

IMO의 기능과 각종위원회 및 국제협약요약

허 인 욱

< 대한석유협회 기획팀 차장 >

I. IMO (International Maritime Organization : 국제해사기구)

1. 설립

: 1975년 IMCO* 제9차 총회에서 기구의 명칭을 개정 (IMCO→IMO)하는 안을 채택, 요건 발효일인 1982. 5. 22부로 발족

* IMCO (Intergovernmental Maritime Consultant Organization : 정부간해사자문기구)

- 1958. 3. 17 (협약발효일기준)설립된 UN산하 12 번째 전문기구
- 2차 세계대전후 UN의 경제사회이사회가 연합해사자문위원회 (United Maritime Consultative Council 1946)로 하여금 IMCO설립을 위한 협약 초안을 작성케하여 1948. 2. 19~1948. 3. 6까지 스위스제네바에서 개최된 유엔해사회의(United Nations Maritime Conference)에서 IMCO설립협약을 채택

2. 성격

- 가. 정부간 기구 (해당국가 정부만 회원가입)
- 나. 범세계적인 기구 (회원국의 자격에 제한이 없음)
- 다. UN전문기구

3. 목적

- 가. 해운에 영향을 미치는 제반기술사항에 관한 정부간 협력촉진
- 나. 해상안전과 해양오염방지를 위한 실질적 기준채택
- 다. 국제교역증진을 위한 차별적조치와 불필요한 제한 철폐
- 라. 해운관련 제반사항 토의 및 관련정보의 상호교환

4. 기능

- 가. 목적달성을 위한 제반사항 심의 및 권고
- 나. 협정 또는 규정초안작성 등 조약채택준비 및 회의 소집
- 다. 국제해운관련 회원국간 불공평한 제한조치 등에 관한 심의

5. 회원국현황

- '95년 10월현재 152개 회원국과 2개 준회원국이 가입
- 우리나라는 '62년 4월 10일 49번째로 가입, 북한은 '86년 4월 16일 가입

II. 각종위원회와 소위원회

1. 구성

- 가. 해사안전위원회 (Maritime Safety Committee : MSC)
 - a. 항해안전소위원회 (Sub-Committee on Safety of Navigation : NAV)
 - b. 무선통신소위원회 (Sub-Committee on Radiocommunication : COM)
 - c. 구명설비, 수색 및 구조소위원회 (Sub-Committee on Life-Saving, Search and Rescue : LSR)
 - d. 선원훈련 및 당직기준소위원회 (Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping : STW)
 - e. 설계 및 의장소위원회 (Sub-Committee on Ship Design and Equipment : DE)
 - f. 복원성, 만재홀수선 및 어선안전소위원회 (Sub-Committee on Stability and Loadlines and

Fishing Vessels Safety : SLF)

- g. 방화소위원회 (Sub-Committee on Fire Protection : FP)
- h. 산적화학물소위원회 (Sub-Committee on Bulk Chemicals : BCH)
- i. 위험물운송소위원회 (Sub-Committee on the Carriage of Dangerous Goods : CDG)
- j. 화물 및 컨테이너소위원회 (Sub-Committee on Container and Cargoes : BC)
- k. 기국준수소위원회 (Sub-Committee on Flag State Implementation : FSI)
- 나. 해양환경보호위원회 (Marine Environment Protection Committee : MEPC)
- 다. 법률위원회 (Legal Committee : LEG)
- 라. 간소화위원회 (Facilitation Committee : FAL)
- 마 .기술 협력 위원회 (Technical Cooperation Committee : TC)

2. 기능

- 가. 해사안전위원회 (Maritime Safety Committee : MSC)
 - 항로표지, 선박설계, 건조 의장품 등에 대한 국제적 기준마련 → 여객, 화물 및 선박자체의 안전도모
 - 화물의 안전한 적재 및 취급을 위한 각종기준제정
 - 선박의 안전항해를 위한 선원훈련 자격기준, 해상에서의 충돌방지를 위한 항행규칙, 해상에서의 수색 및 구조에 관한 규칙제정
- (1) 항해안전소위원회 (NAV)
 - 안전항해에 관한 제반사항 논의
- (2) 무선통신소위원회 (COM)
 - 선박통신에 관한 제반사항논의
- (3) 구명설비, 수색 및 구조소위원회 (LSR)
 - 선박용 구명설비, 조난시 수색과 구조에 관련된 제반사항논의

- (4) 선원훈련 및 당직기준소위원회 (STW)
 - 선원의 훈련, 각종 증명 및 당직기준에 관한 제반 사항논의
- (5) 설계 및 의장소위원회 (DE)
 - 선박 및 해양구조물의 구조, 강도, 선형 및 의장 등에 관한 제반 사항논의
- (6) 복원성, 만재흡수선 및 어선안전소위원회 (SLF)
 - 1966 ILL, 1969 TONNAGE, SOLAS II-1 장의 관련규정 및 어선의 안전에 관한 토레물리노스협약 (SFV)의 제반규정논의
- (7) 방화소위원회 (FP)
 - 방화, 화재탐지, 소화에 관한 제반사항 논의
- (8) 산적화확물소위원회 (BCH)
 - 화학물의 산적운송, 위험물의 운송, 산적유해 액체 물질의 오염방지 등에 관한 제반사항논의
- (9) 위험물운송 소위원회 (CDG)
 - 포장형태 또는 산적고체로 운송되는 위험관련 제반사항논의
- (10) 화물 및 컨테이너 소위원회 (BC)
 - 컨테이너를 포함한 각종화물의 안전한 제작, 적재, 운송 등에 관한 제반사항논의
- (11) 기국준수소위원회 (FSI)
 - 해상안전, 해양환경보호를 위한 협약준수 수준을 마련, 시행에 관한 제반사항논의

