



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

法學博士 學位論文

油類污染損害 賠償 및 補償制度에 관한 研究

A Study on the Legal Regime of Compensation for Oil  
Pollution Damage by Ships



指導教授 鄭 映 錫

2009年 2月

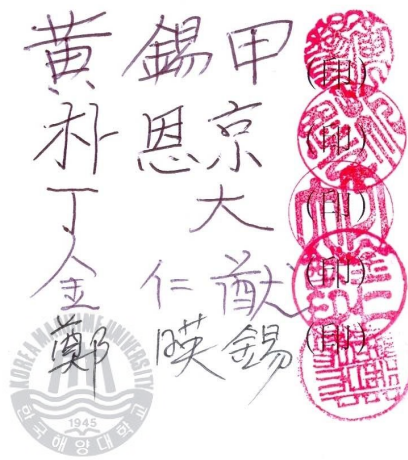
韓國海洋大學校 大學院

海事法學科

陸 鎮 庸

本 論 文 을 睦 鎭 庸 의 法 學 博 士 學 位 論 文 으 로 認 准 함 .

委 員 長  
委 員  
委 員  
委 員  
委 員



2009年 2月

韓 國 海 洋 大 學 校 大 學 院

海 事 法 學 科

睦 鎭 庸

## <目次>

제1장 序論 .....	1
제1절 研究의 目的 .....	1
제2절 研究의 範圍 및 方法 .....	4
제3절 研究의 構成 .....	5
제2장 國際 油類汚染損害 賠償 및 補償制度 .....	7
제1절 油類汚染損害 賠償 및 補償制度의 理論的 根據 .....	7
1. 序說 .....	7
2. 油類汚染損害賠償責任에 관한 傳統的 法理論 .....	8
3. 油類汚染損害賠償責任에 관한  전통적 責任理論의 修正 .....	12
4. 油類汚染損害 賠償 및 補償責任의 理論的 根據 .....	19
제2절 油槽船에 의한 油類汚染損害 賠償 및 補償制度 .....	23
1. 沿革 .....	23
2. 1992년 民事責任協約 .....	27
3. 1992년 基金協約 .....	36
4. 2003년 追加基金協約 .....	44
제3절 스토포아 및 토포아 .....	50
1. 協定締結 背景 .....	50
2. 스토포아 .....	52
3. 토포아 .....	55
제4절 一般船舶의 燃料油에 의한 油類汚染損害 賠償 및 補償制度 .....	56

1. 成立 背景 .....	56
2. 適用 範圍 .....	57
3. 責任의 主體 .....	59
4. 責任의 性質 및 責任制限 .....	61
5. 保險強制加入制度 .....	63
6. 證明書의 發給 .....	65
제5절 小結 .....	66
<b>제3장 油類汚染損害 賠償 및 補償에 관한 各國의 立法例 .....</b>	<b>69</b>
제1절 日本 .....	69
1. 序說 .....	69
2. 1969년 民事責任協約 및 1971년 基金協約의 國內履行法律 .....	70
3. 1992년 民事責任協約 및 基金協約의 國內履行法律 .....	71
4. 日本 船舶油濁法의 內容 .....	72
제2절 프랑스 .....	76
1. 序說 .....	76
2. 國際協約의 國內履行法律 .....	77
3. 에리카호 汚染事故와 프랑스 政府의 措置 .....	83
제3절 스페인 .....	86
1. 序說 .....	86
2. 國際協約의 國內履行法律 .....	87
3. 프레스티지호 汚染事故와 스페인의 損害補償制度 .....	88
제4절 캐나다 .....	100
1. 序說 .....	100

2. 캐나다의 油類汚染損害 賠償 및 補償制度 .....	100
3. 船舶油類汚染基金의 機能 .....	102
4. 캐나다의 2003년 追加基金協約 加入 推進 .....	103
제5절 美國 .....	104
1. 美國 油類汚染法の 變遷 .....	104
2. 美國 油類汚染法の 主要 內容 .....	106
제6절 小結 .....	115

#### 제4장 우리나라 油類汚染損害 賠償 및 補償法制的 現況과 問題點 119

제1절 油類汚染損害賠償制度의 沿革 .....	119
제2절 商法上 船舶所有者의 損害賠償責任 .....	121
1. 船主責任限制制度의 沿革과 商法 .....	121
2. 商法上 船舶所有者의 損害賠償責任의 內容 .....	124
3. 商法上 船舶所有者의 損害賠償責任의 問題點 .....	127
제3절 油類汚染損害賠償保障法 .....	128
1. 現行 油類汚染損害賠償保障法 .....	128
2. 油類汚染損害賠償保障法 改正案 .....	136
3. 現行 油類汚染損害賠償保障法 및 改正案의 問題點 .....	143
제4절 허베이 스피리트호 特別法 .....	146
1. 허베이 스피리트호 油類汚染事故 概要 .....	146
2. 허베이 스피리트호 特別法 制定과 施行 .....	147
3. 허베이 스피리트호 特別法의 問題點 .....	152
제5절 小結 .....	154

<b>제5장 우리나라 油類汚染損害 賠償 및 補償 法制의 改善方案</b>	<b>156</b>
제1절 充分 賠償 및 補償 保障方案	156
1. 2003년 追加基金協約의 國內受容	156
2. 船舶燃料油協約의 國內受容	159
제2절 迅速 賠償 및 補償 促進方案	168
1. 防除費用 先支給 保障	168
2. 災難地域 支援基準 整備	171
3. 責任制限節次制度 改善	173
4. 損害補償額 先支給制度 導入	178
제3절 油類汚染損害補償基金의 設置	180
1. 油類汚染損害補償基金의 設置 必要性	181
2. 油類汚染損害補償基金의 設置方案	182
3. 油類汚染損害補償基金과 一般船舶所有者 責任의 連繫	183
<b>제6장 結 論</b>	<b>185</b>
<b>參考文獻</b>	<b>191</b>
<b>Abstract</b>	<b>199</b>

# 제1장 序 論

## 제1절 研究의 目的

오늘날 인류에게 석유에너지는 가장 중요한 자원이다. 석유에너지의 원료인 원유는 북해, 중동, 미국 등 특정 지역에서 생산된다. 생산된 원유는 휘발유, 경유 등 석유류로 정제되어 사용하게 되는데, 이를 위해 상당량의 원유는 산유국에서 정제시설이 있는 국가로 운송되고 있다. 원유 운송수단으로는 차량, 파이프라인, 선박 등이 있으나 차량은 대량 수송이 곤란하고, 파이프라인은 그 설치에 장소적 제약이 있기 때문에 대부분의 원유는 선박에 실려 해상 운송되고 있다.

육상에서 차량으로 유류를 운송하던 중 유류가 유출되는 사고가 발생했을 경우 그 손해의 범위는 매우 제한적이다. 또한 일반화물선이나 컨테이너선에서 목재 또는 컨테이너 등이 사고로 해양에 주락한 경우에도, 그 화물로 인해 해상안전이 상당히 위협받을 수 있으나 해양환경에는 그리 큰 위험이 되지 않는다. 그러나 유류의 해상운송은 일단 유류가 선박으로부터 해양으로 유출되기만 하면 대규모의 피해가 발생하는 高度危險에 노출되어 있다. 기상, 해류 및 조류로 인한 해양의 유동성으로 유출유가 광범위하게 확산될 수 있고, 그에 따른 손해의 범위도 기하급수적으로 확대될 수 있기 때문이다. 유류의 특성인 持續性도 해양의 유동성과 함께 피해를 확대시키는 한 요인이다. 유출유는 즉시 증발이나 침강하지 않고 상당 기간 해양의 표면에 머물러 있는데 이러한 유류의 지속성은 해양생태계에 치명적인 영향을 미친다. 또한 해양은 전 지구적으로 연결되어 있어 어느 한 지역에서 유출된 유류는 주변 국가에 유입되어 피해를 줄 수 있다. 이와 같은 유류에 대한 해상운송의 불가피성, 유출유의 광범위한 확산성 및 이로 인한 피해의 대규모성 등은 국제사회가 국제협약을 통해 선박으로부터의 유류유출사고에 공동 대응하려는 근본적인 이유이다.

유조선의 소유자는 荷主로부터 운임을 받고 유류라는 화물을 해상운송하는 것을 業으로 하는 자이기 때문에 운송 중인 유류의 유출로 발생한 손해에 대



하여 책임을 지는 것은 당연하다. 그러나 유류오염손해의 규모가 커지는 원인 중의 하나가 유류의 지속성에 있음에도 불구하고, 그 화물을 운송하던 선박소유자에게만 손해배상책임을 전적으로 지우는 것은 형평에 반하는 측면도 있다. 그래서 油類汚染損害 賠償 및 補償에 관한 國際協約은 선박소유자에게 일정한 한도까지 손해배상책임을 지우는 협약과 선박소유자의 손해배상책임을 초과하는 손해에 대하여 하주가 국제기금을 형성해서 일정금액까지 보상하는 협약의 2단계로 구성되어 있다.

그동안 이 국제협약체제는 초기의 1969년 민사책임협약과 1971년 기금협약 체제에서 1992년 민사책임협약 및 기금협약체제로 발전하면서 상당히 성공적으로 운영되어 왔다. 그러나 1999년 프랑스에서 발생한 에리카(Erika)호 유류오염사고와 2002년 스페인에서 발생한 프레스티지(Prestige)호 유류오염사고를 겪으면서 국제사회는 1992년 유류오염손해 배상 및 보상에 관한 국제협약체제로는 피해자에 대한 보상에 불충분하다는 것을 인식하게 되었다. 이에 1992년 국제기금의 보상한도액을 초과하는 손해를 보상하기 위한 추가기금의 설치에 관한 협약, 즉 2003년 추가기금협약이 채택되었고 2005년 3월에 국제적으로 발효되었다. 따라서 유조선으로부터 지속성 유류의 유출로 손해를 입은 자는 1992년 民事責任協約, 1992년 基金協約 및 2003년 追加基金協約에 의한 3단계의 보상체제에 따라 배상 및 보상을 받을 수 있다.

油類汚染損害는 지속성 유류를 운송하는 유조선에 의해서만 발생하는 것이 아니다. 비지속성 유류나 危險 또는 有害物質(HNS: Hazardous and Noxious Substances) 운송선박에 의해서도 발생하고, 일반화물선이나 컨테이너선 등에서 연료유의 유출로도 발생한다. 국제해사기구(IMO)는 이러한 유류오염사고로 인한 피해자의 손해를 전보하기 위하여 선박의 종류 및 운송화물의 종류에 따라 각각 별도의 국제협약을 채택하였다. 持續性 유류 운송선박으로부터 유출된 유류로 인한 오염손해는 1992년 민사책임협약 및 기금협약과 2003년 추가기금협약에 의해 배상 및 보상된다. 반면에 위험 또는 유해물질을 화물로 운송하는 선박으로부터 발생하는 오염손해는 HNS협약에 의해 배상 및 보상된다. 그 외에 일반선박의 연료유의 유출로 오염손해가 발생하면, 2001년에 제정되어

2008년 11월부터 국제적으로 발효된 선박연료유협약에 의해 배상을 받게 된다.

우리나라는 민사책임협약 및 기금협약에 가입하고, 이를 이행하기 위한 국내 법률로서 “油類汚染損害賠償保障法(이하 “유배법”이라 한다)”을 제정하였다. 우리나라에서는 1993년의 금동호 유류오염사고<sup>1)</sup>나 1995년의 씨프린스(Sea Prince)호 유류오염사고<sup>2)</sup> 등 유조선에 의한 유류오염사고에 대하여 유배법에 의한 국제협약의 절차에 따라서 손해 배상 및 보상이 이루어졌다.

油類汚染損害 賠償 및 補償問題는 가해자인 선박소유자 등과 피해자 간의 민사적 영역에 속한다. 그래서 우리나라 정부는 국제협약 가입 및 유배법 제정 등 제도 정비와 분담금 납부 등 협약 체결국 관련 의무 수행을 위한 업무 이외에는 유류오염손해 배상 및 보상부문에 특별히 관여하지 않았다. 유류오염손해 배상 및 보상에 관한 국제협약에 가입하고 있는 다른 국가에서도 정부의 역할은 마찬가지였다. 그러나 최근 대형 유류오염사고를 겪은 프랑스와 스페인은 그 동안의 방침을 크게 변경하여 정부가 피해자의 유류오염손해 배상 및 보상문제에 직접 또는 간접적으로 관여하였다. 프랑스는 정부의 국제기금 등에 대한 정부청구권을 민간청구보다 후순위에 둔다는 선언을 함으로써 민간 피해자들이 국제기금으로부터 충분한 보상을 받게 하였고, 국제기금이 승인한 피해사정액 범위 내에서 피해자들에게 1,100만 파운드(약 200억 원)를 긴급 보상하고 피해청구권을 양도받았다. 또한 스페인은 특별법으로 제정하여 피해자의 청구권을 국가에서 代位取得을 전제로 피해자의 손해를 국가가 직접 보상하였다. 이는 유류오염사고로 인한 손해액이 당시의 1992년 국제협약체제에 의한 보상한도액 초과로 피해자에 대한 충분한 배상 및 보상이 어렵게 되자, 당해 정부가 유류오염손해를 민사책임문제가 아닌 國家災難차원에서 접근한 결과이다. 이들 사고에서의 민사책임분야에 대한 정부의 개입은 국제적 선례가 되어 허베이 스피리트(Hebei Spirit)호 유류오염사고 초기부터 우리나라 정부도 油類汚染損害賠償에 관한 特別法을 제정하는 등 손해 배상 및 보상문

1) 1993년 9월 여수에서 발생한 이 사고로 원유 1,280톤이 유출되었으며, 보상총액은 약 162억 5천만 원이었다.

2) 1995년 7월 여수에서 발생한 이 사고로 원유 5,035톤이 유출되었으며, 보상총액은 약 579억 4천500만 원이었다.

제에 적극 관여하지 않을 수 없었다. 이러한 현상은 향후 대형 유류오염사고 발생하면 계속 이어질 것으로 전망되고 있다.

한편 허베이 스피리트호로 인한 피해자의 유류오염손해 처리과정에서 우리나라의 현행 법제에 여러 가지 문제점이 나타났다. 그 중에는 우리나라 법제 자체가 안고 있는 문제인 것도 있고, 국제협약체제를 수용한 결과에 기인한 것도 있다. 국제협약은 유류오염손해를 입은 자에 대한 충분한 배상 및 보상을 위한 국제제도 구축을 지향하고 있다. 그리고 2003년 추가기금협약의 제정으로 보상한도액 측면에서는 충분한 배상 및 보상을 위한 국제제도가 정비되었다고 할 수 있다. 그러나 피해자에 대한 신속 보상 측면에서는 국제협약의 자체적인 한계가 있다. 에리카호, 프레스티지호 및 허베이 스피리트호 사고 등 일련의 초대형 오염사고의 수습과정에서 각국 정부가 피해자의 손해 배상 및 보상에 직접 개입하게 된 것도 국제협약체제에 따른 배상 및 보상의 신속성에 대한 한계 때문이다.

이러한 배경에서 이 논문은 유류오염손해 배상 및 보상에 관한 국제협약의 근본이념인 피해자의 유류오염손해에 대한 ‘充分한 賠償 및 補償(full compensation)’을 保障하는 한편 국제협약 절차에 의거한 손해전보과정에서 현실적인 한계에 직면하고 있는 ‘迅速한 賠償 및 補償(rapid compensation)’을 促進하기 위한 국내 유류오염손해 배상 및 보상 법제에 대한 입법론적 개선방안을 제시하고자 한다.

## 제2절 研究의 範圍 및 方法

이 연구의 범위는 먼저 油類汚染損害 賠償 및 補償에 관한 國際協約 가운데 현재 국제적으로 발효하고 있는 협약만을 대상으로 하였다. 국제적으로 발효된 국제협약은 지속성 유류를 운송하는 유조선과 관련된 1992년 민사책임협약과 기금협약, 그리고 2003년 추가기금협약이 있고, 2008년 11월 23일에 국제적으로 발효된 일반선박의 연료유와 관련한 선박연료유협약이 있다. 한편 1992년 민사책임협약 및 기금협약으로 대체되기 이전의 국제협약인 1969년 민사책임협약 및 1971년 기금협약은 1992년 민사책임협약 및 기금협약과 비

교차원에서만 다루고, 세부적인 분석대상에서는 제외하였다. 그리고 1996년 HNS협약도 비지속성 유류의 운송과 관련한 유류오염손해 배상 및 보상을 다루고 있으나 국제적으로 발효되지 않았으므로 연구대상에서 제외하였다.

1990년에 제정된 미국 유류오염법은 독자적 유류오염손해 배상 및 보상체제를 구축하기 위한 입법으로 국제협약과는 상당히 다른 내용을 포함하고 있고, 이 법에 의거 설치된 유류오염신탁기금은 국제기금과 달리 신속 보상 측면에서는 효율적으로 운영되고 있어서 비교법적 분석차원에서 연구대상에 포함하였다.

세계 대부분의 국가들은 국제해사기구에서 채택된 유류오염손해 배상 및 보상협약의 체약국이다. 일본, 프랑스, 스페인 및 캐나다 역시 국제협약의 체약국으로 이들 국가의 국내법률도 국제협약의 내용을 수용하고 있다. 캐나다는 국제협약에 가입하기 이전부터 자체적으로 船舶油類汚染基金을 설치하여 운영하였으며, 국제협약에 가입한 후에도 국제협약에 의한 보상체제와 자국의 기금에 의한 보상체제를 조화롭게 운영하고 있다. 프랑스와 스페인 역시 1992년 민사책임협약 및 기금협약의 체약국으로 이들 협약을 수용한 국내이행법률을 제정하였다. 그런데 프랑스와 스페인은 에리카호 오염사고와 프레스티지호 유류오염사고에서 국제협약에 의한 유류오염손해 배상 및 보상체제로는 피해자에 대한 충분하고 신속한 배상 및 보상에 한계가 있다는 인식하에 특별법을 제정하는 등 국제협약체제에 대한 수정 및 보완을 시도하였다. 이에 이 논문에서는 이 국가들의 유류오염손해 배상 및 보상에 관한 국제협약을 수용한 법제는 물론 피해자에 대한 충분하고 신속한 배상 및 보상을 위해 제정한 특별법제에 대해서도 고찰하였다. 특히 프랑스와 스페인의 특별법제는 최근에 제정된 것으로 文獻調査로는 정확한 내용을 파악하기가 어려워 양국의 정부공무원 및 관련 전문가를 직접 면담하는 現地訪問調査도 병행하였다.

### 제3절 研究의 構成

이 연구는 총 6장으로 구성되어 있다. 제1장 서론에 이어 제2장에서는 먼저 선박소유자와 하주인 정유사의 유류오염손해 배상 및 보상책임에 대한 理論的 根

據를 고찰한다. 이어서 유류오염손해 배상 및 보상에 관한 국제제도의 沿革을 살펴보고, 현재 시행되고 있는 협약들을 분석한다. 1992년 민사책임협약과 기금협약, 2003년 추가기금협약, 그리고 2003년 추가기금협약에 대한 보완차원에서 시행되고 있는 민간협정인 토피아와 스토피아, 최근에 국제적으로 발효된 船舶燃料油協約의 순서로 분석한다. 제3장에서는 유류오염손해 배상 및 보상제도에 관한 각국의 立法과 오염사고에 대한 법률적용에 대하여 분석한다. 국제협약의 체결국인 일본, 스페인, 프랑스의 유류오염손해 배상 및 보상관련 국제협약 수용 현황 및 국내이행법률을 살펴보고, 국제협약의 체결국이면서 독자적인 국내 선박유류오염보상기금을 운용하고 있는 캐나다의 유류오염손해 배상 및 보상 법률도 검토한다. 그리고 국제협약체제와는 달리 독자적인 油類汚染損害 배상 및 보상체제를 구축하고 있는 미국의 관련 제도도 살펴본다. 특히 외국 입법례에서는 프랑스와 스페인이 국제협약체제의 신속한 손해 배상 및 보상 측면에서의 내재적 한계를 극복하기 위하여 도입한 특별법제에 대한 심층 분석을 통해 迅速한 賠償 및 補償을 촉진하기 위한 우리나라 입법개선방안의 시사점을 도출하고자 한다.

제4장에서는 우리나라 유류오염손해 배상 및 보상법제 현황과 문제점에 대해 분석하였다. 민사법상의 선박소유자의 손해배상책임에 대한 특별법의 지위를 갖는 유배법상의 선박소유자의 손해 배상 및 보상책임, 그리고 선박연료유협약과 2003추가기금협약을 국내수용하기 위한 유배법 개정안, 허베이 스피리트호 오염사고의 손해배상 등에 관한 특별법을 차례로 살펴보고, 각각의 법리적, 입법정책적 문제점도 분석한다. 제5장은 우리나라 油類汚染損害 賠償 및 補償 法制의 改善方案을 제시한다. 먼저 국제협약의 근본취지인 피해자에 대한 충분한 배상 및 보상을 위해 2003년 추가기금협약과 선박연료유협약을 수용하고자 하는 유배법 개정안에 대한 개선방안을 제시한다. 이어서 신속한 배상 및 보상을 촉진하기 위한 입법론적 개선방안과 충분하고 신속한 손해 배상 및 보상을 위한 실행수단으로서 국내 선박유류오염보상기금 설치도 제안한다. 제6장은 결론으로 각 장에서 검토한 중요한 사항을 중심으로 피해자에 대한 충분하고 신속한 배상 및 보상차원에서 우리나라 유류오염손해 배상 및 보상제도의 미비점에 대한 개선방안을 제시한다.

## 제2장 國際 油類汚染損害 賠償 및 補償制度

### 제1절 油類汚染損害 賠償 및 補償制度의 理論的 根據

#### 1. 序說

역사적으로 損害賠償制度에는 가해자는 자신의 過失이 없더라도 그 행위에 책임을 져야 한다는 ‘結果責任主義’ 또는 ‘原因主義’ 원칙이 확립되어 왔으나, 근대에 들어오면서 故意나 過失로 타인에게 손해를 입히지 않는 한 그 결과에 대한 손해배상책임을 부담하지 않는다는 ‘過失責任主義’로 점차 변경되었다. 과실책임주의가 채용되게 된 배경은 경제발전으로 개인의 자유로운 활동이 크게 요구되자, 행위자가 자기에게 책임이 없는 행위로 인하여 무거운 책임을 지게 되는 것을 방지하여 배상의 두려움 없이 적극적으로 활동할 수 있게 하기 위함이다. 이 과실책임의 원칙은 계약자유 원칙 및 사유재산 인정과 함께 近代私法의 3대 원칙으로 자본주의 발전을 가능하게 하였으며, 오늘날은 과실책임의 원칙이 不法行爲責任뿐만 아니라 債務不履行責任 등 민사책임 전반에 걸치는 손해배상책임의 기본원칙으로 자리를 잡고 있다.<sup>3)</sup>

이러한 전통적 법원칙에 의하면 선박에서 유류가 유출되어 오염손해가 발생하면 그 손해의 填補는 不法行爲의 構成要件이 충족되었는지 여부가 결정적이다. 그러나 피해자가 선박소유자의 불법행위를 입증하기는 여간 어려운 것이 아니며, 나아가 선박소유자의 불법행위가 성립하더라도 선주책임제한협약에 따라 책임이 일정한 범위로 제한되는 경우가 일반적이다.<sup>4)</sup> 따라서 전통적 법이론인 과실책임주의로는 유류오염손해를 입은 피해자를 구제하기에는 미흡하여 그 대안의 하나로 피해자 구제에 보다 충실한 無過失責任原理가 새로운 불법행위책임체제로 정착되고 있다.

3) 이은영, 『채권각론』 (서울: 박영사, 1999), 738쪽.

4) 최중현, 『선박에 의한 오염손해의 전보에 관한 연구』, 박사학위논문, 서울대학교, 2001, 6쪽.

無過失責任主義는 행위자의 故意와 過失을 논하지 않고 자기의 행위로 인하여 발생한 손해를 배상하게 하는 제도로 독일에서는 危險責任으로, 영미에서는 嚴格責任(strict liability)으로 각각 발전하여 왔고,<sup>5)</sup> 우리나라에서는 이러한 위험책임 내지 엄격책임이 무과실책임이란 이론으로 발전하여 왔다. 이하에서는 선박에 의한 유류오염손해배상에 관한 전통적인 책임이론인 불법행위 책임과 선주책임제한제도를 살펴보고, 전통적인 책임이론을 수정한 독일의 위험책임과 미국의 엄격책임에 관하여 고찰한다.

## 2. 油類汚染損害賠償責任에 관한 傳統的 法理論

### 가. 英美 普通法

영미법계인 미국에서의 불법행위제도는 대륙법계인 독일과 달리 체계적이지 못하고, 유형별로 발전해 왔다. 미국의 불법행위는 가해행위의 성질에 따라 고의에 의한 불법행위, 과실에 의한 불법행위 및 고의나 과실이 없어도 그 행위의 성질에 따라서 발생한 손해를 填補해야 하는 不法行爲 즉 嚴格責任의 세 가지로 나누어진다. 미국에서 불법행위의 유형을 이와 같이 분류하는 것은 손해배상의 범위와 종류가 각각 다르기 때문이다.

고의에 의한 불법행위는 加害者가 예견하지 못한 행위로 인한 직접 또는 간접의 모든 결과에 대한 손해를 배상하여야 한다. 반면에 과실에 의한 불법행위와 엄격책임의 경우는 가해자의 행위로 인한 직접적인 손해만을 배상한다. 또한 고의에 의한 불법행위의 경우에 피해자는 실질적 손해(actual damages) 이외에 懲罰的 損害(punitive damages)<sup>6)</sup> 및 名目的 損害(nominal damage

5) 김상용, “위험책임과 엄격책임의 비교”, 『고시계』 (1986.12), 93쪽.

6) 영미법제상 제도인 ‘징벌적 손해(punitive damages)배상’이란 일반적으로 가해자가 악의적이거나 의도적으로 불법행위를 행하여 결과발생을 허용하는 경우에 피해자에게 실제 발생한 손해 외에 부가적으로 인정되는 손해의 배상을 말한다. 제도적으로는 불법행위자가 장래에 피해자 또는 제3자에게 가할 수 있는 불법행위를 억제하기 위한 목적으로 인정하는 배상으로 이해된다. 따라서 징벌적 손해배상제도의 본질은 공법적 기능이고 민사법적 기능은

s)<sup>7)</sup>도 배상받을 수 있지만, 過失에 의한 불법행위와 엄격책임의 경우는 실질적 손해만 배상받을 수 있다.<sup>8)</sup> 선박에 의한 유류오염사고는 고의에 의한 경우가 희소하여 영미 普通法상 불법행위가 성립하는 경우는 거의 없다. 따라서 고의에 의한 불법행위를 근거로 피해자가 선박에 의한 유류오염손해를 배상받기는 극히 어렵다.

과실에 의한 불법행위의 판단대상인 過失은 "피해자에게 意圖하지 않은 손해를 야기하는 注意義務 위반"이라고 정의된다.<sup>9)</sup> 그 構成要件은 주의의무의 존재, 주의의무의 위반, 因果關係 및 손해의 발생이다. 따라서 선박에 의해 유류오염손해가 발생한 경우, 선박소유자 등의 책임주체가 피해자에 대하여 주의의무가 있었는지,<sup>10)</sup> 그 주의의무를 위반하였는지, 그리고 그 위반과 오염손해 간에 인과관계가 있는지 여부를 검토하여 배상여부를 결정하게 된다. 그런데 피해자에 대하여 주의의무 여부는 책임주체의 행위로 인하여 피해자가 손해를 입을 것이 합리적으로 예견되었는가에 달려 있고, 손해 역시 예견가능한 것이어야 한다.<sup>11)</sup> 그러므로 영미법상 과실을 근거로 유류오염손해배상을 받을 수 있는지 여부는 주의의무의 존재 및 손해에 대한 豫見可能性에 달려 있다. 일반적으로 유류오염사고로 物的 損害가 발생하고, 그로 인하여 經濟的 損失이 발생한 경우는 주의의무의 존재 및 손해에 대한 예견가능성이 인정되어 피

---

손해배상제도의 절차적 기능만 차용하여 사회적 손실에 대한 가해자의 배상액을 피해자에게 귀속시키는 법리이며, 민사적으로는 피해자의 부당이득을 정당화시켜주는 제도이다. 박종렬, "징벌적 손해배상에 관한 연구", 『법학연구』 제26집, 2007.5, 1쪽.

7) 명목적 손해배상이라 함은 채무자의 계약불이행으로 인하여 채권자에게 아무런 손해가 발생하지 아니한 경우에도 채무자가 계약을 이행하지 아니하였다는 사실을 확인 또는 입증하기 위하여 인정되는 손해배상을 말한다. 대체로 명목적 손해배상으로는 1 달러가 인정되는 것이 일반적이다. 이상윤, 『영미법』 (서울: 박영사, 2000), 10쪽.

8) Steven L. Emanuel, *Torts: Emanuel Law Outlines*(London: Wolters Kluwer, 1978), pp.1-2.

9) Winfield and Jolowiz, *Tort*, 13th ed.(Rogers)(London: Sweet and Maxwell, 1989), p.69.

10) Abecassis and Jarashow, "IMO and Liability for Oil Pollution from Ships: A Retrospective", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 2, May 1983, p.375.

11) *Ibid.*



해자에 대한 손해배상이 가능하지만 물적 손해로부터 야기되지 않는 경제적 손실은 주의의무의 존재를 부인하고 있다.<sup>12)</sup> 따라서 영미 보통법상 유류오염으로 어선에 오염손해를 입지 아니한 어민이 어로작업에 종사하지 못하여 입은 소득 상실과 같은 순수한 경제적 손실은 과실을 근거로 배상을 받을 수 없을 것이다.<sup>13)</sup>

#### 나. 大陸法系

독일을 비롯한 대륙법계 국가들이 불법행위의 책임에 관하여 채택하고 있는 일반원칙은 過失責任의 원칙이다. 우리 민법 제750조에서도 “고의 또는 과실로 인한 위법행위로 타인에게 손해를 가한 자는 그로 인하여 발생한 손해를 배상할 책임을 진다”라고 규정하고 있다. 따라서 故意 또는 過失로 인한 위법행위로 타인에게 유류오염손해를 입힌 자는 그 손해를 배상할 책임이 있다. 過失責任主義는 불법행위로 인한 손해를 사전에 예방하는 기능을 한다. 즉 행위자가 손해가 발생하지 않도록 충분히 주의하였다면, 그 행위로부터 발생하는 손해에 대하여 책임을 지지 않도록 하는 과실책임주의의 원칙은 각자가 사고 및 손해의 발생을 예방하도록 노력할 동기를 부여한다는 것이다.<sup>14)</sup> 이와 같이 과실책임주의는 종래에 불법행위로 인한 손해를 사전에 억제하는 기능을 하였으나 사전 예방노력에도 불구하고 사고의 발생이 불가피한 위험산업에서는 그 기능적 한계가 나타나게 되었다.

#### 다. 船主責任制限

船主責任制限制度는 해상기업자로서의 선박소유자가 그 기업활동인 선박의 이용 또는 항행의 과정에서 부담하는 채무 또는 의무에 대하여 그 책임을 일

---

12) *Ibid.*, p.377.

13) 최중현, 전계논문, 9쪽.

14) 박은영, 『채권각론』 (서울: 박영사, 2004), 739쪽.

정한 한도로 제한하는 해상법상 특수한 제도이다. 이 제도가 인정되어 온 이론적 근거는 沿革的 배경에서 찾고 있다. 즉 i) 선장의 代理權限의 법정범위가 대다만,히 광범위하여 선원들의 행위에 대하여 선박소유자에게 無限責任을 부담시키는 것은 가혹하다. ii) 선장 기타의 고급해원은 국가가 공인한 자격을 가지는 자이며, 또 선박소유자는 선적항 외에서 항해 중에 있는 이러한 선장 및 해원 등의 행위를 지휘·감독하는 것이 곤란하므로 이들의 행위에 대하여 선박소유자에게 무한책임을 부담하게 하는 것은 형평의 관념에 반한다. iii) 해상기업의 위험성이 높고, 손해액이 크다. iv) 상법상의 다른 有限責任의 경우와 같이 해상기업에서도 기업의 소유와 경영이 분리되어 있다. v) 해상기업이 정책상 특히 보호할 필요가 있다는 것이다.<sup>15)</sup>

이러한 이유로 각국의 법은 이 제도를 채택하고 있었으나 그 책임한도에 관하여는 위부주의, 선가주의 등 여러 가지 입법례를 가지고 있었다. 따라서 선박소유자와 피해자 간에 어느 국가의 제도에 따라 손해배상액을 결정하여야 할지를 두고 이해다툼이 많았다. 이를 해소할 목적으로 각국의 상이한 船主責任限制制度를 하나로 묶은 최초의 통일 국제협약이 1924년 선주책임제한협약<sup>16)</sup>이다. 이후 이 협약의 폐지를 전제로 한 1957년 선주책임제한협약<sup>17)</sup>이, 그리고 1957년 협약을 개정한 1976년 海事債權責任限制協約<sup>18)</sup>이 각각 채택되었고, 1996년에는 선박소유자의 손해배상 책임한도액을 대폭 인상한 1996년 해사채권책임제한협약이 채택되었다.

15) 채이식, 『상법 IV』 (서울: 박영사, 2001), 265쪽; 최기원, 『해상법』 (서울: 박영사, 2002), 51쪽.

16) 정식명칭은 “International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Vessels, Brussel, 1924”이다.

17) 정식명칭은 “International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Vessels, Brussel, 1957”이다.

18) 정식명칭은 “International Convention for Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976”이다. 기존의 선주책임제한협약과 달리 책임제한주체를 선박소유자 이외에 구조자, 책임보험자 및 선박소유자 등의 기업보조자로 확대하였으므로 명칭도 ‘선주책임제한협약’이 아니라 ‘해사채권책임제한협약’으로 변경하였다.

### 3. 油類汚染損害賠償責任에 관한 전통적 責任理論의 修正

#### 가. 독일의 危險責任法理

##### (1) 危險責任의 意義 및 認定根據

오늘날 기업활동은 항상 환경오염의 위험요소를 가지고 있다. 그래서 기업의 잠재적인 위험이 현실화되어 손해가 발생한 경우는 기업활동으로 이득을 얻는 자에게 그 기업의 過失有無에 관계없이 기업활동에 내재된 위험성에 연결하여 損害賠償을 부과하려는 것이 바로 危險責任法理이다.<sup>19)</sup> 불법행위에 있어서 위법한 행위는 허용되지 않는 행위이기 때문에 이로 인하여 발생한 손해에 대한 배상책임은 당연히 행위자에게 귀속된다. 그러나 위험책임법리에서는 행위자의 위법성과 유책성을 묻지 않기 때문에 위험의 현실화로 인한 손해가 발생한 경우 누가 책임을 부담할 것인가가 문제이다. 위험책임의 법리에 의하면 그러한 위험은 위험원을 지배·관리하고 이용하는 자가 부담한다고 본다. 그 이유는 위험발생의 가능성에도 불구하고 위험원의 운용을 감행할 때에는 그로 인한 손해의 引受를 전제할 때에만 그와 같은 운용이 정당화될 수 있기 때문이다.<sup>20)</sup>

##### (2) 危險責任의 構成要件

독일에서 危險責任은 언제나 법률에서만 인정되고 있는데, 민법에서 인정하고 있는 동물보유자에 대한 위험책임을 제외하고는 모두 특별법에 근거를 두고 있다. 즉, 교통기관의 위험책임을 관한 특별법은 철도에 관한 책임의무법(제1조), 자동차에 관한 도로교통법(제7조), 항공기에 관한 항공교통법(제33조 및 제53조)이 있고, 에너지시설의 위험책임을 관한 특별법은 전기·가스의 공급시설에 관한 책임의무법(제2조), 원자력 시설에 관한 원자력법(제25조),

19) 김세규, “환경위험책임에 관한 연구”, 『공법학연구』, 제6권 제2호(2004.12), 317쪽.

20) 김형배, “위험책임의 근거와 요건”, 『고시연구』, 통권 제229호(1993.4), 75쪽.

방사성물질에 관한 원자력법(제26조), 수질오염에 대한 수질관리법(제22조) 등이다.<sup>21)</sup> 1970년 이후에 나타난 제조물에 관한 위험책임은 의약품법(제8조) 및 제조물책임법(제1조)에서 규정하고 있다. 그 외에도 유전공학법(제32조)은 유전자 조작생물에 관하여, 환경책임법(제1조)은 환경오염에 대하여 위험책임의 원칙을 도입하고 있다.<sup>22)</sup> 이와 같이 독일의 경우는 특별법에서 규정하고 있는 개별적인 사고에 대해서만 위험책임이 인정되며, 판례에 의한 유사인정이 허용되지 않는다. 따라서 위험책임을 인정할 것인지 아닌지의 판단은 입법적으로 결정되어야 하며, 사법적으로 결정할 수 없다.<sup>23)</sup>

### (3) 損害賠償 및 免責

독일에서 危險責任은 개별법으로 규정하고 있으므로 행위자는 근거 법률의 규정에 따라 損害賠償責任을 부담하면 된다. 다만, 여기서 한 가지 유의해야 할 점은 위험책임으로 인한 손해는 i) 일정한 한도까지만 배상이 인정되는 이른바 책임한도액<sup>24)</sup>이 설정되어 있고, ii) 정신적 고통으로 인한 손해, 즉 위자료에 대해서는 배상이 되지 않으며<sup>25)</sup>, iii) 손해배상 청구권자도 대부분 그 근거법률에 규정되어 있다는 점이다.<sup>26)</sup>

위험책임을 규정하고 있는 법률에서 행위자에게 免責事由를 인정하는 경우가 있다. 일반적으로 불가피한 사고나 불가항력적인 사고의 경우에는 면책대상이다. 그러나 원자력사고의 경우는 불가항력의 경우에도 면책되지 않는다.

21) 橋本佳幸, “環境危險責任の基本構造(-)”, 『法學論叢』, 第151卷 第1號(2002.4), 14-26쪽.

22) 김세규, 전계논문, 318쪽

23) 김상용, 전계논문, 98쪽.

24) 다만, 독일의 경우, 수질오염에 대한 손해배상과 민법에 규정되어 있는 동물보유자의 손해배상책임은 최고한도액이 설정되어 있지 않다.

25) 항공기 사고와 민법상 동물보유자 책임에 대해서는 위자료를 청구할 수 있다.

26) 김상용, 전계논문, 100-101쪽.

## 나. 영미 普通法상 嚴格責任

### (1) 嚴格責任의 意義 및 認定根據

嚴格責任은 보유하고 있는 동물이나 비정상적으로 위험한 행위로 손해를 발생시킨 자에 대하여 고의 또는 과실을 묻지 아니하고, 손해배상책임을 부과하는 것을 말한다<sup>27)</sup>. 미국과 영국에서의 엄격책임은 19세기 후반에 보통법(Common Law)에서 일반원칙의 하나로 성립되었다<sup>28)</sup>. 영미 不法行爲法에서 嚴格責任을 최초로 인정한 사례는 1868년 영국에서의 라일랜즈 대 플레처(Rylands v. Fletcher)사건<sup>29)</sup>이다.<sup>30)</sup> 이 사건의 사실심과 항소심, 그리고 대법원 심리를 진행하는 과정에서 엄격책임에 관한 두 가지 대원칙, 즉 블랙번(Blackburn)원칙<sup>31)</sup>과 케인스(Cairns)원칙<sup>32)</sup>이 정립되었다. 하나는 항소심에

27) 이 같은 손해배상책임을 귀책사유 없는 배상책임으로 지칭하기도 하지만 엄격책임이 보다 일반적인 용어라 할 수 있다. Steven L. Emanuel, *op. cit.*, pp.1-2.

28) Clerk and Lindsell, *On Torts*, 16th ed.(London: Sweet and Maxwell, 1989) p.1421.

29) 이 사건의 사실관계는 다음과 같다. 원고(Fletcher)는 광산을 경영하고 피고(Ryland)는 인근지역에서 방앗간을 운영하였는데 피고가 자신의 방앗간에 이용하기 위해 저수지를 자기의 토지에 축조하도록 건축업자와 도급계약을 맺었다. 그런데 원고와 피고가 인접하고 있던 토지에는 오래된 갭도가 놓여 원고의 광산과 통해 있었다. 그러나 피고는 이에 대해 아는 바가 없이 공사가 완공되자 저수지에 물을 채웠고 이 물이 갭도를 통하여 원고의 광산에 스며들어 결국 위 광산은 침수되었다. 이에 대해 원고는 피고에게 배상청구를 하였으나 건축업자에게 과실이 있었을 뿐 피고에게는 과실이 없다고 하여 제1심(Court of Exchequer, 1865)에서 원고가 패소하였다. 이에 대해 원고는 상소하였고 제2심(Exchequer Chamber, 1866)에서 블랙번(Blackburn)판사는 “자신의 이익을 위해 그의 토지에 위험을 야기할 어떠한 물건을 반입, 수집, 유지하는 자는 그 자신의 위험을 무릅쓰고 그 물건을 관리해야 하며 그렇게 하지 않은 경우에는 유출로 인한 자연적 결과로 생긴 모든 손해에 대해 일응(prima facie) 책임이 있다 할 것이다.”라고 판시하였다. 또한 “책임을 면하기 위해서는 누출이 피해자에 기한 것이거나 불가항력에 의하였음을 입증하여야 한다”고 하였다. 제3심(House of Lord, 1868)에서도 제2심 판결을 지지하였다. George C. Christie, *Case and Materials on the Law of Tort*(S.T. Paul. Minn: West Publishing Co., 1983), p.542 이하 참조.

30) 김상용, “엄격책임”, 『사법행정』 통권 325호(1988.1), 1쪽.

31) 항소심에서 블랙번이 주장한 원칙은 “만약 자기의 토지에서 이탈한다면 타인에게 손해를 야기할 우려가 있는 어떤 것을 자기를 위한 목적으로 자기의 토지에 가져다가 집적·보관하는 자는 자기의 위험으로(at his peril) 그것을 관리하여야 하고, 그렇지 아니한 경우에는 특단

서 블랙번 판사가 주장한 원칙이고, 나머지 하나는 대법관 케인스가 제창한 원칙이다. 다만, 케인스 원칙은 블랙번 원칙에 다소 신축적으로 제한하여 수정한 것에 지나지 않는다. 따라서 전체적으로는 블랙번 원칙에 케인스의 제한요건을 합한 것이 영미법에서의 嚴格責任原則이라 할 수 있다.<sup>33)</sup>

엄격책임을 인정하는 근거는 자기의 이익을 위하여 활동을 하는 자는 그 활동으로부터 분리될 수 없는 위험은 스스로 부담하여야 한다는 광범위한 사회적 가치판단에 기초하고 있다.

## (2) 嚴格責任의 構成要件

미국에서도 嚴格責任原則은 라일랜즈 대 플레처 사건의 법리가 받아들여져 초기에는 극히 한정된 영역에서 인정되다가 점차 그 범위가 확대되었다. 그래서 1938년 불법행위법 개정진술서(Restatement of the Law of Torts)에서 엄격책임에 관하여 일반적 구성요건을 규정하였다. 즉 “비정상적인 위험한 행위로 인하여 손해를 야기한 자는 그 손해방지를 위하여 최선의 주의를 다하였다 하더라도 손해배상책임을 진다”라고 규정하고 있다(제519조). 이와 같이 미국에서는 엄격책임에 관하여 일반적인 構成要件主義를 취하고 있는데, 엄격책임을 인정여부는 행위자의 활동이 비정상적으로 위험한지 그렇지 않는지에 달려있다.<sup>34)</sup> 특히 판례는 嚴格責任을 인정함에 있어 위험한 활동이 행하여진

의 사정이 없는 한, 그 이탈의 자연적 결과로 야기된 모든 손해를 배상할 책임을 진다”는 것으로 요약할 수 있다. 그러나 그 이탈이 피해자의 과실이나 불가항력에 의한 것일 때에는 책임을 지지 아니한다. Fletcher v. Rylands 1866, L. R. 1Ex. 265, p.279-280.

32) 케인즈 원칙의 핵심은 항소심에서 주장한 블랙번의 판결이유를 수정·추가한 것이다. 즉, “... 피고들이 비자연적 사용(a non-natural use)의 목적으로 토지를 사용한다면, ... 또 피고에게 손해가 발생하였다면, 피고들은 그러한 행위는 자기의 위험(at his peril)에서 한 것이다. 따라서 그 결과로 인하여 발생한 손해에 대해서는 피고가 책임을 부담하여야 한다.”는 것이다. Rylands v. Fletcher, 1868 L. R. 3 H.L. 330.

33) Winfield and Jolowiz, *op. cit.*, p.422.

34) 정상적으로 위험한 활동인가를 판단하려면 다음 6가지 요소를 고려하여야 한다. i) 고도의 위험성의 존재, ii) 그 활동으로부터 발생할 손해가 클 것이라는 가능성, iii) 합리적인 주의의무를 기울여도 그 위험의 제거불가능성, iv) 그 활동이 일반적인 이용의 문제인지

장소와 위험한 행위로 인한 손해, 그리고 국민경제적 이익과의 관계를 고려하고 있다. 즉 위험한 활동이 행하여진 장소를 구체적으로 고려하여 비정상적인 위험한 활동인지 여부를 결정하게 된다. 그리고 비록 위험한 활동이라 하더라도 그 활동이 국민경제에 중대한 이해관계를 가질 때에는 그 위험한 활동으로 인한 결과에 대하여 엄격책임을 지지 않는다. 텍사스 주나 오클라호마 주 등에서는 에너지 산업에 대한 의존도가 높아 油井으로부터 발생한 사고에 대해서는 엄격책임을 인정되지 않는다.<sup>35)</sup>

### (3) 認定事例

#### (가) 동물보유자의 嚴格責任

미국에서 동물보유자에 대한 엄격책임 인정은 그 동물이 타인의 토지에 불법으로 침입하였는지, 그 동물이 가축인지 여부에 달려 있다. 즉 불법 침입인 경우에는 대부분 보유자는 엄격책임을 부담한다. 불법침입 이외의 경우에는 그 동물이 가축이 아닌 때에만 보유자가 엄격책임을 진다. 다만, 가축인 경우에는 보유자가 그 가축이 위험한 성격을 갖고 있다는 것을 사전에 알았을 때에만 엄격책임을 진다<sup>36)</sup>. 여기서 그 동물이 가축인지 아닌지는 구체적인 장소와 시기에 따라 관습상 사람의 役務(service)에 이바지하는 것을 표준으로 결정한다. 즉, 사람의 역무에 기여하는 것일 때에는 가축으로, 그러하지 않는 경우에는 동물로 취급한다.<sup>37)</sup>

---

아닌지의 범위, v) 그 활동이 수행된 장소에 비추어 볼 때 그 장소의 부적합성, vi) 위험한 활동에 비추어볼 때 지역사회의 보호가치가 월등이 큰 지, 크지 않는 지의 범위 등이다(제 520조).

35) 구체적 사건은 Turner v. Big Lake Oil Co.(1936, 128 Tex. 155, 96 S.W.2d 222)이다.

36) Restatement of the Law Second, *Torts*, §509(1).

37) Restatement of the Law Second, *Torts*, §506(2).

#### (나) 비정상적인 위험한 활동 사례

관례에서 인정하는 비정상적인 위험한 활동 사례로는 대량의 물을 물탱크나 저수지에 저장한 경우, 폭발물 또는 가연성 액체의 대량 저장 또는 주민밀집지역에서의 천공시설의 가동, 유해곤충의 제거를 위한 유해화학물질의 사용, 밧파작업으로 인한 손해 등이며, 이 경우에는 엄격책임이 인정된다. 산업재해로 인한 使用者 賠償責任, 원자로의 운전으로 인한 손해발생, 제조물책임, 부실표시에도 엄격책임이 인정된다. 항공기사고로 지상에서 생긴 손해는 엄격책임이 인정되지만 운송 중인 승객 및 화물에 대해서는 인정되지 않는다.<sup>38)</sup>

그러나 미국에서는 그 물건의 성질상 위험성이 내재해 있는 것으로 볼 수 있는 활동의 경우에도 엄격책임이 인정되지 않는 사례가 많다. 특히 전기나 가스로 인한 사고, 자동차사고,<sup>39)</sup> 철도사고, 항공기사고로 인한 승객 및 화물에 대한 손해배상은 엄격책임이 인정되지 않고, 過失責任原則에 따라 손해배상을 하고 있다.



#### (4) 損害賠償 및 免責事由

嚴格責任이 인정되는 경우 행위자는 그러한 위험한 활동으로부터 야기된 실질적 손해를 배상하여야 한다. 고의에 의한 불법행위에서와 같은 名目損害 또는 懲罰的 損害의 배상은 인정되지 않는다. 일반적으로 엄격책임은 면책사유와 서로 연계되어 있다. 즉, 행위자에게 일정한 요건에서 엄격책임이 인정되는 반

38) 항공기 사고로 인한 지상의 제3자 손해배상책임을 규정한 1964년 로마 협약에서도 항공기 운항사업자의 무과실 책임을 인정하고 있으나 운송계약에 의한 승객 및 화물의 손해는 운송계약 위반으로 규정하고 있다.

39) 자동차 사고에 대하여 엄격책임은 인정하지 않는 대신 미국의 일부 주에서는 자동차 무과실 보험제도를 시행하고 있다. 무과실 보험은 과실책임보험제도의 여러 가지 문제점을 해결하기 위하여 미국에서 생성·발전된 보험의 형태로서 피해자는 인적 손해와 때로는 재산상 손해에 대하여 손해가 어떻게 발생하였는지, 또는 누구에게 과실이 있는지를 불문하고 자신의 보험자에게 보험금을 청구하고 보험자는 일정한 한도까지 과실여부에 관계없이 자기의 피보험자에게 보험금을 지급하는 당사자 보험을 말한다.



면, 특별한 사유가 개입되어 손해가 발생한 경우에는 행위자에게 책임을 지우지 않고 있다. 이 같은 개념은 원고와 피고 사이에 위험의 부담을 합리적으로 조정하려는 엄격책임의 이념이라 할 수 있다. 엄격책임이 인정되는 경우라도 위험한 행위를 한 자가 손해배상의무를 면하게 되는 경우는 다음과 같다.

- i) 행위자의 비정상적인 위험한 활동에 불가항력적 사유나 제3자의 행위가 개입되어 손해가 발생한 경우
- ii) 피해자가 행위자의 위험한 행위로부터 위험을 인수한 경우
- iii) 공적의무의 수행으로서 비정상적인 위험한 행위를 한 경우
- iv) 토지보유자가 자기의 토지에서 비정상적인 위험한 활동을 수행하고 있는 중에 고의 또는 과실로 그 행위자의 토지에 不法侵入을 한 자에 대하여 토지보유자가 자기의 위험한 활동으로 인해 손해를 입힌 경우
- v) 원고의 특히 예민한 성격으로 인해 손해가 발생한 경우

그리고 원고가 고의로 피고의 위험한 행위에 개입한 때에는 엄격책임이 인정되지 않는다.<sup>40)</sup>



#### 다. 船主責任制限制度의 變遷

전통적 해사법에서는 선박소유자는 航海過失인 경우는 면책되며, 商事過失의 경우에는 책임을 지게 된다. 그런데 선박소유자가 상사과실에 의하여 책임을 지는 경우에도 또 다른 제한을 가하는 것이 船主責任制限制度이다. 해양오염과 관련한 국제협약도 선박소유자의 책임한도액에 관한 규정을 두어 전통적 해사법에서 고수해 온 선주책임제한 원칙을 관철시키고 있다. 즉 1969년 민사책임협약(제5조 제1항) 및 1992년 민사책임협약(제6조 제1항)은 선주책임제한제도를 도입하고 있다. 그러나 유류오염손해배상체계 내에서의 선주책임제한제도는 전통적인 선주책임제한제도와의 차이가 있다. 이는 유류오염손해배상에 관한 국제협약의 선주책임제한제도는 선박소유자가 유류오염손해에 대하여 엄격책임을 지는데 대한 代價的 성격으로 인정되는 것으로 이해되기 때

40) 김상용, 전제 “위험책임과 엄격책임의 비교”, 108-109쪽.

문이다. 따라서 선주책임제한제도가 본래의 취지인 해운기업의 보호 측면에서 벗어나 피해자의 구제를 강화하는 쪽으로 제도 운영의 중심축이 이동하고 있음을 알 수 있다. 이와 같은 경향을 반영한 1969년 민사책임협약은 피해자에 대한 실질적인 보상이 가능하도록 선박소유자의 책임한도액을 기존 선주책임 제한제도상 그것보다 2배로 인상함으로써 피해자의 지위를 협약 자체에서 강화하고 있다.

#### 4. 油類汚染損害 賠償 및 補償責任의 理論的 根據

1969년 민사책임협약 제정 당시에 油類汚染損害賠償책임과 관련하여 이해관계가 극명하게 대립되는 세 종류의 주장이 제기되었다. 먼저 해운선진국인 아일랜드, 네덜란드, 덴마크, 스웨덴, 노르웨이, 핀란드 등은 유류오염손해의 특색은 화물의 특수성에서 유래하는 것이므로 하주(석유산업계) 측에 無過失責任을 지워야 한다고 주장하였다. 또한 전통해운국인 영국, 일본, 소련, 리베리아 등은 선박소유자에게 무과실책임을 지우는 것은 부당하므로 過失責任主義에 따른 전통적 해사법체계에 따를 것을 주장하였다. 그 반면에 선진 연안국인 독일, 프랑스, 캐나다, 폴란드 등은 피해자의 완전한 구제를 위해 선박소유자에게 무과실책임을 지워야 한다고 주장하였고, 개발도상국들이 이에 동조하였다.<sup>41)</sup> 결국 책임의 주체를 하주로 해야 한다는 주장과 선박소유자가 무과실책임을 져야 된다는 주장은 각각 벨기에가 제시한 국제유류오염보상기금의 설치 구상을 위한 국제보상기금협약 채택 결의와 영국 제안의 책임의 성질, 보험자에 대한 直接請求權과 책임제한의 한도액에 대한 타협안을 껴키지로 합의하여 1969년 민사책임협약이 채택되었다.<sup>42)</sup> 따라서 협약 채택당시 선박소유자에게 유류오염손해배상에 대한 무과실책임을 부여하고, 선박소유자가 아닌 하주에게 책임을 분담하게 한 것은 이론적 근거에 의하여 결정된 것이 아

41) 황석갑, 『油類汚染損害賠償保障法에 관한 研究』, 박사학위논문, 숭실대학교, 1992, 101쪽.

42) 배병태, “1969년 유탁민사책임조약(CLC, 1969)과 1971년 유탁보상국체기금조약(Fund, 1971)의 개요와 그 개정 동향”, 『해법회지』, 제5권 제1호(1983.8), 19-20쪽.

나라 해운국과 연안국 간, 해운산업과 석유산업 간의 이해대립을 완화시킨 타협의 소산이라고 할 수 있다.

嚴格責任은 일반적 構成要件主義에 입각해서 비정상적으로 위험한 행위를 한 때에는 그 결과에 대해서 손해배상책임을 인정한다. 라일랜즈 대 플레처 사건의 판결에 비추어 비록 유류의 해상운송이 폭발물이나 원자력의 사용보다 비상한 경우라고 할 수는 없을 지라도 사회의 대부분의 사람들이 종사하는 활동이라고 하기 힘들며, 거대한 유조선에 의한 유류유출사고가 환경에 미치는 영향을 고려해 보면 유류의 해상운송을 ‘비상하게 위험한 활동(extra-hazardous activity)’의 범주에 포함시킬 수 있으므로 엄격책임을 인정할 수 있다.<sup>43)</sup> 그러나 판례가 인정한 嚴格責任의 범위는 독일에서의 개별적 構成要件主義에 입각하여 구체적으로 입법에 의해서 인정되고 있는 위험책임을 범위보다 좁다. 즉 미국에서는 그 물건의 성질상 위험성이 내재해 있는 것으로 볼 수 있는 활동의 경우에도 엄격책임을 인정되지 않는 사례가 많아 엄격책임을의 기준이 정확히 확립되어 있다고 볼 수 없다. 특히 전기나 가스로 인한 사고, 자동차사고, 철도사고, 항공기사고로 인한 승객 및 화물에 대한 손해배상은 엄격책임을 인정하지 않고, 과실책임의 원칙에 따르고 있다. 또한 텍사스 주나 오클라호마 주 등에서는 에너지 산업에 대한 의존도가 높아 유정(油井)으로부터 발생한 사고에 대해서는 엄격책임을 인정되지 않는다. 이러한 점에 비추어 볼 때, 영미법상 해양오염사고로 인한 손해에 嚴格責任法理가 적용될 수 있을지는 여전히 불분명하다.<sup>44)</sup>

한편 독일에서의 위험책임을 특별한 위험원으로 인하여 발생한 손해에 대하여 고의 또는 과실이 없는 경우에도 그 위험원의 점유자나 소유자 또는 관리자가 책임을 부담하는 법리이다. 유류의 해상운송 활동은 항상 유류오염이라

43) 이광호, 『해양환경오염손해전보제도에 관한 연구』, 법학박사학위논문, 한국해양대학교, 2008.8, 28쪽.

44) 최종현, 전제논문, 12쪽, 여기에 대하여 유류의 해상운송이 폭발물이나 원자력의 사용보다 비상한 경우라고 할 수는 없을 지라도 사회의 대부분의 사람들이 종사하는 활동이라고 하기 어려우며 거대한 유조선에 의한 유류유출사고가 환경에 미칠 영향을 고려해 보면 해상유류운송을 ‘비상하게 위험한 활동(extra-hazardous activity)’의 범주에 포함시킬 수 있어 엄격책임을 인정된다는 견해가 있다. 이광호, 전제논문, 28쪽.

는 위험요인이 내재되어 있으므로 해상운송 활동 중에 유류의 유출로 손해가 발생하면 그 過失유무에 관계없이 손해를 배상하여야 한다. 유류오염민사책임협약에서 책임한도액의 설정, 손해배상청구자의 法定 등 위험책임의 특징을 내용으로 하고 있다는 점도 油類汚染損害賠償責任이 危險責任에 근거하고 있음을 간접적으로 시사한다.

그런데 유조선에 의한 유류오염손해배상책임을 위험책임으로 이론구성을 할 경우에도 누가 責任의 主體인가 하는 문제에 대한 논란은 여전히 남아 있다. 1969년 민사책임협약 제정당시에 하주 측은 석유류의 해상운송에 있어서 안전하게 운송할 일차적인 책임은 유조선 선박소유자에게 있으므로 유류오염손해가 발생한 경우 유조선 선박소유자가 책임을 져야 한다고 주장하였고, 반면에 선박소유자 측은 유류오염손해는 유류라는 운송화물의 특수성에서 유래하는 것이므로 그로 인한 위험을 야기하는 산업이 책임을 부담해야 한다고 주장하였다. 이렇듯 의견이 대립되는 가운데 타협에 의해 선박소유자에게 無過失責任을 지우되 그 책임에 한도를 정하고, 대신에 한도 초과에 대해 하주가 국제기금을 통하여 填補해 주는 방식을 채택하였다. 1969년 민사책임협약 제정과정에서도 책임의 주체를 선박소유자 측과 하주 측으로 하여 논의한 결과 유류오염의 위험책임의 실제적인 소재가 하주 측이 아니라 수송수단인 선박에 있기 때문에 책임의 주체를 선박소유자로 하였다.<sup>45)</sup> 그러나 일반적인 여론은 선박소유자의 無過失責任을 인정하여 제1차적 책임의 주체는 선박소유자가 되었으나 하주도 책임을 져야 한다는 것이었다.

하주의 유류오염손해에 대한 책임에 대해서는 위험책임에 입각하여 하주의 보상책임을 인정한 견해<sup>46)</sup>와 국제협약과 유배법이 하주의 보상책임을 법으로 정하고 있는 것은 인정하나 정유회사에게 불법행위의 성립요건인 고의 또는 과실이 없이 위험책임에 근거하여 손해전보책임을 지우는 것은 법리구성에 무리가 있다는 견해가 있다.<sup>47)</sup> 또한 하주의 손해보상책임을 하주가 오염자이며 위

45) 박용섭, “유탁오염손해의 민사책임협약의 법률문제에 관한 고찰”, 『해양한국』 (1979. 11), 49쪽.

46) 박용섭, 상계논문, 36쪽.

