

# 한국의 해양유류오염피해에 대한 법적 대응과 과제

## - HEBEI SPIRIT호 유류유출사고를 중심으로 -\*\*

한상운\*

The Legal Response and Future Tasks regarding Oil-Spill Damage to Korea  
- Focusing on the Hebei Spirit oil-spill

Han, Sang Woon

국문요약 ■

ABSTRACT ■

I. 서 론 ■

II. 유조선 기름유출에 따른 '피해배상 및 보상'의 법적 근거 ■

III. 이 사건 유류오염관련법의 적용범위 및 대상 ■

IV. 피해배상 및 보상책임 ■

V. 유류오염 피해배상 및 보상의 문제점 및 대안 ■

VI. 결 어 ■

참고문헌 ■

\* 법학박사, 한국환경정책·평가연구원 책임연구원

\*\* 이 논문은 2008. 5. 30. 강원대와 한국법제연구원의 공동학술대회에서의 발표된 논문을 수정·보완한 것임.

## 국문 요약

한국은 주된 에너지원이 석유이므로 석유의 꾸준한 소비증가와 더불어 유류의 해상운송량도 증가추세에 있으며, 이에 따른 오염사고도 매년 300여건이상이 발생되고 있다. 특히 심각한 것은 사고발생건수도 동반해서 증가추세에 있다는 점이다. 폐유나 기름찌꺼기의 고의적 투기행위를 제외하면, 유류사고의 원인은 운항상의 인적 과실이나 선박의 하자로 인한 경우라는 점에서 대부분의 사고가 인재(人災)에 해당된다. 따라서 선원의 질향상 및 단일선체선박을 포함한 노후선박의 대체는 사고발생을 사전에 예방할 수 있는 가장 기본적 사항이다. 이것은 단기간에 그 개선을 기대하기 어렵지만 그 개선을 위한 장·단기적 제도적 방안도 마련되어야 한다.

그리고 아직도 한국의 인근해상에서 대형 유류오염피해가 발생할 가능성이 상존하고 있다는 점에서 92FC의 보상한도를 초과하는 피해에 대해서는 일정 범위내에서 피해를 보전할 수 있는 제도를 마련할 필요가 있다. 그러나 현행 특별법에 따른 피해보전은 전적으로 국민세금으로 충당되고 있다는 점에서 문제가 있으며, 따라서 2003보충기금(supplementary fund)협약에 가입하는 것보다는 '국내 Fund'를 창설하는 경우에 대하여 보다 적극적으로 검토할 필요가 있다. 즉 유류운송에 따른 위험도 '수익자부담의 원칙'이라는 관점에서 정유사들의 부담금을 기초로 하여 마련되는 '국내 Fund'의 창설 및 도입을 고려할 필요가 있다고 본다. 그리고 더 나아가 유류오염에 따른 대규모 생태계 파괴 등 환경피해에 대해서는 주민피해와 구별하여 환경피해복구를 위한 공적기금마련에 대해서도 논의할 시점이 되지 않았나 생각한다.

여하튼 대형 유류오염사고에 대한 사후대응책은 항상 만족스럽지 못하다. 그 이유는 대형유류오염이 내포하고 있는 재앙의 상징성 때문이다. 대형유류오염은 사전에 예방할 수 있는 인재임에도 불구하고, 그 피해는 끝을 파악하기 힘들 정도로 인간의 삶과 자연생태계에 심각한 손상을 가져온다. 그런 점에서 대형 유류오염사고에 대한 가장 최선의 대응책은 사전예방이다.

■ 핵심어 ■ 유류오염피해 배상 및 보상, 허베이 스프리트호 사건, IOPC Fund, 유류오염피해보상을 위한 국내펀드

## Abstract

With petroleum being a major source of energy in Korea, the quantity of petroleum transported via ocean routes is on its way up due to increased consumption. Due to the increase, more than 300 cases of pollution caused by petroleum occur annually. Moreover, the number of oil-spill accidents is also on the rise. Causes of such accidents, not including the disposal of waste oil on purpose, turn out to be human error during navigation or defects in the vessels, showing that most accidents are caused by humans. Therefore, to prevent future oil spills, it is imperative that navigation efficiency be enhanced by improving the quality of navigators and replacing old vessels with newer ones. Nevertheless, such improvements cannot occur overnight, so long- and mid-term efforts should be made to achieve it institutionally.

As large-scale oil-spill accidents can happen at anytime along the coastal waters of Korea, it is necessary to set-up institutional devices which go beyond the compensation limit of 92FC. The current special law regarding this issue has its limits in that it prescribes compensation be supplemented solely by national taxes. Therefore, the setting-up of a new 'national fund' is recommended for consideration rather than to subscribe to the '2003 Convention for the Supplementary Fund'. It is strongly suggested that a National fund be created from fees collected from oil companies based on the risks involved in oil transportation and according to the profiteers pay principle. In addition, a public fund should be created to handle general environmental damage, such as the large-scale destruction of the ecosystem, which is distinct from the economic damage that harms the local people.

The posterior responses to the large-scale oil spill have always been unsatisfactory because of the symbolic nature of the disasters included in such accidents. Oil-spills can be prevented in advance, because they are caused by human beings. But once they occur, they inflict long-term damage to both human life and the natural ecosystem. Therefore, the best response to future oil-spills is to work to prevent them.

**Keywords** Oil-spill damage compensation, Hebei Spirit Accident, IOPC Fund, National Fund for the oil-spill damage.

## I 서론

2007. 12. 7. 충남 태안 해상에서 발생한 'HEBEI SPIRIT호 유류유출사고'는 태안군 원북면 신도 남서방 6마일 해상에서 예인선 2척에 의하여 예인되던 삼성중공업 소속 크레인 바지선<sup>1)</sup>이 정박 중인 홍콩(중국) 선적 유조선 HEBEI SPIRIT호(사고 당시 302,640kl, 약 263,944톤의 원유를 적재한 상태였음)와 충돌하여 12,547kl(약 10,900톤)의 원유가 해상에 유출된 사건이다. 유류 유출량은 국내사상 최대 유출량(쓰프린스 사고의 2배 이상)이며, 이로 인하여 태안 앞바다 및 서남해안 일대 양식장과 해수욕장등 오염 확산 범위가 넓고, 그 피해규모는 쉽게 예측할 수 없을 정도로 막대하다. 또한 이 사건은 그 피해지역이 조수간만의 차가 큰 조간대 지역으로 썰 질의 조간대·조하대 특성을 지닌 곳에서 발생한 세계 초유의 대형 유류 유출사고로서 환경피해의 확산범위 및 장기적 유류 오염물질의 거동 특성이 이전의 사고와는 매우 다른 양상으로 나타날 가능성이 크다.<sup>2)</sup>

이 사고와 관련되어 향후 논의되어야 할 대응과제로서는 오염지역에 대한 환경·생태적 변화와 사회·경제적 변화를 모니터링하고, 사고에 따른 중장기적 영향을 분석·예측하는 모델을 수립하여 이를 이용한 분석결과를 바탕으로 분야별 및 종합적인 제도 개선방안을 마련할 필요가 있다. 또한 환경·생태피해, 관광산업피해 등에 대한 효율적이고 합리적인 피해배상 산정방법 등 피해보전방안과 피해배상 및 보상 등 사고로 인한 지역사회 갈등요인 분석 및 대책마련이 필요하다. 그리고 대규모 환경침해로부터 환경의 효율적 보호를 위한 사고예방 및 배상책임과 관련된 환경책임법제 등 법적·제도적 개선책을 마련하기 위한 장기적이고 종합적인 연구가 향후 수행되어야 한다고 본다.

다만 이 글에서는 연구범위를 한정하여 기름유출피해에 관한 법제도 가운데 배상 및 보상<sup>3)</sup>제도의 문제점 및 개선대책을 중심으로 살펴보고자 한다. 2008년 2월말 현재를 기준으

1) 바지선(삼성 1호)과 예인선(T5호, A1호)은 삼성물산(주) 소유이고 운용자는 삼성중공업(주)이나, 동회사는 사내 협력사인 보림(주)에 선박의 관리·공시수행 등 업무를 위탁해 왔고, 닻 투묘선(삼호 T3)은 삼호 I&D(주)가 운용자이다.

2) 사고지역은 세계적 절서도래지, 희귀종 분포 등 생물종 다양성이 풍부하며 생태경관학적으로 보존가치가 매우 높은 해안사구와 무인도가 다수 임지하고 있어서 생물 피해의 양적·질적 수준이 여타의 국내외 사고에 비견할 수 없을 만큼 크며, 더 나아가 생태적 복원이 불가능한 피해종이 나타날 가능성이 매우 높다. 또한 사회·경제적으로는 양질의 어장과 500여 곳에 이르는 수산물 양식장이 위치한 수산업 발달지역이자 연간 수천만 명이 찾는 해수욕장, 관광위락시설 등을 갖춘 대표적인 국내 해안관광산업의 중심지이다. 따라서 사고로 인한 직접적인 수산업 피해 뿐 아니라 관광위락 산업 등 간접적인 피해까지를 고려할 경우 그 피해규모는 수조원대에 이른다는 주장도 제기되고 있는 실정이다.

3) 환경책임에 있어서도 '보상'과 '배상'이라는 용어는 구별되는 개념으로서 각각 그 책임의 조건과 근거를 달리한다. 책임 조건과 관련하여 '보상'은 고의·과실이라는 주관적 요건을 요구하지 않으나, '배상'은 일반적으로 고의·과실을 책임요건으로서 요구한다. 또한 책임의 근거로서 '보상'은 위법행위를 요구하지 않고 '적법한 행위에 대한 손실보상'으로 이해

로 국제유류오염보상기금(IOPC)의 '허베이 스피리트호 사건 보고서'에 따르면 IOPC는 피해규모를 3,520억~4,240억원으로 추정하고, 구체적으로는 방제작업 1,100억원, 어업 및 양식업 1,700억원, 관광업 720억~1,440억원이라고 잠정 추산을 한 바 있다.<sup>4)</sup> 유류유출 피해 보상 규모가 IOPC 추정에 따르면 최고 4,240억원, 피해주민측에서는 수조원에 해당한다고 주장하고 있는 현재의 상황을 감안한다면, IOPC 보상한도액(약 3,030억원)을 초과하는 피해액은 누가 부담하는지를 둘러싼 논란이 예상된다.

이하에서는 한국에 있어서의 기름유출피해에 대한 합리적인 배상 및 보상방안과 현행 기름유출 피해배상 및 보상을 위한 관련법제의 문제점, 지난 3월 14일 공포된 '유류오염사고 관련 주민지원 특별법'의 문제점과 과제를 중심으로 기술하고자 한다.

