

유류오염 리스크와 보험담보의 문제

최 미 수*

-
- I. 서 론
 - II. 유류오염 리스크
 - III. 유류오염 보험담보
 - IV. 유류오염 보험담보의 문제점
 - V. 결 론
-

I. 서 론

최근 해상 물동량의 증대에 따라 해난사고에 의한 유류오염 사고가 빈번해지고 있으며, 그 규모 역시 대형화되고 있다. 2007년 12월 태안앞바다에서 삼성중공업 해상크레인과 Hebei Spirit호가 충돌하여 다량의 기름이 유출되는 대형사고가 발생하여 태안 앞바다 및 서남해안 일대 양식장과 해수욕장 등을 오염시킴으로써 막대한 경제적손실과 심각한 환경상의 피해를 가져왔다.

산유국이 아닌 우리나라의 경우 국내에서 사용되는 모든 종류의 유류는 모

* 서울디지털대학교 국제금융통상학부 조교수

두 외국산으로 선박에 의한 해상운송의 방법으로 도입되므로 이는 곧 선박으로부터의 기름유출로 인한 대형 유류오염 리스크가 우리 해역에 상존한다는 것을 의미한다.

이와 같은 유류오염 리스크에 대처하는 방법으로 예방과 진압 등의 risk control의 수단이 있지만 거기에는 스스로의 한계가 있어 유류오염 리스크를 부담해야만 하는 기업은 그에 상응하는 대책을 강구하지 않으면 안된다. 손해 발생 예측의 불확실성이 강한 이러한 종류의 리스크에 대응하는 수단으로 기업이 할 수 있는 것은 기업이익의 내부유보, 적립금의 설정 등이 있겠지만 가장 적절한 방법은 리스크의 과학적, 조직적 전가이며 공동준비금을 갖는 위험 단체에 가입하는 risk financing 방법이다. risk financing은 손실의 발생을 예방하거나 손실의 크기를 줄이기 보다는 발생한 손실로부터 회복 또는 그것을 복구하는데 필요한 자금의 조달에 초점을 두는 리스크관리기법이다. 즉 손실 발생 후 복구 또는 보상을 위한 자금조달방법을 사전적으로 마련하는 것으로, 유류오염 리스크의 경우 제3자나 조직의 외부로부터 조달하는 방법인 전가(transfer)의 방법이 risk cost를 최소화할 수 있는 효율적이고 합리적인 방법이다. 리스크전가에 의한 재무기법은 손실에 대한 책임을 계약을 통해 타인에게 전가하는 것을 의미하며 그 대표적인 형태가 바로 보험이다.¹⁾

그동안 유류오염과 관련되는 선행연구는 대부분 유류오염 손해보상을 국제협약 측면에서 검토해 왔다. 다양한 유류오염과 관련되는 국제협약에 대한 소개 및 문제점, 향후 개정방향 등에 대한 연구는 많이 진행되어 왔으나 보험 측면에서의 접근은 부분적으로만 소개가 되고 있을 뿐, 유류오염과 보험담보에 관한 전반적인 연구는 전무한 상태이다.

이에 본 연구에서는 유류오염 리스크와 유류오염 리스크를 담보하는 보험체계에 대해 살펴본 후 유류오염 리스크를 보험화하는데 발생하는 문제점에 대해 고찰해 보고자 한다. 이를 통해 유류오염과 관련되는 국제협약 측면에서의 손해배상제도가 아닌 보험측면에서의 담보체계를 살펴봄으로써 유류오염 리스크에 따른 손해의 보험담보 가능성을 제시해 보는데 연구의 의의가 있다 하겠다.

1) 보험경영연구회, 보험과 리스크관리, 문영사, 2006, pp.41~45.

II. 유류오염 리스크

1. 세계 유류오염 사고

선박에 의한 해상 유류오염 사고는 18세기 초부터 발생하였으나 1930년대에 선박연료가 석탄에서 기름으로 바뀌면서부터 본격화되었고 이후 에너지원으로 기름에 대한 수요가 늘어나면서 증가하기 시작하였다.

특히 유조선의 유류오염 사고는 유류가 제한된 해역에 배출됨으로써 그 피해가 엄청나며 많은 인력과 막대한 방제비용을 들여서도 효과적인 유출유 제거작업을 할 수 없어 오랜 기간 동안 해양환경 훼손에 따른 심각한 문제를 야기시키게 된다.

유조선으로 인한 세계적인 대형 유류오염 사고들을 살펴보면, 1967년 영국의 Torrey Canyon호 사고, 프랑스의 Amoco Cadiz호 사고를 들 수 있지만 1989년 미국 알래스카에서 발생한 Exxon Valdez호 사고가 피해규모에서 가장 큰 것으로 알려지고 있다. 이 사고의 경우 그 피해액이 4조원 이상이며 환경피해를 회복하는데 앞으로도 수십년이 더 걸릴 것으로 예상된다.