험원의 점유자 또는 관리자인 선박소유자와 함께 선박이 위험원을 선적할 때부터 인도할 때까지 선박소유자와 하주사이에 운송의 완성이라는 공동의 목적을 위하여 하나의 海上共同事業團體인 공동위험단체를 구성하므로 선박소유자책임으로 발생한 유류오염손해에 대하여 공동으로 책임을 분담한다는 견해도 있다.<sup>48)</sup> 이 견해는 하주가 유류오염손해보상책임을 지는 근거를 보다 공동위험단체설에 입각하여 설명하고는 있지만 정유사의 유류오염손해보상책임이 위험책임법리에 근거하고 있다는 것을 부인하는 것은 아닌 것으로 해석된다.

유류오염손해는 선박이라는 위험원과 유류의 속성이라는 또 다른 위험원이 결합하여 발생한다고 볼 수 있다. 선박이라는 위험원의 측면에서는 하주가 선박운항 주체의 지위에서 위험책임을 부담할 아무런 근거가 없다. 그러나 또 다른 위험원인 유류<sup>49)</sup>의 소유자로서 선박운항을 통하여 간접적인 이익을 얻고 있으므로 危險責任에 따라 유류오염손해에 대한 비용을 부담하여야 한다.<sup>50)51)</sup>

한편 이러한 하주의 유류오염손해에 대한 책임과 관련하여 하주에게 직접적으로 유류오염손해의 賠償責任을 인정하려는 시도도 있었다.<sup>52)</sup> 하주에게 직접

47) 황석갑, 전제논문, 27쪽; Samuel Bergman, "No Fault Liability for Oil Pollution Damage", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.5, No.1, pp.21-22.

48) 이광호, 전제논문 38-39쪽.

49) 황석갑 교수는 석유자체를 위험원으로서의 성질을 내부적 요소로 포함한 특수한 화물로 설명하고 있다. 황석갑, 전제논문, 27쪽.

50) 잠재적으로 유류오염을 야기하는 행위인 해상운송을 통해 이익을 얻는 자는 마땅히 오염 비용을 부담해야 한다는 '오염자부담원칙'(the Polluter Pays Principle)이 국제기금의 설치의 이론적 기초라고 한다. David Hughes, *Environmental Law*, 2nd ed.(London: Butterworth, 1992), p.381.

51) 김인현 교수는 하주의 오염사고에 대한 비용부담 근거를 위험책임과 보상책임으로 보고 있다. 김인현, 『선박운항과 관련한 책임주체확정에 관한 연구』, 박사학위논문, 고려대학교, 1998, 205쪽.

52) 영국 의회가 1979년에 상선법안을 심의하면서 하주에게 유류유출에 대하여 책임을 부담시키는 조항을 승인한 사례가 있었다. Gottahard Gauci, *Oil Pollution at Sea - Civil Liability and Compensation for Damage*(Chichester: John & Sons, 1977), p.98; 플로리다 주법은 하주에게 이차적 책임을 부과하고 있다. *West's Florida Statutes Annotated*, Vol. 14, 1996 Supplementary Pamphlet, 376.12(4); 또한 국제유조선선박소유자연맹(INTERTANKO)은 유류가 현실적 오염 매개체라는 점을 이유로 미국해안경비대(United States Coast Guard)로 하여금 미국 의회에 선박 운항자와 아울러 하주도 미국 유류오염법

적으로 책임을 묻는 방식의 목적은 하주가 화물을 운송할 때 적정한 선박소유자와 운항자를 선택하도록 유도하는 데 목적이 있다고 한다.<sup>53)</sup> 그러나 1969년 민사책임협약에서 하주에게 유류오염손해에 대한 비용을 부담시키는 근본적인 이유는 피해자의 구제를 강화하기 위함이다. 이러한 취지에 비추어 볼 때, 선박의 운항과 직접적인 관련이 없는 하주에게 선박운항으로 발생한 손해를 입은 자에 대한 직접적인 손해배상의무를 지우는 것보다 기금을 통한 간접적인 비용부담 형식이 바람직하다고 생각한다.

## 제2절 油槽船에 의한 油類汚染損害 賠償 및 補償制度

### 1. 沿革

유조선에 의한 해양오염과 관련하여 최초로 제정된 국제협약은 “1954년 유류에 의한 해양오염방지협약(International Convention for the Prevention of the Sea by Oil, 1954)”이다. 그러나 이 협약의 내용은 해양오염의 공법적 규제뿐이어서 유류유출로 인한 손해배상문제를 취급하지는 않았다. 그러던 중 1967년 3월에 토리 캐년(Torrey Canyon)호 유류오염사고<sup>54)</sup>가 발생하자 油類汚染損害賠償을 위한 법제정비의 필요성이 제기되었다. 이에 따라 정부간해사협력기구(IMCO)<sup>55)</sup>는 1969년 11월에 개최된 외교회의에서 “1969년 유류

의 책임당사자에 포함시키도록 제안할 것을 요구한 바 있다. Gottahard Gauci, *ibid.*, p.98.

53) 윤호영, 『유류오염 손해배상책임에 관한 연구- 그 성립과 범위를 중심으로』, 박사학위논문, 고려대학교, 2002.8, 89쪽.

54) 1967년 3월 18일에 영국 남서단 외항 시리(Cirry) 부근의 세븐스톤(Seven Stones) 암초에 12만 톤급의 유조선 토리 캐년(Torrey Canyon)호가 좌초하여 원유 약 6만 톤이 유출되었다. 유출유는 영국 해안은 물론 프랑스 노르망디 해안까지 도달하여 어업 및 관광자원에 막대한 피해를 입혔다. 이 사고의 결과로 유조선에 의한 오염사고는 국제적으로 규제되어야 함을 인식하게 되었고, 가장 큰 피해국인 영국이 중심역할을 한 가운데 IMCO가 민사책임협약과 기금협약을 채택하였다. 이 사고에 대한 자세한 내용은 황석갑, 전계논문, 12쪽; 나운수, 『해상유류오염피해보상제도에 관한 연구』, 박사학위논문, 한국외국어대학교, 1992, 8-9쪽; 정영석, 『유류오염손해민사책임법』 (부산: 해인출판사, 2008), 11-12쪽 참조.

오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약(이하 ‘1969년 민사책임협약’이라 한다)<sup>56)</sup>을 채택하였다. 1969년 민사책임협약은 1957년 선주책임제한협약에 대하여 특별법적 지위에 서는 것으로 다음 몇 가지 점에서 커다란 의미를 갖는다.

첫째, 해상법체제하에서 전통적으로 고수되어 왔던 過失責任原則이 嚴格責任(strict liability)원칙으로 변경되었다.

둘째, 선박소유자의 責任制限을 인정하고 있으나 책임한도액은 1957년 선주책임제한협약<sup>57)</sup>의 그것보다 2배로 인상되었다.

셋째, 재정능력증명서를 통해 책임보험 가입의무화 제도를 도입함과 아울러 선박소유자가 油類汚染損害를 배상하지 않을 때는 선박소유자의 보험자를 상대로 직접 청구권을 행사할 수 있게 되었다.

이 협약에 대해 선박소유자 측은 선박소유자에게 嚴格責任을 인정하고, 책임한도액을 1957년 선주책임제한협약의 그것보다 2배로 인정한 것은 지나치다고 주장하고, 피해자 측은 대형 유조선에 의한 유류오염사고의 경우는 피해자가 충분한 배상을 받지 못한다는 불만을 제기하였다. 여론은 석유의 해상수송을 통해서 타인에게 위험을 조성하는 한편 그로부터 이익을 얻는 석유업계도 유류유출로 인한 손해에 대해 부분적인 책임을 져야한다는 것이었다. 결국 1971년 12월에 피해자에 대한 충분하고 적절한 보상과 선박소유자의 민사책임협약에 따른 추가적 재정부담의 구제를 기본목적으로 “1971년 유류오염손해에 대한 보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약(이하 ‘1971년 기금협약’이라 한다)”<sup>58)</sup>이 채택되었다. 한편 1969년 민사책임협약과 1971년 기금

55) 1982년 5월 22일부터 국제해사기구(IMO: International Maritime Organization)로 변경되었다.

56) 정식명칭은 “The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969”이다.

57) 토리 캐년호 사고로 인한 피해청구 금액은 영국이 850만 달러, 프랑스가 750만 달러로 총 1천 600만 달러에 달하였으나 그 당시에는 유류오염사고에 대한 법제도가 정비되기 전이어서 1957년 선주책임제한협약에 의한 선박소유자의 최고책임한도액은 408만 달러에 불과하였다.

58) 정식명칭은 “International Convention on the Establishment of International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971”이다.

협약은 1976년에 화폐단위의 변경을 위한 개정에 의해 선박소유자의 책임은 톤당 133SDR, 최고한도액은 1,400만 SDR, 기금의 최고한도액은 6천만 SDR로 각각 변경되었다.

한편 1969년 민사책임협약 및 1971년 기금협약에 따른 보상사례를 분석한 결과 소형유조선에 의한 유류오염사고의 경우 피해자가 선박소유자의 責任限度額에서 전액보상을 받지 못하여 기금이 이를 보상하는 사례가 다수 발생하였다. 이로 인해 선박소유자보다 하주의 부담이 점차 증가되고 있었다. 또한 세계적인 인플레이션의 영향으로 화폐가치가 감소하였고, 1978년 아모코 카디즈호 사고<sup>59)</sup>, 1979년 안토니오·그라프시호 사고<sup>60)</sup>, 1980년 다니오호 사고<sup>61)</sup> 등 대형사고가 발생하여 1969년 민사책임협약과 1971년 기금협약의 책임한도액만으로는 피해자의 損害 賠償 및 補償에 불충분하였다. 이러한 미비점들을 개선하기 위하여 1984년에 1969년 민사책임협약과 1971년 기금협약의 1984년 개정의정서가 채택되었다. 이 개정협약들은 미국이 가입해야만 발효되도록 국제적 발효요건<sup>62)</sup>을 엄격히 규정하고 있었다. 그러나 1989년 엑슨 발데즈호 사고 이후 미국이 油類汚染法(OPA 90: Oil Pollution Act, 1990)을 제정함으로써 이 협약들을 비준하지 않게 되자 국제적 發效要件을 충족시킬

---

59) 아모코 카디즈(Amoco Cardiz)호(리베리아 선적, 22만 8,513DWT)가 1978년 3월 프랑스 브루타뉴 반도의 서북해안에 좌초하여 약 22만 톤의 원유가 유출되어 2억 3천만 달러의 피해가 발생하였다.

60) 안토니오·그라프시(Antonio Gramsci)호(소련 선적, 3만 9,870DWT)는 1979년 2월 바르토타의 라트비아 공화국 외해에 좌초하여 원유 약 500톤이 유출되었으며, 라트비아, 스웨덴, 핀란드에 피해를 입혔다. 이 사고로 인한 보상 총액은 약 2,700만 달러였다.

61) 다니오(Tanio)호(마다카스카라 선적, 2만 8,120DWT)는 1980년 3월 프랑스 브루타뉴 외항에서 황천으로 선체가 두동강 나고, 중유 1,300톤을 유출하여 브루타뉴 해안 200km가 오염되었다. 손해액은 3억 5천만 프랑스 프랑(약 6,960만 달러)으로 기금 한도액을 초과하였다.

62) 1969년 민사책임협약의 1984년 개정협약은 10개국 비준 또는 가입 및 가입국 중 6개국의 탱커보유량이 100만 톤 이상일 것을, 1971년 기금협약의 1984년 개정협약은 8개국 이상 비준 또는 가입 및 가입국의 연간분담유 수량량이 총 7억 5천만 톤 이상일 것을 각각 발효요건으로 하고 있었다. 그러나 연간 유류수입량이 4억 톤인 미국이 가입하지 않을 경우 사실상 발효요건을 충족시킬 수 없게 된다. Peter Wetterstein, "Trend in Maritime Environmental Impairment Liability", *Lloyd's Maritime and Commercial Quarterly*, May 1994, p.231.



수가 없었다. 이에 국제해사기구는 1992년에 1984년 개정협약의 발효요건을 완화한 “1992년 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약(이하 '1992년 민사책임협약'이라 한다)”<sup>63)</sup>과 “1992년 유류오염손해보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약(이하 '1992년 기금협약'이라 한다)”<sup>64)</sup>을 채택하였다. 이 협약들은 1996년 5월 30일에 국제적으로 발효하였으며, 1999년 11월에 발생한 에리카호 오염사고 이후 이들 국제협약의 最高 補償限度額을 증액하였다.<sup>65)</sup> 그러나 유럽연합은 이와는 별도의 에리카호 사고에 따른 대책으로 이른바 ‘에리카 팩키지 I 과 II’를 발표하였다. 그 중의 하나가 유럽내 자체적인 油類汚染補償基金의 설치 구상이었다. 이 구상은 2003년 5월에 국제해사기구에서 채택된 ‘1992년 유류오염손해보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약의 개정의정서(이하 “2003년 추가기금협약”이라 한다)’<sup>66)</sup>의 계기가 되었다.<sup>67)</sup>



63) 정식명칭은 “International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992”이다.

64) 정식명칭은 “International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992”이다.

65) 1992년 민사책임협약 및 기금협약의 개정의정서에 의하면 1992년 민사책임협약상 선박소유자의 책임한도액은 기존 최고 5,970만 SDR에서 8,977만 SDR로 증액되었으며, 1992년 기금협약상 보상한도액 역시 기존 1억 3,500만 SDR에서 2억 300만 SDR로 늘어나게 되었다. 이 개정의정서는 2003년 11월에 국제적으로 발효되었다.

66) 정식명칭은 “Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992”이며, 2005년 3월에 국제적으로 발효되었다.

67) 2008년 11월 말 현재 2003년 추가기금 가입국은 일본, 이태리, 네덜란드, 프랑스, 영국, 스페인, 독일, 스웨덴, 그리스, 노르웨이, 포르투갈, 핀란드, 벨기에, 덴마크, 아일랜드, 리투아니아, 크로아티아, 바마도스, 라트비아, 솔베니아, 헝가리 등 총 21개국이다.

## 2. 1992년 民事責任協約

### 가. 責任의 主體

責任의 主體는 유류오염사고가 발생한 경우 누구에게 補償責任을 지울 것인가 하는 문제이다. 1992년 民事책임협약은 책임의 주체를 사고 당시의 등록 선박소유자(registered owner)<sup>68)</sup> 및 선박의 실제소유자로 규정하고 있다. 이는 선박의 경우 傭船이나 再傭船 등으로 인하여 누가 선박소유자인지 일반 피해자로서는 확인하기 어려운 점을 고려하여 사고 당시 등록된 선박소유자를 책임의 주체로 단일화한 것이다<sup>69)</sup>. 등록된 선박소유자가 없을 때는 그 선박을 소유하는 자가 책임의 주체가 된다. 또한 1992년 民事책임협약은 1969년 民事책임협약이 책임의 주체가 될 수 없는 자로서 단순히 선박소유자의 대리인, 사용인이라고만 규정하였던 것을 보다 구체화하여 다음과 같이 상세히 열거하고 있다. 즉 i) 선박소유자의 사용인, 대리인, 선원, ii) 도선사 기타 선원이 아니면서 선박에 역무를 제공하는 자, iii) 선박의 용선자(선체용선자 즉 선박임차인 포함), 관리인, 운항자, iv) 선박소유자의 동의 또는 권한 있는 당국의 지시에 의하여 구조작업을 하는 자, v) 방제조치를 취하는 자, vi) 위 iii)~v)의 사용인 또는 대리인에 대하여는 협약이나 다른 근거에 의하여 損害賠償請求를 하지 못한다(제4조 제4항).

그러나 위와 같은 경우에도 책임의 주체가 될 수 없는 자들이 고의 또는 손해발생의 위험이 있음을 알면서 무모하게 행한 자신의 作爲나 不作爲로 인하여 손해가 생긴 때에는 책임을 물을 수 있다.<sup>70)</sup> 이와 같이 용선자, 선박관리회사

68) 등록선박소유자는 선박소유자로서 등록된 자를 말한다(1969년 民事책임협약 제1조 제3호).

69) 책임의 주체의 단일화는 1969년 民事책임협약부터 채택된 것으로 유류오염사고의 다국적 성에서 야기되는 책임의 주체문제, 준거법문제 등 복잡한 법률문제를 단순화하여 하나의 경로(channel)로 집중함으로써 油類汚染損害賠償의 보장을 용이하게 하고자 한 것이다. 배병태, 전계논문, 21쪽.

70) 책임의 주체를 단일화한 것은 이론적 근거에 의한 것은 아니고, 다만, 협약의 목적을 간편하게 달성하고자 한 것에 불과하다. 그러므로 이해관계인의 내부관계에 있어서 선박소유자의

및 운항자를 면책대상에 포함시킨 이유는 아모코 카디즈호 오염사고 당시 미국 법원이 등기된 선박소유자 이외에 선박운항자에게도 책임을 부담시킨 사례가 있기 때문에 책임의 단일화를 분명히 하기 위함이다.<sup>71)</sup> 또한 구조활동 및 방제 조치 장려 차원에서 구조업자와 방제조치자에게도 免責權을 부여하였다<sup>72)</sup>.

#### 나. 責任의 原則

해상법은 선박소유자가 과실이 있는 경우에 손해배상책임을 지도록 하고 있으나 1992년 민사책임협약은 선박소유자에게 嚴格責任을 부과하고 있다. 유류오염손해를 일으킨 선박소유자는 자신 또는 예외적인 몇 가지 경우를 제외하고는 자기의 사용인인 선장, 기타 사용인의 과실유무를 불문하고 자기 소유의 선박으로부터 유류가 유출되어 손해가 발생한 경우에 손해배상책임을 부담한다. 상대선박의 고의 또는 과실로 인하여 충돌사고가 발생하여 유류가 유출된 경우라도 선박소유자는 損害賠償責任을 면하지 못한다.<sup>73)</sup> 동시에 이 협약은 선박소유자의 손해배상책임한도액을 정하고 있어 균형을 도모하고 있다.

1992년 민사책임협약에 의하면 선박소유자는 엄격책임을 부담하지만, i) 오염손해가 전쟁, 적대행위, 내란, 폭동 또는 예외적이고 불가피하며 불가항력적 성질의 자연현상<sup>74)</sup>에 의해 발생하거나, ii) 당해 오염손해가 전적으로 손해를

---

제3자에 대한 구상권을 방해하는 것이 아님을 명시한 규정이다. 배병태, 전계논문, 21쪽.

71) Wu Chao, *Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation* (London: Kluwer Law International, 1996), p.170.

72) 목진용, “1992년 민사책임협약 및 국제기금협약과 국내법 개정에 관하여”, 『해법회지』, 제8권 제2호(1996.10), 152-153쪽.

73) 時岡泰, 谷川久, 相良明紀, 『逐條船主責任制限法·油濁損害賠償保障法』(東京: 商事法務研究會, 1979) p.341.

74) 이 해석에 관하여는 영미법상 ‘Act of God’과 동일 의미로 보는 견해(이상돈, “유조선의 사고로 인한 유류오염피해를 구제하기 위한 국제협약에 관한 고찰”, 『법조』, 제35권 제2호(1986.2), 78쪽; 나운수, 전계논문, 134쪽)와 그 보다 더욱 제한적이라는 견해(Abecassis and Jarashow, *op. cit.*, p.9.)가 나누어져 있다. 영미법상 Act of God은 “합리적으로 요구되는 주의의무를 다하여도 예견할 수 없었거나 또는 예견하였더라도 합리적으로 요구되는 통상의 수단을 사용하여서는 이를 회피할 수 없었던 자연현상”으로 해석된다. Paoul

발생시킬 意圖로서 행한 제3자의 作爲 또는 不作爲에 의하여 발생하거나, iii) 당해 오염손해가 전적으로 기타 항로시설의 유지에 관하여 책임질 정부, 기타의 당국의 그 시설 유지에 관한 과실 또는 고의에 의하여 발생한 경우에는 책임이 면제된다(협약 제3조 제2항). 그리고 이러한 면책사유의 立證責任은 선박소유자에게 있다(협약 제3조 제2항 단서).

1992년 민사책임협약은 위와 같은 면책사유 이외에도 선박소유자가 오염손해가 전적으로 또는 부분적으로 피해자의 고의나 과실로 인하여 발생한 것임을 입증한 경우는 그 자에 대하여 손해배상책임을 지지 아니한다. 이는 선박소유자가 피해자의 自招행위로 인한 손해에 대해 배상책임을 지지 않음을 명백히 한 것이다.

#### 다. 책임의 대상

책임의 대상이란 i) 어디에서, ii) 어떤 선박에 의해, iii) 어떠한 종류의 유류가 유출되어 발생한, iv) 어떠한 오염손해에 대하여 1992년 민사책임협약에서 배상하는가 하는 문제이다.

##### (1) 장소적 범위

責任對象의 장소적 범위는 오염손해가 어디에서 일어난 경우에 이 협약의 규정에 의해 배상받을 수 있는가 하는 점에서 중요하다. 1992년 민사책임협약은 오염손해가 영해를 포함한 체약국의 영토에서 발생하였거나 배타적 경제수역 내에서 발생한 경우를 배상대상으로 하고 있다. 또한 협약은 체약국이 배타적 경제수역을 설정하고 있지 않은 경우를 대비하여 “...체약국이 국내법에 따라 영해측정기선으로부터 200마일을 초과하지 않는 범위 내에서 확장한 영해에 접속한 영해이원의 수역...” 도 포함시키고 있다(협약 제3조 제(a)(ii)항). 여기서 기준이 되는 것은 사고가 아니라 오염손해이다. 즉, 사고는 체약

---

Colinvaux, *Carver's Carriage by Sea*, 12th ed.(Lodon: Steven & Sons, 1971), pp.9-12.

국의 배타적 경제수역에서 발생하지 않았더라도 오염손해가 체약국의 배타적 경제수역 내에서 발생한 경우는 협약의 배상대상이 된다. 특히 방제조치의 경우는 공해상이나 협약에 가입하지 아니한 다른 국가에서 취해진 경우에도 배상대상이 된다.

## (2) 적용대상 선박 및 유류

### (가) 적용대상선박

적용대상선박이란 어떠한 선박에서 유류가 유출된 경우에 1992년 민사책임협약에 의해 배상받을 수 있는가 하는 점이다. 협약에 의해 賠償對象이 되는 선박은 유류를 화물로서 산적상태로 운송하는 선박 즉, 유조선이며, 유류를 포장하여 운송하는 선박은 대상이 아니다. 1992년 민사책임협약은 空船航海 중인 유조선에서 유류의 유출이 있는 경우도 배상대상으로 하고 있다.<sup>75)</sup> 또한 유류와 기타 화물을 운송할 수 있는 겸용선 역시 유류를 화물로서 산적상태로 실제로 운송 중인 경우와 전 항차에서 유류를 운송하고 난 후 그 잔유가 선박내에 조금이라도 남아 있는 상태에서 항해 중 유류를 유출한 경우는 배상대상이 된다.

### (나) 적용대상 유류

1992년 민사책임협약에서 배상대상이 되는 유류는 원유, 중유, 중디젤유, 운활유 등의 지속성 탄화수소계 礦物油이다. 1971년 국제기금은 1969년 민사책

75) 공선항해하는 유조선을 적용대상선박에 포함시킨 것은 1969년 민사책임협약의 1984년 의정서의 취지에 따른 것이다. 유조선 올림픽 브레이버리(Olympic Bravery)호는 공선항해 중 1976년 프랑스 브리타니 해안에서 좌초하였는데 선박소유자나 프랑스 정부가 아무런 조치를 취하지 않아서 동 선박이 파괴되어 연료유 1,200톤 정도가 유출되었다. 프랑스 정부가 조치를 취하지 않은 이유는 공선은 1969년 민사책임협약 적용대상선박이 아니므로 조치비용을 회수할 수 없기 때문이었다. 1984년 민사책임협약 제정당시 이 사건에 자극을 받은 프랑스 정부의 적극적인 주장에 의해 공선항해도 포함시키기로 결정하였다. Wu Chao, *op. cit.*, pp.130-131.

임협약과 1971년 기금협약의 적용과 관련하여 비지속성 유류란 “선적당시 에이에스티엠 방식 디 86/87(ASTM Method D 86/87)나 그에 따른 개정방식에 따라 시험한 때 섭씨 340도 이하에서 그 부피의 50퍼센트를 초과하는 양이 증류되는 유류를 말하고, 이에 해당하지 않는 유류는 모두 지속성 유류다”라고 정의하였다.<sup>76)</sup> 이는 1992년 민사책임협약에도 동일하게 적용된다.<sup>77)</sup> 적용대상인 선박에서 화물로 운송되던 유류가 유출된 경우뿐만 아니라 연료로 사용하던 유류가 유출된 경우도 배상대상이 된다.

#### (다) 적용대상 오염손해

1992년 민사책임협약에서 배상되는 汚染損害는 크게 선박의 외부에서 생긴 損失 또는 損害와 방제조치 관련비용으로 구분할 수 있다. 즉 i) 유출 또는 배출된 장소에 불구하고 선박으로부터 유류가 유출 또는 배출되어 초래된 오염에 의하여 그 선박의 외부에서 생긴 손실 또는 손해, 단 環境損傷으로 인한 손해는 이익의 상실과 환경회복을 위하여 취하였거나 취할 상당한 조치비용에 한한다. ii) 방제조치 비용 및 방제조치로 인한 추가적 損失 또는 損害가 배상 대상이다. 여기서 선박의 외부란 반드시 해양만을 의미하지는 않으므로 육지나 다른 선박에 유출된 경우도 포함된다.<sup>78)</sup> 1969년 민사책임협약은 손해의 유형에 대하여 명시적인 규정을 두지 않았다. 이로 인해 협약상 유류오염손해의 해석과 관련하여 천연자원에 대한 손해의 배상여부, 손상된 해양환경의 회복비용의 배상여부 등에 관하여 각국 법원의 해석이 달라 혼란이 가중되어 왔다. 즉 1969년 민사책임협약은 오염손해에 대하여, ‘유출 또는 배출의 발생 장소에 관계없이 선박으로부터의 유류의 유출 또는 배출로 인한 오염에 의하여 유류를 운송하는 선박의 외부에서 발생한 손실 또는 손해를 말하여, 防除措置의 비용 및 방제조치로 야기된 그 밖의 손실 또는 손해를 포함한다’고 규정하였기 때문

76) Abecassis and Jarashow, *op. cit.*, p.197.

77) Wu Chao, *op. cit.*, p.41.

78) IOPC Fund, 92FUND/WGR.7/3, Paragraph 2.1.7.

에 환경손해 청구에 관하여 1971년 국제기금에서 오염손해 피해자에게 지급하는 보상금을 산정하는 데 상당한 어려움이 있어 왔다. 따라서 이와 같은 문제점을 해결하기 위하여 이익손실을 제외한 환경오염에 대한 손해배상액은 실제로 이루어졌거나 이루어질 적절한 복구조치 비용으로 한정하였다.<sup>79)</sup> 유류오염 손해배상과 관련하여 문제로 삼고 있는 환경손해는 시장가치가 없는 非金錢的損害인 환경 그 자체에 대한 손해이다. 그것은 환경손해가 국제협약상 오염손해(pollution damage)의 범위에 속하는가, 오염손해의 범위에 속한다면 어떻게 금전적으로 평가할 것인가 하는 문제를 안고 있기 때문이다.<sup>80)</sup>

미국 유류오염법<sup>81)</sup>은 天然資源(natural resource)에 대한 비금전적 손해를 유류오염손해로 규정하여 公共受託者인 연방 및 주정부가 청구할 수 있도록 하고 있다.<sup>82)</sup> 반면에 1971년 국제기금이나 대부분의 국가에서는 이러한 손해에 대해 직접 손해를 입은 구체적인 개인이 없기 때문에 소송절차를 수행할 당사자가 없거나 이를 계량화하는 것과 관련한 어려움 때문에 환경손해의 청구를 인정하지 않거나 상당한 제한을 가하고 있다.<sup>83)</sup> 1992년 민사책임협약은 이러한 환경손해와 관련한 문제를 회피하기 위해 但書條項을 추가하였다<sup>84)</sup>.

79) 1992년 민사책임협약 개정의정서가 환경손해에 대해 보다 명확한 규정을 두고 있음에도 실제로 피해자와 책임을 부담해야 하는 선박소유자 간에는 손해배상액 산정을 둘러싸고 끊임없는 갈등이 야기될 것으로 보인다. 이 같은 점에 착안하여 국제해법회(CMI)는 1994년 시드니 총회에서 '유류오염손해 산정범위에 관한 지침'을 마련하기도 하였다.

80) Mans Jacobsson and Norbert Trotz, "The Definition of Pollution Damage in 1984 Protocols to the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 17, No.4, October 1986, p.479.

81) U.S. Oil Pollution Act, 1990.

82) 이러한 관점에서 환경손해란 자연자원에 대한 비금전적 손해로서 공공수탁자가 청구할 수 있는 해상유류오염손해를 말한다고 한다. Norbert Trotz, Edgar Gold, Anthony Bessemer Clark, Lloyd Watkins and Colin de la Rue, "Assessment of Claim for Pollution Damage", *CMI Conference 1994(Draft)*, August 10, 1993, p.6.

83) 김종윤, "해상유류오염손해에 있어서 환경손해의 법적 문제", 『현대법학의 이론』 (이명구 교수 화갑기념 논문집)(서울: 고시연구소, 1996), 469쪽.

84) 그러므로 1992년 민사책임협약의 오염손해에 관한 정의규정에 새롭게 추가된 환경손해에 관한 보상요건은 미국 유류오염법에서의 천연자원에 대한 보상범위의 확대 등을 고려하여 기존의 국제기금의 입장을 재확인한 것에 불과하여, 새로운 형태의 보상을 청구하고 있는 것

단서조항에 의해 배상되는 환경손해는 단순히 오염된 것만으로는 그 대상이 되지 않고, 어업손해와 같이 오염에 의해 利益의 喪失(loss of profit)이 있는 경우와 파괴된 환경의 회복을 위해 실제로 취하였거나 취하여야 할 합리적인 조치로 인한 비용 즉, 오염된 모래의 교체 등 원상회복을 위한 복구비용만을 보상대상으로 하고 있다(협약 제1조 제6항). 이익의 상실로 인한 손해는 구체적으로 계산 가능한 숫자에 근거한 것이어야 하며, 이론적인 모델에 의해 계산한 추상적인 손해, 즉 해수가 몇 평방미터 또는 입방미터가 오염되었으므로 1평방미터당 얼마라고 하여 산출한 손해는 청구대상이 되지 않는다.<sup>85)</sup>

한편 사고의 범위에 유류오염손해를 초래할 중대하고도 절박한(grave and imminent) 위협을 발생시키는 사고를 포함시키고 있다(협약 제1조 제8항). 그러므로 실제로 유류유출이 발생하였는가를 불문하고 중대하고도 절박한 위협이 있었던 한 유출방지를 위해 취해진 事前的 豫防措置로 인한 합리적인 비용도 보상받게 되었다. 무엇이 중대하고도 절박한 위협인지에 대해서는 협약상 언급이 없으나 선박의 충돌이나 坐礁사고의 경우, 또는 유류를 적재한 채로 침몰한 경우 등은 아직 유류의 유출은 없다고 하더라도 중대하고도 절박한 위협이 있는 것으로 볼 수 있을 것이다. 따라서 이러한 선박으로부터의 유출손해의 위협을 제거하기 위하여 당해선박을 폭파, 소각하거나 인양하는 등의 조치를 취하였다면 이는 1992년 민사책임협약이 예정하고 있는 하나의 방제조치로서 협약내용에 따른 보상을 받게 될 것이다. 방제조치비용에 관하여 협약은 그 조치가 취해진 지역을 묻지 아니한다는 문언을 새로 추가하여 종래 해석에 맡겨져 있던 것을 입법으로 해결하였다(협약 제2조 (b)항).

#### 라. 責任制限

선박소유자의 責任制限제도는 선박소유자가 책임이 있는 경우에도 그 책임을 일정한 한도로 제한하는 것이다. 1969년 민사책임협약 제정 당시 선박소

---

은 아니다. Mans Jacobson and Norbert Trotz, *op. cit.*, p.479.

85) 1980년 국제기금 총회 결의서.



유자에게 過失여부를 불문하고 책임을 지는 嚴格責任主義를 채택하는 대신에 손해배상액을 일정한 한도로 제한하는 것을 허용하였다. 이에 대하여 큰 논란이 없었던 이유는 선박소유자의 책임을 초과하는 손해액에 대해서는 하주가 조성한 기금에서 이차적으로 보상되기 때문이다.<sup>86)</sup>

### (1) 責任限度額

1992년 민사책임협약에 의해 선박소유자가 부담하게 되는 손해배상책임은 선박의 톤수에 따라 다르다. 損害賠償責任 限度額을 정하는 방식은 3단계로 되어 있는데 5천 톤 이하의 선박은 선박의 크기에 관계없이 일률적으로 300만 SDR, 총톤수 5천 톤에서 14만 톤의 선박은 300만 SDR에 추가 톤당 420SDR을 곱한 금액을 더한 총액이 책임한도액이지만 총액은 어떠한 경우에도 5,970만 SDR을 초과할 수 없도록 하고 있다(협약 제5조 제1항). 1969년 민사책임협약은 14만 톤 이하의 선박은 선박의 톤수에 비례하여 책임한도액을 賦課하고, 14만 톤 이상의 선박은 선박의 크기에 관계없이 일정한 금액을 손해배상액으로 정하는 2단계방식을 채택하였으나 1992년 민사책임협약은 5천 톤 이하의 선박에 대하여 톤수에 관계없이 최저액을 정함으로써 3단계 방식을 취하고 있다. 결과적으로 소형선박의 경우 책임한도액이 상당히 인상되는 결과가 되었는데 이는 그 동안의 유류오염손해배상 실적에 근거하여 선박소유자와 하주의 부담분 간의 균형을 유지하기 위한 조치이다.

한편 1999년에 발생한 에리카(Erika)호 오염사고<sup>87)</sup>의 손해액이 1992년 민사책임협약과 기금협약의 最高 補償限度額을 초과하였다. 이로 인해 유류오염

86) Gottahard Gauci, *op. cit.*, pp.77-78.

87) 1999년 12월 12일 유조선 에리카호(말타 선적, 1만 9,666G/T, 3만 7,280DWT)가 중질 연료유 약 3만 톤의 화물을 적재한 상태에서 프랑스 둔커러퀴(Dunkerque)항에서 이탈리아 리보노(Livorno)항을 향하여 항해하던 중, 높은 파도로 프랑스 비스케이만 해상(47°12'N, 004°36'W)에서 선수와 선미부가 2개로 절단되어 약 1만 4천 톤의 화물유가 해상에 유출된 사고이다. 이 사고로 약 400km에 이르는 프랑스 연안이 오염되어 염전, 굴, 조개 양식장 등에 엄청난 어업피해가 발생하였다. 한국해양오염방제조함 “유조선 Erika호 오염사고” 『깨끗한 바다, 밝은 미래』 (2000년 창간호), 19쪽.

손해보상에 관한 국제협약이 피해자에 대한 충분한 보상체제 구축이라는 협약 제정취지를 달성하지 못하게 되자, 2000년에 이 협약들의 보상한도액을 50퍼센트 인상하였다.

## (2) 責任制限 排除事由

1992년 민사책임협약은 선박소유자의 손해배상책임을 일정 금액으로 제한할 수 있게 허용하고 있는데, 責任制限 排除事由는 선박소유자의 그러한 권한을 박탈함으로써 발생한 모든 손해에 대해 선박소유자에게 전적으로 책임을 지울 수 있는 특정한 사유에 관한 것이다. 1992년 민사책임협약은 선박소유자의 책임제한 배제사유를 “선박소유자 자신이 그 손해를 일으킬 의도로 한 作爲나 不作爲 또는 그러한 손해 발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인한 손해”로 규정하고 있다. “손해 발생의 염려가 있음을 인정하면서 무모하게 한 행위”라는 용어는 1929년 바르샤바 국제항공운송협약에 대한 1955년 헤이그 의정서에서 처음 사용되었으며, 영미법상 ‘wilful misconduct’의 개념을 기초로 한 것이다.<sup>88)</sup> 영미법계 국가에서는 이 개념에 비교적 익숙하므로 해석상 큰 문제가 없으나 대륙법계 국가에서는 생소한 개념이어서 그 적용요건에 관하여 다수의 논란이 남아 있다<sup>89)</sup>.

### 마. 保險強制加入制度

1992년 민사책임협약은 선박소유자의 협약상 책임이행을 확실히 보장하기 위하여 보험강제가입제도를 도입하고 있다. 즉 2천 톤 이상의 유류를 산적으

88) 1906년 영국 해상보험법(Marine Insurance Act, 1906)에 의하면 손해가 피보험자의 ‘wilful misconduct’로 인해 발생한 경우에는 보험자가 면책된다(법 제55조 제2(a)항).

89) 이러한 책임배제사유의 주관적인 요건에 관한 표현은 1976년 해사채권책임제한협약(제14조), 1978년 함부르크규칙(제8조), 1980년 유엔 국제복합운송협약(제21조) 등에서 사용하고 있고, 우리나라 상법도 1976년 해사채권책임제한협약상 표현을 그대로 사용하고 있으나 해석상 논란이 되고 있다. 김동훈, “개정해상법상 선주책임제한권의 상실사유”, 『한국해법회지』, 제15권 제1호(1993.12), 103쪽 이하 참조.

로 운송하는 선박소유자는 협약상 책임한도액에 상당하는 責任保險에 가입하거나 책임이행을 보증하는 은행보증(guarantee of a bank) 또는 기금협약에서 교부하는 증명서(certificate)와 같은 재정보증(financial security)을 취득하고 유지하여야 한다(협약 제7조 제1항). 또한 1992년 민사책임협약은 보험강제 가입제도의 실효성 확보를 위해 각 체약국에게는 자국에 등록된 선박에 관하여 보험이나 재정보증을 유지하고 있는지 확인하고 나서 인증서를 발급하게 하고, 선박소유자에게는 그 인증서를 선내에 비치하도록 하고 있다(협약 제7조 제4항). 이 이외에도 이 협약은 체약국에게 자국 등록선박 중 財政保證書を 비치하지 아니한 선박에 대해 취항허가를 불허하고 보험강제가입 대상선박으로 자국의 항구에 입출항하는 선박은 외국선박인 경우라도 적절한 보험이나 재정보증을 갖추도록 조치를 할 의무 등을 부여하고 있다(협약 제7조 제10항). 한편 유류오염손해가 발생한 경우 피해자는 선박소유자가 가입한 보험자나 재정보증인에게 직접 손해배상을 청구할 수 있다.<sup>90)</sup> 통상 선박소유자가 가입하고 있는 P&I보험<sup>91)</sup>의 경우 피해자의 P&I보험에 대한 직접 청구권은 인정하지 않고 있다. 그러나 1992년 민사책임협약은 피해자가 직접 보험자 등에게 배상을 청구할 수 있게 하여 피해자 보호를 강화하고 있다.

### 3. 1992년 基金協約

#### 가. 개요

1971년 기금협약을 개정한 1992년 기금협약<sup>92)</sup>은 1992년 민사책임협약을

90) 보험강제가입 대상선박이 아닌 2천 톤 미만의 유류를 운송하는 선박일지라도 보험이나 재정보증에 가입한 경우 피해자는 보험자에게 직접 청구권을 행사할 수 있다. Wu Chao, *op. cit.*, p.71.

91) 船主責任相互保險(P&I: protection and indemnity insurance)이란 선박소유자들이 선박보험에서 보상되지 않는 선박운항사의 위험을 담보하기 위하여 조합을 결성하여 기금을 각출하고 담보위험으로 인한 사고가 발생한 경우에 보험금을 지급하도록 하는 제도이다. 김인현, 『해상법』 (서울: 법문사, 2007), 290쪽.

보완하기 위한 협약이므로 1992년 민사책임협약의 체약국만이 이 기금협약의 체약국이 될 수 있다. 1992년 기금협약의 기본원칙은 1992년 민사책임협약이 종료되는 곳에서 1992년 기금협약이 적용되기 시작한다는 것이다. 즉 유조선에 의해 油類汚染損害가 발생한 경우 피해자는 1992년 민사책임협약에 따라 배상받지 못한 손해를 이 기금협약에서 보상한다는 것이다. 이러한 손해보상을 위해 1992년 기금협약은 하주 측인 체약국의 석유업계 분담금으로 기금을 조성하도록 하고, 그 기금의 운영을 위해 “國際油類汚染損害補償基金(이하 ‘1992년 국제기금’이라 한다)”을 설립하도록 규정하고 있다. 따라서 1992년 기금협약에 따른 보상의 주체는 1992년 국제기금이며, 이 기금은 각 체약국의 법률에 따라 법인격이 인정되므로 권리와 의무의 주체가 되고, 소송에서 통지를 받을 권리와 소송에 참가할 권리 등 訴訟當事者 지위가 인정된다(협약 제2조). 이 국제기금은 모든 체약국들로 구성된 총회와 총회에서 선출된 집행위원들로 구성된 집행위원회에 의해 운영된다.



#### 나. 적용대상

1992년 기금협약의 적용대상 선박 및 유류의 정의는 1992년 민사책임협약의 그 것과 동일하다. 다만, 1992년 기금협약 제정 과정에서 空船航海 유조선에 의한 유류오염은 적재하고 있는 화물유가 아닌 선박연료유에 의한 오염이므로 석유업계가 출연하는 1992년 국제기금에서 책임질 필요가 없다는 주장이 있었으나 양 협약의 적용대상을 일치시키는 것이 바람직하다는 정책적 고려에서 적용대상으로 하였다.<sup>93)</sup> 그 외 오염의 정의나 적용 장소도 양 협약은 동일하다. 한편 오염손해 방지나 경감을 위하여 선박소유자가 자발적으로 지출한 합리적인 비용이나 선박소유자가 그로 인하여 입은 합리적 손실은 1992년 기금협약의 적용대상이다(협약 제4조 제1항).<sup>94)</sup>

92) 2008년 11월 기준 체약국은 102개국이다.

93) Wu Chao, *op. cit.*, pp.143-144.

94) 이는 1992년 기금협약 제5조 제8항에서 이러한 비용이나 손실이 선박소유자의 책임제한 기

#### 다. 피해자의 손해에 대한 보상

1992년 국제기금은 다음과 같은 요건이 충족되면 피해자에게 손해보상의무가 있다.

첫째, 1992년 민사책임협약에 따라 선박소유자의 손해배상책임이 발생하지 아니하는 경우이다. 이 경우는 1992년 민사책임협약의 적용대상이 아니거나 免責事由에 해당된다. 1992년 민사책임협약에서 선박소유자가 면책되는 경우는 i) 전쟁, 적대행위, 내란, 폭동, ii) 예외적이고 불가피하며 불가항력적 성질의 자연현상에 의해 발생한 경우, iii) 전적으로 제3자의 의도적 행위로 인하여 발생한 경우, iv) 전적으로 기타 항로시설의 유지에 관하여 책임있는 정부, 기타의 당국의 그 시설 유지에 관한 고의 또는 과실에 의하여 발생한 경우이다. 이 중에서 i)의 경우는 1992년 기금협약도 면책되며, 나머지 ii)~iv)의 경우는 1992년 국제기금에서 보상한다. 다만, iii)의 경우는 1992년 국제기금이 피해자에게 오염손해를 보상한 후 제3자에 대하여 求償을 청구할 수 있을 것이다. 한편 1992년 민사책임협약의 적용대상이 아닌 군함 등 비상업적 용도로 사용되는 선박에 의해 오염사고가 발생한 경우는 기금협약의 보상대상이 아니다(협약 제4조 제2항 (a)호).

둘째, 1992년 민사책임협약에 의하여 책임있는 선박소유자와 그 재정보증자 등이 피해자가 입은 손해액 전부를 보상하지 못한 경우이다. 선박소유자가 자력이 없으면서 보험에도 가입하지 아니한 경우 또는 보험에는 가입하였으나 보험조건상 보험자가 면책되는 경우가 여기에 해당된다. 1992년 기금협약은 2천 톤 이상의 유조선만 보험에 가입하도록 의무화하였기 때문에 보험에 가입하지 아니한 2천 톤 미만의 선박소유자가 무자력인 경우는 피해자가 보상을 받지 못하므로 1992년 국제기금이 보상한다. 보험자가 免責되는 경우는 오염사고가 피보험자인 선박소유자의 고의나 무모한 행위(wilful misconduct)에 의해 발생한 경우 통상 보험조건상 보험자는 면책되므로<sup>95)</sup> 이 경우 선박소유

---

금에 대하여 다른 청구권과 동등한 순위로 경합한다고 규정하고 있는 것과 같은 맥락이다.

95) 영국법상 'wilful misconduct'는 고의행위와 무모한 행위를 포괄하는 개념이다. J. Kenneth

자가 資力이 없으면 1992년 국제기금에서 보상한다.

셋째, 오염손해가 1992년 민사책임협약상 선박소유자의 책임한도액을 초과하는 경우이다. 선박소유자의 책임한도액을 초과하는 손해가 발생하면, 피해자는 선박소유자나 그 보험자 등으로부터 1992년 민사책임협약의 책임한도액까지 보상받고, 나머지는 1992년 국제기금으로부터 보상받는다. 만일 오염손해가 선박소유자의 責任制限이 排除되는 사유에 해당하는 경우는 선박소유자가 전적인 책임을 부담하므로 원칙적으로 1992년 국제기금은 보상하지 않는다. 선박소유자의 책임제한이 배제되는 경우는 통상 附保條件上 보험자도 면책되는 경우가 많아 선박소유자가 전액을 自負擔하여야 한다. 이 경우 선박소유자가 손해 전액을 부담할 능력이 없는 경우는 1992년 국제기금에서 부담하여야 한다. 또한 선박소유자가 1992년 민사책임협약상 책임을 담보하기 위하여 가입하는 P&I보험의 경우 그 책임한도액을 일정액으로 제한하고 있어서 대형 오염사고가 발생하여 오염손해액이 동 금액을 초과하는 경우에는 결국 선박소유자가 부담하여야 하는데 선박소유자가 無資力인 경우 역시 1992년 국제기금에서 보상한다.<sup>96)</sup>

#### 라. 補償限度

1992년 기금협약은 당초에는 매 사고 당 1992년 민사책임협약에 따라 지급되는 책임액과 기금협약에 따라 지급되는 補償額의 총액이 1억 3,500만 SDR을 초과하지 않는 범위 내에서만 보상하였다. 그러나 2000년에 1992년 민사책임협약의 책임한도액을 50퍼센트 인상하면서 1992년 기금협약의 책임한도액도 동시에 50퍼센트 인상하였다. 이 개정협약들이 국제적으로 발효된 2003년부터는 1992년 국제기금의 보상한도액은 2억 300만 SDR로 인상되었다.

---

Goodacre, *Marine Insurance Claims*, Third Edition(London: Witherby, 1996), p.204. 이와 같이 보험자의 면책사유인 'wilful misconduct'를 선박소유자의 책임제한 배제사유와 동일하게 해석하는 경우 선박소유자의 책임제한이 배제되면 책임보험자 등도 면책되는 것으로 해석될 수 있다. 최종현, 전계논문, 50쪽, 각주 143.

96) 최종현, 전계논문, 62-63쪽.

마. 免責事由

1992년 기금협약도 1992년 민사책임협약과 마찬가지로 1992년 국제기금의 면책사유를 두고 있다. 다음의 i)~iii)의 경우는 1992년 기금협약은 모든 책임을 면하고, iv)의 경우는 전부 또는 부분적으로 책임을 면한다.

- i) 油類汚染損害가 전쟁, 적대행위, 내란 또는 폭동으로 발생한 때. 그러나 1992년 민사책임협약에서 선박소유자의 면책사유로 규정하고 있는 ‘오염손해가 예외적이고 불가피하며 不可抗力의 性質의 자연현상에 의해 발생한 경우’는 1992년 기금협약에서 보상한다.
- ii) 군함과 비상업적 용도에 쓰이는 정부소유의 공용선으로부터 유출된 유류로 손해가 발생한 때. 이 사유는 1992년 민사책임협약상 선박소유자의 면책사유이기도 하다. 이러한 선박에 의하여 오염손해를 입은 피해자는 過失責任의 원칙하에 過失이 있는 자에게 손해배상을 청구할 수 밖에 없다.
- iii) 청구자가 오염손해가 적용대상선박에 의한 사고에서 비롯된 것임을 인정하지 못한 경우. 피해자가 오염손해가 1992년 기금협약의 적용대상선박에서 발생하였음을 입증하지 못하면 1992년 국제기금은 책임을 면한다.
- iv) 1992년 국제기금이 汚染損害의 전부 또는 일부가 피해자의 故意 또는 過失로 인하여 발생한 것임을 입증한 경우. 이 경우 1992년 국제기금은 입증된 범위내에서 責任의 전부 또는 일부를 면한다.

또한 선박소유자가 1992년 민사책임협약 제3조 제3항에 의거하여 오염손해의 전부 또는 일부가 피해자의 고의나 과실로 발생한 것을 입증해서 책임을 면하는 경우에 기금도 그 범위내에서 손해보상 책임을 면한다(협약 제4조 제3항). 이 같은 규정은 1992년 국제기금과 선박소유자의 면책범위가 다를 수 있는 경우를 고려한 것이다.<sup>97)</sup> 이 免責條項은 피해자의 自招行爲에 한하여 적용이 되며, 제3자에게는 적용되지 않는다. 또한 방제비용에도 적용되지 않는다(협약 제4조 제3항). 즉 방제비용을 지출한 피해자의 고의나 과실로 인하여 오염손해가 발생하였더라도 1992년 국제기금은 책임을 면하지 못한다.

97) 최중현, 상계논문, 64쪽.

## 바. 기금의 조성

### (1) 분담의무자

유류오염손해는 화물의 특수성에 기인한 측면도 있으므로 그 책임소재를 선박소유자에게만 물을 수 없다. 따라서 하주 측인 석유회사도 유류오염손해에 대하여 보상책임을 일부 부담한다는 것이 현행 협약체제이다. 따라서 하주인 석유회사가 보상재원인 기금조성의 분담의무자가 된다. 협약은 전년도에 15만 톤 이상의 分擔油를 해상운송에 의하여 체약국의 항구 또는 터미널시설에서 수령한 자에게 기여금 납입의무를 지우고 있다(협약 제10조 제1항). 만약, 단독 수령량이 15만 톤에 못 미치더라도 계열회사 등에 의하여 수령된 양의 합계가 15만 톤을 초과하면 기금납입의무를 진다(협약 제10조 제2항).



### (2) 분담금

1992년 국제기금의 총회는 매년 필요하다고 생각되는 年次分擔金の 총액을 결정하고 예산의 형식으로 수지계산을 하여 이것을 전년도의 분담유량에 할당하여 징수한다. 이 연차분담금은 1992년 국제기금의 운영경비와 오염손해보상금을 충당할 수 있도록 산정된다. 매 사고 당 보상금액이 420SDR을 초과하는 대형사고와 이에 해당하지 않는 사고로 구분하여, 대형사고의 경우는 사고당시에 체약국이었던 국가들만이 그 사고로 인한 오염손해의 보상금을 분담하도록 규정하고 있다(협약 제12조).

### (3) 체약국의 의무

각 체약국은 자국의 영토 내에서 수령된 분담유와 관련하여 1992년 국제기금에 분담의무가 이행되도록 적절한 조치를 취할 의무를 진다(협약 제13조 제2항). 그러므로 체약국은 의무이행을 위하여 필요한 처리를 포함한 국내법규에



따라 적절한 조치를 취하여야 한다. 또한 계약국은 기금의 분담의무자의 명단을 사무국장에게 제출할 의무가 있다(협약 제15조 제2항). 이 명단에는 분담의무자의 주소와 전년에 수령한 분담유량에 관한 자료도 포함되어야 한다. 이 자료들은 분담금 확정시에 推定的 證據力을 가진다(협약 제15조 제3항).

사. 1992년 국제기금에 補償請求

#### (1) 선박소유자의 責任制限節次의 개시

1992년 국제기금이 보상하는 경우는 1992년 민사책임협약의 면책사유에 해당하여 선박소유자의 책임이 발생하지 않거나 선박소유자가 이 협약상 책임을 전액보상하지 못한 경우도 있지만 대부분은 오염손해가 이 협약상 선박소유자의 責任限度額을 초과하는 경우이다. 따라서 1992년 국제기금에 청구하기 위해서는 선박소유자가 責任制限節次를 개시하여 선박소유자의 책임을 제한할 수 있다는 것이 인정되어야 한다. 또한 국제기금은 責任制限基金이 청구인에게 配當된 이후에 각 청구인들에게 보상할 금액이 결정될 수 있으므로 원칙적으로는 책임제한절차가 종료되어야 1992년 국제기금이 보상을 하게 된다.<sup>98)</sup> 한편 예외적인 경우에는 책임제한절차가 개시되지 않더라도 1992년 국제기금은 총회의 결의에 따라 보상금을 미리 지급할 수 있다(협약 제4조 제6항).

#### (2) 청구권자

1992년 국제기금에 손해보상을 청구할 수 있는 자는 1992년 기금협약에서 정하고 있는 오염손해를 입은 개인, 국가, 공공단체 등이다. 또한 자국의 법에 따라 피해자에게 손해를 보상을 한 계약국이나 그 하부기관은 피해자가 1992년

98) 실무적으로는 청구인들의 재정부담을 덜어주기 위하여 일단 책임제한절차가 개시되면 1992년 국제기금이 청구인들에게 입증된 모든 청구액을 보상한 뒤 청구인들의 권리를 대위하여 책임제한절차에서 배당받고 있다. 최중현, 상계논문, 76쪽.

기금협약에 따라 갖는 권리를 代位取得한다(협약 제9조 제3항).

### (3) 裁判管轄權

1992년 국제기금은 청구인이 국제기금에 대한 청구절차를 쉽게 이해할 수 있도록 ‘유류오염손해보상지침’<sup>99)</sup>을 발간하였다. 이 지침의 목표는 1992년 국제기금과 피해자 간의 원만한 和解를 통해 가급적 법적절차를 통하지 않고 신속하게 손해를 보상하는 것이다.<sup>100)</sup> 그러나 청구액에 관하여 합의가 되지 않거나 오염손해를 입었는지 여부에 대하여 다툼이 있는 경우에 청구인은 1992년 국제기금에 訴를 提起하여야 한다. 이러한 소송은 1992년 민사책임협약에 따라 선박소유자에 대한 訴를 제기할 수 있는 체약국의 법원에만 제기할 수 있다(협약 제7조 제1항 전단). 한편 당해 소송이 1992년 민사책임협약의 체약국이나 1992년 기금협약의 체약국이 아닌 국가의 법원에 제기되어 있는 경우에는 청구자의 선택에 따라 1992년 국제기금의 본부가 있는 국가의 법원 또는 양 협약의 체약국의 법원에 제소할 수 있다(협약 제7조 제3항 후단).

각 체약국은 1992년 민사책임협약에 따라 개시된 재판상 절차에 1992년 국제기금이 당사자로서 참가할 수 있도록 권리를 확보하여야 한다. 체약국의 관할법원에 유류오염손해에 대한 賠償請求의 訴가 提起된 경우 체약국은 각 당사자가 이 기금에 대하여 그 절차에 관한 통지를 할 수 있도록 하여야 한다. 이는 이 기금이 소송에 참가할 수 있도록 하는 것으로 1992년 국제기금은 재판이 진행되는 동안 적절한 시기와 방법을 통하여 통지를 받으며, 통지를 받은 이상 관할법원이 내린 終局判決은 비록 이 기금이 그 소송진행에 참가하지 아니한 경우라도 이 기금을 拘束한다. 그러나 이 기금이 소송당사자로서 참가하지 못한 판결은 이 기금에 대하여 효력이 없다. 이러한 결정은 유류오염손해에 관한 책임을 선박소유자 측과 하주 측 모두에게 공동으로 부담시킨다는 협약의 입법취지에 따라 국제기금의 적극적 참여를 보장하기 위한 것이다.

99) IOPC Fund 1992, *Claim Manual*, April 2005 Edition.

100) *Ibid.*, p.12.

#### (4) 외국판결의 승인

관할법원이 내린 판결로서 그 나라에서 집행력이 있고 통상의 재심절차를 필요로 하지 않는 판결은 모든 체약국에서도 승인되고 집행된다(협약 제8조). 이 판결에 따라 기금이 피해자에게 보상을 한 경우에는 그 보상을 받은 피해자가 1992년 민사책임협약에 따라 선박소유자 또는 보험자, 기타의 재정보증자에 대하여 가질 권리를 1992년 국제기금이 代位取得한다

#### (5) 提訴期間

1992년 국제기금에 대한 청구권은 청구인이 오염손해가 발생한 날로부터 3년 이내에 이 기금에 소를 제기하거나, 또는 선박소유자나 그 보증인에게 訴를 제기하고 그 사실을 이 기금에 通知하지 않으면 소멸한다. 또한 어느 경우에도 오염손해를 일으킨 사고의 발생일로부터 6년이 지난 후에는 이 기금에 대하여 소송을 제기하지 못한다(협약 제6조).

### 4. 2003년 追加基金協約

#### 가. 장소적 적용 범위

2003년 추가기금협약이 적용되는 장소는 체약국의 주권이 미치는 영해를 포함한 영역과 국제법에 따라 설정된 배타적 경제수역이다. 배타적 경제수역이 설정되지 아니한 경우는 영토로부터 200해리까지의 수역이지만 손해를 방지하거나 경감하기 위한 방제조치는 그 장소적 한계가 없이 적용된다(협약 제3조). 이와 같이 체약국의 내수, 영해를 포함한 영역, 배타적 경제수역 내에서 발생한 오염으로 인해 손해를 입은 자가 선박소유자, 선박소유자의 보험자 및 1992년 國際基金에서 충분한 보상을 받지 못한 경우에 2003년 추가기금협약에서 보상한다.<sup>101)</sup> 이 기금협약의 적용대상 선박 및 유류, 오염손해 등에 관

한 정의는 1992년 민사책임협약 및 기금협약의 그것과 동일하다.<sup>102)</sup>

#### 나. 보상대상

2003년 추가기금협약은 피해자가 1992년 기금협약의 보상한도액을 초과하거나 초과할 우려가 있어 1992년 국제기금에서 충분한 보상을 받을 수 없는 경우에 보상한다(협약 제4조 제항). 이와 같이 2003년 추가기금협약의 주요 기능은 오염손해를 입은 자가 1992년 기금협약의 조건하에서 確定된 請求(established claims)에 대하여 적절하고 충분한 보상을 받지 못한 경우에 추가적인 보상을 위한 것이다. 따라서 2003년 추가기금은 매 사고 당 손해가 1992년 국제기금의 보상한도액을 초과하였거나 초과할 우려가 있는 경우에 보상할 의무를 진다.

그러나 오염손해가 발생한 경우 피해자는 2003년 추가기금에 대해 자동적으로 보상을 청구할 수 없다. 피해자가 2003년 추가기금에 청구하기 위해서는 두 가지 요건이 충족되어야 한다.<sup>103)</sup> 첫째, 確定된 청구이어야 한다. 손해발생에 대한 단순한 주장이나 청구로는 불충분하다. 대부분의 경우 국제기금은 법정분쟁절차 없이 청구를 승인한다. 그러나 일부의 경우 특히 피해자와 1992년 국제기금이 손해의 존재와 범위에 이견이 있을 때 체약국의 권한있는 법원의 판결에 의해 최종결정한다. 둘째, 실무적으로 피해자의 청구액에 대하여 1992년 국제기금에서 일부만 지급할 수 있다는 1992년 국제기금 총회의 最終的 또는 暫定的 決定이 있어야 한다. 즉 1992년 국제기금협약에 따라 보상하기로 確定된 총 청구액이 1992년 국제기금의 보상한도액을 초과하거나 또는 초과할 우려가 있어 1992년 국제기금 총회에서 그 청구액의 일부만 지급하기로 최종

---

101) Marko Pavliha, "The 2003 Supplementary Fund Protocol: An Important Improvement to the International Compensation System for Oil Pollution Damage", *Hrcak Portal of Scientific Journals of Croatia*, collected papers of Zagreb Law Faculty, Vol.58 No.1-2, January 2008, p.320.

102) 1992년 민사책임협약 및 기금협약 제1조, 2003년 추가기금협약 제1조 제6항 참조.

103) Marko Pavliha, *op. cit.*, p.321.

또는 잠정적으로 결정하여야 한다. 이러한 결정이 있는 때로부터 2003년 추가 기금협약의 책임이 개시된다(협약 제5조).

#### 다. 補償主體

2003년 추가기금협약의 보상주체는 이 협약에 의해 설치된 2003년 추가기금이다. 이 기금은 각 체약국의 법률에 따른 권리와 의무를 가지며, 체약국 법원에서 訴訟當事者의 지위가 인정된다(협약 제2조).

