

# 海洋油類汚染 損害補償

- 허베이 스피리트號 事件과 關聯하여 -

成昇濟\*

## 차 례

### I. 들어가며

### II. 해양유류오염 손해보상 제도

1. 해양유류오염 사고 대책
2. 우리나라의 해양유류오염사고 및 보상
3. 국제해사기구(IMO)와 유류오염법(OPA)
4. 미국의 OPA 제정 이유

### III. 손해보상의 강화

1. 보상의 의의
2. 유류오염 사고의 대형화와 손해배상보장
3. 2003 보충기금협약 가입론

### IV. 손해보상의 주체와 범위

1. 해양유류오염손해의 의의
2. 손해보상의 주체
3. 손해 종류별 보상의 범위

### V. 결 론

\* 한국법제연구원 부연구위원, 법학박사

## I. 들어가며

해양오염은 육상, 대기, 해양투기, 해양활동 등으로부터 발생하는데, 이러한 4대 해양오염원 중 해양활동으로부터 발생하는 해양오염은 해상운송, 선박에서의 오물투기, 해저자원탐사 등을 행하면서 인간으로부터 발생하는 것이며 특히 해양유류오염은 위와 같은 오염원 중 하나인 해상활동으로부터 발생한다.<sup>1)</sup> 해양유류오염은 해양유전개발이나 선박에서의 방기 또는 육상으로부터 흘러 들어오는 것들이 오염원이 되며 이러한 유류오염에 의한 해양오염은 전체 해양오염 중 차지하는 비율이 대략 3% 정도에 그친다.<sup>2)</sup> 하지만 대형유조선에 의한 해양유류오염손해는 한 순간에 발생하여 그 손해가 지역적으로 매우 광범위할 뿐 아니라 집단적인 피해가 발생하고 파괴된 환경의 회복에 적지 않은 시간이 소요되기 때문에 세계적으로 문제가 되고 있다.<sup>3)</sup> 유조선 규모가 갈수록 대형화되고 있으므로 사고가 발생하게 되면 엄청나게 넓은 지역의 해양생태계를 파괴한다는 점에서 주목되는 것이다.

해양유류오염사고는 선박이 야기할 수 있는 사고 중에서는 가장 큰 손해를 유발할 수 있는 것<sup>4)</sup>으로 보인다. 국제적으로는 1967. 3. 18. 발생한 토리 캐년(Torrey Canyon)호<sup>5)</sup> 유류오염사고로 인하여 촉발된 유조선 등 대규모 유류오염피해 대책 마련을 위하여 부심하다가, 국제해사협력기구(Inter-Governmental Maritime Consultative Organization; IMCO : 오늘날 국제해사기구(International Maritime Organization: 이하 IMO)는 국제해법회(CMI)와 협력하여 이른바 1969년 유류오염손해의 민사책임에 관한 국제협약(이하 1969 CLC)<sup>6)</sup> 등을 채택하였다. 뿐만 아니라 해양오염에 대하여

1) 김종윤, “해상유류오염 손해배상의 범위”, 한국해법학회지, 1998, 375면.

2) UNEP, “The State of the Marine Environment”, GESAMP report and studies No. 39. 1990. p88.

3) 김종윤, 전계논문, 376면.

4) 서동희, “유류오염손해배상보장제도와 그 최근 동향”, 한국해법학회 발표회 자료, 2008.4.25, 1면.

5) 리베리아 선적의 유조선인 토리캐년호가 원유를 싣고 중동으로부터 오다가 영국 서남부에서 좌초하여 영국남부 및 프랑스 노르망디 해안에 막대한 피해를 입힌 사건.

6) The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

인신구속을 포함한 처벌을 강화하는 등 해양오염을 방지하기 위한 조치가 계속되고 있다.<sup>7)</sup>

우리나라의 해양유류오염사고 역시 크고 작은 유조선 등에 의한 끊이지 않고 발생하고 있었지만 초대형 사고는 발생하지 않았으나, 최근 2007. 12. 7. 에 충청남도 태안군 해안에서 허베이 스피리트(Hebei Spirit)호 사건(일명 태안사태)<sup>8)</sup>이 발생하였다. 주지하다시피 전국민적인 재난복구에 대한 관심이 이어지고 이 사고에 대한 특별법(허베이 스피리트호 유류오염사고 피해주민의 지원 및 해양환경의 복원 등에 관한 특별법)을 제정하여 사태수습에 진력하고 있는 상황이다. 오늘날 1995년 여수해역에서의 씨프린스 호 사건 때의 방제능력보다 10배를 확충하였음에도 그 보다 더욱 많은 원유 유출 사고를 당하게 되자, 유류오염의 완전진압은 기대할 수 없었다. 그런데 사실 씨프린스 호 사건 당시에도 그 배에 탑재된 원유는 총 86,886톤에 이르렀으나, 그 적재된 원유가 여러 가지 행운이 따라줌에 따라 다행히도 불과 5,035톤밖에 유출되지 않았을 뿐이었다.<sup>9)</sup> 그런 점에서 앞으로 방제능