---

하며, '배상'은 위법행위를 책임의 근거로서 요구하며 '불법행위에 대한 손해배상'이라는 의미로서 보상과 그 법적 의미를 달리한다. 또한 책임이행의 단계별로 보면 '배상'은 '보상'의 전단계로 행해질 수 있다. 즉 피해에 대한 손해배상이 선행되었음에도 그 배상이 피해를 충족하지 못하는 경우에는 그 부족분에 한정하여 '보상'이 있을 수 있다. 그리고 책임의 범위와 관련해서 무한배상을 원칙으로 하지만 일정한 경우 최고한도를 설정해서 책임을 제한할 수 있다. 그리고 책임입증으로서 인과관계를 요건으로 하는 것이 원칙이지만 일정한 경우 위험책임에 따라 그 입증책임을 완화하여 결과적으로 입증책임을 전환하는 결과를 초래하기도 한다. 그리고 책임의 이행을 담보하는 수단으로 행정강제가 이루어지기도 하지만 보험제도를 통하여 간명하게 이행을 확보할 수도 있다.

유류유출과 관련해서도 이와 같이 손해'배상' 책임은 무과실책임으로서 1차로 사고 선박 소유자가 배상하며, 다만 무한 배상이 아니라 배상금액에 최고한도를 선박의 크기에 따라 설정하고 있으며, 현재 최고 8,977만SDR(IMF 특별인출권, 1,340억원, 1SDR=1,492원, 2008년 3월 기준)까지 가능하다. 그러나 피해규모가 커서 손해배상액을 상회하는 경우에는 그 부족분만큼 국제유류오염보상기금(IOPC)이 정유사가 납부한 기금(IOPC Fund)으로 2차 보상한다. 이 경우에도 보상 한도액을 설정하고 있으며, 1차 손해배상액을 포함하여 최대 2억 300만SDR(약 3,030억원)이다. 이번 사건과 같은 대형 유류유출사고인 경우에도 그 피해액이 선주의 배상책임액은 물론 IOPC의 보상한도액까지도 초과하는 경우에 해당될 가능성이 많으므로 국가의 특별법에 근거한 지원금으로 충당하고 있는 실정이다.

- 4) IOPC 월럼 오스터빈 사무국장은 2008년 3월 11일 모나코에서 열린 IOPC 총회에서 이 같은 내용을 보고하였으며, IOPC는 일단 사정한 금액의 60%만 우선적으로 지급하기로 결정한 바 있다. IOPC 런던본부에서 2008년 3월 18일 배포한 언론 자료(PRESS RELEASE) 참조. 그 원문중 관련내용은 다음과 같다. The Executive Committee noted that, on the basis of the limited information available, the total amount of the losses arising from the spill was currently estimated at Won 352-424 billion (£190-229 million). The Committee also noted that the total amount available for compensation under the 1992 Civil Liability and Fund Conventions was 203 million SDR, ie approximately Won 303 billion (£164 million). Since the total amount available for compensation is not sufficient to compensate the total estimated losses caused by the spill and it is a requirement of the Conventions that all victims are treated equally, whether their claims are presented immediately after the incident or at the end of the period allowed for submitting claims (three years from the date when the damage is suffered), the 1992 Fund must initially limit payments to a fixed percentage of approved claims. The Executive Committee therefore decided that the payments made by the 1992 Fund will, for the time being, be limited to 60% of the amount of the damage actually suffered by the respective claimant as assessed by the Fund's experts.

## II 유조선 기름유출에 따른 '피해배상 및 보상'의 법적 근거

### 1. 이 사건 피해배상 및 보상 관련 법규범의 범위

유조선 기름유출에 따른 '피해배상 및 보상'에 관한 직접적인 관련법제는 국제법으로서 1992년 해양오염손해의 민사책임에 관한 국제협약(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 이하 '92CLC'라고 함)과 1992년 유류오염손해에 관한 국제보상기금의 설치에 관한 협약(International Convention on the Establishment of International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 이하 '92FC'라고 함)이 있으며,<sup>5)</sup> 국내법으로서는 1992년에 제정된 유류오염손해배상 보장법(이하 '유배법'이라 함) 및 2008년 3월에 제정된 "허베이 스피리트호 유류오염사고 피해주민의 지원 및 해양환경의 복원 등에 관한 특별법(이하 '주민지원특별법'이라 함)이 있으며, 이상의 국제협약과 국내법을 총칭하여 편의상 '유류오염관련법'이라 칭한다.

유류오염관련법 가운데 법원의 판단을 직접적으로 기속하는 법은 유배법이다. '유배법'은 1969년 해양오염손해의 민사책임에 관한 국제협약(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 이하 '69CLC'이라 함)과 1971년 유류오염손해에 관한 국제보상기금의 설치에 관한 협약(International Convention on the Establishment of International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 이하 '71FC'라고 함)에 근거하여 1992년 제정되었으며, 이것은 (해)상법의 특별법으로서 유류오염에 관한 피해배상에 관해서 우선 적용된다. 예컨대, 상법의 선박소유자 책임제한액수와 유배법의 책임제한액수가 다른 경우에는 유배법이 먼저 적용된다. 다만 유류오염사고로서 유조선에 의한 오염사고만 유배법의 적용을 받으며 이것은 유조선의 화물로서의 지속성 원유 유출뿐만 아니라 유조선의 선박연료유 유출사고인 경우에도 적용된다. 유배법의 피해배상 및 보상 내용을 이해하기 위해서는 사전에 '92CLC'와 '92FC'의 성립배경 및 연혁에 관하여 살펴볼 필요가 있다.

5) 92CLC 및 92FC라는 약어는 이미 실무상 보편적으로 사용되고 있으므로, 편의상 이 약어를 여기서도 그대로 사용하기로 한다.

## 2. “CLC 및 FC” 체제 이전의 유류오염피해 배상에 관한 국제협약

선박에 의한 해양유류오염 방지를 위한 최초의 국제협약은 “1954년 유류에 의한 해양오염방지협약(International Convention for Prevention of the Sea by Oil, 1954)”이다. 그러나 이 협약은 해양오염방지를 위한 공법적 사항만 규율하고, 피해보상에 관해서는 규정하고 있지 않았다. 이 당시 선박의 소유자에 대한 유류오염에 따른 손해배상책임은 과실책임주의에 따른 책임이었으며, 전통적으로 다른 영역과 달리 해운영역에서의 책임제한주의가 적용되고 있었다. 선주의 책임제한에 관한 국제협약으로서는 1957년에 체결된 선주책임제한협약(the International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, 1957, 이를 ‘Limitation of the Liability 1957’이라 한다)이 있었다.<sup>6)</sup> 그러나 이 협약의 목적은 해양오염으로 인한 피해구제 및 해양오염방지를 위한 것이 아니라 해상운송사업자를 보호하기 위한 것으로서 해상법 일반의 법리에 따라 과실책임주의에 따라 선주의 과실을 피해자가 입증하여야 하고, 그 최고한도액도 408만 달러에 불과해 유류오염피해에 대한 적절한 피해보상이 이루어질 수 없었다.

## 3. “69CLC 및 71FC” 체제의 성립

### (1) ‘69 CLC’의 체결

“Limitation of the Liability 1957”의 상황을 변화시킨 결정적 사건이 Torrey Canyon 호 사건이다. 1967년 3월 18일 영국 밀포드하벤(Milford Haven)으로 향하던 유조선 Torrey Canyon호가 좌초되어 약 3만톤 가량의 기름이 유출됐고, 영국과 프랑스는 유류유출로 인한 각각 850만불과 750만불의 피해배상을 선주를 상대로 청구하였으나 1957년 조약의 책임한도액으로는 피해보상을 하기에는 턱없이 부족하였다.

Torrey Canyon 호 사건이후에 기존의 “Limitation of the Liability 1957” 체제에 대한 재검토 및 기존의 1957년 협약과 달리 해운업전반을 대상으로 하는 것이 아니라 유류오염 사고만을 대상으로 하는 국제협약체결의 필요성이 제기되었다. 그 결과 1969년 ‘69 CLC’가 체결되었으며, 그 내용은 책임의 주체를 ‘선주’로 단일화하고, 엄격책임주의를 도입하여 선주의 과실여부와 상관없이 유류오염피해에 대한 책임을 부담하도록 하였다. 그리고 선주의

6) 국내법과 관련해서는 1991년 개정상법에서 57년 선주책임제한협약을 개정한 1976년 해상채권협약(The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976)의 내용을 수용하였으며, 현재 상법의 해상편에서 운송인의 면책사유(상법 제796조)와 책임한도(상법 제797조)를 규정하고 있다.

책임한도액도 상향(Limitation of the Liability 1957 협약의 약 2배)조정 되었다. 그리고 선주의 보험가입강제와 피해자의 보험자에 대한 직접 청구권도 인정되었다. 좀 더 구체적으로 살펴보면, 이 조약에 의하면 1(총)톤당 133SDR, 최고 1,400만SDR로 책임한도액을 상향조정하고(제3조 제2항), 2,000톤 이상의 유조선은 그 책임한도액을 담보할 수 있는 보험계약을 체결하도록 하였고, 그 증서를 선상에 비치하도록 의무화하였다. 선주는 자체보험자, 즉 선주책임상호보험조합(Protection & Indemnity Club, 이하 'P&I Club'이라고 함) 등을 통하여 일차적 손해배상을 부담한다.

## (2) '71FC'의 체결

'69CLC'가 체결되었다고 하더라도 유조선의 대형화 및 교통량확대 등으로 인하여 선주의 책임한도액을 상회하는 대형유류오염사고의 가능성이 있고, 이에 대한 적절한 피해보상과 선주의 추가적 재정부담을 완화하기 위해서는 유류운송으로 인하여 그 이익을 얻는 석유업계도 피해에 대한 책임을 분담한다는 '71FC'가 체결되었다. 즉 '71FC'는 석유업계의 손해분담에 관한 국제기금조성 및 운영에 관한 협약으로서,<sup>8)</sup> '71FC'에 따른 보상은 유류오염피해액이 69CLC에 따른 책임한도액을 초과하는 경우에 그 한도액을 포함하여 초기에는 최고 3,000만 SDR로 보상한도를 정하였지만, 그 후 6,000만 SDR로 상향조정되었다. '71FC'의 가입은 국가단위로 이루어지며, 그 재원은 조약가입국의 영역내에서 연간 15만톤 이상의 특정 유류를 수취하는 자(정유업자 등)의 분담금(contribution)으로 조달한다.<sup>9)</sup>

7) Protection Club은 1870년 Westenhope호 사건을 계기로 선주의 화물소유자에 대한 손해배상책임을 담보하기 위해 설립된 Indemnity Club과의 점진적인 합병 및 업무통합을 통하여 오늘날의 선주책임상호보험조합 (Protection & Indemnity Club, 이하 'P&I Club'이라 칭한다)으로 단일화되었다. 오늘날 선주들의 다양한 손해배상책임은 거의 대부분 'P&I Club'에 의하여 담보되기 때문에 사실상 해상책임보험의 주된 영역은 바로 이 'P&I Club'이라고 할 수 있다. 한국에서도 1999년 2월 5일에 선주상호보험조합법이 공포되고, 이를 근거로 2000년 1월 26일 한국선주상호보험조합(Korea P&I Club)이 설립·운영되고 있다. 이하 'P&I Club'에 관해서는 박영준, 해상책임보험에서 피해자의 직접청구권에 관한 고찰, 2003 참조.