#### 라. 補償限度額

2003년 추가기금협약의 最高補償限度額은 1992년 민사책임협약과 기금협약에 따라 지급되는 금액을 포함하여 매 사고 당 최고 7억 5천만 SDR이다(협약 제4조 제3항). 이 보상한도액은 협약제정을 주도한 유럽연합이 당초 요구한 10억 SDR에는 미치지 못하는 수준이지만 지금까지 국제해사기구에서 제정한 민사책임협약 중에서 가장 높은 금액이다.<sup>104)</sup> 피해자의 손해배상청구액 총액이 2003년 추가기금협약의 보상한도액을 초과하는 경우는 1992년 기금협약과 마찬가지로 청구금액에 比例하여 配分된다(협약 제4조 제3항).

2003년 추가기금협약의 보상한도와 관련하여 협약 제정과정에서 일본은 자국이 세계 최대의 유류수입국으로 1992년 국제기금에 납부하는 분담금이 가장 많다는 이점을 최대한 활용하여 이른바 分擔率上限制(Capping System)<sup>105)</sup>를 도입하였다. 일본은 1992년 기금협약 채택시에 이 제도의 혜택을 받았는데,<sup>106)</sup> 2003년 추가기금협약에서도 이 제도의 도입을 주장하여 한 국

104) 1996년에 제정된 해사채권책임제한협약(LLMC Protocol)의 경우 최대 배상한도액이 2억 SDR이며, 역시 같은 해에 제정된 유해·위험물 해상운송책임협약(HNS 협약)의 최고한도액은 2억 5천만 SDR에 불과하다.

105) 이 제도는 한 체약국의 2003년 추가기금에 대한 분담률이 연간 총 분담액의 일정 한도를 넘지 않도록 상한을 설정하는 것이다.

106) 1992년 기금협약의 분담률상한선은 연간 총 분담액의 27.5퍼센트였다(협약 제35조의 3

가의 분담금상한선을 연간 총 분담금의 20퍼센트까지로 제한하는 성과를 거두었다. 이 상한선은 체약국의 연간 유류수령량 합계가 10억 톤이 되거나 협약 발효 후 10년 경과라는 조건 가운데 먼저 도래하는 것이 충족되면 효력을 상실한다(협약 제18조 제4항).

#### 마. 裁判管轄權

2003년 추가기금에 대한 訴訟은 1992년 민사책임협약에 따라 선박소유자에 대하여 소를 제기할 수 있는 체약국의 법원에만 제기할 수 있다. 만약 선박소유자 또는 그의 보증인에 대하여 이미 소가 제기된 경우에는 당해 소송을 관할하는 법원이 추가기금에 대한 소송의 專屬管轄權을 갖는다. 그러나 1992년 민사책임협약에 의한 손해배상 소송이 이 협약의 체약국이지만 2003년 추가기금협약의 체약국인 아닌 국가의 법원에 제기된 경우 또는 1992년 국제기금에 대한 손해배상 소송이 1992년 기금협약의 체약국이지만 2003년 추가기금협약의 체약국이 아닌 국가의 법원에 제기된 경우는 2003년 추가기금에 대한 소송은 청구인의 선택에 따라 2003년 추가기금 본부가 있는 영국의 관할권이 있는 법원 또는 2003년 추가기금협약의 체약국 중의 한 국가의 법원에 제기할 수 있다(협약 제7조 제2항 및 제3항).

#### 바. 外國관할권의 承認과 집행

2003년 추가기금협약에 대한 확정판결은 그 판결이 裁判管轄權이 있는 법원에서 내려지고, 당해 체약국에서 집행할 수 있다면 다른 모든 체약국에서 승인되고 집행된다. 다만, 그러한 판결이 사기나 당사자에게 합리적인 통지 또는 변론의 기회가 주어지지 아니한 경우는 그러지 아니하다(협약 제8조 제2항).

#### 사. 추가기금의 代위권 및 구상권

제1항).

2003년 추가기금이 오염손해를 입은 피해자에게 보상을 하게 되면, 2003년 추가기금은 피해자가 1992년 기금협약에 따라 선박소유자나 그 보증인에게 가지는 권리와 1992년 기금협약에 의해 1992년 국제기금에 대하여 가지는 권리를 代位取得한다(협약 제9조 제1항 및 제2항). 또한 2003년 추가기금은 선박소유자 또는 그의 보증인에 대한 대위권 이외에 일반 법령에 따라 피해자가 제3자에게 대하여 갖는 권리에 대한 대위권도 가진다. 이 경우 2003년 추가기금의 代位權은 보상금 또는 배상금을 지급받은 자의 보험자가 갖는 대위권보다 불리하여서는 아니된다(협약 제9조 제3항).

한편 체약국 또는 그 하부기관이 자국의 법에 따라 피해자에게 손해를 보상한 경우에는 그 피해자가 2003년 추가기금협약에 따라 갖는 권리를 代位取得한다(협약 제9조 제4항).<sup>107)</sup>



#### 아. 분담금 납부자

1992년 기금협약에 따라 1992년 국제기금에 분담금을 납부하는 하주는 전년도에 15만 톤 이상의 分擔油를 해상운송에 의해 체약국의 항만이나 터미널 시설에서 수령한 자이다(협약 제10조). 그러나 2003년 추가기금협약은 해상운송에 의해 수령하는 분담유 이외에 육상이나 파이프라인 등으로 운송되어 수령한 유류도 분담대상에 포함하고 있다. 해상으로 운송된 유류를 2003년 추가기금협약에 가입하지 아니한 국가의 항만이나 터미널에 하역한 후, 다시 육상운송 또는 파이프라인을 통하여 2003년 추가기금협약의 체약국의 영역내의 시설로 이동하는 경우가 발생할 수 있다. 이 경우는 1992년 기금협약에 의하면 해상으로 운송된 유류를 항만이나 터미널에서 수령하지 않았으므로 분담금 부담의무가 면제되기 때문에 해상으로 운송된 유류를 수령한 국가가 2003년 추가기금협약의 체약국이 아닌 경우는 육상운송 등을 통해 최초로 수령한 체약국의 하주에게 분담금 부담의무를 지우고 있다. 이는 1992년 기금

107) 1992년 기금협약 제9조 제4항에도 동일한 규정이 있다.

협약과 달리 2003년 추가기금협약이 임의 가입대상이어서 발생하는 문제이다. 여기서 分擔油란 1992년 기금협약 제1조 3항에서 정의된 원유와 연료유를 말한다.

한편 1992년 기금협약 체결국은 자국 내에 연간 15만 톤 이상의 유류수령자가 없다면, 기금의 분담금에 대한 기여가 없어도 사고시 보상을 받을 수 있었다.<sup>108)</sup> 그러나 2003년 추가기금협약은 체결국에게 최소 분담금 납부의무, 소위 '회비(membership fee)에 관한 규정을 두어 이러한 무임승차를 원천적으로 봉쇄하였다(협약 제14조). 즉, 체결국은 자국내 유류수령자의 분담유 수령량 합계가 100만 톤보다 적은 경우라도 100만 톤을 수령한 것으로 認定하고, 100만 톤(認定受領量)에 미달하는 경우에는 국가에서 그 차액에 해당하는 분담금을 납부하여야 한다.<sup>109)</sup> 따라서 체결국 내에 연간 15만 톤 이상의 유류수령자가 없는 경우에는 그 체결국은 100만 톤에 해당하는 분담금을 납부하여야 한다. 2003년 추가기금협약에 이러한 규정을 둔 주된 이유는 두 가지이다.<sup>110)</sup> 첫째는 이 협약의 회원국이 되는 경우 제공되는 막대한 보상을 고려할 때 회원국인 경우는 최소한의 분담금을 부담하게 할 필요가 있었다. 어떤 국가가 아무런 기여없이 2003년 추가기금에 의해 1억 유로까지 보상받는 상황은 적절하지 않는 것으로 간주되었다. 둘째는 국제기금의 기능 수행에 중요한 사항인 체결국의 유류수령량에 관한 보고의무의 강화를 추구하였다. 체결국이 수령량에 대한 보고를 하지 않는다면, 認定受領量制度에 의해 그 체결국은 100만 톤에 해당하는 분담금을 자신이 납부하여야 하므로 유류수령량 보고의무를 보다 성실히 이행할 것으로 기대하는 것이다.

---

108) 이러한 상황은 유류오염보상에 관한 국제체제에 의해 체결국의 피해자에게 지급하는 보상금의 재원의 성격은 대부분 타 체결국의 분담금으로 조성되는 일종의 국제 연대책임에 기초한 상호보험이라는 사실에 의해서만 설명할 수 있다. Marko Pavliha, *op. cit.*, p.322.

109) *Ibid.*, p.323.

110) *Ibid.*



#### 자. 유류수령량 보고 미이행 국가에 대한 제재

2003년 추가기금협약은 유류수령량을 보고하지 않은 체약국에 대한 제재조치에 관한 규정을 두고 있다. 만약 2003년 추가기금의 사무국장이 체약국에게 수령량이 보고가 되지 않았음을 통지한 날로부터 1년 이내에 이 기금의 사무국장에게 협약 제13조 제1항과 제15조 1항에 따른 통지의무가 이행되지 않았다면, 그 체약국에서 발생한 사고로 인한 오염손해 또는 손해를 방지하거나 경감하기 위하여 취하여진 방제조치로 인한 오염손해에 대하여 이 기금은 어떠한 보상도 하지 않는다(협약 제15조).

#### 차. 가입 및 발효요건

2003년 추가기금협약에는 1992년 기금협약의 체약국만이 가입할 수 있다. 따라서 2003년 추가기금협약에 가입하지 않은 1992년 기금협약의 체약국에서 유조선에 의한 유류오염사고가 발생하는 경우 최대 2억 300만 SDR의 범위 내에서 보상받을 수 있다.

이 협약의 發效要件은 1992년 기금협약의 가입국 가운데 8개국 이상이 가입하고, 이들 국가의 전년도 분담유 합계가 4억 5천만 톤이 된 날로부터 3개월이 경과하는 것인데, 2005년 3월에 이 요건이 충족되어 국제적으로 발효되었다.

### 제3절 스톱피아 및 토포피아

#### 1. 協定締結 背景

1969년 민사책임협약과 1971년 기금협약은 유류오염사고로 손해가 발생한 경우 유조선 선박소유자와 하주(석유업계) 간에 균등하게 책임을 분담한다는 원칙하에 출발한 제도이다. 그러므로 선박소유자와 하주 간의 책임분담문

제는 당사자는 물론 선박소유자를 대신하여 일차적으로 損害賠償金을 지급하는 P&I클럽과 석유업계 등 관련 업계의 이해가 첨예하게 얽혀 있는 부문이다. 그런데 2003년 5월 국제해사기구에서 하주가 부담하는 분담금으로 운영하는 2003년 추가기금협약을 채택하였다. 이 협약의 채택으로 하주의 책임이 가중되는 문제점이 부각됨에 따라 국제해사기구는 협약채택을 위한 외교회의에서 선박소유자와 하주의 책임문제를 다시 검토하기로 결의서를 채택하였다. 이에 따라 2003년 추가기금협약이 채택된 직후인 2004년 2월에 개최된 1992년 국제기금 집행위원회 회의에서는 선박소유자의 책임을 강화하는 것을 내용으로 하는 많은 의제문서가 제출되었다.<sup>111)</sup>

1992년 민사책임협약은 2천 톤 미만의 유조선일지라도 사고가 발생한 경우 5천 톤 미만의 유조선에 대해 일률적으로 적용되는 責任限度額인 451만 SDR까지 책임을 져야 한다. 그런데 이 협약은 보험강제가입 대상선박을 2천 톤 이상으로 규정하고 있어서 보험에 가입하지 아니한 2천 톤 미만의 유조선에서 사고가 난 경우 1992년 국제기금에서 직접 보상해야 하므로<sup>112)</sup> 이들 선박에 대한 보험가입을 의무화해야 한다는 주장이 있었다. 또한 1996년에 채택된 “유해·위험물질의 해상운송으로 인한 손해배상협약(이하 ‘HNS협약’이라 한다)”<sup>113)</sup>도 선박의 톤수에 관계없이 모든 적용대상선박에 대해 보험강제가입을 규정하고 있는데 1992년 민사책임협약이 2천 톤 미만의 선박을 보험강제가입 대상에서 제외하고 있는 것은 형평성에 문제가 있다는 것이다.<sup>114)</sup>

111) 호주, 캐나다, 핀란드, 프랑스, 영국 등 8개국은 국제기금 제3 중간작업반 제7차 회의에 앞서 제출한 문서에서 다음과 같이 주장하였다. 유류오염사고는 선사의 운항 잘못으로 인하여 발생함에도 불구하고 그 동안 하주인 정유업체가 지나치게 많은 분담금을 부담하여 선사와 하주 간의 책임분담비율에 불균형이 발생하였으며, 이 같은 현상이 지속될 경우 유류오염 손해배상제도의 존립 자체를 위협하는 요인으로 작용할 수 있다는 것이다. IOPC Fund, 92FUND/WGR/3/19/1.

112) 우리나라의 오성 3호 및 바레인의 마일드(Mild) 1호 오염사고 등도 2천 톤 미만의 유조선 사고였지만 1992년 국제기금에서 보상한 사례가 있다.

113) 정식명칭은 "International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996"이며 1996년 5월에 채택되었다.

114) HNS협약 제12조 제1항. 다만, 총톤수 2천 톤 미만의 포장위험물을 국내 항구나 시설 간

그 밖에 1992년 민사책임협약의 책임한도액을 9천만 SDR로 인상하고, 5천톤 이상의 선박은 톤수에 관계없이 모두 이 책임한도액을 적용하자는 제안도 있었다. 이 제안은 油類汚染損害額과 선박의 크기 간에 상관관계가 별로 없다는 판단에 따른 것이다. 국제석유회사오염동맹(OCIMF)은 이 제안에 적극 찬성하는 반면에 선박소유자들의 보험사인 P&I클럽의 국제그룹(International Group of P&I Club, 이하 “국제그룹”이라 한다)은 선박소유자의 책임제한액의 인상을 내용으로 하는 책임분담체제 개편에 대해 반대의사를 표시하였다<sup>115)</sup>. 그 이유는 이미 2003년 추가기금협약을 채택하기로 논의가 되었는데 현행 油類汚染損害 賠償 및 補償에 관한 국제제도를 전면적으로 개편할 경우 성공적으로 유지되어 온 기존 체계에 대변동으로 인한 혼란을 줄 우려가 있다는 것과 船主責任制限制度는 역사성을 지닌 해사법 고유의 제도인데 이를 제제수단으로 활용할 수 없다는 것이다. 이와 같이 여러 가지 주장들이 난립한 가운데 국제그룹과 1992년 국제기금은 2005년에 1992년 국제협약의 틀은 유지하면서 선주와 하주 간의 책임부담 불균형 문제를 해소하기 위하여 두 가지 협정 즉, “小型油槽船油類汚染損害賠償協定(STOPIA: Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement, 이하 ‘스토피아’라 한다)”과 “油槽船油類汚染損害賠償協定(TOPIA: Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement, 이하 ‘토피아’라 한다)”을 각각 체결하였다.

## 2. 스토피아

### 가. 협정의 개요

2005년에 국제그룹과 1992년 국제기금 간에 체결한 스토피아는 1992년 민사책임협약상 소형유조선의 油類汚染損害賠償 責任限度額을 인상하는 협정이

---

에 운송하는 선박에 대하여 계약국이 적용제외를 선언하면, 이 협약이 적용되지 아니한다 (HNS협약 제5조 제1항).

115) IOPC Fund, 92FUND/WGR.3/19/9.

다. 즉, 2003년 추가기금협약 체결국에서 2만 9,548톤 이하의 소형선박에 의해 유류오염사고가 발생하면, 1992년 민사책임협약상 선박소유자의 손해배상 책임을 현행 협약상 한도액과 달리 일률적으로 2천만 SDR까지 인상한다는 것이다.<sup>116)</sup> 이 협정의 적용으로 현행 國際油類汚染損害補償制度를 유지하면서 2003년 추가기금협약의 제정으로 인한 하주의 추가 부담 중 일부를 선박소유자가 부담하게 되어 선박소유자와 하주 간 책임부담의 불균형이 해소될 수 있다. 한편 이 협정 체결로 선박소유자와 하주 간의 책임부담의 불균형을 해소하기 위한 차원에서 주장되었던 2천 톤 미만의 유조선에 대한 보험강제가입 제안은 설득력이 없어졌다. 스토포아는 2003년 추가기금협약이 국제적으로 발효한 2005년 3월부터 시행되었다. 그런데 2006년 2월 국제그룹은 스토포아 적용대상을 2003년 추가기금협약 체결국뿐만 아니라 1992년 기금협약 체결국으로 확대하는 것을 주요내용으로 하는 소위 “2006년 스토포아(STOPIA, 2006)”를 제안하였고, 국제그룹과 1992년 국제기금 간에 합의로 2006년 2월 20일부터 시행되고 있다.<sup>117)</sup>



#### 나. 주요내용

스토포아는 11개 조항으로 구성되어 있다. 제1조는 定義 규정인데, 현행 油類汚染損害 賠償 및 補償에 관한 국제협약의 정의와 동일하다. 제2조와 제3조는 협정의 체제에 관한 것이다. 2만 9,548톤 이하의 선박으로 국제그룹의 회원이거나 국제그룹의 풀 협정(pooling arrangements)<sup>118)</sup>에 의해 재보험에 가

116) IOPC Fund, 92FUND/A/ES.9/24.

117) 김인현, “유류오염손해배상 및 보상법 관련 최근 동향”, 『인권과 정의』, 제386호(2008.10), 77쪽; 2006년 8월 11일 필리핀 선적의 솔라 1호(Soar 1,998톤)가 2,081톤의 연료유를 선적한 채로 기마라스(Guimaras)섬의 10마일 남방에서 수심 630m에 침몰하여 유류를 유출시켰는데 이 사고가 2006년 스토포아에 가입한 선박에 관한 첫 번째 사고이다. 2006년 스토포아에 따라 국제그룹은 1992년 국제기금에게 2천만 SDR을 지급하였다. IOPC Fund, 92FUND/EXC.40/6.

118) 풀협정(pooling agreement)은 위험의 분산과 보험인수(underwriting)에서의 기술적 어려움을 보완하고, 보험회사 간의 과당경쟁의 방지 등을 목적으로 보험회사 간에 체결하는 상호

입하고 있는 국제그룹에 가입한 선박은 이 협정의 적용을 받는다. 즉 대상선박의 소유자가 국제그룹의 회원이 되면 이 협정의 당사자가 된다. 국제그룹의 회원일지라도 국제그룹의 풀 협정(pooling agreement)에 의한 재보험에 가입하고 있지 아니한 경우는 이 협정이 자동적으로 적용되지 아니한다. 제4조는 보상되는 손해의 범위와 손해배상한도액을 구체적으로 규정하고 있다. 2005년 스토포아는 2003년 추가기금협약의 체약국에서 이 협정이 적용되는 선박에서 발생한 사고에 대하여 적용하였지만 앞에서 언급한 바와 같이 2006년 스토포아는 1992년 기금협약 체약국에서 발생한 오염사고에도 확대 적용하고 있다. 그러한 사고의 결과 선박소유자의 1992년 민사책임협약에 따른 책임과 1992년 국제기금의 1992년 기금협약에 따른 책임이 동시에 발생하여야 한다. 이 경우 당해 선박소유자가 1992년 국제기금에게 보상하는 금액은 최고 2천만 SDR까지이고, 손해의 범위는 1992년 민사책임협약과 동일하다.

스토포아 제5조는 제3자에 대한 求償請求節次를 다루고 있다. 1992년 국제기금이 제3자에 대해 구상청구를 한 경우에는 최종판결이 있는 후에 국제그룹에서 이 기금에 보상할 수 있다는 내용과 이 기금이 제3자에 대해 구상청구를 개시하기 전에 이미 국제그룹에서 1992년 국제기금에 보상한 경우는 구상청구절차가 끝날 때까지는 이 기금에 무이자로 금전을 대여한 것으로 본다는 규정을 두고 있다. 제6조는 除斥期間에 관한 규정이며, 1992년 민사책임협약의 제척기간과 동일하다. 제7조는 협정의 개정절차, 제8조는 협정의 발효요건, 제9조는 협정의 탈퇴에 관한 규정이다. 그리고 제10조는 법률적 권리에 관한 규정으로 2003년 추가기금이 이 협정에서 규정하고 있는 보상에 대해 국제그룹에 직접 청구하는 것을 인정하고 있다. 이는 1992년 민사책임협약에서 유류오염 피해자가 P&I클럽에게 직접 손해배상청구를 제기할 수 있는 것과 유사하다. 마지막으로 제11조는 裁判管轄權을 규정하고 있다. 영국법이 준거법으로 적용되며, 영국최고법원의 판결은 이 협정과 관련하여 排他的 管轄權을 가진다.

---

협정에 의해 공동으로 보험을 인수하는 것을 말한다.

### 3. 토피아

#### 가. 협정의 개요

토피아는 2003년 추가기금협약의 제정에 따른 하주의 잠재적인 추가 부담을 인정하고, 그러한 추가 부담을 선박관련자들에게 동등하게 분배함으로써 이를 완화하기 위해 고안된 것이다. 이 협정은 2003년 추가기금협약에 따라 2003년 추가기금이 피해자에게 보상하는 금액의 50퍼센트를 선박소유자와 국제그룹이 2003년 추가기금에게 보상한다는 것이다. 이 협정은 국제그룹 회원국인 P&I클럽의 油類汚染損害補償保險에 가입한 유조선 선박소유자 간에는 법률적으로 구속력이 있도록 만들어 졌다. 거의 모든 경우에 이러한 선박은 보험증서의 조건에 의해 자동적으로 이 제도에 가입하게 된다. 2003년 추가기금은 이 협정의 당사자는 아니다. 그러나 이 협정은 이 기금에게 관련 선박소유자로부터의 보상에 관한 법률적 強制執行權을 부여하고 있고, 이 협정상 모든 청구에 대해서 자신의 명의로 損害賠償請求節次를 진행할 수 있는 법적 권리를 부여하고 있다.

#### 나. 주요내용

토피아도 스토피아와 마찬가지로 11개의 조문으로 되어 있다. 제1조는 정의 규정으로 스토피아와 동일하고 제2조는 보상 규정이며, 제3조는 이 제도를 “관련 선박(relevant ships)”에 적용하기 위한 규정이다. 스토피아는 i) 2만 9,548톤 미만의 선박일 것, ii) P&I클럽의 보험에 가입하고 있을 것, iii) 국제그룹의 풀 협정을 통해 재보험에 가입하고 있는 P&I클럽일 것을 적용대상 선박의 요건으로 하고 있는 반면에, 토피아는 선박톤수에 대한 제한이 없고, 이 제도가 적용되는 선박소유자이면 충분하다는 점이 다르다. 이러한 선박소유자는 국제그룹의 규칙에 따라 국제그룹의 당사자가 되었을 때 협정의 당사자가 된다고 명시하고 있다. 제4조는 보상하는 오염손해의 적용, 免責事由 등

을 정하고 있다. 제4조는 보상되는 손해의 범위와 손해배상한도액을 구체적으로 규정하고 있다. 이 협정은 2003년 추가기금협약의 체약국에서 이 협정이 적용되는 선박에서 사고가 난 경우에 보상한다. 그러한 사고의 결과 당해 선박소유자의 1992년 민사책임협약에 따른 책임과 2003년 추가기금협약에 따른 책임이 동시에 발생한 경우에 적용된다. 이 경우 당해 선박소유자는 2003년 추가기금이 유류오염손해에 대해 지급하였거나 지급하여야 할 총 보상액의 50퍼센트를 2003년 추가기금에게 보상하여야 한다. 또한 테러행위가 원인이 되어 발생한 오염손해에 대해서는 보상하지 않는다는 것을 명시하고 있다. 제6조는 除斥期間, 제7조는 협정의 개정절차, 제8조는 협정의 발효요건을 각각 규정하고 있다. 제9조 협정의 탈퇴에 관한 규정은 1992년 기금협약을 2003년 추가기금협약으로 대체한 이외에는 스토포피아와 내용이 동일하다.

#### 제4절 一般船舶의 燃料油에 의한 油類汚染損害 賠償 및 補償制度



##### 1. 成立 背景

최근까지 油類汚染損害 賠償 및 補償에 관한 국제제도는 유조선이 화물로 운송 중인 유류의 유출로 인한 오염손해 배상 및 보상만을 다루고 있었다. 그런데 컨테이너선, 일반화물선 등으로부터 연료유의 유출에 의한 유류오염사고가 빈번하게 일어나고, 선박의 대형화로 연료탱크 용량도 비례하여 커지고 있어 향후 이들 선박의 연료유에 의한 오염사고로 인한 손해도 국제적 차원에서 다룰 필요가 있었다. 이로 인해 국제해사기구(ICS)는 일반선박의 연료유 유출로 汚染損害를 입은 자에 대한 적절한 배상 및 보상을 위해 1996년부터 법률위원회를 통하여 선박연료유에 의한 오염손해배상에 관한 국제협약 채택을 위해 노력을 기울여 왔다. 그 결과 2001년 3월에 개최된 외교회의에서 “선박연료유에 의한 오염손해배상에 관한 국제협약(이하 ‘선박연료유협약’이라 한다)”이 채택되었다. 선박연료유협약의 기본적인 내용은 1992년 민사책임협약과 유사하지만 크게 두 가지 점에서 차이가 있다. 즉 선박연료유협약은 하주에 의한

2차적 보상제도인 국제기금이 없다는 점과 독자적 책임제한제도 없이 1976년 또는 1996년 海事債權責任限制制度를 援用하도록 하고 있다는 점이다. 이 협약은 2008년 11월 21일에 국제적으로 발효하였다.

## 2. 適用 範圍

### 가. 地理的 範圍

선박연료유협약은 체약국의 영토(영해포함) 및 배타적 경제수역 내에서 발생한 汚染損害에 적용되며, 이러한 오염손해를 방지하거나 경감하기 위한 예방조치는 장소에 불문하고 적용된다(협약 제2조). 이 협약의 지리적 범위는 1992년 민사책임협약과 기금협약, 그리고 1996년 HNS협약의 그것과 동일하다. 이러한 협약들이 그 적용범위를 배타적 경제수역에까지 확대하고 있는 것은 국제해운환경의 변화에 부응하기 위한 것이며, 그 직접적인 원인은 배타적 경제수역을 연안국의 管轄權 대상으로 하고 있는 1982년 유엔해양법협약이다.<sup>119)</sup> 체약국이 배타적 경제수역을 설정하지 아니한 경우에는 체약국이 국제법에 따라 領海測定基線으로부터 200해리를 초과하지 않는 범위 내에서 확장한 영해에 접속한 수역 또는 영해 이원의 수역에서 발생한 손해가 포함된다.

### 나. 적용대상선박

선박연료유협약에서 “선박”이란 모든 형태의 항해선 및 해상수송용 주정을 말한다(협약 제1조 제1항). 협약 제정과정에서 소형선박과 어선을 적용대상에서 제외하자는 주장<sup>120)</sup>이 있었으나 원칙적으로 모든 선박에 대하여 적용하되

119) 유엔 해양법협약 제5장(제55조~제75조) 참조.

120) 핀란드 대표는 소형선박의 경우 보험강제가입과 보장계약증명서의 적용에서 제외하는 것을 찬성하며, 제외할 소형선박의 기준은 선박톤수로 하는 것이 합리적이라고 판단하였다. 그러나 선박의 활동(예컨대, 영업에 종사하는 것)을 기준으로 제외할 선박을 정하는 것은 반대하였다. 영국대표도 어선은 국내어업에 종사하면서 제3국에 영향을 끼칠 가능성이 거의 없



일정 톤수 이하의 소형선박<sup>121)</sup>은 보험강제가입 대상에서 제외하는 방향으로 정리하였다. 이 협약은 원칙적으로 군함 또는 국가가 소유하거나 운영하는 선박으로서 비상업적 용도로 사용되는 선박에는 적용하지 않는다.<sup>122)</sup> 따라서 국가의 소유라도 상업용으로 운영되는 선박에는 적용된다. 또한 이 협약은 민사책임협약에서 정의하고 있는 汚染損害에는 적용되지 않기 때문에 이 협약의 적용대상선박은 민사책임협약의 적용대상인 유조선과 군함 등을 제외한 모든 형태의 航海船이다.

#### 다. 적용대상 유류

선박연료유협약에서 “연료유”란 선박의 운항이나 추진을 위하여 사용하거나 사용하려고 하는 광물성탄화수소유(운활유 포함)를 말한다(협약 제1조 제5호). 연료유는 지속성 유류에 한정하지 아니한다.



#### 라. 적용대상 오염손해

선박연료유협약의 損害의 定義는 1992년 민사책임협약의 손해의 정의<sup>123)</sup>와 동일하다. 즉, 유출 또는 배출의 발생장소에 관계없이 선박으로부터 연료유의 유출 또는 배출로 인한 오염에 의하여 선박의 외부에서 발생한 손실 및 손해와 방제조치 비용 및 방제조치로 인한 추가적 손실 및 손해를 의미한다. 다만, 환경손상에 대한 손실과 손해는 逸失利益과 실제로 취하여졌거나 취할 적절한 복구조치 비용에 한한다(협약 제1조 제9호). 협약 제정 초기에는 연료유에 의한 오염손해뿐만 아니라 HNS협약<sup>124)</sup>과 같이 船上의 화재나 폭발의 경우에도

---

는 예외적인 경우에만 적용을 배제하자는 주장을 하였다. IMO, LEG75/WP.1.

121) 선박연료유협약에서 “톤”이라 함은 총톤수를 의미한다.

122) 그러나 이러한 선박에 대한 협약의 적용이 완전히 배제되는 것은 아니다. 즉 협약국은 사무총장에게 통보하는 조건으로 군함 및 국유선 등에 대하여 이 협약을 적용할 수 있다(1992년 민사책임협약 제4조 제3항).

123) 1992년 민사책임협약 제1조 제6항.

적용대상으로 하자는 의견이 있었다.<sup>125)</sup> 그러나 유조선의 연료유에 의한 오염 사고를 다루고 있는 1992년 민사책임협약 및 기금협약에서 선상에서의 화재나 폭발로 인한 손해를 적용대상에서 제외하고 있는 것과 일관성을 유지하기 위해 오염손해만으로 한정하자는 주장<sup>126)</sup>이 우세하여 최종적으로는 화재나 폭발로 인한 손해는 제외하였다.<sup>127)</sup> 한편 이 협약상 오염손해의 정의 가운데 특히 環境損害에 관한 규정은 1992년 민사책임협약 및 기금협약의 정의를 그대로 수용한 것이다.

### 3. 責任의 主體

선박연료유협약의 責任의 主體를 누구로 할 것인가 하는 문제에 대해서는 상당한 논란이 있었다. 이 문제는 보험강제가입 주체와 연계되어 있다. 협약의 제정과정에서 각국의 입장은 크게 두 가지로 나뉘었다. 하나는 1992년 민사책임협약 및 HNS협약과 같이 책임의 주체를 등록선박소유자로 단일화하자는 것이고, 다른 하나는 선박소유자뿐만 아니라 船體傭船者, 선박관리인 및 운항자도 책임의 주체로 포함시키자는 것이다. 전자의 이유는 책임의 주체를 등록선박소유자에게 집중시킴으로써 피해자에 대한 구제를 보다 간명하게 처리할 수 있다는 것으로 1969년 민사책임협약에서 처음 도입되어 1992년 민사책임협약 및 HNS협약에서도 동일하게 규정하고 있다. 한편 후자의 견해는 1992년 민사책임협약이나 HNS협약은 기금에 의한 二次的 補償을 전제로 하고 있어서 책임의 주체를 선박소유자로 단일화하여도 오염손해배상에 큰 문제가 발생하지 아니하지만 선박연료유협약은 기금에 의한 이차적 보상이 없으므로 가급적 책임의 주체를 확대하는 것이 피해자의 구제에 유리하다는 것이다.<sup>128)</sup>

124) HNS협약 제6조 참조.

125) IMO, LEG 75/WP.1, p.12.

126) *Ibid.*

127) IMO, LEG 77/WP.3, p.22.

128) 민사책임협약 및 HNS협약은 책임주체가 보험에 들지 않은 경우에도 하주가 조성한 기금

최종적으로 책임의 주체를 선박소유자 이외의 자로 확대하기로 결정하였다.<sup>129)</sup> 선박소유자 이외의 자가 책임의 주체가 되는 경우에는 선박소유자와 連帶하여 책임을 부담하게 된다(협약 제3조 제2항).

한편 1992년 민사책임협약은 책임의 주체가 될 수 없는 자를 구체적으로 열거하고 있다(협약 제4조 제4항). 그러나 선박연료유협약은 책임의 주체를 확대하는 것과 동일한 이유로 이러한 책임의 주체 제외자에 대한 규정을 두지 아니하였다.<sup>130)</sup> 다만, 피해를 입은 자의 고의 또는 손해발생의 위험이 있음을 알면서 무모하게 행한 자신의 作爲 또는 不作爲로 인하여 전적으로 또는 부분적으로 손해가 생긴 때에는 그 부분에 관하여 책임을 지지 아니한다(협약 제3조 제4항).

선박소유자에 대한 피해자의 請求範圍는 선박연료유협약에 기한 오염손해에 한정된다.<sup>131)</sup> 그러나 선박소유자는 오염사고에 책임이 있는 당사자에게 선박연료유협약의 오염손해 이외의 배상을 청구할 수 있다.<sup>132)</sup>



에 의해 보상이 가능하지만 선박연료유협약은 선박소유자에게 보험가입을 강제할 뿐이고 제2차 기금보상이 없으므로 책임주체를 선박소유자 이외에 용선자 및 운항자까지 확대하는 것이 타당하다고 보고 있다. IMO, LEG 75/WP.1, p.12 및 *ibid.*, p.23.

129) 채이식, 『IMO 법률위원회 제80차 회의 참가보고서』 (1999. 10), 7~8쪽; IMO, LEG 80/ WP.5, pp.16~17.

130) 이와 관련하여 P&I 및 국가가 방제조치를 취한 자에 대해 오염손해배상을 청구할 수 있도록 하면, 방제조치가 위축되어 더 큰 피해를 야기할 수 있으므로 고의나 중대한 과실이 없는 경우에 면책이 되는 조항을 삽입해야 한다는 주장이 있었으나, 협약에는 규정하지 않기로 하고 총회 결의서로 채택하는 방법을 고려하기로 결정하였다. 채이식, 상계보고서, 9-10쪽; IMO, LEG 79/WP.3, p.21.

131) 선박연료유협약 제3조 제6항. 이와 관련하여 P&I 클럽에서는 선박소유자의 책임이 제한되는 손해의 범위를 오염손해로 한정하지 말고 모든 손해로 확대해야 한다고 주장하였다. 그 이유는 오염손해로 한정할 경우 계약국의 법에 근거하여 협약에서 예상하지 못한 새로운 종류, 특히 가상의 손해를 청구할 가능성이 있기 때문이라는 것이다. 그러나 다수 국가의 반대로 채택되지 못하였다. 채이식, 상계보고서, 11쪽.

132) 선박연료유협약 제3조 제6항. 후술하는 바와 같이 책임의 주체는 선박소유자 및 용선자 등이고, 이들에게는 또한 연대책임이 있는 반면에 보험강제가입 주체는 등록선박소유자로 한정하고 있어서 내부적으로 용선자나 선박소유자가 등록선박소유자의 보험자에 대하여 보상할 의무가 생길 경우 이 조항이 적용될 수 있다.

#### 4. 責任의 性質 및 責任制限

##### 가. 責任의 性質

선박소유자는 연료유에 의한 오염손해가 객관적으로 立證되는 경우, 몇 가지의 예외적인 免責事由에 해당하는 경우를 제외하고 선박소유자 본인 또는 선장, 기타 사용인의 고의 또는 과실의 유무를 묻지 아니하고, 손해에 대하여 전적으로 책임을 진다. 이러한 嚴格責任은 1992년 민사책임협약과 HNS협약에서 채택하고 있다. 그러나 연료유에 의한 손해가 피해자의 意圖된 作爲나 不作爲로 인한 것임을 선박소유자가 立證한 경우에는 그러한 사람에 대한 책임의 전부 또는 일부를 면한다(제3조 제4항). 다만, 선박소유자는 다음과 같은 免責事由가 있는 경우에 그 사실을 立證하면 책임이 免除된다. 즉, 면책사유에 대한 立證責任은 선박소유자에게 있다(제3조 제3항).

- i) 전쟁행위, 적대행위, 내란, 폭동 또는 예외적으로 불가피하고 불가항력적인 자연현상으로부터 발생한 손해
- ii) 제3자에 의하여 손해를 야기하려는 의도를 가지고 행하여진 作爲 또는 不作爲에 전적으로 기인한 손해
- iii) 등대 또는 기타 항해보조시설의 유지를 책임지고 있는 정부 또는 기타 기관의 직무수행에 있어서의 부주의 또는 기타 부당한 행위에 전적으로 기인한 손해 등

선박연료유협약 제정과정에서는 선박소유자 등이 부담하는 責任의 性質에 관하여 상당한 논란이 있었다. 다수의 국가들이 오염손해배상에 대한 엄격책임이 1992년 민사책임협약(1969년 민사책임협약 포함) 및 HNS협약에서 이미 채택되어 국제적 원칙으로 확립되어 가고 있고, 이미 각국에서 국내법으로 오염손해에 대한 엄격책임을 인정하고 있으므로 선박연료유협약의 책임의 성질도 엄격책임으로 하자고 주장하였다. 그러나 이에 대한 반론은 다음과 같다. 1969년 민사책임협약 및 1992년 민사책임협약에서 嚴格責任制度가 선박소유자 및 보험자에게 부담이 됨에도 불구하고 채택한 이유는, i) 선박소유자의

責任制限權이 명백히 보장되었고, ii) 선박소유자가 지출한 방제비용이 보상될 수 있었으며, iii) 제2차 보상기금의 존재로 하주와 경제적 이익을 분담할 수 있었기 때문이었으나 선박연료유협약은 그렇지 못하다는 것이다. 즉, 선박연료유협약은 2차적 보상기금이 없고, 선박소유자가 지출한 방제비용에 대한 보상 규정도 없으며, 책임제한에 관하여도 명확치 않기 때문에 책임의 성질을 엄격책임으로 할 이유나 근거가 없다는 것이다.<sup>133)</sup> 그러나 다수 국가의 중론이 선박연료유협약을 제정하는 핵심이 책임의 주체에 대한 엄격책임 부여 및 그 책임의 보장을 위한 보험강제가입제도 도입에 있다는 견해를 지지하여 責任의 性質을 嚴格責任으로 하는 것으로 결정하였다.<sup>134)</sup>

#### 나. 責任制限

선박연료유협약은 1992년 민사책임협약이나 HNS협약과 달리 독자적인 責任制限制度를 채택하지 않았다. 국제해사기구 법률위원회의 협약제정을 위한 논의과정에서 많은 국가들이 선박연료유로 인한 오염손해를 보상해 줄 수 있는 별도의 선박소유자의 責任制限基金 설치를 갈망하였다.<sup>135)</sup> 그러나 선박소유자와 보험자의 강력한 반대로 연료유 오염손해에 대한 賠償請求는 기존의 책임제한협약 즉 1976년 또는 1996년 해사채권책임제한협약에 따르는 것으로 합의하였다. 그래서 선박연료유협약은 선박소유자가 1976년 해사채권책임제한협약과 그 개정의정서와 같은 국제협약이나 국내법체제에 따라 책임을 제한하는 권리를 인정하고 있다(협약 제6조). 따라서 선박소유자는 1976년 또는 1996년 해사채권책임제한협약 및 그러한 협약을 수용한 국내법에 따라 책임을 제한할 수 있다. 이 경우 선박연료유로 인한 오염손해배상 청구자는 기

133) CMI, *CMI Guideline on Oil Pollution Damage*, 1994, p.3.

134) IMO, *op. cit.*, pp.12~13.

135) 선박연료유 오염손해만을 위한 별도의 독립된 책임한도액이 인정되지 않으므로 선박소유자 등이 의무적으로 가입한 보험은 연료유 오염손해 이외의 채권을 위한 담보도 된다. 그래서 연료유 손해만을 대상으로 독자적인 책임제한기금을 형성하지 않는 한 보험강제가입제도는 성공하기 어렵다는 비판이 있다. CMI, *op. cit.*, p.12.

존의 책임제한기금에 대하여 동일한 사고로 발생한 다른 재산상 청구와 함께 損害賠償을 請求하여야 한다. 한편 1976년 해사채권책임제한협약의 責任限度額은 1996년 해사채권책임제한협약의 그것에 비해 3분의 1에 불과하므로 선박연료유로 인한 汚染損害를 충분히 배상하기에 부족하다. 따라서 선박연료유협약을 제정하면서 체약국에게 1996년 해사채권책임제한협약에 조속히 가입할 것을 촉구하는 총회 결의서<sup>136)</sup>를 채택하였다.

## 5. 保險強制加入制度

### 가. 保險強制加入 對象船舶

선박연료유협약은 체약국에 등록된 총톤수 1천 톤 이상의 선박의 소유자에게 보험가입을 의무화하고 있다(제7조 제1항). 보험강제가입 대상선박을 정하는 기준으로 선박의 길이, 연료유 적재량, 총톤수 등이 논의되었으나 총톤수를 기준으로 정하기로 각국의 입장이 일치하였다.<sup>137)</sup> 그러나 체약국의 영해 내에서 운항하는 선박은 보험강제가입을 유보할 수 있다(제7조 제15항).

### 나. 保險強制加入 主體

선박연료유협약은 보험강제가입 주체를 등록선박소유자로 한정하고 있다(협약 제7조 제1항). 이 협약은 제정과정에서 1992년 민사책임협약과 달리 책임의 주체를 등록선박소유자에 한정하지 않고, 선체용선자, 선박운항자 및 관리자를 포함하고 있으므로 保險強制加入 主體를 책임의 주체로 하자는 의견이 많았다. 그러나 i) 모든 책임의 주체에게 보험가입을 강제하는 것은 현실적

136) Resolution Annex 1- Conference Resolution on Limitation of Liability.

137) 그 이유는 선박연료유협약 대상선박이 민사책임협약보다 훨씬 많고 또한 선박을 한 척만 소유하고 있는 선박소유자들이 많기 때문에 보장계약증명서 발급업무로 인한 행정적 부담이 너무 과다할 것으로 예상되기 때문이다. 채이식, 전게 “IMO 법률위원회 제80차 회의 참가보고서”, 19쪽.

문제가 있다는 P&I클럽의 주장 즉, 이 협약의 책임에 대한 보험은 주로 P&I 클럽에 의해引受될 것인데 P&I클럽에서는 확정되지 않은 선체용선자, 선박 관리인 또는 운항자를 피보험자로 하는 보험을 인수할 수 없다는 의견, ii) 등록선박소유자 이외의 자에게 별도의 보험가입을 요구하더라도 청구권자의 지위가 강화되지 않으므로 별 실익이 없다는 의견, iii) 손해보상청구를 등록선박소유자에게 집중하는 것이 責任賠償體制를 단순화하는 장점이 있으면서 해사경영인에게 부당한 부담을 지우는 것은 아니라는 의견 등이 받아들여져서 등록선박소유자를 책임의 주체로 하였다.<sup>138)</sup> 한편 이 협약은 피해자에게 보상을 한 등록선박소유자의 다른 책임당사자에 대한 償還請求權을 인정하고 있다(협약 제3조 제6항).

#### 다. 보험자에 대한 직접청구권과 보험자 등의 보호

선박연료유협약은 오염 피해자의 보험자 등 선박소유자의 재정보증자에 대한 直接請求權을 인정하면서 보험자 등을 보호하기 위하여 선박소유자에게 責任制限權이 없더라도 보험자 등은 책임제한을 할 수 있도록 규정하고 있다(협약 제7조 제10항). 이에 따라 오염손해가 선박소유자 자신의 故意 또는 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 作爲 또는 不作爲로 인하여 발생하여 선박소유자의 책임제한권이 박탈되는 경우라도 보험자 등 책임제한권이 인정된다. 오염손해를 입은 피해자에게 보험자에 대한 직접청구권 인정여부도 선박연료유협약의 중요한 쟁점 중의 하나였다.<sup>139)</sup> 그러나 다수 국가가 보험자에 대한 직접청구권을 인정하는 것이 이 협약의 성공을 위한 필수요건이라는 의견에 따라 결국 보험자에 대한 직접청구권이 인정되게 되었다.

한편 보험자 등은 선박소유자가 자신을 상대로 제기한 訴訟節次에서 제기할 수 있는 어떠한 항변도 損害請求者에 대하여는 제기할 수 없다. 다만, 보험자

138) IMO, LEG 81/11, pp.5~6.

139) 이에 대해 P&I는 선박소유자 등의 무과실 책임을 인정하고 그에 대한 보험강제가입의무를 부과하는 것으로 충분하고 굳이 보험자에 대한 직접 청구를 인정할 필요가 없다는 견해를 제시하였으나 받아들여지지 않았다.

등이 선박소유자의 故意的 違法行爲에 기인하였다는 抗辯을 손해청구자에게 제기하는 것은 허용된다. 이는 선박소유자의 고의적 위법행위로 손해가 발생한 경우에 보험자 등의 免責을 인정하기 위한 것이다. 선박소유자의 책임제한권이 박탈되는 사유는 선박소유자 자신의 고의로 인하여 발생한 경우와 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 作爲 또는 不作爲로 인하여 발생한 경우이다. 이때의 보험자 등의 책임에 관하여는 두 가지 해석이 가능하다.

첫째, 선박소유자의 故意的 違法行爲로 손해가 발생한 경우 보험자 등은 면책되므로 굳이 책임제한을 주장할 필요가 없다. 그러나 오염손해가 선박소유자 자신의 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 作爲 또는 不作爲로 인하여 발생한 경우는 선박소유자 자신의 고의로 인하여 발생한 경우와는 달리 보험자 등에게 免責權이 인정되지 않으므로 선박소유자의 책임제한권이 박탈된 경우에도 보험자 등은 책임제한을 주장할 수 있다.

둘째, 보험자 등이 손해청구자에게 抗辯할 수 있는 '선박소유자의 故意的 違法行爲'에 대한 해석문제이다. 유배법은 '선박소유자의 고의에 의하여 손해가 생긴 때' 라고 하여 '故意'라고 해석하고 있지만 원문의 'wilful misconduct'는 영국 해상보험법(MIA 1906) 제55조 2항(a)호의 개념으로 고의행위와 무모한 행위를 포괄하는 개념으로 보고 있다. 이 개념에 따를 경우 오염손해가 선박소유자가 자신의 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 作爲 또는 不作爲로 인하여 손해가 발생한 경우도 보험자 등은 면책되는 것으로 해석될 수 있다.

## 6. 證明書의 發給

계약국은 이 협약상 책임을 보장하기 위하여 등록선박소유자가 가입한 보험 또는 은행보증이나 기타 재정보증에 유효함을 인증하는 증명서를 발급하여야 한다(협약 제7조 제2항). 이 증명서는 재정보증의 유지의무를 확보하는 수단으로 인정된 것으로 선박 등록국이 발행하며, 그 선박이 협약이 요구하는 재정보증을 유지하고 있다는 것을 증명하는 것이다. 증명서의 내용과 형식은 선



박연료유협약 부속서 I 의 표준 양식에 따라야 한다. 체약국은 이 협약의 적용 대상 선박이 증명서를 소지하지 않은 채 취항하는 것을 허용해서도 안되며, 이러한 선박을 자국항에 入出港시켜서도 안된다. 따라서 비체약국의 선박이라도 일정 톤수 이상은 증명서를 소지하고 있어야만 체약국의 항구에 입출항할 수 있다.

한편 체약국은 증명서 발급에 관한 권한을 체약국이 인정한 기관에 위임할 수 있다. 이 경우에는 위임조건에 관하여 국제해사기구 사무총장에게 통지하여야 한다(협약 제7조 제12항).

## 제5절 小結

선박에서 유류오염손해가 발생한 경우 영미법의 故意에 의한 불법행위와 過失에 의한 불법행위 개념에 따라 오염손해에 대해 배상을 받기가 상당히 어렵다. 또한 행위자의 고의나 과실이 없어도 그 행위의 성질에 따라서 발생한 손해를 填補해야 하는 嚴格責任의 法理는 발전해 왔으나 영미법상 해양오염사고로 인한 손해에 대한 엄격책임의 법리의 적용여부는 여전히 불분명하다.

한편 독일의 過失責任主義의 원칙에 따라 유류오염손해배상을 받기 위해 과실을 입증하는 것도 쉽지 않다. 독일에서의 위험책임 법리는 특별한 危險源으로 인하여 발생한 손해에 대하여 고의 또는 과실이 없는 경우에도 그 위험원의 점유자나 소유자 또는 관리자가 책임을 부담한다는 것이다.

이 이론에 따르면, 유류오염손해는 선박이라는 위험원과 유류의 속성이라는 또 다른 위험원이 결합하여 발생한다. 그러므로 선박이라는 위험원의 한 측면인 선박소유자가 민사책임을 부담하는 대신에 또 다른 위험원인 유류의 소유자인 하주도 선박운항을 통하여 간접적인 이익을 얻기 때문에 위험책임의 법리에 따라 유류오염손해에 대한 비용을 부담해야한다는 것이다. 다만, 하주는 선박운항 주체의 지위에 있지 아니하므로 피해자에 대한 직접 배상보다는 기금형성을 통한 간접적 비용부담이 바람직하다.

국제사회는 1967년 발생한 토리 캐년호 사고를 계기로 유류유출로 인한 오염손해배상 및 보상 문제를 검토하기 시작하여 1969년 민사책임협약을 채택하였다. 이 협약의 내용은 종래의 전통적 해사법상 대원칙인 過失責任主義를 변경하여 선박소유자의 無過失責任을 인정하고, 선박소유자의 손해배상책임 한도액을 기존 협약의 2배로 인상하였으며, 피해자의 보험자에 대한 直接請求權을 인정하는 등 피해자 보호를 강화한 것이다. 그러나 1969년 민사책임협약만으로는 대형 유조선에 의한 사고로 인한 피해자 救濟가 충분하지 못하다는 여론이 높았다. 이에 석유업계가 기금을 형성해서 선박소유자의 책임을 초과하는 부분에 대해 일정한 한도액까지 보상하는 1971년 기금협약이 제정되었다. 석유업계에게 기금을 형성할 의무를 부여한 근거는 석유의 해상운송을 통해서 타인에게 위험을 조성하는 한편 그로부터 이익을 얻는 자가 그 위험으로부터 발생하는 손해에 대하여 비용을 부담해야 한다는 것이다. 이 협약들은 이후 1992년 민사책임협약과 기금협약, 양 협약의 2000년 개정의정서로 계속 발전하여 왔는데 그 주된 내용은 피해자에 대한 충분한 보상을 위한 책임한도액 인상이었다.

이러한 민사책임협약과 기금협약체제는 25년 이상 성공적으로 유지되어 왔으나 1999년 12월 에리카호, 2002년 11월 프레스티지호 오염사고로 인한 손해가 1992년 국제기금의 補償限度額을 초과함에 따라 1992년 협약체제로는 피해자에 대한 충분한 배상 및 보상을 할 수 없음이 밝혀졌다. 이러한 인식하에서 1992년 국제기금의 보상한도액을 초과한 손해를 보상하기 위하여 2003년 추가기금협약이 탄생하였다. 하주의 부담으로 2003년 추가기금을 설치한다는 내용의 2003년 추가기금협약의 채택으로 그 동안 국제협약체제에서 유지되어 온 선박소유자와 하주 간의 責任 均衡分擔이라는 默示的 合意가 손상되었다. 이에 선박소유자와 하주 간의 책임분담의 불균형을 해소하기 위한 다양한 선박소유자 책임강화방안이 대두되었다. 그러다가 2005년에 국제기금과 국제그룹 간의 2가지 협정 즉 토피아와 스토피아의 체결로 선박소유자와 하주 간의 책임부담은 다시 균형점을 찾았다. 스토피아의 내용은 2003년 추가기금협약 체결국에서 사고가 발생한 경우 1992년 국제기금이 보상하게 되는

금액 중에서 2천만 SDR을 국제그룹에서 부담한다는 것이며, 토피아의 내용은 2003년 추가기금협약 가입국에서 사고가 발생하면 2003년 추가기금이 보상한 금액의 절반을 국제그룹에서 부담한다는 것이다. 그런데 스토피아가 2006년부터 1992년 기금협약 체결국에서 발생한 사고에도 적용됨에 선박소유자 측은 이미 2003년 추가기금협약과 관련하여 추가적인 책임을 부담하고 있는 상태이다. 따라서 선박소유자와 하주 간의 책임부담의 균형 측면에서는 하주가 2003년 추가기금협약 가입에 반대할 논리적 근거가 미약하다.

한편 선박연료유협약이 2008년 11월 21일부터 국제적으로 발효하였다. 유조선에 의한 油類汚染損害 賠償 및 補償體制는 2003년 추가기금협약의 성립과 국제적 발효로 보상한도액 측면에서는 피해자에게 충분한 보상을 할 수 있는 체계를 갖추었다고 할 수 있다. 그러나 선박연료유협약은 하주에 의한 기금이 없어 피해자 보호차원에서는 불완전한 협약이고, 선박소유자의 책임한도액도 독자적인 책임제한제도 없이 각국이 채택하고 있는 1976년 또는 1996년 해사채권책임제한협약에 따르고 있어 국제적 통일차원에서도 미흡하다. 따라서 국제협약의 제정취지인 충분한 배상 및 보상 측면에서는 우리나라가 이 협약을 수용할 때 협약보다도 강화하여 수용하는 방안을 검토할 필요가 있다. 우선, 협약은 총톤수 1천 톤 이상의 선박에 대해 보험가입을 강제화하고 있으나 우리나라에서 최근 발생한 사고통계를 분석한 결과를 보면 1천 톤 이하의 선박에 의해 유류오염사고가 많이 발생하고 있으므로 보험강제가입 대상선박을 협약보다 강화할 필요가 있다. 우리 상법은 1976년 해사채권책임제한협약상 책임한도액을 도입하고 있어서 선박연료유 오염사고로 인한 損害賠償 責任限度額은 1976년 해사채권책임제한협약상 책임한도액을 따르게 된다. 그러나 1976년 해사채권책임제한협약상 책임한도액은 1996년 해사채권책임제한협약에 의한 책임한도액의 4분의 1에 불과하여 피해자에 대해 충분히 보상하기에는 미흡하다. 하주의 기금에 의한 보상이 없다는 점을 고려할 때 선박연료유협약 국내 수용시 선박소유자의 책임한도액을 1996년 해사채권책임제한협약의 책임한도액으로 상향 조정할 필요가 있다.

## 제3장 油類汚染損害 賠償 및 補償에 관한 各國의 立法例

### 제1절 日本

#### 1. 序說

일본은 다양한 방법으로 국제협약을 수용하고 있다. 일본 헌법은 締結·公布된 협약에 대하여 일본 국내법과 동일한 효력을 부여하고 있으므로 협약에만 가입하고 국내적으로는 아무런 입법조치를 취하지 않아도 그 협약은 일본 국내에 효력이 있다. 1910년 선박충돌에 관한 규칙의 통일에 관한 협약과 국제물품매매계약에 관한 유엔협약은 이 방법으로 수용하였다. 통상적인 협약수용 방법은 협약에 가입한 후 별도의 국내이행법률을 제정하는 것이다. 그런데 이 방법도 법률의 내용을 어떻게 규정하는가에 따라 크게 i) 국제협약의 내용을 분석하여 국내법체계에 맞게 정비하는 방법과 ii) 국제협약을 번역하여 입법화하거나 협약의 내용을 단순 인용하는 방법으로 나눌 수 있다.<sup>140)</sup> 전자의 예가 헤이그 비스비 규칙(1976년 의정서 포함)에 가입하고 제정한 國際海上物品運送法이며, 후자의 예가 여기에서 다루고자 하는 油濁損害賠償保障法(이하 “유탁법”이라 한다)이다.

유탁법은 1969년 민사책임협약과 1971년 기금협약의 국내이행법률이며, 선박소유자등의책임제한에관한법률과 함께 제정하였다. 이 법은 1975년 12월 12일에 제정되어 1976년 9월 1일부터 시행되었으며,<sup>141)</sup> 1994년에는 1992년 민사책임협약 및 기금협약의 수용을 위한 유탁법의 일부개정에 관한 법률에 의해 개정되어 1994년 9월 29일부터 시행되었다.

한편 2004년 4월에는 2003년 추가기금협약 가입에 따른 국내이행규정 신설

140) 채이식. “조약의 수용방안에 관한 소고”, 『한국해법학회지』, 제23권 제2호(2001.11), 35쪽.

141) 유탁법 가운데 국제기금에 관한 규정은 1971년 기금협약의 발효일인 1978년 10월 16일부터 시행되었다.

을 위해 다시 유탁법을 개정하였다.<sup>142)</sup> 이 개정 당시 아직 발효하지 않았던 선박연료유협약의 내용을 실질적으로 반영한 ‘선박에의한유류오염손해에대한피해자구제에관한규정’과 난파선으로 인한 문제 해결을 위한 ‘難破船제거에관한규정’도 추가하였다.<sup>143)</sup> 이에 따라 法名도 “油濁損害賠償保障法”에서 “船舶油濁損害賠償保障法(이하 ‘선박유탁법’이라 한다)”으로 변경하였다

## 2. 1969년 民事責任協約 및 1971년 基金協約의 國內履行法律

1969년 민사책임협약 및 1971년 기금협약의 일본 국내이행법률인 1975년 유탁법의 체제와 내용은 1993년에 제정된 우리나라 유배법과 유사하며,<sup>144)</sup> 그 중요 내용은 다음과 같다.

- i) 유조선으로부터 사고가 생긴 경우 선박소유자는 적재되어 있는 원유 등에 의한 유탁손해에 대하여 원칙적으로 無過失責任을 부담한다. 단, 선박소유자는 자기의 고의 또는 과실이 아닌 한 그 책임을 제한할 수 있다. 구체적으로는 선박소유자는 선박의 톤수에 따라 계산된 금액을 한도(보상한도액은 2억 1천만 프랑)로 손해배상을 한다.
- ii) 피해자에 대한 보상을 확실히 하기 위해 선박소유자는 자기의 賠償責任限度額을 담보하는 보장계약을 체결해야 한다.
- iii) 선박소유자의 책임한도액을 초과하는 손해가 발생한 경우 기금에서 보상한다. 구체적으로 유탁손해의 피해자는 체약국의 일정량 이상의 유류수령인의 분담금에 의해 이루어진 국제기금에서 매 사고 당 9억 프랑(약 93억 엔)을 한도로 보상 받는다.

142) 일본은 2004년 7월에 2003년 추가기금협약을 비준하였다.

143) 藤田友敬, “日本海事法と國際條約: 近時の動向と將來の展望”, 『21세기 한·중·일 해상법의 발전방향』 (한국해법학회 창립30주년 기념 국제학술대회)(2008.11), 5-6쪽.

144) 우리나라는 유배법 제정시 일본 유탁손해배상보장법을 모델로 하였다.

### 3. 1992년 民事責任協約 및 基金協約의 國內 履行法律

일본은 1994년에 1992년 민사책임협약 및 기금협약을 수용하기 위해 유타법을 개정하였다. 그 주요 내용은 다음과 같다.

#### 가. 선박소유자의 책임한도액 인상

1992년 민사책임협약에 따라 선박소유자의 責任限度額을 최대 5,970만 SDR로 인상하였고(유타법 제6조), 국제기금의 補償限度額도 1억 3,500만 SDR로 인상하였다(유타법 제30조의 2에서 준용한 22조).

#### 나. 적용범위 확대

1992년 민사책임협약 및 기금협약에 따라 협약 적용범위를 기존의 영해에서 배타적 경제수역으로 확대하였다(유타법 제2조).

#### 다. 책임주체 제외자의 범위 확대

1969년 민사책임협약에 따라 선박소유자에게 책임을 집중하였음에도 불구하고 이 협약에 기초해서 선박소유자에게 損害賠償請求를 하는 한편 일반법에 기초해서 선박소유자 이외의 자에 대한 손해배상청구를 하는 경우가 있었다. 따라서 1992년 민사책임협약에서는 철저하게 선박소유자에게 책임을 집중시키기 위해 선박소유자의 책임한도액을 대폭 인상하는 대신에 용선자 등을 免責하였으며, 구조활동이나 방제조치를 촉진한다는 관점에서 구조활동자나 방제조치자에 대한 면책규정도 두고 있다. 개정법은 1992년 민사책임협약에 따라 유류오염손해배상 책임의 주체가 될 수 없는 자에 용선자, 관리인, 운항자, 구조자 및 방제조치자 등을 추가하였다(유타법 제3조 제4항).

