

## 유류 오염에 의한 어업피해 보상 실태와 대응 방안

장덕종\*

\*여수대학교 해양경찰학과

# Alternative Policy and Actual State on Compensation for Fisheries Damage by Oil Pollution

Duck Jong JANG\*

\*Department of Maritime Police Science, Yosu National University, San 96-1 Dundok-dong, Yeosu, Jeonnam 550-749, Korea

**요 약 :** 해난사고에 의한 유류오염 피해가 발생할 경우 가장 큰 영향을 받는 분야는 해양 생태계 파괴에 따른 어업 피해라고 할 수 있는데, 지금까지 국내 유류오염사고에 대한 국제기금의 어업피해 보상은 피해 청구액 대비 20%내외로 인접국이나 유럽 국가에 비해 현저히 낮은 보상 수준에 머물고 있다. 이처럼 국제 기금의 피해 보상이 낮은 이유는 국내 어업 여건상 국제기금에서 요구하는 오염 피해 입증 자료를 확보하기가 쉽지 않기 때문으로 향후에도 국내 어업의 여건이 획기적으로 변화하지 않을 경우, 현행 제도로는 현실적인 피해 보상이 실현되기 어렵다는 것이 지금까지 유류오염사고 피해보상 결과에서 나타나고 있다. 본 연구는 최근 IMO에서 채택한 대형 유류오염사고에 대한 피해 보상방안으로, 보상기준은 기존의 협약을 그대로 적용시키되 유류오염 피해보상한도 금액만을 크게 확대시킨 O3FC협약 가입에 따른 실익을 파악하고자 지금까지 국내 유류오염사고에 대한 국제기금의 피해보상 실태와 최근 대법원의 판결로 최종 완료된 제5금동호 오염사고에 대한 피해보상 판결내용을 분석하여 유류오염피해 보상체제 보완의 필요성을 고찰하였다.

**핵심용어 :** 해난사고, 유류오염, 보상체제, 국제기금, O3FC협약

**ABSTRACT :** *The most likely influenced by the oil pollution at the sea is the fisheries industry, because of the destruction of the marine ecological system. The rate of compensation for damage from IOPC Fund due to the incident of oil pollution is more or less 20%, which is remarkably lower than those of our adjacent nations or European nations. The reason such a low rate of compensation is that it is not easy to take evidences of damage caused by oil pollution requested by IOPC Fund due to the environments of our fisheries. Therefore unless the environments of our fisheries is changed completely, it is very difficult to get actual compensation for damages under the existing system, considering the results of the oil pollution damage compensation claim cases up to now. In this study tried to identify the actual benefits of O3FC convention that raises the upper limit of the compensation while keeping the criterion for compensation. And proposed to supplement the compensation system of damage caused by oil pollution with analyzing the actual status of compensation from IOPC Fund for the our oil pollution incidents and the judgment of Supreme Court on the case of oil pollution accident in Keumdong No. 5.*

**KEY WORDS :** Marine Accidents, Oil Pollution, Compensation System, IOPC Fund, O3FC convention

### 1. 서 론

2002년 11월 29일 스페인 연안에서 77,000톤의 중질 연료유(벵커-C)를 선적한 채 수심 3,500m 깊이에 침몰한 바하마 선적 유조선 프레스티지(Prestige, 42,820 G/T)호는 침몰 전후로 63,000톤 이상의 기름이 유출되어 유럽의 다수 국가에 막대한 유류 오염 피해를 발생시켰다(김, 2003; 박, 2003; 이, 2003). 이와 같은 대형 유류 오염 사고는 1997년 일본에서 원유 1,900톤

이 유출된 나호드카호 사건과 1999년 프랑스에서 원유 30,000톤을 유출한 에리카호 사고의 여파가 아직까지도 남아 있는 상태에서 일어난 것으로 각국에 유류에 의한 해양 오염의 위험성을 다시 한번 일깨워 주는 사건이라고 할 수 있다. 더욱이 우리에게 금년도는 5,000톤 이상의 기름이 남해안 일대를 오염시켜 막대한 피해를 유발시킴으로써 전 국민에게 유류 오염의 심각성을 보여준 씨프린스호 사건이 발생한지 10년이 되는 해로(해양연구원, 2002), 유류 오염에 대한 당시의 국민적 관심이 잊혀져가는 시점에서 발생한 프레스티지호 사건은, 증가하는 유류 물류량과 선박 통항량에 비해 주변 환경은 나아지지 않는 국내 해상교통 여건을 고려했을 때 우리나라 주변에서도 대형 유류

\* 정희원, jdi@yosu.ac.kr, 061)659-3180

## 2. 유류오염배상제도

### 2.1 국제유류오염피해배상제도

오염 사건이 발생할 개연성이 상존하고 있다는 점에서 해양 오염사고 예방체제의 구축과 사고발생에 따른 대응태세를 더욱 확고히 수립하여야 할 필요성을 제시하고 있어 우리에게 시사하는 바가 많다.

한편, 이들 대형 유류 오염 사건은 그 피해규모가 국제유류오염피해보상제도의 피해보상 금액 범위를 초과하여 지금까지의 제도로서는 완전한 피해보상을 하기란 사실상 불가능하다는 문제점이 제기되었고 결국, IMO에서는 국제유류오염보상기금(IOPC FUND)을 확대하여 유류오염사고로 인한 보상금 한도를 대폭 늘린 국제유류오염피해보상기금협약(91FC) 개정 의정서를 채택하여 “국제유류오염피해보상기금보충협약”(03FC)을 마련하였다(IOPC Funds, 2004). 그러나, 새로운 “국제유류오염보상기금보충협약”은 유류오염 피해보상한도 금액만을 크게 확대시켰을 뿐 보상기준은 기존의 기금협약(92FC)을 그대로 적용시킨 것을 원칙으로 하고 있다. 이로 인해 우리나라가 새로운 협약을 비준할 경우 다른 나라의 유류오염 피해보상에 대폭 증액된 국내 정유사 등의 분담금이 이용되지만 할 뿐 국내 유류오염 피해 보상은 지금과 큰 차이가 없어 기존의 협약체제에 비해 큰 실익이 없는 경우가 발생할 수도 있다는 문제점이 제기되고 있다(최 등, 2004).

해양에서 유류오염사고 발생시 가장 큰 영향을 받는 분야는 생태계 파괴에 따른 해양 환경피해(Battershill, et al, 1982; Kononov, 1999)와 이를 근간으로 이루어지는 어업 피해라고 할 수 있다(Clark, 1992; 김 등, 1999; 이 등, 1999; 장, 2002). 그러나 유류오염 사고가 발생할 경우 기존의 제도로는 현실적인 피해 보상이 실현되기가 어렵다는 것이 지금까지 유류오염사고 피해보상 결과에서 나타나고 있다. 즉, 국제기금에 의한 오염피해 보상은 철저히 객관적인 증거자료가 존재하는 항목에 한해서 이루어져 왔기 때문에 국내 유류오염사고의 국제기금 보상 비율은 피해 청구액 대비 20~30%를 밑돌아 유럽 국가에 비해 현저히 낮은 보상 수준에 머물고 있다(해양수산부, 2001; 홍, 1996). 이와 같이 국제 기금의 보상이 낮은 이유는 국내 어업 환경에서 찾을 수 있는데, 어업의 종류가 단순하고 어업자나 수산물 유통이 체계적으로 관리되고 있는 유럽의 많은 국가에 비해, 복잡한 해안선을 끼고 소규모의 다양한 어업이 존재할 뿐만 아니라 비 계통으로 출하되는 다량의 수산물(김, 1995; 안, 1983; 이, 2000)과 이용하는 수산자원의 다양성, 공동으로 운영되는 관행적 어업(장, 1991; 한국해양수산개발원, 2003), 어업인의 인식 부족 등이 복합적으로 상존하는 국내 어업 특성상 국제기금에서 요구하는 오염 피해 입증 자료를 확보하기가 쉽지 않기 때문이다.