8) 이와 같이 석유업계의 자발적 분담수용의 이유는 여러 가지가 있을 수 있지만 화물로서의 유류는 다른 자원과 달리 그 유출로 인한 피해가 심각하다는 점, 그리고 석유는 산업과 일상생활에서의 기초수단으로서 지속적 수송의 필요성이 크다는 점 등이 이유가 있을 수 있지만 그 속내는 석유업계 자체가 유류오염에 따른 손해배상청구의 상대방으로서 법원에 제소당할 위험성이 있다는 점과 선주의 책임부담의 가중은 결국 유류수송의 운임 상승으로 나타날 수 있다는 현실적 필요성이 있기 때문이라고 생각된다.

9) '69년 CLC'와 '71년 FC'의 발효는 상당기간이 경과되어야 하므로 조약의 발효시까지 민간차원에서 유조선업계와 석유업계가 자발적으로 설립한 TOVALOP(Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution)과 CRISTAL(Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution)에 의한 유류오염에 대한 보상업무 체제가 성립되었다. 이 민간협정의 이행을 위한 실무는 1968년 비영리단체로 설립된 ITOPF와 CRISTAL 집행부에 의해 주관되어 왔다. 그러나 TOVALOP와 CRISTAL 체제는 '92CLC'와 '1992년 FC'가 발효되는 1997년 2월에 사실상 폐기되었다. '92CLC'와 '92FC'의 구체적 실무집행과 관련하여 ITOPF는 여전히 회원선주와 P&I Club에 대하여 또는 IOPC의 요청이 있는 경우 해양방제 및 복구, 그리고 보상과 관련된 전문서비스를 제공하고 있다.



#### 4. '92CLC' 및 '92FC' 체제

##### (1) 1984년 개정의정서

“69CLC 및 71FC” 체제의 성립이후에도 76년 Argo Merchant호 사고,<sup>10)</sup> 78년 Amoco Cadiz호 사고,<sup>11)</sup> 79년 ANTONIO GRAMSCI호 사고,<sup>12)</sup> 80년 TANIO호 사건,<sup>13)</sup> 등 대규모 유류오염사고가 발생하자 그 보상한도를 상향조정하여야 한다는 국제적 요구에 따라 ‘69CLC’와 ‘71FC’에 대한 재검토가 이루어졌다. 그 결과 위 협약의 보상한도액은 1단계로 1.35억SDR로, 제2단계(분담유 수취량 상위 3개국 합계가 6억톤에 달하는 경우) 2억SDR로 상향조정된 1984년 개정의정서가 채택되었다(84CLC 및 84FC체제). 그렇지만 그 발효요건으로서 가입국의 분담유 수취량 합계가 7억5천만 톤에 달해야 한다고 규정하였는데, 이것은 연간 약 4억톤의 분담유를 수입하는 미국의 가입을 사실상 발효요건으로 한 것이었다.

그러나 미국은 1989년 Exxon Valdez호 사건<sup>14)</sup>으로 인하여 유조선에 대한 국민인식이 극도로 악화되어, 오염자부담의 원칙에 따라 유류오염에 대한 모든 피해를 오염원인자인 선주가 부담하여야 한다는 사회적 공감대가 형성되었다. 따라서 전통적으로 해운업계의 선주책임제한을 강조하는 ‘CLC 및 FC’ 체제에 대하여 강한 거부감이 형성되어, 이에 가입을 하지 않게 되자 미국 가입을 발효요건으로 하는 1984년 개정의정서는 결국 폐기되었다. 유류오염피해보상과 관련하여 미국은 1990년에 사실상 선주의 무한책임을 인정하는 유류오염법(Oil Pollution Act, OPA 1990)을 제정하였으며, 현재까지 유럽을 중심으로 하는 국제사회와 달리 독자적 노선을 취하고 있다.

##### (2) '92CLC' 및 '92FC' 체제의 성립

국제사회는 1992년 미국이 불참하더라도 발효가 가능한 ‘92CLC’와 ‘92FC’에 관한 개정의정서를 채택하여 현재 시행중에 있다. ‘92CLC’에 의하면 선주의 책임한도액은 5,000톤 이하는 일률적으로 300만SDR, 5,000톤 초과인 경우에는 1톤당 420SDR을 가산하고, 최고

10) 1976년 15월 15일 매사추세츠에서 조타수의 실수로 좌초, 실고 있던 2만 7000톤의 기름을 유출했다.

11) 1978년 3월 16일 Amoco Cadiz호는 22만 3000톤의 원유를 수송하다 프랑스 브리태니포르탈 연안에서 암초에 부딪히는 사고로 인한 유류유출로 10억불 이상의 손해가 발생하였다.

12) 1979년 2월 소련선적의 ANTONY GRAMSCI가 라트비아국가 외해에서 좌초하여 2,700만 달러의 피해를 발생시켰다.

13) 1980년 3월 TANIO호가 프랑스 브류타뉴 외해에서 선체가 두동강 나고, 약 7,000만 달러의 피해를 발생시켰다.

14) 1989년 알래스카 해안에서 일어난 Exxon Valdez호 사고는 원유 2억 리터를 실고 가던 유조선이 좌초된 사건으로 2천 킬로미터의 정정해역이 오염되고 해달, 바다표범 등 수천 마리의 동물이 희생된 충격적 사고였다. 액슨사와 알래스카주 정부는 이후 3년 간 23억 달러를 투입하여 방제작업에 총력을 기울였고 이후에도 지속적으로 복구작업이 이루어졌다.

5,970만SDR까지 그 보상한도를 인상하였다. 그리고 '92FC'의 보상액은 84년 개정의정서와 마찬가지로 1단계는 1.35억SDR로, 제2단계는 2억SDR로 정하였다.

그러나 '92CLC' 및 '92FC' 체제가 성립된 이후에도 1996년 NAKHODKA호 사건, 1999년 Erika호 사건 등 대형유류오염사고의 피해액이 '92CLC'와 '92FC'의 한도를 초과하자 국제해사기구(IMO)는 2000년에 그 보상한도를 다시 50% 상향조정하였다. 즉 '92CLC'는 선주의 책임한도액을 5,000톤까지 451만SDR, 5,000톤 초과인 경우에는 1톤당 631SDR을 가산하되, 최고 8,977만SDR(약 1,340억)까지 배상한도를 상향하였다. 그리고 '92FC'도 50% 상향해서 보상한도를 2.03억SDR(약 3,030억원)로 규정하였다.

2002년 스페인에서 발생한 Prestige호 사건<sup>15)</sup>이 발생하자 EU국가들을 중심으로 '92CLC'는 그대로 두고, '92FC'의 보상한도액을 보충하는 추가기금설립을 주장하였고, IMO는 이를 위한 개정의정서를 채택하였다. 이것이 '유류오염손해보상을 위한 국제기금설립에 관한 국제협약 개정의정서(Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1992, The 2003 Protocol)'이다. 2003보충기금협약(supplementary fund)에 의하면 보상한도는 최고 7.5억SDR(약 1조 1천억원)이다.

우리나라는 1978년에 '69CLC'에만 가입하였으며, '71FC'에는 1992년 12월에서야 가입하였다. 현행 '유배법'은 '69CLC'와 '71FC'의 내용을 이행하기 위하여 1992년에 제정되었으며, '92CLC'와 '92FC'가 1998년에 발효됨에 따라 우리 유배법도 이에 맞추어 1997년 1월 개정되었다. 그리고 2000년에 보상한도액을 인상한 '92CLC'와 '92FC'의 개정에 맞추어, 2003년 12월 다시 유배법을 개정한 바 있다. 그러나 '2003보충기금'에는 가입하지 않아서 동 협약의 적용을 받지 못하고 있다. 또한 유배법은 '92CLC'와 '92FC'의 내용 일부를 수정하여 유류오염에 의한 국내 피해자들을 국제협약에 의한 것보다 더욱 강하게 보호하고자 하였다.

15) 스페인 북서부 해안에서 200여km 떨어진 바다에서 중유 7만7000t을 싣고 가다 좌초된 Prestige호는 대서양으로 견인되다 포르투갈 인접 항구도시 비고에서 170마일 떨어진 지점에서 두쪽으로 갈라져 6만3000t의 원유를 배출하여 그 피해 추정액만 약 10억 유로에 달하며, 아직까지 피해배상 및 보상과 관련하여 소송이 진행중에 있다.

### Ⅲ 이 사건 유류오염관련법의 적용범위 및 대상

이 사건 유류오염피해와 직접적으로 관련된 법규범은 '92CLC'와 '92FC', 그리고 유배법과 주민지원특별법이다(이하 편의상 '유류오염관련법'이라 함). '유류오염관련법'은 체약국가의 영해 및 배타적 경제수역내에서 유조선에 의한 유류유출오염사고로 인하여 발생한 오염손해에 한정하여 적용하고 있다.

#### 1. 장소적 범위

'유류오염관련법'이 적용되기 위해서는 동협약에 가입한 국가의 "영역(영해포함) 및 배타적 경제수역내"에서 오염손해가 발생하여야 한다. 이에 따라 우리 유배법도 대한민국의 영해를 포함한 영역 및 대한민국의 배타적 경제수역에서 발생한 유류오염손해에 대하여 적용하도록 규정하고 있다(동법 제3조).

이 사건 유류오염관련법이 적용되는 장소적 범위에 포함되는지 여부에 대한 판단기준은 '사고발생지점'이 아니라 '오염손해발생지'이다. 따라서 사고가 영해 및 배타적 경제수역에서 발생하는 경우는 물론, 사고가 영해 및 배타적 경제수역 밖에서 발생하였다 하더라도 오염손해가 영해 및 배타적 경제수역(exclusive economic zone, EEZ) 내에서 발생한 경우는 이 사건 유류오염관련법의 적용대상이 된다. 다만 '방제조치'와 관련해서는 공해상이나 협약에 가입하지 아니한 다른 국가에서 취해진 경우에도 이 법규범들의 적용 대상이 된다. 따라서 대한민국의 영역 및 대한민국의 배타적경제수역에서의 유류오염손해를 방지하거나 경감하기 위한 방제조치에 대하여는 그 장소에 관계없이 유배법이 적용된다(동법 제3조 단서).