#### 라. 선박소유자의 책임제한 排除事由의 개정

1969년 민사책임협약은 선박소유자 자신의 過失(fault and privity)에 의해 손해가 발생한 경우에는 선박소유자의 責任制限權을 排除하였으나 이 규정의 해석에 논란이 많았다. 이에 1992년 민사책임협약은 선박소유자의 책임제한 배제사유를 개정하였는데, 이것을 수용해서 선박소유자는 자기의 고의 또는 손해의 발생을 인식하면서 자기의 무모한 행위에 의해 유탁손해가 발생한 경우에는 책임제한을 할 수 없는 것으로 개정하였다(유탁법 제5조).

#### 마. 1992년 기금협약 발효에 따른 개정

1992년 기금협약의 발효로 1992년 국제기금이 설치됨에 따라 이 기금에 관한 규정을 추가하였다. 즉, 피해자는 1992년 국제기금에 대해 補償請求를 할 수 있고, 유류수령인은 이 기금에 분담금을 납부해야 한다는 규정을 신설하였다(유탁법 제30조의 2).

### 4. 日本 船舶油濁法の 内容

#### 가. 2003년 추가기금협약 가입에 따른 개정

船舶油濁法은 일본이 2003년 추가기금협약 가입에 따라 제2조에 이 협약 및 추가기금에 관한 정의규정을 추가하고, 제4장 국제기금에 관한 규정에 이어 제4장의 2를 신설하여 추가기금에 관한 규정을 두고 있다. 그리고 제5장 責任制限節次에 관한 규정에서는 1992년 국제기금과 마찬가지로 2003년 추가기금의 책임제한절차 참가 등을 규정하고 있다.

### (1) 정의 규정 신설

선박유탁법은 2003년 추가기금협약 및 추가기금의 정의규정도 수용하였다. 1992년 기금협약을 의미하는 ‘국제기금협약’의 정의규정과는 별도로 2003년 추가기금협약의 정의규정을 신설하였다(법 제2조 제2의 2호). 또한 1992년 국제기금의 정의규정과 별도로 2003년 추가기금에 대한 정의규정을 추가하였다(법 제2조 제10의2호).

### (2) 2003년 추가기금에 대한 손해보상청구 및 분담금 납부

피해자가 1992년 국제기금으로부터 보상을 받지 못한 油類汚染損害額에 대하여 2003년 추가기금이 정하는 바에 따라 2003년 추가기금협약 제4조 제1항에 규정한 보상을 청구할 수 있도록 하는 일반규정을 두고 있다(법 제30조의 2). 그 외 2003년 추가기금의 소송참가, 이 기금에 대한 소송계속의 통지 및 청구소송의 관할, 外國判決의 效力 등에 관한 1992년 국제기금의 규정을 준용하고 있다. 연간 15만 톤 이상의 유류수령인의 수령량 보고의무와 정부의 2003년 추가기금에 대한 분담유량 자료 송부, 이 기금에 대한 연차분담금 납부와 관련한 규정도 1992년 국제기금의 규정을 준용하고 있다(법 제30조의 3).

### (3) 2003년 추가기금의 책임제한절차 참가

2003년 추가기금은 대법원규칙에 따라 責任制限節次에 참가할 수 있으며, 책임제한절차의 신청을 한 자, 수익채무자 또는 책임제한절차에 참가한 자는 이 기금에 책임제한절차 계속을 통지할 수 있다. 그리고 이 기금에 대한 책임제한절차 개시결정 취소공고 등의 송달에 관한 규정 및 소송절차 중지예 관한 규정도 두고 있다(법 제37조의 2).



## 나. 일반선박의 연료유 오염손해배상 및 난파선 제거의무 규정

### (1) 일반선박의 정의 규정

선박유탕법은 적용대상선박을 유조선과 일반선박으로 분류하여, ‘일반선박’에 대한 정의규정을 별도로 두고 있다. 즉, 여객 또는 散積油類 이외의 화물 기타 물품의 해상운송을 위한 선박류(노도 또는 주로 노도로 운전하는 선박은 제외한다)를 일반선박으로 정의하고 있다(법 제2조 제4의 2호). 또한 ‘유류오염손해’도 ‘선박유류오염손해’로 용어를 변경하고, 다시 유조선에 의한 유류오염손해와 일반선박에 의한 유류오염손해에 대하여 각각의 정의 규정을 두고 있다(법 제2조 제5의4호).

### (2) 일반선박소유자의 油類汚染損害賠償責任

일반선박에 의해 유류오염손해가 발생한 경우에는 당해 일반선박 유류오염손해에 관련된 연료유가 적재된 일반선박소유자와 임차인은 연대하여 그 손해를 배상할 책임을 진다. 일반선박소유자 등의 免責事由는 1992년 민사책임협약의 유조선 선박의 면책사유와 동일하다(법 제39조의 2).

이에 따라 총톤수 100톤 이상의 일본국적의 일반선박소유자는 嚴格責任을 부담하고 있다. 다만, 선박소유자책임제한법에 의해 責任制限은 가능하다(법 제39조의 3).

### (3) 일반선박소유자의 일반유탕손해배상보장계약 체결강제

일반선박소유자는 선박유탕법에서 규정하고 있는 유류오염손해배상책임을 담보하기 위하여 P&I나 보험자와 一般油濁損害賠償保障契約을 체결하여야 한다(법 제39조의 4 제1항). 계약을 체결하여야 하는 선박은 총톤수 100톤 이상이다. 보장계약을 체결하지 않은 총톤수 100톤 이상의 일본국적의 선박은

국제항해에 종사할 수 없고, 외국적 선박의 경우는 일본 항만에 입항하거나 출항할 수 없다(법 제39조의 4).

일본 선박유탁법상 일반선박소유자의 油類汚染損害賠償責任에 관한 규정은 그 당시에 발효되지 않았던 선박연료유협약의 내용을 先制的으로 국내법제화한 것이다. 더욱이 선박연료유협약이 1천 톤 이상의 선박만을 보험강제가입 대상선박으로 규정하고 있는데 반하여 선박유탁법은 100톤 이상으로 대폭 강화한 것이다.

#### (4) 일반선박소유자의 난파선 제거비용에 관한 규정

일본 선박유탁법은 일반선박소유자에게 유류오염손해배상책임뿐만 아니라 난파선 제거비용에 대한 책임도 포함하고 있다. 즉, 이 법률의 배상대상이 되는 손해는 “일반선박이 유출하거나 배출한 연료유로 인한 오염으로 일본의 영역내 또는 배타적 경제수역 내에서 입은 손해”라고 적시하면서 손해의 범위를 i) 일반선박의 연료유에 의한 오염사고 등으로 생긴 손해, ii) 일반선박이 좌초, 침몰, 기타 사유로 일본의 영역 내에 방치된 경우에 당해 선박소유자 등이 항만법이나 다른 법률에 따라 그 선박을 철거하거나 기타 필요한 조치를 이행하는데 따라 생기는 손해 등이라 하여 難破船除去費用을 포함하고 있다(법 제39조의 5).

#### (5) 규제조치

일본 선박유탁법은 입출항 선박에 대한 통제장치도 도입하고 있다. 즉, 입항하고자 하는 선박에 관한 정보보고, 보장계약체결 증명서 선내 비치, 입항한 선박에 대한 승선점검, 그리고 위반한 선박에 대한 입출항 금지와 시정권고 명령, 벌금부과 등이다. 구체적인 내용은 다음과 같다.

- i) 일본 이외의 항만에서 일본의 항만(특정수역을 포함한다)으로 입항하고자 하는 선박<sup>145)</sup>은 국토교통성 대신이 정하는 규정에 따라 당해 선박

의 명칭, 船籍港과 그 선박이 보장계약을 체결했는지 여부와 함께 기타  
省습으로 정하는 사항에 대해 大臣에게 통보해야 한다. 통보된 정보가  
변경된 경우도 이 절차에 따라야 한다(법 제41조의 2).<sup>145)</sup> 그리고 국  
토교통성 대신은 필요한 경우에 국내의 항 또는 繫留施設에 있는 특정  
선박의 선장에 대하여 당해 특정선박에 관련된 보장계약에 관하여 보고  
하도록 하거나 또는 그 직원(공무원)이 당해 특정선박에 출입하여 서면  
기타 물건을 검사하게 할 수 있으며 또는 관계인에게 질문을 할 수 있  
다(법 제42조).

- ii) 국토교통성 대신은 보고 또는 출입검사 결과, 당해 특정선박에 대하여  
법률규정에 위반한 사실이 있다고 인정할 때는 당해 특정선박의 선장  
또는 소유자 등에 대하여 보장계약의 체결, 기타 위반을 是正하기 위해  
필요한 조치를 취하도록 명령할 수 있다. 이 경우 시정조치가 취해질 때  
까지 당해 특정선박의 항해정지를 명할 수 있다(법 제42조의 2).
- iii) 마지막으로 선장 등이 허위의 사실을 보고하거나 보장계약증명서를 위  
조한 경우 등에 대해서는 1년 이하의 징역이나 일정한 벌금을 부과하  
여 간접적으로 이행을 강제하도록 하고 있다.

## 제2절 프랑스

### 1. 序說

프랑스는 1977년에 1969년 민사책임협약과 1971년 기금협약을 수용하는  
국내이행법률을 제정하였다. 그 법률의 내용은 국제협약의 내용에 대한 승인에  
관한 사항, 그 협약이 프랑스 법률과 동일한 효력이 있다는 내용, 그리고 국내  
이행에 필요한 몇 개의 조항이었다. 이어서 이 이행법률의 시행을 위한 시행

---

145) 2천 톤 이상의 유조선과 100톤 이상의 일반선박 모두를 포함한다(법 제41조의 2).

146) 기상악화로 그 선박이 조난을 당한 경우 등의 사유로 보장계약 정보를 통보하지 못한 선  
박의 선장은 입항 직후에 이를 이행해야 한다.

령 즉, 데크레(Decree)<sup>147)</sup>를 제정하였는데, 이 시행령에는 협약 全文을 인용하고 있다.

그러나 그 이후의 油類汚染損害 賠償 및 補償에 관한 국제협약인 1992년 민사책임협약과 기금협약, 2003년 추가기금협약을 수용할 때에는 보다 단순하게 협약의 내용을 승인하고, 프랑스 법률과 동일한 효력을 부여한다는 내용의 이행법률과 그 이행법률을 시행한다는 내용의 시행령(협약의 原文 첨부)만 제정하였다.

한편 프랑스는 유류오염손해 배상 및 보상에 관한 국제협약을 수용한 국내법률을 시행하고 있음에도 불구하고 1999년 에리카호 유류오염사고의 손해배상에서는 이 이행법률에서 규정하고 있는 내용과 다른 특별한 조치를 시행하였다. 이하에서는 프랑스의 유류오염손해 배상 및 보상에 관한 국제협약의 국내입법화 과정을 차례로 살펴보고, 에리카호 오염사고로 인한 손해배상에서 프랑스 정부가 도입한 특별 조치를 살펴본다.



## 2. 國際協約의 國內履行法律

### 가. 1969년 민사책임협약의 이행법률

프랑스는 1969년 민사책임협약에 1977년 5월 26일자로 가입하고, 이를 이행하기 위한 국내법 즉, ‘탄화수소에 의한 오염의 결과로 발생하는 손해에 대한 선박소유자의 민사책임과 보험가입 의무를 정하는 1977년 5월 26일 법률 제77-530호<sup>148)</sup>’를 제정하였다. 이 법은 국제협약상 責任과 保險加入을 규정하고 있는데, 주요내용은 다음과 같다.

147) 데크레(Decree)는 우리나라의 시행령에 해당한다. 상사법 문제에 관한 프랑스의 헌법적 관례에 따르면, 법률은 오직 그 법률에 관련된 주제에 관한 기본원칙만을 규정하며, 그 실제적 절차와 법률에 규정된 원칙들의 적용에 관한 규정은 데크레에서 정하게 된다. 정완용, “프랑스 해상법상 선박책임제한제도”, 『한국해법학회지』, 제12권 제1호(1991.2), 236쪽.

148) 이 법률의 정식명칭은 “Loi n°77-530 du 26 mai 1977 relative a la responsabilite civile et a l'obligation d'assurance des proprietaires de navires pour les dommages resultant de la pollution par les hydrocarbures”이다

### (1) 責任의 主體 및 용어의 정의

탄화수소를 화물로 대량 운송하는 모든 선박의 소유자는 1969년 민사책임협약에서 규정하고 있는 조건과 제한의 범위 내에서, 당해 선박으로부터 탄화수소의 유출 또는 배출로 야기된 汚染損害에 대하여 책임을 진다. 이 법률을 적용함에 있어 “선박소유자”, “선박”, “사건”, “오염손해”와 “탄화수소”의 용어의 정의는 1969년 민사책임협약의 정의와 같다(법 제1조).

### (2) 보험가입 및 가입증명서 발급

프랑스 항만에 등록된 2천 톤 이상의 탄화수소를 화물로서 대량 운송하는 모든 선박의 소유자<sup>149)</sup>는 1969년 민사책임협약 제5조 제1항에서 정하고 있는 책임을 한도로 하는 보험에 가입하거나 財政保證을 유지하지 않으면 선박을 운항할 수 없다. 또한 선박의 登録地 여부를 불문하고, 2천 톤 이상의 탄화수소를 화물로서 대량 운송하는 선박은 보험이나 재정보증에 의해 이 협약 제7조 제1항에서 요구하는 민사책임을 보장한다는 증명서를 갖추지 않으면, 프랑스 영해 또는 프랑스 내수의 항구나 포구 및 油類貯藏施設에 입출항할 수 없다(법률 제2조 및 제3조).

### (3) 적용 범위 및 제외

이 법은 프랑스 본토 및 해외영토, 생 피에르 미끌롱(Saint Pierre et Miquelon) 그리고 마요뜨(Mayotte)에도 적용된다. 반면에 이 법률은 군함이나 한 국가에 속하는 다른 선박 또는 국가에 의해 활용되거나 오직 국가의 비영리적 사업에 관계되는 선박의 경우에는 적용하지 아니한다(법 제4조).

---

149) 국유 선박은 그 국가 내에서 선박의 운영자로 등록된 회사에 의해 운영되고 있는 경우에 한한다(1969년 민사책임협약 제1조 제3호).

#### (4) 특별사법경찰관

이 법 규정에 대한 위반을 조사하기 위해 司法警察官 및 경찰요원과는 독립적으로 특별사법경찰관을 두고 있다. 특별사법경찰관의 자격부여 대상은 해사 행정관, 해사 행정기술부 사무관, 항해 및 해양업무 감독관, 해상항해 보안업무의 전문기술자, 항구 사무관과 항구의 보조사무관, 항해 경찰 및 해양어업 감시요원, 교량 및 제방 기사와 해양업무에 관련된 국가의 공공토목기사 그리고 그러한 목적으로 전술한 업무를 위임받은 요원, 세관 검사관 등 광범위하다. 그리고 국외에서는 영사관을 제외한 프랑스 영사에게 프랑스 항구에 등록된 선박과 관련한 사항에 대하여 이 자격을 부여하고 있다(법 제5조).

#### (5) 소송절차 및 관할

조서작성 경찰관이 이 법 규정위반에 대하여 조사한 후 調書を 작성한 때에는 즉시 대심재판소의 검사장에게 전달하여야 하고, 관련 업무과로 조서의 사본을 교부하여야 한다.

이 법 규정을 위반하면 재판은 위반 장소의 관할재판소 또는 위반당사자의 거주 지역에서 열린다. 또한 프랑스 국내는 선박의 등록지 관할 재판소, 국외에서는 선박이 발견된 지역관할 재판소도 관할권이 있다. 다른 재판소가 없을 경우, 파리 고등법원에 管轄權이 있다(법 제6조 및 제7조).

#### (6) 벌칙

이 법 제2조와 제3조의 보험가입 및 가입증명서 발급에 관한 규정 위반은 5만 프랑 이상 50만 프랑 이하의 벌금형에 처한다(법 제8조).

(7) 1969년 민사책임협약의 공포를 위한 시행령

프랑스는 1975년 6월 26일에는 1969년 민사책임협약의 공포를 위한 시행령(테크레 제75-553호)<sup>150)</sup>을 제정하였다. 이 시행령의 내용은 이 협약을 프랑스공화국 官報<sup>151)</sup>에 게재한다는 것과 수상 및 외무장관이 관보에 공포한 시행령의 실행책임을 진다는 것이다(영 제1조 및 제2조). 그리고 이 시행령에는 1969년 민사책임협약의 原文(협약 제1조~제21조 및 부속서)을 포함하고 있다.

나. 1971년 기금협약의 이행법

(1) 이행법

프랑스는 1977년 12월 23일에 1971년 기금협약에 가입하고, 이를 이행하기 위한 국내법 즉, “1971년 12월 18일 브뤼셀에서 채택된 탄화수소에 의한 오염으로 생긴 손해배상을 위한 국제기금협약의 승인에 관한 법(법 제 77-1407호)”<sup>152)</sup>을 제정하였다. 이 법의 내용은 1971년 기금협약의 내용을 승인하며, 이 협약은 프랑스 법과 동일한 효력으로 실행된다는 것이다.

150) 1975년 6월 26일 테크레(시행령) 제75-553호(1969년 11월 29일 브뤼셀에서 서명한 유류오염손해에 대한 민사협약에 관한 국제협약의 공포를 위한 테크레)로 법률의 정식명칭은 “Décret n°75-553 du 26 juin 1975 portant publication de la convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus a la pollution par les hydrocarbures, ouvertes a la signature a Bruxelles le 29 novembre 1969”이다.

151) 프랑스공화국 관보 : Journal officiel de la République française.

152) 법의 정식명칭은 “Loi n°77-1407 du 23 décembre 1977 autorisant a la convention internationale portant creation d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus a la pollution par les hydrocarbures, faite a Bruxelles le 18 décembre 1971”이다.

## (2) 1971년 기금협약의 공포를 위한 시행령

프랑스는 1978년 12월 18일에 1971년 기금협약의 공포를 위한 시행령(데크레 제78-1186호)<sup>153)</sup>을 제정하였다. 이 시행령의 내용도 1969년 민사책임협약의 공포를 위한 시행령과 동일하게 1971년 기금협약을 프랑스공화국 관보에 게재한다는 것과 수상 및 외무장관이 관보에 공포한 시행령의 집행책임 을 진다는 것이다(영 제1조 및 제2조). 그리고 1971년 기금협약의 原文(협약 제1조~제48조)이 시행령에 첨부되어 있다.

### 다. 1992년 민사책임협약 및 기금협약의 이행법

프랑스는 1994년 6월 10일에 1992년 민사책임협약의 내용을 승인하며, 이 협약이 프랑스 법과 동일한 효력으로 실행된다는 내용으로 1992년 민사책임협약 수용을 위한 국내법(법 제94-478호)<sup>154)</sup>을 제정하였다. 이어서 1996년 8월 7일에 이 협약의 공포를 위한 시행령(데크레 제96-718호)<sup>155)</sup>을 제정하였다. 이 시행령의 내용은 1992년 민사책임협약을 프랑스공화국 관보에 게재

153) 1978년 12월 18일 시행령 제78-1186호(1971년 12월 18일 파리에서 서명한 유류오염 손해배상에 관한 국제기금협약의 공포를 위한 데크레)로 정식명칭은 “Décret n°78-1186 du 18 décembre 1978 portant publication de la convention internationale portant creation d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus a la pollution par les hydrocarbures, signee a Paris le 18 décembre 1971”이다.

154) 1994년 6월 10일 법 제94-478호(1992년 11월 27일 런던에서 채택된 유류오염손해배 상에 관한 1969년 11월 29일 브뤼셀협약의 개정의정서를 승인하는 법)로 정식명칭은 “Loi n°94-478 du 10 juin 1994 autorisant l'approbation du protocole modifiant la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait à Londres le 27 novembre 1992”이다.

155) 1996년 6월 7일 데크레(시행령) 제96-718호(1992년 11월 27일 채택되고, 1993년 2월 8일 프랑스가 서명한 유류오염손해에 관한 민사책임에 관한 1969년 국제협약의 개정의정서 의 공포를 위한 데크레)로 정식명칭은 “Décret n°96-718 du 7 août 1996 portant publication du protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (ensemble une annexe), fait à Londres le 27 novembre 1992 et signé par la France le 8 février 1993”이다.



한다는 것과 수상 및 외무장관이 관보에 공포한 시행령의 실행책임을 진다는 것이다(영 제1조 및 제2조). 시행령에 1992년 민사책임협약의 원문(제1조~제18조)을 인용하고 있는 것도 다른 국제협약의 受容方式과 같다.

또한 1994년 6월 10일에 1992년 기금협약의 내용을 승인하며, 이 협약이 프랑스 법과 동일한 효력으로 실행된다는 내용으로 1992년 기금협약 수용을 위한 국내법(법 제94-479호)<sup>156)</sup>을 제정하였다. 또한 1996년 8월 7일에 이 협약의 공포를 위한 시행령(데크레 제96-719호)<sup>157)</sup>도 제정하였다.

#### 라. 2003년 추가기금협약의 이행법

프랑스는 2004년 6월 24일에 2003년 추가기금협약의 내용을 승인하고, 이 협약이 프랑스 법과 동일한 효력이 있다는 내용의 2003년 추가기금협약 수용을 위한 국내법(법 제2004-596호)<sup>158)</sup>을 제정하고, 2005년 6월 16일에 2003년 추가기금협약의 공포를 위한 시행령(데크레 제2005-689호)<sup>159)</sup>을 제정하였다.

---

156) 1994년 6월 10일 법 제94-479호(1992년 11월 27일 런던에서 채택된 유류오염손해배상에 관한 1971년 12월 18일 브뤼셀협약의 개정의정서를 승인하는 법)로 정식명칭은 “Loi n°94-479 du 10 juin 1994 autorisant l'approbation du protocole modifiant la convention de Bruxelles du 18 décembre 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait à Londres le 27 novembre 1992”이다.

157) 1996년 8월 7일 데크레(시행령) 제96-719호(1992년 11월 27일에 런던에서 채택되고, 1993년 8월 8일에 프랑스가 서명한 유류오염손해배상에 관한 1971년 기금협약의 1992년 개정의정서의 공포를 위한 데크레)로 정식명칭은 “Décret n°96-719 du 7 août 1996 portant publication du protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbure (ensemble une annexe), fait à Londres le 27 novembre 1992 et signé par la France le 8 février 1993”이다.

158) 2005년 6월 16일 데크레(시행령) 제2005-689호(2003년 5월 16일 채택된 유류오염손해배상에 관한 1992년 11월 27일 국제기금협약 개정의정서의 공포를 위한 데크레)로 정식명칭은 “Décret n°2005-689 du 16 juin 2005 portant publication du protocole à la convention du 27 novembre 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adopté à Londres le 16 mai 2003”이다.

### 3. 에리카호 汚染事故와 프랑스 政府의 措置

#### 가. 에리카호 유류오염사고의 개요

1999년 12월 12일 유조선 에리카호(말타 선적, 단일선체)가 3만 1천 DWT의 중질유를 싣고 프랑스의 대서양 연안을 荒天航海 중 프랑스 비스케이만 해상에서 船首와 船尾가 절단되어 사고선박의 선수는 수심 100km 깊이에, 선미는 수심 130km 깊이에 각각 침몰되는 사고가 발생하였다.<sup>160)</sup> 이 사고로 약 1만 4천 톤의 화물유가 유출되어 약 400km에 이르는 프랑스 연안이 오염되었다. 유출유로 인하여 염전, 굴양식장, 조개양식장 등 어업부문이 피해를 입었고, 지중해의 유명한 해수욕장과 위락시설을 포함한 관광사업도 큰 타격을 받았다. 사고일인 1999년 12월 12일로부터 일주일 간은 기상악화로 해상방제조치가 불가능하여 항공 감시 및 유출유 확산모델을 이용한 유출유 이동 모니터링을 실시하였다. 12월 20일부터 프랑스, 영국 등에서 동원된 8척의 전문방제선으로 해상 유출유 수거를 시작하였다. 유출유는 12월 24일에 해안에 도착되었으며, 해안방제작업은 약 3개월 동안 수행되었다. 해상 및 해안방제작업으로 수거된 폐기물 총량은 약 27만 톤(해상 수거량 1,200톤)이었다. 해저에 침몰된 선수와 선미의 잔존유는 프랑스 구난업체가 제거하였다.<sup>161)</sup>

#### 나. 프랑스 정부의 손해보상정책

##### (1) 프랑스 폴마르 계획과 폴마르 기금

프랑스의 국가긴급방제계획인 폴마르 계획(POLMAR Plan: Pollution

---

159) *Ibid.*

160) IOPC Fund, *Annual Report*, 2006, p.82.

161) 한국해양오염방제조합, “유조선 Erika호 오염사고”, 『깨끗한 바다, 밝은 미래』, 2000년 창간호. 16-18쪽에서 요약정리.

Maritime Plan)은 유류 및 오염물질의 배출로 인한 해상, 육상 및 상공의 오염에 대응하기 위한 계획이다.<sup>162)</sup> 이 계획에 의해 수행된 해상 및 해안 오염 방제에 지출된 비용은 폴마르 기금(POLMAR Fund)에서 지불한다. 폴마르 기금은 폴마르 계획에 의해 형성된 기금인데 환경부장관이 관리하며, 그 기금의 규모는 오염사고에 따라 환경부장관이 관련기관과 협의하여 결정한다.<sup>163)</sup>

폴마르 기금은 중앙정부, 지자체 및 민간이 수행한 방제작업에 소요된 비용 지급에 사용된다. 구체적인 지급내역은 i) 오염원 관리비용, ii) 인력동원 비용, iii) 환경보호 기금, iv) 오염물질 수거, v) 민간기업이 실시한 방제작업, vi) 손상된 장비 수리 및 교체, vii) 자원봉사자 관련 비용, viii) 방제요원 인건비 및 방제작업 전문가 수당, ix) 구급대 운영비, x) 외국장비 요청에 소요된 비용 및 비축기지에 없는 장비사용료, xi) 鳥類 구조비용, xii) 의료센터 운영비 등이다. 이 기금의 집행기관은 해양당국<sup>164)</sup>과 지방정부의 경찰청<sup>165)</sup>이다.



## (2) 정부채권 후순위 청구

에리카호 오염사고 후 프랑스 정부가 취한 첫 번째 조치는 정부채권 후순위 선언이다.<sup>166)</sup> 1992 국제기금의 최고 보상액은 2억 300만 SDR인데 에리카호 사고 초기에 손해액이 국제기금의 보상한도액을 초과할 것으로 우려되어서 2000년 2월에 개최된 제6차 집행위원회 회의에서 프랑스는 정부채권에 대

162) 프랑스는 1978년에 발생한 아모코 카디즈(Amoco Cadiz)호 사고 이후에 유류오염사고 대응을 위한 계획, 즉 폴마르 계획(POLMAR Plan)을 수립하였다. 폴마르 계획은 해상계획(POLMAR Sea Plan)과 육상계획(POLMAR Land Plan)으로 구성되어 있다.

163) 이 항의 내용은 필자가 2008년 5월 프랑스 브레스트 지방 해양경찰청을 방문하여 관계자와 면담한 내용을 중심으로 정리한 것이다.

164) 프랑스에는 3개의 해양경찰청이 있다. 영불해협 및 북해 관할청은 셸부르(Cherbourg)에, 대서양 관할청은 브레스트(Brest)에, 그리고 지중해를 관할청은 툴롱(Toulon)에 있다.

165) 프랑스 지방행정 조직은 5개 지역(Region)과 95개 지방정부(Department)로 구성되어 있으며, 각 지방정부 소속의 경찰청이 있다.

166) 프랑스는 정부채권 후순위 청구선언을 하면서 사고 선박의 용선주인 토탈(Total사보다는 우선한다는 단서를 달았다.

해 일반피해자보다 후순위로 국제기금에 청구하겠다는 선언을 하였다.<sup>167)</sup>

### (3) 긴급 피해자 원조계획

프랑스 정부는 2000년 1월에 에리카호 사고 피해자에 대한 긴급원조계획을 수립하였다. 손해를 입은 어민을 대상으로 농수산부 산하기관인 국가해양생산양식(OFIMER)<sup>168)</sup>에서 국제기금의 보상기준을 근거로 손해를 평가하여 손해액의 50퍼센트를 지급하였다.<sup>169)</sup> 이렇게 선지급한 금액에 대해 프랑스 정부는 피해자가 국제기금으로부터 보상을 받을 수 있는 권리에 대한 代位權을 취득하였다. 그리고 정부는 피해자의 국제기금에 대한 請求權을 讓受하는 조건으로 擔保貸出을 하였고, 담보대출시 피해기업에 대한 保證도 하였다.<sup>170)</sup> 그 외에 재난지역에 대한 지원 즉 조세감면, 사회보장금 면제(부담금의 50퍼센트), 어업 및 양식부문에 대해 농업재해에 준하는 지원,<sup>171)</sup> 채무 및 이자 감면, 굴양식장의 공유수면사용료 면제 등의 재정지원도 병행하였다.

한편 관광분문의 이미지 회복을 위해 정부에서 홍보비용을 지출하였으며, 국제기금의 査定額의 20퍼센트<sup>172)</sup>에 대해 정부에서 5년 간 無利子로 貸付하였다.

167) 프랑스정부는 정부채권 1억 9,500만 유로에 대하여 후순위 청구선언을 하였다. IOPC Fund, 92FUND/EXC.6/21; 동시에 이 채권 전액에 대하여 에리카호의 최대주주, 선박관리인, 선급, 토탈社를 상대로 형사소송을 제기하였다. 2008년 5월 13일 항소법원의 결정에 따라 토탈社는 프랑스 정부채권 1억 9,500만 달러 중 국제기금에서 보상받은 금액(4,200만 달러)을 제외한 1억 5,300만 유로를 수표로 정부에 지급하였다.

168) 정식명칭은 “Office national interprofessionnel des produits de la mer et de l'aquaculture”이고, 수산물 분야에 관한 국가조직으로 주요 임무는 시장의 조율, 생산물의 홍보, 단계의 구조화 등이다.

169) IOPC Fund, 92FUND/EXC.8/2/Add.1, p.5.

170) 정부는 대출금의 70퍼센트에 대해 보증하였다.

171) 판매금지 손실, 재고량 손실, 이미지 피해 등에 대한 농업재해에 준한 지원이다.

172) 기금 사정액의 20퍼센트를 지급한 이유는 국제기금의 지급률이 80퍼센트였기 때문이다. 국제기금의 일반피해자(민간 및 지자체)에 대한 지급률은 2000년 7월 50퍼센트로 시작하여, 2001년 1월 60퍼센트, 2001년 6월 80퍼센트, 그리고 2003년 4월 이후는 100퍼센트로 점차 증가하였다.

## 제3절 스페인

### 1. 序說

스페인도 유류오염손해 배상 및 보상에 관한 국제협약의 체약국이다. 스페인이 협약을 수용하는 방법은 협약의 내용을 그대로 국내법화하는 것이다. 즉, 국왕이 국제협약을 승인하고, 공포할 것을 지시하는 내용의 증서에 서명하고, 국왕이 서명한 증서와 협약문을 官報(B.O.E)<sup>173)</sup>에 게재하면, 국내적으로 효력이 생긴다.

한편 스페인은 국제협약의 체약국임에도 불구하고 2002년에 프레스티지호 오염사고가 발생하자 피해자에 대한 손해 배상 및 보상을 국제협약의 절차에 따르지 않고 특별법을 제정하여 처리하였다.

이하에서는 스페인의 유류오염손해 배상 및 보상에 관한 국제협약의 국내입법화 과정 및 내용과 프레스티지호 유류오염손해 보상을 위해 제정한 특별법을 살펴본다.

### 2. 國際協約의 國內履行法律

가. 1969년 민사책임협약 및 1971년 기금협약의 가입과 국내 발효

스페인 국왕은 1975년 11월 5일에 1969년 민사책임협약을 승인<sup>174)</sup>하고, 공포할 것을 지시하는 증서에 서명하였다. 이 증서<sup>175)</sup>와 1969년 민사책임협

---

173) Jefatura del Estado(BOE n° 58 de 8/3/1976).

174) 스페인 전권대사가 1970년 10월 7일 런던에서 이 협약에 서명하였다.

175) 1969년 11월 29일 브뤼셀에서 체결한 유류오염피해에 대한 민사책임에 관한 국제협약을 스페인이 비준하다는 증서(제5133호): “Instrumento Ratificación de España del Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, hecho en Bruselas el día 29 de noviembre de 1969”이다.

약 원문을 관보(제58호)에 게재함으로써 1969년 민사책임협약은 스페인 국내에 발효되었다. 또한 스페인 국왕은 1981년 9월 22일에 1971년 기금협약을 비준하는 증서에 서명하였다. 이 증서(제5722호)<sup>176)</sup>와 1971년 기금협약의 원문은 1982년 3월 11일자 관보<sup>177)</sup>에 게재되었다.

#### 나. 1992년 민사책임협약 및 기금협약의 가입과 국내 발효

스페인 국왕은 1992년 민사책임협약을 승인하고, 공포를 지시한 증서에 서명하고(제21070호), 1995년 9월 20일자 관보<sup>178)</sup>에 이 증서와 협약 원문을 게재하였다. 이로써 이 협약은 관보게재일로부터 스페인에 적용되고 있다.

#### 다. 2003년 추가기금협약의 가입과 국내발효

스페인 국왕은 2004년 12월 1일에 2003년 추가기금협약을 승인하는 증서에 署名<sup>179)</sup>하고, 公布를 지시하였으며, 이 증서(제1664호)<sup>180)</sup>와 이 협약의 원문은 2005년 2월 2일자 관보<sup>181)</sup>에 게재되었다.

176) 1981년 9월 22일에 1971년 12월 18일 브뤼셀에서 체결한 “유류오염손해보상을 위한 국제기금 설치에 관한 국제협약”을 스페인이 비준한다는 증서(제5722호)로 정식 명칭은 “Instrumento de 22 de septiembre de 1981 de adhesión de España al Convenio internacional de constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, hecho en Bruselas el 18 de diciembre de 1971”이다.

177) Jefatura del Estado(BOE n. 60 de 11/3/1982.).

178) Jefatura del Estado(BOE n. 225 de 20/9/1995).

179) 스페인은 전권대사가 2003년 9월 26일에 2003년 5월 16일 런던에서 체결된 1992년 유류오염손해보상을 위한 국제기금 설치에 대한 국제협약의 2003년 의정서를 비준하였다.

180) 2003년 5월 16일 런던에서 체결된 1992년 유류오염손해보상을 위한 국제기금 설치에 관한 국제협약의 2003년 의정서를 스페인이 비준한다는 증서(제1664호)로 정식 명칭은 “Instrumento de Ratificación del Protocolo de 2003 relativo al Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, hecho en Londres el 16 de mayo de 2003”이다.

181) Jefatura del Estado(BOE n. 28 de 2/2/2005).

### 3. 프레스티지호 汚染事故와 스페인의 損害補償制度

#### 가. 사고의 개요

2002년 11월 13일 프레스티지호(바하마 선적 유조선, 4만 2,820톤)가 중질유 7만 6,792톤을 적재하고 스페인의 대서양 연안을 황천항해하다 스페인 갈리시아에서 30km 떨어진 곳에서 선체결함으로 船首와 船尾가 두 동강이 나서 약 6만 3천 톤이 유출되었다.<sup>182)</sup> 해상에서 이등분된 선체 중 선수부분은 수심 3,500미터에, 선미부분은 수심 3,830미터에 각각 침몰되었다. 프레스티지호가 싣고 있던 화물유는 장기간 바람 및 조류를 따라 이동하여 스페인 갈리시아 해안을 심하게 오염시키고, 점차적으로 비스케이(Biscay)만으로 이동하여 스페인 여러 해안도 오염시켰다. 2003년 1월에는 유출유가 인접한 프랑스 해안에도 피해를 입혔다. 스페인 정부는 유럽연합, 영국, 네덜란드, 프랑스 당국에 방제장비와 선박의 지원을 요청하였으며, 10개국에서 15척 이상의 선박이 방제활동을 하였다.<sup>183)</sup>

#### 나. 스페인 정부의 피해자 구제제도

1992년 프레스티지호 사고 직후 스페인 정부는 사고지역을 災難地域으로 선포하고, “국가재난지역의 지원에 관한 특별법(Royal Decree)”을 제정해서 稅金減免, 대부,<sup>184)</sup> 사회보장비 면제 혜택<sup>185)</sup> 등 재난지역 선포에 따른 일련의

182) IOPC Fund, *Annual Report 2006*, p.101.

183) Purificacion Morandeira, "Past Experiences on Compensation for Oil Spill Damage and Lessons Learned: Prestige Incident", *The 2nd Seoul International Maritime Forum*, May 27-28, 2008.

184) 스페인 국영 비영리보험회사에서 무이자로 3-4년의 신용대출이나 융자를 하였다. 그러나 대부가 중요치 않았는데, 이는 스페인 국영 비영리보험회사에서 대부를 할 시점에 특별법에 의한 손해보상이 이루어진 경우가 많았기 때문이다.

185) IOPC Fund, *Annual Report 2004*, p.98.

지원조치<sup>186)</sup>를 시행하였다. 한편 이와는 별도로 스페인 정부는 프레스티지호 유류오염사고로 발생한 손해에 대해 피해자에게 직접 보상하고,<sup>187)</sup> 피해자가 선박소유자나 국제기금에 대하여 갖는 손해 배상 및 보상청구권을 국가가 대위하는 방법으로 피해자의 유류오염손해보상에 직접 관여하였다. 통상 유류오염사고가 발생하면 피해자가 선박소유자(그 보험사) 및 국제기금에 請求해서 損害 賠償 및 補償을 받게 되지만 스페인 정부는 ‘손해보상을 위한 特別法’ 제정을 통해 직접 손해보상에 개입하였다. 특별법은 국가의 피해자에 대한 보상 절차를 상세히 규정하고 있다. 피해자는 특별법에 따른 정부의 보상시스템에 따르거나 국제기금에 직접 보상을 청구할 수 있다. 정부보상시스템에 따르면, 피해자는 정부와 채권양도계약<sup>188)</sup>을 체결하고, 피해청구서를 작성해서 제출해야 한다. 보상금액은 스페인 국영 비영리보험회사(ICO)<sup>189)</sup>가 1992년 국제기금에서 정하고 있는 보상기준으로 사정한 금액이다.

손해보상 특별법은 보상방법을 크게 세 가지로 구분하고 있다.

첫째는 어민 등 직접 피해자에 대해 보상하는 방법이다. 이들은 프레스티지호 사고로 생계에 어려움을 겪고 있기 때문에 “신속한 보상”에 초점을 두었다. 피해기간, 어선척수, 생산량, 선원수, 선박크기 등을 고려한 標準損害算定方法을 마련하고, 이를 피해자에게 사전 통지하고, 이 방법에 의해 산정한 손해보상신청서를 받아서 보상하였다.<sup>190)</sup>

둘째는 어민 이외의 피해자, 즉, 요식업, 숙박업 등 관광업자에 대한 보상방법이다. 이들에 대해서는 어업인 등 직접 피해자와 달리 표준손해산정방법을

186) 재난지역에서 시행된 일련의 지원조치는 매우 어려운 상황에 처해있는 피해자 보호를 위해 신속하게 제정된 특별법에 의해 시행된 것이다.

187) 이를 위해 정부예산으로 2억 4,900만 유로를 확보하였다.

188) 정부에게 대위권을 양도한다는 협약을 체결하였다.

189) 정식명칭은 “Instituto de Crédito Oficial”이며, 테러행위 또는 자연재해 등 민간영리보험회사가 부보하지 아니하는 손해를 보상하는 특수목적보험회사이다. 손해사정업무는 이 회사가 공공기관, 기타 관계부처, 특별기구 및 기업에서 종사해 왔던 숙련된 보험사정관들에게 위임하여 시행하였다.

190) 대부분의 피해자가 특별법에 의한 보상방법을 선호하여 약 2만 9천명이 손해보상을 신청하였으며, 신청자의 대부분은 2년 이내 보상을 받았다.



채택하지 않고 개별적인 증빙자료에 의해 전문손해사정인이査定하였다. 이에 따라 보상기간이 비교적 장기간 소요되었다. 셋째 방법은 주로 지방정부 등 공공기관에 대한 보상이다. 지방정부가 지출한 방제작업비용에 대해 증빙자료를 제출케 하여 보상하였다.

그 외에 시장 활성화를 위하여 피해지역의 방제작업이 완료되고 수산물의 위험성이 제거되었다는 홍보를 중앙정부가 각종 미디어를 통해 직접 실행하였다. 또한 정부는 폐기물 제거 등 방제작업 및 환경복구에 많은 노력을 하였고, 4천 미터 해저의 난파선의 잔존유 제거비용도 부담하였다.

#### 다. 프레스티지호 油類汚染損害 補償을 위한 특별법

##### (1) 특별법 제정 배경 및 구성

##### (가) 특별법의 제정 배경



프레스티지호 유류오염사고로 인한 손해와 관련하여 스페인 정부는 재난에 적극적으로 대응하고, 피해경감을 위한 방안들을 신속하고 즉각적으로 강구하기 위한 일련의 대책들을 채택해 왔다. 앞에서 살펴본 바와 같이 스페인은 유류오염손해 배상 및 보상에 관한 국제협약의 체결국이므로 프레스티지호 사고로 발생한 油類汚染損害는 이 국제협약에 따라 보상되는 것이 일반적이다. 그러나 국제협약에 의한 補償限度額<sup>191)</sup>은 프레스티지호 사고로 입은 손해를 전부 보상하기에는 매우 부족하고, 피해자들에게 보상금이 지급되기까지는 상당한 시일이 소요되어 피해자들이 손해보상을 받을 권리를 제대로 누리지 못하고 있는 상황에서 피해자에 대하여 특단의 대책이 필요하였다. 이에 가능한 한 빠른 시일 내에 국가가 피해자들의 손해액을 先支給하고, 대신에 당해 피해자의 권리에 대한 代位權을 행사함으로써 사고로 인한 경제적인 악영향을 완화하고자 하였다. 이를 위해 국가행정기관이 손해에 상응하는 보상액을 피해자에

191) 당시 1992년 국제기금의 보상한도액은 1억 3,500만 SDR이었다.

게 지급하고, 피해자들은 손해보상을 받았음을 인정함과 동시에, 프레스티지호 사고로 인한 손해와 관련한 모든 소송을 포기하며 그 어떠한 국내외의 법적 또는 법외적 損害賠償請求節次도 밟지 않겠다는 것을 명시한 계약협정에 서명하는 것을 자발적으로 수락하는 손해보상체제를 확립하였다.

#### (나) 특별법의 구성

칙령법 4/2003(이하 '2003년 특별법'이라 한다)<sup>192)</sup>은 프레스티지호 오염사고로 손해를 입은 사람들에게 신속한 손해보상을 하기 위한 방안으로 제정되었다. 이 법의 내용은 피해자들이 입은 손해를 사정한 결과에 따라 損害補償額을 수령하는 대신 당해 사고와 관련한 모든 법적 또는 법외적 손해배상청구를 포기 및 기권하겠다는 사실을 명시한 계약협정을 재무부와 체결하도록 하는 것이다. 이 칙령법의 시행령인 칙령 1053/2003<sup>193)</sup>은 피해자의 손해에 대한 두 종류의 산정방식 즉 直接 算定方式(Direct Estimate)과 客觀的 算定方式(Objective Estimate)에 대해 규정하고 있다.

한편 스페인 정부는 칙령 1699/200<sup>194)</sup>에서 특정 집단 즉, 조업금지 기간 동안 승선하지 않았던 선박소유자 및 수산업협동조합들도 손해를 입었다고 인

192) Real Decreto Ley 4/2003(2003년 6월 20일 공포) : 프레스티지호 사고로 인한 피해보상 조치에 관한 칙령법(Real Decreto Ley 4/2003, de 20 de junio, sobre actuaciones para el abono de indemnizaciones en relación con los daños ocasionados por el accidente del buque Prestige).

193) Real Decreto 1053/2003(2003년 8월 1일 공포) : 프레스티지호 사고로 인한 손해와 관련하여 칙령법 4/2003(2003년 6월 20일 공포)에 명시된 규정을 시행할 것을 승인하는 칙령(Real Decreto 1053/2003, de 1 de agosto, por el que se aprueban normas de desarrollo del Real Decreto Ley 4/2003, de 20 de junio, en relación con danos ocasionados por el accidente del buque Prestige).

194) Real Decreto 1699/2003(2003년 12월 12일 공포) : 프레스티지호 사고로 인한 피해 관련 칙령법 4/2003(2003년 6월 20일 공포)의 규정을 시행하기 위한 칙령 1053/2003(2003년 8월 1일 공포)의 개정(Real Decreto 1699/2003, de 12 de diciembre, por el se modifica el Real Decreto 1053/2003, de 1 de agosto, por el que se aprueban normas de desarrollo del Real Real Decreto Ley 4/2003, de 20 de junio, sobre actuaciones para el abono de indemnizaciones en relación con los daños ocasionados por el accidente del buque Prestige).

정하고 이들에 대한 손해는 객관적 산정방식을 적용하는 것으로 결정하였다. 어류 또는 조개류의 제1차 판매자들에게는 객관적 손해산정방식만을 적용하기는 어렵다고 판단하고, 객관적 산정방식과 직접 산정방식 중에서 선택할 수 있도록 하였다. 재무부령 114/2004<sup>195)</sup>는 프레스티지호 사고로 입은 손해보상을 받기 위해 정부와 체결하는 계약협정의 표준 양식을 규정하고 있다.

한편 2003년 특별법의 제정을 통한 피해자에 대한 보상체제는 이중적 제한을 두고 있었다. 즉 모든 손해에 대한 보상은 국영 비영리보험회사를 통해 先支給하며, 지급한도액은 1억 6천만 유로로 한정한다는 것이다. 그러나 先支給금에 대한 지급한도액은 공공기관과의 신규 협력협약 체결을 어렵게 하였다. 즉, 1억 6천만 유로로는 칙령법과 관련한 모든 협정과 협약에 의한 損害補償額을 지급하기에는 크게 부족하였다. 개별협정과 지자체 및 지역기관과 맺은 협약에 따른 예상 손해배상청구액 및 방제작업 예상소요비용 등을 고려할 때, 기금의 충분한 확보가 필요하였다. 한편 2003년 특별법은 2003년 12월까지 입은 손해만 補償對象으로 규정했기 때문에 그 이후에 수산업 또는 양식업을 기반으로 하는 경제활동에서 프리스티지호의 유류 유출로 직접적이고 명백하게 경제적 손실을 입은 자들에 대한 추가적 보상이 필요하였다. 이러한 이유로 2003년 특별법을 보완하기 위해 제정한 것이 칙령법 4/2004(이하 "2004년 특별법"이라 한다)이다.<sup>196)</sup>

---

195) 재무부령 114/2004(2004년 1월 27일 공포) : 프레스티지호 사고가 야기한 피해와 관련한 계약협정의 표준양식 승인(ORDEN HAC/114/2004, de 27 de enero, por el que se aprueban los modelos normalizados de acuerdo transaccion en relación con danos ocasionados por el accidente del buque Prestige).

196) Real Decreto Ley 4/2004(2004년 7월 2일 공포) : 프레스티지호 사고가 야기한 피해와 관련한 특별 대책에 관한 칙령법(Real Decreto Ley 4/2004, de 2 de julio, por el que se adoptan determinadas medidas relacionadas con los daños ocasionados por el accidente del buque Prestige).

## (2) 2003년 특별법의 내용

### (가) 損害補償 對象者

2003년 특별법에 의해 損害補償을 받을 수 있는 피해자는 원칙적으로 1992년 민사책임협약과 기금협약에서 배상대상으로 명시하고 있는 汚染損害<sup>197)</sup>를 입은 자연인 또는 법인이다. 자연인 및 법인에는 어민 및 어선업자, 관광업자 뿐만 아니라 손해를 입은 지방자치단체 및 지방공공기관도 포함된다<sup>198)</sup>. 이러한 자연인 및 법인이 2003년 특별법에 의해 손해보상을 받기 위해서는 프레스티지호 사고로 입은 손해와 관련한 모든 소송을 포기한다는 것과 그 어떠한 국내외의 법적 또는 법외적 손해보상청구를 하지 않겠다는 내용이 포함된 표준양식에 따라 재무부와 계약협정이나 협력협약을 체결해야 한다.<sup>199)</sup>

### (나) 손해보상 기금의 조성 및 사용

스페인 정부는 프레스티지호 사고 피해자들을 보상하기 위하여 1억 6천만 유로<sup>200)</sup>의 기금을 조성하였다<sup>201)</sup>. 이 기금의 재원은 재난시 국가가 지원하는 금액과 特別財政支援<sup>202)</sup>이다. 기금은 국영 비영리보험회사가 집행하는데,<sup>203)</sup>

197) 오염손해는 유출 또는 배출된 장소에 불구하고, 선박으로부터 유류가 유출 또는 배출되어 초래된 오염에 의하여 i) 그 선박의 외부에서 생긴 손실 또는 손해, 단, 환경손상으로 인한 손해는 이익의 상실과 환경회복을 위하여 취하였거나 취할 상당한 조치비용, ii) 방제 조치 비용 및 방제조치로 인한 추가적 손실 또는 손해를 말한다(1992년 민사책임협약 제2조 제6호).

198) Real Decreto Ley 4/2003 보칙 제1조.

199) Real Decreto Ley 4/2003 제5조, 제6조 및 보칙 제1조.

200) 프레스티지호 사고 당시의 1992년 기금협약의 보상한도액 1억 3,500만 SDR을 유로로 환산한 금액이 약 1억 6천만 유로이다.

201) Real Decreto Ley 4/2003 제2조.

202) 특별재정은 2003년 1월 11일 개최된 국가복권 특별추첨행사와 교육문화체육부가 주도한 갈리시아 문화관광계획 활동에 따른 수익금으로 2003년 특별법 이행을 위한 재정으로 전부 또는 일부를 사용할 수 있다(Real Decreto Ley 4/2003 제2조).

이 회사는 기금의 지급한도액인 1억 6천만 유로 내에서 재무부의 여건을 고려하여 프레스티지호 사고 피해자에게 보상한다.

#### (다) 계약협정 체결을 위한 사전신청서 제출

피해자들은 2003년 12월 31일까지 재무부에 신청서를 제출해야 손해보상을 받을 수 있다. 신청서는 재무부가 승인한 양식이어야 하며, 피해자는 개별적으로 신청서를 제출할 수 있고, 피해자 대표 연합이나 공익단체를 통해서도 제출할 수 있다.<sup>204)</sup> 신청서에 첨부할 서류는 다음과 같다.

- i) 청구인 신분증명서 : 청구인 본인의 신분증 사본을 제출하거나, 대리인 일 경우 청구인 거주 지역내 국가 법무소가 인가한 공증문서를 첨부
- ii) 은행계좌 : 損害補償額 수령대상자인 청구인의 은행계좌에 대한 신용기관의 인증서
- iii) 기존 수령 금액 : 신청서 제출일 이전에 국제기금이나 타 신용기관 또는 행정기관으로부터 손해보상 명목으로 지급받은 금액이 있는 경우 관계 행정기관 또는 기구가 발행한 인증서와 함께 제출
- iv) 損害程度의 증명 : 청구인들은 손해정도를 증명
- v) 손해산정 : 청구인들이 입은 손해가 補償對象이고, 경제적으로 산정이 가능한 손해이며, 명백하게 유류오염으로 발생하였음을 입증하는 서류
- vi) 인과관계 : 손해보상액 신청서에 기재된 손해는 유류오염으로 인한 손해의 범위에 속한다는 것을 명시

#### (라) 손해산정 방식

2003년 특별법은 앞에서 언급한 바와 같이 두 가지 損害算定方式을 규정하고 있다.

203) Real Decreto Ley 4/2003 제1조.

204) Real Decreto 1053/2003, 제2조.

“직접 산정방식”<sup>205)</sup>은 어민 이외의 피해자, 주로 호텔 등 觀光業者가 입은 손해를 산정할 때 사용한 방식으로 스페인 국영 비영리보험회사가 각 증빙자료를 기초로 손해를 산정하였다. 또한 지방자치단체로부터 이미 지원을 받았던 수산업협동조합 및 조업하지 않았던 선박소유자가 입은 수익 감소에 대해서도 損害査定을 실시한다. 재무부는 피해자로부터 받은 손해평가 관련신청서와 첨부한 서류를 스페인 국영 비영리보험회사에 양도하고, 이 회사는 損害算定 결과와 그 결과를 산출한 전문가<sup>206)</sup>들의 보고서를 재무부에 통지한다. 재무부는 프레스티지호 오염사고로 입은 손해에 대해 이미 국제기금이나 재난지원기금을 집행하는 단체 및 기관으로부터 보상받은 금액을 控除하고 계약협정에 명시된 손해에 대해 보상액을 결정한다.<sup>207)</sup>

“객관적 산정방식”<sup>208)</sup>은 損害算定方式을 정하여 피해자에게 이 방식을 사전에 통지하고, 피해자는 손해보상신청서를 재무부에 제출할 때 이 방식에 의해 계산한 손해액을 기재하게 하는 방법이다. 객관적 산정방식은 유관 공공행정기관이 발간한 각종 정보<sup>209)</sup>에 근거해서 재무부가 정한다. 재무부는 피해자들의 所得 減少額 예상치를 근거로 객관적 산정을 위한 잠정기준을 만든 다음에, 프레스티지호 사고 관련 정부 위원실<sup>210)</sup> 및 스페인 국영 비영리보험회사의 보고서를 참조하여 잠정기준을 일부 수정해서 만든다.<sup>211)</sup> 이 손해보상 대

205) Real Decreto 1053/2003 제4조.

206) 국영 비영리보험회사는 필요시 마다 공공기관 및 기타 관계부처, 특별기구 및 기업에서 오랫동안 직업적으로 종사한 숙련된 보험사정판들에게 손해산정 업무를 위임한다.

207) Real Decreto 1053/2003 제4조.

208) Real Decreto Ley 7/2002(2002년 11월 22일 공포) 제7조 및 Real Decreto Ley 8/2002(2002년 12월 13일 공포) 제7조 규정에 의거 지원을 받았던 피해자들의 손해를 산정한 방법이다.

209) 피해를 입은 기간(어업금지기간), 어선척수 및 생산량, 선원숫자, 선박크기 등. *op. cit.*, p.46.

210) 정부위원실(Oficina del Comisionado)은 프레스티지호 사고 손해보상을 위해 칙령 1/2003(2003년 1월 3일 공포)에 의해 창설된 조직이다(Real Decreto 1053/2003(2003년 8월 1일 공포) 추가규정).

211) Real Decreto 1053/2003 제3조.

상은 어업 공동체, 즉 선박소유자, 선원, 양식업자, 어선어업자, 어류시장이나 어류 판매상<sup>212)</sup>등 프레스티지호 오염사고로 생계를 잃은 피해자 등이며, 신속한 보상에 초점을 두고 있다. 피해자는 이러한 방법에 의한 국가의 보상을 수용하거나 국제기금에 직접 청구할 수 있다.<sup>213)</sup>

#### (마) 계약협정 및 협력협약의 체결

피해자들과 체결하는 계약협정 및 협력협약은 재무부가 승인한 표준양식을 사용한다.<sup>214)</sup> 피해자의 손해산정이 끝나면 재무부 또는 재무부로부터 권한을 위임받은 기관은 기본정보가 기재된 協定 또는 協約申請書를 피해자들에게 통지한다. 이 신청서를 받은 피해자들이 이를 수락할 경우는 신청서 수령일로부터 30일 내에 서명한 신청서를 재무부에 재송부한다. 피해자가 서명한 협정이거나 협약신청서에 재무부와 국영 비영리보험회사 대표가 서명하면 협정 및 협약이 체결된다. 기한 내에 서명한 협정 또는 협약신청서가 제출되지 아니하면, 청구인이 계약협정 및 협력협약의 최초 신청을 포기한 것으로 看做된다.<sup>215)</sup> 피해자들에게 최대한의 법적 안정을 보장하기 위해, 계약협정 체결일은 서명 완료된 협정신청서를 재무부로 재송부하는 날로 한다.

#### (바) 국영 비영리보험회사에 의한 지급

계약협정이 체결되면, 재무부는 국영 비영리보험회사에 수해자의 신분과 계약상 명시된 지급액을 반드시 통지한다. 이 회사는 수해자가 지정한 은행계좌에 계좌 이체를 통해 보상금을 지급한다. 피해자는 국영 비영리보험회사로부

212) 이 중 1차 어류판매자들은 객관적 산정방식을 거부하고, 직접산정방식에 의거하여 손해 산정을 실시할 수 있다. 어떤 산정방식을 산정할 지는 피해자의 신청서와 동봉한 별첨문서를 통해 이루어지며, 한번 결정하면 번복할 수 없다(Real Decreto 1053/2003 제2조 제2항).

213) 대부분의 피해자가 국가에 의한 보상을 선호하여 약 2만 9천명이 손해보상을 신청하였다.

214) Real Decreto Ley 4/2003 제1 최종규정.

215) Real Decreto 1053/2003 제5조.

터 계약협정 체결에 따른 손해보상액을 수령시 프레스티지호 사고로 인한 손해에 대한 보상수령권은 이 회사가 대위한다는 보증서를 작성하며, 이 회사는 피해자에게 대출금의 元金과 利子에 대한 債務證明書도 함께 발부한다.<sup>216)</sup>

한편 스페인 정부는 피해자의 손해에 대한 선지급이 국가의 책임을 인정하는 것이 아님을 명확히 하고 있다.<sup>217)</sup>

#### (사) 지방자치단체 및 공공기관과 협력협정 체결

국가 일반행정기관은 프레스티지호 사고로 공공기관이 입은 손해를 보상할 목적으로 지방자치단체 및 손해를 입은 지방공공기관과 協力協約을 체결할 수 있다. 협력협약은 협정체결 기관과 각 당사자별 법적 권한 및 각 행정기관별 행사가능 권한, 손해정도와 손해 산정치 등이 세세하게 명시되어 있어야 한다. 공공행정기관과 협력협약을 체결한 경우 국가 일반행정기관은 국내외 기관 및 단체 또는 제3자와 체결한 협약과 관련, 동 기관 관할의 권리나 소송을 대위한다. 그리고 계약협정에 따른 손해보상액의 결정에는 지역 공동체 기금에서 나온 지원금도 고려되어야 한다. 따라서 양 측으로부터 수령한 손해보상 총액은 손해산정에 따른 보상총액을 초과할 수 없다.

### (3) 2004년 특별법의 내용

#### (가) 보상기금 증액

2003년 특별법은 손해배상이 가능한 모든 경우에 대하여 國營 非營利保險 會社에 의한 지급 상한선을 1억 6천만 유로로 한정하고 있었다. 이로 인하여 공공기관과의 신규 契約協定 및 協力協約의 체결에 의거한 손해보상을 어렵게 하는 재정적인 문제를 야기하였다. 2004년 특별법은 이를 보완하기 위해 제

216) Real Decreto Ley 4/2003 제3조 및 6조d 참조.

217) Real Decreto Ley 4/2003 전문 및 Real Decreto 1053/2003 전문.



정된 법이다. 우선 공공기관과의 특별협력협약에 따라 지급되는 손해보상액의 상한선을 폐지하였다. 2003년 특별법은 1억 6천만 유로 내에서 피해자에게 보상금을 지급하도록 하였지만 2004년 특별법은 상한을 두지 않고 국영 비영리보험회사의 기금과 국가예산으로 협정과 협약의 조건에 따라 금액을 지급한다고 명시하였다.<sup>218)</sup> 이를 위해 국영 비영리보험회사에 설치되어 있는 준비기금에 2004년 중에 2억 4,950만 유로를 추가하기로 하였다<sup>219)</sup>

#### (나) 추가적 경제적 손실보상

2003년 특별법에 의한 보상은 2003년 12월까지 발생한 經濟的 損失이다.<sup>220)</sup> 그러나 그 이후에도 프레스티지호의 유류 유출에 따른 어선어업 또는 양식업에서 어획량 및 양식량의 급격한 감소로 직접적이고 명백한 經濟的 損失이 발생하였다. 2004년 특별법은 2003년 특별법에 의해서 도입된 계약협정체제와는 독자적 또는 보완적 측면에서 2004년에 발생한 경제적 손실에 대한 보상에 대하여 규정하고 있다. 칙령 276/2005(2005년 3월 11일 발효)<sup>221)</sup>는 2004년 특별법의 시행에 필요한 보상 관련자격요건 및 조건, 보상액 지급절차 등을 정하고 있다.