본 연구는 최근 IMO에서 채택한 대형 유류오염사고에 대한 피해 보상방안으로, 보상기준은 기존의 협약을 그대로 적용시키되 유류오염 피해보상한도 금액만을 크게 확대시킨 03FC협약 국내 가입에 따른 실익을 파악하고자 지금까지 국내 유류오염사고에 대한 국제기금의 피해보상 실태와 최근 대법원의 판결로 최종 완료된 제5급동호 오염사고에 대한 피해보상 내용을 분석하여 유류오염피해 보상체제 보완의 필요성을 고찰하였다.

IMO의 유류오염 피해배상 제도는 1967년 발생한 토리캐년 호의 유류 오염사고 이후 설립된 “유류오염 손해에 관한 민사 책임협약”(Civil Liability Convention; 이하 CLC)과 “유류오염 손해보상을 위한 국제기금협약”(Fund Convention; 이하 FC)의 체제로 운영되고 있다. 이 중 민사책임협약은 유조선 선주의 손해배상 책임한도를 규정한 협약으로 1969년도와 1991년에 채택된 69CLC와 91CLC가 있다. 그리고 선주의 손해배상 책임한도를 초과하는 손해에 대해 유류의 해상수송에 의한 경제적 손해를 지인 화주(정유사 등)가 기금을 조성하여 추가 피해보상을 하는 국제기금협약은 1971년과 1992년에 채택된 71FC와 92FC(윤, 1997; 조, 2002; 최, 1992; 해양수산부, 2001) 및 최근에 유류 피해보상한도액을 대폭 인상한 국제유류오염보상기금보충협약(이하 03FC)이 있다(IOPC Funds, 2004; 최 등, 2004).

Table 1은 각 협약의 주요 내용을 보여주는데, 협약 가입 대상선박이나 보상기준은 큰 변화가 없는 반면, 선박 및 유류 유출사고의 대형화로 인해 피해보상 한도금액이 크게 증액되고 있음을 알 수 있다. 이 중 91CLC/FC의 2차 피해보상 한도금액은 2000년 10월 IMO 법률위원회에서 92CLC/FC협약을 개정하는 의정서가 채택되어 2003년 11월에 국제적으로 발효된 것으로, 당시에 발생되었던 일본의 나호드카호(1997년 1월, 유출량 원유 1만 9천톤)와 프랑스의 에리카호(1999년 12월, 유출량 원유 3만톤)의 사고 규모가 막대하여 기존의 협약체제로는 사고 피해를 전액보상하기가 불가능하다는 우려가 제기되어 유조선 선주의 손해배상 책임한도와 국제보상기금의 피해보상 한도액을 기존의 92CLC/FC협약에 비해 각각 50%씩 인상한 것이다. 또한, 2003년 5월에 채택된 03FC은 피해보상 한도액을 2000년에 채택된 92FC협약 개정금액보다 약 3배 가까이 획기적으로 증액하여 7억 5,000만 SDR(약 10억 달러)로 정한 것으로, 2002년 11월 스페인 연안에서 발생한 프레스티지호 사고 후 EU 등이 IMO의 국제유류오염피해배상제도에 대한 보완의 필요성을 강력하게 제기함에 따라 피해보상 한도금액이 더욱 크게 증액된 것이다. 결국, 연이은 대형 유류오염사고가 FC협약을 개정하게 하는 요인으로 작용하였다. 03FC협약은 유조선 선주의 책임한도(92CLC)는 그대로 유지하면서 국제보상기금을 보충하는 추가 기금을 설립하여 피해보상 한도액을 증액한 것으로 기존의 92FC협약 가입국만이 가입할 수 있으며, 92FC협약 가입국 중 8개국 이상이 가입하고 이들 국가의 전년도 유류 수령량 합계가 4억 5,000톤 이상이던 협약 발효 요건이 충족되어 시행에 들어 갈 수 있다(IOPC Funds, 2004). 현재, 03FC협약은 2004년도 말에 이미 발효 요건을 충족하여 2005년도부터 국제적으로 시행될 것으로 보고되고 있다(최 등, 2004).

국제유류오염배상체제가 92FC협약에서 03FC협약 체제로 변화되어 유류오염사고 피해자들이 입은 손해를 전부 보상할 수 있는 기반이 마련되었음에도 일부 국가를 제외한 다수의 체약국들이 쉽게 가입을 결정하지 못하는 이유는 국제유류오염보상

기금의 형평성 논란이 가장 큰 이유로 보고 있다. 즉, 일부 국가나 소득수준이 낮은 국가의 경우 오염사고가 발생하여도 현재의 92CLC/FC협약의 피해보상한도액을 초과한 경우가 드물거나 없는 반면, 선진국의 경우 후진국과 동일한 규모의 사고발생에도 소득수준이 높아 피해보상 한도액을 초과한 경우가 발생할 수 있기 때문이다. 이로 인해 다수 국가의 출원금으로 구성된 국제기금이 일부 국가나 선진국의 유류 오염피해만을 보상하는 결과를 초래할 수 있다는 우려가 제기되고 있는 실정이다. 실제로 최근에 연이어 대형 유류오염사고가 발생하였던 일본이나 유럽 국가의 경우 03FC협약에 적극적으로 대응하고 있다고 알려지고 있다(최 등, 2004).

하는 정유사 등의 부담이 가중된다는 이유로 현재까지 가입여부를 결정하지 못하고 있는 상태이다.

Table 2는 국제기금협약 체결국의 2002년도 유류 수송량 현황으로 우리나라의 국제기금 분담유 규모는 전체 분담유의 8.7% 수준인 115백만톤으로 총 84개 회원국 중 일본과 이태리에 이어 3위를 차지하고 있다(IOPC Funds, 2003c). 또한, Table 3은 우리나라가 국제기금에 납부한 연도별 분담금 실적으로, 국제기금협약에 가입한 1993년 이후 연간 유류 수송량이 15만톤 이상인 5개 정유사와 2개 기관이 유류 수송량 비율에 따라 배분하여 지금까지 총 613억원 가량을 납부하였으며 특히, 2004년도에는 국제기금협약의 피해보상한도금액이 증가함에 따라 국내 분담금도 크게 증가한 103억원을 납부하였다.

Table 1 The principal contents of international compensation system for oil pollution damage (Unit : SDR)

협약 내용	69CLC	92CLC	71FC	92FC	03FC
가입 주체	선주 및 실제 소유자	좌동	연간 15만 톤이상 유류수령자	좌동	좌동 (92FC 가입국)
대상 선박	유류화물 수송선	좌동 (공선상태의 유조선 및 겸용선 포함 추가)	69CLC와 동일	92CLC와 동일	92CLC와 동일
보상 기준	수송중의 선박으로부터 유출에 의한 오염손실 및 손해, 방제조치비용 및 조치에 의한 손해	좌동 (환경파괴에 의한 이익의 상실 이외의 보상은 합리적 회복조치비용에 한정 추가)	69CLC 동일	92CLC 동일	92CLC 동일
보상 한도액	•최소: 2,000프랑 •최대: 1,400만	•최소: 1차, 300만 2차, 451만 •최대: 1차 5,970만 2차 8,977만	•최대: 6,000만	•최대: 1차; 1억 3,500만 2차; 2억 3,500만	•최대: 7억 5,000만
발효 요건	8개국(100만 톤 보유 5개국 포함)	10개국(100만 톤 보유 4개국 포함)	8개국, 유류 수송량 7.5억톤	8개국, 유류 수송량 4.5억톤	좌동 (92FC 가입국 한함)

※ 03FC : 국제유류오염피해보상기금보충협약(Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an international Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992)

