

# 유류오염 손해배상에 관한 민간협정 폐지

## 27년간 지속되어온 민간협정의 폐지

國際海事機構(IMO)에 의해 제정된 1969년 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약 (*The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969* : 이하 '1969 CLC' 라 함) 및 유류오염손해에 대한 보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약 (*International Convention on the Establishment of International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971* : 이하 '1971 FC' 라 함)과 함께 유류오염사고에 대한 손해배상의 한 축으로 존재하며, 이들 국제협약과 유기적 보완관계를 유지해 온 2개의 민간협정인 『유류오염 책임에 관한 유조선 선주의 자주협정 (*Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution* ; 이하 'TOVALOP' 이라 함)』과 『유조선의 유류오염 책임에 관한 임시 추가보상에 관한 협정(*Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution* ; 이하 'CRISTAL' 이라 함)』이 지난 2월 20일부로 폐지되었다. 따라서 그동안 세계 탱커선박량의 약 98%에 해당하는 총톤수 1억 6,900만톤의 탱커선대가 가입하여 27년간 운영되어 온 유류오염 손해배상에 관한 민간협정체제는 종말을 고하고 향후 유류오

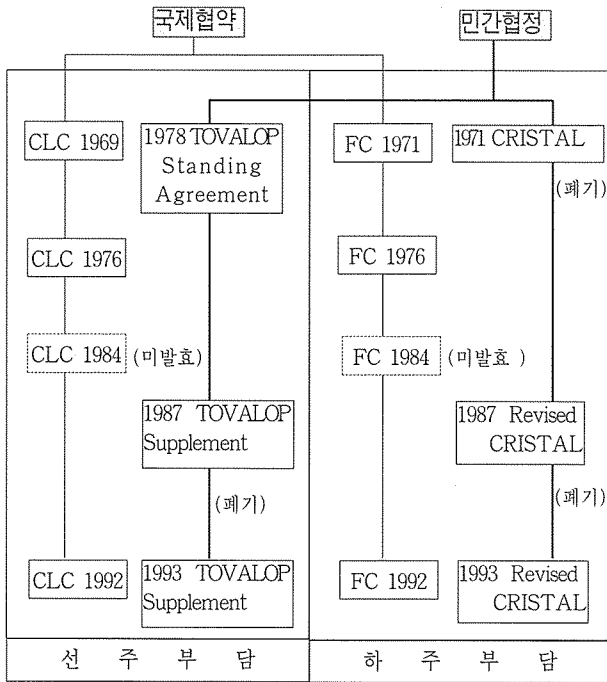
염사고시 손해배상은 국제협약체제 즉, 1969 CLC 및 1971 FC 또는 양 협약의 1992년 개정협약체제만 존재하게 되었다.

## 최초에는 국제협약 발효전까지 잠정적 역할 수행이 목적

1967년 3월에 발생한 토리케년호 유류오염사고를 계기로 1969 CLC와 1971 FC가 탄생되었으나 이들 협약이 비준되어 그 효력을 발생할 때 까지는 상당한 기간이 소요될 것으로 예상되었다. 그리하여 당시 미국을 비롯한 다수의 국가에서는 독자적으로 선주에게 무과실책임을 부과하는 입법을 추진하고 있어 선주의 책임이 과중해질 우려가 있었다. 이에 대한 자구책으로 당시 세계 석유자본을 가장 많이 소유하고 있는 7대 석유회사 (*British Petroleum, Exxon, Gulf, Mobil, Shell, Standard Oil of California, Texaco*)는 자주적인 민간협정인 TOVALOP을 체결하고 협정의 전반을 운영할 주체로서 國際油槽船船主汚染聯盟 (ITOPEF : *International Tanker Owners Pollution Federation Limited*)을 설립하였다.

한편, 1969년 유류오염 민사책임협약 제정 후 그

〈그림 - 1〉 국제 유류오염 손해배상제도의 체계



CLC : The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969

FC : The International Convention on the Establishment of International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971

TOVALOP : Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution

CRISTAL : Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution

후속조치로서 IMO에 의해 기금협약안이 준비되고 있을 때 석유업계는 국제기금협약에 대한 의견을 IMO에 직접 자문하기 위하여 자주조직인 석유회사 국제해사협회(OCIMF: Oil Companies International Marine Forum)를 설립하였다. 이 협회를 통해 석유업계는 독자적인 기금안을 만들어 IMO에서 준비하고 있는 국제기금협약의 재정 지침으로 제공하였는데 이것이 CRISTAL이다. 이 협정

은 국제기금협약 발효시까지 협약의 역할을 대신할 잠정조치로서 적용할 필요성이 인정되어 1971년 1월 개최된 石油會社 海洋油濁補償協會(Oil Companies Institute for Marine Pollution Compensation Ltd. ; 이를 약칭하여 '크리스탈협회'라 함)의 제 1차 뉴욕총회에서 채택되어 동년 4월에 발효하였다.