보상대상자는 수산업 및 양식업 종사자로서 2004년 회기 동안에 프레스티지호 유류유출로 직접적이고 명백한 경제적 손실을 입은 자이다. 손실보상을 받고자 하는 자는 2005년 3월 31일까지 재무부에 신청서를 제출해야 한다. 신청서에는 청구인이 수해자의 자격요건<sup>222)</sup>과 조세 및 사회보장비용 납부의

218) Real Decreto Ley 4/2004 제1조 제1항.

219) Real Decreto Ley 4/2004 추가규정.

220) Real Decreto Ley 4/2003(2003년 6월 20일 공포) 제6조에 따른 계약협정체제를 위한 신청서를 2003년 12월 31일까지 제출해야 하므로 그 이후의 손실은 반영할 수 없었다(Real Decreto Ley 4/2003 제6조).

221) 정식 명칭은 “Real Decreto 276/2005, de 11 de marzo, por el que se desarrolla el artículo 2 del Real Decreto Ley 4/2004, de 2 de julio, por el que se adoptan determinadas medidas relacionadas con los daños ocasionados por el accidente del buque Prestige”이다.

무 이행자라는 資格條件<sup>223)</sup> 등 입증 서류와 2004년에 프레스티지호 유출사고로 입은 경제적 손실 및 이를 증명할 수 있는 서류가 첨부되어야 한다. 신청서 및 公證書類의 확인 및 평가작업은 경제재무부 保險補償局이 담당한다. 보험보상국은 제출한 서류를 분석하고, 프레스티지호 사고로 2004년 동안 야기된 경제적 손실액을 청구인별로 결정하여 경제재무부에 송부한다. 이러한 종류의 보상을 위해 사용 가능한 기금은 300만 유로이며, 청구인의 총 경제적 손실이 이 금액을 초과하는 경우는 피해자에게 比例配分한다.<sup>224)</sup> 경제재무부는 보험보상국에서 송부한 청구인별 경제적 손실액 보고서에 따라 300만 달러의 보상한도액을 고려하여 보상액을 결정한다. 경제재무부는 청구인의 경제적 손실액에 대하여 최종결정을 내릴 권한이 있고,<sup>225)</sup> 그 결정은 행정절차상 최종단계가 된다.<sup>226)</sup> 경제재무부는 개별 보상 대상자가 수령한 보상액을 공개해야 한다.



222) 청구인이 어선어업 및 양식업에 종사해야 한다는 자격요건은 청구인이 2004년에 채취나 어업활동 및 양도권을 가지고 있었거나, 동 기간에 프레스티지호 사고로 인해 피해를 입은 지역에서 수산업 및 양식업 활동을 해왔다는 지방자치단체 산하 유관기관의 인증서를 제출하면 된다(Real Decreto 276/2005 제3조 제2항).

223) 청구인은 조세 및 사회보장비용 납부의무 이행자이어야 한다. 청구인이 그러한 자격요건을 갖추고 있는지를 확인하기 위해 손해보상 청구인들이 신청서를 제출할 경우 경제재무부는 국가조세행정사무소 및 사회보장재무국으로부터 증명서를 수령할 권한을 부여받는다(Real Decreto 276/2005 제3조 제3항).

224) Real Decreto Ley 4/2004(2004년 7월 2일 공포) 제2조 제3항.

225) 이 업무를 위해 '해양 및 연안 오염방지 및 해소 센터'를 설립하였다(Real Decreto 276/2005 제5조 제1항).

226) Real Decreto 276/2005 제5조 제1항 및 제3항.

## 제4절 캐나다

### 1. 序說

캐나다의 유류오염손해 배상 및 보상법제는 여타 국가와는 다른 특징을 지니고 있다. 즉 1992년 민사책임협약 및 기금협약의 당사국이면서 국제기금과는 별도로 해사책임법(MLA : Marine Liability Act)에 의해 국내 선박유류오염보상기금을 운용하고 있다. 해사책임법은 유조선에 의한 油類汚染損害 賠償 및 補償뿐만 아니라 선박연료유협약의 적용대상인 일반선박으로부터 발생한 유류오염손해에 대한 배상 및 보상도 규정하고 있다.

### 2. 캐나다의 油類汚染損害 賠償 및 補償制度

1971년 캐나다 商船法(CSA: Canada Shipping Act) 제20장은 “해양오염배상기금(MPCF : Maritime Pollution Claims Fund)” 설치에 관하여 규정하고 있다. 이 법은 선박소유자에게 유류오염손해배상에 대한 嚴格責任을 부여하면서 동시에 일정한 한도 내에서 책임을 부담하는 책임제한제도를 인정하였다. 캐나다는 1989년에 국제유류오염보상체계에 가입하였다. 1969년 민사책임협약 및 1971년 기금협약 수용을 위해 상선법(CSA)을 개정하면서 해양오염배상기금(MPCF)도 船舶油類汚染基金(SOPF: Ship-source Oil Pollution Fund)으로 변경하였다. 한편 2001년 8월 8일에는 해사책임법(MLA)을 제정하였는데, 이 법 제6부는 선박소유자의 油類汚染損害賠償 책임과 캐나다 선박유류오염기금(SOPF)에 관한 규정을 두고 있다.

#### 가. 적용범위

캐나다 해사책임법은 1992년 민사책임협약 및 기금협약 적용대상선박(이하

“협약 선박”이라 한다)은 물론 일반선박에도 적용된다. 비지속성 유류를 운송하는 선박도 포함되고, 항해여부도 불문한다(법 제47조).

이 법이 적용되는 장소적 범위도 협약 선박과 협약 외 선박으로 구분하고 있다. 우선 협약 외 선박은 캐나다 영토 또는 영해와 캐나다 배타적 경제수역에 적용되고, 協約船舶은 이에 더하여 캐나다 외 민사책임협약 체약국의 영토 또는 영해와 내수, 민사책임협약 체약국의 배타적 경제수역 및 배타적 경제수역이 설정되지 아니한 경우는 영해기선으로부터 200해리 이내의 해역에서 발생한 오염사고에 적용된다(법 제41조 제1항 및 제2항).

#### 나. 선박유류오염기금의 보상대상

캐나다 선박유류오염기금(SOPF)의 補償對象은 선박에 의한 유류오염손해와 수산해양부, 유류오염 대응기관, 캐나다 및 민사책임협약 체약국 국민의 선박에 의한 유류오염손해 방지나 제거 또는 최소화 조치에 따른 비용, 그러한 조치에 의하여 야기된 손해 및 손실이다. 다만, 선박으로부터 유류 유출을 우려하여 취한 조치는 그 조치와 비용 간에 합리성이 인정되어야 한다. 또한 2001년 캐나다 상선법에 따라 수산해양부가 취한 조치비용 및 이 법에 의한 모니터링 비용, 강제지시에 따른 자연인의 조치 비용 등도 보상대상이다(법 제51조 제1항).

#### 다. 선박유류오염기금의 재원

캐나다 선박유류오염기금은 캐나다로 수입되는 유류와 국내 운송되는 유류에 대해 톤당 15센트(캐나다 화폐단위이다. 이하 이절에서는 동일하다)를 부과하여 조성하였으며,<sup>227)</sup> 2007년 기준으로 이 기금의 총액은 3억 6,300만 달

227) 캐나다 상선법 제20장의 선박소유자의 유류오염손해보상책임규정은 유류오염책임보상에 관한 세계 최초의 종합보상체제로 1969년 민사책임협약 발효 4년전, 그리고 1971년 기금협약 발효 7년 전에 시행된 법이다(<http://www.ssofund.gc.ca/>).

리이다. 수입유류 및 유류운송에 대한 분담금은 1976년까지만 징수하였는데 그 이유는 기금에서 지출하는 비용을 모두 이자수입으로 充當하고 있기 때문이다.

#### 라. 선박유류오염기금의 사용

선박유류오염기금은 캐나다의 1992년 국제기금에 대한 분담금 납부, 피해자의 유류오염손해에 대한 보상, 운영비용 등에 사용된다.

#### 마. 선박유류오염기금의 補償限度額

1992년 기금협약의 補償限度額인 2억 300만 SDR은 캐나다 화폐로 약 3억 8,500만 달러이다. 그런데 캐나다 선박유류오염기금의 유류오염손해에 대한 보상한도액은 매 사고 당 5억 3,700만 달러로 1992년 기금협약의 보상한도액보다 1억 5,200만 달러가 많다.<sup>228)</sup>

### 3. 船舶油類汚染基金의 機能

#### 가. 최초 수단(First Resort) 역할

유류오염 피해자는 선박소유자 등에 손해배상청구에 앞서 선박유류오염기금에 오염손해배상 및 방제비용을 청구할 수 있다. 기금은 이러한 청구에 대하여 손해조사 및 평가를 실시해서 피해자의 보상청구를 인정할 수 있는 경우에는 청구자에게 보상을 제의한다. 청구자는 제의를 받은 날로부터 60일 이내에 집행관에게 수락여부를 통지하여야 하며, 통지가 없는 경우는 거절한 것으로 본다. 기금이 청구자에게 보상한 경우 기금은 선박소유자나 그 보험자 등에 대하여 청구자가 가지는 손해배상 청구권을 대위한다.

<sup>228)</sup> <http://www.epa.gov/OEM/docs/oil/fss/fss02/macinnispaper.pdf>, 2008.10.5일자 검색.

#### 나. 최후 수단(Last Resort) 역할

유류오염손해를 입은 피해자가 선박소유자를 상대로 캐나다 법원에서 소송을 제기하면, 기금은 자동적으로 訴訟當事者로 참가하게 된다. 그리고 유류오염손해를 입은 피해자가 선박소유자나 국제기금으로부터 충분한 보상을 받지 못하는 경우 기금이 보상한도 내에서 최종적인 보상책임을 진다.

#### 4. 캐나다의 2003년 追加基金協約 加入 推進

현재까지 캐나다는 2003년 추가기금협약에 가입하지 않고 국내 선박유류오염기금을 활용하고 있다. 그런데 캐나다에서 損害補償額이 10억 달러를 초과하는 에리카호나 프레스티지호와 같은 대형 오염사고가 발생하며, 현재의 캐나다 선박유류오염기금 총액인 3억 6,300만 달러에서 최대보상액인 1억 5,200만 달러를 지급해야하므로 기금운영에 큰 차질이 생긴다. 이 경우에는 1976년 이후 중단했던 유류수입이나 유류운송에 따른 분담금의 징수를 재개해야 하는데, 분담금은 消費者物價指數에 연동하도록 설계되어 있으므로 2007년 기준으로는 톤당 약 43센트가 될 것으로 추정된다.

한편 1992년 국제기금체제에서 최대 보상한도액은 매 사고 당 5억 3,700만 달러이다. 그런데 2003년 추가기금협약체제에서는 최대 보상액이 15억 달러로 크게 늘어난다. 이 금액은 2003년 추가기금협약에 가입하지 않고, 선박유류오염보상기금에서 보상할 경우 톤당 28센트 정도의 분담금을 징수하여야 하는 금액이다. 이러한 분석결과로 볼 때, 캐나다는 2003년 추가기금협약에 가입하는 것이 상대적으로 저렴한 분담금을 납부하면서 대형사고시 적절한 보상을 확보할 수 있다고 판단하고, 현재 이 기금협약 가입을 추진하고 있다. 물론 캐나다는 2003년 추가기금협약에 가입하더라도 선박유류오염기금은 계속 운영할 계획이다.

## 제5절 美國

### 1. 美國 油類汚染法の 變遷

대형 유조선의 출현과 그로 인한 유류오염사고는 1960년대말 이후에 나타난 현상이다. 미국에도 물론 1899년의 하천 및 항구법(Rivers and Harbour Act of 1899),<sup>229)</sup> 1924년 유류오염방지법(Oil Pollution Control Act, 1924),<sup>230)</sup> 1948년 연방수질오염관리법(FWPCA : Federal Water Pollution Control Act of 1948) 등 오염방지관련 법률을 시행하고 있었다. 그러나 이 같은 1970년대 이전의 법들은 주로 오염방지를 위한 기술적 측면에 관한 규정과 주 정부에 대한 연방정부의 재정 및 기술적 원조에 관하여 규정하고 있을 뿐이고, 오염손해 보상문제는 다루지 않았다. 미국 최초로 선박에 대한 포괄적 유류 유출 책임과 보상에 관하여 규정하고 있는 법은 1967년 3월 발생한 토리 캐년호 오염사고를 계기로 제정된 1970년 수질개선법(WQIA: Water Quality Improvement Act)이다. 이 법은 기술적인 면에서는 1948년 연방수질오염관리법에 대한 수정이었지만 실제적으로는 전혀 새로운 법으로서 최초로 유류오염손해에 대한 보상문제를 다루었다.<sup>231)</sup> 수질개선법(WQIA)은 1972년 연방수질오염관리법의 수정법(FWPCA Amendments of 1972)에 의해 수정·보완되었다가, 1977년 12월에 유류뿐만 아니라 위험물질(hazardous substances)의 배출금지 및 벌금, 그리고 육상 및 연안시설의 방제를 다루고 있는 수질청정법(CWA: Clean Water Act of 1977)으로 다시 개정되었다<sup>232)</sup>.

229) 하천및항구법은 일반적으로 쓰레기법(Refuse Act)이라고 불린다. 이는 법 제13조 (Section 13)에서 미국 가항수역에 쓰레기를 폐기하는 것을 금지하고 있기 때문이다.

230) 미국의 연해와 내수에서의 유류오염을 금지한 최초의 연방법이다. 불가피한 사고나 비상 조치에 의한 유류의 배출을 제외한 모든 유류 배출을 금지하고 있다.

231) 이상돈, “유류에 의한 오염피해를 전보하기 위한 미국의 법제”, 『한국해법회지』, 제6권 제1호(1984.8), 33쪽.

232) 조동오·목진용, 『해양환경손해에 대한 국가의 배상청구권에 관한 연구』 (서울: 해운산업연구원, 1998), 52쪽.

1969년 민사책임협약은 모든 오염손해 및 예방조치에 대한 배상을 규정한 반면에 이 법은 연방정부가 지출한 방제비용의 회수만을 규정하고 있었다<sup>233</sup>).

그 외 유류오염 및 위험물의 오염으로 인한 손해 구제를 위한 연방법은 알래스카횡단수송관허가법(Trans-Alaska Pipeline Authorization Act of 1973)<sup>234</sup>, 심해항구법(Deepwater Port Act of 1974)<sup>235</sup>, 외대륙붕법수정법(Outer Continental Shelf Lands Act Amendments of 1978)<sup>236</sup> 등이 있고, 주법으로 플로리다주의 유류오염방지법(The Oil Spill Prevention and Pollution Control Act) 등이 있다. 이와 같이 오염손해배상 관련 법제는 너무 복잡하여 정비가 필요하였다. 이에 이러한 연방법 및 주법을 철폐하는 대신에 포괄적인 입법방안으로 제안한 것이 有害物質에 의한 오염책임에 관한 超基金法과 유류오염손해에 대한 책임에 관한 초기금법이다. 그 가운데 전자는 1980년에 위험물로 인한 오염책임 종합법적인 환경대응·보상및책임법(CERCLA: Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act: 일명 Superfund라 한다)<sup>237</sup>으로 제정되었고, 후자는 1989년 3월에 발생한 엑슨 발데즈(Exxon Valdez)호 오염사고 이후에 유류오염에 관한 포괄적 연방법인 유류오염법으로 제정되었다<sup>238</sup>).

233) 이장기, “OPA 1990의 재정책임문제에 관한 비판적 고찰”, 『한국해법회지』, 제25권 제1호(2003. 4), 237쪽.

234) 알래스카횡단수송관허가법은 피해자가 선박소유자의 책임한도액인 1,400만 달러 내에서 충분한 보상을 받지 못하는 경우에 대비하여 알래스카수송관책임기금(Trans-Alaska Pipeline Liability Fund)을 설치하도록 규정하고 있다. 이 기금은 알래스카산 석유가 하역될 때 그 석유의 소유자로부터 1배럴당 5센트씩 부과하며, 기금의 최고한도액은 1억 달러이다.

235) ‘심해항구(Deepwater Port)’란 영해 밖의 망망대해에 부유하는 원유수유장치를 건설하고, 그로부터 송유관을 통하여 연안으로 원유를 운반하는 시설을 갖춘 항구를 말한다. 이러한 심해항구에서 사고가 발생하면 대형 해양오염의 위험성이 높으므로 이를 규제하기 위하여 ‘1974년 심해항구법(Deepwater Port Act of 1974)’을 제정하였다.

236) ‘외대륙붕(Outer Continental Shelf)’란 1953년 제정된 외대륙붕법(Outer Continental Shelf Lands Act of 1953)에 의해 연방정부의 관할에 속하는 대륙붕을 뜻한다. 1978년 수정법(Amendment of 1978)은 외대륙붕 해저석유자원 개발활동에서 발생하는 유류오염 규제를 규정하고 있다.

237) 이 법은 기존 법에 의해 조성된 기금(fund)을 철폐하고 새로운 종합적인 기금을 설치한다는 뜻에서 초기금법(Superfund Act)이라 불린다.



## 2. 美國 油類汚染法の 主要 内容

### 가. 제정경위

미국은 1989년 3월 알래스카 해안에 좌초하여 25만 배럴의 원유를 유출시킨 엑슨 발데즈호의 유류오염사고를 계기로, 오염손해에 대한 책임 및 배상에 관한 종합법인 미국 油類汚染法을 1990년에 제정하였다.<sup>239)</sup> 이 법의 특징은 유류오염사고를 효율적으로 예방하고, 유출유를 제거하기 위한 새로운 규정을 담고 있는 동시에 유류오염사고에 대한 민사 및 형사책임을 대폭 강화한 것이다.<sup>240)</sup>

### 나. 적용범위

미국 유류오염법은 미국의 항해수역과 연안으로부터 200마일 이내의 배타적 경제수역에서 유류의 유출 또는 유출의 위험이 있는 경우에 적용된다.<sup>241)</sup> 여기서 “油類”는 모든 형태, 모든 종류의 유류<sup>242)</sup> 말하며, 유조선으로부터 유출되는 화물유뿐만 아니라 일반화물선으로부터 유출되는 연료유 등도 포함된다.<sup>243)</sup>

238) 조동오·목진용, 전게서, 53쪽.

239) 부시 미국 대통령이 1990년 8월22일에 이 법에 서명함으로써 법 101-380호(Public Law number 101-380)로 성립되었다.

240) 최중현, “1990년 기름 오염법과 우리법의 개정방향”, 『한국해법회지』, 제12권 제1호 (1991. 2), 209쪽.

241) 그러나 연방, 주 또는 지방법에 의해 허용된 유류배출이나 공공선박의 유류배출, 그리고 알래스카횡단송유관허가법의 책임조항이 적용되는 육상시설의 유류유출에는 적용되지 아니한다(OPA 90 §1001(a)).

242) 원유, 중유 이외에 슬러지, 유류찌꺼기 쓰레기와 혼합된 유류 등도 포함된다(OPA 90 §1002(23)).

243) 이 법상 선박이란 공공선박이 아닌 수면위에서 운항 가능한 모든 인공적인 수상운송수단을 의미한다(OPA 90 §1001(37)).

#### 다. 責任의 主體

미국에서 선박으로부터 유류오염사고가 발생한 경우 그 책임을 지는 당사자는 선박소유자, 선박운영자 및 선체용선자이며, 이들은 連帶責任(joint and several liability)<sup>244)</sup>을 진다. 따라서 정기용선자나 화물소유자는 책임의 주체가 아니다. 해양시설물에 의한 유류오염의 경우는 시설물의 소유자나 운영자가 책임주체가 된다. 구체적으로는 송유관은 소유자나 운영자, 송유관이 아닌 해상시설은 그 시설의 소유자나 운영자, 심해항구는 심해항구법(Deepwater Port Act)에 의한 면허소유자, 송유관이나 심해항구법에 의한 면허대상이 아닌 해안시설물은 시설물이 위치한 지역의 소유자, 임차인, 사업자이다.

#### 라. 책임의 성질 및 면책

책임당사자는 過失有無에 관계없이 연대하여 손해배상책임을 진다. 그러나 책임당사자는 유류유출이 불가항력적(Act of God) 자연현상, 전쟁행위 또는 책임당사자와 관련이 없는 제3자의 작위 또는 부작위에 의하여 오염손해가 발생하였음을 증명하는 경우에 책임을 면한다(§1003(a)). 제3자의 행위에 의하여 발생한 유류오염손해의 경우 책임당사자는 피해자에게 일차적으로 보상책임을 지고, 책임있는 제3자에 대하여 求償權을 행사할 수 있다.

제3자에는 책임자의 사용인, 대리인 또는 책임자와의 계약이행자는 포함되지 않는다. 또한 제3자의 행위에 대한 면책은 책임자가 유류의 성상이나 모든 관계사정 및 환경에 미치는 영향 등을 고려하여 충분한 주의를 기울이고, 예

244) 1969년 민사책임협약에 의하면, 등록선박소유자만이 책임주체이며, 선체용선자 등이 연대책임을 지지 아니한다. 따라서 선체용선의 경우 선박소유자가 책임을 지고 배상한 뒤, 선체용선자에게 구상하도록 되어 있다. 그러나 미국 유류오염법은 선박소유자와 선체용선자가 연대책임을 진다. 1987년 3월 프랑스 해안에서 발생한 아모코 카디즈호 사고시 프랑스 정부는 자국에서 소송을 제기하면 1969년 민사책임협약에 따라 등록선박소유자에게만 청구해야 하고, 선박소유자의 책임한도액 또한 저액이라는 이유로 선박소유자, 선박운항자(operator), 친회사 등 아모코계열의 각사를 상대로 하여 미국의 시카고 연방지역에 제소하였다. 그 결과 1984년에 상기 3사와 조선회사에 대해 연대책임을 지게 하는 판결이 내려졌으며, 이것이 책임자에 의한 연대책임의 선례가 되었다.

견되는 제3자의 행위 및 그 결과에 대해 사전 예방책을 강구하였음을 입증해야 한다(§1003(a)(3)). 그러나 책임당사자가 법이 요구하는 사고보고 및 방제 활동에 관하여 책임있는 당국이 요청하는 모든 합리적 협력 및 원조의 제공에 태만했든가 또는 연방수질오염관리법이나 공해상개입법에 근거한 명령을 거부한 경우는 당사자는 면책되지 않는다(§1003(c)).<sup>245)</sup>

한편 피해자의 重過失(gross negligence) 또는 악의(willful misconduct)로 인하여 유류오염손해가 발생한 경우도 책임당사자는 면책된다. 이 경우는 면책사유에 의한 면책과 같이 완전히 면책되는 것이 아니고, 피해자의 重過失이나 故意로 생긴 손해의 한도 내에서 면책된다.

이상에서 살펴 본 바와 같이 미국 유류오염법상 선박소유자가 면책받기는 대단히 어렵다.

#### 마. 배상대상



미국 유류오염법은 유류유출이 발생할 경우 책임있는 당사자가 책임을 지게 될 여러 유형의 費用 및 損害에 대해 기술하고 있다(§1002(b)(2)). 보상대상은 국가긴급계획(NCP : National Contingency Plan)<sup>246)</sup>에 따른 防除費用과 特定被害이다. 방제비용은 유류유출을 방지하거나 유출유 제거, 기타 공공의 건강을 보호하기 위하여 필요한 행위에 소요되는 비용이다. 이러한 방제비용에는 연방수질오염관리법(FWPCA), 공해상개입법(HSA : Intervention on the High Seas Act) 또는 州法에 근거하여 연방, 주 또는 인디안 부족이 지출한 모든 방제비용, 국가긴급계획에 따라 제3자가 행한 방제작업비용 등이 있다. 이 법은 손해보상 대상을 자연자원, 동산 및 부동산, 생계비용, 공공수익, 기대이익, 공공서비스 비용 등으로 나누어 정하고 있다.

天然資源의 경우 그 손해배상의 범위는 천연자원의 손상, 파괴, 멸실, 그리

---

245) 극단적인 예를 들면, 전쟁에 의한 사고일지라도 그대로 방치하면 책임을 면하지 못한다.

246) 미국에서 NCP란, 사고에 대해 신속하고 효과적으로 대응하기 위해 대통령 권한에 의해 수립된 관민에 대한 방제명령, 감시, 작업의 실시, 조정 등에 관한 계획을 말한다. 방제작업은 NCP 또는 대통령령에 따라 수행된다.

고 천연자원을 사용하지 못함으로 인한 손해<sup>247)</sup> 및 이러한 손해를 평가하는데 소요되는 합리적 비용이다. 동산과 부동산의 손해는 동산과 부동산의 손상 또는 파괴에 의한 경제적 손실이며, 공공수익의 손해는 세금, 특허료, 임대료, 수수료 등의 손실 및 동산, 부동산 또는 천연자원에 대한 손상, 파괴, 멸실로 인한 순이익분의 손실을 말한다. 이익 및 수입능력의 상실, 유출로 인한 공공서비스의 추가에 따른 비용 등을 기초로 손해를 평가한다.<sup>248)</sup>

이와 같이 미국 유류오염법은 손해배상의 범위에 대하여는 더 이상의 범위의 정의가 곤란하다고 평가될 정도로 무한으로 확대하고 있다. 특히 이 법은 다음 두 가지 점에서 종래의 개념을 대폭적으로 수정하였다. 첫째, 천연자원의 정의가 매우 광범위하다. 토지, 어류, 야생식물, 대기, 물, 지하수, 음료수, 기타 미국(배타적 경제수역의 자원을 포함한다)의 각 주나 외국정부가 소유하거나 관리하는 자원은 모두 천연자원으로 규정하고 있다.<sup>249)</sup> 둘째, 영미법상 소위 'Bright Line Rule'<sup>250)</sup>과 관련이 있다. 영미 등의 보통법(Common Law)국가에서는 손해배상의 범위에 관한 'Bright Line Rule'의 법리가 확립되어 있었다. 즉, 소유물의 물리적 손해가 아닌 한 使用利益의 喪失 등의 경제적 손실은 배상청구를 할 수 없다는 것이다. 그러나 미국 유류오염법에 의한 청구에는 실제로 이 법리가 적용되지 않고,<sup>251)</sup> 누구라도 유류오염과 그로 인해 발생한

---

247) 이러한 손해는 자연자원의 소유나 관리여부에 관계없이 손상, 파괴, 멸실된 자연자원을 생계차원에서 사용해 온 자들이 입은 손해이다.

248) Jason A. Garick. "Crisis in the Oil Industry—Certificates of Financial Responsibility and the Oil Pollution Act of 1990", *Marine Policy*, July 1993, p.278; OPA 90 §1002 (6)(2)(a-f).

249) 천연자원이란 토지, 어류, 야생생물, 공기, 물, 지하수, 음료수 공급, 기타 연방·주·지방자치체·인디안 부족 또는 외국정부가 소유, 관리, 신탁, 소속 기타의 형태로 지배하는 자원이다 (OPA 90 §1001(20)).

250) 영미법상 순경제적 손실이 배상대상이 되는가 여부에 대해 'Bright Line Rule'이 성립되어 있다. 그 예가 *Robins Dry Dock & Repair Co. v. Flint*(1927)사건이다. 이 사건에서 조선소가 과실로 선박의 프로펠러를 손상시켜 선박이 불가동상태가 되자, 그 선박의 정기용선자가 불가동중 사용이익의 상실에 대해 조선소에 손해배상을 청구하였다. 이에 대해 법원은 정기용선자에게 물적 손해가 생겨서 그로 인해 사용이익의 상실이 발생한 것은 아니라고 하면서 청구를 기각했다. 즉, 이 같은 결정의 취지는 간접 피해자의 보상청구를 인정하지 않겠다는 것이다.

경제적 손실 간의 인과관계만 입증하면 책임당사자에게 손해배상을 청구할 수 있다.<sup>252)</sup>

#### 바. 책임한도액

미국 유류오염법은 책임당사자에게 嚴格責任을 지우되 선박이나 시설물의 종류에 따라 책임액에 대한 상한선을 설정하고 있다(\$1004). 선박은 유조선과 기타의 선박으로 나누어 책임당사자가 부담하는 배상책임과 방제비용의 한도액을 정하고 있다. 유조선의 경우 총톤수 3천 톤 미만은 톤당 1,200달러 또는 총액 200만 달러 중 많은 금액을 한도로 하고, 총톤수 3천 톤 이상의 유조선의 경우 톤당 1,200달러 또는 1천만 달러 중 많은 금액이다(\$1004(a)). 이 계산에 의하면 총톤수 3천 톤 미만이면 최소한도액이 200만 달러이고, 총톤수 3천 톤 초과 8,333톤 미만이면 1천만 달러이다. 그러나 이 톤수를 초과하는 유조선은 톤당 1,200달러가 적용되며, 상한에 제한이 없다. 유조선 이외의 선박은 1톤당 600달러 또는 총액 50만 달러 중 많은 금액이 적용된다.

한편 미국은 2006년에 유류오염법을 개정<sup>253)</sup>하여 責任當事者의 責任限度額을 상향 조정하였다. 개정법의 특징은 유조선의 경우 단일선체 유조선과 二重船體 유조선으로 구분하여 책임한도액을 달리 정하고 있는 것이다. 즉 單一船體 유조선의 책임한도액은 총톤수 3천 톤 미만의 유조선은 1톤당 3천 달러 또는 총액 600만 달러 중에서 많은 금액이며, 3천 톤 이상의 유조선은 1톤당 3천 달러 또는 총액 2,200만 달러 중에서 많은 금액이다. 기타 선박은 1톤당 950달러 또는 총액 8만 달러 중 많은 금액이다. 따라서 3천 톤 미만의 유조선의 책임한도액은 기존의 3배가 인상되었고, 3천 톤 이상이면 책임한도액이

251) 新谷顯一, “油濁損害の賠償の範圍に關する万国海法會のガイドラインについて,” 『海法會誌』, 復刊 第38號(東京: 勁草書房, 1994), 7쪽.

252) 박용섭, “미국의 해양오염방지법 해설,” 『한국해법회지』, 제13권 제1호(1991.12), 97쪽; 末次克己, “アメリカ合衆國新油濁法(Oil Pollution Act of 1990)の概要,” 『海事法研究會誌』, No.104(東京: 日本海運集會所, 1991), 27쪽.

253) Coast Guard and Maritime Transportation Act of 2006.

약 2.5배로 인상되었다. 二重船體 유조선의 경우 총톤수 3천 톤 미만이면, 1톤당 1,900달러 또는 총액 400만 달러 중에서 많은 금액이며, 3천 톤 이상이면, 1톤당 1,900달러 또는 총액 1,600만 달러 중에서 많은 금액이다. 이러한 이중선체 유조선의 책임한도액은 單一船體 유조선의 그것보다 약 3분의 1이 경감된 것이다.

이와 같이 미국 정부가 책임당사자의 책임한도액을 증액하면서도 이중선체 유조선 선박소유자에게 이익을 주기위해 책임제한 액수를 경감해 주는 정책을 시행한 이유는 이중선체가 단일선체의 유조선보다 오염방지에 유리하다고 판단했기 때문인 것으로 평가된다.<sup>254)</sup>

#### 사. 배상청구절차

대통령은 유류오염사고에 대한 보고를 받는 즉시 그 사고에 책임있는 자를 지명하고, 지명된 책임당사자 및 그 보증인에게 통지하여야 한다(\$1014(a)). 이 지명된 책임당사자와 보증인 등은 5일 이내에 책임을 인정하거나 부정하여야 하며, 만일 책임을 인정하게 되면 15일 이내에 損害賠償節次를 공시하여야 한다(\$1015). 만일 책임주체와 保證人 등이 책임을 부정하거나 유류오염사고에 대해 책임있는 자를 지목할 수 없으며, 대통령은 油類汚染責任信託基金(OSLTF: Oil Spill Liability Trust Fund)에 대한 청구절차를 공시해야 한다.

만일 손해배상 청구인이 90일 이내에 손해배상을 받지 못하면 청구인은 책임주체를 상대로 소송을 제기하거나 유류오염책임신탁기금을 상대로 직접 배상청구를 할 수 있다.

---

254) 김인현, 전계논문, 86-87쪽.

#### 아. 재정증명서 비치

미국의 관할수역을 항행하는 총톤수 300톤을 초과하는 선박(유류를 화물 또는 연료로서 수송하지 않는 비자항선을 제외한다) 또는 미국이 관할하는 지정해역에서 유류의 환적 또는 계류작업에 종사하기 위해 배타적 경제수역을 항행하는 선박은 미국 유류오염법에 의해 담보하는 최고책임한도액을 지급할 충분한 재정능력에 대한 증명을 유지하여야 한다. 2척 이상의 선박을 소유하거나 운항하는 자는 최대선형에 맞는 재정보증이 필요하다(\$1016(a)).

재정보증은 교통부장관이 인정하는 방법 즉, 부보증명(evidence of insurance), 보증계약(security bond, guarantee), 信用狀(letter of credit), 자가보험, 기타 金錢保證 중의 하나이거나 또는 그 조합에 의하여야 한다. 선박의 경우는 이러한 재정보증에 대해 미국 해안경비대가 적합하다고 승인한 증명서(certificate)를 선박내에 비치하여야 한다.

이를 위반한 선박에 대해 교통부장관은 출항허가를 보유할 수 있고, 미국의 영해 또는 可航水域에서의 선박 진입금지, 억류, 압류와 몰수 등의 조치를 취할 수 있다(\$1016(b)). 또한 민사벌로서 1일당 2만 5천 달러 이하의 벌금이 부과된다.

보험자가 책임당사자에 대한 보증을 행하고 있는 경우, 청구자는 직접 보험자에게 청구할 수 있다(\$1016(f)). 이 경우 보험자는 책임당사자가 갖는 모든 권리와 대항수단을 행사할 수 있고, 또한 사고가 책임당사자의 악의로 발생한 경우는 대항수단을 강구할 수 있다. 보험자는 어떠한 경우에도 책임당사자에 대하여 보증할 금액을 초과하는 손해나 비용에 대하여는 책임을 지지 않는다.

#### 자. 유류오염책임신탁기금

##### (1) 기금의 설치

미국은 유류오염법에 의해 可航水路 및 해안선 인접지역과 배타적 경제수역

에서 유류의 유출 및 유출위협으로 인한 연방의 오염제거활동과 손해배상을 목적으로 油類汚染責任信託基金(OSLTF)을 설치하였다. 이 기금의 규모는 당초에는 10억 달러였으나 2005년에 에너지정책법 개정으로 27억 달러로 증액되었다. 기금의 관리와 운용은 1991년에 설치된 국가오염기금센터(NPFC)<sup>255)</sup>가 맡고 있다. 유류오염책임신탁기금은 i) 국가긴급계획에 따른 방제비용(제거활동의 감독 및 유출위협의 경감을 위한 聯邦現場防除指揮官(FOSC)의 활동비용 포함), ii) 연방수탁자(Federal Trustees)<sup>256)</sup>에 의한 천연자원손해 평가비용, iii) 油類汚染損害賠償(천연자원손해 포함), iv) 유류오염법 시행을 위한 연구 및 개발활동을 포함하는 연방의 운영 및 관리비 등에 사용한다. 이 기금은 기본기금(Principal Fund)과 비상기금(Emergency Fund)으로 구성되어 있다. 기본기금은 유류오염손해배상이나 의회가 승인한 연방정부의 관리비용 및 연구개발비용으로 사용한다. 비상기금은 연방현장방제지휘관의 지시에 의한 방제비용,<sup>257)</sup> 연방수탁자의 천연자원손해평가를 위한 착수비용 등에 사용하며, 규모는 5천만 달러이다.



255) 국가오염기금센터(NPFC: The National Pollution Fund Center)는 미국 유류오염법 title 1에 의해 설치된 유류오염책임신탁기금(OSLTF)의 집행과 연방현장방제지휘관의 연방방제 및 복구를 위한 자금 확보를 위해 1991년에 미국 해안경비대 소속으로 설립되었다. 국가오염기금센터는 유류운송선박에서 발생할 수 있는 오염사고에 대한 재정책임능력의 인증을 통해 사전예방활동을 실시하고, 오염사고가 발생한 경우, 빠른 대응과 방제비용 및 손실에 대한 배상, 방제책임자로부터의 자금회수 등의 역할을 수행한다.

256) 천연자원에 대한 손해배상 청구자는 소유자, 관리자, 혹은 수탁자로서 자원을 수탁관리하고 있는 자이다. 여기서 수탁자(Trustees)는 대통령에 의해 임명된 연방수탁자, 주 및 지방정부에 의해 임명된 주 및 지방수탁자, 특정 인디언부족의 경우 부족의 대표자에 의한 부족 자원수탁자 등이 있다. 농림부, 상무부(NOAA), 국방부, 에너지부, 내무부, 주정부, 준주정부, 인디언부족과 외국정부 등이 수탁자이다.

257) 연방현장방제지휘관에 의한 유류유출 봉쇄, 대비, 방제, 처분활동 뿐 아니라 유류유출 위협 완화를 위한 활동까지를 지원한다.



## (2) 기금의 재원

미국 유류오염책임신탁기금의 재원은 기존에 다른 법에 의해 설치되었던 기금의 잔액, 內國稅法상 세금, 연방수질오염관리법의 벌금, 유류오염법에 의한 벌금이나 회수금으로 충당된다. 우선 연방수질오염관리법(FWPCA) 제311(k)조에 의해 설치된 관련기금, 심해항구법(Deepwater Port Liability Act)에 의한 심해항구 책임기금(33 U.S.C. 1517(f)), 1978년 외대륙붕법수정법 제302조에 의한 연안유류오염보상기금, 알래스카 횡단 수송관 인가법 제204조에 의해 설치된 알래스카 횡단 수송관 책임기금 등에서 유류오염책임신탁기금으로 이전되었다.

내국세법에 의해 부과된 세금도 유류오염책임신탁기금의 재원이다. 즉, 국내산 원유 및 수입원유, 수입석유제품 등 모든 유류에 대해 1배럴당 5센트의 석유세를 부과하였다(\$4611). 연방수질오염관리법 등에 의해 징수하는 각종 벌금,<sup>258)</sup> 즉 行政罰金, 재판상 벌금, 民事罰金, 형사벌금도 이 기금에 납입된다. 연방수질오염관리법은 유류배출신고 위반, 시설에 보유 또는 저장된 유류에 관한 기록 보유요건 위반에 대한 행정법으로 위반시 마다 1건당 1만 달러 이내에서 최고 2만 5천 달러까지 부과하며, 재판상 벌금으로 위반 1일당 2만 5천 달러, 최대 12만 5천 달러를 부과한다. 민사벌은 유류배출시 1일당 2만 5천 달러(최대 1배럴당 1천 달러)이다. 그러나 책임자의 故意 또는 重過失에 의한 유류유출이나 배출의 경우는 1일당 10만 달러 이상(최대 1배럴당 3천 달러)으로 상향된다. 또한 방제명령을 위반한 경우에도 1일당 2만 5천 달러가 부과된다. 미국 유류오염법에 의한 油類汚染損害賠償資力責任 위반에 관한 1일당 2만 5천 달러의 벌금(\$1016), 천연자연 손해에 대한 회수금(\$1006), 기금에서 선지급한 방제비용 및 손해배상액에 대해 代位請求한 금액(\$1015)도 유류오염책임신탁기금에 납입된다(\$4304).

---

258) 연방수질오염관리법 제311조 및 제309조(c)의 벌금.

### (3) 기금의 보상대상

유류오염책임신탁기금의 보상대상은 미국 유류오염법보다 제한적이어서 환경훼손이나 정부의 수입감소, 공공 서비스 등에 대한 보상청구는 대상에서 제외하고 있다. 기금의 주요 지급대상은 i) 연방 또는 주 정부의 방제비용(모니터링 비용 포함), ii) 연방, 주 정부 또는 인디안 部族에 의한 천연자원 손해의 査定 이외에, 자원의 원상회복, 복구 또는 손해를 입은 자원과의 等價物 조달을 위한 비용, iii) 외국의 항외시설로부터의 유류의 유출 또는 유출의 증대한 우려가 있는 경우의 방제비용 및 손해, iv) 청구절차에 근거한 방제비용 또는 손해의 미보상분 즉 책임자가 지불하지 않은 경우나 책임자의 책임한도액을 초과하는 부분, v) 미국 유류오염법의 시행과 관리에 필요한 연방정부의 제비용, 연간 2,500만 달러 이내의 인건비 등 해안경비대의 운영비, 연간 3천만 달러 이내의 국가대응시스템(National Response System)의 운영비(기자재 구입비 포함), 연간 2,725만 달러 이내의 연구·개발비를 지불한다.

기금의 한도액은 1사고 당 10억 달러이지만 天然資源에 대한 損害賠償은 5억 달러로 제한된다. 기금은 청구액을 지불한 후에 연방정부, 피해자 또는 주 정부가 책임자에 대하여 갖는 배상청구권을 代位取得한다. 한편 사고나 방제비용 또는 손해가 청구자의 重過失 또는 惡意에 의해 생긴 경우에는 그 범위 내에서 기금은 면책된다.

## 제6절 小結

각국의 油類汚染損害賠償 및 補償制度는 크게 국제협약체제와 미국 유류오염법체제로 나뉜다. 프랑스, 스페인, 일본 및 캐나다는 유조선으로부터 생긴 유류오염손해 배상 및 보상을 위한 국제협약의 체약국들이다. 이들 국가는 영미법계 국가와 대륙법계 국가에 따라 국제협약 이행을 위한 국내법률 제정 형식에서 약간의 차이가 있지만 유류오염 민사책임협약과 기금협약을 국내법

으로 수용하였다.

최근까지 각국 정부는 유류오염사고와 관련하여 사고 예방 및 대응, 사고의 원인조사, 環境復元 등 공적인 분야에서 일정한 역할을 수행해 왔다. 즉 유류 오염배상 및 보상 관련 국제협약의 채택이나 비준, 국내이행법률 제정, 협약 비준에 따른 체약국의 의무인 연간 유류수령량 보고 등 유류오염손해배상체제의 구축에만 관여하였다. 실제 유류오염사고로 인한 손해 배상 및 보상부문은 국제협약체제에 따라 구축된 배상 및 보상절차에 따라 가해자와 피해자 당사자 간의 해결에 맡겨 두었다. 그러나 프랑스의 에리카호 사고와 스페인의 프레스티지호 오염사고 시 해당 정부는 私的自治 영역으로 취급하였던 손해 배상 및 보상에 적극적으로 개입하였다.

프랑스는 1992년 민사책임협약 및 기금협약을 비준하고 국내이행법률을 제정한 국제협약 체약국임에도 불구하고, 1999년 발생한 에리카호 유류오염사고와 관련한 손해 배상 및 보상에서는 국제협약체제와 다르게 특별한 조치를 취하였다. 우선 프랑스 정부가 취한 첫 번째 조치는 1992년 국제기금에 대한 정부채권의 후순위 청구 선언이었다. 이 조치는 중앙정부나 지방정부가 지출한 방제비용이나 생계곤란 자에 대한 緊急救濟費用 등을 일반 국민이 입은 손해를 보상받은 후에 청구하려는 취지이다. 이는 에리카호 사고로 인한 총 손해액이 당시의 1992년 국제기금의 보상한도액을 초과할 것으로 예상되어 국제기금에서 支給率을 50퍼센트로 정한 상황에서 정부채권에 해당 부분을 총 손해액에서 배제하여 일반인들이 손해보상을 충분히 받을 수 있게 배려한 것이었다. 그러므로 이 조치 자체가 국제협약에 의한 보상체제에 변경을 가져오지는 않았다.

또 다른 조치는 국제협약에 따른 배상 및 보상절차와 달리 국가가 피해자의 손해에 대해 先支給한 것이다. 통상 국제협약체제에 따른 손해배상 및 보상절차에 따르면, 피해자가 가해자의 보험사(P&I클럽)나 국제기금에 손해 배상 및 보상을 청구하고, 국제기금 소속의 전문가는 국제기금의 보상지침에 따라 피해자의 청구액을 사정하며, 이에 대한 국제기금의 집행위원회의 결정과 총회의 승인을 거쳐 보상금을 지급한다. 그러나 프랑스는 어민 등 일부피해자에 대해

여 긴급원조계획에 따른 것이기는 하지만 국가에서 국제기금의 보상기준으로 이들의 손해를 평가해서 그 일부를 지급하였다. 이는 유류오염손해 배상 및 보상문제에 국가가 직접 개입한 첫 번째 사례이다. 에리카 사고에 이어서 2002년에 발생한 프레스티지호 오염사고 후 스페인 정부는 특별법을 제정하여 국가가 직접 피해자에게 보상하고, 국제기금에 대위청구하는 방법을 취하였다. 이는 기존의 국제기금에 대한 보상절차에 정부가 직접 개입한 것이다. 이렇듯이 정부가 피해자의 보상문제에 직접 참여하는 근본적인 이유는 국제기금의 補償限度額이 충분하지 못할 뿐만 아니라 피해자가 손해보상을 받기까지 장기간 소요, 증빙자료에 대한 엄격한 심사, 사고초기의 영세민의 생계문제 해결관란 등 국제협약체제에 의한 배상 및 보상제도가 피해자의 손해에 대한 신속한 보상에 미흡하기 때문인 것으로 평가된다.

국제협약 보상체제가 가지고 있는 여러 가지 제약 가운데 충분하지 못한 국제기금 보상한도액 문제는 2003년 추가기금협약의 제정 및 국제적 발효로 해결되었다. 그러나 나머지 문제 즉 손해보상에 장기간 소요, 증빙자료에 대한 엄격한 심사, 사고초기의 영세민의 생계문제 등은 신속한 배상 및 보상과 관련된 문제로서 국제협약체제에 대한 총체적인 변경이 없이는 해결될 수 없는 난제이다. 따라서 유사한 대규모 오염사고가 발생하면 어떠한 형태로든 정부가 손해 배상 및 보상에 직접 개입하는 상황은 앞으로도 계속 발생할 것으로 판단된다.

한편 캐나다는 국제협약의 체결국이면서 국내 船舶油類汚染基金을 운영하는 독특한 제도를 도입한 국가<sup>259)</sup>이다. 국제협약체제하에서 자체적인 기금을 운영하는 것은 신속한 보상이라는 면에서는 매우 유익한 제도이다. 미국은 1984년 민사책임협약 및 기금협약 제정시 국제협약체제에 가입의사를 밝혔다가 1990년에 유류오염법을 제정하여 독자적인 오염손해배상제도를 구축하고 있다. 미국 유류오염법의 유류오염사고로 인한 손해배상을 보장하기 위한 규정은

---

259) 캐나다는 2003년 추가기금에 가입하지 않고 자체기금으로 처리하고 있으나 2003년 추가기금협약에 가입할 예정이다. Transport Canada, *Maritime Law Reform Discussion Paper*, May 2005, p.13.

선박소유자 등의 유류오염손해배상책임에 관한 규정과 선박소유자의 책임한도액을 초과하는 손해를 보상하기 위하여 자체적인 유류오염보상신탁기금에 관한 규정으로 구성되어 있다. 이 법에 의해 설치된 기금은 보상한도액이 10억 달러로 2003년 추가기금의 책임한도액과 유사한 규모였으나 2005년에 27억 달러로 증액되었다.

끝으로 외국의 입법사례에서 시사하는 바는 다음과 같다. 첫째, 프랑스의 에리카호 오염사고, 스페인의 프레스티지호 오염사고의 손해배상 및 보상을 위한 특별법은 공통적으로 피해자에 대한 선지급제도를 도입하였다. 이는 현행 국제협약체제에서의 보상은 장기간이 소요되어 오염피해로 인한 생계곤란자에 대하여 국가의 직접 보상 등이 필요했기 때문이다. 우리나라도 허베이 스피리트호 특별법에서 선지급제도를 운영하고 있으며, 향후 유사사고에서도 신속한 보상을 위해 이 제도의 운영은 불가피하다. 그러나 법적 안정성 차원에서 특별입법을 지양하고 유배법 등에 그 근거를 마련하여야 하며, 그 재원 확보를 위해 캐나다의 선박유류오염기금제도에 관한 검토가 필요하다. 둘째, 2003년 추가기금협약에 가입하는 대신에 미국과 같이 자체적 유류오염책임신탁기금 설치를 고려할 수 있다. 유류수입량을 기준으로 비교하면, 미국은 세계 전체의 약 40퍼센트, 우리나라는 약 5퍼센트를 차지하고 있다. 이러한 우리나라의 유류수입 규모로 볼 때 독자적 기금 조성을 통해 2003년 추가기금의 보상한도액까지 피해자의 손해를 보상하기는 현실적으로 어려울 것이다.

## 제4장 우리나라 油類汚染損害 賠償 및 補償法制的 現況과 問題點

### 제1절 油類汚染損害賠償制度的 沿革

우리나라 해안은 복잡한 海岸線과 수많은 섬으로 이루어져서 양식장과 어장이 밀집되어 있을 뿐만 아니라 빠른 조류가 흐르고 있어서 소규모의 해상 유류유출로도 대규모 손해가 발생할 수 있다. 이러한 지리적 요인으로 우리나라는 일찍부터 油類流出 사고에 관심을 가지고 1978년 12월 18일에 1969년 民事責任協約에 가입하였다. 그렇지만 1971년 基金協約에 가입하지 않아서<sup>260)</sup> 유류오염으로 인한 손해 배상 및 보상은 선박소유자 및 하주의 自發的 民間協定인 토발롭<sup>261)</sup>과 크리스탈<sup>262)</sup>체제에 의존하고 있었다. 그런데 이 협정들의

260) 1971년 기금협약에는 1969년 민사책임협약의 1976년 개정의정서와 함께 유배법의 공포 일인 1992년 12월 8일에 가입하였다. 이에 따라 유배법은 1993년 1월 1일부터 시행되었으나 국제기금 관련 규정은 1971년 국제기금협약이 우리나라에 효력을 발생하는 1993년 3월 8일부터 시행한다는 적용유예조항을 두었다(1992년 유배법 부칙 제1조).

261) 토발롭은 석유회사들이 유조선의 오염사고로 인한 법적인 불확실성을 제거하고, 선박소유자 및 정부의 자발적인 방제조치를 촉진하며, 유류오염보상액을 현실화할 목적으로 체결한 협정이다. 정식명칭은 “유류오염책임에관한유조선선주자주협정(TOVALOP: Tanker Owner Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution)”이며, 운영주체는 국제유조선선박소유자오염연맹(ITOPF: International Tanker Owners Pollution Federation Limited)이다. 토발롭은 원래 1969년 민사책임협약의 발효시까지의 공백을 메우기 위하여 성립된 것이나 여러 차례의 개정을 거치면서 운영되어 오다가 1992년 민사책임협약 및 기금협약이 1996년 5월 30일 국제적으로 발효함에 따라 또 다른 민간협정인 크리스탈과 함께 1997년 2월 20일부로 폐지되었다.

262) 크리스탈은 석유회사가 1971년 기금협약의 내용이 하주에게 과중한 책임을 부담하게 하는 것을 방지하고, 국제기금협약의 제정지침을 제시하기 위해 만든 독자적인 기금안이다. 정식명칭은 “유조선의유류오염책임에대한잠정적보상에관한협정(CRISTAL: Contact regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution)”이며, 1971년 기금협약 발효 시까지 협약의 역할을 대신할 잠정조치로서 적용할 필요성이 인정되어 1971년 1월 개최된 크리스탈협회에서 채택되었다. 그 후 크리스탈은 1971년 기금협약 발효 후에도 토발롭과 더불어 유류오염손해보상에 중요한 역할을 담당하다가 1997년 2월 20일부로 폐지되었다.

회원사는 주로 대형선사나 정유회사들이어서 여기에 가입하지 않은 群小 油槽 船에 의한 유류오염사고는 충분한 보상이 이루어지지 못하였다.

이러한 상황에서 국내적으로는 1991년에 개정되어 1993년 1월 1일부터 시행되었던 상법이 유류오염손해에 관한 채권을 선박소유자책임제한의 배제사유의 하나로 규정(舊 상법 제773조 제3호)하였기 때문에 유류오염손해 배상 및 보상에 관하여 별도의 법 제정이 필요하였다.<sup>263)</sup> 이에 따라 우리나라는 1992년 12월 8일에 1971년 기금협약에 가입하고, 1969년 民事責任協約과 1971년 基金協約을 이행하기 위한 국내이행법률인 유배법을 제정하였다.<sup>264)</sup> 유배법은 1993년 제정당시에 상법에서 수용하고 있던 1957년 船主責任制限協約의 선박소유자 責任限度額보다 2배나 많은 1969년 민사책임협약의 책임한도액을 도입하고 있고, 1969년 민사책임협약은 어떠한 국제협약에 대해서도 이 협약과 저촉되는 범위 내에서는 이 협약이 우선한다(제12조)고 규정하고 있어서 유배법이 상법의 特別法 지위에 있다.

그 이후에 우리나라는 유류오염손해 배상 및 보상법제와 관련하여 유류오염 민사책임협약과 기금협약에 의한 국제보상체제를 계속해서 수용하는 입장을 취하고 있다. 즉, 1969년 민사책임협약과 1971년 기금협약을 개정한 1992년 민사책임협약 및 기금협약이 채택되어 1996년 5월 30일에 발효하자, 우리나라는 1997년 1월 13일에 이 협약들의 내용을 수용하기 위해 유배법을 개정하였다.<sup>265)</sup> 1997년 개정 유배법은 1997년 7월 13일부터 시행되었지만 1992년 기금협약이 우리나라에 효력이 있는 날부터 적용한다는 단서 규정에 의해 1992

263) 서헌재, “유류오염손해배상보장법안의 해설”, 『한국해법회지』, 제14권 제1호(1992.12), 113쪽.

264) 1992년에 유배법 제정을 위한 실무위원회를 구성하여 약 1년여의 심의·검토와 각계의 검토의견을 청취하여 마련된 법안이 1992년 12월 국회를 통과하여 공포되었고, 개정 상법과 함께 1993년 1월 1일부터 시행되고 있다.

265) 우리나라 유배법은 제정 당시 기본적으로는 1969년 민사책임협약과 1971년 기금협약을 수용하고 있었지만 적용대상선박에 공선 항해 중인 유조선에 포함하고 적용범위도 배타적 경제수역까지 확대하는 등, 당시의 1984년 협약의 내용(후에 1992년 민사책임협약이 됨)의 일부를 수용하고 있었다. 그러나 1997년 개정에서 1992년 민사책임협약과 기금협약체제로 전면적으로 개정하였다.

년 기금협약과 관련한 규정은 1998년 5월 16일부터 시행되었다.<sup>266)</sup>

1992년 민사책임협약과 기금협약은 1969년 민사책임협약과 1971년 기금협약을 개정한 1984년 의정서의 발효요건을 완화한 것이다. 따라서 1992년 협약들의 책임한도액은 사실상 1984년 의정서의 책임한도액을 그대로 수용하고 있어서 그 동안 인플레이션 등이 전혀 고려되지 못하였다. 이로 인해 1992년 기금협약의 책임한도액으로는 유류오염손해 피해자에 대한 충분한 보상이라는 협약의 목적을 달성할 수 없다고 인식하여 2000년 4월에 개최된 1992년 국제기금 임시총회에서 1992년 민사책임협약과 국제기금협약의 보상한도액을 50퍼센트 인상하는 2000년 개정의정서가 채택되었다. 우리나라는 이를 받아들여 2003년에 유배법 개정을 통해 油類汚染損害 賠償 및 補償의 책임한도액을 2000년 민사책임협약 및 기금협약의 보상한도액으로 인상하였다.

## 제2절 商法上 船舶所有者 損害賠償責任



### 1. 船主責任制限制度의 沿革과 商法

#### 가. 선주책임제한제도의 연혁

船主責任制限制度는 선박소유자가 해상기업활동과 관련하여 해양사고 등 일정한 원인에 의하여 제3자에게 손해를 야기한 경우에 선박소유자가 자신의 배상 책임을 일정한 한도 내에서 제한할 수 있는 제도이다.

이 제도는 해상기업 운영에서 사고의 危險性이 높고 損害額이 크기 때문에 해상기업을 보호할 정책적인 고려에서 인정되어 왔다.<sup>267)</sup> 선주책임제한제도에 관

---

266) 1992년 기금협약이 국제적으로 발효하더라도 기존의 1971년 기금협약에서 즉시 1992년 기금협약체제로 변경되는 것이 아니라 1992년 기금협약 체결국의 유류수량 합계가 7억 5천만 톤이 되는 날로부터 18개월까지는 1971년 기금협약과 병존하게 된다. 이에 우리나라는 1971년 기금협약과 1992년 기금협약의 병존기간이 지난 후에 1992년 기금협약이 우리나라에 발효하도록 1997년 3월에 1992년 민사책임협약과 기금협약 가입시 국내발효 시점을 양협약의 병존기간이 만료되는 날인 1998년 5월 16일로 연기하였다.



한 구체적 내용은 국가에 따라 상당한 차이가 있다. 그 이유는 첫째, 책임제한을 주장할 수 있는 자를 어느 선까지 인정하느냐 하는 ‘責任制限 主體’의 문제, 둘째, 어떠한 종류의 해사채권에 대해 책임제한을 허용하느냐 하는 ‘책임제한의 대상과 배제’ 문제, 셋째, 어떠한 원칙 내지 기준에 의해 어느 정도 제한하느냐 하는 ‘책임제한의 방식 내지 한도의 문제’에 대해 통일된 기준이 없었기 때문이다.

그런데 해상기업 특히 선사의 운영은 국가 간 해상물동량을 선박으로 운송하는 것이 핵심이므로 國際性이 매우 강하다. 따라서 각국의 상이한 선주책임 제한제도를 하나로 묶어 통일된 국제협약을 채택할 수 있다면, 선박소유자와 피해자 간에 손해배상을 둘러싼 이해다툼을 크게 줄일 수 있게 된다. 이에 국제해사기구에서 국제협약 제정을 위해 노력한 끝에 물적 손해에 대한 배상책임은 海産을 한도로 하는 船價責任主義<sup>268)</sup>를 원칙으로 하되 일정한 채무는 金額責任主義<sup>269)</sup>를 따르는 1924년 선주책임제한협약을 채택하였다.<sup>270)</sup> 그러나 이 협약은 선가책임주의와 금액책임주의의 타협으로 생겨난 것으로서 선가책임주의를 채택하고 있었던 대륙법계 국가와 금액책임주의를 채용하고 있었던 영국 등 양 측이 모두 외면하였다. 이는 결국 책임제한의 방식과 한도를 선가책임주의로 일원화하는 1957년 선주책임제한협약 제정으로 이어졌다.<sup>271)</sup> 이 협약은 i) 1924년 협약의 불합리한 점인 선박이 침몰하는 경우 선박소유자는 선가책임주의에 의한 완전 면책이 가능한 점을 시정하였고, ii) 책임제한

---

267) 손주찬, 『상법(하)』 (서울: 박영사, 1996), 711쪽; 이균성, 『신체계해상법강론』 (서울: 해운산업연구원, 1992), 101쪽; 채이식, 전게서, 365쪽; 최기원, 『해상법』 (서울: 박영사, 2002), 51쪽.

268) 선가책임주의는 원칙적으로 선박소유자가 항해를 종료한 때의 해산가액을 한도로 인적 책임을 부담하고, 예외적으로 해산을 일반채권자를 위하여 선정된 수탁자에게 이양하여 책임을 면하는 주의를 말한다.

269) 선박소유자의 책임의 범위를 사고마다 정하고, 채권을 발생시킨 선박의 톤수에 따라 물적 손해 및 인적 손해에 대하여 각각 일정한 비율로 산출한 금액으로 책임제한을 인정하는 주의를 말한다.

270) 최기원, 전게서, 71쪽.

271) 서돈각·정완용, 『상법강의(하)』 (서울: 법문사, 1996), 523-524쪽. 이 협약은 1968년 5월에 국제적으로 발효되었다.

채권의 범위를 합리적으로 축소하고, 선박소유자 책임한도액의 결정방법을 金額責任主義로 통일하였다. 그리고 iii) 책임한도액도 인적 및 물적 손해배상으로 구분하여 물적 손해에 관하여는 매 톤당 1천 금프랑, 인적 손해에 관하여는 매 톤당 3천 100금프랑으로 책임을 제한하고, 인적 손해에 대한 책임한도액에서 변제받지 못한 손해는 물적 손해 채권과 경합하도록 하였다.

1957년 선주책임제한협약이 제정된 이후 20여년이 경과함에 따라, i) 1960년대 세계 경제규모의 확대, ii) 선박의 대형화 및 전용선화, iii) 유류의 해상 운송에 따른 해양사고 손해액의 대형화 등으로 신 협약 제정이 필요하게 되었다. 이렇게 제정된 1976년 海事債權責任制限協約의 특징은 1957년 선주책임제한협약에 비하여, i) 선박소유자의 책임한도액을 인상하였고, ii) 책임한도액의 기준단위로 화폐가치의 변동이 적은 국제통화기금(IMF)의 特別引出權(SDR : Special Drawing Right)제도를 도입한 것이다. 한편 1996년 해사채권책임제한협약은 1976년 해사채권책임제한협약의 책임한도액을 대폭 인상하고, 책임한도액의 인상을 쉽게 하기 위한 협약개정 절차를 신설하였다. 그러나 양 협약의 기본구조는 동일하다.