2.2 우리나라의 03FC협약의 가입 여부

우리나라의 유류 오염피해 배상제도는 1978년 69CLC협약과 1992년 71FC협약에 가입하여 국제협약을 수용한 “유류오염손해배상보장법”을 1992년에 제정하였으며 1997년에 92CLC/FC협약 가입에 맞춰 국내 유류오염손해배상보장법을 개정하여 오고 있다(나, 1993; 윤, 1997; 해양수산부, 2001). 그러나 03FC협약은 다른 많은 나라와 마찬가지로 국제기금에 분담금을 납부

Table 2 Contributing oil of states which were members on the 92 Fund(in the year 2002)

Member State	Contributing Oil(Tonnes)	Total(%)
Japan	242,801,951	18.51
Italy	131,664,189	10.04
Republic of Korea	114,661,792	8.74
Netherlands	103,315,858	7.87
France	93,976,142	7.16
India	89,118,624	6.79
United Kingdom	70,574,976	5.38
Canada	67,797,140	5.17
Singapore	61,073,044	4.65
Spain	60,024,970	4.57
Others	276,900,816	21.12
Total	1,311,909,502	100.0

(자료 : IOPC Fund, Annual Report, 2003)

Table 3 Amount of payment of Korea for IOPC Funds (Unit : 1,000Pounds)

구분	합계	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04
계	30,110	246	1,654	1,973	2,286	4,648	3,003	1,457	4,851	3,512	3,195	3,285	4,644
	613억	3억	20억	24억	27억	66억	77억	28억	79억	64억	60억	62억	103억
SK 정유	11,180	80	539	678	805	1,524	914	433	1,579	1,143	1,035	1,075	1,375
LG Caltex	7,850	61	408	451	510	969	605	308	1,116	814	735	766	1,107
S-Oil	7,054	45	306	347	415	1,004	633	233	1,041	740	674	700	866
인천 정유	2,429	24	159	202	263	531	310	143	219	153	142	131	152
현대 정유	4,921	18	121	138	156	410	434	215	784	582	522	537	1,004
한진	882	12	83	96	105	175	77	42	73	47	49	49	74
석유공사	438	6	38	61	32	35	30	23	39	33	38	27	26

(자료 : 해양수산부)

우리나라가 지금의 협약체제보다 피해보상금 한도가 크게 증액되는 새로운 O3FC협약에 가입할 경우 국제기금에 납부하여야 할 국내 정유사 등의 부담금은 현재 금액보다 최대 3배정도 증액되어 큰 부담으로 작용되기 때문에 국제기금의 새로운 협약체제를 쉽게 수용하기가 어려운 실정이다. 또한, EU 및 일본 등에 비해 지금까지 92CLC/FC협약의 피해보상한도액을 초과한 대형 유류오염사고가 발생되지 않아 지금의 체제로서도 피해보상이 충분히 이루어질 수 있다는 낙관적인 측면도 O3FC협약 가입을 망설이게 하는 요인으로 작용하고 있다. 그러나 기존의 협약체제에 만족하여 유류 오염피해의 추가 보상에 관한 다른 대책을 수립하지 않고 현행 유류오염배상제도를 유지하다 대형 유류오염사고가 국내에 발생하였을 경우 피해보상금 재원 부족으로 유류 오염 방제비용이나 어업피해 보상이 이루어지지 않는다면 분담금 때문에 국제협약의 추가기금에 가입하지 않았다는 이유로 국가나 정유사 등의 부도덕성이 사회적인 문제로 대두될 것이다.

지금까지 유류 오염사고에 대한 우리나라 피해보상제도는 국제유류오염보상기금협약체제 외에 별다른 유류 오염피해 보상방안이 없기 때문에 새로운 국제기금협약체제를 비준함으로써 적어도, 제도적으로는 대형 유류오염사고에 대한 충분한 피해보상 대응체제를 갖추는 것으로 볼 수 있다. 단순히 분담금 증액 부담 때문에 새로운 국제기금협약체제를 가입하지 않을 경우 대형 사고발생에 따른 유류 오염피해 대응체제 미비점으로 인한 사회적인 문제가 대두될 수 있기 때문에 사회 안전망을 구축한다는 개념에서 새로운 국제기금협약을 수용하는 것도 가능한 방법이라고 할 수 있다. 그러나, O3FC협약은 피해보상 한도액만을 대폭 증액하고 보상기준은 기존의 협약체제를 적용하기 때문에 어업피해 등의 손해배상 청구시 국내 어업여건을 이해하지 못해 국제기금의 피해보상 클레임 비율이 높은 우리에게 자칫, 가입에 따른 국제기금 분담금만 증액되고 피해보상은 지금의 수준과 별다른 차이가 없는 결과를 초래할 수 있다는 점에서 새로운 협약에 대한 가입여부는 좀더 신중히 결정되어야 할 것이다.

### 3. 어업피해 보상실태

#### 3.1 국제기금(IOPC Fund) 국내 유류오염 배상 현황

우리나라가 71FC협약에 가입하여 협약 발효일인 1993년 3월 이후 국내에 발생한 유류오염사고 중 국제기금에 배상을 청구한 유류오염사고는 Table 4와 같이 현재까지 13건으로 국제기금과의 합의나 국내법원의 판결에 의해 최근 대부분의 피해보상이 완료된 상태이다. 지금까지 국내에서 국제기금에 청구한 유류피해 배상금액은 방제비용 53,692백만원과 어업피해액 264,350백만원을 합해 총 318,042백만원인 반면, 국제기금과의 합의나 국내 법원의 판결에 의해 실제 보상이 이루어진 금액은 89,815백만원으로 약 28.1%의 배상율을 보이고 있다. 이 중 방제비용 배상금액은 51,295백만원으로 청구액 대비 95.5%로 높은 배상율을 보이고, 어업피해 배상금액은 38,520백만원이 배상

되어 청구액 대비 14.4%의 낮은 배상율을 보이고 있다(IOPC Funds, 2003a; 해양경찰, 2002·2004).

이와 같이 방제비용과 어업피해에 대한 국제기금의 배상율이 크게 차이가 나는 것은 국제기금에서 규정하고 있는 객관적 증빙자료에 관한 보상원칙 때문으로(IOPC Funds, 2003b), 방제에 소요되는 비용의 경우 증빙자료의 입증이 용이하기 때문에 높은 배상율을 보이는 반면 어업 피해의 경우 다양하고 복잡한 국내의 어업환경 때문에 유류오염에 의한 직·간접적인 피해를 입증하는 자료를 확보하기가 쉽지 않기 때문으로 볼 수 있다. 현재 국제기금은 유류오염에 의해 피해를 입는 어업분야나 해양환경 손해에 대해서 계량적으로 산정할 수 있고 증빙할 수 있는 직접적인 손해 이외에는 수학적 모델이나 추상적 가설에 근거한 손해는 인정치 않고 있다. 즉, 유류오염에 의한 어업피해 보상은 해양 생물과 그 서식지인 어장 환경을 대상으로 유류 오염 사고전과 사고 후에 나타난 사고해역의 어업 생산량과 존재 자원의 직접적인 차이만을 피해 배상 대상으로 하고 있다(김, 1998; 윤, 2003; 조, 2002).