나. 해양환경보호위원회 (Marine Environment Protection Committee : MEPC)

- 1967년 도버협에서 발생한 Torrey Canyon 호의 대량오염사고 (쿠웨이트산 원유 119,238톤 유출)로 인해 1973년 제 8차 총회 (IMO)의결에 의해 설치
- 선박에 의한 해양오염방지 및 규제방안심의 및 이와 관련된 국제협약의 채택 및 개정
- 산하의 소위원회로는 산적화확물 소위원회 (BCH)

와 기국준수 소위원회 (FSI)가 있음.

다. 법률위원회 (Legal Committee: LEG)

- Torrey Canyon 호 사고에 따른 피해보상 등 법률적 제반문제를 다루기 위해 임시로 설치되었다가 그 후에 정식위원회로 됨.
- 해상운송에서 야기되는 오염손해에 대한 책임과 보상, 구조 및 원조, 외국항에 있는 선박, 여객 및 수하물 등에 관한 법적문제를 취급
- 기구의 업무범위내에 속하는 모든 법률사항을 심의
- 관련협약
 - HNS협약 (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea : 유해·유독물질의 해상운송과 관련된 손해배상과 책임에 관한 국제협약)
 - 1976 LLMC (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 : 1976년 해상채권에 대한 책임제한에 관한 협약)
 - 선박우선특권 및 저당권에 관한 국제협약 (1993 MLM)
 - 선박억류협약 (1952 ARREST협약)

라. 간소화위원회 (Facilitation Committee : FAL)

- 1965년 FAL 협약에 관한 문제를 토의하기 위한 회의를 보조하기 위해 이사회가 설치한 위원회
- 선박의 입출항시 요구되는 제반서류 및 수속절차의 간소화 및 표준화에 대한 국제협조 도모

마. 기술협력위원회 (Technical Cooperation Committee : TC)

- IMO가 채택한 제반기준의 국제적 시행을 위한 대개도국 기술협력과 이를 위한 사업(전문가파견, 장비의 보급, 장학금 지급 등)

Ⅲ. IMO의 국제협약

- IMO의 국제협약은 크게
 - 해양오염방지관련
 - 책임 및 보상관련
 - 해상안전관련
 - 기타 등으로 나눌 수 있으며 분야별 협약내용은 다음과 같다.

1. 해양오염방지관련

가. 73/78 MARPOL (해양오염방지협약)

- 협약원명 : *Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973.*
- 체결배경
 - 1969년 IMCO총회결의에 따라 '73년 10월 런던에서 소집된 회의에서 MARPOL 1973 (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973* : 선박으로부터의 오염을 방지하기 위한 국제협약)에 합의
 - MARPOL 73은 몇가지 기술적 이유와 재정부담 때문에 시행되지 않음.
 - '78년에 개최된 TSPP (*International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention*)에 이를 대폭 수정하여 78 MARPOL 의정서 (1978 Protocol)를 성립시켰는데 이것이 "78의 정서에 의해 수정된 '73년의 선박에 의한 오염 방지를 위한 국제협약 (*International Convention for Prevention of Pollution from Ships, 1973 as Modified by the Protocol of 1978 thereto*)임.
 - 이 MARPOL의정서를 73/78 MARPOL이라 함.

◦ 주요내용

- 부속서 I : 기름 (모든 형태의 석유류로서 원유, 중유, Sludge, 폐유 및 정제유)에 의한 오염방지를 위한 규칙
- 부속서 II : 산적된 유해액체물질 (석유화학물질 A~D류)에 의한 오염규제를 위한 규칙
- 부속서 III : 포장된 형태로 선박에 의하여 운송되는 유해물질에 의한 오염방지를 위한 규칙
- 부속서 IV : 선박으로부터의 하수에 의한 오염방지를 위한 규칙
- 부속서 V : 선박으로부터의 폐기물에 의한 오염방지를 위한 규칙

나. 1972 LDC (폐기물 및 기타물질의 투기에 의한 해양오염방지에 관한협약)

- 협약원명 : *Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972*
- 채택 (발효) : 1972. 12. 29 (1975. 8. 30)
- 목적 : 해양투기에 의한 해양오염방지
- 관련국내법 : 해양오염방지법, 폐기물 관리법, 오수·분뇨 및 축산폐수의 처리에 관한 법률, 수질환경보전법
- 적용범위 : 선박, 항공기 및 해상구조물 (*Platform*)
- 주요내용
 - 부속서 I : 해양투기금지물질 (원유, 석유류제품, 고준위방사성물질, 수은, 카드뮴...)
 - 부속서 II : 특별허가를 요하는 물질 (생략)
 - 부속서 III : 투기허가시 고려사항 (생략)

다. 1969 INTERVENTION (유류오염사고시 공해상 개입에 관한 국제협약)