7) 최재선, “해양수산 현안분석 -유류오염 보상제도 개선방안-”, 한국해양수산개발원, 2004.12.30, 1면.

8) 사건 개요는 다음과 같다. 2007년 12월 7일 아침 7시경 태안군 원북면 신도 남서방 6마일 해상, 예인선 2척이 예인하던 삼성중공업 소속 크레인 바지선(바지선(삼성1호)과 예인선(T5호, A1호)은 삼성물산(주)소유이고 운용자는 삼성중공업(주)이나, 동회사는 사내 협력사인 보람(주)에 선박 관리·공사수행 등 업무를 위탁해왔고, 닻 투묘선(삼호 T3)은 삼호 I&D(주)가 운용자임이 정박 중인 홍콩 선적 유조선 허베이 스피리트호와 충돌하여 12,547kl(약 10,900톤)의 원유가 해상에 유출된 사건이다(한상운, 한국의 해양유류오염피해에 대한 법적 대응과 과제, 강원대법대·한국법제연구원 공동학술회의 자료집, 2008.5.30, 11면). 사고전날 삼성중공업의 해상크레인선단이 인천대교 공사장을 떠날 때 이미 서해 기상 악화 예보가 나왔고, 당일 새벽 3시 풍랑주의보까지 내렸다. 5시 23분경 대산해양청은 충돌위험경보를 발령하였다. 5시 50분경에는 예인선 레이더도 충돌 경고 사이렌을 울렸다. 6시 20분경 대산관제센터는 예인선 T-5호 선장에게 휴대폰으로 충돌위험을 경고했다. 7시 6분 삼성크레인선단은 현대오일뱅크의 기름을 실은 허베이 스피리트 호와 충돌하였다. 삼성크레인선단이 충돌 10분전에 허베이 스피리트호에 비켜달라는 무전을 치기는 했다고 한다. 현대오일뱅크 역시 국제기준의 이중선체 선박(외벽과 내벽 간격 1~3m) 사용을 외면하고, (외벽이 뚫리면 유류유출될)단일선체 구조를 갖춘 허베이 스피리트호를 이용하였다. 이 사고의 충돌구멍은 겨우 30cm 크기 2개와 1m 크기 1개로서 이중선체였다면 유류유출사고가 발생하지 않을 수 있었다. 현대오일뱅크는 2007년의 5,000톤급 이상의 대형유조선 이용 횟수 91회 중 단일선체 구조 유조선 이용 비율이 50회(55%)였다(“허베이 스피리트호 기름유출사고-서해로 가는 아름다운 행렬-”, 환경운동연합).

력 확대 등 물리적 대책은 계속 확대되어야 할 것으로 보인다.

본고는 가공할 피해를 입힌 허베이 스피리트 호 사건과 관련하여 해양유류오염 손해보상 제도를 개관하고 사건 처리방향에 대하여 첨언코자 한다.

## II. 해양유류오염 손해보상 제도

### 1. 해양유류오염 사고 대책

해양유류오염손해는 일반적인 공해소송과 마찬가지로 손해의 확정에 장기간의 시간이 소요되고, 손해의 크기를 정하기도 쉽지 아니하므로 선주는 파산의 위험에 처할 가능성이 높고, 피해자는 다른 소송 피해자보다 손해보전에 곤란을 느낄 수 밖에 없다.<sup>10)</sup>

해양유류 취급과 관련하여 국가와 사업자들은 CLC와 “유류오염손해 국제기금 협약”<sup>11)</sup>(이하 FC)<sup>12)</sup> 그리고 “유류오염책임에 관한 유조선 선주의 자주협정”(Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollutions, 이하 TOVALOP)과 “유조선의 유류오염책임에 대한 잠정적 보상에 관한 협정”(Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollutions, 이하 CRYSTAL)<sup>13)</sup>을 맺어 해양유류오염손해배

9) 한국해양연구원 해양시스템안전연구소(연구책임자 강창구)·해양수산부, “씨프린스호 유류오염사고 사후관리방안 연구”, 해양수산부, 2002, 243·247면.