이와같이 TOVALOP과 CRISTAL은 1969 CLC와 1971 FC발효까지의 공백을 메우는 가교역할을 수행하기 위해 만들어진 것이었다. 그러나 TOVALOP이 폐지될 경우 1969 CLC의 비체약국에서 발생한 유류오염사고에 대한 선주의 책임이 불확실하고 공선 항해에 의한 사고나 배타적 경제수역에서의 사고 등 국제협약의 배상범위 이외의 손해를 배상범위에 포함하고 있어서 국제협약 발효 후에도 TOVALOP 및 CRISTAL은 존속하게 되었다.

### 1992년 개정 국제협약의 발효로 민간협정의 존재의의 상실

1969 CLC와 1971 FC의 성립 후 10여년이 경과하는 동안 유류오염 손해에 대한 하주측의 비용부담비율이 선주측보다 상대적으로 높아서 불공평하다는 비판이 제기되었을 뿐만 아니라, 인플레이션의 영향으로 인한 화폐가치의 하락 및 1978년 아모코카 디즈호, 1979년 안토니오·그라미시호, 1980년 다니오호 등 예상 외의 대형사고를 통해 동 협약의 보상 한도액이 피해자의 구제에 불충분하다는 인식이 확산되어 기존 국제협약의 개정 필요성이 대두되었다. 이에 따라 1984년에 1969 CLC와 1971 FC의 개정협약이 개정되었다.

1984년 개정협약은 ① 협약의 적용범위를 체약국의 영역에서 배타적 경제수역까지 확대하고, 기존 협

약에서 보상하지 않았던 공선 항해중인 선박에 의한 사고 및 유류유출 전 사전 방제조치비용도 보상하고 있으며, ② 총톤수 5천톤 이하 선박의 선주책임한도액을 일률적으로 300만SDR로 하는 최저보상제를 도입하면서 최대보상액도 5,970만SDR로 대폭 인상하였다. ③ 또한 1984년 개정협약은 하주의 보상한도액도 1971 FC의 6천만SDR에서 1억 3,500만SDR로 인상하였다.

한편, 1984년 개정협약으로 그동안 민간협정이 보상에 왔던 부분을 모두 흡수하였기 때문에 민간협정

의 존재의의는 상실되었으나 동 개정협약의 발효까지의 공백을 메울 필요가 있었다. 이에따라 1987년에 민간협정은 TOVALOP 이외에 TOVALOP 추가협정의 체결 및 CRISTAL의 개정을 통해 최고 보상한도액의 일부 차이를 제외하고는 적용범위, 선주의 최저보상한도액 설정 등 1984년 개정협약과 거의 동일한 체제를 갖추었으며, 존속기간도 1992년까지 5년간 연장하였다.

그러나 1984년 개정협약은 발효요건이 너무 엄격하고 최대 석유수입국인 미국의 미가입으로 발효가

〈표 - 1〉 기존 TOVALOP과 1987년 제정 TOVALOP 추가협정 비교

TOVALOP	TOVALOP 추가협정
1. 보상조건 (1) 비크리스탈 화물 또는 공선 사고에도 적용 (2) CLC가 적용되지 않는 경우만 적용	1. 보상조건 (1) 비크리스탈 화물 적재 탱크사고만 적용 (2) CLC·FC의 적용에 관계없이 적용
2. 책임한도액 협약톤당 160달러 또는최고 1,680만달러	2. 책임한도액 (1) 5,000총톤 이하 : 350만달러 (2) 5,000총톤 이상 : 350만달러에 5,000총톤을초과시 1총톤에 대한 493달러를 가산 (3) 최고한도액 7,000만달러
3. 기금각출금의 배상 규정없음	3. 기금각출금의 배상 협약기금 분담금에 대해 크리스탈협회에서 보상
4. 유효기간 기간을 정하지 않고 특별결의로서 폐지 가능	4. 유효기간 : 1987.2.20~1992.2.20(연장가능, 폐지규정 없음)