주민지원특별법은 허베이 스피리트호 유류오염사고에 한정하여 적용되며(동법 제3조), 여기서 '유류오염사고 피해지역'이라 함은 허베이 스피리트호 유류오염사고와 관련하여 「재난 및 안전 관리기본법」에 따라 특별재난지역으로 선포된 지역과 제5조의 유류오염사고특별대책위원회에서 지정한 지역(동법 제2조 제2호)을 말한다.

#### 2. 적용대상 '선박'

이 사건 유류오염관련법이 적용되는 선박은 유류를 화물로서 산적상태로 운송하는 선박

즉, 유조선에 한정한다(92CLC 제1조 제1호, 유배법 제2조 제1호). 유류를 화물로서(as cargo) 운송하는 경우이면 이 법의 적용대상이 되며, 다른 화물과 함께 운반하는 겸용선이나 유류를 운송하고 난 후 그 잔유가 남아있는 선박도 포함된다. 다만 유류를 산적상태(in bulk)로 운송하는 경우에 한정하므로 유류를 포장상태로 운송하는 선박은 포함되지 아니한다. 다만 독항능력이 없는 부선(tanker barge)도 산적유류를 운송하기 위한 경우에는 포함된다(유배법 제2조 제1호 단서). 주민지원특별법에는 "선박"을 「유류오염손해배상 보장법」 제2조 제1호의 선박으로서 허베이 스피리트호 유류오염사고와 관련된 선박이라고 정의하고 있다.

결국 유류오염관련법이 적용되는 이 사건 선박은 "허베이 스피리트호"에 한정되고, 삼성중공업 소속 크레인 바지선이나 예인선(2척)과 닻투묘선은 제외된다. 제외되는 삼성측의 선박들은 해상법의 적용을 받게 된다.

### 3. 적용대상 '유류'

유류오염관련법이 적용되는 유류는 유조선의 화물로서 유류뿐만 아니라 유조선의 연료유도 포함된다. 다만 유조선이 아닌 선박의 연료유는 유류오염관련법의 적용대상이 아니다. 1992 CLC에서 배상대상이 되는 유류는 원유, 중유, 중디젤유, 윤활유 등의 지속성 탄화수소계 광물유이다. 우리 유배법은 '유류'라 함은 선박에 화물로서 운송되거나 선용유로서 사용되는 원유·중유·연료유·윤활유등 지속성 탄화수소광물성유로서 산업표준화법 제12조에 따른 한국산업표준의 석유제품증류시험방법에 의하여 시험한 때에 섭씨 340도이하에서 그 부피의 50퍼센트를 초과하는 양이 유출되지 아니하는 탄화수소유를 말한다(유배법 제2조 제3호, 동법 시행령 제2조). IOPC Fund에 의하면 "비지속성 유류란 선적당시 에이에스티엠 방식 디 86/78(ASTM Method D 86/87)나 그에 따른 개정방식에 따라 시험할 때 섭씨 340도 이하에서 그 부피의 50퍼센트를 초과하는 양이 증류되는 유류를 말하고, 이에 해당하지 않는 유류는 모두 지속성 유류라고 한다.

이 사건 유조선 HEBEI SPIRIT호는 화물로서 산적상태(in bulk)로 원유(crude oil)를 운송도중이었으므로 유류오염관련법의 적용대상이 된다.

## IV 피해배상 및 보상책임

### 1. 책임의 주체

#### (1) 1차적 배상책임의 주체

유류오염사고가 발생한 경우 배상책임의 주체는 사고 당시의 '선박소유자'이다(92CLC 제3조 1호). 유배법도 유류오염손해가 발생한 때에는 사고 당시의 '선박소유자'가 손해배상 책임의 주체라고 규정하고 있다(동법 제4조 제1항). 여기서 선박소유자는 선박법 제8조제1항의 규정 또는 외국의 법령에 의하여 선박의 소유자로서 등록된 자를 말하며, 등록되어 있지 아니한 경우에는 선박을 소유하는 자를 말한다(동법 제2조 제2호).

92CLC에 의하면 책임의 주체를 '선박의 소유자'로 단일화하여 이외의 다음에 해당하는 자에 대하여는 이 협약이나 다른 근거에 의하여 유류오염에 대한 손해배상을 청구할 수 없도록 규정하고 있다(92CLC 제4조 4호).

- (a) the servants or agents of the owner or the members of the crew; 선주의 사용인, 대리인, 선원
- (b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship; 도선사, 기타 선원이 아니면서 선박에 역무를 제공하는 자
- (c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship; 선박의 용선자(나용선자 포함), 선박의 관리자 또는 운항자
- (d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority; 선주의 동의에 의하여 또는 권한있는 당국의 지시에 의하여 구조작업을 하는 자
- (e) any person taking preventive measures; 방제조치를 취하는 자
- (f) all servants or agents of persons mentioned in subparagraphs (c), (d) and (e); 위의 (c), (d), (e)의 사용인 또는 대리인

그러나 오염손해가 이들의 고의나 손해발생의 위험이 있음을 알면서 무모하게 행한 작위 또는 부작위로 인하여 손해가 발생한 때에는 이들도 책임의 주체가 될 수 있다.

이에 관해서는 유배법도 92CLC와 대부분 동일하게 규정하고 있지만(동법 제4조 제5항) 1992년 CLC과 달리 '나용선자'(해석상 재나용선자 포함)도 책임의 주체로 본다(동법 제2조 제2호 단서, 제4조 제5항 3호).<sup>16)</sup> 대한민국 국민이 나용선한 외국국적선박으로 인하여 유류 오염손해가 발생한 경우에는 그 선박의 소유자와 나용선자가 연대배상책임이 있다(동법 제4조 제4항).

그리고 유류오염손해를 배상한 선박소유자는 사고와 관련된 제3자에 대하여 구상권을 행사할 수 있지만, 책임의 주체가 될 수 없는 자에 대한 구상권의 행사는 그 손해가 이들의 고의로 인하여 발생한 경우 또는 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 발생한 경우에 한정하고 있다(동법 제4조 제6항).

따라서 이 사건 유류오염손해의 배상책임의 주체는 허베이 스피리트호 선박소유자<sup>17)</sup>(실무적으로는 선박소유자의 손해를 전보하거나 배상의무를 이행할 담보하는 보험자, 즉 중국 측 P&I Club이나 보험사 등)이다. 다만 선박의 나용선자가 있는 경우에는 92CLC에 따르면 여전히 사고당시 선박의 소유자가 책임의 주체가 되지만 유배법에 따르면 나용선자도 책임의 주체가 될 수 있다. 그리고 선박의 소유자측이 손해를 배상한 경우에는 사고와 관련된 삼성측에 대하여 구상권을 행사할 수 있고(물론 이 경우 과실비율에 따라 구상금액이 정해질 수 있음), 다만 선장이나 선원 등의 과실이 있는 경우라도, 동법 제4조 제6항의 요건을 충족하는 경우에 한해 구상권을 행사할 수 있다.

## (2) 2차적 보상책임의 주체

2차적 보상책임의 주체는 국제유류오염손해보상기금(The International Oil Pollution Compensation Funds, 이하 'IOPC Fund'라 함)이다. IOPC Fund는 '92FC'에 의하여 기금운영을 위하여 설치되었으며 각 계약국의 법률에 따라 법인격이 인정되며, 소송에서 통지를 받을 권리와 소송에 참가할 권리 등 소송당사자의 지위가 인정된다(92FC 제2조 제1호

16) 즉 92CLC은 선박의 경우 용선이나 재용선 등으로 인하여 누가 선박소유자인지 일반 피해자로서는 확인하기 어려운 점을 고려하여 사고 당시 등록된 선박소유자를 책임의 주체로 단일화한 것이다. 이와 달리 유배법이 대한민국 국민인 나용선자를 포함시킨 것은 외국의 선박소유자와 함께 대한민국인 나용선자를 책임의 주체로 함으로써 피해배상을 좀 더 쉽고 신속하게 하기 위한 것으로 보인다. 이것은 국제협약과 국내법이 상충하는 경우이며, 그 해결과 관련해서는 다양한 견해가 있을 수 있지만 헌법 제6조 제2항의 국제법질서조항에 따라 92CLC에 부합하도록 유배법을 개정할 필요성이 있다고 본다.

17) HEBEI SPIRIT호의 소유자는 HEBEI SPIRIT SHIPPING CO. LTD(중국, 홍콩)이고, V SHIPS(ASIA) PTE. LTD(싱가포르)에서 선원들을 공급·관리한다.

(c). 1992 IOPC Fund는 모든 계약국들로 구성된 총회와 총회에서 선출된 집행위원들로 구성된 집행위원회에 의해 운영된다.

IOPC Fund의 보상책임이 발생하는 경우는 첫째, 1992 CLC에 따라 선박소유자의 손해 배상책임이 발생하지 아니하는 경우, 둘째, 1992 CLC에 의하여 책임있는 선박소유자와 재정보증자가 전액배상을 하지 못한 경우, 셋째, 오염손해가 1992 CLC상의 선박소유자의 책임한도를 초과하는 경우에 한정된다(92FC 제4조 제1호 (a)(b)(c)).

현행 유배법에 의하면 피해자는 선박소유자 또는 보험자등으로부터 배상을 받지 못한 유류오염손해금액에 관하여 국제기금협약이 정하는 바에 따라 국제기금에 대하여 국제기금협약 제4조제1항의 규정에 의한 보상을 청구할 수 있도록 하고 있다(동법 제23조).

이 사건에서 IOPC Fund는 피해규모를 위에서 기술한 바와 같이 3,520억~4,240억원으로 추정하고 있음을 고려할 때, 오염손해가 1992 CLC상의 선박소유자의 책임한도(89,770,000SDR = 약 1,340억원)를 초과하는 경우에 해당되어 이 사건 제2차적 보상책임주체로서 IOPC Fund가 보상의무를 이행하여야 한다.

### (3) 3차적 보상책임의 주체

92FC에 의하면 유류오염피해에 대한 보상한도를 정하고 있으며, 이를 초과하는 피해에 대해서는 92CLC나 92FC, 그리고 유배법상 더 이상 피해를 보전할 수 있는 방법은 없다. 민사상 유조선 소유자에 대한 손해배상책임도 92CLC에 의하여 제한된 배상액만 이행하면 더 이상 책임을 물을 수 없다. 또한 IOPC Fund도 92FC에 의하여 제한된 보상한도(3,030억원, 이것은 92CLC의 배상한도를 포함한 금액임)내에서만 보상책임을 이행하면 족하고, 이를 초과하는 보상은 할 수 없도록 되어있다.

유배법도 92CLC나 92FC에 따른 보상책임을 규정하고 있기 때문에 92FC의 보상한도를 초과하는 오염손해에 대해서는 아무런 규정이 없다. 즉 유배법에 의하면 피해자는 국제기금협약이 정하는 바에 따라 국제기금에 대하여 국제기금협약 제4조 제1호의 규정에 의한 보상을 청구하는데 그치고 있다(동법 제23조 참조).