- 협약원명 : *International Convention Relating to Intervention on the High Seas in*

Cases of Oil Pollution Casualties,
1969

- 채택 (발효) : 1969. 11. 29 (1975. 5. 6)
- 목적 : 대량의 기름유출시 자국민의 이익보호를 위해 공해상에서의 예외적인 조치 (좌초선박폭파 등)시행과 그 시행을 위한 국가 (법인)과의 협의
- 국내관련법 : 미수용
- 주요내용 : 생략

라. 1990 OPRC (유류오염대비·대응 및 협력에 관한 국제협약)

- 협약원명 : *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, 1990*

◦ 채택배경

- 1989년 *Exxon Valdez*호 사고이후 미국에서는 OPA 1990 (유류오염에 관한 법률)을 제정하여 신조유조선의 이중선체 (*Double Hull*)의무화, IMO에서는 MARPOL부속서 I 을 개정, 600DWT이상 유조선에 대한 이중선체 의무화
- 그렇다고 유류유출문제가 해결되는 것은 아님.
- IMO에서는 사고발생후 신속하고 효과적인 방제를 위한 범국가적, 범세계적인 대비·대응이 필요하다는 인식하에 1989년 10월 IMO 16차 총회에서 미국의 제안에 의해 총회 결의서 제674 (16)를 채택하고, MEPC로 하여금 대형유류오염사고에 대비하기 위한 협약안을 작성토록 요청
- 이에 따라 IMO는 1990년 5월 준비회의를 가지고 11월에 OPRC협약을 체결

◦ 주요내용

- 각 당사국은 선박, 해양시추선, 유류취급시설 및 항만당국이 유류오염비상계획을 수립·비치
- 선장, 항만 및 유류취급시설의 책임자 등은 오염

사고를 당사국 또는 연안국에 보고

- 각 당사국은 유류오염사고에 신속하고 효과적으로 대처할 수 있는 국가적 방제체제를 구축
- 중대한 오염사고로 인해 영향받을 수 있는 국가의 지원요청시 각 당사국은 방제에 협력하고 기술·장비 등 지원에 동의해야 함.
- 각 당사국은 양자 및 다자간 협정을 체결하여 유류오염사고에 관한 지역방제체제구축에 노력해야 함.

◦ 채택 (발효) : 1990. 11. 30 (1995. 5. 13)

- 목적 : 해양오염사고시 신속한 방제 및 해양환경 보전
- 관련국내법 : 해양오염방지법
- 적용범위 : 모든 선박

2. 책임 및 보상관련

가. 1969 CLC (유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약)

- 협약원명 : *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969*

- 채택배경 : *Torry Canyon*호 (영국)사고로 야기된 오염사고의 피해 보상 및 책임문제를 해결하기 위해 국제적으로 통일적인 규정 및 절차를 정한 협약
- 주요내용

- 오염사고에 대한 1차적인 책임은 선주에게 있으며, 선주가 면책 받기 위해서는 면책사유에 해당된다는 것을 입증해야 함 (제3조).
- 선주의 책임한도는 선박 1톤당 2천프랑이며 최고액은 2억 1천만 프랑을 초과할 수 없음 (제5조).
- 선박소유자는 선주책임한도에 해당하는 보험 또는 기타 재정보증 형태로 유지하고 이를 증명하는 증서를 선박에 비치해야 함 (제7조).

* 69 CLC는 '57년에 제정된 선주책임제한협약에 의한 책임한도액 (*Torry Canyon*호 사고시 피해청구금액은 영

국이 850만달러, 프랑스가 750만달러로 총 1,600만달러였으나, '57선주책임제한협약에 의한 최고책임한도액은 408만달러에 불과)에 비해 2배로 증가되었고, 재정능력 증명서를 통해 강제보험에 가입토록하고 아울러 선주가 유류오염손해를 배상하지 않을 경우 보험사를 상대로 직접 청구권을 행사할 수 있도록 강화되었음.

- 채택 (발효): 1969. 11. 29 (1975. 6. 19)
- 목적 : 유조선의 기름유출사고시 손해에 대한 배상의 실시
- 적용대상 : 유조선
- 개정내용
 - ① 1976 CLC PROTOCOL (1976년 의정서 : '76. 11. 19 채택, '81. 4. 8 발효)
 - 선박소유자의 책임한도를 톤당 133SDR (국제통화기금의 특별인출권)로 정하고 한 사고당 책임한도는 최대 1,400만SDR로 제한
 - ② 1992 CLC PROTOCOL (1992년 의정서 : Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 : '92. 11. 27 채택, '96. 5. 30 발효)
 - 5천톤 미만 : 300만SDR, 5~14천톤미만 : 300만SDR+420SDR (톤당)
 - 14천톤 이상 : 5,970만SDR[(5,970만-300만)×420+5천톤=14천톤]
 - 발효요건 : 10개국이상 (탱커선대 100만톤이상 보유국 4개국 이상)이 가입서기탁 12개월 후
- 우리나라는 92 CLC 가입을 위해 '97. 2. 19 외무부가 기탁서를 제출

나. 1971 FC (or 1971 FUND, 유류오염손해에 대한 보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약, 약칭: 기금협약)

- 협약원명: International Convention on the

Establishment of International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971

