

유류오염손해배상보장법의 시행에 관한 연구

이 자료들은 지난 4월 30일 대한상공회의소에서 열린 교통부 중앙해난심판원 주관 해난방지 세미나에서 발표된 내용을 옮긴 것이다. <편집자註>

李 垠

<해운항만청 선박과장>

I. 머리말

유류에 의한 해양오염 특히 유조선의 충돌, 좌초 등으로 인하여 대량의 유류가 유출되는 사고가 발생하면 단시간에 광범위한 해역으로 유류가 확산되어 어장 등 수산자원을 황폐화시키고 해양환경을 파괴함으로써 엄청난 피해를 일으키게 된다.

1967~1989년 사이에 전 세계적으로 2백만갤론 이상의 유류를 유출한 대형 오염사고만 하여도 66건에 달하고 있으며, 이중 1979년에 멕시코만에서 발생한 익스톡1호(*Ixtoc 1*)의 오염사고는 유정(油井)의 분출과 화재로 연소된 양을 합하여 무려 428백만갤론의 유류를 10개월 동안에 걸쳐 유출하였다 한다.

유류오염사고로 인한 피해액도 천문학적 숫자에 달하고 있다.

1989년 3월 24일 알라스카 근해에서 1,080만갤론의 원유를 유출한 엑슨발데스(*Exxon Valdez*)호의 좌초사고로 약 32억달러의 오염피해가 발생하였으며, 금년 1월 5일 영국 셰틀랜드 해역에서 기관고장으로 좌초사고를 일으켜 25백만갤론의 원유를 유출한 브레이어호(*Braer*)호의 사고는 70억달러 이상의 피해를 초래할 것으로 예상되고 있다.

따라서 해양오염사고를 미연에 방지하기 위한 예방대책과 오염사고 발생시에 그 피해를 최소화 하기 위한 방제조치가 범 국가적, 범 세계적인 차원에서 절실히 요청되고 있다 하겠으며, 오염피해자에 대한 적절한 보상장치도 마련되어야 할 것이다.

이러한 국제적 요청에 따라 국제해사기구(IMO)에서는 오래전부터 선박의 안전운항을 확보하고 오염사고의 예방을 위하여 「해상인명안전협약」('74 SOLAS), 「국제해상충돌예방규칙」('72 COLREG), 「선원훈련 자격증 및 당직기준 협약」('78 STCW), 「해양오염방지협약」('73/'78 MARPOL) 등 다수의 국제협약을 채택·시행하여 왔으며 대량유류오염사

고가 발생할 경우 이에 신속하게 대응하여 효과적인 방제작업을 수행하기 위하여 「유류오염 사고시 공해상개입협약」('69 INTERVENTION)과 「유류오염 대비·대응 및 협력을 위한 협약」('90 OPRC)을 채택한 바 있다.

또한 유류오염피해자에 대한 손해배상을 보장하기 위하여 종래에 규율되어온 일반 선주책임제도와 그 책임성격 및 책임한도를 크게 달리 하는 새로운 손해배상제도를 마련하고자 「유류오염손해에 대한 민사책임협약」('69 CLC)과 「국제기금설치협약」('71 FUND)을 채택·시행하고 있다. 이와 관련하여 민간업계에서도 「유류오염에 관한 유조선 선주간의 자주협정」('70 TOVALOP)과 「유조선의 유류오염책임에 대한 잠정보상계약」('71 CRISTAL)을 체결하여 전문화된 민사책임협약과 기금설치 협약의 국제적 시행에 대비하고 있다.

이 글에서는 이상과 같이 해양오염과 관련하여 채택된 다수의 국제협약중 유류오염 손해배상을 위한 민사책임협약과 기금설치협약을 국내법에 수용하기 위하여 1992년 12월 8일 제정 공포한 「유류오염손해배상보장법」의 입법배경, 경위 및 주요골자를 살펴보고자 하겠다.

II. 입법배경 및 추진경위

1. 입법배경

1991년도 한해동안 우리나라 항만에 입·출항한 선박이 약 156천척에 4억 1천만 G/T에 달하고 있고, 해상유류물동량만 해도 약 7천만톤에 이르고 있어 우리나라 연안해역에서도 외국에서 발생한 것과 유사한 대형 오염사고의 발생위험이 날로 점증하고 있다 하겠다.

따라서 대형 오염사고에 대비한 예방책과 방제대책이 평시에 잘 마련되어 있어야 하겠으며, 특히 오염방제 작업자와 어민 등의 오염피해자에 대하여 적절한 보상이 이루어질 수 있는 손해배상보장책이 마련되지 않으며 엄청 사회적인 문제를 야기하게 될 것이다.

선박에 의한 유류오염손해는 선박소유자의 민사책임을 통한 손해배상과 해상재해방지기금과 같은 공적인 손해보상제도에 의하여 구제가 가능하겠지

만, 공적인 보상장치가 마련되어 있지 않은 우리나라의 경우에는 민사책임에 의한 손해배상만을 기대할 수 밖에 없다.