#### 나. 상법의 선주책임제한제도의 변천

우리나라 의용상법은 선주책임제한과 관련하여 委付主義(abandonsystem)<sup>272)</sup>를 채택하고 있었는데(법 제690조), 1962년에 1924년 선주책임제한협약에 따라 선가책임주의와 금액책임주의의 併用主義를 도입하였다(1962년 상법 제746조 이하). 그리고 1991년 개정상법<sup>273)</sup>은 1976년 해사채권책임제한협약에 가입하지 않았으나 그 협약의 책임제한제도를 대부분 수용하였다.<sup>274)</sup> 따라

272) 위부주의란 선박소유자는 선박의 운항내지 항해에 관련하여 발생한 채권에 대하여 원칙적으로 인적 무한책임을 지지만, 항해종료 시에 해산, 즉 선박운임 등을 채권자에게 위부의 의사표시를 하여 그 책임을 면하는 입법주의이다.

273) 1993년부터 시행되었다.

274) 상법 제769조(선박소유자의 유한책임) 선박소유자는 청구원인의 여하에 불구하고 다음 각 호의 채권에 대하여 제747조의 규정에 의한 금액의 한도로 그 책임을 제한할 수 있다. 그러나

서 현행 상법의 선박소유자 책임제한제도는 1976년 해사채권책임제한협약의 내용과 큰 차이가 없다. 다만, 상법은 1976년 협약상 內水船과 300톤 미만의 선박에 대해 채약국이 국내법으로 특별 규정을 둘 수 있다는 유보조항을 수용하였다.<sup>275)</sup> 이에 따라 상법은 그 책임한도를 300톤 미만의 선박의 인적 손해는 16만 7천 계산단위,<sup>276)</sup> 물적 손해는 8만 3천 계산단위에 상당하는 금액으로 정할 수 있도록 규정하고 있다(법 제770조 제1항).

## 2. 商法上 船舶所有者의 損害賠償責任

### 가. 책임제한의 주체

상법상 책임제한을 할 수 있는 자는 선박소유자, 선박공유자, 선박임차인, 용선자, 선박관리인, 선박운항자 및 법인인 이들의 無限責任社員, 海難救助者이다(제774조 및 제775조).<sup>277)</sup>



그 채권이 선박소유자 자신의 고의 또는 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 생긴 손해에 관한 것인 때에는 그러하지 아니하다.

1. 선박에서 또는 선박의 운항에 직접 관련하여 발생한 사람의 사망, 신체의 상해 또는 그 선박 이외의 물건의 멸실 또는 훼손으로 인하여 생긴 손해에 관한 채권
2. 운송물, 여객 또는 수하물의 운송의 지연으로 인하여 생긴 손해에 관한 채권
3. 제1호 및 제2호 이외에 선박의 운항에 직접 관련하여 발생한 계약상 권리 이외의 타인의 권리의 침해로 인하여 생긴 손해에 관한 채권
4. 제1호 내지 제3호의 채권의 원인이 된 손해를 방지 또는 경감하기 위한 조치에 관한 채권 또는 그 조치의 결과로 인하여 생긴 손해에 관한 채권

275) 1976년 해사채권책임제한협약 제15조 2항(a), (b)호.

276) SDR, 즉 국제통화기금의 1SDR에 상당하는 금액을 말한다.

277) 1993년 이전 상법은 책임제한을 할 수 있는 자를 선박소유자, 선박공유자, 선박임차인, 정기용선자로 한정하였다. 그러나 1993년 이후 상법에서는 이들 이외에 항해용선자, 선박관리인, 선박운항자 및 법인인 이들의 무한책임사원, 해난구조자까지 폭넓게 인정하고 있다.

#### 나. 여객 손해에 대한 책임한도액

상법상 해양사고가 발생하는 경우, 여객선에 승선한 여객의 사망이나 상해에 관한 채권에 대한 책임은 선박검사증서에 기재된 여객정원에 17만 5천 계산단위를 곱한 금액으로 제한된다(법 제770조 제1항 제1호). 이러한 선박소유자의 여객의 死傷에 대한 책임한도액은 2007년 8월 개정상법에서 1976년 선주책임 제한협약의 1996년 개정의정서상 책임한도액<sup>278)</sup>을 수용하여 대폭 인상한 것이다.<sup>279)</sup> 한편 개정상법은 책임한도액의 급격한 인상에 따른 충격을 완화하기 위하여 개정상법 시행 후 3년 간은 개정된 책임한도액의 절반인 8만 7,500계산단위를 곱하여 얻은 금액을 적용하도록 하고 있다(개정상법 부칙 제4조). 따라서 개정상법이 시행되더라도 2008년 8월 4일부터 2011년 8월 3일까지 발생하는 사고에 대한 선박소유자의 책임한도액은 그 선박의 선박검사증서에 기재된 여객정원에 8만 7,500계산단위를 곱하여 얻은 금액이다.

#### 다. 여객이 아닌 자의 손해에 대한 책임한도액

해양사고로 여객 이외의 사람이 사망 또는 신체의 상해를 입은 경우 선박소유자 등의 책임한도액은 300톤 미만의 선박은 16만 7천 계산단위에 상당하는 금액이며, 300톤을 초과하여 500톤까지의 선박은 33만 3천 계산단위에 상당하는 금액이다. 500톤을 초과하는 선박은 33만 3천 계산단위에 500톤을 초과하여 3천 톤까지의 부분에 대하여는 매 톤당 500계산단위, 3천 톤을 초과하여 3만 톤까지의 부분에 대하여는 매 톤당 333계산단위, 3만 톤을 초과하여 7만 톤까지의 부분에 대하여는 매 톤당 250계산단위 및 7만 톤을 초과한 부분에 대하

278) 2007년 개정 이전 상법상 선박소유자의 여객사상에 대한 책임한도액은 선박검사증서에 기재된 여객정원에 4만 6,666계산단위를 곱하여 얻은 금액과 2,500만 계산단위에 상당하는 금액 중 적은 금액이었다.

279) 여객의 생명을 존중하는 세계적인 추세를 반영하고, 세계 10위권에 진입한 우리 해운산업의 국제적인 신뢰도를 높이기 위한 것이라 한다. 국회 법제사법위원회, 『상법 일부개정법률안 심사보고서』(2007.7), 24-25쪽.

여는 매 톤당 167계산단위를 각각 곱하여 얻은 금액을 순차로 가산한 금액(제1기금)을 한도로 책임을 진다(법 제770조 제1항 제2호).

#### 라. 物的 損害에 대한 책임한도액

해양사고로 물적 손해만 발생한 경우 선박소유자 등의 책임한도액은 300톤 미만의 선박은 8만 3천 계산단위에 상당하는 금액이며, 300톤을 초과하여 500톤까지의 선박은 16만 7천 계산단위에 상당하는 금액이다. 500톤을 초과하는 선박의 경우에는 16만 7천 계산단위에 500톤을 초과하여 3만 톤까지의 부분에 대하여는 매 톤당 167 계산단위, 3만 톤을 초과하여 7만 톤까지의 부분에 대하여는 매 톤당 125 계산단위 및 7만 톤을 초과한 부분에 대하여는 매 톤당 83계산단위를 각각 곱하여 얻은 금액을 순차로 가산한 금액으로 책임을 진다(법 제770조 제1항 제3호).

#### 마. 선박소유자 등의 책임제한권의 배제

상법은 선박소유자 등 책임제한의 주체가 자신의 故意 또는 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 생긴 손해에 관한 채권에 대하여 책임제한을 할 수 없도록 하였다(상법 제769조 단서). 그 외 상법은 선박소유자가 책임제한을 주장할 수 없는 사유를 열거하고 있다. 즉 i) 선장, 海員 기타의 사용인으로서 그 직무가 선박의 업무와 관련된 자 또는 그 상속인, 부양자, 기타 이해관계인의 선박소유자에 대한 채권, ii) 해난구조 또는 共同海損分擔에 관한 채권, iii) 유류오염손해에 관한 채권, iv) 침몰, 난파, 좌초, 遺棄 기타의 해난을 당한 선박 및 그 선박 안에 있거나 있었던 적하 기타의 물건의 인양, 제거, 파괴 또는 무해조치에 관한 채권, v) 원자력손해에 관한 채권이다(법 제748조).

유류오염손해에 관한 채권을 제외한 이유는 1969년 민사책임협약이 1976년 해상채권책임제한협약에 대해 특별한 지위에 있기 때문이다(1969년 민사

책임협약 제12조 참조). 따라서 1969년 민사책임협약을 수용한 유배법은 1976년 해사채권책임제한협약을 수용한 상법에 대하여 특별법의 지위에 있으며, 유배법의 적용을 받는 선박소유자에 대한 책임제한에 관한 절차 규정도 별도로 두고 있다.<sup>280)</sup>

우리 상법에서 적용을 배제하고 있는 것은 1969년 민사책임협약의 적용대상인 유류오염손해에 관한 채권이다. 따라서 이 협약의 적용대상선박이 아닌 일반선박의 연료유에 의한 유류오염손해는 상법 제773조 제3호가 적용되지 아니하므로 상법 제770조에 의한 책임제한이 가능하다. 또한 구조업자나 선박관리인이 유류오염손해를 야기했을 경우에도 상법의 책임제한을 주장할 수 있다.

### 3. 商法上 船舶所有者의 損害賠償責任의 問題點

유배법은 선박소유자에 대한 엄격책임주의 원칙을 취하고 있어 유조선에 의한 유류오염사고가 발생하면 피해자는 선박소유자의 과실여부에 상관없이 손해배상을 받을 수 있다. 즉, 유조선에 의한 유류오염손해를 입은 자는 유류오염사고가 존재한 사실과 자신이 손해를 입은 사실, 그리고 사고와 자신의 손해 간의 인과관계만 입증하면 선박소유자의 고의나 과실 등의 귀책사유를 불문하고 손해 배상 및 보상을 받을 수 있다. 그러나 일반선박에 의한 유류오염손해는 유배법의 적용대상선박이 아니므로 피해자는 민사상 불법행위에 근거한 손해배상책임을 물을 수 있다. 민사상 불법행위에 의한 책임은 過失責任主義 原則을 취하고 있어서 피해자는 선박소유자에게 고의나 과실 등의 귀책사유가 있음을 입증해야 한다. 또한 선박에 의해 발생한 손해이므로 상법상 선박소유자의 선주책임제한제도가 적용된다. 상법은 선박소유자의 과실이 인정되더라도 손해배상은 일정한 한도로 제한되는 선주책임제한제도를 도입하고 있기 때문이다. 그럼에도 불구하고 상법은 선박소유자에게 책임한도액까지의 손해를 보장하기 위한 보험가입을 강제화하고 있지 않아서 일반선박에 의한

280) 선박소유자등의책임제한절차에관한법률(법률 제4471호)로 1991년 12월 31일에 제정되어 1993년 1월 1일부터 유배법과 함께 시행되고 있다.

유류오염사고가 발생하면 보장계약을 체결하지 않은 선박소유자가 無資力인 경우에는 피해자가 손해배상을 받지 못할 수도 있다.

일반선박의 연료유의 유출로 유류오염손해가 발생한 때에 이를 배상할 목적으로 제정된 것이 선박연료유협약이다. 이 협약은 유배법과 마찬가지로 선박소유자에게 엄격책임을 부과하고, 선박소유자의 손해배상책임에 대한 보험가입을 강제화하고 있으므로 민사상 불법행위에 의한 손해배상책임보다 피해자 보호에 더 적극적인 내용을 담고 있다. 이 협약은 2008년 11월 21일에 국제적으로 발효되었고, 일본은 船舶油濁法에서 이미 이 협약의 내용을 반영하고 있다. 따라서 우리나라도 일반선박의 船舶燃料油로 인한 유류오염손해 배상을 보다 확실히 보장하기 위해서는 이 협약에 조속히 가입하고, 국내 입법도 서둘러야 한다.

### 제3절 油類汚染損害賠償保障法



#### 1. 現行 油類汚染損害賠償保障法

유배법은 1992년 민사책임협약과 기금협약을 수용한 것이다. 국제협약에 관해서는 제2장에서 자세히 언급하였기 때문에 여기서는 국제협약과의 차이점을 중심으로 서술한다.

##### 가. 1992년 민사책임협약 관련 규정

###### (1) 責任의 主體

1992년 민사책임협약은 등록선박소유자<sup>281)</sup>에게 책임을 집중한다는 본래의 취지를 철저히 하기 위해 단순히 선박소유자의 사용인 또는 대리인뿐만 아니라

281) 이 협약의 특색은 책임의 주체를 등록선박소유자에 한정시킨 것이라 할 수 있다. 배병태, “1969년 유류오염에 대한 민사책임에 관한 국제조약의 연구 ②”, 『해양한국』 (1974.4), 45 쪽.

용선자 등의 免責을 규정하고, 구조자 및 방제조치자에 대해서도 면책규정을 두고 있다. 즉 i) 선박소유자의 사용인, 대리인, 선원, ii) 도선사 기타 선원이 아니면서 선박에 역무를 제공하는 자, iii) 선박의 용선자(船體傭船者 곧 船舶賃借人 포함), 관리인, 운항자, iv) 선박소유자의 동의 또는 권한 있는 당국의 지시에 의하여 구조작업을 하는 자, v) 방제조치를 취하는 자, vi) 위 iii)~v)의 사용인 또는 대리인에게는 이 협약에 의하건 또는 다른 근거에 의하건 유류오염손해에 대한 배상을 청구하지 못한다고 규정하고 있다(협약 제3조 제4항). 그러나 유배법은 기본적으로는 1992년 민사책임협약과 같이 責任의 主體를 등록선박소유자에 한정하고 있지만 대한민국 국민이 외국국적의 선박을 船體傭船한 경우에 한하여 등록선박소유자와 선체용선자를 모두 책임의 주체로 규정하고 있다(법 제2조 제2호). 이 경우 선박소유자와 선체용선자는 연대책임을 진다(법 제4조 제4항). 선체용선자의 범위에는 대한민국 국민인 선체용선자로부터 선체용선을 받은 재선체용선자도 포함된다고 본다.<sup>282)</sup> 책임주체에 대한민국 국민인 선체용선자를 포함한 것은 외국의 선박소유자와 함께 대한민국 국민인 선체용선자를 상대로 청구할 수 있게 하여 피해자 구제를 신속히 하기 위한 것으로 법이론적으로나 정책면에서 진일보한 입법이라는 견해가 있다.<sup>283)</sup> 반면에 선체용선자를 책임의 주체에 포함하면, 선박소유자뿐만 아니라 선체용선자도 유배법상 보험강제가입 부담을 지게되므로 이중 보험가입이라는 비판도 있다.<sup>284)</sup>

한편 1992년 민사책임협약은 선박소유자의 사용인과 대리인 등을 책임의 주체에서 제외하면서 ‘이 협약 또는 기타 어떠한 근거로든지’ 라고 하여 이 협약 이외의 근거로도 책임을 물을 수 없다는 것을 명확히 하고 있다. 그러나 유배법은 선박소유자의 사용인과 대리인 등을 대상으로 이 법에 따른 손해배상을 청구할 수 없다고만 규정하고 있어, 이들의 고의나 과실로 유류오염손해

282) 김인현, 전계 박사학위논문, 201쪽.

283) 그 근거로 선체용선의 경우 선원의 선임·지휘·감독을 통한 관리와 점유, 선박에 대한 사용은 선체용선자에게 맡겨져 있으므로 위험원의 점유자·관리자로서의 책임을 선체용선자가 부담하는 것은 당연하다는 점을 들고 있다. 황석갑, 전계 박사학위논문, 91쪽; 김인현, 상계 박사학위논문, 197쪽.

284) 최종현, 전계 박사학위논문, 84쪽.



가 발생한 때에는 일반 過失責任主義 원칙에 따른 손해배상청구의 대상이 될 수 있다. 따라서 선박소유자의 사용인이나 대리인 등에게는 유배법이 1992년 민사책임협약보다 불리하다.<sup>285)</sup>

## (2) 책임제한 및 보험강제가입

유배법은 1992년 민사책임협약에 따라 선박소유자에게 嚴格責任을 지우는 대신에 책임제한을 인정하고 있다. 즉, 선박소유자는 자신의 고의 또는 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 作爲 또는 不作爲로 인하여 손해가 발생한 경우를 제외하고는 일정 한도액으로 책임을 제한할 수 있다(법 제6조). 그런데 유배법의 선박소유자 책임한도액은 상법의 그것보다 높다. 구체적으로는 선박이 5천 톤 이하일 경우는 일률적으로 451만 계산단위에 상당하는 금액, 총톤수 5천 톤을 초과하는 선박은 8천 977만 계산단위에 상당하는 금액의 범위 안에서 451만 계산단위에 5천 톤을 초과하는 매 톤당 631계산단위를 곱하여 얻은 금액을 가산한 금액으로 책임을 제한할 수 있다(법 제7조).

유배법은 200톤 이상의 선박소유자는 유류오염손해에 대한 배상책임의 이행을 담보할 수 있는 보장계약을 체결하도록 요구하고 있다(법 제14조 및 제15조). 이는 1992년 민사책임협약이 2천 톤 이상 散積油類를 화물로서 운송하는 선박소유자에게 보험이나 기타의 재정보증의 유지의무를 부과하고 있는 것보다 강화된 규정이다. 따라서 200톤 이상 2천 톤 미만의 산적유류를 화물로 운송하는 선박의 소유자는 당해 선박이 기항하는 국가의 요구가 없더라도 우리나라 유배법에 따라 보험에 가입하거나 보장계약을 체결해야 한다. 이에 대하여 보험가입 대상선박의 범위를 200톤까지 확대한 것은 타당성에 의문이 있다는 주장이 있다.<sup>286)</sup> 그 근거는 1992년 민사책임협약 제정 당시에 2천 톤 이상의 산적유류를 운송하는 선박만 보험에 가입하기로 한 것은 만일 2천 톤 미만의 선박에 의해 사고가 발생한 경우 그 선박소유자가 無資力이면 1992년

285) 최종현, 상계 박사학위논문, 85쪽.

286) 최종현, 상계 박사학위논문, 91쪽.

기금협약에 의해 보상한다는 합의가 있었다는 것이다.

### (3) 보험자 등에 대한 직접 청구권

契約法原則 중 계약상 직접당사자 원칙에 의하면 보험계약의 직접당사자는 피보험자(보험계약자)와 보험자이므로 원칙적으로 피해자는 보험자에게 보험금을 청구할 수 없다. 그러나 제3자 보호를 위해 각국의 법제는 책임보험의 경우에 제3자가 보험자에게 직접 청구할 수 있는 규정을 두고 있다.<sup>287)</sup>

유배법은 선박소유자의 손해배상책임이 발생한 때에는 피해자가 선박소유자의 보험자 등에 대하여 직접 손해배상의 지급을 청구할 수 있도록 하고 있다(법 제16조 제1항). 다만, 선박소유자의 故意에 의하여 손해가 생긴 때에는 보험자 등에 대한 직접 청구가 허용되지 않는다. 피해자가 직접 청구하는 경우에 보험자 등은 선박소유자가 피해자에게 주장할 수 있는 항변만으로 피해자에게 대항할 수 있다(법 제16조 제2항).

### (4) 선박우선특권

상법 제777조에 의하면 유류오염사고로 인한 채권은 船舶優先特權이 인정되는 채권이 아니다. 그러나 유배법은 유류오염사고로 인한 채권에 대해 선박우선특권을 인정하여 제5위의 순위<sup>288)</sup>를 부여하고 있다(법 제43조 제1항). 따라서 유류오염손해를 입은 자는 선박을 압류하여 任意競賣를 할 수 있는 권

287) 김인현, 전제서, 251쪽.

288) 동일 항해로 인한 채권에 대한 선박우선특권 순위는 다음 각호와 같은데(상법 제782 제1항), 유류오염사고로 인한 채권은 4호의 채권 다음 순위이다.

1. 채권자의 공동이익을 위한 소송비용, 항해에 관하여 선박에 과한 제세금, 도선료·예선료, 최후 입항 후의 선박과 그 속구의 보존비·검사비
2. 선원과 그 밖의 선박사용인의 고용계약으로 인한 채권
3. 해난구조로 인한 선박에 대한 구조료 채권과 공동해손의 분담에 대한 채권
4. 선박의 충돌과 그 밖의 항해사고로 인한 손해, 항해시설·항만시설 및 항로에 대한 손해와 선원이나 여객의 생명·신체에 대한 손해의 배상채권

리가 주어지므로 대단히 유리하게 된다.<sup>289)</sup> 이는 1992년 기금협약에는 없는 규정으로 피해자의 권리구제가 더욱 확실하게 하기 위하여 유배법에서 인정한 것이다. 이에 대하여 유배법은 보험강제가입제도를 가지고 있고, 만일 선박소유자가 보험에 가입하지 않았거나 無資力인 경우에도 1992년 기금협약에 의해 보상이 되기 때문에 이러한 선박우선평의 실익은 크지 않을 것으로 보는 견해도 있다.<sup>290)</sup>

#### (5) 단기 소멸제도

민법상 불법행위로 인한 손해배상 청구권은 불법행위를 안 날로부터 10년, 불법행위에 의한 손해 및 가해자를 안 날로부터 3년 간 행사하지 않으면 時效로 消滅한다. 그러나 유배법은 유류오염손해가 발생한 날로부터 3년 이내에, 유류오염손해의 원인이 되었던 최초의 사고가 발생한 날로부터 6년 이내에 裁判上 請求가 없는 경우에 손해배상 청구권은 소멸한다고 규정하고 있다(법 제11조).

#### 나. 1992년 기금협약 관련 규정

##### (1) 국제기금에 대한 피해자의 보상청구

유배법은 피해자가 선박소유자 또는 보험자 등으로부터 배상을 받지 못한 오염손해액에 관하여 1992년 기금협약이 정하는 바에 따라 1992년 국제기금에 대하여 1992년 기금협약 제4조 제1항의 규정에 의한 보상을 청구할 수 있도록 하고 있다. 따라서 피해자는 오염손해에 대해 일차적으로 선박소유자가 일정한 한도액까지 책임을 지며, 손해액이 선박소유자의 책임한도액을 초과하거나 선박소유자의 破産 등으로 보상을 받지 못하는 경우에는 이차로 유류를 수령하는 자가 조성한 기금, 이른바 1992년 국제기금으로부터 최고 2억 300

289) 김인현, 전제서, 252쪽.

290) 최종현, 전제 박사학위논문, 91쪽.

만 SDR까지 보상을 받게 된다.

### (2) 1992년 국제기금의 소송참가 등

1992년 국제기금은 책임제한절차에 참가할 수 있고, 책임제한절차의 개시申請者, 收益債務者 또는 책임제한절차에 참가할 수 있는 자는 1992년 국제기금에 대하여 책임제한절차 계속의 통지를 할 수 있다(법 제25조 제1항 및 제26조 제1항). 1992년 국제기금이 책임제한절차 계속의 통지를 받은 경우 책임제한절차에서 내려진 법원의 결정은 1992년 국제기금을 기속한다. 또한 오염손해를 입은 피해자가 국제기금에 대하여 이러한 통지를 한 경우에는 1992년 기금협약 제6조에 따른 제척기간을 준수한 것으로 간주한다.

### (3) 국제기금에 분담금 납부



1992년 기금협약은 체약국에게 자국 내에서 수령한 유류와 관련하여 국제기금에 대한 분담의무가 이행되도록 보장할 의무를 부과하고, 국내법으로 분담의무의 이행을 위하여 필요한 조치를 취할 의무도 부여하고 있다(협약 제13조 제2항). 또한 체약국은 1992년 국제기금에 분담책임이 있는 사람의 성명과 주소 및 전년도 分擔油 受領量에 관한 자료를 기금의 사무국장에게 제출할 의무가 있다(협약 제15조). 이에 따라 유배법은 연간 15만 톤 이상의 분담유를 수령한 자에게 그 다음 연도에 그 수령량을 국토해양부장관에게 보고할 의무를 부여하고(법 제29조 제1항), 보고를 받은 국토해양부장관에게 분담의무자의 성명과 주소, 분담유 수령량에 관한 자료를 1992년 국제기금에 송부하도록 하고 있다(법 제30조 제1항). 한편 분담유 수령인은 이 기금에 年次 分擔金을 납부하여야 한다(법 제31조 제1항).

다. 책임제한절차 관련 규정

### (1) 책임제한절차의 개요

유배법은 선주책임제한절차와 관련하여 관할, 移送, 供託命令, 국제기금의 참가 등 기본적인 규정만 별도로 규정하고, 그 이외의 절차 진행에 관한 구체적인 사항은 선박소유자등의책임제한절차에관한법률(이하 “책임제한절차법”이라 한다)을 준용하고 있다(법 제33조 내지 제42조).

### (2) 책임제한절차 개시 신청기간

유배법에 따라 책임제한을 받고자 하는 선박소유자는 채권자로부터 책임한도액을 초과하는 청구금액을 명시한 서면청구를 받은 날로부터 6개월 이내에 책임제한절차 개시신청을 해야 한다(법 제6조 제2항). 그런데 상법상 선박소유자의 책임제한절차 개시 신청기간은 책임제한액을 넘는 서면 청구를 받은 날로부터 1년이다(법 제776조 제1항). 이와 같이 유배법이 상법보다 책임제한절차 개시 신청기간을 短期로 정한 취지는 피해자의 손해 填補를 보다 신속하게 하기 위한 것이다.

### (3) 책임제한 사건의 관할

유배법에 따른 책임제한 사건은 그 유류오염손해가 발생한 곳을 관할하는 법원의 專屬管轄에 속한다(법 제33조 제1항).<sup>291)</sup> 대한민국의 영역 및 배타적 경제수역 안에서 손해가 발생하는 것을 방지하기 위하여 그 영역 및 배타적 경제수역 밖에서 취한 방제조치에 관한 책임제한 사건으로서 관할법원이 정하여지지 아니한 경우에 大法院規則이 정하는 법원의 관할에 전속한다(법 제33조 제2항). 이와 같이 유배법이 독자적 관할을 정하고 있는 취지는 유류오염사고에 의

291) 이와는 달리 상법상 책임제한사건은 동 채권이 발생한 선박의 선적소재지, 신청인의 보통재판적소재지, 사고발생지, 사고 후에 사고선박이 최초로 도달한 곳 또는 동 채권에 기하여 신청인의 재산에 대한 압류 또는 가압류가 집행된 곳을 관할하는 지방법원의 관할에 전속한다(선박소유자등의책임제한절차에관한법률 제2조).

한 손해는 그 피해지역이 광범위하고 다수의 不特定 피해자들이 발생하기 때문에 이를 통일적인 기준에서 신속하게 처리하기 위함이다.

#### (4) 공탁명령

유배법상 법원은 책임제한절차개시의 신청이 相當하다고 인정하는 때에는 신청인은 14일을 넘지 아니하는 일정한 기간 내에 유배법상 톤수에 따른 책임한도액에 상당하는 금액 및 이에 대한 사고발생일 기타 법원이 정하는 起算日부터 공탁지정일까지 연 6분의 비율에 의한 이자를 가산한 금액을 공탁할 것을 명하여야 한다(법 제35조 제1항). 공탁명령을 받은 신청인은 법원의 허가를 받아 현금공탁에 갈음하여 供託保證書を 제출할 수 있다(법 제35조 제1항). 책임제한절차의 신청인이 법원의 공탁명령에 대하여 공탁보증서를 제출한 경우에, 법원은 배당의 실시를 할 필요가 있는 때에는 공탁보증인에게 14일을 넘지 아니하는 공탁지정일을 정하여 책임한도액에 상당하는 금전 등을 법원에 공탁할 것을 명하여야 하고, 공탁보증인이 이 명령을 이행하지 않는 경우에는 供託履行決定을 할 수 있다(책임제한법 제14조, 제15조).

#### (5) 개시 결정 및 배당

유배법상 법원이 선박소유자의 개시신청에 대하여 책임제한절차개시 결정을 하면, 그 결정과 동시에 관리인을 선임하고 제한채권의 신청기간<sup>292)</sup> 및 제한채권의 調査期日<sup>293)</sup>을 정하여야 한다. 관리인은 제한채권의 조사기일이 종료된 후에 配當表를 작성하여 법원의 인가를 받아야 하며, 배당표에 대한 이의 신청기간이 경과한 후 지체없이 배당을 실시하여야 한다.<sup>294)</sup> 따라서 책임제한

292) 결정일로부터 30일 이상 90일 이내이다.

293) 제한채권의 조사기일은 신고기간 만료 후 7일 이상 30일 이내이다. 이 조사기일에는 신고된 채권이 제한채권인지 여부, 그리고 제한채권이면 그 내용 및 분류를 조사한다(유배법 제41조).

294) 관리인이 작성한 배당표에 불복이 있는 자는 법원이 배당표를 인가하였음을 공고한 날

절차에 참가한 채권자는 이 단계에서 배당을 받을 수 있게 되고, 책임제한절차에 참가한 자가 기금으로부터 배당액을 수령할 수 있게 된 때에는 신청인 등은 책임제한절차 외에서 당해 채권에 대한 책임을 면한다(법 제73조).

## 2. 油類汚染損害賠償保障法 改正案

### 가. 유배법 개정안의 개요

현행 유배법은 유조선에 의한 油類汚染損害賠償 등에 관하여 규정하고 있다. 그런데 선박연료유협약이 2008년 11월 8일에 국제적으로 발효함에 따라 이 협약을 국내법에 수용할 필요가 있었고, 허베이 스피리트호 유류오염사고 이후 국제기금의 보상한도액을 초과하는 유류오염손해 배상 및 보상 등을 보장하기 위해 2003년 추가기금협약의 가입에 대비한 法制整備도 필요하게 되었다. 또한 현행 유배법 대상이 아닌 油類貯藏艇船의 유류오염사고에 대비하기 위한 제도적 보완도 요청되었다. 이에 따라 유배법 개정안은 船舶燃料油協約 및 2003년 추가기금협약의 국내수용을 위한 규정과 고정용 유조부선의 보장계약 의무화 등에 관한 규정을 신설하면서 유배법의 체계도 전면적으로 개편하였다.

### 나. 유배법 개정안의 주요 내용

#### (1) 유배법의 체계 개편

현행 유배법은 제1장 총칙, 제2장 유류오염손해배상책임 및 책임제한, 제3장 유류오염손해배상보장계약, 제4장 국제기금에 대한 청구 및 국제기금 분담

---

또는 배당표 등본의 송달을 받은 날로부터 14일의 불변기간 내에 법원에 이의를 신청할 수 있고, 이러한 이의신청이 있는 때에는 이의에 대한 재판이 확정된 후가 아니면 배당을 실시할 수 없다(선박소유자등의책임제한절차에관한법률 제66조 및 제69조).

금 등에 관한 규정, 제5장 책임제한의 절차, 그리고 제6장 보칙 및 제7장 벌칙으로 구성되어 있다. 유배법 개정안은 유배법에 일반선박 및 油類貯藏艇船에 관한 규정과 追加基金協約 관련사항을 신설하기 위해 현행 유배법의 체계를 전면적으로 개편하였다. 즉 현행 유배법의 유조선에 관한 규정인 ‘제2장부터 제5장’을 유배법 개정안 제2장 ‘제1절 내지 제3절 및 제5절’로 변경하면서 제2장의 명칭을 “유조선”으로 하고, 제2장 제4절에는 “추가기금에 대한 청구 및 분담금 등”에 관한 규정을 신설하였다. 제3장은 일반선박 및 유류저장부선에 관한 규정을 두고 있다. 제1절은 일반선박 및 유류저장부선에 의한 유류오염손해배상책임 및 책임제한을, 제2절은 일반선박 및 유류저장부선에 의한 유류오염손해배상보장계약을 각각 다루고 있다. 현행 유배법의 ‘제6장 보칙’과 ‘제7장 벌칙’은 ‘제4장 보칙’과 ‘제5장 벌칙’으로 각각 장을 변경하였다.

## (2) 선박의 정의규정 개편



현행 유배법의 선박소유자의 유류오염손해 배상 및 보상제도는 유조선만을 대상으로 하였으나, 개정안은 그 적용대상을 일반선박 및 유류저장부선으로 확대함에 따라 기존의 용어정의를 일부 개정하고, 일반선박, 유류저장부선 및 연료유의 정의를 신설하였다. 즉, 적용대상선박을 유조선, 일반선박 및 고정용 유조부선으로 분류하고, 일반선박 및 고정용 유조부선의 정의는 신설하였다. “일반선박”은 散積油類 이외의 화물 및 기타 물품 또는 여객의 해상운송을 위한 선박(노도 또는 주로 노도로써 운전하는 선박은 제외한다)과 선박안전법 제2조의 2규정에 의한 어선으로 정의하고(개정안 제2조 제2호), “유류저장부선”은 浮遊式海上構造物로서 선박안전법 시행규칙 제3조 제3호의 적용대상이 되는 유류를 저장하는 부선으로 정의하였다(개정안 제2조 제3호). 선박연료유 협약은 적용대상선박을 “모든 형태의 항해선 및 해상 항해용 舟艇”으로 정의하고 있는데(협약 제1조 제1호), 유배법 개정안의 일반선박의 정의 규정은 이를 보다 구체화한 것이다.



### (3) 선박연료유협약 관련 규정 신설

#### (가) 責任의 主體

선박연료유협약은 일반선박에 의한 오염사고시 책임의 주체를 등록선박소유자 이외에 船體備船者, 관리자 및 운항자로 확대하고 있으나 유배법 개정안은 유조선에 의한 오염사고와 동일하게 규정하고 있다. 즉 유조선과 일반선박의 사고시 책임의 주체는 선박소유자로 등록된 자이고, 등록되어 있지 아니한 때에는 선박을 소유하는 자이다(개정안 제2조 제4호). 또한 외국정부가 소유하는 일반선박의 경우에 그 국가에서 일반선박의 운항자로서 등록되어 있는 회사 또는 기타의 단체가 있는 때에는 이 회사 등을 이 법에 의한 선박소유자로 보며, 대한민국 국민이 외국국적을 가진 유조선 또는 일반선박을 선체용선한 경우에는 선박의 소유자로서 등록된 자와 선체용선자를 모두 이 법에 의한 선박소유자로 본다(개정안 제2조 제4호 가목 단서).

#### (나) 責任의 性質

일반선박 소유자는 일반선박의 연료유에 의해 유류오염손해가 발생한 때 그 손해를 배상할 책임이 있고, 유조선 선박소유자와 동일한 免責事由의 경우에만 책임을 면한다(개정안 제47조). 이와 같이 유배법 개정안은 일반선박 소유자에게도 유조선 선박소유자와 같이 엄격책임을 지우고 있다

#### (다) 責任制限

일반선박의 소유자(법인인 일반선박소유자 등의 무한책임사원을 포함한다)는 해당 선박에 의한 유류오염손해에 대한 채권과 관련한 책임제한에 대해서는 상법 제770조 제1항의 책임제한 규정을 적용한다. 이는 선박연료유협약이 선박소유자 등이 국내법에 따라 책임제한을 할 수 있도록 한 규정(협약 제6

조)에 따른 것이다.

(라) 보험강제가입

유배법 개정안은 총톤수 1천 톤을 초과한 대한민국 국적의 일반선박에 대해 油類汚染損害賠償保障契約 체결을 강제하고 있다(개정안 제47조 제1항). 그 보장계약은 일반선박의 소유자가 해당 일반선박에 적재된 燃料油에 의한 유류 오염손해배상책임을 지는 경우에 그 배상의 지급 및 해당 일반선박의 소유자에게 발생하는 손해에 대해 지급을 약정한 保險契約 또는 그 배상의무의 이행 및 비용의 지불을 擔保한 계약이어야 한다(개정안 제47조 제1항 제1호). 그리고 그 보장계약 금액은 일반선박마다 상법 제770조 제1항 제3호의 책임한도액 금액보다 적어서는 아니 된다(개정안 제48조 제3항).



(마) 保障契約證明書

일반선박의 소유자는 保障契約證明書を 선내에 비치하여야 하며(개정안 제50조), 관계공무원은 일반선박의 보장계약 정보를 확인하기 위해 관계 출입검사 및 서류제출을 요청할 수 있다(개정안 제55조).

(바) 벌칙

보장계약의 미체결 또는 미체결한 채 운항한 선박에 대해 3년 이하의 징역 또는 5천만 원 이하의 벌금을 부과하고(개정안 제60조), 보장계약증명서 미비치 또는 미비치한 채 운항한 선박에 대해 500만 원 이하의 벌금을 부과한다(개정안 제62조 제1호 내지 제3호). 그리고 보장계약 정보를 통보하지 않거나 虛偽 通報한 자 등에게도 500만 원 이하의 벌금을 부과한다(개정안 제62조 제5호 내지 제7호).

(사) 船舶優先特權

유조선의 유류오염손해에 관한 채권과 마찬가지로 일반선박 유류오염손해에 관한 制限債權者는 그 제한채권에 관하여 사고선박, 그 속구 및 수령하지 아니한 운임에 대하여 우선특권을 가진다(개정안 제51조 제1항).

(아) 제소기간

유배법 개정안은 일반선박에 의한 유류오염손해배상에 관한 제소기간을 규정하고 있지 않아서 일반불법행위에 의한 消滅時效가 적용된다. 그러나 일반선박에 의한 유류오염손해에 대하여 유조선과 달리 취급할 특별한 사유가 없으므로 유조선의 提訴期間에 관한 규정을 일반선박에도 적용하여야 한다.

(자) 유조선에 대한 규정 준용



일반선박의 보장계약 체결에 따른 보험자 등에 대한 직접청구권, 보험자 등에 대한 유류오염손해배상청구사건의 관할, 보장계약증명서 신청·교부 및 기재사항의 변경·반납 등의 규정은 현행 유배법의 유조선에 관한 규정을 準用한다(개정안 제49조).

(4) 油類貯藏船 관련 규정

(가) 責任의 主體

책임의 주체는 200톤 이상의 유류저장부선의 소유자 또는 賃借人이다(개정안 제2조 제4호 나목).

(나) 適用對象

유배법 개정안의 적용대상 유류저장부선은 200톤 이상의 持續性 油類를 저장하는 고정용 유조부선이다. 비지속성 유류(휘발유, 경유 등)를 저장하는 고정용 유조부선은 적용대상에서 제외된다(제2조 제3호).

(다) 책임의 성질

유류저장부선의 소유자도 그 부선에서 유출된 유류로 인한 오염손해에 대하여 유조선의 소유자와 마찬가지로 엄격책임을 지우고 있다(개정안 제43조 및 제44조).

(라) 책임제한

유류저장부선의 소유자는 상법의 책임제한 규정을 따르는 일반선박의 소유자와는 달리 유조선의 소유자에게 적용하는 유배법상 책임한도액 규정의 적용을 받는다(개정안 제46조).

(마) 보험강제가입

총톤수 200톤 이상의 유류를 저장하는 유류저장부선의 소유자는 油類汚染 損害賠償保障契約을 체결하여야 한다(개정안 제47조 제3항). 그 보장계약 및 담보의 최저액은 유조선의 소유자에게 적용하는 유배법의 책임한도액이다(개정안 제48조).

(바) 기타

유류저장부선의 보장계약 체결에 따른 보험자 등에 대한 직접청구권, 보험

자 등에 대한 유류오염손해배상청구사건의 관할, 보장계약증명서 신청·교부 및 記載事項의 변경·반납 등의 규정은 유배법의 유조선에 관한 규정을 준용한다(개정안 제48조). 보장계약 증명서 비치(개정안 제50조), 船舶優先特權(개정안 제51조 제1항), 유류저장부선에 대한 보장계약 확인을 위한 관계 공무원의 출입검사 및 서류제출 요청(개정안 제55조)은 일반선박의 소유자에 관한 규정과 동일하다. 그리고 벌칙도 유배법의 유조선에 관한 것과 동일하다(개정안 제60조 및 제62조).

(5) 2003년 追加基金協約 가입 관련 규정

(가) 2003년 추가기금 및 협약의 정의 규정 신설

유배법 개정안은 2003년 추가기금협약의 국내수용에 대비하여 추가기금협약과 추가기금에 관한 정의 규정을 신설하였다(개정안 제2조 제16호 및 제17호). “추가기금협약”의 정의는 “1992년 유류오염손해보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약의 2003년 의정서”이며, “추가기금”의 정의는 “추가기금협약 제2조 제1항의 규정에 의한 유류오염손해의 보상을 위한 국제기금”이다.

(나) 추가기금에 대한 청구

유조선에 의한 유류오염손해액 총액이 1992년 국제기금의 한도액을 초과한 경우 추가기금협약 제4조 제1항에 의거하여 피해자가 추가기금에 대해 보상을 청구할 수 있는 규정을 신설하였다(개정안 제30조). 또한 추가기금에 대한 청구 및 분담금 관련 규정은 1992년 국제기금에 대한 청구 및 분담금 관련 규정을 準用하도록 규정하고 있다(개정안 제31조).

(다) 추가기금의 책임제한절차 참가 등

추가기금의 책임제한절차 참가 등은 1992년 국제기금의 책임제한절차 참가 등에 관한 규정을 준용하도록 하였다(개정안 제40조).

(라) 벌칙

추가기금과 관련하여 벌칙규정도 두고 있다. 油類受領人이 추가기금과 관련한 분담유 수령량을 보고하지 아니하거나 허위로 보고한 때에는 500만 원 이하의 벌금이 부과된다(개정안 제62조 제3호).

(마) 추가기금협약 관련 규정의 효력 발생시점 명시

우리나라가 추가기금협약에 가입하여 국내적으로 효력이 있는 날부터 유배법 개정안의 추가기금에 대한 청구 및 분담금 납부에 관한 조항 등이 발효되도록 추가기금협약 관련 규정의 효력 발생시점에 관한 규정을 부칙에 두었다(개정안 부칙 제1조).

### 3. 現行 油類汚染損害賠償保障法 및 改正案의 問題點

가. 현행 유류오염손해배상보장법의 문제점

허베이 스피리트호 유류오염사고로 인한 유류오염손해 처리과정에서 나타난 바와 같이 현행 유배법에 의한 손해 배상 및 보상체제는 피해자에 대한 충분하고 신속한 배상 및 보상 측면에서 여러 가지 문제를 안고 있다.

우선 유류유출사고가 발생하면 유출유의 확산으로 인한 추가적 피해를 방지하기 위하여 신속한 방제작업이 이루어져야 한다. 통상 防除主管機關인 해양경찰청은 먼저 초동 방제조치를 실시한 후에, 해양환경관리공단이나 민간방제

업체 등을 동원하여 해상 및 해안 방제작업을 수행한다. 해양경찰청이 민간방제업체를 동원하여 방제작업을 실시하더라도 민간방제업자의 방제소요비용을 지급하는 기관은 작업을 지시했던 해양경찰청이 아니라 선박소유자의 보험사(P&I클럽)나 국제기금 등이다. 이와 같이 방제비용도 물적 손해 보상절차와 마찬가지로 국제기금의 보상절차를 거쳐서 지급받게 되므로 배상 및 보상에 장기간이 소요된다. 이로 인해 허베이 스피리트호 유류오염사고의 방제소요비용, 특히 住民 人件費, 영세업체의 방제비 등이 조속히 지급되지 못하여 사회적 문제가 되었다.<sup>295)</sup> 이와 같이 방제작업을 하더라도 소요경비를 회수하는데 많은 시간이 걸리기 때문에 민간방제업체들은 방제비용의 신속한 지급이 보장되지 않는 방제작업 참여를 꺼리고 있다.

한편 허베이 스피리트호 오염사고와 같이 유류오염손해액이 유배법상 선박소유자의 책임한도액을 초과하는 경우 선박소유자는 책임제한절차를 개시하게 된다. 책임제한절차법에 따르면 법원이 책임제한절차 개시결정을 하게 되면 그로부터 90일 이내에 制限債權을 신고해야 한다. 그런데 피해자가 많은 경우에는 법원이 90일 이내에 제한채권 신고를 받아서 기한 내에 조사하는 것은 물리적으로 불가능하다. 또한 선박소유자는 책임제한절차를 개시하기 위해서는 책임제한액에 상당하는 금액을 供託해야 한다. 책임제한절차 개시 신청시에는 이를 공탁보증서로 대체할 수 있으나 법원이 배당을 결정하면 현금을 공탁해야 한다. 그런데 선박소유자가 책임제한절차가 완료되기 전에 피해자와 합의해서 손해액을 지급한 경우라도 그 합의금액은 공탁금에서 공제되지 않기 때문에 피해자에게 신속한 지급을 위해 노력할수록 선박소유자는 별도로 현금을 확보해야 하는 등 상대적으로 불이익을 당하는 모순이 있다.

#### 나. 유류오염손해배상보장법 개정안의 문제점

유배법 개정안은 船舶燃料油協約의 국내 수용과 관련한 규정을 두고 있는

295) 실제로 주민 등을 동원하여 방제작업을 실시한 민간방제업체가 방제작업을 지시한 해양경찰청을 피고로 하여 방제비 지급소송을 제기하였다.

데 피해자 보호 및 실행상 몇 가지 문제가 있다. 우선 선박연료유협약은 선박 연료유 유출로 인한 손해배상책임의 주체를 선박소유자뿐만 아니라 船體備船者, 선박관리자까지 확대하고 있다. 이 협약에서 책임의 주체를 확대하고 있는 것은 1992년 민사책임협약과 달리 선박연료유협약은 기금에 의한 二次的 補償이 없기 때문에 선박과 관련이 있는 자는 모두 책임의 주체로 하여 피해자가 손해를 배상받을 수 있는 기회를 확대하기 위함이다. 그런데 유배법 개정안은 선박소유자(대한민국 국적의 선체용선자 포함)만 책임의 주체로 규정하고 있어 피해자 보호 측면에서는 협약보다 불리하다.

또한 유배법 개정안에서 책임의 주체에 대한민국 국민이 선체용선한 자를 포함하고 있다. 이 규정을 둔 취지는 선박소유자가 자력이 없거나 보장계약을 체결하지 않은 경우에 국내 선체용선자에게도 손해배상을 청구할 수 있게 함으로써 피해자 보호에 충실하기 위함이다. 그러나 선박연료유협약은 국적을 불문하고 선체용선자를 책임주체로 인정하고 있어서 유배법 개정안과 같이 대한민국 국민인 선체용선자만을 책임의 주체로 인정할 경우 외국인 선체용선자에 비해 오히려 이들을 역차별하는 결과를 초래하게 된다.

한편 협약은 연료유 유출손해에 대한 책임보장을 위한 보험강제가입 대상선박을 1천 톤 이상으로 정하고 있고, 개정안도 동일하게 규정하고 있다. 그러나 우리나라의 일반선박 사고 실태에 비추어 1천 톤 미만의 선박으로부터 피해를 입은 자를 보호하기 위해 보험강제가입 대상선박의 톤수를 낮추어야 한다.

유배법 개정안에 따르면 일반선박 연료유로 인한 유류오염손해에 대한 배상 책임한도액은 1976년 해사채권 책임제한협약을 수용한 상법상 선박소유자의 책임한도액 가운데 物的 損害에 대한 책임한도액에 상당하는 금액으로 규정하고 있다. 그런데 유류오염사고시 방제작업과정 등에서 人的 損害가 발생할 수 있음을 고려할 때 물적 손해뿐만 아니라 인적 손해의 책임한도액을 합산한 금액으로 조정할 필요가 있다. 나아가 선박연료유협약은 기금에 의한 이차적 손해보상이 없으므로 피해자에 대한 충분한 배상 및 보상 측면에서 불충분한 협약이다. 그럼에도 불구하고 선주의 책임한도액마저 유럽이나 일본 등이 가입하고 있는 1996년 해사채권책임제한협약의 책임한도액<sup>296)</sup>의 4분의 1에 불과



한 1976년 해사채권책임제한협약의 책임한도액을 적용하는 것은 피해자 보호에 미흡하다.

## 제4절 허베이 스피리트호 特別法

### 1. 허베이 스피리트호 油類汚染事故 概要

2007년 12월 7일 충남 태안군 만리포 북서방 5마일 해상에서 曳引船 삼성 T-5호와 삼성 T-3호가 해상크레인 부선(삼성1호)을 예인줄로 연결하여 항해 중에 삼성 T-5호 측의 예인줄이 절단되면서 해상크레인 부선이 강풍에 밀려 대산항 導船士 대기지에 投錨 중인 유조선 허베이 스피리트호(Hebei Spirit, 홍콩선적, 원유 26만 3천 kl 적재)와 세 차례 충돌하였다. 이 사고로 유조선 좌현 원유탱크 1번(직경 30cm), 3번(직경 1m), 5번(직경 30cm)이 파공되어 원유 1만 2,547kl가 유출되었는데, 이는 1997년에 발생한 씨 프린스호 유류오염사고시 유출보다 2.5배나 많은 양이다. 이 사고로 충남지역과 전남지역의 양식장과 어장이 오염되었다. 또한 충남지역 해안선 167km, 전남지역 해안선 113.3km가 오염되었고, 충남 만리포 해수욕장 등 15개 해수욕장에서 손해가 발생하였다.<sup>297)</sup> 사고 발생 후 해양경찰청을 중심으로 海上防除作業을 실시하였고, 유류가 해안에 부착된 이후에는 120만 명 이상의 자원봉사자를 비롯한 방제인력과 장비가 투입되어 해안방제작업을 수행하였다. 정확

296) 1976년 해사채권책임제한협약의 물적 손해에 관한 책임한도액은 다음과 같다.

1. 500톤 이하의 선박 : 16만 7천 SDR
2. 500톤 초과하여 3만 톤까지 : 500톤까지의 책임한도액 + 500톤 초과 톤당 167SDR
3. 3만 톤 초과하여 7만 톤까지 : 3만 톤까지의 책임한도액 + 3만 톤 초과 톤당 125SDR
4. 7만 톤을 초과하는 선박 : 7만 톤까지의 책임한도액 + 7만 톤 초과 톤당 83SDR

그리고 1996년 해사채권책임제한협약의 물적 손해에 관한 책임한도액은 다음과 같다.

1. 2천 톤 이하의 선박 : 100만 SDR
2. 2천 톤을 초과하여 3만 톤까지 : 2천 톤까지의 책임한도액 + 2천 톤 초과 톤당 400SDR
3. 3만 톤을 초과하여 7만 톤까지 : 3만 톤까지의 책임한도액 + 3만 톤 초과 톤당 300SDR
4. 7만 톤을 초과하는 선박 : 7만 톤까지의 책임한도액 + 7만 톤 초과 톤당 200SDR

297) IOPC Fund, 92FUND/EXC.40/9/1, P.1.

한 손해액은 집계되지 않은 상태에서 1992년 국제기금 사무국은 사고 초기인 2008년 3월경에는 3,520~4,240억 원으로 추정하였으나<sup>298)</sup> 2008년 6월에는 약 5,900억 원으로, 다시 10월에는 6,013억 원으로 각각 추산하였다.

## 2. 허베이 스피리트호 특별법 제정과 시행

### 가. 허베이 스피리트호 특별법의 제정 경위 및 목적

2007년 12월 8일 행정자치부는 재난및안전관리기본법에 의거하여 해수욕장, 어장 및 증·양식 시설에 많은 피해를 입은 태안, 서산, 보령, 서천, 홍성, 당진군 등 6개 시·군을 特別災難地域으로 선포하고, 중앙재난안전대책본부를 가동하여 방제인력 지원계획 등을 시행하여 범부처 공조체제를 유지하도록 하였다. 특별재난지역으로 선포될 경우 의료·방역·방제 및 쓰레기 수거활동에 대한 지원, 의연금품 지원, 영농·영어·시설·운전자금, 중소기업 시설·운전자금의 우선 융자, 償還猶豫, 기한연기, 이자감면, 特別保證 등 각종 지원을 할 수 있다(영 제70조).

또한 맨손어업을 포함한 어업활동의 중단으로 생활이 어려운 영세어가 및 어업 관련 종사자와 관광객 감소로 생계유지가 어려운 해안가 숙박업, 요식업 등 관광 관련 산업종사자를 대상으로 生計安全支援金を 지급하였다. 지급 대상자는 사전에 지역 주민대표가 참여하는 별도 심의위원회 등을 구성하여 심의·결정을 통해 선정하였다. 지급기준은 시·군별 손해정도와 생활수준을 객관적으로 측정할 수 있는 8개 지표(손해정도 6, 생활수준 2)에 근거하였다. 총 지급액은 1,071억 원으로 財源은 생계안정지원금 768억 원, 국민성금 168억 원, 그리고 道 예비비 135억 원이었다.

한편 손해를 입은 주민 및 해양환경 등에 대한 신속하고 적절한 수습 및 복구대책을 수립·시행함으로써 손해지역 주민들의 재기와 해양환경의 조속한 복원을 도모할 목적으로 2008년 3월 14일에 “허베이스피리트호유류오염사고피

298) IOPC Fund, 92FUND/EXC.40/9.Add.1.

해주민의지원및해양환경의복원등에관한특별법(이하 ‘허베이 스피리트호 특별법’이라 한다)”을 제정하였다.<sup>299)</sup>

#### 나. 허베이 스피리트호 특별법의 내용

##### (1) 시행조직

허베이 스피리트호 특별법(이하 “특별법”이라 한다)은 허베이 스피리트호 유류오염사고에 따른 손해의 조속한 복구를 위해 유류오염사고특별대책위원회(이하 “대책위원회”라 한다), 조정위원회 및 지원조직<sup>300)</sup>을 둘 수 있도록 규정하고 있다. 대책위원회는 국무총리 소속으로 위원장인 국무총리를 포함하여 기획재정부 등 12개 부처 장관과 유류오염사고 피해지역을 관할하는 지방자치단체의 장 가운데 대책위원회의 위원장이 지정하는 자로 구성된다. 대책위원회는 다음 각 호의 사무를 수행한다(법 제4조 제3항 및 시행령 제2조).

1. 유류오염사고 피해지역의 지정에 관한 사항의 심의
2. 損害補填의 지원에 관한 사항의 심의
3. 특별해양환경복원계획에 관한 사항의 심의
4. 유류오염사고 피해지역 지원에 관한 사항의 심의
5. 지역경제 활성화에 관한 사항의 심의
6. 허베이 스피리트호 유류오염사고 수습과 복구에 필요한 사항의 심의
7. 그 밖에 위원장이 附議하는 사항의 심의

그리고 대책위원회에 부의될 안건의 검토나 그 밖에 이 법에 따른 각종 조치에 대한 관계 부처와의 협의·조정 등을 위하여 대책위원회에 농림수산식품부장관 및 국토해양부장관을 위원장으로 하는 조정위원회를 둔다(법 제4조 제4항). 한편 허베이 스피리트호 유류오염사고로 인하여 손해를 입은 주민은 단

299) 이 법은 법률 제8898호(2008.3.14)로, 2008년 6월 15일부터 시행되고 있다.

300) 이에 근거하여 국토해양부와 농림수산식품부에는 ‘허베이 스피리트호 피해보상지원단’이 구성되어 있다.

체를 구성하여 농림수산식품부장관이나 국토해양부장관 또는 지방자치단체의  
長에게 신고할 수 있다.

## (2) 代支給金

유류오염손해를 입은 자가 국제기금에 보상금을 청구하면, 국제기금은 청구  
액을 사정하여 보상금액을 확정하고, 국제기금의 집행위원회의 결정과 총회의  
승인을 거쳐 지급한다. 그런데 특별법에 의하면 국가 또는 지방자치단체는 피  
해자의 청구액에 대한 국제기금의 사정액<sup>301)</sup>을 기준으로 일정범위의 금액<sup>302)</sup>  
(이하 “대지급금”이라 한다)을 지급할 수 있다(법 제8조 제1항). 국가 또는 지  
방자치단체는 대지급한 금액의 한도에서 그 지급을 받은 자의 손해배상청구권  
또는 보상청구권을 代位行使한다(제8조 제2항 및 제3항). 국가 또는 지방자치  
단체는 대지급금이 국제기금 등과 유배법에 따라 손해 배상 또는 보상을 청구  
한 자와 합의 또는 법원의 최종판결에 의하여 확정된 금액과 차이가 있는 경  
우는 精算하여야 한다(유류오염사고피해주민손해보전의지원에관한규정 제6조).

## (3) 한도 초과보상금 지급

허베이 스피리트호 오염사고로 인한 손해규모는 정확한 예측이 어렵다. 그  
러나 국제기금은 피해자의 청구가 있는 경우 사정을 거쳐 손해보상을 하여야  
하는데 총 손해액이 국제기금의 한도액을 초과할 것으로 예상되는 경우에는  
피해자의 청구액을 인정하더라도 청구액 전액을 지급하지 않는다. 이는 국제  
기금의 補償限度額인 2억 300만 SDR(3,216억 원)<sup>303)</sup>을 모든 피해자에게 동

301) 여기서 사정한 손해액이란 국제기금 등이 유류오염손해배상보장법에 따라 손해배상 또는  
보상을 청구한 자)에게 통보한 손해사정액을 말한다(유류오염사고피해주민손해보전의지원에  
관한규정 제3조 제2항).

302) 최종적으로 국제기금 등에서 사정한 손해액 전액을 지급하기로 하였다(유류오염사고피해  
주민손해보전의지원에관한규정 제3조 제1항).

303) 1992년 국제기금의 보상한도액인 2억 300만 SDR은 오염사고가 발생한 이후 맨 처음 개

등하게 비례 배분해야 하기 때문이다. 따라서 국제기금은 손해보상금 지급 전에 총 손해규모를 추정하여 피해자에 대한 支給率을 정하게 된다. 2008년 10월에 개최된 1992년 국제기금의 제42차 집행위원회에서는 허베이 스피리트호 오염사고로 인한 총 손해규모를 최대 6,013억 원으로 추정하고,<sup>304)</sup> 국제기금의 피해자에 대한 지급율을 35퍼센트로 결정하였다. 특별법은 피해자의 손해액이 국제기금의 보상한도액을 초과할 경우 그 초과금액의 전부 및 일부를 국가가 지원할 수 있도록 규정하고 있다(법 제9조).<sup>305)</sup> 국제기금 사무국의 총 피해 추정액(최대 6,013억 원)을 고려하면 정부가 부담할 한도초과 보상액은 최대 약 2,797억 원으로 예상된다.<sup>306)</sup>

#### (4) 정부채권 후순위 선언

특별법은 허베이 스피리트호 유류오염사고 피해자가 먼저 국제기금에서 손해보상을 받을 수 있도록 政府債權을 後順位로 청구할 수 있는 근거규정을 두고 있다(법 제8조 제5항).<sup>307)</sup> 이에 따라 우리나라 정부는 2008년 6월에 개최된 1992년 국제기금의 제41차 집행위원회에서 우리나라 정부채권의 후순위 청구를 선언하였다.

---

최된 IOPC Fund 집행위원회 마지막 날에 자국통화로 환산된다. 2007년 12월 7일에 발생한 허베이 스피리트호 오염사고 이후 첫 번째 개최된 IOPC Fund 제40차 집행위원회(2008년 3월 11~14일) 마지막 날 기준으로 2억 300만 SDR을 원화로 환산한 금액이 3,216억 원이다.

304) 방제활동 1,623억 원, 수산양식 2,060억 원, 관광분야 1,980~2,330억 원으로 최소 5,385억 원, 최대 5,735억 원으로 추정하였다.

305) 2008년 5월 19일에 개최된 특별법에 의한 최고 의사결정기구인 특별대책위원회에서는 대 지급금 및 한도 초과보상액은 국제기금의 손해사정액을 기준으로 전액 지급키로 하였다.

306) 프레스티지호 오염사고 후 스페인은 피해지역을 국가재난지역으로 선포하고, 손해보상을 위한 특별법(Real Decreto Ley, Royal Decree)을 제정하였다. 이 법은 손해액 총액이 국제기금의 보상한도액을 초과하였음에도 피해자에 대해 査定額 전액을 지급하였기 때문에 사실상 한도 초과보상금을 지급한 것이 된다.

307) 프랑스 정부는 에리카호 오염사고 당시 손해규모가 국제기금의 보상한도액을 초과할 것으로 예상되자 어민 등 일반 피해자가 최대한의 보상을 받을 수 있도록 정부채권에 대한 후순위 청구를 선언하였다.