- 채택배경 : 69 CLC에 의한 (선주책임) 보상한도가 적어, 이를 보충하기 위해 유류화주의 분담금에 의해 조성되는 국제기금을 설치 (선박소유자가 CLC 협약에 의해 부담하게 되는 책임의 일부를 화주인 석유업계에 전가시킴으로써 해상에서 유류 운송중에 발생한 유류오염손해에 대한 보상책임을 해운업체와 유류화주가 공동으로 분담)키로 함에따라 1971년 Brussel에서 개최된 국제회의에서 1971 FUND (71 FC) 협약을 채택
- 주요내용
 - CLC협약상 선박소유자와 재정보증인 (보험)이 전액 보상하지 못하는 경우 및 유탁손해가 선박소유자의 책임한도를 초과하는 경우 (등) 기금 (FC)에서 보상
 - 한 사고당 CLC와 FC에 따른 보상액의 합계 4억 5천만프랑 (미화 약 3,600만달러)범위내에서 보상하며 필요에 따라 그 한도를 2배까지 증액가능
- 채택 (발효): 1971. 12. 18 (1978. 10. 16)
- 목적 : 유류화주에 의한 유류오염손해보상 (CLC협약의 보충)
- 관련국내법 : 유류오염피해배상보장법
- 적용대상 : 유류화주 (정유업체, 화력발전소 등)
- 개정내용
 - ① 1976 FUND PROTOCOL (1976년 의정서 : Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 : 1976. 11. 19 채택, 1994. 11. 22 발효)
 - FUND의 책임한도를 선박톤당 SDR (IMF의 특별인출권)로 변경하고, 한 사고당 책임한도를 6천만 SDR로 제한
 - ② 1992 FUND PROTOCOL (1992년 의정서 : Protocol of 1992 to Amend the International

Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 : 1992. 11. 27 채택, 1996. 5. 30 발효

- 우리나라는 92 FC 가입을 위해 '97. 2. 19 외무부가 기탁서를 제출
 - 기금의 보상한도액은 CLC의 보상금액포함 1억 3,500만 SDR로 인상 ('92 FC 체결국중 3개국의 연간 분담유수령량이 6억톤을 초과할 경우에는 2억 SDR로 자동인상)
 - 발효요건 : 8개국이상의 비준+체약국의 분담유수령량이 4억 5천만톤 이상인 요건이 충족된 12개월후

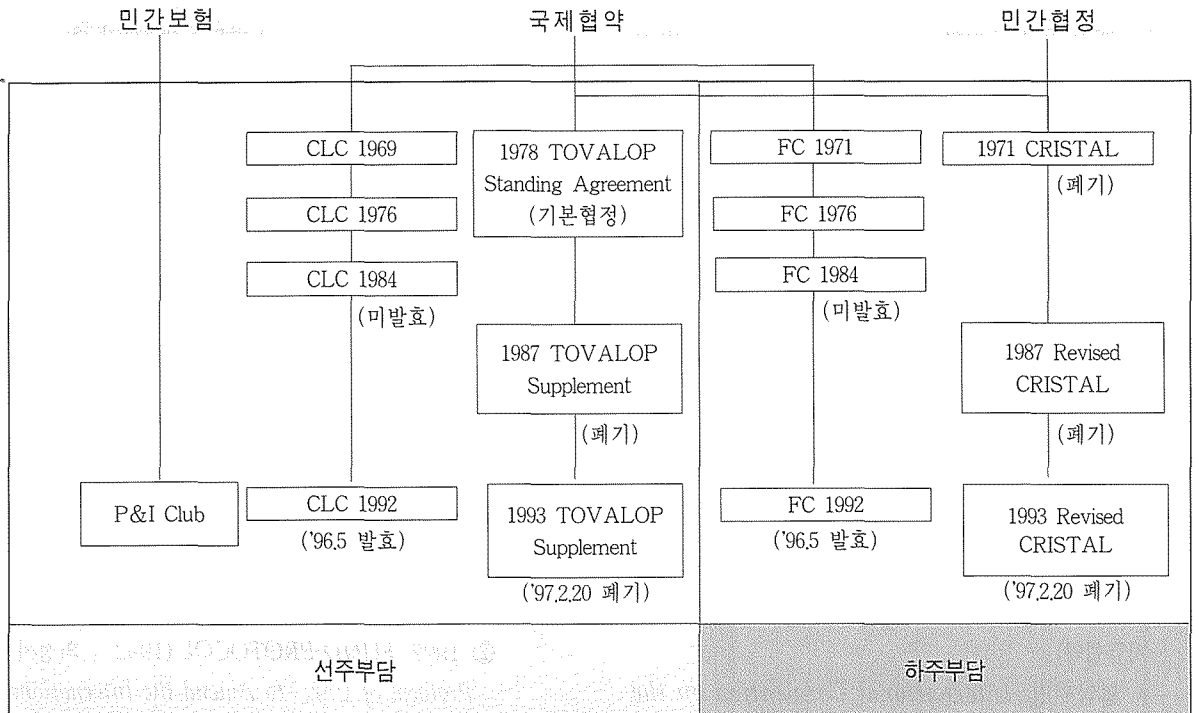
다. 국제유류오염 손해배상제도
국제유류오염 손해보상은 선주와 화주가 2개의 국제협

약과 2개의 민간협정 그리고 민간보험 (P&I보험)에 의해서 분담하고 있다. 유류오염사고와 관련된 국제협약으로 민사책임협약 (CLC협약)과 기금협약 (Fund협약)이 있고, 민간협정으로선 TOVALOP과 CRISTAL이 있다.

P&I보험은 선주의 유류오염 손해보상책임을 담보하는 보험기관이다.