그런데 오염손해에 대한 선박소유자의 민사책임에 의해서도 일정 한도까지만 손해배상이 가능하였던 것이다.

1969년 민사책임협약이 우리나라에 대하여 발효한 1979년 3월 18일이전까지는 1일 상법규정에 의하여 선박소유자의 과실이 있는 경우 선박의 적량톤당 1만5천원의 총액에 불과한 손해배상이 가능하였으며, 그 이후부터는 1969년 민사책임협약에서 정하는 책임한도 즉, 선박의 총톤수를 기준으로 톤당 2천 금프랑, 최대총액 2천1백만 금프랑까지 손해배상이 가능하였던 것이다.

그러나 선박소유자의 책임한도가 국제적인 수준으로 크게 상향되었음에도 불구하고 이 민사책임협약만으로는 협약에서 정하는 선박소유자의 책임한도를 초과하는 오염손해와 선박소유자가 재정적으로 배상불능하거나 불가항력 등을 사유로 면책되는 오염손해에 대하여는 배상이 불가능한 실정이었다.

국내 실정법상으로 볼때 수산업법, 개항질서법, 해양오염방지법, 환경정책기본법 등에서도 해양유류오염피해에 대한 선박소유자의 무과실 책임을 규정하고는 있으나, 그 책임의 구체적인 내용을 규정하고 있지 않아 하나의 선연적인 것으로 밖에 볼수 없으므로 결국 상법상의 선주책임제도에 의하여 유류오염 손해의 구제를 받을 수 밖에 없다 하겠다.

그런데 상법은 과실책임주의를 기조로 하고 있으므로 무과실 책임이 인정되는 1969년 민사책임협약을 이 법에 모두 수용하여 적용하기에는 법리상 곤란하였다. 그러한 법리적인 모순점을 해결하고 상법상으로는 배상주체가 결여될 수 밖에 없는 오염손해에 대한 배상을 보장하기 위해서는 별도의 특별법의 제정이 필요하게 되었던 것이다. 1991년 12월 31일 공포된 개정상법('93. 1. 1 시행)에서는 향후 특별법의 제정을 위하여 1969년 민사책임협약이 적용되는 유류오염손해에 관한 채권을 선주유한책임의 배제사유의 하나로서 규정하였던 것이다(개정상법 제748조 제3호).

따라서 개정상법의 시행일에 맞춰 유류오염손해

배상에 관한 특별법이 제정되지 아니할 경우 1969년 민사책임협약의 적용대상이 되는 유조선의 소유자는 유류오염손해배상시 책임제한을 주장할 수 있는 국내법상 보호조치를 상실하게 될 상황에 놓이게 되었던 것이다.

2. 입법추진경위

상법의 주관부처인 법무부에서는 개정상법 제748조 제3호의 규정과 관련하여 유류오염손해배상보장을 위한 특별법의 제정을 위하여 1990년 4월 1일 법무부 상법개정자문위원회 안에 유류오염손해배상보장법 제정 실무위원회를 구성하였다.

약 1년여에 걸친 심의·검토 끝에 이 법의 시안을 마련하게 되었고, 이를 설문서와 함께 관계기관에 회람하여 의견조치를 하였으며, 1992년 5월까지 해운항만청, 수협중앙회, 한국선주협회, 해운산업연구원, 이균성 교수, 박용섭 교수, 송정관 변호사, 장길수 변호사로부터 검토 의견서가 접수되었다.

그후 실무위원회에서는 이법 시안과 검토의견서를 종합하여 총 7개장 50개 조문 부칙으로 구성된 최종법안을 작성하여 법무부에 제출하였으며, 법무부에서는 향후 이 법률의 주관부처가 해운항만청이 되어야 한다는 판단아래 1992년 7월 7일 최종법안을 교통부로 이관하였다.

해운항만청에서는 최종법안을 일부 수정하여 1992년 8월 28일~9월 16일(20일간) 입법예고를 한 후 관계부처 협의와 법제처 심사를 완료하였으며, 이 법률안의 국무회의 심의·의결('92. 10. 30), 국회의결('92. 11. 11)을 거쳐 1992년 12월 8일 법률 제4532호로 공포하였다.

한편 유류오염손해배상보장법에서는 1976년 민사책임협약의 정서와 1971년 국제기금협약의 내용을 수용하고 있으므로 이 국내법의 제정과 병행하여 이들 협약의 가입을 추진하지 않으면 아니 되었다.

이를 위하여 해운항만청에서는 이들 협약에 대한 검토와 관계기관과의 협의를 완료하여 외무부에 협약가입 추진을 요청하였고, 외무부에서는 1992년 정기국회에 양 협약의 가입 동의를 제출하여 유류오염손해배상보장법안과 같은 날짜에 국회 본회의를 거쳐 통과할 수 있도록 하였다.