그러나 주민지원특별법에 따르면 92FC의 보상한도액을 초과하는 경우의 특례규정을 두고 있다(동법 제9조). 이 규정에 따르면 국가 또는 지방자치단체가 92FC의 보상한도액을 초과하는 손해에 대한 보상금(‘한도초과보상금’)의 전부 또는 일부를 지급하는 보상책임의

주체가 될 수 있다(동법 제9조 제1항). 다만 한도초과보상금의 지급액은 국제기금에서 인정한 총사정액에서 국제기금의 보상한도액을 차감한 금액을 초과할 수 없도록 하고 있다(동법 제9조 제2항, 동법 시행령 제17조 제3항).

## 2. 책임의 본질

유류오염관련법에 따른 유류오염사고는 선박에 의한 유류의 운송이라는 고도의 위험이 내포하고 있는 행위로부터 초래되므로 행위자의 고의·과실에 상관없이 그 책임을 행위자에게 귀속시킬 수 있는 무과실책임을 인정하고 있다. 이와 같은 유류오염에 따른 '무과실책임'은 '위험책임'의 대표적 속성으로서 사회적으로 위험을 야기하였다는 점에 근거하여 그 책임을 부담하게 하는 것이다. 즉 유조선으로부터 유류가 유출 또는 배출되어 오염이 발생하고 그로 인하여 손해가 발생하면 선박소유자의 배상책임이 인정된다.

따라서 유류의 유출 또는 배출이 사고로 인한 것이든 선박소유자나 선장·기타 사용인의 과실에 의한 것이든 그 유무를 따지지 않고 선박소유자의 배상책임이 인정된다.

## 3. 책임의 요건

선박소유자의 배상책임의 요건으로서 주관적 구성요건인 고의·과실은 필요로 하지 않지만 유조선으로부터 유출 또는 배출된 유류로 인하여 유류오염손해의 발생이라는 객관적 구성요건을 필요로 한다.

### (1) 오염손해의 발생

오염손해는 선박으로부터 유류가 유출 또는 배출되어 초래된 오염에 의하여 i. 그 선박의 외부에서 생긴 손실 또는 손해와 ii. 방제조치 비용 및 방제조치로 인한 추가적 손실 또는 손해를 말한다. iii. 다만 선박의 외부에서 생긴 손해중 환경손상으로 인한 손해는 이익의 상실과 환경회복을 위하여 취하였거나 취할 상당한 조치비용에 한정된다(92CLC 제2조 제6호, 유배법 제2조 제4호, 주민지원특별법 제2조 제8호).

유류오염사고로 인한 손해로서 인적손해, 경제적 손해, 정신적 손해, 환경손해가 논의될 수 있으며, 특히 환경손해는 단순히 오염된 것만으로는 그 대상이 되지 않고, 오염에 의해 이익의 상실(loss of profit)이 있는 경우와 원상회복을 위한 복구비용으로 한정하고 있다.<sup>18)</sup>



## (2) 인과관계

92CLC에 의하면 유류오염으로 그 선박의 외부에서 생긴 손해라고만 규정하고 있으므로 선박상의 손해를 제외한다는 소극적 의미외에 유류오염사고와 손해사이의 인과관계에 관해서는 아무런 규정이 없으며, 우리 유배법도 마찬가지이다. 따라서 인과관계가 인정되는 손해의 범위는 계약국 각국의 국내법상의 인과관계법리에 맡겨져 있다. 우리 민법의 불법행위규정에 따르면 일본과 마찬가지로 제한배상주의 입장에서 절충적 상당인과관계설을 채택하고 있다는 것이 종래까지 판례·통설의 입장이다.<sup>18)</sup> 그러나 IOPC Fund의 Claims Manual에 따르면 유류오염사고와 피해와의 인과관계의 입증은 피해자에게 엄격히 요구하고 있다. 이것은 신속한 보상을 위하여 세부적인 기준과 절차 등을 규정한 실무지침으로서 법규적 효력을 갖는 것은 아니다. 그럼에도 불구하고 IOPC Fund는 이 지침과 마찬가지로 손해산정시 클레임에 포함된 비용 및 손실·손해와 유류유출에 의한 오염사고와의 인과관계의 존재를 엄격히 요구하고 있어서 피해자측이 이를 입증할 적절한 자료 또는 증거를 제시하지 못하면 피해보상액 산정에서 제외된다.

## 4. 책임의 제한

### (1) 책임한도액

1992 CLC에 의해 선박소유자가 부담하게 되는 손해배상책임은 선박의 톤수에 따라 다르다. 2,000년에 상향조정된 선주의 책임한도액은 5,000톤까지 451만SDR, 5,000톤 초과인 경우에는 1톤당 631SDR을 가산하되, 최고 8,977만SDR(약 1,340억)까지 배상한도를 상향하였다(92 CLC 제5조 제1호 (b), 2000개정).

그리고 '92FC'에 의한 IOPC Fund는 92CLC의 배상한도를 포함하여 그 보상한도를 2.03억SDR(약 3,030억)로 규정하고 있다(제4조 4호 (a), 2003개정).

18) 92CLC 제2조 제6호에 가운데 환경손해에 관한 원문은 다음과 같다: provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken, 그러나 미국의 OPA는 비사용가치(non-use value)에 대한 손해의 범위에 포함시켜 배상책임을 지우고 있다.

19) 다만 독일은 손해배상의 범위와 관련하여 완전배상주의에 입각하고 있지만 인과관계에 있어서는 절충적 상당인과관계설이 판례·통설의 입장이다. 한국과 일본은 제한되는 손해배상의 범위를 상당인과관계설에 따라 규율하므로 결과적으로 독일의 입장과 다르지 않다.

## (2) 면책사유

선박소유자는 오염손해(pollution damage)가 다음 각호의 사유에 해당함을 입증하면 면책된다(92CLC 제4조 제2호, 유배법 제4조 제1항).

- i) 전쟁, 적대행위, 내란, 폭동 또는 예외적이고 불가피하며 불가항력적 성질의 자연현상에 의해 발생하거나,
- ii) 전적으로(wholly) 손해를 발생시킬 의도로서 행한 제3자의 작위 또는 부작위에 의하여 발생하거나,
- ii) 전적으로(wholly) 기타 항로시설의 유지에 관하여 책임 있는 정부, 기타의 당국의 그 시설 유지에 관한 과실 또는 고의에 의하여 발생한 경우

또한 유류오염손해가 각호에 해당되는 경우에는 IOPC Fund의 책임도 면제된다(단, 방제비용에 대해서는 적용되지 않음, 92FC 제4조).

- i) 전쟁, 적대행위, 내란 또는 폭동으로 발생한 때(단, 오염손해가 예외적이고 불가피하며 불가항력적 성질의 자연현상인 경우에는 제외),
- ii) 군함과 비상업적 용도에 쓰이는 정부소유의 공용선으로부터 유출된 기름으로 손해가 발생한 때,
- ii) 오염손해가 적용대상선박에 의한 사고에서 비롯된 것임을 청구자가 입증하지 못한 경우
- iv) 오염손해가 전적으로 또는 부분적으로 피해자의 고의 또는 과실로 인하여 발생한 것임을 입증한 경우(이 경우에는 전부 또는 일부 면책됨).

## (2) 책임제한 배제사유

1992 CLC는 선박소유자의 책임제한 배제사유를 규정하고 있다. 즉 선박소유자 자신이 그 손해를 일으킬 의도로 한 작위나 부작위(personal act or omission, committed with the intent to cause such damage) 또는 그러한 손해 발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위(personal act or omission, recklessly and with knowledge that such damage would probably result)로 인한 손해인 경우에는 책임제한이 배제된다(92CLC 제6조 제2호, 2000개정).<sup>20)</sup>

20) 92CLC 제6조 제2호의 원문은 다음과 같다. The owner shall not be entitled to limit his liability under this Convention if

우리 유배법도 제6조 제1항 단서에서 책임제한의 배제사유를 유류오염손해가 “선박소유자 자신의 ‘고의’로 인하여 발생한 경우”와 “손해 발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 발생한 경우”로 규정하고 있다. 이것은 “손해를 발생시킬 의도로 한 행위”를 “고의”로 이해한 것으로 생각된다. 그리고 “손해발생의 개연성을 인식하면서 한 무모한 행위로 인하여 손해가 발생한 경우”를 우리 법체계와 관련하여 그 의미를 어떻게 부여할 것인지 관해서는 학설이 대립하고 있다.<sup>21)</sup>

## 5. 이행책임의 담보

### (1) 강제보험제도

계약국에 등록된 선박이 유류를 산적화물로서 2,000톤 이상을 수송하는 경우 그 선박소유자는 책임한도액에 상당하는 책임보험에 가입하거나 책임이행을 보증하는 은행보증(guarantee of a bank) 또는 FC에서 교부하는 증명서(certificate)와 같은 재정보증(financial security)을 취득·유지하도록 강제하고 있다(92CLC 제7조 제1호). 유배법도 마찬가지로 규정하고 있으면 다만 보장계약체결 강제 대상을 유류산적화물 200톤 이상을 수송하는 경우로 규정하고 있다(동법 제14조). 그리고 예외적으로 선박소유자의 손해배상책임이 발생한 때에는 피해자는 보험자등에 대하여도 직접 손해배상의 지급을 청구할 수 있도록 하고 있다(92 CLC와 유배법 제16조 제1항).

이를 위해 92CLC 제7조에서는 보장계약의 내용(보험금액 또는 배상의무이행담보금액은 책임한도액을 상회하여야 한다), 보증서 발급 및 비치의무와 이를 위반시 제재규정(국내선박은 취항불허, 외국선박은 입·출항 거부 등)을 두고 있다. 우리 유배법도 제15조 내지 제21조에서 이와 같은 내용의 규정을 두고 있다.

---

it is proved that the pollution damage resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

21) 이와 관련하여 1992CLC상의 “당해 손해를 발생시킬 의도”는 우리 법체계상의 확정적 고의와도 다른 개념으로 보면서, 우리 유배법상의 “고의”는 92CLC의 해석에 맞추어 일반적인 확정적인 고의와는 다른 것으로서 당해 손해의 발생을 의욕한 행위라고 해석해야 한다는 견해도 있다. 그리고 “손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 한 무모한 행위”를 “중과실보다는 고의에 더 가까운 개념”이라고 하거나 “고의에 준하는 것”이라고 보는 준고의설, 미필적 고의설, “중대한 과실로 손해가 발생하지 않을 것으로 믿거나 혹은 중대한 과실로 손해발생가능성에 대한 인식이 미치지 못하고 행한 모든 행위라는 중과실설 등이 대립한다. 최중현, 유류오염손해배상보장법의 개정방향, 한국해법학회지 제28권제1호, 2006, 124-129쪽 참조.