(2) TOVALOP (유류오염책임에 관한 유조선 선주의 자주협정)

- 협정원명 : *Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution*
- 협정체결배경 : CLC협약이 선주에게 엄격한 책임을 부과하고, 강제보험에 가입토록 규정하고 있으나 이같은 국제협약이 비준되어 발효되기까지는 상당한 시일이 소요된다. 그래서, 당시 미국등 다수의 국가에서 독자적으로 선주에게 무과실책임을 부과



(1) 유류오염보상체계

	선주에 의한 1차적 보상			화주에 의한 2차적 보상	
	국제협약	민간협정		국제협약	민간협정
	CLC	TOVALOP Standing	TOVALOP Supplement	FC	CRISTAL
적용지역		'69 CLC가 적용되지 않은 지역에서의 사고	Worldwide		Worldwide
적용선박 및 유류		모든 유조선 공선포함. 실제유출여부와 무관	Cristal 화물을 적재한 경우만 적용, 실제 유출여부와 무관		유조선이 TOVALOP에 가입하고 화물이 CRISTAL 화물인 경우만 적용. 실제유출여부와 무관
강제보험		규정없음	규정없음		규정없음
책임의 주체		유조선 선주 및 나용선주	유조선 선주 및 나용선주		정유업자
보상의 주체		P&I Club	P&I Club		CRISTAL LTD
보상 한도액		톤당 160달러, 최고 1,680만달러	5,000톤까지 350만달러이내, 5,000톤 초과시 톤당 493달러 추가, 최고 7,000만달러		5,000톤까지 톤당 3,600만달러이며, 5,000톤 초과시 톤당 733달러 추가, 최고 1억 3,500만달러

하는 법안을 마련하고 있었던 바, 이 경우 선주책임이 과중해질 우려에 대한 자구책으로 7대 석유메이저인 BP, Exxon, Gulf, Mobil, Shell, Standard Oil of California, Texaco 등이 자주적인 민간협정을 체결하여 당시법제도하에서 보상되지 않는 유류오염손해를 보상해 줌으로써 선주의 자발적인 방제를 촉진하기 위해 협정을 체결

- 운영체계 : TOVALOP은 ITOPF (국제유조선선주

오염연맹 : International Tanker Owners Pollution Federation Limited)에 의해 운영되는 바, 이의 원활한 운영을 위해 선박소유자의 책임을 담보하는 책임보험을 마련하게 되었는데 이 보험기구가 ITIA(국제유조선손해배상협회 : International Tanker Indemnity Association Limited.)이다.

그리고 TOVALOP에 가입한 유조선 소유자가 ITOPF의 회원이 되며 ITOPF의 회원이 되기 위해

CLC(민사책임협약) · FC(국제기금협약)의 주요내용 비교

	69 CLC (75. 6. 19 발효)	92 CLC (96. 5. 30 발효예정)	71 FC (78. 10. 16 발효)	92 FC (96. 5. 30 발효예정)
책임주체 (기금분담자)	등록선주 또는 소유자	등록선주 또는 소유자(구상이 불가능한 대상을 구체적으로 열거)	유류 수령자(연간 15만톤 이상)	좌 동
대상선박	유류를 살물로 수송하는 해상항행 선박 (단, 국·공유선 제외)	공선상태의 유조선, 검용선(잔유가 없는 경우는 제외)을 추가	69 CLC와 동일	92 CLC와 동일
유 류	원유, 중유, 윤활유, 고래기름 등의 지속성유	원유, 중유, 윤활유, 등의 지속성 탄화수소계 광물유	69 CLC 적용유류 중 고래기름 제외, 분담유는 원유, 중질의 중유	92 CLC와 동일(분담유는 71 FC와 동일)
손해의 유형	수송중의 선박으로부터 유출에 의한 오염손실 또는 손해, 방지조치비용 및 조치에 의한 손실, 손해를 포함	CLC에 단서추가(단, 환경파괴에 의한 이익의 상실 이외의 보상을 실제, 합리적 회복조치비용에 한정함)	69 CLC와 동일	92 CLC와 동일
장소적 적용범위	계약국의 영해	영해 및 배타적 경제수역	69 CLC와 동일	92 CLC와 동일
강제보험	2000톤을 초과하는 유류를 수송하는 선박 소유자	좌동	배출자는 보험과 관계 없음	좌동
책임의 성질	엄격책임	좌동	좌동	좌동
면책사유	(1)전쟁, 내란, 폭동 (2)천재지변 (3)제3자의 고의 (4)항행보조시설의 관할기관의 과실	좌동	좌동	좌동
책임제한 배제사유	선주 자신의 고의 또는 과실	고의 또는 그에 준한 무모한 행위	69 CLC와 동일	92 CLC와 동일
책임한도액 (환산을 1협약 톤=0.92총톤)	최소 2000프랑(133SDR)/협약톤 최대 1,400만SDR	최소 300만SDR 5000총톤~14만총톤 : 300만 +420SDR/톤당 최대 5970만SDR	(1)제3자 보상 : 9억프랑(600만SDR) (2)선주보상 : 500프랑(333SDR)/협약톤 최대 8500만프랑(567만SDR)	제 1단계 : 1억 3500만 SDR 제 2단계 : 2억SDR(단 3개 계약국의 유류 수령량이 6억톤 이상일것)
한도액의 개정요건	규정없음	2/3 이상의 다수결, 단, 동결기간 5년, 연율 6%이내, 한도액의 3배이내	3/4 이상의 다수결 당초 45억프랑, 2배인상 가능	92 CLC와 동일
발효요건	8개국(100만총톤을 보유한 5개국 포함)	10개국(100만총톤을 보유한 4개국 포함)	8개국 75억톤	8개국가입 및 분담유 수령량 45억톤, 단, 7.5억톤시 CLC/FC폐기
계산단위	골드프랑 → SDR	SDR	골드프랑 → SDR	SDR
톤단위	협약톤	총톤(69년 톤수협약)	69 CLC와 동일	92 CLC와 동일
분담률상한제 (capping system)	규정없음	좌동	69 CLC와 동일	분담유 수령량이 7억5천만톤에 달하거나 92협약발효 후 5년중 빠른 날까지 한 계약국의 분담률이 275%를 초과 못함