〈표 - 2〉 CRISTAL과 1987년 개정 CRISTAL의 비교

CRISTAL	개정 CRISTAL
1. 보상조건 FC가 적용되지 않는 손해에만 적용	1. 보상조건 CLC, FC 또는 국내법의 적용에 관계없이 적용
2. 책임한도액 (1) 톤당 12달러, 최고3,600만달러	2. 책임한도액 (1) 5,000총톤 이하 : 3,600만달러 (2) 5,000총톤 이상 : 3,600만달러에 5,000총톤을 초과시 1총톤에 대한 733달러를 가산 (3) 최고한도액 : 1억 3,500만달러
3. 기금각출금의 보상 규정없음	3. 기금각출금의 보상 협약기금 분담금에 대해 FC체결국 멤버에 보상
4. 유효기간 수시폐지 가능	4. 유효기간 : 1987.2.20~1992.2.20 (연장가능)

〈표 - 3〉 1993년 개정 TOVALOP 및 CRISTAL의 주요내용

개정 TOVALOP 추가협정	개정 CRISTAL
1. 보상조건 (1) CLC·FC의 적용에 관계없이 적용 (2) 크리스탈 화물 적재 탱크사고만 적용	1. 보상조건 (1) CLC, FC의 적용에 관계없이 적용 (2) 적하유가 크리스탈회원의 소유일 것
2. 책임한도액 (1) 5,000총톤 이하 : 300만SDR (2) 5,000총톤 이상 : 300만SDR에 5,000총톤을 초과시 1총톤에 대한 420SDR을 가산 (3) 최고한도액 : 5,970만SDR	2. 보상한도액 (1) 5,000총톤 이하 : 3,200만SDR (2) 5,000총톤 이상 : 3,200만SDR에 5,000총톤을 초과시 1총톤에 대해 652SDR을 가산 (3)최고한도액 : 1억 2,000만SDR
3. 기금각출금의 보상 협약기금 분담금에 대해 크리스탈협회에서 보상	3. 기금각출금의 보상 협약기금 분담금에 대해 FC체결국 멤버에 보상
4. 유효기간 : 1994.2.20~1997.2.20	4. 유효기간 : 1994.2.20~1997.2.20

능성이 회복하게 되었다. 그리하여 IMO는 이를 조기에 발효시키기 위해 1984년 개정협약의 내용 변경없이 발효요건만을 완화한 1992년 개정협약을 제정하면서 1984년 개정협약은 폐지하였다.

1992년 개정협약의 제정은 민간협정에도 영향을 미치게 되었다. 國際油槽船主污染聯盟과 크리스탈협회는 1993년에 그동안 차이가 있었던 TOVALOP 추가협정의 선주 최고 책임한도액을 인상하여 1992년 개정협약의 선주책임한도액과 완전히 일치시켰고, 금액단위도 기존의 달러에서 국제협약과 같이 SDR로 변경하였다. 또한 1992년 개정협약의 발효시까지 1969 CLC와 1971 FC의 보완역할을 수행하기 위해 존속기간을 1997년 2월까지 다시 연장하였다. 이러한 과정을 거쳐 1992년 개정협약이 1996년 5월 30일에 국제발효됨으로써 민간협정은 존속기간이 만료된 1997년 2월 20일부로 폐지되었다.

### 1992년 개정협약 국내발효 전에는 피해보상체제에 공백이 불가피할 듯

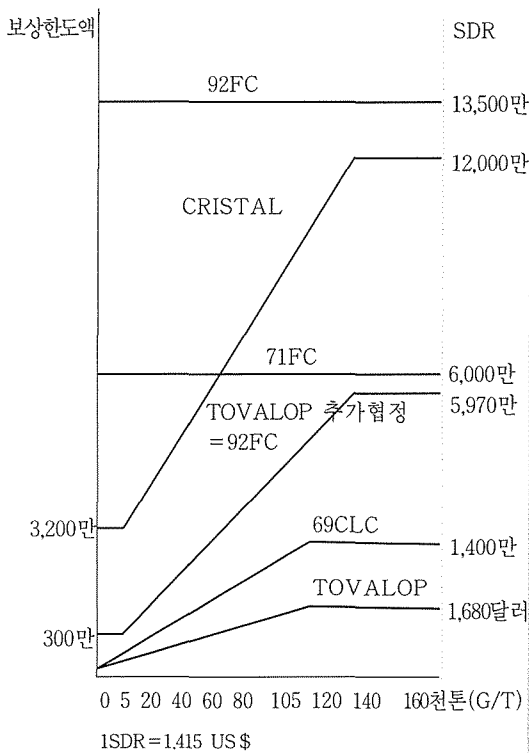
현재까지 민간협정은 1992년 개정협약의 미발효로 인하여 생기는 공백 즉, 1969년 유류오염 민사책임협

약 및 1971년 국제기금협약에서 보상하지 않는 배타적 경제수역에서의 사고, 공선행해 선박에 의한 사고 및 유류유출 전 사전방제조치로 인한 비용을 배상하여 왔으며, 1971년 국제기금협약의 최고 보상한도액인 6천만SDR을 초과하는 손해에 대해 1억 2천만 SDR까지 보상해 왔다.