〈표 1〉 세계 유류오염 사고

발생일	장 소	사고선박	유출량	사고원인
1967. 3	영국 남서단	Torrey Canyon	12만톤	암초좌초
1969. 1	미국 캘리포니아	산타바바라 해저유전	10만톤	유전폭발
1978. 3	프랑스 부레타뉴	Amoco Cadiz	22만톤	암초좌초
1979. 6	멕시코 해안	이스톤 해상유전	50만톤	시추선 침몰
1980	그리스 알제리	Irenes Serenade Juan A.Lavalleja	10만톤 4만톤	화재 폭발 -
1981	프랑스	Cavo Cambanos	1만8천톤	-
1983	남아프리카	Castello de Bellver	25만톤	화재 폭발

1984	오만 카타르	Assimi Pericles GC	5만톤 4만6천톤	화재 폭발 화재 폭발
1989. 3	미국 알래스카	Exxon Valdez	4만2천톤	암초좌초
1995. 7	한국 소리도	Sea Prince	5,000톤	암초좌초
1999. 12	프랑스 비스케이만	Erika	1만9천톤	침몰
2002. 11	스페인 가르시아	Prestige	2만5천톤	침몰
2007. 12	한국 충남 태안	Hebei Spirit	1만3천톤	충돌

자료 : UNEP, The State of the World Environment

우리나라에서도 경제성장이 급격히 이루어지고 유류물동량이 증가함에 따라 유조선에 의한 유류오염 사고가 빈발하고 있다. 1995년 7월 소리도에서 발생한 Sea Prince호 사고는 대형 유조선에 의한 해양오염에 대한 경각심을 불러 일으켰으며, 2007년 12월 발생한 Hebei Spirit호 사고는 우리나라도 대형 유류오염 리스크에 노출되어 있지만 이에 대한 대비는 얼마나 부족한지 여실히 보여주었다.

세계적인 대형 유류오염 사고를 정리한 위 표에서 보여지듯 전 도버해협을 오염시킨 최초의 대형 유류사고인 Torrey Canyon호 사고는 세계 해운 및 보험시장과 해운 관련 국제협약에 많은 영향을 주었다.

국제적인 유류오염 손해배상제도가 탄생하기까지 그 직접적 계기가 된 Torrey Canyon호 사고는 유조선이 영국 남서해안의 산호초에 좌초하여 운송 중이던 원유 약 12만톤이 영국해안 및 프랑스해안을 오염시킨 사고이었다. 이 이전에도 유류오염 피해에 대한 대처가 논의되기는 했지만 Torrey Canyon호 사고는 유류오염 피해에 대한 논의를 대폭 앞당기고 가속화시킨 계기가 되었다. 이 사고를 계기로 해운 및 해상보험에서도 중요한 변화가 일어났는데, 해상보험의 재보험시장에서는 유류손해의 담보액을 1,440만 달러로 제한하고 선체보험증권에 '오염방지위험담보약관'(Pollution Hazard)을 제정, 사용하였다.²⁾

2) 조동오, "대형유탁사고와 현행 보험제도의 문제점 -Exxon Valdez호의 유탁사고를 중심으로-", 해운산업동향, 한국해양수산개발원, 1991.

또한 미국 역사상 최악의 환경오염으로 기록되고 있는 Exxon Valdez호 사고의 경우도 해운 및 보험시장에 많은 영향을 미쳤다. 미국에서 수년 동안 논란을 벌여온 유류오염에 관한 법률, 즉 유류오염법(Oil Pollution Act 1990 : OPA 1990)³⁾을 제정함으로써 선박 등에 의한 유류오염방지조치를 강화하고 배상책임에 관한 수준을 대폭적으로 인상하였다.

Exxon Valdez호 사고로 가해자인 엑손정유사는 한화로 1조원 정도를 방제 비용 및 환경오염에 대한 손해배상으로 정부측에 지급하고 장래 새로이 환경 피해가 발견될 경우 추가 손해배상을 하기로 합의하였다. 그 이외에 주민들이 제기한 집단소송에 대해서도 주민 3만여명에게 실제 손해배상 5000억원과 징벌적 손해배상(punitive damages)⁴⁾이 부과되었다. 기름은 사람들이 거의 살지 않는 곳을 덮쳤지만 피해보상은 매우 넓은 지역에 흩어져 살고 있는 어민들, 관광안내인, 요식업자들, 숙박업자들 및 이들의 종업원들 그리고 심지어는 이 지역에서 가끔 낚시를 하던 외지인들, 재래식 손어업을 하던 주민들에게까지 이루어졌다. 엑손사는 정부 및 법원의 명령에 따라 2조원 가량의 비용을 들여 지난 10여 년간 정화작업을 벌여오기도 했다.

2. 세계 유류오염 사고 원인

전 세계의 유조선 관련 사고를 집계, 조사하는 국제기구인 ITOPF(국제 유조선 선주 오염조사기구)에 의하면 1970년 이후 2007년 말까지 발생한 유류 오염 사고는 총 1만 여건에 달하는 것으로 조사되었다.