그후 이들 협약의 가입문서는 국내법이 공포된

1992년 12월 8일 국제해사기구(IMO) 사무총장에게 기탁되었으며, 기탁일로부터 90일째 되는 1993년 3월 8일부터 우리나라에 대하여 발효할 수 있게 되었다.

Ⅲ. 제정법률의 주요내용

이 법은 제1장 총칙, 제2장 유류오염손해배상책임 및 책임제한, 제3장 유류오염손해배상보장계약, 제4장 국제기금, 제5장 책임제한의 절차, 제6장 보칙, 제7장 벌칙 순으로 되어 있으며, 총 7개장 55개 조문 부칙 4개항으로 구성되어 있다.

아래에서는 법안 기초 실무위원회와 심의과정에서 논의된 사항들을 중심으로 살펴보고자 한다.

1. 법률의 명칭

일본과 같이 「유탁손해배상보장법」으로 하자는 견해, 적용선박이 유조선에 한정되므로 「유조선에 의한 유탁손해배상보장법」으로 하자는 견해, 적용범위가 해상에 국한되므로 「해상유류오염손해배상보장법」으로 하자는 견해, 적용대상이 유류를 운송하는 선박이므로 「선박의 유류오염손해배상보장법」으로 하자는 등의 제반 견해가 있었으나 「유탁」이란 용어는 일본식 표현이므로 「유류오염」이란 용어가 보다 적절하고 「유조선」, 「해상」 또는 「선박」이란 말이 없어도 이 법 총칙에서 적용대상과 적용범위를 구체적으로 명시하고 있으므로 법적용상에 문제가 없고 개정상법에서도 「유류오염손해배상」이란 용어를 사용하고 있으므로 이 법률의 명칭을 「유류오염손해배상보장법」으로 하기로 하였다.

2. 이 법이 적용되는 대상 또는 범위

이 법의 적용대상 또는 범위는 ① 적용대상선박 ② 적용대상유류 및 유류오염손해 ③ 장소적 범위로 나누어 설명할 수 있다.

(1) 적용대상선박

이 법의 적용대상이 되는 선박은 첫째, 운송되는 화물이 유류이어야 한다. 즉, 유류화물의 운송을 목적으로 하는 유조선이 적용대상이 되며, 일반화물선이나 어선 등은 이 법에서 규정하는 선박의 정의에 포함되지 않는다. 다만 유류뿐만 아니라 석탄, 광석, 곡물 등도 운송하는 겸용선은 선박안에 산적 유류화물 또는 그 잔유물이 있는 경우에만 적용대상

이 된다(동법 제2조 제2호 단서).

둘째, 유류화물을 산적(*in bulk*)하여 운송하는 선박이어야 한다.

드럼통이나 탱크등 용기에 담아 유류를 운송하는 선박은 이 법의 적용대상이 되지 않는다.

셋째, 항해선이어야 한다. 자력에 의한 추진성을 갖는 선박 뿐만아니라 타력에 의한 이동성이 있는 부선도 포함되므로 최소한 이동성은 있어야만 하며, 항해의 목적에 사실상 사용되는 선주류이어야 할 것이다.

따라서 유류의 저장, 비축을 위한 저유시설로 이용하기 위하여 항만내 또는 연안에 장기간 정박해 놓은 선박 또는 부선은 이 법의 적용대상이 되지 않는다고 보아야 할 것이다.

네째, 국유선박으로서 공용에 사용되는 선박이 아니어야 한다(동법 제22조 및 제46조).

다섯째, 이 법에서는 유류화물을 실제로 운송하는(*actually carrying*) 선박뿐만 아니라 공선(*in ballast*)으로 항해하는 선박까지도 적용대상으로 하고 있다. 현재 국제적으로 발효중에 있고 우리나라가 가입한 1969년 민사책임협약과 1971년 국제기금협약에서는 공선항해선박을 제외하고 있으나 1984년 및 1992년 개정협약(미발효중)에서는 유류화물의 적재여부를 불문하고 있는데 이 법에서는 개정협약을 수용하고 있는 것이다. 그러므로 유조선이 공선항해중에 오염사고를 일으켜 그오염 피해액이 선주 책임한도를 초과하는 경우 국제기금에 의한 피해보상은 사실상 기대할 수 없을 것이다.

(2) 적용대상유류 및 유류오염손해

먼저 이 법의 적용대상이 되는 유류(동법 제2조 제3호)는 선박에 화물로서 운송되는 화물유이거나 선박에서 사용하는 선용유이어야 하며, 그 화학적 성질이 지속성 탄화수소광물성유이어야 한다(동법 제2조 제3호).

여기에서 지속성 유류라 함은 원유, 중유, 연료유, 윤활유 등과 같이 해상에 유출되는 경우 증발하기 어려운 기름을 말하면 한국산업규격의 석유제품증류시험방법에 의하여 시험한 때에 340°C이하에서 그 부피의 50%를 초과하지 아니하는 기름을 의미한다(동법 시행규칙 제2조).