Table 4 The present state on compensation of IOPC Funds by oil pollution damage

(Unit : million won)

선명 (GT)	사고일 (장소)	유출량 (kd)	방제비용			피해 신청 및 배상		배상율 (%)
			청구액	지급액	지급율 (%)	신청액	배상액	
제11삼보 (520)	93/4/12 (울산)	4	177	177	100	506	43	8.5
제5금동 (532)	93/9/29 (여수)	1,228	5,666	5,585	98.6	합의 91,674 미합의 49,174 합의 42,500	7,541 6,191 (1,350소)	8.2 (12.6) (3.2)
제1성일 (150)	94/11/8 (온산)	18	9	9	100	476	28	5.9
대웅 (642)	95/6/27 (고성)	1	44	44	100	5,728	720	12.6
써프린스 (140,857)	95/7/23 (여수)	5,035	22,447	21,227	95.6	73,554 합의 67,507 미합의 6,120	20,371 (16,950) (221;소)	27.7 (25.1) (3.6)
여명 (138)	95/8/3 (통영)	40	661	661	100	24,003 합의 18,333 미합의 5,670	879 (799) (80;소송)	3.7 (4.8) (1.4)
제1유일 (1,591)	95/9/21 (부산)	2,392	12,564	12,400	98.7	55,467 합의 20,760 미합의 34,707	6,815 (5,387) (1,428)	12.3 (25.9) (4.1)
호남 사파이어 (142,488)	95/11/17 (광양)	1,402	6,443	6,188	96.0	8,208 합의 7,164 미합의 1,041	1,547 (1,427) (120;협상)	18.9 (19.9) (11.5)
제1용정 (560)	96/8/15 (부산)	28	699	699	100	118	23	19.5
제101정 진(896)	97/4/1 (부산)	40	565	415	73.5	-	-	-
제3오성 (786)	97/4/3 (통영)	1,694	1,090	791	72.6	192	69	35.9
경남1호 (168)	97/11/7 (울산)	5	210	178	84.8	752	77	10.2
경원 (144)	03/9/12 (남해)	100	3,117	2,921	93.7	3,672	407	11.1
총계		11,987	53,692	51,295	95.5	264,350	38,520	14.6

(자료 : IOPC Fund, 해양수산부)

그러나 우리나라의 경우, 청구자의 과다 피해보상청구도 한

원인이 되겠지만 다른 국가에 비해 이용하는 수산물의 종류가 많고, 소규모의 어업이 다양하게 존재한다는 점, 소비자의 수산물에 대한 재래시장의 선호도가 높고 어업인들도 현금 활용도가 높은 장점 때문에 많은 부분의 수산물이 제통판매가 아닌 비계통 판매가 이루어진다는 점, 예전부터 영리와 섭식을 병행하여 소규모로 이루어지는 관행 어업(마을 어업)이 어촌에서 일반화되어 있다는 점 등으로 인해 국내 어업 생산량을 정확하게 파악하기가 곤란한 점이 많아 다른 국가와 달리 국제기금에 유류피해를 입증하기가 쉽지 않은 실정이다. 이로 인해 오염사고가 발생할 때 마다 국제기금과 피해자인 어업자간에 피해 배상 범위의 보상금액 차이로 마찰이 이어지고 있으며, 피해보상 합의에 이르지 못하고 법원의 소송으로 이어지는 경우가 빈번히 발생하고 있다.

최근 국제기금의 낮은 어업피해 배상율을 높이는 방안으로 수산 생물자원 체내에 축적되는 유류 성분인 PAHs(다환방향족 탄화수소) 유지분 감식법이나(한국해양연구원, 2002) 어류 혈액 및 담즙의 유해물질을 추출하는 생화학적 방법(최 등, 1999; 한국해양연구소, 1997), 해양 물리적 모델에 수산자원의 개체군 역학과 먹이 연쇄망 등을 고려한 생태학적 모델에 의한 오염피해 추정 방법(NOAA, 1992; Vale, et al, 1970; 유 등, 1996; 이 등, 2001) 등 과학적인 다양한 방법을 통해 유류에 의한 어업피해를 입증할 수 있는 기법들을 연구하고 있다(강 등, 1997; 제 등, 1991). 그러나 국제기금의 피해배상은 방제비용이나 수산시설물 등 물적 손해 중심으로 이루어지고 있고 과학적 추정에 의한 피해 손해는 인정치 않고 있기 때문에 이들 방법을 통해 유류피해를 입증하기에는 한계가 있을 수 밖에 없다.

**3.2 제5급동호 유류오염사고 어업피해 보상실태와 손해배상 책임범위**

1993년 9월 27일 광양만에서 발생되었던 제5급동호 오염사고로 인한 국제기금과의 유류오염 피해배상 문제는 2004년 4월 대법원 판결로 무려, 사고 발생 12년만에 최종 종결되었다. 그동안 제5급동호 사고는 국제유류오염피해배상제도와 국내 어업 환경하에서 발생될 수 있는 전반적인 문제점들을 보여주는 단적인 사례로 어업피해에 대한 국제기금의 보상 원칙을 수용한 급번 대법원 판결 결과로 향후, 국내 유류 오염사고에 따른 국제기금의 어업피해 평가와 보상은 지금보다도 더욱 제한된 범위내에서 이루어질 것으로 우려되고 있다.

본 사건을 통해 유류오염에 대한 국제기금의 어업피해평가 실태와 국제기금의 유류오염피해보상한도액이 현행 체제보다 약 3배정도 증액하는 것을 골자로 2003년 IMO에서 채택한 03FC협약의 우리나라 가입에 따른 실익을 파악하고자 한다.

Table 5는 당시, 2,100kl의 벙커 C유를 적재한 유조부선 제5급동호와 광양항내 투모지로 이동중인 화물선 Bijiisan호가 충돌하여 약 1,230kl의 벙커 C유를 유출시킨 사고의 피해규모를 보여주고 있다. 이 사고로 광양항내에 유출된 기름은 조류를 따라 Fig. 1과 같이 광양 및 여수, 남해 인근 해역과 남해 대교를 넘어 앵강만까지 확산되어 주변에 밀집한 다수의 어장을 오염

시켰으며, 당시 피해지역의 11개 수협에서 취합하여 국제기금에 청구한 어업 피해 금액은 총 931억원에 달하였다. 이 사건은 71FC협약 대상으로 최대 약 600만 SDR(약 600억원)까지 보상 받는다 하더라도 청구액은 국제기금의 피해보상한도를 초과한다(해양경찰청, 2002).

Table 5 The present state on damage by oil pollution accident, Keumdong No. 5

사고 일시	유출량 (kl)	방제비 (백만원)	어업 피해 규모				
			피해 금액	어장	피해 수협	어촌계	피해 어민
93.9.27	1,228	5,585	931억원 (청구액 기준)	6,521 ha	11개 수협	51개소	10,234명

(자료 : 해양경찰청)

※ 피해수협 : 남해수협, 하동수협, 사천수협, 여수수협, 광양수협, 전남정치망수협, 경남 정치망수협, 피조개수협, 곽양식수협, 1·2구 잠수기조합, 3·4구 잠수기조합;

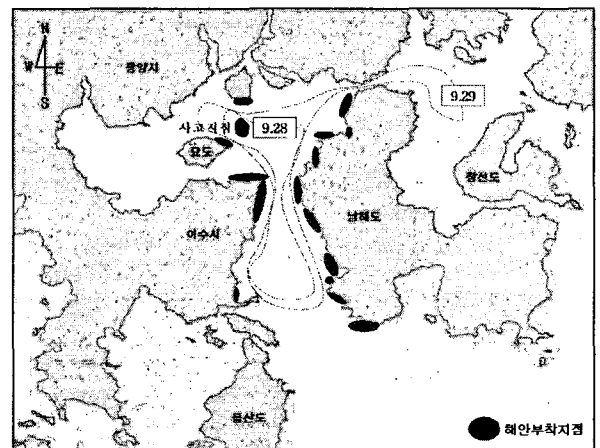


Fig. 1 Damage area by oil pollution caused by Keumdong No. 5.