그 유류오염 사고를 초래하게 된 원인을 분석해 보면 세계적인 대형 유류오

3) OPA 1990에서 규정하고 있는 주요 내용은 해양오염방지의 강제성, 오염방제의 의무를 규정화시켰고 방제비용 및 손해배상을 의무화시켰다. 그리고 유조선 사고시 유류오염을 방지하기 위하여 이중선체구조(Double Hull)를 규정하여 1990년 6월 이후에 발주되거나 1994년 1월 인도된 모든 유조선에 대하여 이중선체구조를 의무화함과 동시에 2015년까지 기존 단일선체 유조선에 대한 단계적인 해체를 규정하였다.

4) 징벌적 손해배상이란 악의적인 불법행위로 인하여 발생한 손해에 대하여 피해자가 입은 실손해를 전보하여 주는 것 이외에 추가적으로 인정하는 손해배상을 말한다. 그러므로 징벌적 손해배상은 피해자의 손해를 보상하는 것을 목적으로 하는 것이 아니라 가해자의 악의적 또는 의도적 고의에 대하여 징벌함으로써 가해자 및 제3자가 동일하거나 유사한 행위를 반복하지 않도록 예방하는 것을 목적으로 한다.

염 사고에서 가장 많은 비중을 차지하는 것이 좌초(grounding)와 충돌(collision)로 각각 25%와 21%를 차지한다. 그 다음으로 구조적 결함, 폭발 및 화재, 침몰 등이 유류오염 사고의 주요 원인으로 조사되었다.⁵⁾

〈표 2〉 세계 유류오염 사고 원인

사고원인	비율	사고원인	비율
grounding	27%	collision	22%
structure failure	10%	ramming	8%
explosion/fire	8%	sinking	7%
transfer failure	6%	intentional discharge	5%
military action	4%	others	3%

자료 : Etkin. D. S, Oil Spill Intelligence Report

Ⅲ. 유류오염 보험담보

1. 유류오염손해배상보장법상 책임보험

유류오염 손해배상과 관련되는 국제조약으로 먼저 유조선이 오염사고를 야기한 경우에 피해자에 대한 선주의 책임과 제한에 대하여 정하고 있는 대표적인 국제조약인 민사책임협약⁶⁾이 있다. 2,000톤 이상의 선주는 강제보험에 가입하여야 하고 피해자에게는 직접 청구권이 주어진다. 보험의 가입은 원칙적으로 자유이지만 민사책임협약은 선주로 하여금 강제보험에 가입하게 한다. 유조선 선주가 제3자인 피해자에게 배상하여야 하는 손해배상책임을 보험으로 가

5) 윤영석, “한국 연안역에서의 해양유류오염사고에 대한 효과적 방제작업 선정기준에 관한 연구”, 한국해양대학교 대학원 석사학위논문, 2005.

6) 1969년 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약으로 정식명칭은 “International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage(Brussels, 29 November 1969)”이다.

입하게 되면 이는 책임보험이 되고 책임보험은 제3자를 보호하기 위하여 직접 청구권을 인정하는 입법을 하는 것이 일반적이다. 보험금을 청구할 수 있는 자는 원칙적으로 피보험자인 선주이어야 하나 피해자에게도 청구가 가능한 권리를 인정하여 피해자를 보호하고 있다.

이 외에 유류오염에 관한 전세계적인 기본규범으로, 석유업계의 비용으로 유조선주의 책임부담을 경감하기 위하여 고안된 정유사의 유류오염손해보상책임을 규정하고 있는 유류오염손해보상 국제기금협약⁷⁾이 있다. 유조선 선주가 민사책임협약에 의한 책임제한을 한 다음에 피해자의 청구액과 책임제한액의 차액 중 일정액수까지를 정유사가 기금을 마련하여 지급하는 보상체제가 국제기금협약이다.

우리나라 연안은 복잡한 해안선과 많은 섬으로 이루어져 있고 양식장과 어장이 밀집되어 있을 뿐만 아니라 빠른 조류가 흐르고 있어서 소규모의 유류유출로도 많은 손해가 발생할 수 있다.⁸⁾ 이러한 지리적 요인으로 우리나라는 일찍부터 유류오염 사고에 관심을 가지고 있었고, 위의 2가지 민사책임협약과 국제기금협약 체제를 수용하여 1992년 12월 우리나라의 유류오염손해배상보장법이 제정되었다.

현행 유류오염손해배상보장법의 주요 내용은 민사책임협약과 국제기금협약의 내용과 거의 유사하나 우리나라 해운 현실을 감안하여 협약 내용의 일부를 변형하여 수용하였다.⁹⁾ 그 차이점으로 먼저, 책임의 주체를 선박소유자에 한정하지 않고 대한민국 국민이 외국국적의 선박을 나용선한 경우에 선박소유자로서 등록된 자와 나용선자를 모두 선박소유자로 보고 있다.

또한 민사책임협약은 강제보험 가입대상을 2000톤 이상의 산적유류를 화물

7) 1971년 유류오염손해에 대한 보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약으로 정식명칭은 “International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage(Brussels, 18 December 1971)”이다.