따라서 휘발유, 나프타, 등유, 경디젤유 등은 이에 속하지 않는다.

탄화수소광물성유라 함은 석유제품을 말하므로 동·식물성 기름은 이 법의 적용대상이 되지 않는다.

다음으로 이 법의 적용대상이 되는 유류오염손해(동법 제2조 제4호)는 첫째, 선박으로부터 유출 또는 배출된 유류에 의하여 초래된 손해이어야 한다.

선박이 개입되지 아니한 오염손해 예를 들면, 연안의 정유시설, 저유탱크, 송유관 등으로부터 발생한 오염손해와 원인불명의 오염손해는 이 법의 적용대상이 되지 않는다.

둘째, 선박의부에서 발생한 경제적인 손실 또는 손해이어야 한다. 이러한 손실 또는 손해는 ① 선박, 장비, 시설물, 해안, 부두 등에 유류가 부착하여 발생하는 재산피해(*damage to property*), ② 해안 또는 해양활동으로부터 직접적인 수익을 얻는 어민, 호텔업자, 요식업자 등이 입은 경제적 손실(*economic loss*), ③ 해양자원 및 해양환경에 끼친 환경피해(*environmental damage*)로 크게 나눌 수 있는데, 이중 환경피해의 경우에는 그 피해의 추상성과 피해에 산정시의 주관성 때문에 과도한 피해보상요구의 원인이 되고 있다.

이와 관련하여 국제해사기구(IMO)에서 채택한 결의서에 의하면 국내법상 손해배상 청구권이 있는 자가 입은 계량적으로 나타낼 수 있는 경제적 손실에 대해서만 보상이 가능하며 무주물인 미개발자원에 대한 손해의 보상청구는 인정하고 있지 않는다. 참고로 1984년 개정협약에서는 환경피해에 대한 분쟁의 소지를 줄이기 위하여 「오염손해」의 정의에 「직접적인 수익손실 이외의 환경피해는 실제로 취하였거나 취할 복구조치비용에 한한다」는 문구가 추가되어 있다.

셋째, 방제조치의 비용 및 방제조치로 인한 추가적 손실 또는 손해도 오염손해에 포함된다.

방제조치란, 유류오염손해를 방지 또는 경감하기 위하여 취하여진 모든 합리적인 조치를 말하며 방제조치로 인한 추가적 손실 또는 손해란 방제작업과정에서 추가로 발생하는 오염손해, 예를 들면 유출유 의 분해 또는 침전을 위하여 살포한 유처리제에 의하여 발생한 오염손해와 구조자(*salvor*)의 방제작업

중 발생하는 오염손해가 이에 해당한다.

(3) 장소적 범위

이 법은 대한민국의 영해를 포함하는 영역에서 발생한 유류오염손해에 대하여 적용되나 대한민국의 영역에서의 유류오염손해를 방지하거나 경감하기 위한 방제조치에 대하여는 장소적인 제한없이 적용된다.

법안 심의과정에서 어업전관수역 내지 배타적 경제수역까지 적용범위를 확장하는 것을 검토하였으나, 200해리 경제수역을 규정하고 있는 유엔해양법협약이나 경제수역까지 적용범위를 확대한 1984년 개정협약이 아직 국제적으로 미발효한 상태이기 때문에 1969년 민사책임협약과 같이 영해 이내로 그 적용범위를 한정하게 된 것이다.

3. 선박소유자의 유류오염손해배상책임 및 책임제한

(1) 책임주체

유류오염손해가 발생한 때에는 사고 당시의 선박소유자가 그 손해를 배상하여야 한다(동법 제4조 제1항).

사고당시의 선박소유자라 함은 사고가 일련의 사건으로 이루어진 때에는 최초의 사건 당시의 선박소유자를 말한다(동조 제3항). 사고가 2척 이상의 선박이 관련되어 있고 유류오염손해의 원인이 분명하지 아니한 때에는 각 선박소유자는 연대책임을 지게 된다(동조 제2항). 여기에서 선박소유자라 함은 선박의 소유자로서 등록된 자를 말하며, 등록되어 있지 아니한 경우에는 선박을 소유하는 자를 말한다. 이렇게 등록선주에게 책임을 집중시키는 것은 해운에 있어서 일반화되어 있는 용선, 재용선의 경우 피해자가 책임 주체를 가려내기 어렵고 용선계약 당사자들 간에는 내부적인 구상관계로 해결이 가능하기 때문이다.

예외적으로, 외국 국유선박의 운항자로서 그 나라에서 등록된 회사 또는 단체가 있는 때에는 그 회사 또는 단체를 이 법에 의한 선박 소유자로 보며 대한민국 국민이 외국 국적을 가진 선박을 나용선한 경우에는 선박의 소유자로서 등록된 자와 나용선자를 모두 이 법에 의한 선박소유자로 본다(동법 제2조 제2호 단서).