제5급동호 사고 발생 후 어업피해에 대한 보상 추진 현황은 Fig. 2와 같은데, 피해 어업인 측은 공동 대책위를 구성하고 영국의 법률회사를 대리인으로 선정하여 1994년 1월 국제기금에 피해보상을 청구하였고, 이를 입증하기 위해 법률회사는 영국의 법 생태학자를 위촉하여 현지 어업피해 조사를 실시한 보고서를 국제기금에 제출하였다. 이에 대해 국제기금은 사고 직후 유류오염사고에 관한 피해조사 및 평가 업무를 수행하는 ITOPF 조사관으로 하여금 방제와 어업피해조사를 지시하였고, 피해보상 청구서 내용에 대한 현장 확인조사는 사고발생 후 6개월이 지난 1994년 3월에 IOPC Fund와 ITOPF의 전문가들로 구성된 실사단에 의해 실시되었다(해양연구원, 2002). 1994년 7월에 국제기금에 제출된 ITOPF의 최종 피해조사보고서는 제5급동호 유류오염 어업피해금액을 3,577백만원으로 평가하였고 이를 바탕으로 IOPC Fund는 피해 어업인측과 3차에 걸쳐 피해 보상 범위에 대한 협상을 시작하여 최종 어업피해보상 금액으

로 7,004백만원을 제시하였다(Table 6). 이에 대해 남해수협과 하동수협은 관할 어업피해에 대한 IOPC Fund의 제시금액을 수용하여 합의하였고, 여수수협은 어업피해에 대한 보상금액이 낮게 평가되었다는 관할 어업인들의 동의 요청으로 국제기금의 제시금액을 거부하고 국내에서 최초로 국제기금을 상대한 손해배상 소송을(1996년 4월 서울민사지방법원, 손해배상금 청구액 약 47억원) 제기하였다. 그러나, 1998년 12월 서울민사지방법원으로부터 “조정에 갈음하는 결정”으로 판결되어 손해배상금액으로 이자를 포함하여 약 15억원이 판결되었고(서울지방법원, 1999), 여수수협의 어업인측은 어선어업과 기타어업의 피해손해배상비(연승, 통발 등 어선어업의 휴어일 보상비, 이각망, 가두리 양식장 시설피해, 선박 세척비용 등 7억4천여만원)만을 수용하고, 1999년 3월에 서울고등법원에 항소하였으며, 2001년 5월 고등법원은 어업피해 손해배상금액으로 총 1억 4천여만원을 판결하였다(서울고등법원, 2001).

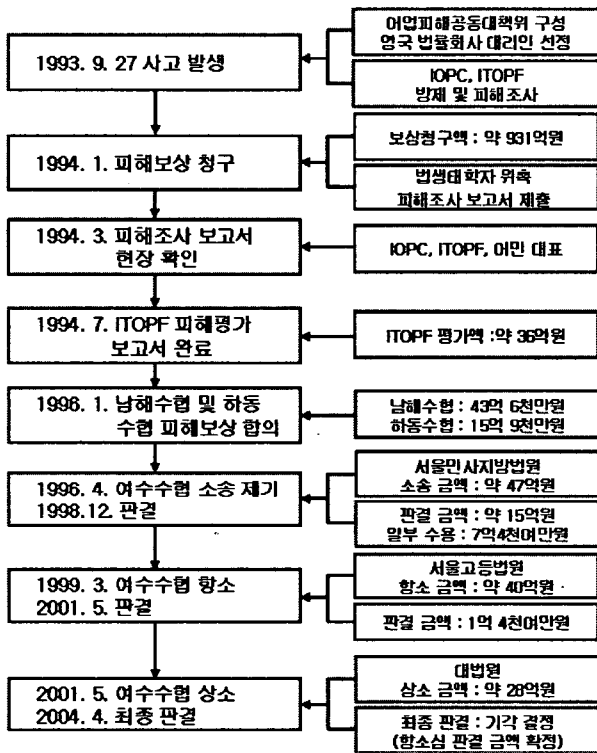


Fig. 2 The process of compensation of fisheries damage by oil pollution caused by Keumdong No. 5.

이와 같은 판결 결과는 소송을 제기한 목적이 상실된 것을 의미하는데, 손해배상금액이 1십의 1/10수준에도 미치지 못할 뿐더러 ITOPF의 평가 조사를 인정하여 국제기금에서 최종 결정한 피해보상금액(809,986,000원)의 17.5%정도에 불과한 것으로 타 보상사건과는 달리, 관행어업이나 무면허 공동어업 등의 유류피해가 인정되지 않았으며, 피해자 측에서 제시한 공동 어업의 단위면적당(ha) 어업 생산고도 인정되지 않았기 때문이다. 이에 어민측은 2001년 5월 대법원에 상고하였지만 2004년 4월 대법원의 기각 판결(대법원, 2004)으로 IOPC Fund는 항소심

판결 금액인 1억 4천여만원을 여수수협 최종 어업피해보상금으로 지급하였다. 결국, 여수수협은 제5급동호 유류 오염어업피해 손해 보상금으로 국제기금으로부터 12년 동안 총 9억 정도를 지급받아 최초 피해청구액 대비 국제기금의 보상은 약 4.9% 수준이었다.

Table 6은 제5급동호 유류 오염사고에 의한 어업별 피해청구 금액과 ITOPF의 피해 평가금액 및 국제기금의 피해보상 협상금액을 보여주고 있다. 총 피해보상청구액 91,674백만원 중 ITOPF의 피해 평가금액은 3,557백만원으로 청구액 대비 약 3.9%의 피해보상 평가율을 보이고 있고, ITOPF의 피해 평가금액을 바탕으로 3차에 걸쳐 피해 어민측과 실시한 협상을 통해 최종 제시된 국제기금의 피해 보상금액은 7,004백만원으로 결정되어 청구액 대비 약 7.6%의 최종 보상을 보이고 있다. 즉, 국제기금의 피해 보상 결정금액은 ITOPF의 평가금액 보다 약 3.7%정도가 증액된 수준으로 ITOPF의 피해조사 보고서의 어업피해 평가결과를 국제기금이 대부분 수용하는 것을 알 수 있다.

Table 6 The value of estimate of ITOPF and IOPC Fund for compensation of fisheries damage by oil pollution caused by Keumdong No. 5.

(Unit : million won)

구 분	청구액	ITOPF 평가액	IOPC Fund 합의금			보상율(% 청구액 대비)
			1차	2차	3차	
제1종 공동어장	21,919	1,761	2,499	4,510	4,863	22.2
피조개 양식장	25,197	6	6	6	6	0.02
굴 양식장	13,879	198	198	198	207	1.5
새고막 양식장	12,711	0	0	0	0	0.0
남장망	473	180	183	183	202	42.7
어선 어업	3,434	666	678	678	717	20.9
여수 기타 어업	3,904	46	64	64	64	1.6
남해 기타 어업	2,959	386	395	395	564	19.1
해상 가두리	4,125	268	268	269	272	6.6
정치망	1,014	36	36	50	50	4.9
1.2구 잠수기	383	10	10	10	10	2.6
3.4구 잠수기	1,679	0	49	49	49	2.9
계	91,674	3,577	4,386	6,412	7,004	7.6

(자료 : 여수수협)

※ 3차합의 협상 : 남해수협 관할 어업피해만 대상

Table 7은 피해보상 청구주체인 각 수협별 어업피해보상 청구금액과 ITOPF의 평가를 근거로 최종 결정된 국제기금의 피해보상금 현황으로, 이 중 국제기금의 피해보상 결정금액이 청구액 대비 4.4%와 0.02% 수준인 여수수협과 피조개 수협은 국제기금의 어업피해 보상금액을 수용할 수 없어 국내 법원에 별도로 소송을 진행하였고 타 수협은 대부분 국제기금의 피해보상 결정금액에 합의하여 총 6,191백만원을 보상받았다. 피조개 수협은 1차 소송에서 4억 7천만원이 손해배상금액으로 판결되어 이를 수용하였고, 여수수협은 대법원까지 소송이 진행되었다.

Table 7 Final compensation by IOPC Fund to the national federation of Fishery Co-operatives.