8) 예를 들어 씨프린스호 유류오염사고시 손해배상청구액은 757억원, 제1유일호 유류오염사고시 손해배상청구액은 654억원으로 유출량(씨프린스호 병커C유 700톤, 제1유일호 병커C유 423톤)에 비해 막대한 피해가 발생하였다. 백정희, “개정 유배법 발효에 따른 연안유조선 유류오염손해배상제도에 관한 연구” 한국외국어대학교 석사학위논문, 1998, p.64.

9) 국제협약과 차이가 있는 유류오염손해배상보장법의 내용 중에는 해양오염 피해자를 더 보호하기 위하여 의도적으로 변형한 것 이외에 선박소유자의 책임제한배제사유 등과 같이 협약 내용을 번역하는 과정에서 오류를 범한 것도 있다. 최중현, “선박에 의한 오염손해의 진보에 관한 연구”, 서울대학교 대학원 박사학위논문, 2001, p.86.

로써 운송하는 선박으로 규정(민사책임협약 제7조 제1항)하고 있는데 반하여, 유류오염손해배상보장법은 강제보험 대상 선박을 200톤 이상의 선박으로 하향 조정(유류오염손해배상보장법 제14조 제1항)하고 있다. 즉 대한민국 국적을 가진 선박이 200톤 이상의 산적유류를 화물로 운송하는데 제공되는 경우와 외국적 선박이 200톤 이상의 산적유류를 적재하고 국내항에 입항 또는 출항하거나 국내의 유류시설을 사용하는 경우에는 보험계약을 체결해야 한다. 이는 국내 소형 유조선주들에게 강제보험을 실시함으로써 국내 연안에서 발생한 유류오염의 배상을 보장하고자 하는 취지이다.¹⁰⁾

그러나 유류오염손해배상보장법에서는 해상법 특유의 책임제한이 적용되고 있어 선박소유자는 그 책임을 일정금액으로 제한하는 것이 인정되고 있다.

2. P & I 보험

유류오염 사고에 의한 배상책임은 법률적으로 제3자에 대한 배상책임으로 일찍부터 P&I 보험(Protection & Indemnity Insurance)에서 담보하고 있다.¹¹⁾ P&I 보험은 일반 선박보험에서 담보되지 않는 해상리스크를 담보¹²⁾하기 위해 선주 자신들이 만든 일종의 상호보험으로 1855년 영국에서 최초로 설립되었다.

P&I 보험은 자기의 재산에 대한 손해를 보상하기 위한 것이라기 보다는 선박소유자의 제3자에 대한 손해배상책임을 부보하기 위한 일종의 책임보험이다. 다음과 같은 점에서 일반보험과는 차이점이 있다. 첫째, P&I 보험은 상호

10) 윤효영, “유류오염 손해배상책임에 관한 연구-그 성립과 범위를 중심으로-”, 고려대학교 대학원 박사학위논문, 2002, pp.57~61.

11) P&I 보험에서 담보하고 있는 위험은 크게 세가지로 나눌 수 있는데, 계약에 의한 책임(선원고용계약 및 여객운송계약에 의한 책임, 예선계약에 의한 책임, 운송계약에 의한 책임), 불법행위책임(충돌 및 비접촉사고에 대한 배상책임, 가입선상 재산에 대한 손해배상책임, 벌금, 유류오염에 대한 손해배상책임, 가입선박의 난파와 관련된 책임), 비용손해(손해방지 및 법률비용, 인명구조비, 공동해손분담금, 기타의 비용) 등이다. 이 중 가장 최근에 추가된 위험이 유류오염손해배상책임으로 1967년 발생한 Torrey Canyon호에 의한 유류오염 사고의 영향으로 1970년부터 P&I 보험에서 담보하기 시작하였다.

12) 선박의 충돌로 기름이 유출되어 과실이 있는 선주가 유류오염에 관한 손해배상책임을 부담하는 경우에도 선박보험에서는 약관상 보험자 면책을 명확히 하고 있다(ITC-Hulls 제8조 제42항).

주의에 입각하여 선박소유자 집단이 상호간의 이익을 위하여 상호간의 선박에 대하여 보험을 인수하고 있다. 둘째, 일반적인 책임보험과 달리 회원이 실제로 피해자에게 배상하고 난 다음에야 비로소 P&I 보험이 그 회원에게 손해를 상환하여 줄 의무가 발생한다.¹³⁾

최근 유류오염 사고에 대하여 선박소유자를 상대로 하는 손해배상청구액이 증가하고 있다. 이는 유류의 해상운송이 증가한 것이 그 직접적인 원인이겠지 만 한편으로는 P&I 보험의 담보범위가 확대되어 온 것에서도 그 원인을 찾을 수 있을 것이다. 유류오염 손해와 관련하여 P&I 보험에서는 ① 유류오염으로 인한 손해 또는 손실에 대한 책임(Damages) ② 유류오염을 최소화하거나 방지하기 위하여 합리적으로 취해진 방제비용(Clean-up) ③ 정부 기타 유류오염을 방지, 감소시키는 기관의 명령에 의한 책임 또는 비용(Government Order) ④ 해양사고구조자에 대한 특별보상금(Salvor's special Compensation) ⑤ 기타 유류오염으로 인한 각종 부과금(Fines) 등을 보상하고 있다.