10) 김종윤, 전계논문, 376면.

11) 1969 CLC가 선주에게 과도한 책임을 지운다는 비판에 따라, 하주(석유업계)의 책임을 감안하여 1971년 12월 브뤼셀에서, 1971년 유류오염손해에 대한 보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약(International Convention on the Establishment of International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971)을 채택하였다. 이는 荷主가 각출한 기금을 조성하여 1969 CLC 책임한도액을 초과한 손해에 대하여 사고당 4억 5,000만 프랑까지 보상 가능하도록 하고, 필요시 그 한도액을 2배 즉 9억 프랑까지 증액할 수 있도록 하였다.

12) 한편 IMO는 2003 보충기금협약(5월, Protocol)을 채택하였다. 이는 기존 협약들이 지급할 액수의 유류오염피해보상액을 초과하는 금액을 보상할 수 있도록 한 것이다. 대규모 유류오염 피해를 안정적으로 보상하려는 대체수단이다. 김봉철, “외국법제동향” 中 “영국 기름유출 등 선박오염에 관한 법규제정 동향”, 최신외국법제정보, 한국법제연구원, 2008.2.15, 47면.

13) 1971년 1월 개최된 크리스탈협회(Oil Companies Institute for Marine Pollution Compensation Ltd; 석유회사 해양유탁보상협회)의 제1차 뉴욕총회에서 채택됨. 협정

상 문제를 신속히 해결함으로써 선주와 피해자 모두를 적절히 보호할 수 있는 방안을 강구하고 있다.<sup>14)</sup>

우리나라는 1978. 12. 18. 에 1969 CLC에 가입하였고 이는 1979. 3. 18. 에 발효되었다. 다만 1971 FC는 이 때 가입하지 않고, 1992. 12. 8. 가입하고 1993. 3. 8.에 발효되었다. 그리하여 1992년까지는 TOVALOP과 CRYSTAL 체제에 의존하였을 뿐이었다. 한편 1992년 가입한 1971 FC에 따라서 상법 제748조의3이 1991년에 개정되어 1993년부터 시행되었는데 이 조항은 유류오염손해 채권을 선주책임제한의 배제사유의 하나로서 규정하는 내용이다.<sup>15)</sup> 우리나라는 1969 CLC와 동일한 취지로 유류오염손해배상보장법(1992.12.8. 법률 제4532호, 1993. 1. 1. 발효, 이하 유배법)을 제정하였는데, 유배법은 1971 FC 협약 내용을 감안하여 국제기금에 관한 장을 마련하고 있다. 이후 우리나라는 CLC 및 FC에 의한 유류오염 보상체계를 계속적으로 수용하는 입장을 취하고 있다.<sup>16)</sup> 즉 유배법은 1969 CLC와 1971 FC에 우리나라가 가입하면서 이 협약들을 이행하기 위한 법률로써 제정하였음은 물론, 그 이후 1992 CLC 및 FC을 채택하여 1998년 발효하게 되자, 우리나라는 유배법을 다시 1992 CLC 및 FC에 따라 개정하고 그 협약 내용을 도입하고 있다.

1992 CLC 및 1992 FC에는 각각 120개국 및 102개국이 가입하여 있다.<sup>17)</sup>

## 2. 우리나라의 해양유류오염사고 및 보상

우리나라는 유조선에 의한 유류오염 사고가 발생하는 경우 국제협약에

---

의 관리는 런던에 설치된 ‘해양오염 보상서비스회사(Marine Pollution Compensation Service Ltd)’가 하며, 협정에 의한 기금의 유지는 버뮤다에 설치된, ‘석유회사해양오염보상협회’가 담당함.

14) 김중윤, 전계논문, 376면.

15) 서헌제, “유류오염손해배상보장법안의 해설”, 『한국해법학회지』, 제14권 제1호, 1992.12, 113면 이하 참조.

16) 서동희, 2면.

