

# 국제油濁배상기금협약의 개요와 전망

金 亨 道

〈해운산업연구원·연구원〉

## I. 우리나라 유조선 油濁배상제도의 문제점

우리나라는 국내에서 사용하고 있는 유류의 전량을 해상수송으로 도입하고 있는 실정인데 매년 꾸준히 유류의 해상수송량이 증가하고 있고<sup>(주1)</sup> 이러한 해상물동량 증가추세에 비례하듯, 유조선으로부터 기름이 유출, 배출되어 해양환경을 오염시키는 유탁사고도 크게 증가하고 있다.

유조선 유출사고는 그 유출량이 엄청나기 때문에 일단 사고가 나면 피해액이 천문학적 숫자에 이르게 된다는데 심각성을 더해준다. 실제로 보운1호 오염사고, 영일만 일대를 오염시키고도 아직 많은양의 기름을 적재한 채 해저에 그대로 가라앉아 있는 경신호 오염사고, 금년 여름 서해안 북부를 기름으로 뒤덮은 코리아호프호오염사고와 같이 우리나라에서도 이제 유조선사고는 빈번히 발생하고 있고 그 피해액 또한 수십억원에서 수백억원에 이르는 등 점차 그 피해 규모가 커지고 있다(〈표-1〉 참조).

그런데 유조선 유탁피해배상제도와 관련, 우리나라는 일차적으로 유조선의 선주에게 엄격책임을 지

우고, 일정 금액을 배상하는 1969년 유탁손해에 대

“  
현재 증가추세에 있는 유조선 유출사고는 그 엄청난 유출량으로 인하여 피해액이 천문학적 숫자에 이를 뿐만 아니라 해양환경에 심각한 피해를 끼치고 있음에도 불구하고 배상제도상에 미비점을 가지고 있어 유탁사고 때마다 배상을 둘러싼 분쟁이 가시지 않고 있다.”

한 민사책임협약(1969 CLC)에 가입, 시행하고 있으나 선주의 책임금액을 초과하는 피해액에 대하여 2차적으로 기름의 하주인 석유회사가 일정한 기금을 조성하여 배상해 주는 1971년 국제유탁배상기금협

〈주1〉 우리나라 전체 해상물동량 가운데 유류가 차지하는 비율은 1989년의 경우 출항기준 2천6백만톤으로 전체 물량의 26%를 차지하고 있고, 입항은 6천4백만톤으로 전체 물량의 32%를 차지하고 있어, 단일품목으로는 가장 큰 비율이다.

〈표-1〉

우리나라 주요 海上油類오염사고

연월일	사고선박	사고위치	사고원인	유 출 량	피해액
1983. 3. 28	호남 제이드호	여수 호남정유 부두앞 해상	좌초	원 유 950드럼	약 27억 6천 여만원
1985. 3. 14	천일호 (기름바지선)	영일군 구룡포읍 장기갑 등대앞 해상	침몰	중 유 7,500드럼 경 유 900드럼	약 39억원
1986. 1. 1	진용호	부산 영도해상	좌초	미 확 인	약 66억원
1987. 3. 4	제1보운호	경기도 용진군 장안	좌초	원 유 390드럼	약 140억원
1988. 2. 24	경신호	경북 영일군앞 해상	침몰	B-C유 수백톤(추정)	50억원(추정)
1990. 7. 15	코리아호프호	인천, 서해안	충돌	B-C유 1천kl	수백억원 (미정)

〈자료〉 해운산업연구원 작성

약(FC 1971)에는 아직 가입, 비준하지 않고 있으며, 국내법적으로도 아무런 입법장치가 없다.<sup>주2)</sup>

대신 우리나라의 각 석유회사는 석유회사간의 임의적 배상제도인 크리스탈(CRISTAL)에 개별적으로 가입하고 있으나 이러한 임의배상제도는 단순한 업계의 자율적 배상책임 뿐 법적으로 아무런 강제성을 갖지 못하므로 만일 크리스탈에 가입하지 않은 기름에 의해 오염사고가 발생할 경우(예 : 경신호사건의 경우 당시 화물이 크리스탈에 가입되어 있지 않았다) 사실상 국내 오염피해자는 아무런 법적보호를 받지 못하게 된다.

이처럼 우리나라는 해양기름오염사고가 빈번하게 발생하고 대형화 추세에 있는데 비하여 배상제도상에는 미비점을 가지고 있어 유탁사고때마다 배상을 둘러싼 분쟁이 가시지 않고 있다.