(Unit : million won)

구 분	청구액	IOPC Fund 합의액	보상율(% 청구액 대비)
남해수협	18,800	4,089	21.7
하동수협	6,464	1,591	24.7
사천수협	3,100	207	6.6
여수수협	18,000	807	4.4
광양수협	5,590	0	0
전남정치망수협	400	0	0
경남정치망수협	580	50	8.6
1·2구 잠수기조합	370	10	2.7
3·4구 잠수기조합	170	48	28.2
피조개수협	24,500	6	0.02
굴양식수협	13,700	196	1.4
계	91,674	7,004	7.6

(자료 : 여수수협)

Table 8은 국내 법원에 소송을 제기한 여수수협 관할 어업에 대한 ITOPF의 피해평가 및 국제기금이 최종 제시한 피해보상 금액 현황으로 전체적으로 2.9%의 극히 낮은 어업피해 평가가 이루어졌고 피해보상 합의를 위해 최종 제시된 국제기금의 보상금액은 어업피해 총 청구액 약 183억원 중 8억원 정도에서 결정되어 청구액 대비 4.4%의 보상율을 보이고 있다. 특히, 무면허 어업에 대해서도 ITOPF와 국제기금에서는 어업피해를 인정하고 피해평가와 보상금액을 제시하고 있음을 볼 수 있다.

Table 8 The value of estimate for compensation of fisheries damage of Yeosu Fishery Co-operative by IOPC Fund

(Unit : million won)

피해보상청구내용	청구액	ITOPF		IOPC Fund	
		평가액	평가율 (%)	보상액	보상율 (%)
제1종공동어장	765	62	8.2	143	19.1
무면허바지락양식장	6,535	209	3.2	357	5.4
무면허제1종공동어장	74	5	7.1	18	24.4
무면허굴양식장	80	7	9.0	10	11.9
무면허새고막양식장	6,413	0	0	0	0
어선어업	678	207	30.5	219	32
새조개	2,617	0	0	0	0
소형 정치망	54	16	29.8	22	41
해산물 음식점	292	0	0	0	0
넙치 부화장	38	0	0	0	0
가두리양식장	809	30	3.7	42	5
어류수조양식장	5	0	0	0	0
제1종양식장	89	0	0	0	0
계	18,360	536	2.9	811	4.4

(자료 : 여수수협)

여수수협의 유류 오염에 의한 어업피해 손해배상에 관한 고등법원의 항소심 판결에서는 일반적인 불법행위로 인한 손해배상청구사건에서는 가해행위와 손해발생간의 인과관계의 입증 책임은 청구자인 피해자가 부담하지만 이 사건과 같이 유류배출에 의한 환경오염을 원인으로 하는 손해배상청구에 있어서는 원인물질이 직접적으로 손해를 끼치는 경우도 있고, 현재의 과학수준으로 해명 할 수 없는 부분도 있기 때문에 손해발생간의 인과관계의 과정을 자연과학적으로 증명하기 힘든 점 등을 고려하여 유류 오염에 의한 피해손해가 발생하였다면 가해자 측에서 그 무해함을 입증하지 못하는 한 책임을 면할 수 없다고 보는 것이 적합하다고 대법원 판례를 들어 피고측(이하, 국제기금)의 유류오염손해 입증책임을 판시하였다.

이와 함께 유출된 벙커 C유의 특성상 유화제에 의하여 녹거나 분산되지 않고 기름띠 형태로 떠다니다 응집되어 해안에 표착하여 수거되었으므로 원고들(이하, 여수수협 조합원)의 어장 중 기름띠가 통과한 해역도 해저에서 양식되거나 활동하는 해양생물에게 도달하지 아니하였고, 설사 유출유나 유화제가 생물체에 도달하였다고 하더라도 이는 직접적인 독성이 없는 무해물질이므로 원고들의 어장에 영향을 미치지 않는다고 주장한 피고측에 대해 유출유와 유화제가 원고들이 경영하는 어장의 해양생물들에게 아무런 영향이 없다고 인정할 만한 자료가 없으므로 유류에 의한 해양생물의 오염피해를 인정하여 국제기금 협약이 정하는 바에 따라 원고들의 유류오염손해를 보상 할 책임이 있다고 판시하였다.

그러나 손해배상책입의 범위에 대해서는 유류 오염에 의한 해양생물의 폐사나 발육장애, 판매부진 등으로 어업인들의 소득감소가 있었다고 하더라도 어느 정도 감소하였는지를 산출할 만한 객관적이고 구체적인 기준이 없으며, 설사 그와 같은 소득의 감소가 있었다고 할지라도 그 원인이 제5급동호 유류오염사고와 상당한 인과관계가 있는지에 대한 점을 인정할 자료도 없어 일부를 제외하고는 원고측의 재산상 손해 청구부분을 대부분 이유 없다고 판시하였다. 또한, 무면허 어업에 대해서는 기름이 어장에 도달한 것은 사실이나 수산업법에서 정하는 소정의 면허·허가·등록이 없는 것으로 설사 이 사건으로 유류오염 피해가 있었다 할지라도 이는 수산업법을 위반한 위법소득으로서 손해배상이 아니라고 주장한 피고측의 주장과 국제기금의 특수한 지위 및 유류오염의 손해에 대한 제한적 해석이 국제적인 기준에 근접한다는 점 등을 수용하여 무면허 어업의 유류오염피해는 이유 없다고 판결하였다.

또한, 재산상의 보전이 불가능한 부분에 대해서는 정신적 손해에 대한 위자료 명목으로 보상이 이루어져야한다는 피해 어민측의 주장에 대해서도 국내 유류오염손해배상보장법에서는 민사책임협약(69CLC)의 유류오염손해의 개념을 도입하였을 뿐 구체적인 범위의 내용에 대해서는 정하지 않는바, 유류오염배상에 관한 민사책임협약(69CLC)과 국제기금 협약(71FC)의 협약국과의 사이에 법 적용에 있어서 불균형이 초래하지 않도록 하여야 한다는 점과 국제기금의 설치가 가지는 국제적인 특수성을 참작하여 유류오염손해의 현실적 의미를 물질적 손해

(Physical loss of damage) 및 입증된 경제적 손실(Proven economic loss)로 제한한 국제기금 규정을 국내 유류오염손해 배상보장법상의 오염손해 범위로 해석하여 유류오염손해의 개념에는 정신적 고통으로 인한 손해는 포함되지 않는 것으로 판시하였다.(서울고등법원, 2001).

이에 대한 대법원 상고심에서는 유류오염손해배상책임과 범위에 관한 원심의 판결 이유를 대부분 수용하여 피해 어민측의 상고를 모두 기각함으로써 제5급동호 유류오염사고는 최종 완결되었다. 다만, 대법원 판결에서는 유류 오염에 의한 정신적 손해에 대한 위자료 청구부분에 대해서는 우리 민법 제750조의 위자료청구권이 발생한다고 보는 것이 일반적인 법리로 보고 국제협약 및 유류오염손해배상보장법에 규정된 유류오염 손해를 경제적 재산상 손해로 제한하여 해석할 이유는 없다고 하였다. 그러나 이 사건과 관련해서는 자신들이 경영하는 어장이 유류로 오염되었다는 사정만으로 정신적 손해가 있다고 보기는 어려우므로 위자료 청구는 이유 없다고 판결하여(대법원, 2004) 향후, 유류오염 사고가 발생할 경우 피해당사자의 정신적 손해에 대한 배상 문제는 논란의 여지가 있을 것으로 보인다.

결국, 제5급동호 유류 오염사고에 의한 어업피해 손해배상의 최종 법원의 판결은 유류 오염에 의한 피해손해가 발생하였다면 가해자는 그 무해함을 입증하지 못하는 한 책임을 면할 수 없고 따라서 유류오염 피해에 대한 손해를 보상할 책임이 있다고 인정하였음에도 정작, 손해배상책임의 범위에 대해서는 유류오염에 의한 해양생물 피해나 어업인들의 소득감소에 대한 객관적이고 구체적인 입증자료와 피해원인에 대한 인정할 만한 자료가 없는 한 유류오염에 의한 손해보상이 이루어지는 것은 불가능하다고 명확하게 제시하고 있다. 이러한 결과는 국제기금의 피해보상 규정을 수용하는 것으로 향후, 국내 유류오염 사고 발생시 국제기금의 어업피해보상 체계는 더욱 철저한 피해 입증 자료에 의거 피해보상이 이루어질 것이 예상됨으로 이에 대한 대응방안이 마련되어야 할 것으로 본다.