전자의 경우는 공산권 국가들의 선박을 전제로 한 것이며, 후자의 경우는 최근 우리나라 연안에서 많이 출현하고 있는 소위 위장선박들에 대처하기 위한 입법조치라 하겠다.

그러나 후자의 경우 우리나라 나용선자에 한하여 선박소유자로 보는 것은 1969년 민사책임협약에서는 나용선자를 선박소유자로 인정하지 않고 있기 때문이다.

책임주체와 관련하여 선박소유자의 사용인 등은 특별한 보호를 받고 있다.

오염손해의 피해자는 ① 선박소유자의 대리인, 사용인 또는 선원 ② 선원이 아닌 자로서 도선사 등 그 선박에 역무를 제공하는 자 ③ 선박의 용선자(제2조 제2호 단서의 규정에 의한 나용선자를 제외한다), 관리인 또는 운항자 ④ 선박소유자의 동의를 받거나 관할 관청의 지시에 의하여 구조작업을 수행한 자 ⑤ 방제조치를 취한 자 ⑥ 이들의 대리인 또는 사용인에 대하여는 이 법에 의한 손해배상청구를 하지 못한다(동법 제4조 제5항). 선박소유자 역시 오염손해가 이들의 고의 또는 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 발생한 경우가 아니면 이들에게 구상권을 청구하지 못한다(동조 제6항).

(2) 책임의 성질

선박소유자에게 부과되는 유류오염손해배상책임은 첫째로, 자신의 과실유무를 불문하는 엄격 책임(*strict liability*)에 해당한다.

영·미법상 엄격책임은 과실책임과 절대책임(*absolute liability*)의 중간형태인 무과실 책임이다. 따라서 선박소유자는 ① 전쟁, 내란, 폭동 또는 불가항력으로 인한 천재지변 ② 선박소유자 및 그 사용인이 아닌 제3자의 고의 ③ 국가 및 공동단체의 항로표지 또는 항행 보조시설의 관리의 하자만으로 인하여 발생한 경우를 제외하고는 모든 유류오염손해를 배상하여야 한다(동법 제4조 제1항). 물론 면책사유에 대한 거증책임은 선박소유자에게 있다. 이렇게 선박소유자에게 예외를 극히 제한하여 엄격한 책임을 지우는 것은 전통적인 해사법상의 과실책임주의 원칙에 중대한 변화를 초래하는 것이라 보겠으며, 다른 입법례에서 찾아보기 어려운 특징이라

고 하겠다.

둘째로, 선박소유자는 엄격책임을 지는 대신 선박의 크기에 비례하여 일정한 한도까지 그 책임을 제한할 수 있는 제한채권의 채무자가 된다. 선박소유자의 책임제한에 관하여는 다음에서 상술하기로 하겠다.

세째로, 유류오염손해배상을 청구할 수 있는 제한채권자는 사고선박, 그 속구 및 미수운임에 대하여 우선특권을 행사할 수 있다.

상법 제861조 제1항 제4호의 다음순위 즉, 소송비용, 선원임금, 구조비, 공동해손분담금 및 항해사고로 인한 손해의 배상채권 다음 순위의 우선특권이 부여된다(동법 제43조).

(3) 책임제한

유류오염손해배상책임을 지는 선박소유자(법인의 경우에는 무한책임사원을 포함합니다)는 선박소유자 자신의 고의 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 오염손해가 발생한 경우를 제외하고는 그 배상책임을 제한할 수 있다(동법 제6조 제1항).

1969년 민사책임협약의 비체약국의 국적을 가진 선박의 소유자에 대하여는 책임제한을 할 수 없도록 규정하고 있으나(동법 제3항) 그실효성은 의문시되며, 도리어 협약가입을 촉진시키는 선언적인 의미가 강하다고 보겠다.

왜냐하면 국제기금에서는 유류오염사고를 일으킨 선박이 책임협약체약국의 국적을 가진 선박인지 아닌지 불문하고 선박소유자의 책임한도를 초과하는 오염손해에 대하여 보상이 가능하기 때문이다.

선박소유자가 책임을 제한할 수 있는 한도액은 선박의 1톤당 133 SDR(국제통화기금의 특별인출권)에 상당하는 금액이며 총액 1천4백 SDR에 상당하는 금액을 그 최고한도로 정하고 있다(동법 제7조).

이 책임한도액은 1969년 민사책임협약을 채택할 당시에는 1957년 선주책임제한협약상의 물적손해(톤당 1,000 금프랑)보다 2배에 달하는 수준이었으나, 아직까지 국제적으로 1984년 민사책임협약의 정서가 발효되지 않고 있어 1976년 해상채권제한협약을 국내법에 수용한 나라에 있어서는 유조선 선주의 책임한도액이 상법상의 일반선주 책임한도액보다 적

다는 모순이 발생하고 있다.