그 결과 유조선 회사들은 유조선회사대로 해상운송사업활동이 위축되는 결과를 초래하고 있고, 석유회사 역시 항시 대규모오염사고시 그 배상의 한도가 모호하여 오히려 법적으로 불안한 위치에 있으며, 오염피해자는 피해자대로 정부에 대한 불신감만 높아져 시위 등의 방법으로만이 배상문제를 해결하려는 경향이 늘어가고 있어 이를 제도적으로 시정할 방안이 시급한 실정이다.

## II. 국제油濁배상기금협약(FC)의 개요

○ 제정목적 : 민사책임협약의 한도를 초과하여 발생

한 손해를 배상하기 위한 국제기금(IOPC Fund : international Oil Pollution Compensation Fund)을 설치하는데 그 목적으로 두고 있음.

### ○ 적용범위

- 국제기금에 법인격 인정, 권리·의무의 주체가 되고 소송당사자의 지위도 가짐
- 터미널 시설도 적용대상에 포함

### ○ 각출유

- 기금에 지출금을 지불하는 자를 정할 때 대상으로 되는 기름을 말하며 원유와 중유를 말함.
  - 원유는 수송을 위한 처리여부를 불문하고 지하로부터 산출된 액상의 탄화수소의 혼합물을 말함.
  - 중유는 美國재료검사회(ASTM)규격제4호 중유(기초 D396-69)를 포함하고 이 이상의 중질의 것으로 함.

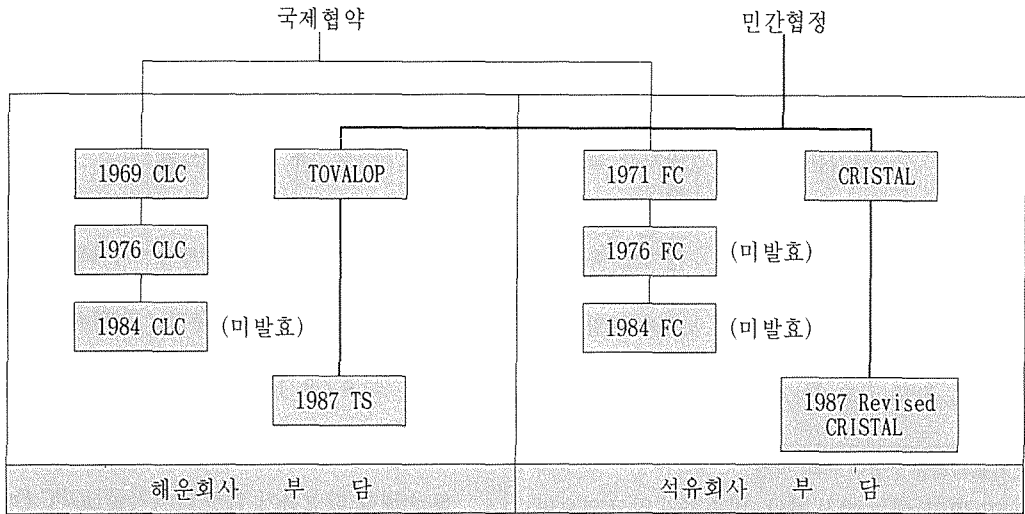
### ○ 장소적 범위

- 체약국의 영토, 영해내에서 발생하는 유탁손해와 그 손해를 방지하거나 또는 최소한으로 줄이기 위한 방제조치에 적용되고,
- 체약국의 선박이 민사책임협약의 체약국의 영토·영해내에서 유탁손해를 일으킬 우려가 있어 이에 대한 방제조치를 취한 경우에도 적용.

〈주2〉 양협약에 관한 개정의정서(protocol)가 각각 1976년과 1984년에 성립되었으나 1976년 CLC개정의정서만 발효하였을 뿐 다른 개정의정서는 아직 발효하지 않고 있음.

〈그림-1〉

국제油濁배상제도의 체계



〈자료〉 해운산업연구원(KMI) 작성.

〈주〉 TS는 TOVALOP SUPPLEMENT의 약칭

-이를 도표로 나타내면 다음과 같으며, 이 기금 협약과 책임협약은 한쌍으로 작용하므로 어느 한 협약만을 비준하는 것은 실익이 없음.