17) 2008. 3. 31. 현재의 국별 가입기준이며, 가입톤수가 전체 유조선에서 차지하는 비중을 기준으로 하면 1992 CLC는 95.89%, 1992 FC는 92.96%의 유조선이 가입하고 있다(서동희, 전계논문, 1면 각주4). 한편 황해 건너 인접하였기 때문에 해양유류오염사고를 공유할 가능성이 있는 중국은 1992 CLC는 가입하였으나, FC에는 가입하지 않고 있다.

따라 보상하도록 되어 있으니, 우선, 선박소유자는 1992 CLC가 정하는 책임한도액까지 배상하여야 하고, 동 금액을 초과하는 금액은 1992 FC에 따라 정유사가 유류수령량에 따라 분담 각출한 국제유류오염보상기금(IOPC Fund)가 보상한다.<sup>18)</sup> 1993년 3월이후 1971 FC가 우리나라에 적용되기 시작한 이후 우리나라에서 발생한 오염사고 중 유류오염 민사책임협약상 선박소유자의 책임금액으로부터 보상되지 아니하여 IOPC Fund에 보상 청구한 사고는 모두 13건이고 보상받은 금액은 902억원이다.<sup>19)20)</sup>

### 3. 국제해사기구(IMO)와 유류오염법(OPA)

크게 나누어 유조선에 의한 해양오염피해보상제도는 크게 두가지인데, IMO가 채택해서 전세계적으로 운영되고 있는 유류오염보상제도와 미국이 자국내에서 독자적으로 운영하는 보상제도로서의 유류오염법(Oil Pollution Act, 이하 OPA)이 그것이다.<sup>21)</sup> IMO 제도는 다시 CLC와 그 기능을 보충하는 FC로 구성되어 있다. 그런데 미국은 1989년 알래스카에서 일어난 엑슨 발데즈(Exxon Valdez) 호 좌초사고를 겪은 후 1990년 유류오염법(Oil Pollution Act, 이하 OPA라 함)을 자체적으로 제정하여 유류오염 보상문제를 해결하고 있다.

이들 협약과 관련하여 다루어지는 주요 쟁점은 해양유류오염과 손해간의 인과관계 문제로서 피해자가 입은 손해의 배상여하, 배상할 손해의 크기의 정도에 대한 문제인 바, 이에 대하여 미국유류오염법(1990 Oil

18) 목진용, 『2003 보충기금협약 가입 및 유류오염손해 보상체제 개편논의에 대한 대응 방안』, 한국해양수산개발원, 2005.12, 63면.

19) 목진용, 전계서, 63면.

20) IOPC Fund 가입 계약국에서 연간 15만톤 이상 유류 수령 화주는 IOPC Fund에 분담금을 납부하여야 하며 우리나라에는 7개 정유사가 있다. 1993년부터 1996년까지는 1971 IOPC Fund에 분담금을 납부하였고, 그 이후에는 1971 및 1992 IOPC Fund에 분담금을 납부하였다. 2004년 4월까지 IOPC Fund에 납부한 분담금은 3,011 파운드(약 611억원)로서 1993년부터 총 IOPC Fund 납입 총 기금의 약 6%에 해당하는 금액이다. 한편 우리나라에서 발생한 오염사고로 IOPC Fund로부터 보상받은 금액은 902억원으로 우리나라는 납부한 분담금의 147%를 되돌려받았다(목진용, 전계서, 63~64면).

21) 목진용, 전계서, 1면.