#### (5) 대부 등의 지원

국제기금에 대한 보상금 청구는 피해자가 보상금을 수령하기까지 상당한 시일이 걸린다. 특별법은 이 점을 고려하여 손해배상청구일로부터 6개월 내에 사정이 이루어지지 않는 경우에 대부 등을 지원할 수 있게 하였다(법 제8조 제5항). 대부금은 생계 또는 경영상의 어려움을 일시적으로 경감하는 보완적 자금으로 지급기준은 국제기금의 損害査定額이 아닌 별도의 기준에 따라 지급한다. 기준 설정 때 고려할 사항은 피해주민의 소득과 생활상태 및 손해규모, 손해 배상 또는 보상 청구에 대한 국제기금 등의 사정의 진행정도, 그 밖에 대부 결정에 필요하다고 대책위원회가 인정하는 사항이다(법 제8조 제6항). 대부를 받은 자가 대지급금이나 보상금을 지급받은 경우는 대부금을 優先辨濟해야 하고, 대부금이 손해사정액을 초과하는 경우는 그 초과금액은 국가에 반납하여야 한다.<sup>308)</sup>



#### (6) 보상을 받지 못한 자에 대한 지원

특별법에서 열거하고 있는 국가 또는 지방자치단체의 유류오염사고 피해지역에 대한 지원사항은 醫療·防疫·防除 및 쓰레기 수거활동 등에 대한 지원, 의연금품의 특별지원, 농어업인의 營農·營漁·시설·운전 자금, 중소기업의 시설·운전 자금의 우선 용자, 償還猶豫, 期限延期 및 그 利子減免과 중소기업에 대한 특례보증 등의 지원 등이다. 특히 허베이 스피리트호 유류오염사고와 관련된 피해주민 중 보상을 받지 못한 자에 대한 지원도 포함되어 있다(법 제11조 제

308) 대부금은 무이자이며 상환기한은 다음 각 호와 같다(유류오염사고피해주민손해보전의지원에관한규정 제9조 제1항).

1. 대부금을 지원받은 자가 영 제8조 제1항에 따라 대지급금을 신청한 경우에는 대지급금의 입금일까지
2. 대부금을 지원받은 자가 국제기금 등으로부터 사정액을 통보받았으나 대지급금 지급을 신청하지 아니한 경우에는 국제기금 등으로부터의 보상금 수령일까지
3. 대부금을 지원받은 자가 국제기금 등으로부터 지급받을 보상금이 없는 경우에는 손해사정액 확정일로부터 6개월 이내

4항). 여기서 “보상을 받지 못한 자”란 유배법에 따른 손해 배상 또는 보상을 청구한 자로서 실질적인 손해를 입었음에도 불구하고 손해 배상 또는 보상을 받지 못하였거나 대책위원회가 정하는 기준 이하로 받은 자를 말한다. 지원의 구체적인 범위와 규모는 대책위원회에서 정하게 되어 있다(영 제20조 제4항).

### 3. 허베이 스피리트호 特別法の 問題點

특별법의 주요 내용은 유류오염손해 배상 및 보상과 재난지역의 피해주민 지원에 관한 것으로 유배법이나 재난및안전관리기본법에서 규정하고 있는 내용을 배제하기도 하고, 이들 법령에는 없는 새로운 규정을 추가하기도 하였다. 이와 같은 특별법을 특정사고의 수습을 위해 제정하는 것은 자칫 유사한 사고가 발생할 때마다 특별법 제정에 의존하게 되어 기존의 입법체제를 혼란하게 할 소지가 있다.<sup>309)</sup> 허베이 스피리트호 특별법의 주요 제정사유에 대해 검토하면 다음과 같다.<sup>310)</sup>

첫째, 유배법은 유류오염손해에 대한 선박소유자의 책임한도액 및 보험가입 등을 주로 규정하고 있으므로 피해주민에 대한 지원 등의 내용을 규정하기에 근본적인 한계가 있어 특별법 제정이 필요하다는 것이다. 그러나 ‘피해주민에 대한 지원 등’은 입법론적으로 재난및안전관리기본법에 규정할 내용이지 유배법 개정을 통해 반영할 내용이 아니다.

둘째, 일반 재난과 달리 해상에서 유류오염사고가 발생하면 물적 피해는 물론 海洋環境損傷으로 인한 生態系 피해 등으로 종합적 대응이 필요하기 때문에 일반법인 재난및안전관리기본법의 개정으로 포괄하기에는 무리가 있어 특별법 제정이 필요하다는 것이다. 그러나 유류오염사고는 환경오염사고의 일종으로 이미 재난및안전관리기본법의 재난의 범위에 포함되어 있는 사고이다(법

309) 임병규, “허베이스피리트호유류오염사고관련주민지원등특별법안(문석호의원 대표발의), 해상및해안유류유출오염사고손해배상및피해복구지원등에관한특별법안(김학원의원 대표발의), 삼성중공업해상크레인파허베이스피리트호충돌로인한유류오염사고관련주민지원등에관한특별법안(강기갑의원 대표발의) 검토”, 『국회 농림수산위원회 보고서』 (2008), 17~18쪽.

310) 임병규, 상계자료, 19쪽.

제3조 제1호 나목). 다만, 풍수해 등 자연재해와 달리 재난시 구체적 지원 등에 관한 기준이 정하여지지 않아서 이 법을 적용하기 어려울 따름이다.<sup>311)</sup>

셋째, 선급금 지급문제, 배상한도액을 초과하는 손해액에 대한 정부 부담 등에 관한 사항은 대규모 재정부담을 수반하는 것으로 법률 근거없이 이를 시행하기에는 부적절한 측면이 있어 특별법을 제정하여야 한다는 것이다. 代支給金과 보상한도액 초과액 지급에 대한 정부부담 등은 법률적 근거없이 추진하기에는 부적절하고, 특별법 이외에는 법률적 근거를 마련하기도 어려운 점이 인정되므로 특별법 제정의 논리적 근거로 유일하게 수긍할 수 있다.

특별법 제정으로 인한 가장 큰 문제점은 법적 안정성을 저해하는 것이다. 1992년 기금협약의 補償限度額을 초과하는 손해에 대해 7억 5천만 SDR까지 보상하는 2003년 추가기금협약이 2005년 3월부터 국제적으로 발효되었다. 그러나 우리나라는 아직 이 협약에 가입하지 않았기 때문에 향후에 허베이 스피리트호 오염사고와 같이 1992년 기금협약의 보상한도액을 초과하는 손해가 발생하면, 선례와 형평성 등을 이유로 또 다른 특별법 제정수요가 늘어나는 부작용이 따를 수 있다. 이는 기존의 일반법 중심의 立法慣行에서 벗어난 것으로 법적안정성 측면에서도 문제가 된다.

한편 허베이 스피리트호 유류오염손해 배상 및 보상을 위한 피해조사는 피해자 측이 지정한 전문가와 국제기금이 선정된 전문가에 의해 각각 수행되고 있다. 특별법에 의하면 국가는 국제기금에서 사정한 금액을 기준으로 피해자에게 대부 또는 손해사정액에 대한 선지급을 할 수 있다. 그래서 국가에서 보상을 받지 못한 피해자의 생계곤란을 덜어 주고자 피해자에게 선지급하려고 해도 아직 국제기금에서 사정한 금액이 없어서 지급하지 못하고 있다. 따라서 국가가 피해자의 손해액을 선지급할 경우의 피해조사도 국가가 직접 수행하는 방안이 필요하다.

---

311) 사고지역은 재난및안전관리기본법에 따라 재난지역으로 선포되었으나 재난지역 선포에 따른 정부지원의 세부기준이 없어 자치단체에게 긴급생계안정자금이 지원되었음에도 그 지원금을 분배하는데 7개월이나 소요되었다.



## 제5절 小結

우리나라는 1993년에 1969년 민사책임협약과 1971년 기금협약을 비준하고, 이를 이행하기 위한 국내법률인 유배법을 제정하였다. 유배법과 상법과의 관계를 보면, 선박소유자의 책임제한과 관련하여 1969년 민사책임협약의 책임제한제도를 규정하고 있는 유배법이 1976년 해상채권책임제한협약을 수용한 상법에 비해 특별한 지위에 있다. 이는 1969년 민사책임협약이 1976년 해상채권책임제한협약에 대해 특별한 지위에 있기 때문이다(협약 제12조 참조). 유배법은 1993년 제정 이후에 1996년에 1992년 민사책임협약과 기금협약의 비준에 따라 대폭적으로 개정되었고, 2003년에는 선박소유자 및 1992년 국제기금의 책임한도액을 50퍼센트 인상하기 위해 개정되었다.

현행 유배법은 국제협약을 그대로 수용하고 있어서 국제협약 자체가 가지고 있는 피해자의 손해에 대한 신속한 보상 측면의 한계를 그대로 지니고 있다. 특히 유류오염사고 초기에 피해확산을 방지하기 위해 지출한 방제비용도 일반 물적 피해와 같이 국제기금의 보상절차에 따라 청구해야하므로 費用回收에 시간이 많이 걸린다. 이로 인해 민간방제업체의 경우 방제작업을 완료하는 즉시 방제비용을 받을 수 있는 보장이 없으며, 방제작업 참여를 주저하고 있어 신속한 방제작업을 저해하는 요인이 되고 있다.

물적 손해에 대한 배상 및 보상기간이 오래 걸리기 때문에 생활기반을 상실한 영세민의 경우는 생계곤란을 겪게 된다. 이를 해결하기 위해서는 영세민간방제업체나 피해주민이 국제기금에서 보상받기까지의 공백기간에 지원해 줄 수 있는 방안 즉, 국가가 영세민간방제업체의 방제비용이나 생계곤란자의 손해에 대해 선지급하는 제도 등의 도입이 필요하다. 또한 선주책임제한절차에서도 신속한 손해 배상 및 보상을 저해하는 제한채권의 신고기간의 조정이나 현금공탁제도의 개선이 필요하다.

우리 정부는 선박연료유협약의 국내 수용을 위해 유배법 개정안을 마련하였다. 이 개정안은 선박연료유의 유출로 인한 손해배상책임의 주체를 등록선박소유자로 일원화하고 있으나 선박연료유협약의 내용과 같이 선체용선자, 선박

관리인 등으로 확대하는 것이 피해자 보호에 유리하다. 보험강제가입 대상선박의 톤수도 우리나라의 소형선박의 유류오염사고 실태분석을 고려할 때 협약에서 규정하고 있는 총톤수 1천 톤보다 강화할 필요가 있다. 개정안의 선주책임한도액은 1976년 해사채권책임제한협약의 물적 손해 책임한도액만을 적용하고 있으나 인적 손해 책임한도액 부분을 추가해야 하고, 나아가 1996년 해사채권책임제한협약의 책임한도액을 적용하는 방안도 고려되어야 한다.

한편 허베이 스피리트호 특별법은 피해자가 국제기금으로부터 받을 손해보상액을 국가가 先支給하고, 국제기금의 보상한도액을 초과하는 손해에 대하여 국가에서 피해자에게 보상하도록 규정하고 있다. 이와 관련하여 유류오염손해를 입은 피해자에 대한 배상 및 보상을 규정하고 있는 유배법이 시행 중임에도 불구하고, 특별법을 제정하여 국가나 지방자치단체가 피해자의 손해를 전보하는 것은 입법관행에 벗어나는 것으로 법적안정성을 해칠 우려가 있으며, 향후 유사사고 발생시 형평성을 이유로 유사한 특별법을 양산시킬 우려가 있다는 비판이 있다.<sup>312)</sup> 또한 특별법은 정부의 선지급 기준이 되는 損害査定の 주체를 국제기금으로 정하고 있는데, 이는 유류오염손해의 가해자로서 손해보상의 책임이 있는 一方當事者인 국제기금에게 피해자의 손해사정을 맡긴 것으로 공정성 확보 측면에 문제가 있다는 견해도 있다.<sup>313)</sup> 정부가 피해자의 손해에 대한 선지급제도를 도입하는 경우 국가가 국제기금의 보상지침을 기준으로 직접 피해자의 손해를 사정하는 제도를 도입해야 한다.

---

312) 이광호, 전제논문, 161쪽.

313) 나지원, “허베이 스피리트호 유류오염으로 인한 손해배상의 제문제”, 『인권과 정의』 (2008. 11), 45쪽.

## 제5장 우리나라 油類汚染損害 賠償 및 補償 法制의 改善方案

油類汚染損害 賠償 및 補償에 관한 일련의 국제협약 제정의 근본취지는 피해자의 손해에 대한 충분한 배상 및 보상이다. 우리나라는 이 국제협약들을 수용하여 국내 유류오염손해 배상 및 보상제도를 구축하였다. 그런데 허베이 스피리트호 오염사고로 유류오염손해를 입은 자에 대한 손해 배상 및 보상과정에서 우리나라 제도는 보상액이 충분하지 못할 뿐만 아니라 보상절차도 신속하지 못한 것으로 나타났다. 여기서는 우리나라 현행 유류오염손해 배상 및 보상제도에 대한 개선방안을 충분한 배상 및 보상 보장 측면, 신속한 배상 및 보상 촉진 측면, 그리고 충분하고 신속한 배상 및 보상의 실행수단으로서 국내 船舶油類汚染補償基金 설치로 나누어서 순서대로 서술한다.

### 제1절 充分 賠償 및 補償 保障方案

#### 1. 2003년 追加基金協約 國內受容

##### 가. 손해 배상 및 보상한도액 인상 요구

상법은 전통적으로 해상기업의 보호차원에서 선주책임제한제도를 채택하고 있어서 피해자에 대한 완전한 보상은 원칙적으로 실현될 수 없게 되었다.<sup>314)</sup> 특히 유류오염사고는 그 손해액이 막대하여 기존의 선주책임제한협약에 의한 責任限度額으로는 피해자의 손해에 대한 충분한 배상 및 보상이 불가능하였다. 이로 인해, 제2장에서 살펴본 바와 같이 유조선으로부터 발생한 油類汚染損害賠償을 위한 민사책임협약이 채택되었다. 최초의 油類汚染損害賠償에 관

314) 김인현, 전게서, 8쪽.

한 국제협약인 1969년 민사책임협약은 선박소유자의 책임한도액을 당시의 1957년 선박소유자책임제한절차협약의 책임한도액보다 2배 증액하고, 이어서 정유사의 부담금으로 기금을 조성하여 선박소유자의 책임한도액 초과분을 보상하는 1971년 기금협약을 채택하여 피해자가 입은 손해에 대한 충분한 배상 및 보상을 추구하였다. 이후 1992년 민사책임협약과 기금협약에서 불가인상 등을 고려한 보상한도액 증액에 관한 규정<sup>315)</sup>을 두고 있는 것도 같은 취지이다. 그런데 에리카호 및 프레스티지호 오염사고로 인한 손해가 1992년 민사책임협약 및 기금협약체제의 보상한도액을 초과함에 따라 양 협약체제로도 피해자의 손해 배상 및 보상에 충분하지 못하다는 사실이 밝혀졌다. 이에 국제사회는 7억 5천만 SDR을 보상한도액으로 하는 2003년 추가기금협약을 채택하였다. 이 한도액은 1992년 기금협약의 보상한도액인 2억 300만 SDR보다 3.7배나 많은 금액이다.

우리나라 현행 유배법은 1992년 민사책임협약 및 기금협약체제를 수용하여 국내입법화한 것이어서 선박소유자의 책임한도액을 2억 300만 SDR로 규정하고 있다. 그런데 1992년 국제기금은 2007년 12월에 발생한 허베이 스피리트호 유류오염사고로 인한 손해가 6,013억 원에 달할 것으로 추산하였다. 이 손해액은 우리나라가 가입하고 있는 1992년 기금협약의 補償限度額 3,216억 원의 약 2배에 해당하는 금액이다. 이에 따라 국가가 1992년 국제기금의 보상한도액을 초과하는 손해를 전액 보상하고, 국제기금의 손해사정액을 선지급하는 것 등을 주요내용으로 하는 허베이 스피리트호 특별법을 제정하였다. 이 특별법 제정의 주된 이유는 우리나라 유배법이 허베이 스피리트호 사고로 인한 오염손해액을 전액 보상할 수 없기 때문이다. 따라서 향후 우리나라가 가입하고 있는 1992년 기금협약의 보상한도액을 초과하는 손해가 발생할 때, 유류오염 피해자의 손해를 충분히 보상하기 위해 허베이 스피리트호 특별법을 선택으로 또 다른 특별법을 제정할 것인가 아니면 7억 5천만 SDR까지 보상을 받을 수 있는 2003년 추가기금협약에 가입할 것인가 하는 선택의 문제가 있다.

---

315) 1992년 국제기금협약 제15조 및 기금협약 제33조.

## 나. 2003 추가기금협약 수용방안

우리나라가 2003년 추가기금협약 가입여부를 결정할 때, 고려해야 할 중요한 요소는 첫째, 이 협약에 가입하지 않으면, 유류오염사고로 인한 潛在的 피해자가 보상받지 못할 우려는 없는가, 둘째, 이 협약 가입으로 정유사가 부담해야 할 금전적 부담은 어느 정도인가 하는 점이다. 그 중에서 첫번째 요소는 최우선 고려사항으로 1992년 기금협약의 보상한도액을 초과하는 유류오염손해 발생이 우려되는 경우에도 이 협약에는 반드시 가입해야 한다. 그러나 1992년 기금협약의 보상한도액을 초과하는 유류오염손해가 우리나라에서 발생할 확률을 구하는 것은 불가능하다. 다만, 과거 유류오염사고의 손해액 추이를 통해 간접적으로 분석한 자료에 따르면 우리나라에서 6,124톤 이상의 유류가 유출되면 1992년 국제기금의 한도액을 초과할 것으로 보고 있다.<sup>316)317)</sup>

한편 이 협약에 가입하면, 정유사에게 2003년 추가기금의 분담금 납부에 대한 부담을 지우게 된다. 그러나 이 협약에 가입하지 않으면, 1992년 국제기금의 한도액을 초과하는 유류오염손해가 날 때마다 일반 국민의 세금에 의존하는 특별법을 제정하지 않을 수 없게 된다. 이렇게 특별법 제정을 통해 잠재적 피해자이기도 한 일반 국민에게 油類汚染損害賠償 책임을 부과하는 것은 위험 원인 유류의 소유자로서 선박운항을 통해 간접적인 이익을 얻는 정유사에게 危險責任法理에 의해 배상책임을 지운 국제협약의 취지에도 어긋난 것이다.

316) 과거 10년 간 국내외에서 발생한 국제기금 관련사고 34건을 분석한 결과이다. 이 중 8건이 우리나라에서 발생한 사고이며, 총 피해규모를 유출량으로 나눈 톤당 보상금액을 구해보니 우리나라가 5,300만 원으로 외국의 1,500만 원보다 훨씬 높아서 사고규모는 작아도 피해규모는 상대적으로 크다고 할 수 있다. 그리고 추가기금에 가입할 경우 우리나라가 납부하여야 할 분담금은 충분담금의 12.28퍼센트이다. 해양수산부, 『해양오염손해 배상 및 보상 관련국제협약의 국내수용방안에 관한 연구』 (2008.12), 23-26쪽.

317) 한편 동일한 규모의 사고처리에 소요되는 비용도 어느 국가에서 발생하였는가에 따라 차이가 있는데, 이는 인건비 및 사용되는 자원의 비용이 다르기 때문이다. 이 점을 고려하여 과거 사고의 피해규모를 시장환율 기준 및 구매력평가환율 기준 1인당 국민소득으로 재평가하여 2003년 추가기금협약 가입시점을 국민소득과 연계하여 분석한 보고서도 있다. 목진용, 『2003 보충기금협약 가입 및 유류오염손해보상체제 개편논의에 대한 대응방안』 (서울: 한국해양수산개발원, 2005), 65-72쪽.

2003년 추가기금협약의 제정과정에서 핵심 쟁점사항은 선주와 하주 간의 책임분담의 均衡問題였다. 즉, 지금까지 국제협약은 선주와 하주 간의 책임분담에 균형을 유지해 왔는데, 2003년 추가기금협약의 채택으로 그 균형이 무너져서 하주의 부담이 커졌다는 것이다. 이를 해소하기 위해 국제기금과 국제그룹 간에는 2003년 추가기금이 부담하는 책임의 50퍼센트를 국제그룹이 보상하기로 하는 내용의 토피아가 체결되어 2006년부터 발효되었다. 이에 따라 2003년 추가기금협약에 의거 발생하는 책임의 절반은 선주 측이 이미 부담하고 있으므로 선주와 하주의 責任分擔均衡 측면을 고려하더라도 2003년 추가기금협약에 가입하는 것이 타당하다. 우리나라가 2003년 추가기금협약에 가입한다면, 우리나라에서 발생할 수 있는 유류오염사고로 인한 손해에 대한 충분한 보상체제가 구축될 수 있을 것으로 본다.

#### 다. 입법 조치



2003년 추가기금협약에 가입하고, 이를 국내수용하기 위한 법률개정절차는 간단하다. 이는 우리나라 유배법이 1992년 기금협약을 수용하면서 협약의 내용을 단순 인용하는 방식을 취하고 있기 때문이다. 2003년 추가기금협약 및 2003년 추가기금의 정의규정 신설, 이 기금에 대한 피해자의 보상청구, 소송 참가 규정 및 分擔金 納付 등에 관한 규정만 보완하면 된다.<sup>318)</sup>

## 2. 船舶燃料油協約의 國內受容

유조선 이외의 일반선박의 연료유의 유출로 오염사고가 발생한 때에 이를 배상할 목적으로 제정된 선박연료유협약이 2008년 11월 21일에 국제적으로 발효하였다. 우리나라도 연료유 오염피해자의 손해배상을 확실히 보장하기 위해 이 협약에 가입하기로 하고, 이를 국내법으로 수용하기 위해 유배법 개정

318) 유배법 개정안은 우리나라의 2003년 추가기금협약 가입에 대비하여 이미 이러한 규정을 반영하고 있다(개정안 제2조 제16호 및 제17호, 제30조, 제31조, 제40조).

안을 마련하였다. 그런데 이 개정안은 피해자의 손해에 대한 충분한 배상 측면에서 몇 가지 문제가 있다. 이하에서 피해자의 손해에 대한 충분한 배상 측면에서 유배법 개정안에 대한 개선방안을 세부적으로 살펴본다.

## 가. 책임의 주체

### (1) 책임의 주체 검토

선박연료유협약은 油類汚染損害賠償責任의 主體를 선박소유자, 선체용선자, 선박관리인 및 선박운항자로 확대하고 있다(협약 제1조 제3호). 이는 유조선으로부터 유출된 유류로 인한 선박소유자의 손해배상책임을 규정하고 있는 1992년 민사책임협약이 책임의 주체를 등록선박소유자로 集中化하고 있는 것과 다르다. 그런데 유배법 개정안은 일반선박의 연료유로 인한 오염손해배상책임의 주체를 “선박법 제8조 제1항<sup>319)</sup>의 규정 또는 외국의 법령에 의하여 선박의 소유자로서 등록된 자”로 하고, 등록된 선박소유자가 없는 경우는 선박을 소유하는 자로 하고 있다. 이에 추가하여 대한민국 국민이 외국국적을 가진 유조선 또는 일반선박을 선체용선한 경우에는 선박의 소유자로서 등록된 자와 선체용선자를 모두 선박소유자로 보고 있다(개정안 제43조 및 제2조 제4호).

선박연료유협약 제정 당시에 책임의 주체를 확대한 취지는 피해자 보호를 위해 사고선박의 운항관련자 누구에게든 손해배상청구를 할 수 있게 하기 위함이다. 그런데 유배법 개정안에서 일반선박의 연료유로 인한 오염손해를 입은 자에 대해 협약보다 더 피해자를 보호하기 위한 아무런 추가적인 규정을 두지 않았음에도 불구하고, 기금에 의해 二次적으로 보상을 받을 수 있는 유조선과 동일하게 책임의 주체를 선박소유자로 단일화한 것은 협약의 취지와 다른 것이다. 한편 현행 유배법은 유조선에 의한 유류오염손해에 대해 국내 피해자를 보다

---

319) 한국선박의 소유자는 선적항을 관할하는 지방해양항만청장에게 국토해양부령이 정하는 바에 따라 당해 선박의 등록을 신청하여야 한다. 이 경우 “선박등기법” 제2조에 해당하는 선박은 선박의 등기를 한 후에 선박의 등록을 신청하여야 한다(선박법 제8조 제1항).

확실히 보호하기 위해 1992년 민사책임협약과 달리 대한민국 국민인 선체용선자를 責任의 主體에 포함시켰었다. 그런데 유배법 개정안은 기존 유조선의 책임주체에 관한 규정을 일반선박의 연료유에 의한 손해배상책임의 주체에도 그대로 적용하고 있어서 외국인 선체용선자는 책임의 주체에서 배제된다. 그러나 일반선박의 연료유에 의한 오염손해로 인한 피해자 보호를 확실히 하기 위해 외국인 선체용선자는 물론 선박관리인 및 운항자도 책임의 주체에 포함해야 한다.

## (2) 입법 조치

현행 유배법 개정안은 유조선과 일반선박의 소유자를 동일하게 정의하고 있다. 즉, 선박소유자로 등록된 자, 외국정부소유 선박의 운항자로 등록된 회사나 단체, 그리고 외국국적의 유조선 또는 일반선박을 선체용선한 자를 선박소유자로 규정하고 있다(개정안 제2조 제4호). 선박연료유협약은 일반선박의 연료유 유출로 발생한 유류오염손해에 대한 배상책임의 주체를 선박소유자 이외에 선체용선자, 선박관리인 및 선박운항자로 확대하고 있다.

따라서 유배법 개정안의 유조선 및 일반선박의 선박소유자의 정의규정인 제2조 제4호 가목을 “유조선 선박소유자”의 定義規定으로 하고, 나목에 별도로 “일반선박의 선박소유자”에 관한 정의규정과 다목에 “선체용선자”, 라목에 “선박관리인”, 그리고 마목에 “선박운항자”에 관한 정의규정을 신설하고 현행 나목 “유류저장부선의 소유자” 정의는 바목으로 변경한다.

한편 유배법 개정안 제43조에서는 “일반선박 유류오염손해배상책임”에 관하여 규정하고 있다. 이 조 제1항의 “일반선박의 소유자는 일반선박의 연료유에 의해 유류오염손해가 발생한 때... ..”라는 내용을 “일반선박의 소유자, 선체용선자, 선박관리인 및 선박운항자(이하 ‘선박소유자 등’이라 한다)는 일반선박의 연료유에 의해 유류오염손해가 발생한 때... ..”로 변경한다.

이와 같이 변경할 경우 유조선을 선체용선한 대한민국 국민은 유배법상 선박소유자로서 보험을 의무적으로 가입해야 하는데 반하여 일반선박을 선체용선한 대한민국 국민은 그러한 의무가 없으므로 형평에 어긋난다. 유배법에서



선체용선자를 책임의 주체로 추가한 것은 대한민국 국민인 선체용선자를 책임의 주체로 포함함으로써 국내 피해자들의 손해보상을 편리하게 하기 위한 것이다. 그러나 유조선에 의한 유류오염사고에 대해서는 국제기금에 의한 이차적 보상제도가 있기 때문에 책임의 주체를 선박소유자로 단일화하더라도 피해자 구제에는 문제가 없는 반면에, 현행 유배법은 대한민국 국민인 선체용선자도 선박소유자와는 별도로 의무적으로 유류오염손해배상보장계약을 체결하여야 하는 부담을 지게 된다는 주장이 있다<sup>320)</sup>. 이러한 점을 고려할 때 이번 유배법 개정시 유배법상 유조선에 의한 유류오염손해배상책임의 주체에서 선체용선자를 배제하는 것이 바람직하다.

#### 나. 保險強制加入 對象船舶

선박연료유협약은 총톤수 1천 톤 이상의 일반선박의 소유자에게 협약에 의거 선박소유자가 부담해야 할 유류오염손해배상을 담보하기 위한 보험에 가입할 것을 요구하고 있다(협약 제7조 제1항). 이에 따라 유배법 개정안은 대한민국 국적의 총톤수 1천 톤을 초과하는 일반선박에 대하여 油類汚染損害賠償保障契約 체결을 강제화하고 있다(개정안 제47조 제1항).

한편 일본 선박유탕법은 선박연료유에 의한 유류오염손해배상책임과 난파선 제거비용을 擔保하기 위한 보험가입을 강제화하고, 그 대상선박을 100톤 이상의 일반선박으로 규정하고 있다(일본 선박유탕법 제39조의 4). 그러나 국내항만을 운항하는 국적선박은 톤수와 상관없이 보험강제가입 대상선박에서 제외하고 있다.<sup>321)</sup> 인도네시아는 500톤 이상, 대만은 400톤 이상, 미국은 300톤 이상의 일반선박이 보험강제가입 대상이다.<sup>322)</sup>

320) 최종현, 전계 박사학위논문, 84쪽.

321) 이러한 점에서 선박유탕법 제정 목적은 선박연료유에 의한 오염손해보상 보장보다는 외국적 선박의 난파선 제거비용 보장에 있는 것으로 판단된다. 왜냐 하면 일본해역에 방치된 선박은 49톤에서 474톤까지 소형이 대부분이고, 이들 선박의 소유자가 보험에 가입하지 않아서 방치선 제거에 곤란을 겪었기 때문이다. 해양수산부, 『해양사고손해배상보장제도 개선 방안 연구용역 보고서』 (2006. 12), 30쪽.

322) 2000년 10월에 개최된 국제해사기구 제82차 법률위원회 비공식회의에서 보험강제가입

2004년부터 2007년까지 우리나라에서 10kl 이상 유출사고가 발생한 일반 선박의 유류오염사고 통계에서 船種別 선박크기를 보면,<sup>323)</sup> 화물선은 대부분 1천 톤 이상이지만, 모래운반선은 800톤, 예인선은 100~200톤, 그리고 어선은 150톤 이하가 대부분이다.<sup>324)</sup> 이러한 사고 통계자료를 볼 때 보험가입을 강제화하는 선박의 톤수를 협약과 같이 1천 톤 이상으로 결정할 경우 우리나라에서는 피해자에 대한 충분한 보상이라는 협약의 제정 목적을 달성하기는 어려울 것으로 보인다. 또한 선박연료유협약은 1992년 민사책임협약 및 기금협약과 달리 선박소유자로부터 보상받지 못한 손해를 이차적으로 보상하는 기금이 없기 때문에 보험강제가입 대상선박의 톤수를 협약보다 강화하여 피해자를 확실하게 보호할 필요가 있다.<sup>325)</sup>

우리나라에서 선박연료유협약 이행법률을 제정할 경우 보험강제가입 대상선박의 규모 설정은 정책적 판단사항이다. 대상톤수를 결정하기 위하여 추가적으로 고려할 요소는 보험료 부담능력, 선종별 연료탱크의 크기 등이다. 첫째, 일반선박의 선종별 톤수별 보험가입 현황과 보험료 부담능력을 분석해야 한다. 예컨대 보험강제가입 대상선박을 100톤 이상으로 결정하면 어선의 경우 遠洋漁船, 沿近海漁船 및 漁獲物運搬船을 합하여 총 793척이 이에 해당된다. 그런데 그 중에서 연근해 어선어업종 대형기선저인망(외끌이)과 근해 채낚기 어업 등은 상대적으로 零細하며, 부보능력도 부족하기 때문에 이러한 실태를 반영하는 방안도 함께 고려해야 한다.

둘째, 선박의 총톤수와 연료탱크 크기 간의 관계도 검토대상이다. 1992년 민사책임협약은 화물로 적재하고 있는 유류량을 기준으로 선박소유자의 책임

---

대상선박으로 300~500톤이 적절하다고 의견을 낸 국가는 영국, 노르웨이, 캐나다, 사이프러스, 그리스, 말타 등이다. 채이식·김인현, 『국제해사기구 제82차 법률위원회 회의 참가보고서』 (2000.6), 16쪽.

323) 해양경찰청, 『해양경찰백서』, 각 년도.

324) 목진용, “선박연료유 오염손해배상협약의 국제발효와 우리나라 대응방안”, 『한국해법회 2008년도 봄철정기학술발표회 발표논문집』 (2008. 4), 65-66쪽.

325) 김인현 교수도 이에 대하여 신중한 접근이 필요하다고 한다. 김인현, 전제 “유류오염손해 배상 및 보상법 관련 최근 동향”, 80쪽.

을 정하고 있는 반면에 선박연료유협약은 연료유량이 그 책임을 정하는 기준이 되므로 선박의 총톤수보다 연료탱크의 용량이 고려대상이다. 일반화물선의 총톤수와 연료탱크 용량 간의 관계를 보면 연료탱크 용량은 총톤수의 약 10퍼센트이다. 그런데 트롤어선의 연료탱크의 크기는 그 선박 총톤수의 60퍼센트이며, 참치독항선은 50퍼센트, 그리고 참치공모선은 35~40퍼센트로 대체적으로 어선의 총톤수 대비 연료탱크 용량이 타 선종에 비해 상대적으로 높다.<sup>326)</sup> 이러한 조사 결과를 반영하면, 1천 톤 이상의 컨테이너선 및 일반화물선을 보험강제가입 대상선박으로 할 경우 어선은 200톤 내지 300톤 이상을 대상으로 하여야 연료탱크 용량이 유사하게 되어 형평에 맞게 된다.

이상에서 살펴 본 바와 같이 선박연료유협약은 하주에 의한 이차적 보상이 없고, 외국의 입법례나 우리나라의 사고 사례 등에 비추어 볼 때 선박연료유에 의한 汚染損害賠償을 위한 보험강제가입 대상선박은 200~300톤 이상으로 정하는 것이 바람직하다. 구체적 입법방안으로는 일반선박의 유류오염손해배상보장계약에 관한 조항인 유배법 개정안 제47조 제1항이 보장계약 체결 대상선박을 총톤수 1천 톤 이상으로 규정하고 있으나 이를 수정하여 “대한민국 국적을 가진 총톤수 200톤[또는 300톤] 초과와 일반선박의 소유자는 ‘일반선박의 소유자의 책임에 관한 조항’에 따른 유류오염손해배상책임을 담보하기 위하여 유류오염손해배상보장계약을 체결하여야 한다.”로 규정한다.

#### 다. 일반선박의 소유자의 책임한도액

##### (1) 책임한도액의 내용

선박연료유협약은 일반선박의 소유자 등이 油類汚染損害賠償責任을 1976년 해사채권책임제한협약과 그 개정의정서와 같은 국제협약이나 국내법체제에 따라 제한하는 권리를 인정하고 있다(협약 제6조). 유배법 개정안도 “일반선박

<sup>326)</sup> 목진용·최동현, 『선박연료유 오염손해배상협약 대책연구』 (서울: 한국해양수산개발원, 2000), 60-67쪽.

의 소유자의 손해(유류오염으로 인한 간접적인 손해도 포함한다)를 填補하기 위한 보험금액 또는 배상의무이행담보금액은 일반선박마다 상법 제770조 제1항 제3호에 따른 책임한도액의 금액보다 적어서는 아니 된다“고 하여 국제협약체제에 따르고 있다(개정안 제48조 제3항).

우리나라 상법은 제770조 제1항에서 선박소유자의 책임한도액을 여객의 손해에 대한 책임한도액(제1호), 여객이 아닌 자에 대한 책임한도액(제2호) 및 물적 손해에 대한 책임한도액(제3호)으로 나누고 있다. 그런데 유배법 개정안은 일반선박의 소유자의 연료유 유출로 인한 손해배상책임한도액을 상법의 물적 손해배상에 관한 책임한도액으로 정하고 있다.

선박연료유협약은 유출 또는 배출의 발생장소에 관계없이 선박으로부터의 연료유의 유출 또는 배출로 인한 오염에 의하여 선박의 외부에서 발생한 손해 및 손실과 방제조치의 비용 및 방제조치로 인한 추가적 손실 및 손해를 보상한다. 이러한 유류오염사고로 인한 손해는 대부분 물적 손해이다. 그러나 유출유 防除作業過程 등에서 사람이 상해를 입을 수 있다. 따라서 선박연료유 유출로 인한 손해배상책임한도액은 상법상 선박소유자의 물적 손해에 대한 책임금액에 인적 손해에 대한 책임금액을 합한 금액으로 하여야 한다.<sup>327)</sup>

구체적으로는 일반선박의 소유자의 유류오염손해배상보장계약과 관련한 조항에 “일반선박의 소유자의 손해(유류오염으로 인한 간접적인 손해도 포함한다)를 전보하기 위한 보험금액 또는 賠償義務履行擔保金額은 일반선박마다 상법 제770조 제1항 제1호 및 제3호 규정의 손해액을 합한 책임한도액의 금액보다 적어서는 아니 된다”라는 규정을 두도록 한다.

## (2) 1996년 해사채권책임제한협약의 수용

### (가) 수용 필요성과 여건 검토

유조선 선박소유자의 유류오염손해배상책임에 관하여 규정한 1992년 민사책

327) 동지, 김인현, 전제 “유류오염손해 배상 및 보상법 관련 최근 동향”, 80쪽.

임협약은 상법상 선박소유자의 責任限制制度와 다른 독자적인 제도를 두고 있다. 그래서 유조선에서 유출된 유류로 오염손해를 입은 피해자는 상법의 선박소유자의 책임제한절차가 아니라 유배법에 의한 별도의 책임제한절차에 따라 국제기금에서 배상을 받게 된다. 그렇지만 선박연료유협약은 독자적인 책임제한제도가 없어 船舶燃料油에 의해 유류오염손해가 발생하면, 피해자는 상법상 선박소유자의 책임제한기금에 대하여 다른 채권자와 경합하여 배상을 받게 된다. 이러한 경우를 고려할 때, 1996년 해사채권책임제한협약<sup>328)</sup>상 책임제한제도를 도입하지 않으면 피해자가 입은 손해에 대한 ‘충분한 배상’이라는 협약 제정취지를 달성하기 어려울 것으로 보인다.

선박연료유협약은 국제협약이나 국내법체제에 따라 일반선박소유자 등의 책임을 제한하는 권리를 인정하고 있으므로 국제협약체제에 따라 책임제한을 규정하여도 문제가 되지 않는다. 현행 선박소유자의 책임제한에 관한 국제협약체제는 1976년과 1996년 협약체제가 공존하고 있다. 그런데 일본과 같이 1996년 해사채권책임제한제도를 도입하고 있는 국가에 우리나라 선박이 기항하게 되면, 일본 船舶油濁法이 요구하는 책임한도액 즉, 1992년 해사채권책임제한협약의 책임한도액까지 보상하는 보험에 가입해야 한다.<sup>329)</sup> 반면에 우리나라는 1976년 해사채권책임제한제도를 수용하고 있으므로 1992년 해사채권책임제한협약의 책임제한액까지 보험에 가입한 선박이 우리나라 영해에서 유류오염손해를 일으킨 경우라도 피해자는 1976년 해사채권책임제한협약의 責任限度額까지만 손해배상을 받을 수 있다.

그런데 우리 상법 제5편(해상)은 1962년 제정 후 30년이 경과한 1991년 12월에 전면적으로 개정되었고, 다시 16년만인 2007년 8월 3일에 대폭적으로

328) 1996년 해사채권책임제한협약 체결국은 캐나다, 자메이카, 일본, 쿡 아일랜드, 사이프러스, 말타, 마셜군도 사모아, 러시아, 알바니아, 오스트레일리아, 불가리아, 크로아티아, 덴마크, 필란드, 프랑스, 독일, 헝가리, 라트비아, 라이베리아, 리투아니아, 룩셈부르크, 노르웨이, 루마니아, 세인트루시아, 시에라레온, 스페인, 시리아, 아랍공화국, 티모르레스테, 영국 등 31 개국이다. <http://www.imo.org/includes> 2008년 12월 20일 검색.

329) 일본의 선박유탁법이 2005년부터 시행됨에 따라 일본에 기항하는 선박은 이미 1996년 해사채권책임제한협약의 책임한도액까지 보험에 가입하고 있으므로 우리나라의 선박연료유협약 가입에 따른 직접적인 영향은 없다.

개정되었다. 2007년 개정시에는 선박소유자의 책임제한제도와 관련하여 기존 제도와 같이 1976년 해사채권책임제한협약의 책임제한제도를 유지하였다. 다만, 여객의 인적 손해에 대한 선박소유자의 책임한도액만 1996년 해사채권책임제한협약상 책임제한제도를 수용하였다. 따라서 현실적인 측면에서는 당분간 1996년 해사채권책임제한협약의 책임한도액을 우리나라 상법에 전면적으로 수용하기 어려울 것으로 보인다.<sup>330)</sup>

이러한 상황을 고려할 때 우리나라도 일반선박의 연료유 유출로 인한 유류 오염손해배상책임에 한하여 1996년 해사채권책임제한협약의 책임한도액을 적용하는 방안을 적극 검토할 필요가 있다.

#### (나) 수용방안

우리나라 상법에 일반선박의 연료유 유출로 인한 유류오염손해배상책임에 한하여 1996년 해사채권책임제한협약의 책임한도액을 도입하는 방법은 유배법에서 선박연료유협약을 수용하면서 이 협약의 책임한도액을 도입하는 방안이 있다. 그런데 앞에서 제안한 것처럼 보험강제가입 대상선박을 총톤수 200~300톤 이상으로 강화할 경우, 협약의 적용대상이 아닌 총톤수 200~300톤 이상 1천 톤 미만의 小型船舶에 대해서도 이 협약의 책임한도액까지 보험에 가입하도록 요구하게 되며, 이는 우리나라 내항선박의 영세성을 고려할 때 비현실적이다. 따라서 선박연료유협약상 국내항만을 운항하는 선박에 대한 留保條項(제7조 제15항)을 활용하면서 국내항만을 운항하는 선박과 국제항해선박을 분리하여 각각의 선박연료유로 인한 손해배상에 대해 책임제한제도를 도입할 필요가 있다.

---

330) 최중현 교수는 선박소유자 등의 책임제한제도 자체가 피해자에 대한 완전배상의 법리를 희생하여 해상기업을 보호하는 제도로서 상당한 비판을 받고 있다는 점과 현재 많은 해운 선진국들이 1996년 해사채권책임제한협약을 비준했다는 점을 고려해 볼 때 해운선진국에 합류하고 있는 우리나라도 이 협약을 비준하고 이에 맞춰 해상법을 개정하는 것을 긍정적으로 검토해야 한다고 주장하고 있다. 최중현, “21세기 한국해상법의 발전방향”, 『한국해법학회 창립 제30주년 기념 국제학술대회-21세기 한·중·일 해상법의 발전방향』 (2008.11), 10쪽.

이러한 점을 고려하여 선박연료유협약을 수용할 때 책임제한제도에 대한 입법방안을 제시하면 다음과 같다.

첫째, 선박연료유협약 가입시 국내항만을 운항하는 선박에 대해서는 협약의 適用 留保를 선언한다.

둘째, 유배법에 선박연료유협약의 내용을 수용하면서 일반선박의 연료유로 인한 유류오염손해배상책임을 담보하기 위한 보험강제가입 대상선박을 협약보다 강화한 200~300톤 이상의 일반선박으로 확대한다.

셋째, 일반선박의 연료유로 인한 유류오염손해배상책임을 담보하기 위해 국제항해에 종사하는 1천 톤 이상의 일반선박은 1996년 해사채권책임제한협약의 한도액까지 보험가입을 의무화하고, 협약 가입시 적용 유보를 선언한 1천 톤 미만의 선박은 상법상 선박소유자 책임한도액 이상으로 責任保險에 가입하게 한다.



## 제2절 迅速 賠償 및 補償 促進方案

### 1. 防除費用 先支給 保障

#### 가. 방제비용 선지급 필요성

우리나라는 1995년 7월에 발생한 씨프린스호 오염사고처리 과정에서 향후 유류오염사고시 신속한 방제작업 수행을 위해 방제자금이 필요하다는 인식을 하게 되었다. 이에 사고 직후인 1995년 9월에 열린 국무총리실 주관 해양오염 방지 대책회의 및 고위 당정협의에서 해양오염방제 融資金 조성방침을 결정하고, 1996년에 환경부 일반회계 예산으로 緊急防除資金 100억 원을 편성하였다. 1996년 8월 8일 해양수산부가 신설됨에 따라 이 자금은 해양수산부로 이관되었다가 1997년 국회예산 심의과정에서 해양경찰청으로 이관되었다. 그러나 1997년 말에 국제통화기금(IMF)에 救濟金融을 신청하는 등 국가 재정사정

이 악화되자 정부는 이 방제자금을 삭감하여 1998년에는 20억 원, 1999년에는 10억 원을 편성하는 등 점차 축소하다가 1999년 이후에는 전액 삭감하였다.

한편 1998년 一般會計 예산인 긴급방제자금 20억 원 중 15억 원과 1999년 10억 원 중 5억 원을 民間委託金으로 전환하여 한국해양오염방제조합(현, 해양환경관리공단)<sup>331)</sup>에 위탁관리하였다. 이 민간위탁금은 이번 허베이 스피리트호 오염사고 방제비용으로 전액 소진되었다<sup>332)</sup>.

유류오염사고의 경우 피해보상은 피해자가 이를 입증하는 자료를 첨부하여 가해자인 선박소유자의 保險社(P&I클럽)나 국제기금에 청구하고, 이 보험사 등이 청구액에 대한 사정을 거쳐서 지급한다. 그런데 보험사 등은 방제비용 청구액 사정시 그 비용이 합리적인 방제작업에 소요된 것인지를 평가하게 되므로 항상 過剩 및 不適切 방제비용여부에 대한 논란이 있다. 해양경찰청이나 해양환경관리공단의 지시에 의해 방제작업을 수행한 경우도 비용은 보험사(P&I클럽)나 국제기금으로부터 보상받아야 하기 때문에 防除費 전액을 받지 못하는 경우도 종종 발생한다. 이로 인해 오염사고가 발생하면 신속한 방제가 필요함에도 민간방제업체가 방제비용 선지급 등을 요구하며 방제작업을 거부하는 사례도 있다. 방제작업을 지휘하는 해양경찰청 등은 방제작업 지시에 따른 費用精算 권한이 없기 때문에 방제작업에 대한 실제적인 지휘권 행사가 어려울 때도 있다.

#### 나. 외국의 사례

제3장 제2절 프랑스의 油類汚染損害 賠償 및 補償制度에서 살펴본 바와 같이 프랑스는 國家緊急防除計劃에 의해 수행된 해상 및 해안 오염방제에 지출된 비용을 폴마르 기금에서 지불한다. 폴마르 기금은 폴마르 계획에 의해 형성된 기금으로 중앙정부, 자치단체 및 민간이 수행한 방제작업 등에 소요된

331) 한국해양오염방제조합이 해양환경관리법에 의거 2008년 1월 21일자로 해양환경관리공단으로 개편되었다.

332) 해양경찰청, 『선진방제대응체계 구축방안 연구』 (2008. 10), 142-143쪽.



비용을 지급하기 위한 것이다.

미국은 유류오염법에 의거 설치된 油類汚染責任信託基金에서 可航水路 및 해안선 인접지역과 배타적 경제수역에서 유류의 유출 및 流出威脅으로 인한 연방의 오염제거활동비용 지급과 손해배상에 사용된다. 이 기금의 규모는 당초에는 10억 달러였으나 2005년에 에너지정책법 개정으로 27억 달러로 증액되었다. 이 기금의 관리와 운용은 1991년에 설치된 국가오염기금센터(NPFC)<sup>333</sup>가 맡고 있다. 세부적인 기금의 용도는 i) 국가긴급방제계획에 따른 방제비용(제거활동의 감독 및 유출위험의 輕減을 위한 연방현장방제지휘관(FOSC)의 활동비용 포함), ii) 천연자원손해의 평가비용, iii) 油類汚染損害賠償額(천연자원손해 포함), iv) 유류오염법 집행을 위한 연구개발 활동을 포함하는 연방의 운영비 및 관리비 등이다. 유류오염책임신탁기금은 연방현장방제지휘관의 지시에 의한 방제비용, 聯邦受託者의 天然資源損害評價를 위한 착수비용 등에 사용하는 5천만 달러의 비상기금과 유류오염손해배상이나 의회가 승인한 연방정부의 관리비용과 연구개발비용으로 사용하는 기본기금으로 구성되어 있다. 기금의 용도는 대부분 유류오염손해보상을 위한 비용이다. 그러나 연방현장방제지휘관에 의한 유출유 봉쇄, 방제, 처분활동 뿐만 아니라 유류유출 위협을 완화시키기 위한 활동까지를 지원하는 비상자금이 별도로 조성되어 있어서 유류오염사고시 연방현장방제지휘관이 즉시 대응할 수 있다.

#### 다. 방제비용 선지급 규정화

통상 방제작업 현장에서는 해양경찰청의 방제작업 지시나 국제기금이 파견한 전문가의 권고에 따라 방제작업을 실시하며, 해안방제작업은 민간방제업체

---

333) 국가오염기금센터(NPFC : National Pollution Fund Center)는 미국 유류오염법 title 1에 의해 설치된 유류오염책임신탁기금(OSLTF : Oil Spill Liability Trust Fund)의 집행과 연방현장방제지휘관의 연방방제 및 복구를 위한 자금 확보를 위해 1991년에 해안경비대 소속으로 설립되었다. 이 센터는 유류수송선박에서 발생할 수 있는 오염사고에 대한 재정책임능력에 대한 인증조치를 함으로써 사전예방활동을 실시하고, 오염사고가 발생한 경우 신속한 대응과 방제비용 및 손실에 대한 배상, 방제책임자로부터의 비용회수 등의 역할을 수행한다.

가 현지 주민을 일용직으로 고용하는 형태로 실시한다. 그런데 방제작업을 실시한 민간업체가 국제기금으로부터 보상을 받기까지는 상당한 기간이 걸린다. 그 동안 영세한 민간업체는 經營上 곤란을 겪고, 고용한 현지 주민의 인건비를 지급할 수 없어 사회문제화 되기도 한다.

외국 사례에서 본마와 같이 프랑스는 우리나라와 마찬가지로 국제협약의 체결국이지만 국가긴급방제계획인 폴마르 계획에 따른 조치에 소요되는 비용은 사전에 조성된 폴마르 기금에서 즉시 지급받을 수 있도록 하고 있다. 미국의 유류오염책임신탁기금도 油類汚染損害賠償을 위한 基本基金과 별도로 국가긴급방제계획(NCP)의 수행에 소요되는 비용 등을 위한 非常基金을 운영하고 있다.

우리나라도 국가긴급방제계획에 따른 조치에 소요되는 비용을 즉시 지급하기 위한 시스템을 구축해야 한다. 즉, 해양경찰청이나 지방자치단체가 국가긴급방제계획에 따라 방제조치를 수행한 경우에는 국제기금에서 방제조치비용을 지급받기 전에 방제조치에 소요된 비용의 전부나 일부(예컨대 50퍼센트)를 즉시 지급받을 수 있는 체계를 구축해야 한다.

구체적으로는 국가방제긴급계획에 따른 방제조치 수행에 동원된 민간방제업체, 지방자치단체, 주민 등의 인건비 등은 방제주관기관(해양경찰청)이 일정 금액을 직접 지급할 수 있도록 해양환경관리법<sup>334)</sup>에 근거를 규정할 필요가 있다. 그러나 실제적으로 방제조치 소요비용을 선지급하기 위해서는 후술하는 國內 船舶油類汚染補償基金 설치와 정부에 의한 직접 피해조사 등과 연계하여 유류오염손해배상체계에 대한 전반적인 개선이 필요하다. 국가가 방제비용에 대해 민간방제업체나 주민 등의 방제 인건비로 선지급한 경우는 그들이 국제기금에 대해 가지는 보상금 청구권을 국가가 代位行使하게 한다.

## 2. 災難地域 支援基準 整備

재난및안전관리기본법에 의하면 중앙재난안전대책본부의 본부장은 특정 재

334) 해양오염방지법을 전면 개정하여 2008년 1월 21일부터 시행되고 있으며, 해양환경관리법에 관한 기본법적 성격을 가진 법이다.

난<sup>335)</sup>의 발생으로 인하여 국가의 안녕 및 사회질서의 유지에 중대한 영향을 미치거나 당해 재난으로 인한 피해의 효과적인 수습 및 복구를 위하여 특별한 조치가 필요하다고 인정되는 경우에는 중앙안전관리위원회의 심의를 거쳐 당해 지역을 特別災難地域으로 선포할 것을 대통령에게 건의할 수 있으며(법 제 59조), 대통령은 당해 지역을 특별재난지역으로 선포할 수 있다. 실제로 허베이 스피리트호 오염사고가 발생한 후 행정자치부는 재난및안전관리기본법에 근거하여 충남 6개 지역<sup>336)</sup> 및 전남 3개 지역<sup>337)</sup> 등을 “특별재난지역”으로 선포하고, 중앙재난안전대책본부를 가동하여 방제인력 지원계획 등을 시행하고 범부처 공조체제를 유지하도록 하였다.

재난및안전관리기본법상 특별재난지역으로 선포될 경우 의료·방역·방제 및 쓰레기 수거활동에 대한 지원, 義捐金品 지원, 營農이나 營漁 관련시설 및 운전자금, 중소기업 시설 및 운전자금의 우선용자, 상환유예, 기한연장, 이자감면, 特例保證 등의 지원을 할 수 있다(영 제70조). 그리고 재난구호 및 재난복구비용 등에 대하여 국고나 지방비 등을 지원할 수 있다(법 제66조 제1항). 이러한 지원을 위하여 재원별 부담액, 부담률, 부담 세부기준을 정하고 있는데 대부분의 세부기준은 주택의 파손 및 유실, 농경지의 유실 및 매몰, 어선과 어망·어구의 파손과 유실 등 자연재해를 상정한 기준이므로 유류오염손해 지원을 위한 기준으로는 적합하지 않다<sup>338)</sup>.

허베이 스피리트호 오염사고로 손해를 입은 지역은 2008년 1월에 특별재난

335) 여기서 특정 재난사고는 i) 화재·붕괴·폭발·교통사고·화생방사고·환경오염사고, ii) 국가 또는 지방자치단체 차원의 대처가 필요한 인명 또는 재산의 피해가 나거나 이에 준하여 소방방재청장이 재난관리를 위하여 필요하다고 인정하는 피해가 발생한 재난 중 재난이 발생한 당해 시·도의 행정능력이나 재정능력으로는 재난의 수습이 곤란하여 국가적 차원의 지원이 필요하다고 인정되는 사고를 말한다(영 제68조).

336) 보령, 서산, 서천, 홍성, 태안, 당진지역이며, 2007년 12월 11일에 지정하였다.

337) 영광, 무안, 신안지역에 대해 2008년 1월 18일에 지정하였다.

338) 재난구호및재난복구비용부담기준등에관한규정에 따르면, 이재민 구호 및 생계지원은 소방방재청장이 고시하는 금액을 지원하되, ‘주택이 침수되거나 반과이상 피해를 입은 자에 한하여 최초 7일 간 구호를 원칙으로 한다.’라고 하여 세부적인 기준을 정하고 있는데, 그 기준이 주택의 파괴 정도이다.

지역으로 지정되었고, 1,172억 원<sup>339)</sup>의 緊急生計安定資金이 배정되었음에도 불구하고, “재난구호및재난복구비용부담기준등에관한규정”에 유류오염손해와 같은 환경오염손해에 대한 구체적 지원기준이 없어서 지급대상자 선정과 지급기준 결정에 난관이 많았다. 상당한 논란 끝에 지급대상자는 지역 주민대표가 참여하는 별도 심의위원회 등을 구성해서 선정하였다. 대상자별 지급기준은 시·군별 피해정도와 피해자의 생활수준을 고려하였는데, 시·군별 피해정도는 6개 등급으로, 생활수준 2개 등급으로 구분하였다. 이러한 과정을 거치기 때문에 사고 후 8개월이 경과한 2008년 7월이 되어서야 생계비 지급이 완료되었으므로 긴급생계안정자금이라는 당초의 취지에 부합하지 못하였다.

기준 설정에 관한 문제는 허베이 스피리트호 특별법에 의한 貸付를 시행하는 과정에서도 동일하게 나타났다. 특별법상 대부의 목적은 ‘보상청구일로부터 6개월 경과된 자에게 대부한다’라는 규정이 시사하듯이 신속한 손해 배상 및 보상을 받지 못해서 생계에 어려움을 겪는 피해자를 지원하기 위함이다. 그러나 대부 기준이 없어 그 기준<sup>340)</sup>을 마련하는데 3~4개월이 소요되었다. 따라서 자연재해 위주로 되어 있는 재난구호및재난복구비용부담기준등에관한규정을 개정하여 환경오염사고시에도 적용이 가능하도록 세부기준을 추가할 필요가 있다.

### 3. 責任制限節次制度 改善

#### 가. 책임제한절차제도 개선 필요성

유배법은 유조선에 의한 유류오염사고가 발생한 경우 몇 가지 예외를 제외

339) 긴급생계안정자금은 정부지원금 768억 원, 지방비 150억 원 및 국민성금 254억 7천만 원으로 구성되었다. 국토해양부, 『국제유류오염보상기금(IOPC Fund) 회의참가 대책회의 자료』 (2008.6), 10쪽.

340) 대부의 취지가 피해주민의 생계안정지원 차원이므로 개인별 대부금액은 소득기준으로 정하는 것이 바람직하나 대부금회수문제가 있으므로 피해정도도 반영하고, 대부를 위한 예산총액도 고려하여 ‘{피해점수(지역점수의 70퍼센트 × 업종점수의 30퍼센트) + 소득점수의 50퍼센트} × 점당 대부액’으로 산정한다.

하고는 過失有無를 불문하고 선박소유자에게 책임을 지우는 嚴格責任主義를 도입하여 피해자를 두텁게 보호하고 있다. 그에 대응하여 선박소유자에게는 선박의 톤수를 기준으로 책임제한권을 부여하고 있다(법 제5조 제1항). 선박소유자가 책임제한을 하기 위해서는 선박소유자등의책임제한에관한법률(이하 '책임제한절차법'이라 한다)<sup>341)</sup>에 따른 절차를 이행해야 한다. 그런데 이 법에 의하면 법원이 책임제한절차 개시신청을 받아들여 개시결정을 하게 되면, 그 결정일로부터 30일 이상 90일 이내에서 제한채권의 신고기간을 정하여야 한다. 또한 責任制限節次法은 신고기간 만료 후에는 7일 이상 30일 이내에서 제한채권의 조사기일을 정하도록 하고 있다(책임제한절차법 제20조 제1호). 허베이 스피리트호 오염사고로 인한 피해건수는 10만여 건으로 추정되고 있다.<sup>342)</sup> 그러므로 제한채권 신고기간을 최장인 90일 이내로 정하더라도 피해자가 손해를 산정하여 기간 내에 신고하는데 어려움이 있고, 신고한 10만여 건의 제한채권에 대해 30일 이내에 債權調査를 실시하는 것은 현실적으로 불가능하다.<sup>343)</sup>

한편 법원은 責任制限節次 開始의 신청이 상당하다고 인정하는 때에는 신청인에 대하여 14일을 넘지 아니하는 일정 기간 내에 책임제한액에 상당하는 금액을 공탁할 것을 명하며, 책임제한절차개시 신청인은 법원의 허가를 받아 현금 공탁에 갈음하여 供託保證書를 제출할 수 있다(책임제한절차법 제35조). 그런데 책임제한절차에 따라 제한채권 신고를 한 경우에 그 신고자에게 책임제한기금에서 현금을 지급해야 하므로 종국적으로 선박소유자는 책임제한액에 상당하는 금액을 법원에 현금으로 공탁해야 한다. 이에 따라 책임제한절차법은 책임제한절차 개시 신청인이 법원의 供託命令에 대하여 공탁보증서를 제출한 경우에, 법원은 배당을 실시할 필요가 있는 때에는 供託保證人에게 14일을 넘지 아니하

341) 1991년 12월 31일 법률 제4471호로 제정되었다.

342) 2008년 10월 31일 기준으로 수산분야 8만 5,152건, 비수산분야 1만 5,135건 등 총 10만 307건으로 집계되고 있다.

343) 신고기간을 최장 90일로 할 경우 격주 5일 근무이므로 한 달에 22일 썩 총 66일에 걸쳐 10만 건을 접수해야 하므로 1일 약 1,500건 이상씩 접수하고, 조사기간을 최장 30일로 할 경우 1일 약 4,500건 썩 조사해야 법정기간 내에 처리할 수 있다.

는 공탁지정일을 정하여 책임제한액에 상당하는 금전 등을 법원에 공탁할 것을  
命하여야 하고, 공탁보증인이 이 명령을 이행하지 않는 경우에는 공탁이행을 결  
정할 수 있다고 규정하고 있다(책임제한절차법 제14조 및 제15조).