○ 피해자에 대한 배상

- 피해자에 대한 배상의 요건
  - 민사책임협약에 따라 그 손해의 배상책임이 발생하지 아니하는 경우
  - 민사책임협약상 책임있는 선박소유자와 재정보증인이 전부 배상치 못하는 경우
  - 유탁손해가 민사책임협약 기타 다른 협약으로 제한되는 선박소유자의 책임한도를 초과하는 경우
- 기금의 배상한도
 

한 사고당 민사책임협약으로 지급되는 금액 포함 총 6,000만 SDR
- 면책사유
  - 유탁손해가 전쟁, 적대행위, 내란 또는 폭동으로 발생한 때
  - 군함과 비상업적 용도에 쓰이는 정부소유의 공용선으로부터 유출된 기름으로 손해가 발생한 때
- 그러나 예외적이고 불가피하고 불가항력의 자연현상과 손해를 발생시킬 의도로서 행한 제3자의 행위 및 등대 기타 항로시설의 유지에 책

임있는 정부당국의 과실 등으로 발생한 유탁손해에 대해서는 배상의무를 짐.

○ 국제기금에의 각출

(1) 기금의 각출방식

기금협약의 당사국은 협약 제15조에 따라 매년 3월 31일까지 IOPC Fund에 각출할 책임이 있는 者의 성명과 주소, 각출유 의 양을 IOPE Fund의 사무국장에게 통지하여야 한다.

총회의 결정이 내려진 즉시, 사무국장은 각 각출자에게 청구서를 발송하게 되고, 이 연차 각출금은 총회가 각출금 총액을 결정한 바로 다음해 2월 1일까지 납부하여야 한다. 각출금은 IOPC Fund의 사무국장에게 각출의무자 개인별로 지급하여야 한다. 국가는 만일 해당국이 그러한 각출책임을 임의로 지지않

대형 유탁사고에 대비하여 배상에 만전을 기하기 위해서는 일정 금액의 각출금을 국제기금에 내고 유탁사고시 국제기금으로부터 배상을 받는 국제기금협약(FC)방식을 채택, 적은 부담으로 대규모 국내오염피해배상 제도로 보장해야 할 것이다.

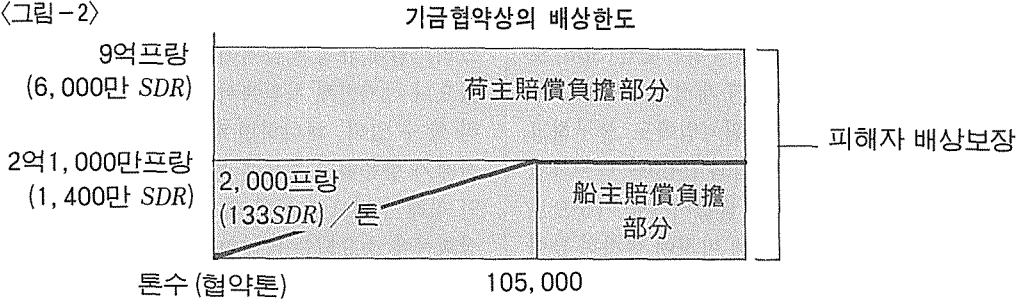
는 한 해당국내의 각출자에 부과된 각출금에 대하여 책임이 없다.

- 대상 : 전년도에 15만톤 이상의 각출유를 해상 운송에 의하여 체약국항 또는 터미널시설에서 수령한 자.
- 각출금
  - 1) 최소각출금
    - 기금협약이 당해 체약국에 대하여 발효하

게 된 해의 전년도에 그 체약국의 각출의무자가 수령한 각출유의 톤수에 일정금액을 곱하여 산출된 금액.

- 지급시기는 협약이 당해국에 발효되는 날로부터 3개월 이내에 각출의무자가 지급.
- *IOPC Fund* 제1차 총회에서 총각출유 15억 8천9백7십만톤을 기준으로 하여 총 7천5백만골드프랑으로 정하여졌으며 이 금액

<그림-2>



<표-2>

기금협약의 적용관계

(○은 적용, ×은 비적용)

선박의 등록국	被害國	CLC와 FC의 체 약 국	CLC만의 체 약 국	2 협 약 의 비 체 약 국
	배상·보전			
CLC와 FC의 체 약 국	被害者補償	○	×	×
	船主 보전	○	○	×
CLC만의 체 약 국	被害者補償	○	×	×
	船主 보전	×	×	×
2 협 약 의 비 체 약 국	被害者補償	○	×	×
	船主 보전	×	×	×

은 1991년 5월 20일 현재 1톤당 0.002466 파운드에 해당됨.

2) 연차각출금

- 기금총회는 매년 필요하다고 생각되는 연차각출금의 총액을 결정하고 예산의 형식으로 수지계산을 하여 이것을 전년도의 각출유톤수에 할당하여 징수.
- 연차각출금의 수준은 *IOPC Fund*에 의하여 지출된 금액에 따라 달라지므로 장래의 각출금 수준을 미리 예측하는 것은 불가능하다.
- 대형사고기금(Major Claim Fund) : 한 사고당 1,500만프랑을 초과하는 경우 총회 가 별도로 각출금액을 결정하게 됨.