그러나 유조선 선주의 책임한도액을 초과하는 손해에 대하여는 국제기금에 의한 보상이 가능하기 때문에 유류오염 피해자에 대한 구제에는 문제가 없다고 하겠다.

책임을 제한하고자 하는 선박소유자는 채권자로부터 책임한도액을 초과하는 금액을 서면으로 청구 받은 날부터 6월 이내에 법원에 책임 제한절차 개시의 신청을 하여야 한다(동법 제6조 제2항).

이 법 제5장에서는 책임제한사건의 관할, 이송, 공탁명령, 국제기금의 참가, 국제기금에 대한 통지, 소송절차의 중지 등 책임제한의 절차에 관한 상세한 규정을 둔다. 동시에 「선박소유자 등의 책임제한절차에 관한 법률」을 준용토록 하고, 그 밖에 필요한 사항은 대법원 규칙으로 정하도록 하고 있다.

선박소유자가 책임을 제한한 경우에 제한채권자들은 제한채권액의 비율에 따라 변제를 받으며, (동법 제10조) 방제조치를 취한 선박소유자도 그 방제조치비용에 관한 제한 채권자로서 책임제한절차에 참가할 수 있도록 하였다(동법 제39조).

(4) 책임기간

선박소유자에 대한 손해배상청구권은 유류오염손해가 발생한 날부터 3년, 그 유류오염손해의 원인이 되었던 최초의 사고가 발생한 날부터 6년 이내에 재판상의 청구가 없으면 소멸하게 된다(동법 제11조).

이는 제척기간으로서 책임협약의 관련규정에 따른 것이다.

4. 유류오염손해배상보장계약

(1) 보장계약의 체결강제

선박소유자의 유류오염손해배상능력을 제도적으로 보장하기 위하여는 책임보험이나 배상 의무의 이행을 담보하는 계약의 체결을 강제하여야 한다. 이에 따라 이 법에서는 국제선의 경우에는 2백톤 이상의 산적유류화물을 운송하는 선박소유자에게, 외국적선의 경우에는 2천톤 이상의 산적유류화물을 운송하는 선박소유자에게 유류오염손해배상보장계약을 체결하도록 의무를 부과하고 있으며(동법 제14조 제1항 및 제2항) 이를 위반하는 때에는 3년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금(동법 제50조)

이외에 국적선에 대하여는 항행정지명령, 외국적선에 대하여는 입·출항 거부 또는 국내 계류시설의 사용금지를 할 수 있도록 정하고 있다(동법 제14조 제4항 및 제5항),

1969년 민사책임협약에서는 2천톤 이상의 산적 유류화물을 운송하는 선박소유자에게 보장계약의 체결을 강제하고 있지만, 우리나라의 현실을 보면 내항유조선의 절대다수가 2천톤 미만의 유류화물을 운송하는 소형선박인데다 그 선박소유자도 영세한 실정이므로 이들 선박의 보장계약 체결이 더욱 긴요하였던 것이다.

그러나 계약당사국인 우리나라가 책임협약상 보장계약의 체결의무가 없는 다른 계약국의 선박에 대하여 국내법으로 의무를 부과하는 것은 협약의 본질에 반하게 되므로 국적선에 한하여 200톤으로 하향 조정하여 보장계약의 체결을 강제하였던 것이다.

실제로 200톤~2,000톤 사이의 유류화물을 싣고 우리나라의 항만에 입·출항하는 외국적선은 많지 않지만, 국적선과의 형평을 유지하기 위하여 이러한 선박들에 대하여는 항만국통제(PSC)가 엄격히 시행될 것이다.

(2) 보장계약

보장계약은 선박소유자가 유류오염손해에 대한 배상의무의 이행으로 인하여 입은 재산적인 손해를 전보하는 보험계약 또는 그 배상의무의 이행을 담보하는 계약을 말한다. 따라서 선박소유자와 보장계약을 체결하는 자는 선박소유자의 손해를 전보하거나 배상의무의 이행을 담보할 재정능력이 있는 자이어야 하며 계약금액도 당해 선박의 크기에 따른 책임한도액 이상이 되어야 한다(동법 제15조).

교통부령에서는 선박소유자와 보장계약을 체결할 수 있는 자를 ① 보험업법에 의한 보험사업자, ② 은행법에 의한 금융기관, ③ 계약국인 외국이 교부한 보장계약증명서에 명시된 보험자 또는 재정보증자, ④ 해운항만청장이 인정하는 외국의 보험사업자, 보증사업자, 또는 공제사업자, ⑤ 선박소유자의 손해배상의무의 이행을 담보할 수 있는 법인으로서는 해운항만청장이 정하는 요건에 해당하는 자로서 정하고 있다(동법 시행규칙 제3조).

참고로, ⑤에서는 한국해운조합공제, 내항유조선

사업자간의 공제 또는 한국 P & I Club의 출현을 기대하고 규정한 것이라 하겠다.