서는 그 의사를 제시하여 특정 P&I Club에 가입해야 한다.

- 발효시점 : 1968기본협정 (TOVALOP Standing Agreement)은 '78년에 성립
- 보상한도 등 : '78 TOVALOP의 보상한도액은 '69 CLC와 비슷한 수준이고 그후 인플레이를 감안하여 개정된 1987 TOVALOP의 보상 한도액은 '92 CLC와 비슷하다. 일반적으로 유조선 선주들은 CLC협약이나 TOVALOP에 의해 부담하는 배상책임위험을 민간보험 (P&I Club)을 통해 보상한다.
- 적용범위 : TOVALOP은 '69 CLC가 적용되지않는 경우 (계약국 영역이 아닌 공해상의 유류오염사고 또는 공선항해중의 사고 등)에 적용
- 폐 지 : '92 CLC의 보상한도확대에 따라 '97. 2. 20폐지

(3) CRISTAL (유조선의 유류오염책임에 대한 잠정적 보상에 관한 협정)

- 협정원명 : *Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution*
- 협정체결배경
 - 세계 주요 선사가 1970년 런던에서 OCIMF (석유회사 국제 해사협의회 : *Oil Companies International Marine Forum*)를 설립하고 "유류오염이 화물의 특수성때문이므로 하주도 2차적인 책임을 져야한다"는 여론을 부각시킴.
 - 석유업계는 IMCO (정부간 해사자문기구)에서 CLC의 후속조치로 마련되고 있는 FC의 내용에 하주에게 과도한 책임을 부담하게 하는 것을 방지하기 위해 독자적인 기금안 (CRISTAL)을 마련
 - 1971년 1월 뉴욕에서 개최된 크리스탈협회 (*Oil Companies Institute for Marine Pollution*

Compensation Ltd. : 석유회사 해양유탁보상협회)의 제 1회 총회에서 이를 채택

- 운영체제
 - 해양오염보상서비스회사 (*Marine Pollution Compensation Service Ltd.*)를 런던에 설치, 크리스탈협정을 관리토록 하며
 - 협정에 따른 기금의 유지·관리를 위해 "석유회사해양오염배상협회"를 버뮤다에 설치
- 발효시점 : 1971년
- 보상한도 등
 - 유류배출 또는 배출결과 제 3자가 입은 유류오염 피해에 대한 손해액을 보상
 - 크리스탈보상을 받기 위해서는 국제협약이나 국내법 기타의 보험·보상 등 가능한 모든 조치가 선행되어야 함.
 - 피해자에 대한 보상은 P&I보험이나 TOVALOP에서 전보되지 아니한 손해를 대상으로 함.
 - 한도액은 미화 3천6백만달러이며 만일 이 보상한도액이 총손해금액에 미치지 못할 경우 피해자의 채권액비율에 따라 배분
- 적용범위
 - TOVALOP과 마찬가지로 지속성 유류 (원유, 중유, 중디젤유 및 윤활유 등)를 대상으로 하나 공선항해중인 유조선은 제외
 - CRISTAL은 유류오염손해가 영해를 포함한 국가의 영역내에서 발생한 경우에 한하며 공해상의 사고는 제외됨.
 - 중유의 경우에는 화물로서의 여부를 구분하지 않고 연료유로서 누출되어 손해가 발생한 경우에도 적용
- 폐 지 : '92 FC의 보상한도 확대에 따라 '97. 2. 20 폐지

(4) P&I보험과 P&I Club

- P&I (선주책임상호보험) : *Protection and*

Indemnity Insurance

- *P&I Club (선주책임상호보험조합) : Shipowners' mutual protection and Indemnity association*
- 배경
 - 선박의 운항과 관련한 일반선박보험은 선박자체에 발생한 재산상의 손해를 그 보상대상으로 하고 있기 때문에
 - 선박운항에 따른 여객, 화물의 손해, 유류오염손해, 난파선의 인양 및 제거비용, 선원의사상에 대한 책임이나 비용 등 손해를 상호공제적으로 보상하기 위해 발생한 것이 *P&I* 보험이며
 - 이를 영위하는 선주책임상호보험조합이 *P&I Club*이다.
 - 현재 전세계의 선주와 우리나라의 선주 대부분이 이 *P&I Club*에 가입하고 있다.
- *P&I*의 의미
 - 1969 *CLC*협약은 2천톤 이상의 유조선 선주에 대하여 협약소정의 책임한도액에 상당하는 배상 책임보험에 가입하거나 재정보증을 취득·유지토록 하는 강제보험제도인 바
 - 동 협약국들은 자국선박은 물론 외국선박이나 비채약국 등의 모든 선박에 대해 보험·보증 등 재정능력증명서를 요구하고 있으며 증명서가 없을 경우 입·출항을 불허하고 있음.
 - 이때 선주가 *P&I Club* (선주책임상호보험조합)에 가입되어 있을 경우 그 부보사실을 증명하는 *Blue Certificate* (청색증명서)를 발급받아 입·출항 허가를 받을 수 있음.
- 보상범위
 - 유류의 배출·유출로 인하여 발생한 멸실·손상 및 오염손해
 - 방제조치 및 그 조치로 인한 손해
 - *TOVALOP*에 의한 손해 (조합에 가입한 선주는 자동적으로 *TOVALOP*회원이 되므로 조합은 *TOVALOP*회원으로서 선주가 부담하는 책임내