○ 각출금의 징수

- 각 체약국은 각출의무자가 각출의무를 이행하도록 할 의무를 지며, 체약국은 각출의무이행을 위하여 필요한 처리를 포함한 국내법규에 따라 적절한 조치를 취하여야 함.

○ 각출의무자의 명단제출

- 각 체약국은 기금의 각출의무자의 명단을 제출할 의무가 있음.

○ 기금에서의 클레임처리

- 국제기금은 1978년 설립된 이후 1989년 12월 31일까지 모두 43건의 클레임을 처리.
- 이 가운데 25건은 日本에서, 13건은 유럽에서, 인도네시아에서 1건, 알제리에서 1건, 캐나다에서 1건, 그리고 걸프만에서 2건이

발생

- 지금까지 국제기금에서 지불한 액수는 모두 4천1백만 파운드임.

### III. 과제와 개선방향

#### 1. 우리나라의 과제

우리나라는 1969년 민사책임협약에만 가입하고 있고, 이 협약과 병행하여 작용하는 국제기금협약에는 아직 비준하지 않고 있다. 또 종래의 금가치 기준에서 국제통화기금이 운용하는 특별인출권(SDR)로 변경한 1976년 민사책임협약의 개정의정서에도 우리나라가 국제통화기금의 회원국임에도 불구하고 아직 비준하고 있지 않다. 그 결과 1969년 민사책임협약을 국내에 적용할 때 국내 금값시세를 기준으로 하게 되는데 국내금값이 외국에 비하여 현저히 높아 다른 민사책임협약의 비준국에 비하여 심한 불균형을 보이고 있어 이에 대한 시정이 시급한 실정이다.

현재 민사책임협약에만 가입하고 있는 우리나라는 아래 <표-3>에서 보는 바와같이, ①기름이 크리스탈에 가입된 화물인 경우에는 선주는 민사책임협약(CLC)과 토발롭 추가협정에 의하여 책임을 지고, 하주는 크리스탈에 의하여 책임지게 된다. 문제는 ②화물이 크리스탈에 가입하지 않는 경우인데 이때 선주는 민사책임협약에 따라 책임을 지게 되고 하주는 국내법에 따르게 된다.

이를 좀더 자세히 살펴보면 ①의 경우는 피해자는 크리스탈에 규정된 금액에 대하여 배상을 받을 수는 있으나 국가전체 차원에서 보면 상당히 불안한 체제라 할 수 있다. 왜냐하면 해양오염피해는 바로 국민 전체가 향유하고 후세에 물려줄 자연에 대한 치명적인 침해가 되므로 이에 대한 완박한 오염제거 및 원상회복에 소요되는 막대한 자금과 직접 피해를 입은 어민 등의 손해에 대하여 충분한 배상 또는 배상이 보장될 수 있어야 하는데 아무런 법적 장치없이 가

<표-3>

현행 국제유탁배상제도의 적용관계

	CRISTAL Cargo	Non-CRISTAL Cargo
CLC 및 FC의 체 약 국	선주 - CLC - TOVALOP Supplement  하주 - FC - CRISTAL	선주 - CLC   하주 - FC
CLC 만의 체 약 국	선주 - CLC - TOVALOP Supplement 하주 - CRISTAL	선주 - CLC  하주 - 국내법
2협약의 비체약국	선주 - TOVALOP Supplement 하주 - CRISTAL	선주 - TOVALOP 국내법 하주 - 국내법

주) 여기서 CRISTAL이란 개정된 크리스탈을 말함.

해자측의 임의적인 배상제도에만 맡겨둔다고 하는 것은 법제도의 불비이고 이는 정부의 무관심의 소치라 할 것이다.

②의 경우는 더욱 더 큰 문제가 발생한다. 선주는 일단 민사책임협약에 의하여 책임을 지게 되지만 하주의 책임에 관한 국내법은 아직 마련되어 있지 않기 때문이다.

현재로는 1990년 8월에 공포된 환경정책기본법이 환경에 대한 대장전으로 이 법에는 원인제공자가 무과실책임을 지고 비록 명백하지는 않지만 발생한

손해의 전액을 배상토록 되어 있으므로 선주인 해운회사는 민사책임협약에 규정된 책임을 넘어 무한의 책임을 지거나 하주인 석유회사와 공동으로 연대하여 책임을 부담하게 되는 결과를 초래하여 관련 회사는 엄청난 비용부담을 지게 된다.