(3) 보장계약증명서의 비치

보장계약증명서는 해운항만청장이 보장계약을 체결한 선박소유자의 신청을 받아 그 선박에 대하여 보장계약이 체결되어 있음을 증명하는 서면을 말한다.

보장계약증명서의 교부제도는 보장계약체결의무가 부과된 선박에 대하여 보장계약증명서를 선박안에 비치하도록 하고 관계공무원이 이의 비치여부를 확인함으로써 보장계약체결강제의 실효성을 거두고자 하는 것이다.

따라서 2백톤 이상의 산적유류화물을 운송하는 국적선은 보장계약증명서를, 2천톤 이상의 산적유류화물을 운송하는 외국적선은 책임협약부속서의 양식에 의한 서면(통상적으로 CLC Certificate라고 칭한다) 또는 외국이 책임협약 제7조 제2항의 규정에 의한 증명서의 기재사항을 기재하여 교부한 서면을 선박안에 비치하여야 한다(동법 제21조).

5. 국제기금에 의한 2차적 보상체제

(1) 국제기금에 대한 청구

국제기금은 유류오염손해의 2차적 보상을 위하여 국제기금협약의 규정에 의하여 설치된「국제유류오염보상기금」을 말한다.

따라서 국제기금협약의 계약국내의 피해자는 선박소유자 또는 보험자 등으로부터 배상받지 못한 유류오염손해에 대하여 국제기금에 보상을 청구할 수 있다(동법 제23조).

보상청구를 받은 국제기금은 ① 책임협약상 선박소유자의 면책이 인정되는 특정손해, ② 선박소유자가 재정적으로 배상불능한 손해, ③ 선주책임한도액을 초과하여 발생한 손해에 대하여 선주책임액과 합산하여 6,000만 SDR(약 660억원)까지 보상이 가능하다.

다만 국제기금에서도 보상되지 않는 몇가지 특정손해가 있는데 ① 전쟁, 내란, 폭동으로 인하거나 군함 및 비상업용 국유선박에 의한 오염손해, ② 오염피해자의 의도적으로 작위(act), 부작위(omission) 또는 태만(negligence)으로 인하여 발생한 오염손해, ③ 해상안전 및 해양오염방지를 위하여 IMO

가 채택한 제반국제협약의 요건을 준수하지 아니하는 선박에서 발생한 오염손해, ④ 오염사고에 선박이 개입되어 있음을 입증하지 못하는 오염손해가 국제기금이 보상책임이 면책되는 손해이다. ①내지 ④의 경우에는 국제기금에게 거증책임이 있으며 ⑤의 경우에는 보상청구권자에게 거증책임이 있다.

또한 국제기금은 선박소유자 또는 보험자 등에게

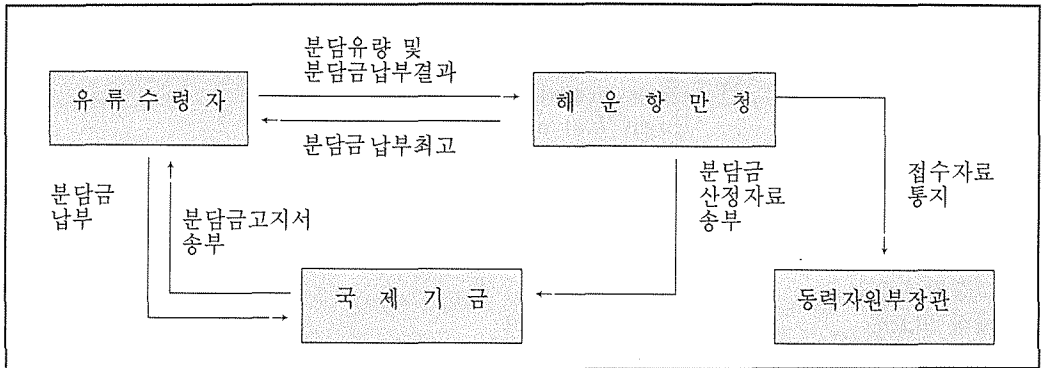
국제기금분담은 기금협약의 가입년도에 납부하는 최초분담금과 매년 납부하는 연차분담금으로 구분되고 그 산정기준은 아래와 같으며, 우리나라 유류수령인별 분담금 부담 예상액은 <표-2>와 같다.

○최초분담금 : £ 2,340/백만톤

○연차분담금 : (국제기금관리비+총피해보상액)

×국별 분담유수령량/총체약국 분담유 수령량

(분담금 납부 흐름도)



손해배상지급액의 일부를 전보청구할 수 있도록 하고 있다(동법 제24조). 즉 선박소유자 또는 보험자 등이 지급하여야 하는 손해배상액이 선박톤당 100 SDR을 초과하는 경우에 그 초과액을 국제기금에서 전보해 주는 것이며, 최대 선박 1톤당 33 SDR, 총액 566.7만 SDR까지 전보가 가능한 것이다. 물론 선박소유자의 고의적인 위법행위로 오염손해가 초래된 경우에는 전보받지 못하게 된다.