## (2) 기금의 조성

92FC 보상책임을 이행하기 위해서 해주인 석유회사가 기금조성을 위한 분담금 납부의무자가 된다. 92FC에 의하면 전년도에 15만톤 이상의 분담유를 해상운송에 의하여 체약국의 항 또는 터미널시설에서 수령한 자에게 납입의무를 지우고 있다. 총회는 매년 필요하다고 생각되는 연차분담금의 총액을 결정하고 예산의 형식으로 수지계산을 하여 이것을 전년도의 각출유 톤수에 할당하여 징수한다. 체약국은 징수의 이행을 위하여 필요한 처리를 포함한 국내법규에 따라 적절한 조치를 취하여야 하며, 기금의 분담의무자의 명단을 사무국장에게 제출하여야 한다(92FC 제15조).

유배법도 제29조 내지 제32조에서 각각 분담유량의 보고(동법 제29조), 자료송부(동법 제30조), 분담금납부(동법 제31조), 납부채무자에 대한 최고(동법 제32조)를 규정하고 있다. 92FC에는 2007년 현재 99개국이 가입하였으며, 각국의 분담율은 일본이 전체기금의 18%를 차지하여 1위이며, 이탈리아가 10%로 2위, 한국은 8%로 3위를 차지하고 있으며, 28년간 135건의 오염사고를 처리하였고, 피해금액으로 총 10억달러가 지급되었다. 향후 오염사고의 규모가 대형화될 가능성이 높고, 세계경제의 인플레이션 현상 및 중국 등 신흥 개발도상국의 유류수요의 증가 등으로 인하여 피해보상액은 보다 더 증가할 것이라고 본다.

## 6. 소송의 관할 및 청구기간 등

유류오염손해가 발생한 때에는 피해자는 사고 당시의 선박소유자를 대상으로 손해배상 청구의 소를 제기할 수 있다. 재판관할권은 유류오염손해로 피해를 입은 체약국의 법원이 이를 행사한다. 유배법은 선박소유자에 대한 소는 다른 법률에 의하여 관할법원이 정하여 지지 아니하는 경우에는 대법원규칙이 정하는 법원에서 관할하도록 규정하고 있다(동법 제12조). 또한 92CLC에 의하여 유류오염손해에 대한 배상청구의 소가 선주 또는 그 재정보증자에 대하여 이미 제기되어 있는 경우에는 당해 법원이 IOPC Fund에 대한 모든 소송에 관하여 배타적 관할권을 가진다.

선박소유자에 대한 손해배상청구권은 유류오염손해가 발생한 날부터 3년이내에, 그 유류오염손해의 원인이 되었던 최초의 사고가 발생한 날부터 6년이내에 재판상 청구가 없는 경우에는 소멸한다(92FC 제6조 제1호, 유배법 제11조).

다만 그 피해액이 선박소유자의 책임제한도를 초과하는 경우에 선박소유자는 책임제한 절차개시 신청을 할 수 있다. 신청기간은 책임제한액을 초과하는 청구금액을 명시한 서면에

의한 청구를 받은 날로부터 6개월 이내에 하여야 하며(유배법 제31조), 그 신청사건은 유류 오염손해가 발생한 곳을 관할하는 법원에서 전속관할 한다(유배법 제33조). 92 IOPC Fund는 책임제한절차에 참가할 수 있으며 이 경우 책임제한 절차에서 내려진 법원의 결정은 1992 IOPC Fund를 기속한다.

외국 관할법원이 내린 판결로서 그 나라에서 집행력이 있고 통상의 재심절차를 필요로 하지 않는 판결은 각 계약국에 의하여 승인되며, 집행력을 갖는다.

## V 유류오염 피해배상 및 보상의 문제점 및 대안

### 1. 피해배상 및 보상한도의 부족과 그 대책

#### (1) 문제점

이 사건과 같은 대형유류오염사고인 경우에 항상 핵심적 이슈로 부각되는 것은 피해에 대한 적절한 배상 및 보상이 이루어질 수 있는가 하는 점이다. 위에서 검토하였듯이 현행 IMO(국제해사기구, International Maritime Organization)체제에서는 오염피해에 대한 배상 및 보상이 충분히 이루어지기 어려울 것으로 예상된다. 현재 유류오염피해액과 관련하여 IOPC에서 2008년 2월말을 기준으로 추정한 4,240억원을 최대피해액으로 가정할 때, 92CLC에 따른 선박소유자의 최대 피해배상액(약 1,340억)을 포함한 92FC에 의거한 IOPC Fund의 최대보상한도액(약 3,030억), 그리고 주민특별법에 근거하여 국가 및 지방자치단체가 지급하는 한도초과보상금 등으로 그 부족분을 충당하리라고 본다.

그러나 실질적인 유류오염에 따른 피해액이 4,240억원을 크게 상회하는 경우에 있어서는 (실제 그럴 가능성이 크다고 예상됨) 주민 등의 피해보전이 현실적으로 어렵다는 점이고 이와 관련되어 몇 가지 대안을 검토할 필요가 있다.

#### (2) 대응책

첫째, 유류오염 피해와 관련하여 선박소유자의 무한책임제도를 도입하는 것이다.

이것은 피해보전에 관한 현행 제도가 안고 있는 부족한 배상 및 보상문제를 일거에 해결할 수 있다는 장점이 있다. 그러나 이와 같은 무한책임제도는 선주의 책임제한을 요체로

하고 있는 현행 IMO의 체제와 양립할 수 없다. 그러므로 현행법상 유배법 등의 개정이나 입법을 통하여 엄격한 오염자부담의 원칙에 따라 무한책임제도를 도입하기 위해서는 92CLC와 92FC를 탈퇴하여야만 한다.

그리고 유류오염사고에 대비하여 미국의 OPA와 마찬가지로 독자적인 국내법을 통하여 선주의 책임제한사유를 엄격히 설정하여 선주의 무한책임을 강제하고, 선주의 무자력에 대비하여 보험 및 기금제도 등을 마련하여야 한다.

이와 같은 무한책임제도의 수용은 장기적으로 그 구체적인 내용에 관한 검토가 필요하지만 현실적으로 수용하기 어려운 측면이 많다. 국제협약에서 탈퇴하고 독자적인 유류오염에 대한 배상책임 및 보상에 관한 입법을 마련한다면 그 구체적인 내용은 사실상 선주의 무한책임을 인정하고 있는 미국의 OPA법과 유사하게 규정될 수 있으리라고 본다. 그러나 해운업계와 정유업계의 물동량이나 교통량 등 경제 규모면에서 미국과 한국은 동일하게 평가할 수 없다. 전세계 분담유량의 약40%를 차지하는 미국과 달리, 한국은 미국의 약1/10 수준에 불과하므로 이번 사건과 같이 피해규모가 막대한 경우에는 국내 선주의 무한책임과 정유업계의 분담금 납부에 따른 기금이 마련되더라도 그 피해를 완전하게 보전할 수 없으며, 설사 피해의 완전배상 및 보상을 위한 기금을 강제하더라도 이것은 국내 해운업계와 정유업계의 부담을 턱없이 가중하게 되는 결과를 초래할 수 있다.

둘째, 현행 IMO의 체제하에서 '2003보충기금협약'에 가입하는 것이다.

2003보충기금협약은 앞에서 언급하였듯이 2003보충기금(supplementary fund)을 통해 현행 92CLC 및 92FC 협약에서의 보상한도를 넘어선 피해를 보상하지만 최대보상한도는 7.5억SDR(약 1조 1천억원)이다. 보충기금의 재원은 선박소유자에게는 추가적인 부담없이, '하주'의 분담금 추가 납부를 통하여 조달하도록 있으므로 정유사의 분담금이 증가하지만 유류오염 피해구제를 강화한다는 점에서 2003보충기금협약의 가입은 현실적으로 선택 가능성이 높은 대안이 될 수 있다. 다만 가입에 따른 추가적인 부담이 얼마나 되는지, 그리고 가까운 장래에 이번 사건과 같이 92FC의 보상한도를 초과하는 대형 유류오염사고가 발생할 가능성이 있는지 여부 등을 면밀히 검토하여 판단할 필요성이 있다.<sup>22)</sup> 현재까지 스페인에서 발생한 프레스티지호가 이에 해당되는 최초의 사례라고 볼 수 있으며, 한국에서 발생한 허베이 스프리트호 사고가 두 번째 사례가 될 것이다.<sup>23)</sup>

22) 이에 관해서는 목진용, 2003 보충기금협약 가입 및 유류오염손해보상체제 개편논의에 대한 대응방안, 한국해양수산개발원, 2005, 참조.

그러나 30만톤 이상의 초대형 유조선(VLCC)의 도착지를 분석해보면 한국은 2005년에 127회에서 2007년에는 173회로 오히려 증가하고 있다. 이 가운데 단일선체 유조선을 이용한 원유 수입이 전체의 60% 가량을 차지하며, 이는 세계 전체 원유 수급시장 평균치의 2배 이상 수준이다. 그 결국 우리나라는 다른 나라들보다 단일선체 유조선에 의한 유류 운반이 많아 기름 유출사고 재발 가능성이 크며, 따라서 이 사고와 같은 대형유조선에 의한 유류유출사고가 재발될 위험은 여전히 남아 있다. 2002년 7월 해양수산부가 발주하여 한국해양연구원 해양시스템안전연구소가 제출한 “씨프린스호 유류오염사고 사후관리방안”에 관한 연구보고서의 결론은 1995년 여수에서 발생한 Sea Prince호 사고 이후에도 우리나라 근해 물동량 및 교통량이 지속적으로 증가하고 있음을 적시하고 Exxon Valdez호와 같은 대형 오염사고가 우리나라 주변에서도 언제든지 발생 가능한 상황이라고 경고한 바 있었으며, 이 보고서가 제출된 지 6년도 안되어 이번 허베이 스프리트호 사고가 발생한 것을 상기할 필요가 있다.

셋째, 현행 제도하에서 92FC의 보상한도를 초과하는 피해액의 일정 부분을 보전할 수 있는 ‘국내 Fund’를 창설하는 것이다.

현행 주민지원특별법에 의해 국가 또는 지방자치단체가 92FC의 보상한도액을 초과하는 손해에 대한 ‘한도초과보상금’ 지급제도를 정유사가 일정액의 분담금을 납부하여 조성된 ‘국내 Fund’로서 대치하는 것이다. 다만 ‘국내 Fund’의 보상한도는 국제기금에서 인정한 총사정액에서 국제기금의 보상한도액을 차감한 금액을 초과할 수 없도록 하거나, 객관적으로 인정되는 실손해액이 92FC의 보상한도액을 초과하는 경우 그 초과금액의 일정 비율(예를 들면 50%)로 한정 할 수도 있다. 이를 위해서는 분담금납부의무주체와 분담비율, 그리고 보상한도설정 등에 관한 구체적인 검토가 필요하다.