P&I 보험의 담보범위는 원칙적으로 무제한이지만, 유류오염과 관련된 청구에 대하여는 그 금액이 막대하다는 점에 비추어 재보험시장에서 부보가능한 1,440만 달러로 담보범위를 제한하였다. 그 후 점차 액수가 증가하여 Exxon Valdez호 사고 발생 후인 1990년 2월부터는 5억 달러로 조정되었다. 따라서 선박소유자의 사고당 유류오염 손해에 대한 P&I 보험의 보상책임은 방제비용, 물적손해, 벌금, 구조비용 등을 포함하여 5억 달러를 그 한도로 하고 있다.

우리나라는 1997년 유류오염손해배상보장법에서 선박소유자의 책임한도액을 인상함에 따라 은행에서 지급보증을 받아온 선주들은 그에 상당하는 담보를 추가로 제공하고 지급보증을 받아야 하는 어려움에 직면하게 되었다. 이처럼 유조선사의 보험 가입이 어렵게 되고 외국의 P&I 보험이나 해외보험시장에서 요구되는 고율의 보험료, 그리고 소형선박에 의한 유류오염 사고의 리스크와 그에 대한 보상문제를 고려해 볼때 한국 P&I 보험을 만들어야 한다는 주장이 있어 2001년 한국상호책임보험조합(Korea P&I 보험: KP&I)을 설립하게 되었다.¹⁴⁾ 한국 P&I 보험은 현재 영국의 P&I 보험인 British Marine 및 국내의 Korean Re와 재보험계약을 체결하고 있으며 수입보험료의 60% 가량을 국내

13) 윤효영, 전게논문, p.68.

14) 윤효영, 전게논문, pp.72~73.

에서 보유하고 있다.

3. 국제그룹의 1차보유

P&I 보험이 담보위험을 외부에 재보험으로 부보하지 않고 항상 독자적으로 처리하는 데에는 한계가 있었다. 특히 영국의 Torrey Canyon호, 프랑스의 Amoco Cadiz호, 미국 알래스카의 Exxon Valdez호 사고 등은 한 개의 P&I 보험에서 이들 대형클레임(catastrophic claim)을 독자적으로 처리할 수 없음을 보여주었다. 따라서 각 P&I 보험들은 독자적으로 처리하기 어려운 리스크를 재보험으로 처리하여 P&I 보험의 안정을 기하기 위해 국제그룹(The International Group of P&I Insurance)을 설립하였다. 1899년 6개의 P&I 보험사¹⁵⁾가 리스크의 공동분담을 위한 국제그룹인 런던그룹(The London Group of P&I Insurance)을 설립하여 일정한 크기 이상의 클레임을 6개 P&I 보험사가 공동으로 부담하기 시작하였다.¹⁶⁾

풀 협정(Pool Agreement)을 체결하여 결성된 국제그룹에서는 유류오염 사고 발생시 각 P&I 보험이 부담하는 상한선 이상의 부분은 국제그룹에 속한 각 회원 P&I 보험사들이 부담하게 된다. P&I 보험의 보상책임이 방제비용, 물적 손해, 벌금, 구조비용 등을 포함하여 5억 달러로 제한되는데, 국제그룹에 속한 P&I 보험사의 경우 선박소유자의 개별적인 요청이 있을 때에는 추가보험료를 부담하는 것을 조건으로 런던시장에서 2억달러의 보험을 추가로 구입하여 제공하고 있다.

이 국제그룹에 가입된 선박량은 세계 총 선대의 90% 이상이며 단일보험으로는 세계 최대 규모라 할 수 있다.

4. 재보험

P&I 보험사들이 결성한 국제그룹(The International Group of P&I

15) 6개의 P&I 보험사는 Britannia, London, New Castle, Sunderland, U.K., Standard P&I 보험사이다.

16) 조동오, 전계논문, pp.23~25.

Insurance)은 설립 후부터 1951년까지 담보위험을 외부에 재보험으로 부보하지 않고 자체내에서 처리하여 오다 1951년 1차 보유액(1st Layer)을 초과한 부분을 처음으로 일반 상업시장인 Lloyd's에서 재보험으로 구독하기 시작하였다.

국제그룹은 협정에 의해 독특한 방법으로 재보험을 처리하고 있는데 근본적으로 초과손해액재보험특약(Excess of Loss Reinsurance)을 채택하고 있다. 초과손해액재보험특약은 한 사건(any one event, occurrence, disaster or series of events arising out of same cause)으로 인해 손해액이 출재회사의 보유액에 달할 때까지는 출재회사가 부담하고, 손해액이 이를 초과할 경우 그 초과부분 중 특약한도액(treaty limit) 범위내에서 재보험자가 부담하게 된다. 물론 한 사건당 손해액이 특약한도액을 초과하는 경우에 대하여 제2차 초과손해액재보험특약(2nd Excess of Loss Reinsurance) 또는 제3차 초과손해액재보험특약(3rd Excess of Loss Reinsurance) 등을 체결할 수 있다.