만일 선주는 민사책임협약상의 책임한도에서만 책임을 지고 현행법상 하주는 책임을 질 아무런 근거규정이 없다고 법원에 의하여 판단되면, 결국 피해자는 피해배상을 받지 못하게 되는 결과를 초래하여 커다란 사회문제화 될 것이다.

실제로 아직 포항앞바다에 기름을 적재한 채 가라앉아 있는 경신호의 경우 만일 기상의 변화와 선체판의 부식등으로 수압에 견디지 못하고 선내의 기름이 유출될 경우 엄청난 피해를 초래할 수 있는데 여기에 적재된 기름은 크리스탈에 가입된 기름이 아니므로 피해자는 배상받을 수 있는 길이 없다.

이러한 문제점은 국제기금협약을 비준하므로써 해결될 수 있다. 위 <표-3>에서 보면 크리스탈가입 화물이 아닌 경우에도 피해자는 국제유탁기금으로부터 사고당 6000만SDR(약 600억원)까지는 배상이 보장될 수 있게 된다. 크리스탈에 가입한 화물의 경우에도 강제력을 갖는 국제기금협약상의 배상을 보장받을 수 있는 동시에 크리스탈에 의한 배상도 병행하여 받을 수 있으므로 국제수준과 동일한 배상 보장체제가 갖추어지게 된다.

## 2. 제도개선의 방향

대형유탁사고는 어느 한 가해선박회사 또는 석유회사 나아가 한 국가가 그 손해를 부담하기에는 너무나 그 피해액이 엄청나다는데 있다. 그리하여 英國과 日本등 주요 산유국·원유수입국들은 유엔을 중심으로 각국이 수령하는 원유량에 따라 일정액을 각출하여 국제기금을 형성, 이 국제기금으로부터 대형유탁사고시 배상받는 방식을 채택·국내법화하고 있다.

美國은 더 나아가 이러한 국제기금만으로는 자국의 이익을 충분히 보호받을 수 없다고 느껴 종래에도 강력한 유탁배상법제도가 갖추어 있었으나, 최근 알래스카에서 발생한 엑슨(Exxon)호 오염사고를 계기로 유조선, 시추선, 석유수령시설 등에 엄격책임과 함께 책임금액을 정하는 한편, 유탁책임신탁기금(Oil Spill Liability Trust Fund)를 별도 조성하여 유탁사고 배상에 만전을 기할려는 노력을 기울이고 있다. 따라서 우리나라의 경우 이들 국가의 방식을 참고로 우리나라 형편이나 사정에 맞는 방식을 택해야 할 것이다.

## <방안 1>

### 국제기금협약(FC) 방식

일정금액의 각출금을 국제기금에 내고, 유탁사고시 국제기금으로부터 배상받는 방법

- 장 점 : 적은 부담으로 대규모 국내오염피해배상 제도적으로 보장
- 단 점 : 비체약국 선박의 경우 적용 불가
- 입법례 : 英國, 日本, 中東, 동남아 산유국

## <방안 2>

### 국내기금방식

- 국제기금에 가입하지 않고 수송원유 1배럴당 일정 부과금을 각출하여 유탁배상기금을 형성하는 방식

- 장 점 : 초대형 사고시 및 원인불명 사고시 배상 가능
- 단 점 : 기금형성에 많은 시일소유, 국내원유가 인상효과
- 입법례 : 美國

이러한 2가지 방안 중 우리나라의 현실에 적합한 방식은 우리나라가 원유를 도입하는 산유국이 채택하고 있고, 인접 국가인 日本이 가입하고 있으며, 유조선이 통과하는 동남아 등 연안국들이 대부분 가입하고 있는 국제기금방식이 합리적이라고 판단된다. 또 원유가격 안정이 불확실한 상황에서 우리나라가 독자적인 국내기금형성을 위하여 수입원유에 부과금을 징수하는 것은 원유가 상승을 초래하게 되어 당장 채택하기는 어려운 방식이라고 본다.

따라서 우리나라는 제1방안을 채택하는 것이 현실점에서 가장 바람직하다고 생각되지만 여건이 허락한다면 이러한 국제기금협약의 가입과는 별도로 정부와 기업들은 원인불명의 오염사고시에 대비하고 피해어민의 생계비를 우선 지급할 수 있도록 별도의 국내기금의 조성을 위해서 발벗고 나서야 할 때라고 본다. ♣

너도나도 사전점검 재해없는 우리고장