지 비용을 보상함) 등

- 보상의 한도 및 제한
 - 담보의 대상인 위험에 대해 원칙적으로 무제한 보상
 - 유류오염책임에 대해서는 1사고당 미화 5억달러 한도이내
- 라. 1996 *HNS* (유해·위험물질 해상운송책임협약)
 - 협약원명 : *International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996*
 - 채택 (발효) : 1996. 5. 2 (요건충족일로부터 18개월후)
 - 배경 : 69 *CLC*협약 완성이후 *IMO*법률위원회 (*LEGAL COMMITTEE : LEG*)에 *HNS*(*Hazardous and Noxious Substances*)의 운송과 그로 인한 사고에 대한 협약채택 여부를 회원국에 질의하였으나
 - 심각한 *HNS*사고기록이 거의 없다는 점.
 - 선주를 비롯한 보험업자, 화학물 제조업자 등 관련산업계에서 새로운 협약에 대한 재정적 부담과 시행절차의 어려움 등으로 반대가 심해 오랫동안 지연되다가 1990년 62차 법률위원회에 *HNC*협약안이 최초로 제시됨.
 - * 석탄 생석회, 핵물질 등은 제외
 - 69 *CLC*에서 보상되는 유류 (지속성유류)에 의한 손해는 보상대상에서 제외
- 보상
 - 사고발생시 1차적인 보상은 선주의 부담 (*1st. Tier*)으로 하고 사고의 대형화로 인해 선주의 책임을 초과할 경우 국제기금 (*HNS FUND*)으로 추가보상 (*2nd. Tier*)
 - 선주의 책임 (*The 1st. Tier*) : *HNS*를 실질적으로 운송하는 선주는 *HNS*로 인한 사고의 손해에 대

HNS의 종류

	대표적인 물질	종류
1. 유류	- 아스팔트용액, 원유, 증유, 유출유, 가솔린혼합연료, 가솔린, 제트연료, 나프타 등	44종
2. 유해액체물질	- 아세트산, 아세트니트릴, 암모니아, 벤젠, 황산, 자일렌 등	491종
3. 액체화학품 및 미평가물질	- 2와 동일	
4. 포장위험물	- 폭약, 질산암모늄, 아르곤, 아세트산, 석유류, 암모니아, 황산, 에어로졸 등	2,600~5,000종
5. 액화가스	- 프로판, 부탄, 아세트 알데히드, 염화에틸, 질소, 메탄 등	30종
6. 인화성 액체물질	- 위험물에는 속하고 유류는 아닌 것. 아세탈, 알릴 아세테이트, 쿠멘 등 - 인화점 60°C(폐쇄식 측정)이하의 산적 운송물질	900종
7. 산적 고체위험물	- 질산암모늄, 황, 톱밥 등	49종
8. 잔유물	- 인화점 60°C(폐쇄식 측정)이하의 물질을 산적으로 운송한 후 발생한 잔유물	

한 책임을 담보하기 위하여 책임한도에 해당하는 재정보증 (보험, 은행보증, 보증증권)을 유지해야 하며, 당사국이 인정하는 기관은 강제보험증명서 (*Compulsory Insurance Certificate*)를 발행하고, 이를 선박내에 비치해야 함.

- HNS FUND에 의한 보상 (*The 2nd Tier*) : 화주의 부담으로 국제기금 (HNS FUND)을 설치하며, 선주책임이 아닌 손해이거나 선주가 재정적으로 충분한 의무이행 (보상)이 어렵거나 선주의 재정적 보증이 보상에 미흡할 경우에 보상.

○ 책임한도금액

- 선주책임

2천톤까지 1천만SDR
2,001톤~5만톤 매톤당 1,500SDR 추가
(8,200만SDR)

50,001톤 이상 매톤당 360SDR 추가
최고한도액 1억SDR

- HNS기금책임 2억5천만SDR

- 기타 200톤이하 국내연안수송선 (인접국과 협의 시 국제운송확대가능)은 면제, 보상도 없음.