초과손해액재보험특약은 그 기능면으로 보아 두 가지로 구분된다. 즉 하나는 비례재보험 또는 초과액재보험특약과 병용하여 이를 보완하는 목적으로 이용되는 이른바 catastrophe cover이고, 또 하나는 단독적인 특약재보험으로 통상적으로 이용되는 working cover(underwriting cover)이다. 전자는 초과액재보험으로 출재한 후의 출재회사의 보유액 중에서 위험의 누적으로 인한 대재해를 담보하는 것이며, 후자는 통상적인 손해액 중의 일정한도액(통상손해에 대한 출재회사의 매 위험당 평균보유액)을 초과하는 부분을 담보하는 것이다. 초과손해액재보험특약은 재보험료를 절감할 수 있는 장점이 있기 때문에 비교적 짧은 역사에도 불구하고 오늘날의 재보험시장에서 상당히 많이 이용되고 있는 특약재보험방법이다.

이와 같이 거대한 유류오염 사고에 대한 리스크관리의 한 방법으로 국제그룹을 통하여 일반 보험시장에서 재보험계약을 체결하여 리스크를 관리하고 있다.

5. 국제그룹의 2차보유

유류오염 사고로 인한 손해액이 Lloyd's와의 재보험계약액을(2nd Layer)을

초과할 경우, 그 초과부분은 다시 국제그룹(The International Group of P&I Insurance)의 책임으로 돌아오게 된다. 국제그룹은 아무리 거대한 클레임이라도 Lloyd's와의 재보험계약에 의해 가능한 한 보험담보가 완료되도록 노력하고 있다. 그러나 실제로 Lloyd's와의 재보험계약액의 인상은 거대한 클레임액의 증가를 따르지 못하고 있어 이를 초과하는 부분에 대해서는 국제그룹이 다시 무제한으로 담보하게 된다.

이상의 유류오염 보험담보의 체계를 정리해 보면 다음 표와 같이 요약된다.

〈표 3〉 유류오염 리스크 담보 체계

구 분	리스크 담보	강제보험	책임주체	보상주체	담보한도
	책임보험	200톤 이상의 유류수송선	선주	P&I 보험	톤당 133SDR
P&I Retention	P&I 보험	-	선주 및 나용선주	P&I 보험	5억달러
1st Layer	국제그룹의 1차보유	-	선주 및 나용선주	국제그룹	7억달러
2nd Layer	재보험	-	선주 및 나용선주	재보험	계약마다 상이
Overspill Claims	국제그룹의 2차보유	-	선주 및 나용선주	국제그룹	무제한

자료 : 유류오염 보험담보 내용을 토대로 정리한 것임

IV. 유류오염 보험담보의 문제점

유류오염 리스크를 담보하고 있는 보험체계에 대해 개략적으로 살펴보았다. 이를 통해 유류오염 리스크로 인한 손해에 대해 실제 피해자에게 실손해에 근접한 보상이 제대로 이루어지기 위해서 반드시 재고해야 될 문제점들에 대해 고찰해 본다.

첫째, 유류오염 리스크를 담보하고 있는 현행 보험제도의 보상한도액이 대형 유류오염 사고시 선주부담액에 훨씬 미치지 못하고 있는 실정이다. 따라서 유조선 선주는 어느 선주보다도 철저한 리스크관리를 필요로 한다. 즉 자사선박의 운항항로, 선적화물의 종류 등을 감안하여 유류오염 사고시 가능한 최대

의 부담액을 산출해야 한다. 그리고 가능한 한 이에 해당하는 보험부보 및 자가보험¹⁷⁾을 장구할 필요가 있다.

일반적으로 유류오염 손해배상책임과 관련하여 유조선 선주가 1차로 부보하는 것은 P&I 보험이다. 따라서 P&I 보험의 담보액 증대를 고려해야 한다. 또한 안전한 선박운행을 위해 선박의 물리적인 상태 뿐만 아니라 사고방지 및 유류오염 사고시 신속하고 적절한 대응책 마련이 이루어져야 함은 물론이다.

