号流出油事故と法的問題點」, ジュリ 1117号, 1997
- _____, 「油濁損害の賠償・補償制度について」, 損害保險研究 59卷 2号, 1997
- 藤田友敬, 「海洋還境汚染」, 落合誠一/江頭憲治郎 編輯代表, 「日本海法會創立百周年祝賀・海法大系」, 商事法務, 2003
- 落合誠一, 「油濁事故損害賠償・補償のあり方への基本的考察」, 鴻常夫 編・日本海法會百年記念論文集 第1輯, 日本海法會, 2001

<Zusammenfassung>

Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden auf See

Lee, Sengwoo

Das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden regelt als völkerrechtlicher Vertrag Individualansprüche gegen einen einzelnen Verursacher von Verschmutzungsschäden durch Öl, das von Tankschiffen ausgeflossen oder abgelassen worden ist. Unter das Übereinkommen fallen auch solche Schiffe, die sowohl Öl als auch andere Ladungen befördern können und entweder Öl transportieren oder Rückstände der letzten Ölladung an Bord haben. Der Schadenersatz für Umweltbeeinträchtigungen ist danach beschränkt auf die Kosten der tatsächlich ergriffenen oder zu ergreifenden angemessenen Wiederherstellungsmaßnahmen, ferner werden Kosten für solche angemessenen Maßnahmen erstattet, die Verschmutzungsschäden verhüten oder einschränken. Das Übereinkommen gilt für Schäden sowohl im Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeeres eines Vertragsstaates als auch in der ausschließlichen Wirtschaftszone eines Vertragsstaates.

Protokollen zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden von 1992 bildeten den gegenwärtigen Schlußpunkt der Revision des Internationalen Haftungs- und Entschädigungssystems für Ölverschmutzungsschäden. Sie stimmten Contentlich im wesentlichen mit den 1984 bei der International Maritime Organization (IMO) verabschiedeten Änderungsprotokollen zu den Internationalen Übereinkommen von 1969 und

1971 überein. Durch die Protokolle von 1992 würden vor allem die Höchstbeträge für die Haftung des Schiffseigentümers und für die Entschädigungspflicht des Fonds angehoben.

Reicht die Versicherungsleistung nach dem Übereinkommen nicht aus, tritt der auf der Grundlage des Protokolls eingerichtete Internationale Fonds zur Entschädigung von Ölverschmutzungsschäden (International Oil Pollution Compensation Fund – IOPC Fund 92) ein. Der Fonds wird aus Beiträgen der Mineralölindustrie gespeist, die Höhe der Beiträge richtet sich nach der importierten Ölmenge. Ein in Kraft getretener Zusatzfonds gewährleistet Entschädigungen (einschl. Leistung des Versicherers und des IOPC Fund 92) von bis zu 750 Mio. Rechnungseinheiten (etwa 870 Mio. EURO).

Entsprechend dem Haftungsübereinkommen verpflichtet das Ölschadengesetz den Eigentümer eines Seeschiffes, das mehr als 2000 t Öl als Bulkladung befördert. Der Eigentümer eines Seeschiffes mit mehr als 2000 t Öl als Bulkladung an Bord macht sich dann strafbar, wenn sein Schiff ohne Abschluss einer Versicherung die Gewässer im Geltungsbereich des Ölschadengesetzes befährt. Schiffe aus Vertragsstaaten, die das Haftungsübereinkommen 1992 nicht gezeichnet haben, benötigen beim Befahren der Gewässer ebenfalls eine Ölhaftungsbescheinigung mit den Summen des Haftungsübereinkommens von 1992.

주 제 어 유류오염손해, 민사책임, 보상, 협약, 환경침해

Key words Ölverschmutzungsschäden, zivilrechtliche Haftung, Entschädigung, Übereinkommen, Umweltbeeinträchtigung