이와 같은 방안은 현행 주민지원특별법 한도초과보상금제도가 국민의 세금으로 지급된다는 점에서 제기되는 문제점을 해소하고, 유사한 사건이 발생할 때 마다 특별법 형식의 ‘한도초과보상금’ 지급 등의 형식으로 대응하는 것보다 이를 일반화하는 것이 대규모 유류 오염사건발생에 따른 피해주민의 혼란과 불안 등의 문제점도 어느 정도 완화할 수 있다. 그리고 국내 정유사가 부담하는 액수와 요율의 조정을 통하여 ‘2003보충기금협약’에 가입하는 것보다 정유사의 부담을 완화할 수 있으며, 국내 유류오염피해에 한정하여 사용한다

23) 에리카호 사건은 보상총액이 약1.45억SDR로서 보상한도액의 71.4%이며, 나호드카호 사건에서는 약1.64억SDR로 80.9%로서 보상한도를 초과하지는 않았다. 그리고 1995년 전남 여수에서 발생한 Sea Prince호 사건에서 실제 보상액은 3,594SDR로 17%에 불과하였다.

는 점에서 국내 피해구제에 유리하다는 점 등을 고려할 때 '2003보충기금협약'에 조건반사적으로 가입하는 것보다 현실적으로 국익에 도움이 될 수 있다는 점에서 적극적으로 검토할 만하다고 본다. 다만 이 기금은 기존의 보상체제와 별개로 운영되므로 보상의 혼선을 초래할 수 있고, 공동기금설립을 구체화하기 위한 법적·행정적 부담이 있을 수 있다. 그러나 IOPC 본부 입장에서도 피해의 신속한 지원을 위해서는 각 회원국에 국내 'Fund'를 설치하도록 권장할 필요가 있다. 이것은 피해의 배상 및 보상에 있어서의 '적정성' 판단도 중요하지만 '신속성'도 그에 못지않게 중요하다는 인식을 기초로 하여야 한다. 그리고 현행 유류오염사고에 있어서 장기간에 걸친 피해배상 및 보상과 관련된 논쟁 또는 법적 투쟁은 피해자들의 IOPC에 대한 불만을 가중시키는 중요한 요인이라는 점에서 적극적으로 국내 펀드의 설립 및 운용에 관한 검토가 필요한 시점이라고 본다.

## 2. 유류오염관련법 적용대상의 확대

### (1) 화물선 등 일반선박의 유류오염사고에 대한 대책필요

유류사고 현행 유류오염사고에 대한 배상 및 보상에 관한 직접적인 국내법은 유배법이다. 유배법은 유조선에 의한 화물로서의 유류사고 뿐만 아니라 선박연료유사고의 경우에도 적용한다. 그러나 동일한 선박연료유의 경우이지만 유조선이 아닌 일반선박의 연료유사고의 경우에는 유배법이 적용되지 아니하고, 일반 해상법이 적용된다. 따라서 일반선박에 의한 선박연료유사고에도 선박소유자의 과실책임주의가 적용되고, 책임을 전보하는 보장계약을 강제하지 않으므로 피해자의 보호에 소홀하다는 문제가 발생한다. 이를 해결하기 위해서는 선박소유자의 무과실책임을 인정하고 강제보험을 도입하는 한편, 피해자들에게 직접 청구권을 인정하는 것이 필요하다. 이와 달리 2001년 체결된 선박연료유 협약(Bunker Convention)에 가입하면 유배법의 적용을 받는 것과 유사한 효과를 갖는데, 이미 이 협약의 내용을 반영하고 있는 유배법 개정안이 제시되어 있으며, 이것은 위에서 제기한 현행 유배법상의 문제점을 어느 정도 해소할 수 있으리라고 본다.

### (2) 저장용 유조부선

저장용 유조부선은 유류의 운송을 목적으로 하는 선박이 아니고 또한 자항력이 없기 때문에 유배법의 적용대상이 아니다. 그러나 한국의 저장용 유조부선은 대부분 20년 이상된 노후선박으로서 유류오염사고의 발생가능성이 많지만 선박소유자들의 피해배상능력이 없



는 경우에는 IOPC Fund의 대상선박이 아니므로 보상을 받기가 어렵다. 이를 위해 유배법을 개정하여 저장용 유조부선도 적용대상으로 규정하는 것을 검토할 필요가 있다.

### 3. 인과관계 입증책임의 문제

한국에서는 그동안 유류오염사고가 발생하면 피해보상범위 및 보상액 등을 둘러싸고 가해자측과 피해자측간에 마찰이 끊이지 않았었고 이는 장기간의 법정공방으로 번지거나 사회문제로까지 비화되기도 하였다. 이와 같은 갈등구조의 핵심에는 보상실무와 관련하여 오염사고와 손해간의 입증문제가 자리 잡고 있다.

#### (1) 피해산정의 불공정성

이와 같은 이유는 피해입증의 불공정성에 기인하는 바가 크다. 유류오염사고가 발생하면 IOPC Fund나 P&I Club은 ITOPF<sup>24)</sup>조사관을 오염사고가 발생한 사고 당사국에 급파하여 유류오염사고에 관한 방제업무의 효율성에 대한 조연과 유류유출에 의한 피해조사 및 평가업무를 관장하여 수행토록 하고 있으며, 사고 당사국의 검정인으로 하여금 ITOPF조사관의 조사업무수행을 보조토록 하고 있다. 그리고 어업피해액 산정함에 있어서 IOPC Fund나 P&I Club은 ITOPF 조사관의 레포트를 기초로 하고 있으며, 피해자측이 선임한 변호인측의 피해보고서 등은 그 산정결과에 별로 커다란 영향을 미치지 않는 것으로 보이며, 이것은 공동조사를 한 경우에도 그 결과가 크게 다르지 아니하였다.

그러나 일정한 위험원의 지배결과를 귀속시키는 위험책임의 법리에 비추어 피해자에 대한 엄격한 입증책임을 부담하게 하는 것은 부당하다. 그 대안으로서 개연성이론이나 인과관계추정이론을 수용하여 피해자는 유출된 유류로 인한 손해발생이라는 상당한 정도의 개연성만을 입증하면 족하고, 가해자로 하여금 인과관계의 부존재를 입증하지 못하는 한 책임을 지도록 하는 것이 정당하다고 생각된다. 이것은 현행 IOPC의 보상체계를 개선하여 실손해를 완전보상할 수 있는 수준까지 가능하도록 한다는 점에서 바람직하지만 이와 같은 보상체계는 그 전제로서 각국의 피해를 입증할 수 있는 객관적 자료를 구축할 수 있는 제도적 개선방안을 장기적 과제로서 꾸준히 마련할 필요가 있다.

24) IOPC Fund 및 P&I club에서는 유류오염사고에 관한 피해조사 및 평가업무에 관한 한 국제선주오염연합(The International Tanker Owners Pollution Federation, ITOPF)의 공정성과 객관성을 높이 평가하고 있다. ITOPF는 유류오염 및 이와 관련된 제반 업무를 수행하는 업무를 수행하는 전문기관으로서 1969년 발족하여 영국 런던에 본부를 두고 있으며 유류오염문제에 대한 전문 과학자들로 구성되어 있다.

## (2) 증빙서류가 없는 경우의 피해입증

IOPC Fund나 P&I Club이 유류오염손해의 범위를 엄격히 제한하고 인과관계의 입증을 엄격히 요구하는 것도 문제지만 이것은 우리나라뿐만 아니라 체약국 모두에게 적용되고 있음에도 불구하고 다른 국가와 비교하여 특히 우리나라의 보상액이 청구액에 대비하여 매우 낮다는 점이다. 시프린스호의 총보상액이 3,594만SDR로 청구액대비 17.7%에 불과하였으며, 10% 미만에서 타결되는 경우도 많았다(금동호 사건 7.6%, 태양호 사건 1.7%, 삼우호 사건 2.5% 등). 그 이유는 보상청구와 관련하여 정부나 지방자치단체의 소극적 대응이나 국제적 신뢰도 및 협상능력 등 여러 가지가 있지만 가장 근본적인 이유는 평상시 증빙자료를 거의 갖추고 있지 않기 때문이라고 판단된다.

특히 구체적인 피해산정과 관련하여 증빙서류가 있는 경우에는 큰 문제가 없지만 증빙서류가 없는 경우에는 그 입증방법 및 절차를 어떻게 할 것인가가 현실적인 문제이다. 한국에서는 등록되지 않은 맨손어업인 등 피해주민 대부분이 객관적이고도 신빙성 있는 입증자료를 구비하고 있지 않다. 따라서 사후적으로 객관성과 전문성이 결여된 증거능력이 약한 간접 자료를 제시할 수밖에 없어 결국 보상청구액의 대폭적 감액을 초래하고 있다.

이를 방지하기 위해서는 국제적으로 신뢰할 수 있는 감정평가기관이나 국가가 지정하는 전문조사연구기관 또는 교육기관에 의뢰하여 현장조사 활동을 통하여 어업생산량이나 손해액 등을 객관적으로 조사·평가하여 전문적이고 과학적인 근거를 마련하는 것이 중요하다. 결국 정부에서 인정한 자격과 능력을 가진 2이상의 기관에서 피해조사 및 피해액 산정을 하도록 관련법을 개선할 필요성이 있다. 여기에는 평가대상물건, 대상권리, 피해조사방법, 조사기관의 자격 법정화 등에 관한 검토가 수반되어야 한다.<sup>25)</sup>

물론 이와 같은 정부에서 인정하는 기관에서 조사를 해도 국제기금에서 그 결과를 그대로 수용하지 않는 경우도 있을 수 있지만 현행 제도 보다 객관성과 전문성을 비약적으로 개선할 수 있다는 점에서 바람직하다고 본다. 그리고 정부에서 지정한 기관에서 피해액을 산정할 경우 정부가 그 산정액을 인정해서 지급하지 않으면 의미가 없다거나, 정부가 지정기관의 피해액을 그대로 인정하는 경우에 국제기금에 대위청구 해야 하는데, 정부가 피해자에게 지급한 금액을 국제기금에서 보상받을 수 없는 경우 등의 문제점이 있을 수 있지만 이것은 위에서 언급한 국내 Fund를 도입 활용함으로써 어느 정도 해소될 수 있다고 본다.

25) 유류오염사고의 피해조사 및 손해액 산정에 있어서도 매립이나 간척 등 공공사업시행이나 원자력발전소 건설 및 가동에 따른 어업피해에 적용하는 피해조사 절차 등을 적용하자는 견해가 있다. 황갑수, 우리나라의 유류오염 피해보상 사례 및 문제점과 대책, 수협조사월보, 수협경제연구원, 2002, 11쪽.