둘째, 원인불명으로 유류오염 사고가 발생하는 경우를 생각해 볼 수 있다. 이것은 선박이나 해양시설로부터 불법적인 배출, 투기 및 연안의 공장으로부터의 불법적인 배출로 발생하는 경우 등이다. 이 경우 유류오염의 양태는 만성 유류오염과 같은 완만한 상태의 경우와 해난 유류오염과 같은 급격하고도 비정상적인 상태의 경우가 있을 수 있다. 이런 경우 가해자가 모르는 상태에서 피해가 발생해 그 구제방법이 없다. 그러나 원인불명이라고 해서 어민이 입은 거액의 손해를 방지할 수는 없다. 가해자가 누구인지 모르는 자동차 인사사고시 자동차손해배상보장사업이 있는 것처럼 원인불명의 유류오염 사고 보상제도의 설립이 필요하다.¹⁸⁾

셋째, 그동안 유류오염 손해는 리스크가 거대하고 예측불허인 점에서 합리적인 보험료 산출이 어렵고 따라서 보험담보의 대상이 아니라는 것이 일반적인 견해였으나 최근 환경문제에 대한 관심이 높아지는 것과 관련하여 불태 보험의 공익적 차원에서도 이러한 문제에 적극적으로 대응할 필요가 있다. 손해보험 분야에서 유류오염손해배상보장법에서 규정하고 있는 책임제한액을 보상할 수 있는 방안마련에 적극적일 필요가 있다.

마지막으로, 유류오염을 포함한 환경 리스크를 관리하는 효율적인 방법으로 환경오염배상책임보험의 활용을 제시할 수 있다. 이 환경오염배상책임보험의 구입을 환경오염 리스크를 수반하는 기업에게 실질적으로 의무화하는 것은 매우 효과적인 리스크관리 방법이 될 것이다.

17) 자가보험(self-insurance)은 대규모의 기업 등이 어떤 리스크에 대하여 보험회사를 이용하지 않고 스스로 그 발생확률을 기초로 준비금을 적립하여 그 위험에 대처하는 리스크관리 방법이다. 자가보험에서는 보통 위험분산이 불충분하기 때문에 이례적인 대손해가 발생한 경우 손해를 모두 보전할 수 없는 경우도 있다. 따라서 자가보험을 이용할 경우 어느 일정 수준 이상의 손해발생에 대비하여 보험회사와의 재보험계약을 이용하는 경우도 있다.

18) 박봉환, “해양오염위험과 보험담보의 문제”, 보험개발연구, 보험개발원, 1993, P.71.

보험회사는 중립적인 리스크를 평가해야만 이익을 얻는 주체이고 보험회사의 리스크 평가를 통해서 주변 주민과의 리스크 커뮤니케이션이 촉진될 수 있다. 또한 환경보험의 보험료는 오염리스크에 따라 부담하게 되므로 사업자에게는 오염리스크를 감소시켜 보험료를 인하하려고 하는 경제적 인센티브도 주게 된다. 게다가 피해가 발생했을 경우에는 손해배상이나 정화비용을 보상해 준다.¹⁹⁾

이러한 환경보험의 기능을 규제시스템에 포함시키면 오염방지와 오염발생시의 피해구제가 보다 확실하게 될 것이다. 환경오염배상책임보험의 구입이 법적으로 의무화되면 보험회사가 실질적으로 피보험자의 오염리스크의 감시를 행하게 된다. 그것을 전제로 정부는 적절한 보험이 구입되고 있는지를 체크하기만 하면 되는 규제시스템도 이론적으로는 가능할 것이다. 환경보험이 규제시스템에 받아들여지면 그것이 정부의 직접 규제를 대신하는 것이 아니고 부분적으로 보완하는 것이라 할지라도 보험시장으로부터의 리스크 저감 압력을 사업자가 받게 된다. 사전적 리스크관리의 관점에서 뿐만 아니라 사후적 리스크관리로서 환경보험의 이용은 현대 기업 경영에 있어서 필요불가결한 것이다. 즉 유류오염에 대한 효율적인 리스크관리의 방법으로 환경보험이 적절히 이용될 수 있다.

V. 결 론

이상에서 유류오염 리스크와 유류오염 리스크를 담보하는 보험체계에 대해 살펴보고 유류오염 리스크를 보험화하는데 발생하는 문제점에 대해 고찰해 보았다.

유류오염 리스크 및 그에 기인하는 각종 사고는 인류가 석유에 의존하는 한 앞으로 더욱 더 증가할 것이다. 이에 유류오염 리스크를 충분히 담보하고 협력하는 것이 보험업계에 부과된 사회적 책임이라 할 수 있겠다.

19) 황인섭, "기업의 환경 리스크관리와 환경보험에 관한 연구", 산업경제연구 제19권 제2호, 2006, P.784.

유류오염의 보험담보에 있어서는 기업책임의 무과실책임 원칙이 적용되고 충분히 보상될 수 있는, 그렇지만 기업이 부담할 수 있는 적절한 최고한도액의 설정이 요구된다. 또한 기술적이고 통계적인 전문성을 통해 유류오염 리스크를 정확히 측정하는게 가능해야 하며, 유류오염 리스크를 담보하는 보험종목의 다양성도 고려해 보아야 한다. 즉 적절한 보험인수(underwriting)와 요율산정(rating), 담보력 강화와 재보험의 확대에 대한 재고가 요구된다 하겠다.

마지막으로 유류오염 사고에 대해서는 국제협력하에 사고를 처리하여 해양 환경 보전에도 만전의 노력을 기울여야 할 것이다.