마. 1971 NUCLEAR(핵물질 해상운송의 민사책임에 관한 협약)

○ 협약원명 : *Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971*

○ 채택 (발효) : 1971. 12. 17 (1975. 7. 15)

○ 목적 : 핵물질의 해상운송과정상의 사고시 핵시설의 운영자에 대한 보상 확보

○ 내용 : 생략

바. 1974 PAL (여객 및 수하물의 운송에 관한 협약)

○ 협약원명 : *Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974*

○ 채택 (발효) : 1974. 12. 13 (1987. 4. 28)

○ 목적 : 국제항해선박에 있어서 선박소유자의 여객에 대한 책임제한

○ 내용 : 생략

사. 1976 LLMC (해사채권에 대한 책임제한에 관한 협약)

○ 협약원명 : *Convention on Limitation of Liability*

for Maritime Claims, 1976

- 채택 (발효): 1976. 11. 19 (1986. 12. 1)
- 목적 : 해사채권에 대한 선박소유자 등의 책임제한
- 내용 : 생략

3. 해사안전관련

가. 1974 SOLAS (해상인명안전협약)

- 협약원명 : *International Convention for the Safety of Life At Sea, 1974*
- 채택 (발효): 1974. 11. 1 (1980. 5. 25)
- 목적 및 내용 : 생략

나. 1966 LL (국제만재홀수선협약)

- 협약원명 : *International Convention on Load Lines, 1966*
- 채택 (발효): 1966. 4. 5 (1968. 7. 21)
- 목적 및 내용 : 생략

다. 1969 TONNAGE (톤수측정협약)

- 협약원명 : *International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969*
- 채택 (발효): 1969. 6. 23 (1982. 7. 18)
- 목적 및 내용 : 생략

라. 1971 STP (특수상용여객선협정)

- 협약원명 : *Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971*
- 채택 (발효): 1971. 10. 6 (1974. 1. 2)
- 목적 및 내용 : 생략

마. 1972 COLREG (국제해상충돌예방규칙)

- 협약원명 : *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972*
- 채택 (발효): 1972. 10. 20 (1977. 7. 15)

- 목적 및 내용 : 생략

바. CSC (컨테이너 안전에 관한 국제협약)

- 협약원명 : *International Convention for Safe Containers, 1972*
- 채택 (발효): 1972. 12. 2 (1977. 9. 6)
- 목적 및 내용 : 생략

사. INMARSATC (국제해사위성기구협약)

- 협약원명 : *Convention On the International Maritime Satellite Organization*
- 채택 (발효): 1976. 9. 3 (1979. 7. 16)
- 목적 및 내용 : 생략

야. INMARSAT OA (국제해사위성기구운영협정)

- 협정원명 : *Operating Agreement on the International Maritime Satellite Organization*
- 채택 (발효): 1976. 9. 3 (1979. 7. 16)
- 목적 및 내용 : 생략

자. SFV PROT 1993 (1977년 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약에 관한 1993년 의정서)

- 협약원명 : *Torremolinos Protocol of 1993 Relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977*
- 채택 (발효): 1993. 4. 2 (미발효)

차. STCW (1978년 선원훈련·자격증명 및 당직유지의 기준에 관한 협약)

- 협약원명 : *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978*

- 채택 (발효) : 1978. 7. 7 (1984. 4. 28)
- 목적 및 내용 : 생략

카. STCW-F (어선선원의 훈련·자격증명 및 당직유지의 기준에 관한 협약)

- 협약원명 : *International Convention on Standard of Training, Certification and Watchkeeping to Fishing Vessel Personnel*, 1995
- 채택 (발효) : 1995. 7. 7 (1997. 2. 1 예정)
- 목적 및 내용 : 생략

타. 1979 SAR (1979년 해상수색 및 구조에 관한 협약)

- 협약원명 : *International Convention on Maritime Search and Rescue*, 1979
- 채택 (발효) : 1979. 4. 27 (1985. 6. 22)
- 목적 및 내용 : 생략

4 기타 IMO협약

가. 1965FAL (1965년 국제해상교통간소화협약)

- 협약원명 : *Convention of Facilitation of International Maritime Traffic*, 1965
- 채택 (발효) : 1965. 4. 9 (1967. 3. 5)
- 목적 및 내용 : 생략


나. 1988 SUA (1988년 항해안전에 관한 불법행위억제 협약)

- 협약원명 : *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*
- 채택 (발효) : 1988. 3. 10 (1992. 3. 1)
- 목적 및 내용 : 생략

다. 1989 SALVAGE (1989년 해난구조에 관한 국제협약)

- 협약원명 : *International Convention on Salvage*, 1989
- 채택 (발효) : 1989. 4. 28 (1996. 7. 14)
- 목적 및 내용 : 생략

[참고자료]

- 1992년 유류오염 민사책임협약 및 기금협약의 수용방안에 관한 연구
- 해운산업연구원 발행 (대한석유협회 용역사업, '96. 5)
- 국제해사기구편람
- 해운항만청 발행 (1995)
- HNS협약과 LLMC협약 개정의정서 채택을 위한 외교회의의 결과보고서
- 해운항만청, 한국해사위험물검사소 발행 ('96. 6)
- HNS협약제정대책 세미나
- 해운산업연구원 발행 ('95. 6. 23) 

경제용어

신용위험

- 기업파산·전쟁 등으로 대금지급 불이행 -

매매계약상의 결제조건대로 지급이 이행되지 않음으로써 발생하는 위험을 가리키는 말로 구매자측의 지급불능과 지급거절에 의한 것이 있다. 전자에는 구매자의 파산이나 지급정지에 의해 생기는 파산위험과 전쟁, 천재지변 등에 의한 비상위험이 있으며 후자에는 구매자의 부정이나 불법행위에 의한 지급거절과 판매자측의 계약위반에 의한 지급거절이 있다.