#### 4. 결 론

지금까지 유류 오염에 의한 국제기금의 국내 어업피해 보상은 방제비용이나 물적 손해 등 객관적으로 입증된 자료에 한해 피해보상이 이루어져 왔다. 또한, 제5급동호 사건에서 보듯이 대법원에서도 손해배상책임의 범위에 대해서는 유류 오염에 의한 해양생물 피해나 어업인들의 소득감소에 대한 객관적이고 구체적인 입증자료와 피해원인에 대한 인정할 만한 자료가 없는 한 유류오염에 의한 손해보상이 이루어지는 것은 불가능하다는 것을 명확하게 제시하여 유류오염손해의 현실적 의미를 물질적 손해(Physical loss of damage) 및 입증된 경제적 손실(Proven economic loss)로 제한한 국제기금협약 규정(CML, 1994)을 인정하고 있다.

기존의 유류오염피해보상제도가 있는데도 IMO가 O3FC협약을 채택한 것은 일본과 유럽연안에서 발생한 대형 유류오염사

고의 피해 규모가 기존 협약체제의 보상 금액 범위를 초과하여 충분한 피해 보상을 받지 못한 피해 당사국들이 IMO 유류오염 피해보상제도의 개정을 요구함으로써 이루어진 것이다. 그러나 O3FC협약은 유류오염 피해보상한도 금액만을 크게 확대시켰을 뿐 보상기준은 기존의 기금협약을 그대로 적용시킨 것을 원칙으로 하고 있다. 이로 인해 국제기금의 새로운 협약체제에서 유류 오염사고가 발생할 경우 현행 국내 어업 환경을 고려했을 때 어업피해에 대한 국제기금의 보상은 지금까지의 수준에서 크게 나아질 것이 없으며, 새로운 협약체제에서도 현실적인 어업 피해보상이 이루어지기는 어려울 것이다.

즉, 다른 국가에 비해 이용하는 수산물이나 어업의 종류가 다양하며, 예전부터 영리와 섭식을 병행하는 소규모의 관행 어업이 어촌에서 일반화되어 있는 국내 어업 특성상 유류오염피해보상만을 목적으로 국제기금에서 요구하는 기준에 부합되도록 어업 구조를 새롭게 개편할 경우, 또 다른 문제점이 제기될 수 밖에 없어 제도적으로 지금의 어업 환경을 짧은 시간에 바꾸기란 현실적으로 불가능하기 때문이다.

더욱이, 우리나라는 지금까지 기존의 유류오염피해보상제도(2000FC)에서 정한 피해보상한도 금액을 초과하여 유류 오염피해보상을 청구한 경우도 없을 뿐더러 국내 유류 오염사고에 대한 국제기금의 어업피해 보상은 청구액 대비 20%이내로 인접국이나 유럽 국가에 비해 현저히 낮은 보상 수준을 유지하고 있는 실정이기 때문에 우리나라가 새로운 협약을 비준할 경우, 기존의 협약체제에 비해 유류오염에 의한 국내 어업피해 보상은 큰 실익은 없고, 이전보다 크게 증액된 국제기금의 국내 분담금이 어업 환경이나 해양 환경이 전혀 다른 국가의 유류오염 피해보상에 이용될 뿐이라는 문제점도 고려되어야 할 것이다. 그러나 증가하는 유류 물류량과 선박 통항량에 비해 크게 나아지지 않는 국내 해상교통 여건상 국내에서도 유럽에서와 같은 대형 유류오염 사건이 발생할 개연성이 상존하고 있고 만약, 사고가 발생할 경우 현행 유류오염배상제도로는 현실적인 피해보상이 이루어지기가 어렵기 때문에 대형 유류오염사고에 대비한 추가적인 대응책을 시급히 마련할 필요성이 있다.

그러므로 새로운 “국제유류오염보상기금보충협약”에 가입할 기보다는 기존의 국제유류오염배상기금협약(91FC) 체제를 계속유지하면서 국제기금에서 인정하지 않는 유류 오염피해 부분에 대해서는 자체적으로 추가적인 유류오염보상체제를 구축하는 것이 현실적인 피해보상을 위한 하나의 방안이 될 수 있다고 본다. 즉, 국내 유류 오염 피해배상제도를 국제기금의 유류오염피해보상 체제와 국내에서 자체적으로 설립한 유류오염피해구제기금을 병행하여 운영하자는 것이다. 이 중 국내 유류오염피해구제기금은 우리나라가 새로운 국제기금협약에 가입할 경우 매년 추가적으로 납부하여야 할 분담금으로 구성되며, 기금에 출연하는 금액을 국제기금에서 요구하는 분담금 보다 낮게 책정함으로써 정유사 등의 부담을 경감시킬 수 있고 기금설립에 따른 반발도 잠재울 수 있을 것으로 사료된다. 또한, 국내 유류오염피해구제기금이 설립된다면 국내 실정에 맞는 유류 피해 배상원칙과 피해범위나 보상범위를 정할 수 있음으로 체약



국 사이에 법적용에 있어서 균형감과 설립 목적이 가지는 국제적 특수성 때문에 국가별 여건에 따라 유류 오염피해를 산정하지 못하는 국제기금협약의 미흡한 피해배상 뿐만 아니라 국내의 다른 일반 사회분야 피해보상과의 형평성 문제도 자연스럽게 해결될 수 있을 것으로 기대된다.

유류 오염피해를 제외한 다른 어업피해의 배상이나 보상을 살펴보면 법적인 제도 장치를 통해 피해보상이 비교적 수월하게 이루어지고 있는 실정으로, 매립이나 간척 등의 공공사업은 물론 임해산업단지나 발전소, 교각 등의 해양 구조물 건설, 온·배수 배출, 육상의 폐기물 투기 등으로 인해 발생하는 직·간접적인 어업피해에 대해서는 「수산업법 81조와 82조 및 동법 시행령 61조와 62조, 공유수면매립법 20조 및 동법 시행령 17조」 등에서 해양수산부 장관이 인정하는 수·해양 전문 연구기관이나 교육기관으로 하여금 어업피해조사를 실시토록 하여 그 결과에 의거 피해범위나 손해금액을 산정하여 보상이 이루어지고 있다. 또한, 「공공용지의 취득 및 손실보상에 관한 특별법」에서는 동법 시행규칙 제5조의 4 제1항에서 사업시행자는 손실보상을 위해 피해자와 약정을 체결한 후 2인 이상의 감정평가업자에게 피해 평가를 의뢰하고, 이 경우 평가자가 직접 평가할 수 없는 고도의 기술을 요하는 대상물건에 대하여는 사업시행자의 승낙을 얻어 전문용역기관의 자문 또는 용역을 거쳐 피해를 평가하도록 하고 있다. 이로 인해 지금까지 국내 어업피해의 평가나 조사는 대부분 해양수산부장관이 규정한 지정된 전문연구기관이나 교육기관(수산업법 시행령 62조)에 의뢰하여 이루어지고 있으며, 이들 기관은 표본조사나 생물학적 조사, 수학적 모델링 등 다양한 과학적 조사방법을 통해 종합적인 해양환경영향평가를 수행함으로써 어업피해의 원인이나 피해 범위 등을 규명하고 있다. 어업피해 보상이 일반적인 피해보상과 달리 해양·수산분야의 전문 조사기관을 통해서만 이루어지는 것은, 다량의 수산물이 비계통으로 판매되거나 예전부터 관행적으로 무허가·무면허 어업이 다양하게 실존하는 국내 어업의 여건상 제도적인 틀 안에서 어업인들이 피해를 입증할 만한 자료가 충분치 못한 것과 해양의 특성상 원인에 의한 발생하는 직접적인 피해뿐만 아니라 주변 환경 침해에 따른 간접적인 피해가 상존하기 때문에 이를 입증하기 위해서는 과학적이고 종합적인 조사가 불가피하기 때문이다.