#### 4. 선보상제도의 유배법으로의 수용

대형유조선유류오염사고인 경우에는 주민피해의 확산을 방지하기 위해서는 국가가 피해 주민에게 그 손해의 일정부분을 선보상하는 제도를 유배법에 규정하는 것도 고려할 필요가 있다. 1999년 에리카호 사고와 2002년 프레스티지호 사고로 인한 피해보상을 프랑스와 스페인 정부가 피해를 선보상한 후에 IOPC Fund에 청구한 사례가 있다. 이에 영향을 받아 현행 주민지원특별법 제8조에서 국가 또는 지방자치단체는 허베이 스피리트호 유류오염사고와 관련하여 「유류오염손해배상 보장법」에 따른 손해배상 또는 보상을 청구한 자가 손해배상금 또는 보상금을 지급받기 전에 손해배상청구권 또는 보상청구권의 대위행사를 전제로 일정 범위의 금액을 지급할 수 있다고 규정하여 정부의 선보상제도가 도입되었다(동법 동조 제1항). 그렇지만 이것은 허베이 스피리트 사건에 한하여 적용되는 특별법으로 도입되어 있는데, 향후 일정 규모이상의 유류오염사고인 경우에도 피해주민의 생계유지와 피해보전 및 갈등완화, 그리고 피해보전에 관한 예측가능성을 제고하고, 특별법 마련을 위한 시간소모도 최소화하여 신속한 구제를 도모한다는 점에서 선보상제도를 유배법에 규정하여 일반화하는 것도 검토할 필요가 있다. 물론 이와 같이 선보상제도를 특별법인 아닌 유배법에 규정할 경우, 국가가 지급한 금액과 국가가 대위청구해서 국제기금에서 보상받은 금액에 차이가 있는 경우에 그 처리를 어떻게 할 것인지 문제가 될 수 있지만, 이것도 위에서 언급한 국내 'Fund'에서 부담하게 함으로서 문제를 상당 부분 해결할 수 있다고 본다.

#### 5. 환경피해보전을 위한 기금마련

92CLC와 92FC에 의하면 환경손해는 단순히 오염된 것만으로는 배상 및 보상 대상이 되지 않고, 오염에 의해 이익의 상실이 있는 경우와 원상회복을 위한 복구비용으로 한정하고 있다. 그러나 환경손해의 구체적 범위와 손해의 산정방법에 관해서는 92CLC와 92FC 및 유배법에 아무런 규정을 두고 있지 않다. 다만 환경피해에 대한 산정에 있어서 추상적 방법을 적용하여 배상청구하거나 징벌적 피해액 산정에 따른 배상청구에 대해서는 인정하지 않고 있다.<sup>26)</sup> 해석상 인정된다고 하더라도 환경피해가 적극적으로 환경오염에 따른 피해의 산정은 그 방식에 따라 피해금액이 천문학적 규모일 수 있다. 미국의 OPA는 환경손해에 대해서 자연환경의 복구 또는 대체비용과 그 기간동안의 가치감소 및 손해사정비용을

26) 정형진, 유류해양오염으로 인한 환경피해에 대한 경제적 가치평가, 수산경영론집 제34권 제1호, 2003, 157-182쪽 참조.

배상하도록 규정하고 있다.<sup>27)</sup> 따라서 환경손해를 포함한 보상청구액은 IOPC Fund의 보상 한도를 초과할 가능성이 많으며 이 경우 청구인들은 비율에 따른 보상을 받게 되며, 이로 인하여 주민피해구제가 더욱 어려워질 수 있다.

현행 환경피해에 따른 복구비용등은 국가나 지방자치단체가 부담하고 있는 것이 실정이다. 이를 위해서는 사전에 기금 등을 조성하여 그 재원을 마련할 필요가 있으며 이를 효율적으로 관리하기 위한 입법개선도 향후 검토할 필요가 있다. 기본적으로는 환경책임법<sup>28)</sup>을 제정하여 이를 통하여 기금을 관리하는 것이 효율적이라고 본다.

## VI 결 어

한국은 주된 에너지원이 석유이므로 석유의 꾸준한 소비증가와 더불어 유류의 해상운송량도 증가추세에 있으며, 이에 따른 오염사고도 매년 300여건이상이 발생되고 있다. 특히 심각한 것은 사고발생건수도 동반해서 증가추세에 있다는 점이다. 폐유나 기름찌꺼기의 고의적 투기행위를 제외하면, 유류사고의 원인은 운항상의 인적 과실이나 선박의 하자로 인한 경우라는 점에서 대부분의 사고가 인재(人災)에 해당된다. 따라서 선원의 질향상 및 단일선체선박을 포함한 노후선박의 대체는 사고발생을 사전에 예방할 수 있는 가장 기본적인 사항이다. 이것은 단기간에 그 개선을 기대하기 어렵지만 그 개선을 위한 장·단기적 제도적 방안도 마련되어야 한다.

그리고 아직도 한국의 인근해상에서 대형 유류오염피해가 발생할 가능성이 상존하고 있다는 점에서 92FC의 보상한도를 초과하는 피해에 대해서는 일정 범위내에서 피해를 보전할 수 있는 제도를 마련할 필요가 있다. 그러나 현행 특별법에 따른 피해보전은 전적으로 국민세금으로 충당되고 있다는 점에서 문제가 있으며, 따라서 2003보충기금(supplementary fund)협약에 가입하는 것보다는 '국내 Fund'를 창설하는 경우에 대하여 보다 적극적으로 검토할 필요가 있다. 즉 유류운송에 따른 위험도 '수익자부담의 원칙'이라는 관점에서 정유사들의 부담금을 기초로 하여 마련되는 '국내 Fund'의 창설 및 도입을

27) OPA, § 1006(D) (1), 특히 복구 및 대체 기간동안 가치감소와 관련하여 환경가치를 사용가치, 선택가치, 존재가치로 구분하고, 사용가치는 시장사용가치(예, 어류)와 비시장사용가치(예, 공기)로 구분하고 특히 비시장사용가치의 산정과 관련하여 CVM(contingent valuation method)을 사용한다.

28) 이에 관해서는 한국법제연구원, 환경책임법제연구, 2003, 참조.

고려할 필요가 있다고 본다. 그리고 더 나아가 유류오염에 따른 대규모 생태계 파괴 등 환경피해에 대해서는 주민피해와 구별하여 환경피해복구를 위한 공적기금마련에 대해서도 논의할 시점이 되지 않았나 생각한다.

여하튼 대형 유류오염사고에 대한 사후대응책은 항상 만족스럽지 못하다. 그 이유는 대형유류오염이 내포하고 있는 재앙의 상징 때문이다. 대형유류오염은 사전에 예방할 수 있는 인재임에도 불구하고, 그 피해는 끝을 파악하기 힘들 정도로 인간의 삶과 자연생태계에 심각한 손상을 가져온다. 그런 점에서 대형유류오염사고에 대한 가장 최선의 대응책은 사전예방이다.

## 참고문헌

## 〈국내문헌〉

- 김인현. 2003. 해상법, 법문사.
- 농림부 외. 2006. 2006~2010. 「해양환경보전종합계획」
- 목진용. 2005, 2003. 「보충기금협약 가입 및 유류오염손해보상체제 개편논의에 대한 대응 방안」 한국해양수산개발원.
- \_\_\_\_\_, 2005. 「국제유류오염손해보상체제 개편에 따른 우리나라 대응방안 연구」 KMI.
- \_\_\_\_\_, 2004. "유류오염손해보상 보충기금협약 발효 임박" 「해양수산동향」 한국해양수산개발원.
- 목포해양대학교. 2006. 「해양사고손해배상보장제도 개선방안 연구용역 보고서」
- 박영준. 2003. 「해상책임보험에서 피해자의 직접청구권에 관한 고찰」
- 법제연구원. 2008. 영국 기름유출등 선박오염에 관한 법규제정 동향.
- 신옥주. 2008. 「독일의 해상유류오염 방제체계 고찰, 2008. 6.20. KEI 서해환경포럼 발표문」
- 전형진. 2005. 연안유조선 이중선체화의 영향과 대응방안, 「해양수산동향」, 한국해양수산개발원.
- 정형찬. 2003. 유류해양오염으로 인한 환경피해에 대한 경제적 가치평가, 수산경영론집 제 34권 제1호.
- 최재선. 2004. 유류오염보상제도 개정동향, 「해양수산동향」, 한국해양수산개발원.
- 최종현. 2006. 유류오염손해배상보장법의 개정방향, 한국해법학회지 제28권제1호.
- 한국해양오염방제조합. 2000. 유조선 ERIKA호 오염사고, 깨끗한 바다, 밝은 미래 창간호.
- 한국법제연구원. 2003. 환경책임법제연구.

황갑수. 2002. 우리나라의 유류오염 피해보상 사례 및 문제점과 대책, 수협조사월보, 수협경제연구원.

황경엽. 2008. 환경복원의 문제점과 해결방안, 열린충남 2008/4월호.

### 〈외국문헌〉

Johnson, 2004, Coastal State Regulation of International Shipping.

J. Kenneth Goodacre, 1996, Marine Insurance Claims, Third Edition, Witherby.

Oya Ozcayir, 2004, Port State Control, LLP.

Patrick Griggs and Richard Williams, 1998, Limitation of Liability for Maritime Claims, 3rd ed.,

Steven J. Hazelwood, 1994, P&I Clubs -Law and Practice-, 2nd ed., London : Lloyd's of London Press Ltd..

U.S. 1990, Oil Pollution Act.

Wu Chao, 1996, Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation, Kluwer law.

W. Tetley, 2002, International Maritime and Admiralty Law, ISP.

### 〈관련규정집〉

IOPC Fund, 2003, IOPC Funds' 25 years of compensating victims of oil pollution incidents.

\_\_\_\_\_, 2006, REPORT ON THE ACTIVITIES OF THE INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUNDS IN 2006.

\_\_\_\_\_, 1998, 92 Fund Claims Manual.

\_\_\_\_\_, IOPC Regulation : INTERNATIONAL CONVENTION ON THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL FUND FOR COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE(Brussels, 18 December 1971)

\_\_\_\_\_, IOPC Regulation : RESOLUTIONS OF THE 1992 FUND

INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE 1969.

Protocol Of 1992 to Amend The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969.

Amendments of the Limitation Amounts in the Protocol of 1992.

The 2003 Protocol (supplementary fund).

**<관련규정 자료출처>**

<http://www.iopcfund.org/hebeispirit.htm>

[http://www.kpiclub.or.kr/read.cgi?board=kuk&y\\_number=0&nnew=2](http://www.kpiclub.or.kr/read.cgi?board=kuk&y_number=0&nnew=2)