따라서 민간협정이 보상하고 있던 부분을 모두 포괄하고 있는 1992년 개정협약에 가입할 경우 민간협정의 폐지로 인한 문제점을 모두 해소할 수 있다.

민간협정의 폐지에 따라 변경되는 사항으로 우선 주요 탱커용선계약서에 삽입되어 있는 TOVALOP 용선계약 조항 (TOVALOP C/P Clause)을 들 수 있다. 즉, 탱커용선계약서는 용선자 (주로 석유회사)가 유류오염사고가 발생한 경우 또는 발생할 우려가 있는 경우 손해의 방지나 경감을 위하여 필요한 조치를 취할 수 있다는 조항을 두고 있었으나 TOVALOP의 폐지로 존재근거가 상실되었다. 따라서 향후 탱커용선계약서에는 이 조항이 삭제된 탱커용선계약서를 사용하든지 또는 이 조항의 적용을 배제하는 의사를 표시하여야 한다. 또한 P&I 클럽은 TOVALOP의 선주 배상책임을 담보하는 보험기구인 국제유조선 손해 배상협회(ITIA)와 협의에 의해 선주가 TOVALOP에 의해 부담하게 되는 오염손해 책임을 담보해 왔으

〈그림 - 2〉 민간협정 및 국제협약의 보상한도액



나, TOVALOP의 폐지로 그러한 담보규정도 필요없게 되었다. 그러나 TOVALOP 전반을 운영해 온 國際油槽船船主汚染聯盟(ITOPF)은 TOVALOP의 폐지 후에도 여전히 기술전문집단으로 존재하면서 유조선 선주 및 P&I 보험자에게 동일한 서비스를 제공하게 될 것으로 보인다.

한편 우리나라는 1992년 개정협약 가입을 위한 사전조치로서 1996년 말에 유류오염손해배상보상보장법을 개정하였고, 동법 개정조항의 시행일과 1992년 개정협약의 국내 발효일의 일치를 고려하여 IMO에 문서를 기탁할 예정이므로 1992년 개정협약의 국내 발효는 1998년 5월 15일경으로 예상된다. 따라서 1992년 개정협약의 국내발효 전까지 TOVALOP

과 CRISTAL의 폐지가 우리나라의 유류오염 손해 배상제도에 미치는 영향은 다음과 같다.

첫째, 1992년 개정협약의 국내발효 전에 우리나라에서 유류오염사고가 발생할 경우 선주는 1969 CLC에 따라 톤당 133SDR, 최고 1,400만SDR을 한도로 책임을 지고, 국제기금은 1971 FC의 보상한도액인 최고 6천만SDR을 한도로 책임을 지게 된다. 따라서 선주는 TOVALOP에 의해 부담해온 최저 300만SDR, 최고 5,970만SDR보다 적은 책임을 부담하게 되어 보험료가 낮아지는 등 일시적이거나 이익을 얻게 되고, 하주의 책임도 CRISTAL에 의해 1억 2천만SDR까지 보상하던 것을 1971 FC의 보상한도액 6천만SDR에 그치게 되어 상대적으로 분담금 지출이 줄어들게 될 것으로 보인다.

둘째, 유류오염사고 피해자는 1969 CLC와 1971 FC체제가 아닌 민간협정에서 배상한 부분 즉, 배타적 경제수역에서의 사고, 공선항해 선박에 의한 사고 및 유류유출전 사전방제조치로 인한 비용 등을 당분간 받지 못하게 되며, 최고 보상한도액도 크리스탈의 최고한도액인 1억 2천만SDR이 아닌 1971년 국제기금의 한도액인 6천만 SDR에 한정되어 대형 유류오염사고의 경우 충분한 보상을 받지 못할 우려가 있다.

그러나 이러한 문제점이 예상됨에도 불구하고 국제협약 외에는 특별한 유류오염 손해배상제도가 없는 상황에서 1992년 개정협약의 국내발효가 예상되는 1998년 5월까지 한시적으로 적용할 새로운 국내 제도를 마련하기도 곤란할 것으로 보인다. 따라서 사고를 미연에 방지하기 위한 예방조치와 사고시에도 피해를 최소화할 수 있는 방제조치에 관한 정책적인 관심이 어느 때보다 필요할 것으로 생각된다. ☹

〈해운산업연구원, 해운산업정보 '97.3.3〉