참 고 문 헌

- 곽봉환, “해양오염위험과 보험담보의 문제”, 보험개발연구, 보험개발원, 1993.
- 김인현, “유류오염 손해배상보장 체제의 변화”, 해양한국, 한국해사문제연구소, 2006. 5.
- 김재호, “선박에 의한 유탁사고의 피해보상제도에 관한 연구”, 한국외국어대학교 무역대학원 석사학위논문, 1998.
- 목진용, “국제유류오염손해 보상체제의 개편 동향”, 해양수산, 한국해양수산개발원, 2004. 4.
- _____, “선박연료유 오염손해배상협약의 국제발효와 우리나라 대응방안”, 한국해법학회, 2008봄 정기학술발표회 발표논문, 2008. 4.
- 박영길, “유탁사고와 책임보상제도”, 해양한국, 한국해사문제연구소, 1991.
- 백정희, “개정 유배법 발효에 따른 연안유조선 유류오염손해배상제도에 관한 연구” 한국외국어대학교 석사학위논문, 1998.
- 보험경영연구회, 보험과 리스크관리, 문영사, 2006.
- 서동희, “유류오염 손해배상보장제도와 그 최근 동향”, 한국해법학회, 2008봄 정기학술발표회 발표논문, 2008. 4.
- 송해연, “유류오염손해와 위법소득의 보상범위”, 해양한국, 한국해사문제연구소, 2008. 3.
- 윤영석, “한국 연안역에서의 해양유류오염사고에 대한 효과적 방제작업 선정기준에 관한 연구”, 한국해양대학교 대학원 석사학위논문, 2005.
- 윤종휘, 문정환, “대형 유류오염사고 방지를 위한 단일선체 유조선 퇴출의 국제동향”, 해양환경안전학회 추계학술발표회, 2008.
- 윤효영, “유류오염 손해배상책임에 관한 연구-그 성립과 범위를 중심으로-”, 고려대학교 박사학위논문, 2002.
- 조동오, “국제 유류오염보상제도와 보상기준”, 손해보험 제325권, 대한손해보험협회, 1995. 11.
- _____, “대형유탁사고와 현행보험제도의 문제점-Exxon Valdez호의 유탁사고를 중심으로-”, 해운산업동향, 한국해양수산개발원, 1991.
- 최종현, “선박에 의한 오염손해의 전보에 관한 연구”, 서울대학교 박사학위 논문

- 문, 2000.
- 황인섭, "기업의 환경 리스크관리와 환경보험에 관한 연구", 산업경제연구 제 19권 제2호, 2006.
- CMI Conference on Assesment of Claims for Pollution Damage Discussion Paper, 1994.
- Etkin. D. S, Oil Spill Intelligence Report.
- Hodges, S., "The legal implications of the ISM Code: insurance and limitation of Liability", The International Journal of Insurance Law, January 2000.
- International Oil Pollution Compensation Funds, IOPC Funds Annual Report, 1995, 1996, 1997, 1998, 1990, 2000.
- Jacobsson, M., "The International Liability and Compensation Regime for Oil Pollution from Ships-International Solutions for a Global Problem", Tulane Maritime Law Journal, Winter 2007.
- _____ and Trotz N., "The Definition of Pollution Damage in the 1984 Protocols to 1969 Civil Liability Convention and 1971 Fund Convention", Journal of Maritime Law and Commerce Vol. 17, No. 4, 1986.
- Little, G., "The Hazardous and Noxious Substances Convention: A New Horizon I the Regulation of marine Pollution", LMCL, November, 1998.
- Smith, S. T., "An Analysis of the Oil Pollution Act of 1990 and the 1984 Protocols on Civil Liability for Oil Pollution Damage", Houston Journal of International Law Vol. 14 No. 115.
- Tiberg, H., "Oil Pollution of the Sea and the Swedish Tsesis Decision", Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 1984.
- UNEP, The State of the World Environment.

ABSTRACT

A Study on the Insurance System for Oil Pollution Risk

Choi, Mi Soo

With the rapid development of oil and chemical industry in the late 20C, massive transportation of oil by oil tanker vessel has grown and it caused the big oil pollution accidents. When oil spill from the oil tanker, damages reach into the astronomical figures in economically and damages affect wide area and many people with break the balance of ecosystem.

Recently in Korea, the oil pollution accidents has occurred frequently as growing of oil consumption and it caused large-scale damages to the victim. Oil pollution in Korea offshore takes not only korean fisherman from their life ground and break the ecosystem but it takes too much time and money to recover.

To minimize oil pollution damages, it is necessary to make pre-caution effort as a ship owner and relevant government bodies should endeavor to prevent from more damages. But once oil pollution accidents occurs in territorial sea, compensation for victim is very important. But it is true that compensation is not paid to victim smoothly. So this study aims at the problems of oil pollution compensation to the Korean victim and find the best way to get reasonable compensation.

Key Words : Oil Pollution Risk, P&I Insurance, Reinsurance