국제기금이 선박소유자 등에게 손해배상지급액의 일부를 전보하는 이유는 오염피해 발생시 선박소유자 등이 보다 적극적인 방제조치를 취할 경우 국제기금의 보상부담이 그만큼 줄어들 수 있기 때문이라고 보이나, 1984년 개정협약에서 이 제도가 폐지된 바와 같이 전보제도의 실효성은 미미하다고 할 것이다.

(2) 국제기금에 대한 기여

국제기금으로부터 피해보상을 받기 위해서는 민사책임협약과 기금협약을 가입하고 국제기금에 분담금을 납부하여야 한다. 분담금의 납부의무자는 해상운송되어 국내에 양하되는 분담유(표-1 참조)를 연간 15만톤 이상 수령하는 자가 되며 다음 흐름도에 의한 절차에 따라 분담금을 납부하게 된다.

IV. 맺는말

이상에서 살펴본 바와 같이, 유조선 사고로 인한 해양유류오염피해가 날로 늘어나고 그 피해액도 대형화되어가고 있어 우리나라에서도 이에 대한 예방, 방제 및 보상대책이 시급히 요청되고 있는 터에 뒤늦게나마 1992년도에 유류오염피해보상을 위한 관련 국제협약을 가입하고 「유류오염손해배상보장법」이라는 특별법을 제정하게 된 것은 무척 다행스런 일이라 하겠다.

우리나라가 이번에 국내법에 수용한 보상제도의 실효성을 거두기 위하여는 무엇보다도 보장계약을 체결할 수 있는 담보기관 특히 공제조합 내지 한국 P & I클럽의 설치를 추진하여야 하겠으며, 이를 위해서는 먼저 업계의 통일된 의견과 추진방안이 제시되어야 하고 정부측의 필요한 지원이 강구되어야 할 것으로 생각한다.

끝으로 국제적인 각종 피해보상제도는 서로 유기적인 관련성을 갖고 있으며, 시대상황에 따라 수시로 변경되고 있기 때문에 정부, 학계 및 업계 등 관련 종사자들의 지속적인 관심과 연구 및 적극적인 국제회의 참석이 필요하다고 하겠다.

[표 1]

국제기금 분담유의 종류

원유와 산업표준화법 제10조의 규정에 의한 한국산업규격의 원유 및 석유제품의 동점도 시험 방법 및 석유제품 점도지수 계산방법에 의하여 시험한 때에 섭씨 37.8도에서의 동점도가 5.8센티 스토크스(cSt) 이상인 증유로서 다음에서 정하는 유류

1. 원 유 류 (Crude Oils)
 - 천연유출 원유 (All naturally occurring crude oils)
 - 토폵 원유 (Topped crudes)
 - 스파이크 원유 (Spiked crudes)
 - 재조성 원유 (Reconstituted crudes)
 2. 제 품 유 (Finished Products)
 - ASTM 4번 증유 (No. 4 fuel <ASTM>)
 - 해군용 연료유 (Navy special fuel)
 - 경질 연료유 (Light fuel oil)
 - ASTM 5번 증유 (No. 5 fuel <ASTM> - light)
 - 중질 연료유 (Medium fuel oil)
 - ASTM 5번 중질유 (No. 5 fuel <ASTM> - heavy)
 - 병커 C유 (Bunker C fuel oil)
 - 고중질연료유 (Heavy fuel oil)
 - 해상 연료유 (Marine fuel oil)
 - ASTM 6번 증유 (No. 6 fuel oil <ASTM>)
 - 점도 또는 유황함량에 의한 혼합 연료유 (Blended fuel oils by viscosity or sulphur content)
- ※ ASTM은 미국재료시험협회를 말함.
3. 반제품 또는 혼합가공유 (Intermediate or Process Stocks)
 - 혼합 연료유 (Fuel oil blend stocks)
 4. 기타 국제기금총회에서 결정하여 유류수령인에게 통보한 유류

[표 2]

우리나라 유류수령인별 예상 분담금

업 체 별	유류수송량(천톤)	연 차 분 담 금	비 고
합 계	69,440	약 29억 2천만원	
(주) 유 공	24,420	약 1,027백만원	
호 남 정 유 (주)	19,501	약 820백만원	
쌍 용 정 유 (주)	13,447	약 565백만원	
극 동 정 유 (주)	5,281	약 222백만원	
경 인 에 너 지 (주)	4,945	약 208백만원	
한 국 전 력 공 사	1,846	약 78백만원	

※ 최초분담금 : 약 2억 4천만원

※1991년의 경우 대형유류 오염사고에 따른 이례적인 클레임 증대로 우리나라의 연차분담금이 29억 2천만원으로 추정되나 1990년을 기준으로 추정하면 연차분담금이 약 4천 7백만원에 지나지 않음(오염사고에 따른 클레임 발생에 따라 매년 분담금이 크게 달라짐) ●