한편 선박소유자가 책임제한절차 진행 중에 피해자와 합의하면, 현금을 지  
급해야 한다. 그런데 선박소유자가 피해자와 합의하고, 합의금을 지급하더라도  
그 합의금이 책임제한절차에 의해 제공된 金源에서 控除되지 않는다. 따라서  
선박소유자가 책임제한절차 진행 중에 피해자와 합의를 하기 위해서는 결과적  
으로 책임제한액의 2배에 상당하는 금액을 현금으로 확보해야 한다.<sup>344)</sup> 이와  
같은 문제를 해결하기 위해서 유류오염손해배상책임과 관련한 責任制限節次制  
度에 대한 전반적인 개선이 필요하다

#### 나. 책임제한절차제도 개선방안

##### (1) 제한채권 신고기간 및 조사기간 연장



責任制限節次法은 제한채권 신고기간을 책임제한절차 개시 결정일로부터 30  
일 이상 90일 이내로 정하도록 하고 있다. 그러나 유류오염사고에 의한 손해는  
그 유형이 다양할 뿐만 아니라 수산피해 등은 손해액을 신속하게 산정하기가  
어렵다. 그래서 허베이 스피리트호 오염사고와 같은 대형 사고의 경우는 손해액  
확정에도 6개월 이상 소요되기도 한다. 또한 책임제한절차법에서 허용하고 있  
는 30일 이내의 조사기일 내에 신고된 수 만건의 제한채권을 조사하는 것도 현  
실적으로 불가능하다. 따라서 제한채권의 신고기간과 조사기간은 손해의 규모와  
피해자수 등을 고려하여 법원이 연장할 수 있도록 하여, 피해자들이 적정한 시  
간적 여유를 가지고 손해액을 산정할 수 있도록 하여야 한다. 구체적으로는 현  
행 책임제한절차법 제20조에 제3호를 신설하여 “법원은 손해의 규모와 피해자

344) 이러한 문제로 정부와 선박소유자는 양해각서를 체결하여 선박소유자는 피해자에게 보상  
한 금액을 공탁금에서 제외하고, 대신에 정부가 그 금액을 공탁하기로 하여 선박소유자의 피  
해자에 대한 보상에 지장이 없도록 하였다. 국토해양부 국제해사팀, 『국제유류오염보상기금  
(IOPC Fund) 회의 참가 대책회의 자료집』 (2008. 9), 7쪽.

수 등을 고려하여 제1호 및 제2호의 기간을 연장할 수 있다”는 규정을 둔다.

## (2) 현금공탁 및 합의금 공제

책임제한절차법에서 법원이 필요시 선박소유자에게 현금공탁을 요구할 수 있는 규정과 선박소유자가 책임제한절차 개시 전이나 진행 중에 피해자와 합의한 금액을 공탁금에서 감액하지 못하게 한 규정은 재검토가 필요하다. 이 규정으로 인해 책임제한절차 개시 전이나 진행 중에 선박소유자가 피해자와 합의한 경우는 선박소유자에게 오히려 손해가 되기 때문에 피해자에 대한 신속 배상 및 보상의 저해요인이 되고 있다. 따라서 책임제한절차에서 책임제한액에 상당하는 금액을 현금으로 공탁해야하는 규정의 개정과 피해자와 합의한 금액을 공탁금에서 공제할 수 있도록 규정 신설 등이 필요하다.

먼저 현금공탁과 관련하여 책임제한절차법은 법원이 배당의 실시 기타 필요하다고 인정하는 때에는 현금공탁을 명하도록 규정하여 배당의 실시 이외에 필요한 경우도 현금공탁을 명할 수 있도록 하고 있다(법 제14조 제1항). 유배법에 의한 손해 배상 및 보상의 경우에 선박소유자는 보험가입이 강제되고, 피해자의 보험자에 대한 직접청구권이 인정되고 있다. 그러므로 선박소유자가 파산 등으로 손해를 보상하지 못하더라도 보험사로부터 賠償 및 補償을 받을 수 있고, 보험사에서 배상 및 보상을 받지 못하면 국제기금에서 받을 수 있기 때문에 현금공탁할 필요가 없다.

다음으로 책임제한절차 개시 전이나 진행 중에 피해자와 합의한 금액만큼 선박소유자가 납부하여야 할 공탁금에서 공제하는 제도는 필요하다. 그러나 해당 금액만큼을 전부 공제하는 것이 인정된다면, 책임제한절차에 참가한 제한채권자들이 선박소유자와 합의한 채권자의 손해액 산정이 정당한 것인지 여부에 대해 이의를 제기할 수 있는 기회를 상실하게 된다.<sup>345)</sup> 또한 해당 공탁금액이

345) 책임제한절차법 제68조:

- ① 배당표에 불복이 있는 자는 제67조의 규정에 의한 공고일 또는 배당표 등본의 송달을 받은 날로부터 14일의 불변기간 내에 법원에 이의를 제기할 수 있다.
- ② 법원은 이의가 상당하다고 인정하는 때에는 관리인에게 배당표 정정을 명하여야 한다.

배당을 받을 제한채권자의 債權總額에 미치지 못할 경우 책임제한절차에 참가한 채권자들은 비율에 따라 변제받게 되므로(책임제한절차법 제10조), 합의한 채권자에 비해서 손해배상에서 피해를 입을 수 있다. 다만, 선박소유자는 절차밖에서 合意辨濟한 손해배상에 대해서 그 변제의 한도에서 변제받은 피해자를 대위하여 책임제한절차에 참가할 수 있고(책임제한절차법 제42조 제2항), 이 절차에 참가하면 채권의 내용에 대해서 조사를 하고, 그 결과 확정된 채권액은 책임제한기금에서 다른 채권자들의 채권액과 비례하여 보상받게 된다.

그러므로 선박소유자가 책임한도액 이하로 현금공탁을 하도록 하여 이중으로 현금을 확보하는 부담을 덜어주기 위해서는 첫째, 배당실시의 경우에만 현금공탁을 명하는 特例를 둘 필요가 있고, 둘째, 공탁금에서 공제될 수 있는 범위는 선박소유자가 실제 합의 변제한 금액에 대해 책임제한절차에 代位參加하여 확정된 채권액으로 한정하여야 한다.<sup>346)</sup> 구체적으로는 유배법 제35조 제4항에 “법원은 책임제한절차법 제65조의 규정에 의한 배당을 실시할 때에는 공탁보증인에 대하여 14일을 넘지 아니하는 供託指定日을 정하여 책임한도액에 상당하는 금전 및 이에 대한 공탁보증의 허가결정에서 법원이 정한 기산일부터 공탁지정일까지 연 6분의 비율에 의한 이자를 가산하여 법원에 공탁할 것을 명하여야 한다. 다만, 선박소유자가 책임제한절차 개시 전에 피해자와 합의하여 변제한 금액 중 책임제한절차에 대위 참가하여 확정된 채권액은 책임한도액에 상당하는 금전에서 공제할 수 있다.”는 조항을 신설하고, ‘제35조 제4항 및 제5항’은 ‘제35조 제5항 및 제6항’으로 하고, 제5항은 ‘제3항 및 제4항’의 경우 책임제한절차법 제13조 내지 제15조(제14조 제1항은 제외한다)의 규정을 준용한다”로 개정하면 될 것이다.

③ 제2항의 규정에 의한 결정서는 이해관계인이 열람할 수 있도록 법원에 비치하여야 한다.

④ 이의에 대한 재판은 이의를 신청한 자에게 송달하여야 한다.

⑤ 이의에 대한 재판에 대해서는 즉시항고를 할 수 있다.

책임제한절차법 제69조 제2항: 배당표에 대하여 이의신청이 있는 때에는 이의에 대한 재판이 확정된 후가 아니면 배당을 실시하지 못한다.

346) 국토해양부, 『해양오염손해 배상 및 보상 관련국제협약의 국내수용방안에 관한 연구』 (2008. 12), 132-133쪽.



#### 4. 損害補償額 先支給制度 導入

##### 가. 선지급의 필요성

유류오염사고로 손해를 입은 피해자가 국제기금에 손해보상을 청구하는 경우에 국제기금은 보상금을 지급하기 전에 피해자의 청구액을 사정하게 된다. 허베이 스피리트호 오염사고의 경우 피해자는 피해조사 및 청구를 위해 대부분 전문가를 지정하고 있다.<sup>347)</sup> 그런데 피해자가 지정한 전문가가 산정한 손해액과 국제기금에서 의뢰한 전문가가 산정한 손해액이 서로 다른 경우에 결국은 법적 해결에 맡길 가능성이 높아서 피해자가 국제기금으로부터 보상받기까지 장시간이 소요될 우려가 있다.

이와 관련한 先進事例로 에리카호 오염사고 때 프랑스 정부는 국제기금으로부터 보상을 받게 되기까지는 기간이 오래 걸릴 것으로 예상하고, 어업부문에 대해 緊急資金支援計劃(scheme to provide emergency payments)을 수립하였다. 이 계획의 내용은 프랑스 농수산부 산하의 국가해양생산양식(OFIMER)이 1992년 국제기금의 補償指針書를 기준으로 손해액을 평가하여 산정된 피해액의 50퍼센트를 선지급하는 것이었다.<sup>348)</sup> 이것이 국가기관이 직접 유류오염 피해자의 손해를 평가한 최초의 사례이다. 프레스티지호 오염사고 손해보상의 경우에도 스페인 국영 비영리보험회사가 어업과 관광부문의 피해자의 손해를 평가하였다. 이 평가에서 스페인 정부는 어업부문은 스페인 정부가 직접 산정한 표준 평가방식을 적용하여 손해를 평가하였고, 관광부문은 에리카 오염사고와 같이 국제기금의 보상지침서를 기준으로 평가하였다.

우리나라는 허베이 스피리트호 특별법을 제정하여 1992년 국제기금의 보상 한도액을 초과하는 손해액 전액을 보상하기로 하였음에도 피해자에 대한 보상

347) 수산부문 피해대책위원회는 충청남도 12개, 전라북도 2개, 전라남도 4개로 총 18개이며, 이중에서 16개 대책위원회가 각각 조사전문가를 지정하였다. 관광부문은 11개 대책위원회 가운데 8개 대책위원회가 조사전문가를 지정하였다.

348) IOPC Fund, 92FUND/EXC.8/2/Add.1, p.5. 여기서 피해액의 50퍼센트를 지급한 이유는 당시 에리카호 유류오염손해에 대한 국제기금의 보상율이 50퍼센트이었기 때문이다.

은 신속히 진행되지 않고 있다. 이는 피해자가 손해를 산정하는데 상당한 시일이 걸리고, 국제기금에 청구한 경우 국제기금의 사정에도 장기간이 걸리기 때문이다.

한편 외국의 대형 유류오염사고와 우리나라의 허베이 스피리트호 사고가 선례가 되어 향후 災難的 規模의 대형 유류오염사고가 발생하면 국가가 손해보상분야에 직접 개입하지 않을 수 없게 되었다. 이 같은 현상은 국제협약체제의 공정성 유지차원에서 문제가 될 수 있다. 그러나 영세한 개인 등 사고로 인한 生計困難者에 대한 긴급구제는 국가의 책무이기도 하고, 이와 연계하여 손해액의 일부에 대한 정부의 선지급 등도 불가피하다고 인식된다. 이는 국제협약의 손해보상체제가 피해자의 손해에 대한 신속한 배상 및 보상에 미흡하기 때문이다. 국제기금은 매뉴얼을 통해 손해배상청구자에게 객관적이고, 합리적이며, 과학적인 증빙자료를 요구하고 있지만 대부분의 피해자는 평소에 사고에 대비한 증빙자료를 갖추지 못하고 있다. 따라서 사고 발생 후 損害立證資料 준비와 손해배상청구 후 국제기금의 사정에도 상당한 기간이 소요되므로 피해자에 대한 긴급원조가 필요하게 된다. 피해자의 손해액의 일부를 국가가 선지급하는 문제는 緊急援助의 一環으로 접근할 필요가 있다.

#### 나. 先支給 方案

손해보상액을 선지급하기 위해서는 손해에 대한 평가가 필수적으로 선행되어야 한다. 물론 손해평가는 국제기금의 평가결과를 활용할 수 있다. 그러나 국제기금에서 손해액을 평가하는 데는 상당한 시간이 소요되므로 그 損害査定 경과를 기다려서 지급하게 되면, 긴급원조의 일환으로 사고 초기에 신속하게 지급하고자 하는 선지급은 실효성이 저하되고 만다. 따라서 필연적으로 국가에서 직접 피해자의 손해를 사정해야 한다.

그러나 모든 유류오염사고에 대해 국가가 직접 피해자의 손해를 사정해서 그 일부를 선지급할 필요는 없다. 사고로 인한 총 손해액이 선박소유자 등의 책임한도액 이내일 경우는 선박소유자의 보험사에서 배상하게 되는데, 이 때

는 보험사에 의한 배상조치가 국제기금에 의한 보상보다 어느 정도 신속할 수 있다. 그러므로 선지급 대상 사고규모는 유출량 규모나 손해액의 크기 등 절대적 기준보다는 그 사고로 인한 손해액이 선박소유자의 책임제한액을 초과하여 국제기금이 보상하여야 하는 경우 등 상대적 기준으로 정하는 것이 바람직하다. 그리고 선지급 대상부문도 앞에서 언급한 민간업체의 방제비 이외에 생계형 어업인이나 영세어업인 등 사고로 인하여 생계에 어려움이 예상되는 피해자로 제한할 필요가 있다.

선지급금은 支援이 아니라 손해보상금을 미리 지급하는 것이므로 국가는 선지급한 금액에 대하여 피해자의 청구권을 대위 행사할 수 있어야 한다. 국가가 직접 피해자의 손해를 평가하는 경우는 국제기금의 보상메뉴얼에 따라 평가를 하더라도 국제기금 측의 평가결과와 다를 수 있다. 이러한 차이를 고려하여 선지급하는 금액은 기본적으로 국가가 평가한 금액의 50퍼센트 정도로 하되, 총 손해액이 국제기금의 보상한도액을 초과할 우려가 있는 경우는 국제기금의 손해보상 지급률 등을 고려하여 先支給率을 조정할 수 있게 해야 한다.

입법론적으로는 유류오염손해 보상액의 선지급에 관한 사항은 유류오염손해 배상 및 보상에 관한 법률인 유배법에 반영하는 것이 바람직하다.<sup>349)</sup> 세부적으로는 국가가 선지급할 경우 손해를 평가하는 기관의 지정에 관한 규정, 선지급 대상 사고 및 대상자에 관한 규정, 선지급금의 還收節次 등에 관한 규정 등을 신설해야 한다. 마지막으로 선지급금의 재원은 제3절에서 서술하는 국내 선박유류오염보상기금의 설치와 연계하여 검토하여야 한다.

### 제3절 油類汚染損害補償基金의 設置

제1절과 제2절에서는 유류오염사고로 인한 손해 배상 및 보상과 관련한 중

---

349) 허베이 스피리트호 특별법의 선지급제도는 비록 구조는 다르지만 자동차손해배상법상 가불금제도와 그 취지가 같다고 보고, 향후 이러한 특별법의 전부 또는 일부를 유배법에 반영하여 일반법화하는 방안과 자동차손해배상법상 가불금제도의 도입을 고려해 볼 필요가 있다는 주장도 있다. 국토해양부, 전거서, 136-137쪽.

요 현안인 “충분하고 신속한” 배상 및 보상을 위한 우리나라 법제 개선방안을 제시하였다. 제3절에서는 신속 배상 및 보상을 위한 手段으로서 국내 油類汚染損害補償基金의 설치를 검토한다.

### 1. 油類汚染損害補償基金의 設置 必要性

유류오염사고가 발생하면 피해자는 스스로 또는 전문가의 조력으로 손해액을 산정하여 손해 배상 및 보상을 청구하게 되는데, 손해액 총액이 선박소유자의 1992년 민사책임협약에 의한 책임제한액 이내이면, 선박소유자(또는 P&I 클럽)에게 청구하고, 책임한도액을 초과하면, 선박소유자 또는 국제기금에 청구하게 된다. 이때에 선박소유자의 책임한도액 보다 많은 금액을 청구받은 선박소유자가 법원에 책임제한절차를 신청하며, 그 절차가 종료되어야 責任制限基金에서 피해자에게 배당을 한다. 그리고 선박소유자의 책임한도액을 초과하는 금액은 국제기금에서 보상받게 되는데, 국제기금은 청구된 손해액을 사정해서 그 결과를 국제기금 집행위원회에 상정하여 결정한다. 다음으로 피해자에게 보상액을 지급하기 위해 총회에서 각 회원국에 분담금 납부결정을 하고, 납입된 분담금을 피해자에게 지급하는 절차를 거친다. 이러한 국제협약의 손해보상절차에 따라 피해자들이 보상을 받기까지는 장기간이 걸린다.<sup>350)</sup>

한편 1992년 민사책임협약 및 기금협약의 주된 목표는 가능한 法的 紛爭을 거치지 않고 당사자가 합의로써 보상절차를 마무리하는 것이다. 그러나 국제기금의 관행과 다른 종류의 오염손해에 대한 보상이 청구되거나 입증된 청구액에 대하여 합의가 되지 않거나 또는 오염손해를 입었는지 여부에 관하여 다툼이 있는 경우에는 법적 분쟁을 피할 수 없다(협약 제7조 제1항). 더욱이 1992년 국제기금에 대한 소송은 선박소유자에 대한 소송관할 법원에 제기해

---

350) 프랑스 에리카호 오염사고의 경우 선박소유자의 책임제한기금을 소진하는 데는 1년 6개월이 소요되었으며, 국제기금에 의한 보상은 그 이후부터 시작하여 사고 발생 후 4년까지는 1992년 국제기금 보상한도액의 약 30퍼센트, 9년까지는 총 70퍼센트만 지급되었다. Damien Pouplard, "The Erika Incident", *The 2nd Seoul International Maritime Forum*, May 27-28, 2008), p.3.

야 하는데, 통상 事故發生國 法院이 管轄法院이 된다. 그리고 이 소송의 확정 판결은 다른 모든 국가에서도 승인되고 집행된다(협약 제7조 제1항). 국제기금의 이러한 裁判管轄權에 관한 규정과 외국판결의 승인과 집행에 관한 규정이 신속한 배상 및 보상을 저해하는 요인이 되기도 한다.

신속한 보상의 가장 모범적인 사례는 2002년 11월에 스페인에서 발생한 프레스티지호 오염사고에 대한 보상처리이다.<sup>351)</sup> 스페인 정부는 특별법을 제정하여 손해배상을 위한 기금을 설치하고, 국가가 피해자에게 먼저 보상한 후에 피해자로부터 받은 대위권을 행사하여 국제기금에 보상을 청구하였다. 이와 같이 피해자가 입은 손해를 신속하게 보상할 수 있는 방안은 보상을 위한 기금을 설치하고, 이 기금을 통해 선지급하는 것이다.

## 2. 油類汚染損害補償基金의 設置方案

스페인의 경우 프레스티지호 사고 이후에 특별법을 제정하여 손해보상을 위한 기금을 마련하였지만 사전에 손해보상을 위한 기금을 설치하는 방안도 있다. 제3장에서 살펴 본 캐나다의 경우가 후자의 예이다.

선박유류오염기금(SOPF)을 운영하고 있는 캐나다의 2006년도 연간 분담유 수령량은 1992년 국제기금협약 체결국의 연간 총 분담유 수령량의 5.53퍼센트이다. 그런데 우리나라의 분담유 수령량은 8.32퍼센트로 캐나다의 1.5배에 달하므로 수입 규모면에서 볼 때 캐나다와 같이 수입되는 유류단위당 일정금액을 부과하여 기금을 조성하는데 큰 무리가 없을 것으로 판단된다.

우리나라가 2003년 추가기금협약에 가입한 후에 2003년 추가기금의 최대 補償限度額에 해당하는 규모의 사고가 발생한다면, 우리나라 정유사들이 일시에 분담하여야 할 금액은 약 460억 원이다.<sup>352)</sup> 정유사들은 분담금을 1~2년 내에 납부해야 하므로 단기적으로 경영계획에 차질이 생길 수 있다. 그럼에도 불구하고

351) 대부분의 피해자가 특별법에 의한 보상방법을 선호하여 약 2만 9천명이 손해보상을 신청하였으며, 신청자는 2년 내에 대부분 보상을 받았다.

352) 7억 5천만 SDR/2(3억 7,500만 SDR)×12.28퍼센트 = 460억 원

고 정유사의 이러한 위험을 분산할 수 있는 보험 등의 보장 장치도 없다.

따라서 매년 수입유류에 일정액을 부과해서 가칭 국내 “유류오염보상기금”을 설치하면, 정유사가 일시에 납부해야 하는 분담금의 부담을 완화하는 기능도 할 수 있다. 즉, 대형 유류오염사고로 정유사들이 1992년 국제기금이나 2003년 추가기금에 분담금을 납부해야 할 경우 이를 국내기금에서 대납하고, 정유사들은 몇 년간 분할해서 수입유류에 일정액을 부과해서 국내기금에 납부하는 방법을 통해 국내기금이 정유사의 위험을 분산하는 역할도 할 수 있다. 조성할 기금의 규모는 우리나라가 현재까지 1992년 국제기금에 부담해 온 분담금액과 향후 2003년 추가기금에 부담할 금액을 고려해서 결정하여야 한다.

### 3. 油類汚染損害補償基金과 一般船舶所有者 責任의 連繫

선박연료유협약 가입과 이를 수용하여 국내제도를 정비할 때 유의하여야 할 사례가 최근 일본에서 발생하였다. 일본 상법은 1996년 해사채권책임제한협약을 수용하고 있어서 1976년 해사채권책임제한협약의 체제를 시행하고 있는 우리나라 책임한도액보다 4배정도 많다. 그래서 일본은 선박연료유협약을 채택할 당시에 1996년 해사채권책임제한협약의 책임한도액으로 대부분의 일반선박에 의한 유류오염손해를 배상할 수 있을 것으로 판단하였기 때문에 기금에 의한 이차적인 보상을 중요하게 고려하지 않았다. 그러나 2008년 3월에 세토나이가이해 및 아라아케 해협에서 화물선 등 선박 3척이 충돌해서 화물선이 침몰한 사고는 그러한 일본의 전제에 심각한 의문을 제기하였다.<sup>353)</sup> 침몰된 화물선은 1,466톤으로 소형선이었으나 잔존유 제거작업이 완료되지 않아서 손해액이 최종적으로 확정된 것은 아니지만 일본 선주책임제한법상 책임한도액을 훨씬 초과할 것이 확실시 되고 있다. 이 사고로 장소에 따라서는 1996년 해사채권책임제한협약상 책임한도액이 피해자의 손해배상에 충분하지

353) 화물선에서 유출된 유류는 세토나이가이해를 동서 50킬로미터, 남북 18킬로미터까지를 오염시켰다. 사고가 발생한 지역은 예전부터 아름다운 해안으로 유명하며, 어업이나 양식이 성행하고 있어서 막대한 손해가 발생하였다. 藤田友敬, 전계논문, 6쪽.

못하다고 판명되어 선박연료유협약의 책임한도액이 충분한가에 대한 논란이 제기되고 있다.<sup>354)</sup>

우리나라 상법은 1976년 해사채권책임제한협약의 책임한도액 기준을 채택하고 있어 선박연료유로 인한 손해에 대한 책임한도액은 일본의 그것에 비해 4분의 1에 불과하다. 그런데 일본의 세또나이가이해 오염사고 사례에서 보듯이 1996년 해사채권책임제한협약의 책임한도액의 초과가 우려되는 상황에서 1976년 해사채권책임제한협약의 책임한도액으로는 충분한 배상이 불가능하다는 것은 명확한 사실이다. 따라서 우리나라가 선박연료유협약을 수용하려면 불충분한 선박소유자의 책임한도액에 대한 대책을 마련하여야 한다. 제5장 제1절 '선박연료유협약 수용방안'에서 언급하였듯이 적어도 외항선사의 경우에는 선박연료유로 인한 오염손해배상책임을 1996년 해사채권책임제한협약의 책임한도액까지 인상할 필요가 있다. 이 경우 국내항만을 운항하는 일반선박에 대해서는 상법상 책임한도액을 적용하되, 피해자 구제강화와 유조선에 의한 유류오염손해 보상과 균형을 유지하는 차원에서 상법상 책임한도액을 초과하는 손해는 1996년 해사채권책임제한협약의 책임한도액까지 油類汚染損害補償基金에서 보상하는 방안이 있다.

---

354) 그래서 일본 정부는 일본에서 발생한 사고가 예외적인 것인지, 아니면 동일한 규모의 사고가 세계적으로 발생하고 있는지를 검토하기 위해 2008년 10월 국제해사기구 법률위원회에 조사를 요청하였고, 국제그룹 일본 요청사항을 조사 중이다. 藤田友敬, 상계논문, 8쪽.

## 제6장 結 論

해상운송은 유류를 생산지역에서 소비지역으로 가장 저렴한 비용으로 이동시키기 위한 가장 효율적인 수단이지만 선박의 충돌, 坐礁와 같은 人災나 악천후에 의한 전복 등 자연재해로 인한 오염사고 위험에 항상 노출되어 있다. 유류가 해양에 유출되면, 유출유는 장기간 해양의 표면에 머물면서 광범위하게 확산되고, 이것은 대규모의 오염손해로 이어진다. 이러한 이유로 유조선에 의한 해양유류오염에 대해서는 일찍부터 사고 예방 및 대응은 물론 피해자에 대한 손해 배상 및 보상을 위한 국제사회의 노력이 지속되어 왔다.

油類汚染損害 賠償 및 補償에 관한 國際協約은 해양유류오염에 대한 국제적 공동대응의 중요한 기틀로서, 선박소유자의 손해배상책임에 관한 협약과 하주의 분담금에 기초한 국제기금의 설치에 의해 선박소유자의 손해배상액을 초과하는 손해를 보상하는 협약으로 구성되어 있다. 이 협약이 추구하는 이념은 피해자가 입은 손해에 대한 충분한 배상 및 보상이다. 油類汚染損害 賠償 및 補償에 관한 국제협약은 제정 당시부터 해사법상 전통적 원칙인 過失責任主義를 嚴格責任主義로 수정하고, 기존 선주책임제한협약의 책임한도액보다 2배로 인상된 선주책임제한제도를 도입함으로써 유류오염 피해자를 한층 더 보호하는 체계로 변경하였다. 또한 하주도 선박과는 다른 危險源인 유류의 소유자로서 선박운항을 통한 간접적인 受益者이기 때문에 유류오염손해에 대한 비용부담 책임을 부과되 기금을 통한 간접적 책임의 형태를 취하도록 하였다.

그 동안 국제협약체제는 1969년 민사책임협약과 1971년 국제기금협약체제에 이어 1992년 국제협약체제로 이행되어 왔으며, 2000년에는 1992년 국제협약의 책임한도액을 인상하는 개정도 있었다. 이러한 협약의 변천과정은 선박소유자와 국제기금의 보상한도액에 대한 인상과정으로 피해자에 대한 충분한 손해 배상 및 보상을 위한 조치이다. 한편 국제협약은 피해자의 손해에 대한 신속한 배상 및 보상에도 관심을 기울여 왔다. 국제기금이 가급적 法的 爭



訟을 통한 분쟁을 억제하기 위해 합의에 의한 보상원칙을 고수해 온 것도 그 일환이다.

1992년 민사책임협약과 기금협약에 의해 성공적으로 운영되어 온 油類汚染損害賠償 및 補償에 관한 國際制度는 최근에 여러 가지 변화를 겪고 있다. 첫째, 2003년 추가기금협약의 제정과 국제적 발효이다. 1999년 에리카호, 2002년 프레스티지호 등 대형 유류오염사고를 겪으면서 국제사회는 1992년 국제협약체제만으로 피해자에 대한 충분한 배상 및 보상에 미흡하다고 인식하게 되었다. 이에 1992년 국제기금의 보상한도액을 초과하는 손해를 추가적으로 전보하기 위한 2003년 추가기금협약이 채택되어 2005년 3월에 국제적으로 발효되었다. 둘째, 일반선박의 연료유로 인한 유류오염손해 전보를 위해 2001년에 제정된 선박연료유협약이 2008년 11월에 국제적으로 발효되었다. 일반선박의 연료유의 유출에 의한 유류오염사고가 빈번하고, 선박의 대형화로 연료탱크 용량도 비례하여 커지고 있어 연료유에 의한 유류오염손해도 국제적 차원에서 다룰 필요가 있었기 때문이다. 셋째, 유류오염손해에 대한 민사책임 영역에 대해 정부가 직접 개입하기 시작하였다. 미국을 제외한 대부분의 국가들은 국제협약체제를 수용하여 국내법률을 제정하였는데, 국제협약체제에 의한 손해 배상 및 보상은 피해자가 직접 선주 보험사나 국제기금에 청구하는 형태로 되어 있다. 그런데 에리카호 오염사고에서 프랑스가 國家請求權의 後順位 宣言(Last Standing in the Queue on the State's Claim) 및 피해어민의 손해액 일부에 대한 선지급 등을 통해 최초로 민사책임분야에 직접 개입하였다. 그리고 스페인은 프레스티지호 오염사고시 국가가 직접 피해자에게 보상하고, 기금에 대하여 代位請求하는 것을 내용으로 하는 특별법(Real Decreto Ley)을 제정하는 등 적극적으로 개입하였다.

우리나라도 유류오염손해배상보장법을 통해 유류오염손해에 대한 배상 및 보상에 관한 국제협약체제를 수용해 왔으며, 1995년에 발생한 씨프린스호 오염사고도 국제협약체제에 따라 손해 배상 및 보상이 이루어졌다. 그러나 국제협약체제는 피해자가 손해배상을 받을 때까지 장기간이 소요되어, 신속하고 충분한 배상 및 보상에 한계가 있다. 에리카호 사고와 프레스티지호 사고에

서 프랑스와 스페인이 직접 피해자의 손해 배상 및 보상에 개입하게 된 이유도 국제협약체제에 의한 보상한도액이 불충분하고, 생계곤란을 겪고 있는 피해자에 대한 신속 배상 및 보상이 필요함에도 국제협약에 따른 배상 및 보상 체제는 그 요구에 부응할 수 없었기 때문이다. 우리나라도 이러한 문제를 해결하기 위하여 허베이 스피리트호 특별법을 제정하였다.

이 논문에서는 유류오염손해 배상 및 보상에 관한 국제협약의 근본이념인 피해자의 유류오염손해에 대한 ‘充分한 賠償 및 補償(full compensation)’을 保障하는 한편 국제협약 절차에 의거한 손해전보과정에서 현실적인 한계에 직면하고 있는 ‘迅速한 賠償 및 補償(rapid compensation)’을 促進하기 위한 국내 유류오염손해 배상 및 보상 법제에 대한 입법론적 개선방안을 제시하였다. 이 논문에서 제시하고 있는 구체적인 입법적 개선방안을 정리하면 다음과 같다.

첫째, 피해자의 손해에 대한 충분한 배상 및 보상을 위해 2003년 추가기금협약에 가입하고, 일반선박의 연료유로 인한 피해자에 대한 배상 및 보상을 규정하고 있는 船舶燃料油協約도 국내법으로 수용하여야 한다. 이를 위해 정부에서 마련한 油賠法 改正案은 일반선박의 연료유에 의한 오염손해의 책임주체를 선박연료유협약과 같이 선채용선자, 선박관리인 등으로 확대하여야 하며, 손해배상책임한도액도 상법상 선박소유자 책임한도액 대신에 1996년 해사채권책임제한협약상 책임한도액을 적용하여야 한다.

우리나라는 국제협약체제를 수용한 유배법이 시행되고 있음에도 불구하고, 허베이 스피리트호 유류오염사고로 인한 피해자의 손해를 충분하고 신속하게 填補하기 위하여 1992년 국제기금의 보상한도액을 초과하는 손해를 전액 보상하고, 국제기금의 손해사정액을 선지급하는 것 등을 주요내용으로 하는 허베이 스피리트호 특별법을 제정하였다. 그러나 오염원인자가 엄연히 존재함에도 국가재정으로 피해자의 손해를 보상하는 것은 법리적으로 타당하지 않다. 따라서 우선 우리나라도 2003년 추가기금협약 가입을 통해 피해자의 손해에 대한 충분한 배상 및 보상을 할 수 있는 보상체제를 구축하는 것이 필요하다.

한편 일반선박의 연료유에 의한 유류오염손해를 입은 자에 대한 배상을 확실히 하기 위해 보험강제가입 등을 내용으로 하는 선박연료유협약에 가입하여

야 한다. 현재 이 협약을 국내수용하기 위하여 유배법 개정안이 成案되었으나 이 개정안은 피해자의 손해에 대한 충분한 배상 측면에서 몇 가지 보완이 필요한 사항이 있다. 우선 개정안은 책임의 주체를 등록된 선박소유자와 船體備船한 대한민국 국민으로 한정하고 있다. 그러나 피해자가 충분하게 배상을 받을 수 있도록 책임의 주체를 등록선박소유자뿐만 아니라 선체용선자, 선박관리자등으로 확대해야 한다. 또 유배법 개정안은 보험강제가입 대상선박을 선박연료유협약과 같이 1천 톤 이상으로 규정하고 있으나 우리나라의 일반선박에 의한 유류오염사고 통계를 분석하면 200~300톤 이상으로 강화하여야 피해자 보호에 충실할 수 있다. 또한 개정안은 일반선박의 연료유에 의한 손해배상책임에 대해 상법상 선박소유자의 물적 손해에 대한 책임한도액을 적용하고 있다. 그러나 유류오염 방제작업 등에서 인명 손해가 발생할 수 있으므로 물적 손해 및 인적 손해를 합한 책임한도액 이상으로 보험에 가입하도록 수정할 필요가 있다. 아울러 1976년 해사채권책임제한협약의 책임한도액을 수용한 상법은 선박소유자의 책임한도액으로는 피해자의 손해 구제에 불충분하므로 적어도 유류오염손해에 대해서는 1996년 海事債權責任制限協約의 책임한도액을 적용할 필요가 있다.

둘째, 피해자의 손해에 대한 신속 배상 및 보상을 위해 防除費 先支給制度의 도입, 책임제한절차법의 개정, 국가에 의한 손해평가를 포함한 손해액 선지급제도 도입 등 제도 개선이 필요하다.

허베이 스피리트호 오염사고 처리과정에서 민간방제업체의 방제비용과 관련하여 논란이 많았다. 현행 보상제도는 防除主管機關인 해양경찰청이 민간방제업체 등을 동원하여 해상 및 해안 방제작업을 수행한 경우라도 방제업체가 선박소유자나 국제기금에 소요비용을 청구하여 지급받도록 되어 있다. 그런데 국제기금 등으로부터 방제비용에 받기까지는 상당한 기간이 걸리므로 그 동안에 영세민간방제업체는 경영상 어려움을 겪게 된다. 따라서 방제주관기관이 국가긴급방제계획에 의거하여 방제작업을 지시한 경우는 외국과 같이 방제주관기관에서 민간방제업체가 지출한 비용을 지급할 수 있도록 방제비용 선지급제도를 도입하여야 한다.

유류오염손해액의 규모가 선박소유자의 책임한도액을 초과하는 경우 선박소유자는 책임제한절차를 개시하게 되며, 법원은 채권자에게 배당하기 위해 선박소유자에게 현금공탁을 요구한다. 그런데 책임제한절차 개시 전이나 진행 중에 선박소유자가 피해자와 합의하고, 배상금을 지급하여도 그 배상금은 공탁금에서 공제되지 않는다. 따라서 선박소유자는 공탁금 이외에 별도의 현금을 확보하여야 하는 피해자와의 합의를 서두르지 않고 책임제한절차가 완료될 때까지 기다리게 된다. 이렇듯이 현행 책임제한절차법상 現金供託제도가 선박소유자와 피해자 간 합의에 의한 신속한 배상 및 보상을 저해하는 중요 요인으로 작용하고 있는 것이다. 따라서 현금공탁제도에 대한 개선과 책임제한절차 개시 전이나 진행 중에 피해자와 합의한 경우 그 합의금만큼 공탁금에서의 공제를 허용하는 내용 등을 포함하는 책임제한절차법의 개정이 필요하다.

우리나라가 허베이 스피리트호 특별법을 제정한 주된 이유는 국제기금의 補償限度 超過額에 대한 지급과 국제기금의 보상 전에 피해자의 손해액에 대해 선지급하기 위한 것이다. 선지급제도는 신속한 배상 및 보상의 한 수단으로서 에리카호와 프레스티지호 사고시 프랑스와 스페인 정부가 취한 긴급정책이다. 선지급을 위해서는 피해자의 손해에 대한 평가가 필요하다. 프랑스는 생계에 곤란을 겪는 어업부문에 대해 국가기관이 손해사정을 하였으며, 스페인은 국가기관이 전체 피해자의 손해를 사정하였다. 이와는 달리 우리나라는 특별법에서 국제기금에 의해 사정된 피해액에 한하여 선지급하도록 규정하고 있어 선지급을 통한 피해자에 대한 신속한 배상 및 보상이라는 목적 달성에 한계가 있다. 선지급은 국제협약체제에 의한 손해 배상 및 보상이 장기간 소요되는 것을 보완하기 위한 제도이므로 국제기금의 손해사정 이전에 국가 또는 국가지정기관에서 직접 손해를 평가하는 것이 바람직하다. 다만, 스페인과 같이 피해자의 손해 전부에 대해 국가가 선지급하고 국제기금에 대위청구하는 것은 국제협약의 공정성을 훼손한다는 비판도 있으므로 선박소유자의 책임한도액 초과여부, 국제기금의 보상을 등을 고려하여 선지급 비율을 결정하여야 한다.

셋째, 피해자의 손해에 대한 충분하고 신속한 배상 및 보상수단으로서 국내 油類汚染損害補償基金을 설치하여야 한다.

최근의 유류오염손해 배상 및 보상처리에서 가장 효율적인 법제는 국가가 직접 피해자의 손해를 산정해서 지급하고, 피해자의 청구권을 대위하는 것을 주요 내용으로 하는 프레스티지호 사고보상 특별법이었다. 이 법에 의해 피해자에 대한 보상은 2년 이내에 대부분 종료되었는데, 이 기간은 피해자가 국제기금에 청구해서 보상받기까지 소요되는 평균기간(4~5년)의 절반에 불과하였다. 우리나라도 허베이 스피리트호 특별법을 제정하였는데, 이 특별법은 향후 유류오염으로 인한 피해자의 填補에 선례가 되며, 한도초과보상금이 국민의 세금으로 지급된다는 측면에서 논란의 소지가 남아있다. 이에 대한 근본적인 대처방안은 피해자에 대한 충분한 배상 및 보상을 위해 2003년 추가기금협약에 가입하는 것과 신속한 배상 및 보상을 위해 피해자의 손해액 일부를 선지급하는 제도를 도입하는 것이다.

피해자에 대한 선지급 등 신속한 배상 및 보상을 위한 수단인 자원 확보를 위해 캐나다 船舶油類汚染基金(SOPF)과 같이 정유사의 분담금으로 가칭 “油類汚染損害補償基金”을 조성할 필요가 있다. 이 기금은 조성과정에서는 정유사에게 일부 부담이 될 수도 있지만 조성된 기금은 정유사의 위험을 분산하는 기능도 할 수 있다. 대형 유류오염사고로 정유사들이 1992년 국제기금이나 2003년 추가기금에 분담금을 납부해야 할 경우 정유사는 배당된 분담금을 일시에 납부해야하므로 경영상 부담이 될 수 있다. 그런데 국내기금이 조성되면, 이 기금에서 정유사의 분담금을 대납하고, 추후 수입되는 유류에 일정기간 동안 분담금을 賦課해서 기금에 납입하는 방법으로 정유사의 危險을 分散할 수 있다.

결론적으로 유류오염손해에 대한 충분하고 신속한 배상 및 보상이 이루어지기 위해서는 2003년 추가기금협약에 조속히 가입하고, ‘유류오염손해보상기금’의 설치 및 손해액의 일부에 대한 선지급 조치를 국내법으로 제도화하는 것이 필요하다. 이는 향후 대형 유류오염사고에 따른 손해 배상 및 보상을 위하여 또 다른 특별법을 제정할 경우 사회적으로 제기될 수 있는 입법만능주의 비판과 다른 유류오염사고와의 형평성 논란에서 벗어날 수 있으며, 동시에 법적 안정성도 담보할 수 있다. 또한 이 기금제도는 유류오염사고 피해자에 대

한 충분하고 신속한 배상과 보상을 통해 사회적 갈등을 사전에 예방하고, 조성되는 기금은 대형 유류오염사고시 일시에 분담금을 납부해야 하는 정유사의 재정부담 위험을 분산할 수 있는 완충장치로 기능할 수 있다는 점에서 합리적인 유류오염손해 배상 및 보상체계 구축에 기여할 수 있을 것이다.



## 參考文獻

### 1. 東洋文獻

#### (1) 단행본

- 곽윤직, 채권각론 민법강의 IV, 서울: 박영사, 2007.
- 김인현, 해상법, 서울: 법문사, 2007.
- 김형도, 국제유탁배상기금협약의 수용방안, 서울: 해운산업연구원, 1990.
- 목진용, 2003 보충기금협약 가입 및 유류오염손해보상체제 개편논의에 대한 대응방안, 서울: 한국해양수산개발원, 2005.
- 목진용·최동현, 선박연료유 오염손해배상협약 대책 연구, 서울: 한국해양수산개발원, 2000.
- 박용섭, 해상법론, 서울: 형설출판사, 1994.
- \_\_\_\_\_, 해상보험법, 부산: 효성출판사, 1995.
- 박은영, 채권각론, 서울: 박영사, 2004.
- 서돈각·정완용, 상법강의(하), 서울: 법문사, 1996.
- 손주찬, 상법(하), 서울: 박영사, 2006.
- 송상현·김현, 해상법원론(제4판), 서울: 박영사, 2008.
- 이균성, 신체계해상법론, 서울: 해운산업연구원, 1991.
- 이상윤, 영미법, 서울: 박영사, 2000.
- 이은영, 채권각론, 서울: 박영사, 1999.
- 임동철, 해상법·국제운송법연구, 부산: 진성사, 1990.
- \_\_\_\_\_, 해사법규요론, 부산: 한국해양대학교 해사도서출판부, 1992.
- 정영석, 해상법강의요론, 부산: 해인출판사, 2003.
- \_\_\_\_\_, 국제해상운송법, 부산: 범한서적, 2008.
- \_\_\_\_\_, 유류오염손해민사책임법, 부산: 해인출판사, 2008.

- 조동오·목진용, 해양환경손해에 대한 국가의 배상청구권에 관한 연구, 서울: 해운산업연구원, 1998.
- 채이식, 상법 IV, 서울: 박영사, 2001.
- 최기원, 해상법, 서울: 박영사, 2002.
- 時岡泰, 谷川久, 相良明紀, 逐條船主責任制限法·油濁損害賠償保障法, 東京: 商事法務研究會, 1979.

(2) 논문 및 자료

- 강대옥, “위험책임론”, 박사학위논문, 전남대학교, 1998.2.
- 김동훈, “개정해상법상 선주책임제한권의 상실사유”, 『한국해법회지』, 제15권 제1호, 1993.12.
- 김상용, “위험책임과 엄격책임의 비교”, 『고시계』, 1986.12.
- \_\_\_\_\_, “엄격책임”, 『사법행정』, 통권 325호, 1988.1.
- 김세규, “환경위험책임에 관한 연구”, 『공법학연구』, 제6권 제2호, 1998.
- 김인현, “선박운항과 관련한 책임주체확정에 관한 연구”, 박사학위논문, 고려대학교, 1998.2.
- \_\_\_\_\_, “2007년 상법 해상편의 편제 및 복합운송에 대한 개정 경위와 그 내용”, 『한국해법회지』, 제30권 제1호, 2008.4.
- \_\_\_\_\_, “유류오염손해배상 및 보상법 관련 최근 동향”, 『인권과 정의』, 제386호, 2008.10.
- 김종윤, “해상유류오염손해에 있어서 환경손해의 법적 문제”, 『현대법학의 이론』 (이명구교수 화갑기념 논문집), 1996.12.
- 김 현, “해상유류오염손해배상에 관한 소고”, 『한국해법회지』, 제18권 제2호, 1996.10.
- 김형배, “위험책임의 근거와 요건”, 『고시연구』, 통권 제229호, 1993.4.
- 나윤수, “해상유류오염피해보상제도에 관한 연구”, 박사학위논문, 한국외국어대학교, 1992.2.



- 나지원, “허베이 스피리트호 유류오염으로 인한 손해배상의 제문제”, 『인권과 정의』, 제387호, 2008.11.
- 목진용, “1992년 민사책임협약 및 국제기금협약과 국내법 개정에 관하여”, 『해법회지』, 제8권 제2호, 1996.10.
- \_\_\_\_\_, “선박연료유 오염손해배상협약의 국제발효와 우리나라 대응방안”, 『2008년도 한국해법학회 봄철정기학술발표회 발표논문집』, 2008.4.25.
- 박용섭, “미국의 해양오염방지법 해설”, 『한국해법회지』, 제13권 제1호, 1991.12.
- \_\_\_\_\_, “유탁오염손해의 민사책임협약의 법률문제에 관한 고찰”, 『해양한국』, 1979.11.
- 박종렬, “징벌적 손해배상에 관한 연구”, 『법학연구』, 제26집, 2007.5.
- 배병태, “1969년 유류오염에 대한 민사책임에 관한 국제조약의 연구 ②”, 『해양한국』, 1974.4.
- \_\_\_\_\_, “1969년 유탁민사책임조약(CLC, 1969)과 1971년 유탁보상국제기금조약(Fund, 1971)의 개요와 그 개정 동향”, 『해법회지』, 제5권 제1호, 1983.8.
- 서현제, “유류오염손해배상보장법안의 해설”, 『한국해법회지』, 제14권 제1호, 1992.12.
- 윤호영, “유류오염 손해배상책임에 관한 연구 -그 성립과 범위를 중심으로”, 박사학위논문, 고려대학교, 2002. 8.
- 이상돈, “유류에 의한 오염피해를 전보하기 위한 미국의 법제”, 『한국해법회지』, 제6권 제1호, 1984.
- \_\_\_\_\_, “유조선의 사고로 인한 유류오염피해를 구제하기 위한 국제협약에 관한 고찰”, 『법조』, 제35권 제2호, 1986.2.
- 이장기, “OPA 1990의 재정책임문제에 관한 비판적 고찰”, 『한국해법회지』, 제25권 제1호, 2003.4.
- 임병규, “허베이스피리트호유류오염사고관련주민지원등특별법안(문석호의원 대표발의), 해상및해안유류유출오염사고손해배상및피해복구지원등에 관한

- 특별법안(김학원의원 대표발의), 삼성중공업해상크레인과허베이 스피리트호충돌로인한유류오염사고관련주민지원등에 관한특별법안(강기갑의원 대표발의) 검토보고서”, 2008.
- 정완용, “프랑스 해상법상 선박책임제한제도”, 『한국해법학회지』, 제12권 제1호, 1991.2.
- 채이식, “IMO 법률위원회 제80차 회의 참가보고서”, 1999.10.
- \_\_\_\_\_, “조약의 수용방안에 관한 소고”, 『한국해법학회지』, 제23권 제2호, 2001.11
- 최종현, “1990년 기름 오염법과 우리법의 개정방향”, 『한국해법학회지』, 제12권 제1호, 1991.2.
- \_\_\_\_\_, “선박에 의한 오염손해의 전보에 관한 연구”, 박사학위논문, 서울대학교, 2001.2.
- \_\_\_\_\_, “21세기 한국해상법의 발전방향”, 『한국해법학회 창립 제30주년 기념 국제학술대회-21세기 한·중·일 해상법의 발전방향』, 2008.11.21.
- 황석갑, “유류오염손해배상보장법에 관한 연구”, 박사학위논문, 숭실대학교, 1993.12.
- 新谷顯一, “油濁損害の賠償の範圍に關する萬國海法會のガイドラインについて,” 『海法會誌』復刊38號, 日本海法會, 1994.
- 末次克己, “アメリカ合衆國新油濁法(Oil Pollution Act of 1990)の概要”, 『海事法研究會誌』, No.104, 日本海運集會所, 1991.10.
- 橋本佳幸, “環境危險責任の基本構造(-)”, 『法學論叢』, 第151卷 第1號, 京都大學法學會, 2002.4.
- 藤田友敬, “日本海事法と國際條約 : 近時の動向と將來の展望”, 『21세기 한·중·일 해상법의 발전방향』 (한국해법학회 창립 제30주년 기념 국제학술대회), 2008.11.21.
- 국토해양부 “국제해사팀. 국제유류오염보상기금(IOPC Fund) 회의 참가 대책 회의 자료”, 2008.6.
- 국토해양부 국제해사팀, “국제유류오염보상기금(IOPC Fund) 회의 참가 대책

회의 자료”, 2008.9.

국토해양부 물류항만실 HS 피해보상지원단. “유류오염사고 피해주민에 대한  
대부금 지원계획(안)”, 2008. 8.

국토해양부, 해양오염손해배상 및 보상 관련국제협약의 국내수용방안에 관한  
연구, 2008.

국회 법제사법위원회, 『상법 일부개정법률안 심사보고서』, 2007.7.

한국해양오염방제조합, “유조선 ERIKA호 오염사고” 『깨끗한 바다, 밝은 미래』,  
창간호, 2000.5.

해양경찰청, 해양경찰백서, 각 년호.

해양경찰청, 선진방제대응체계 구축방안 연구, 2008.

해양수산부, 해양사고손해배상보장제도 개선방안 연구, 2006.

## 2. 西洋文獻



### (1) 단행본

Abecassis, David. W., *The Law and Practice relating to Oil Pollution from Ships*, Sydney: Butterworth, 1978.

Springer, Allen L., *The International Law of Pollution*, Westport: Greenwood Press, 1983.

Chao, Wu, *Pollution from the Carriage of Oil by Sea : Liability and Compensation*, London: Kluwer law International, 1996.

Christie, George C., *Case and Materials on the Law of Tort*, St. Paul, Minn: West Publishing Co., 1983.

Clerk and Lindsell, *On Torts*, 16th ed., London: Sweet and Maxwell, 1989.

Emanuel, L., *Steven Torts: Emanuel Law Outlines*, London: Wolters Kluwer, 1978.

- Fleming, John G., *An Introduction of the law of Tort*, Oxford: Clarendon Press, 1977.
- Gaskell, N. J. J., *Choreley & Giles' Shipping Law*, London: Pitman Publishing, 1994.
- Gauci, Gottahard, *Oil Pollution at Sea – Civil Liability and Compensation for Damage*, Chichester: John & Sons, 1997.
- Goodacre, J. Kenneth, *Marine Insurance Claims*, 3rd ed., Lodon: Witherby, 1996,
- Hughes, David, *Environmental Law*, 2nd ed., Sydney: Butterworth, 1992.
- Paoul Colinvaux, *Carver's Carriage by Sea*. 12th ed., Lodon: Steven & Sons, 1971.
- Soni, Ramanlal, *Control of Marine Pollution in International Law*, Cape Town: Juta & Co, LTD, 1985.
- Winfield and Jolowiz, *Tort*, 13th ed., London: Sweet and Maxwell, 1989.

(2) 논문 및 자료

- Abecassis, D. W., "IMO and Liability for Oil Pollution from Ships : A Retrospective," *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 2, May 1983.
- Bergman, Samuel, "No fault Liability for Oil Pollution Damage", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.5, No.1, 1973.
- Dubais, Bernard A., "The Liability of a Salvor Responsible for Oil Pollution Damage", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 8 No.3, 1977.
- Garick, Jason A., "Crisis in the Oil Industry—Certificates of Financial Responsibility and the Oil Pollution Act of 1990", *Marine Policy*, July 1993.

- Healy, Nicholas J., "The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage", 1969, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.1, No.2, 1970.
- Jacobson, Mans and Norbert Trotz, "The Definition of Pollution Damage in 1984 Protocols to the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.17, No.4, October 1986.
- Morandeira, Purificacion, "Past Experiences on Compensation for Oil Spill Damage and Lessons Learned : Prestige Incident", *The 2nd Seoul International Maritime Forum*, May 27–28, 2008.
- Pavliha, Marko, "The 2003 Supplementary Fund Protocol : An Important Improvement to the International Compensation System for Oil Pollution Damage", *Hrcak Portal of Scientific Journals of Croatia—collected papers of Zagreb Law Faculty*, Vol.58 No.1–2, January 2008.
- Pouplard, Damien, "The Erika Incident", *The 2nd Seoul International Maritime Forum*, May 27–28, 2008.
- Trotz, Norbert, Edgar Gold, Anthony Bessemer Clark, Lloyd Watkins and Colin de la Rue, "Assessment of Claim for Pollution Damage", *CMI Conference 1994(Draft)*, August 10, 1993.
- Wetterstein, Peter, "Trend in Maritime Environmental Impairment Liability", *Lloyd's Maritime and Commercial Quarterly*, 1994.
- CMI, *CMI Guideline on Oil Pollution Damage*, 1994.
- Ship–source Oil Pollution Fund(Canada), *The Administrator's Annual Report*. 2006–2007.
- Transport Canada, *Maritime Law Reform Discussion Paper*, May 2005.
- IMO, LEG 75/WP.1.
- \_\_\_\_\_, LEG 77/WP.3.

\_\_\_\_, LEG 79/WP.  
\_\_\_\_, LEG 80/WP.5.  
\_\_\_\_, LEG 81/11.  
IOPC Fund, 92FUND/A/ES.9/24.  
\_\_\_\_\_, 92FUND/EXC.6/21.  
\_\_\_\_\_, 92FUND/EXC.8/2/Add.1.  
\_\_\_\_\_, 92FUND/EXC.8/8 Par.4.3.8.  
\_\_\_\_\_, 92FUND/WGR.3/19/1.  
\_\_\_\_\_, 92FUND/WGR.3/19/8.  
\_\_\_\_\_, 92FUND/WGR.3/19/8.  
\_\_\_\_\_, 92FUND/WGR.3/19/9.  
\_\_\_\_\_, 92FUND/WGR.3/19/10.  
\_\_\_\_\_, 92FUND/WGR.3/22/16.  
\_\_\_\_\_, 92FUND/EXC.40/6.  
\_\_\_\_\_, 92FUND/EXC.40/9/Add.1.  
\_\_\_\_\_, 92FUND/EXC.41/9/Add.2.  
\_\_\_\_\_, 92FUND/EXC.40/9/1.  
\_\_\_\_\_, Annual Report, 2002~2007 각년도.  
<http://www.imo.org>.  
<http://www.ssopfund.gc.ca>.  
<http://www.epa.gov/OEM/docs/oil/fss/fss02/macinnispaper.pdf>.




## Abstract

### A Study on the Legal Regime of Compensation for Oil Pollution Damage by Ships

Jin-Yong Mok

Department of Maritime Law  
The Graduate School of Korea Maritime University

Busan, Korea



Traditionally, an internationally collaborated effort has been required for marine oil pollution because of the following reasons. Firstly, an oil spillage easily causes catastrophic damage due to the dynamics of ocean caused by currents and tides, and the persistent characteristics of oil. Secondly, an oil spillage often causes damage against neighbouring countries as the ocean space has no border physically. To overcome this situation, international efforts have been made to legislate international conventions on the compensation for the spillage. The conventions establishing this legal regime are categorized into two types : one is to provide the ship owner's liability of compensation for oil pollution damage, and the other to establish the IOPC Fund raised by the shipper's contributions to compensate the damages up to a certain amount exceeding the limitation of the ship owner's liability.

The purposes of such international conventions are to ensure full and rapid compensation for the oil spill damage. To serve the purposes,

international conventions have amended the principle of actual fault of ship owner's liability established by the Contemporary Admiralty Law to reinforce liability as shown in the followings : Firstly, introducing the principle of strict liability. Secondly, increasing the amount of shipowner's liability up to two times more than the contemporary admiralty law. Thirdly, imposing a financial contribution on the shipper by means of fund-raising in the light of the responsibility of risk.

The international convention system has been transformed from that of International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 and International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971 to that of 1992 and 2000. The process of the transformation of the international convention system may be regarded as an process of increasing the limited amount of liability of shipowner and International Fund. Such an increase in the limited amount of liability is to serve the purposes of international conventions, for example, a complete compensation. The international legal system mainly led by the 1992 Civil Liability Convention and the Fund Convention is appraised to be properly effected. Korea has also ratified those conventions and enacted the Oil Pollution Compensation Guarantee Act to implement them at the national and local level.

However, new systems have been developed regarding the compensation for oil pollution by ships. Firstly, The Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage in 1992('Supplementary Fund Convention') internationally came into force in 2005. The amendment aims to provide compensation for damage exceeding the limited amount of liability by the International Fund. The new Convention reflected the



lessons from the oil pollution accident of Erica in 1999 and Prestige in 2001. Secondly, The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001('Bunkers Convention') also came into force in 2008, aiming to provide compensation for bunker oil pollution caused by non-oil tankers. Thirdly, states have become to intervene in the civil liability arena. Every state except USA, incorporated the international convention system into domestic legal system under which the victims file claims directly to the insurer or the International Fund. A state, as a contracting party, has been limiting its responsibility to administrative matters, e.g. reporting amount of contributing oil. This pattern has been changed for the first time, as France intervened in the civil compensation process in Erika case, by the declaration of Last Standing in the Queue on the state's claim. Thereafter, Spain, in Prestige case, made a special legislation in which the government should directly pay the victims for the compensation in the first place and make a recourse claim against the International Fund by subrogating to the rights of the victims.

This study, in view of the newly developed international legal system of compensation for oil pollution damage by ships, suggests legislative aspects for the improvement of Korean system, on the implementations of full and rapid compensation desired by the Conventions.

- The Hebei Spirit oil spill case in the west coast of Korea in December 2007 unveiled the defects of the domestic legal system of compensation for oil pollution damage by ships. The limited amount of compensation under the 1992 Convention, which Korea subscribed, was insufficient to pay established claims in full and rapid compensation.
- Korea legislated The Special Act on Hebei Spirit Oil Spill Case to help the victims who fail to be fully compensated by the

international system, by disbursing the national treasury.

- Currently, the Oil Pollution Compensation Guarantee Act is under the amendment process. The major points of amendment are adopting the provisions of the 2003 Supplementary Fund Convention and the Bunker Convention to the national system. Meantime, As the amendment seems to make a complexity to the Act, a new legislation of a separate act is believed desirable; the amendment bill provides that liability of compensation for the damage by bunker of non-oil tanker is taken only to registered shipowner, as in the case of oil carrier.

Also, the bill caps the limited amount of compensation only up to the limitation applied to the damage of property. In view of the fact that the Bunker Convention does not provide a second tier compensation, it is desirable to expand the liable person to the ship manager and operator as well as shipowners.

The compensation system by international conventions seems to be ineffective to guarantee a full and rapid compensation because it takes a long time for a victim by oil pollution to be paid a compensation.

- Spanish legislation of a special act to manage the Prestige case is regarded as the most effective model. point of which is that the state inspected the damage and made the payment. This compensation process took about two years, while the victim's individual processing with the International Fund generally spent about four years.
- Korea also experienced a special legislation on the occasion of the Hebei Spirit incident to provide full compensation for damage exceeding the limitation of 1992 International Fund. However this legislation encountered the criticism that the fund to compensate

exceeding the limitation should be raised by general taxation of Korea. In this regard, it is essentially required to establish new Fund for Compensation for Oil Pollution Damage to cover damages exceeding the limitation of 1992 Fund Convention. The source of the proposed fund is desirably raised by the contribution of cargo owner, e.g. oil companies.

An inspection of damage is a prerequisite for the compensation of the International Fund. As shown in the Hebei Spirit case, this inspection takes quite a long time and thereby rapid compensation seems almost impossible. To overcome this hindrance, it is recommended that the state designates appropriate inspection institutes.

The expenses occurred during the operation of private company should be compensated by the International Fund. However the company should suffer from a bad financial condition until the compensation is settled. To prevent the responsible company from the potential sufferings, the expenses to cover the fulfillment of duties provided in the NCP should be immediately paid by the state concerned. To facilitate such process, an application of the proposed Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, as implemented in France, is highly recommendable.

A shipowner should deposit a bond for processing the limitation of liability. In case of submission of deposit evidences, a deposit of currency is required. However, even in case that the shipowner makes payment during the limitation process, the payment is not deducted from the deposit. As the shipowner is titled only to the right of subrogation, he is not willing to compensate after the initiation of limitation process. In order to facilitate the compensation proceeding, it is recommended that the shipowner's payment should be deducted from the deposit, even in the process of limitation of liability.

The polluted area as the Hebei Spirit oil spillage was designated as a Special Disaster Area in January 2008 and the compensation for each house–hold budget on that area was prepaid, but was started actual payment several months later. This was mainly because of the process under the Regulation on the Financing of the Salvage and Restoration of Disaster. The Process require fix to details including the amount of damages from oil pollution by ships. Accordingly, it is desirable to amend the Regulation on the Financing of the Salvage and Restoration of Disaster to accomodate disaster of environmental pollutions.