그러므로 국내 “유류오염피해구제기금”의 설립을 통해 국제기금협약에서 배상 범위에 제외한 유류 피해는 위의 일반 어업피해 조사나 평가 방법 등을 적용하여 유류 오염 피해를 평가하고 산정한다면 지금까지와는 달리, 현실적인 피해 보상이 가능한 새로운 대안이 될 수 있을 것으로 사료되므로 국제유류오염보상기금보충협약 비준에 앞서 국내 자체의 유류오염피해구제기금의 설립을 적극적으로 검토할 필요가 있다.

### 참 고 문 헌

- [1] 강석중, 최병대(1997), 유류오염이 어체에 미치는 영향과 유성분 제거에 관한 연구, Joul. Aquac. Vol. 10, No. 2, pp.189-197.
- [2] 김경희(2003), 스페인 연안의 유조선 오염사고와 우리의 대응, 해양수산부.
- [3] 김수암, 강수경(1999), 해양생태계의 환경 수용력과 관련한 최근의 연구 경향. J. Kor. Soc. Fish. Res. Vol. 2, pp.101-110.
- [4] 김승(1995), 자유 판매제 전면 실시에 따른 문제점과 보완대책, 수산경영론집, Vol. XXVI, No. 1, pp.9-27.
- [5] 김종윤(1998), 해상유류오염 손해배상의 범위, 한국해법학회지, 제20권 2호, pp.375-418.
- [6] 나운수(1993), 유류오염 손해배상보장법의 적용범위, 한국해법학회지, 제15권 1호, pp.219-247.
- [7] 대법원(2004), 선고 2001다36733 유류오염손해보상금 판결.
- [8] 박무창(2003), 프레스티지호 사고와 국제동향, 해사문제연구소, 해양한국, 353권.
- [9] 서울지방법원(1999), 선고 96가합23332 유류오염손해보상금 판결.
- [10] 서울고등법원(2001), 선고 99나14633 유류오염손해보상금 판결.
- [11] 안세원(1983), 수협 마야켓팅에 관한 연구, 수산경영론집, Vol.VI, No. 1, pp.77-105.
- [12] 유신재, 신경순(1996), 생태학적 모델을 이용한 유류 유출사고에 의한 자연 수산자원 피해의 추정, J. Kor. Fish. Soc. Vol. 29, No. 2, pp.174-190.
- [13] 윤정현(1997), 해상유류오염과 그 보상제도, 한국해법학회지, 제19권 2호, pp.39-74.
- [14] 윤효영(2003), 유류오염에 의한 환경손해에 관한 연구, 한국해법학회지, 제25권 2호, pp.119-147.
- [15] 이상고, 장창익(1999), 해양환경어업론, 436p.
- [16] 이인철, 關根雅彦(2001), 연안어장의 환경변화가 수산자원량에 미치는 영향평가, J. Kor. Fish. Soc. Vol. 29, No. 2, pp.174-190.
- [17] 이원철(2003), 선박에 의한 석유유출사고와 그 대책, 해사문제연구소, 해양한국, 355권.
- [18] 이강우(2000), 수산물의 유통구조 개선에 관한 연구, 수산경영론집, Vol. XXX, No. 1, pp.33-53.
- [19] 이은(1997), 해상위험화물의 사고에 따른 제3자 피해 보상제도에 관한 연구, 여수지방해양수산청, 88pp.
- [20] 장창익(2002), 해양생태계 기반 수산자원 관리 전망, J. Kor. Soc. Fish. Res. Vol. 5, pp.73-90.
- [21] 장창익(1991), 수산자원생태학, 우성문화사, 399p.
- [22] 제종길, 강성현, 오재룡, 양동범(1991), 유류오염과 유처리제를 이용한 정화작업이 조간대에 서식하는 고등류에 미치는 영향, Jour. Ocean, Soc. Kor., Vol. 26, No. 4, pp.350-357.
- [23] 조동오(2002), 해양환경손해 국제배상제도에 관한 비

[1] 강석중, 최병대(1997), 유류오염이 어체에 미치는 영

- 교연구, 해양환경안전학회지, 제8권 제2호, pp.29-37.
- [24] 최재선, 육근형(2004), 국제해사기구(IMO)의 해양환경오염규제 대응방안 연구, 한국해양수산개발원, pp.97-116.
- [25] 최진호, 김동우, 박수현, 박청길, 양동법(1999), 해양오염의 진단을 위한 생화학적 오염지표에 관한 연구, 한국수산학회지, 32(1), pp.37-41.
- [26] 최종현(1992), 유조선으로 인한 유류오염손해에 대한 보상제도, 한국해법학회지, 제14권 1호, pp.233-266.
- [27] 한국해양수산개발원(2003), 어업생산 통계 개선에 관한 연구, 해양수산부, 220pp.
- [28] 한국해양연구소(1997), 유류 및 유독물질 오염이 수산 자원에 미치는 영향에 관한 연구, 해양수산부, 414pp.
- [29] 한국해양연구원(2002), 유류오염피해 입증기술 개발, 해양수산부, 365pp.
- [30] 한국해양연구원(2002), 씨프린스호 유류오염사고 백서, 해양수산부, 326pp.
- [31] 해양경찰청, 해양오염방제조합(2002), 해양오염방제 사례집, 430pp.
- [32] 해양경찰청, 해양오염방제조합(2004), 해양오염방제 사례집, 190pp.
- [33] 해양수산부(2001), 유류오염 손해배상 세미나, 111pp.
- [34] 홍성걸(1996), 해상유류오염사고로 인한 수산피해구제 연구, 수협중앙회 수산경제연구원, 241pp.
- [35] Battershill. C. N. and P. R. Bergquist.(1982), Response of an intertidal gastropods to field exposure of an oil and dispersant. Mar. Pollui. Bull., 13, pp.159-162.
- [36] Clark, R. B.(1992), Marine pollution. Fifth Edition, Oxford, pp.64-97.
- [37] CMI(1994), CMI Guidelines on oil pollution damage, 한국해법학회지, 제16권 1호, pp.321-322.
- [38] IOPC Funds(2004), Financial Regulations of the International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund Established under the 2003 Supplementary Fund Protocol.
- [39] IOPC Funds(2003a), IOPC Funds 25years Compensating victims of oil pollution incidents, 118pp.
- [40] IOPC Funds(2003b), 1992 Fund Claims Manual, IOPC Fund.
- [41] IOPC Funds(2003c), Report on the activities of the international oil pollution compensation Funds in 2003, IOPC Fund Annual report, 184pp.
- [42] Konovalov, S.M.(1999), Ecological carrying capacity of semi-enclosed large marine ecosystems. Assessment, Sustainability and Management. Blackwell Science, Inc. pp.381-402.
- [43] Laevastu, T. and H. A. Larkins(1981), Marine Fisheries Ecosystem:Its quantitative evaluation and management, Fishing News Books Ltd. Farnham, England, 162pp.
- [44] NOAA.(1992), Oil spill case histories 1967-1991. Summaries of significant U.S. and international spills. Report No. NOAA/HMRAD. Seattle, Washington.
- [45] Vale, G. L., G. S. Sidhu, W. A. Montgomery and A. R. Johnson.(1970), Studies on a kerosene-like taint in mullet(Mugil cephalus) 1. General nature of taint. J. Sci. Fd. Agric., 21. pp.429-432.

---

원고접수일 : 2005년 05월 25일  
 원고채택일 : 2005년 06월 24일