Pollution Act, 이하 OPA라 함)과 국제협약들의 규정은 서로 같지 아니하다.<sup>22)</sup>

#### 4. 미국의 OPA 제정 이유

유조선에 의한 해양유류오염사고가 갈수록 대형화되면서 특히 선진국들은 1969 CLC 및 1971 FC에 의한 유류오염 손해보상 방식에 의한 보상 담보의 금액이 부족하다는 인식을 하게 되었다. 그리하여 1984 Protocol이 제정되었으나 발효를 위하여 필요한 비준 국가를 확보하지 못하여 발효되지 못하였다. 이 1984 Protocol은 1992 CLC와 거의 내용이 같았다. 즉 첫째, 1969 CLC는 ‘선박’에 ‘공선’은 포함시키지 않았으나, 1984 Protocol은 유조선이 ballast voyage를 하고 있더라도 선내에 oil residue가 남아 있으면 동 선박에서 유출 또는 배출된 유류(연료유 포함)에 의한 오염에 대하여도 적용되는 것으로 수정하였으며, 둘째, 유류 유출 또는 배출 사고의 범위에 실제의 유출 또는 배출은 물론 손해발생의 심각하고 절박한 위험 상황이 발생한 경우도 그 사고에 포함되는 것으로 수정하여, 유류가 실제 유출되기 전 취해진 예방조치 비용이 손해배상 및 보상의 대상이 되게 하였고, 셋째, 적용에 관한 지리적 범위를 종래의 영해에서 EEZ 또는 영토로부터 200해리까지의 수역을 포함하였다. 넷째, 환경손해에 관하여 종래 아무런 언급이 없었음에 반하여 1984 Protocol은 환경손해 중 환경복구비용에 관하여 명시적 규정을 두었는데, 그 복구비용이 실제 지출된 것이고, 그 범위가 합리적인 경우에는 유류오염손해로 인정할 수 있는 길을 열어두었고, 다섯째, 책임제한 수준을 최대 5,970만 SDR로 상향하였고, 여섯째, 책임제한배제사유를, “from his personal act or omission committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowlede that such damage would probably result”로 수정함으로써 책임제한 배제사유를 매우 축소하였다.<sup>23)</sup>

22) 김종윤, 전계논문, 377면.

23) 서동희, 전계논문, 5면 각주 14 전제.

한편 미국은 OPA 1990을 제정하기 전까지 CLC 및 FC에 의한 유류오염 보상체제 확립에 적극적으로 참여하였으나, 의회의 반대로 1969 CLC 및 1971 FC는 물론 1984 Protocol도 비준되지 못하고, 결국 CLC 및 FC에 의한 유류오염 보상 협약에 가입하지 못하였다.<sup>24)</sup> 미국 행정부가 1984 Protocol을 수락하였으면서도 의회 비준을 얻지 못한 것은 1989년 발생한 엑슨 발데즈(Exxon Valdez)호 사건에서 해양유류오염손해의 거대한 파괴력을 경험하였는데 1984 Protocol이 규정한 보상 금액의 한도는 매우 미흡하다고 생각한 때문이다.<sup>25)</sup>

### III. 손해보상의 강화

#### 1. 보상의 의의

환경책임에 있어서 보상과 배상은 구별되는 개념으로서 각각 그 책임의 조건과 근거를 달리하는데 첫째, 보상은 고의·과실이라는 주관적 요건을 요구하지 않으나, 배상은 일반적으로 고의·과실을 책임요건으로 하며, 둘째 책임의 근거로서 보상은 위법행위일 것을 요하지 않으므로 적법한 행위에 대한 손실보상으로 이해하고, 배상은 위법행위일 것을 요하므로 불법행위에 대한 손해배상이란 의미를 갖으며, 셋째 책임이행 순서에 관하여 배상은 보상에 앞서서 이루어질 수 있다.<sup>26)</sup>

#### 2. 유류오염 사고의 대형화와 손해보상

##### (1) IMO 협약 구조

IMO 협약의 기본구조는 유류오염사고가 난 경우 유조선 선박소유자가

24) Mans Jacobsson, "The International Liability and Compensation Regime for Oil Pollution from Ships-International Solutions for a Global Problem", Tulane Maritime Law Journal (Winter 2007), pp.10-13.

25) Mans Jacobsson, op. cit. p.12.

26) 한상운, "한국의 해양유류오염피해에 대한 법적 대응과 과제", 『허베이 스피리트호 기름유출사고의 법적대응방안과 향후 과제』(강원대법대·한국법제연구원 공동학술회의 자료집), 2008.5.30, 11면 각주3.



미리 가입한 책임보험을 통해 일차적으로 손해를 배상하고, 선박소유자의 손해배상한도가 넘는 손해는 하주가 낸 분담금으로 설치한 기금(FC)이 추가 보상하는 것이다. OPA도 이와 유사하지만 OPA는 자국에 입항하는 유조선에 한하여 적용하는 반면, IMO는 다자간 협약에 근거를 두고 있어 협약 체결국의 모든 선박이 대상으로 적용된다는 점이 다르며, 현재 1969 CLC 및 1971 FC는 보상한도액을 인상한 1992 CLC 및 1992 FC로 대체되어 운영되고 있다.<sup>27)</sup>

CLC는 오염손해(pollution damage)가 ‘선박으로부터의 유류 방출이나 방류로 인하여 유류 적재선박 외부에서 발생한 오염에 의하여, 방출이나 방류가 야기된 손해’를 가리키며 ‘방지조치의 비용과 방지조치로 인하여 야기된 손해를 포함한다(CLC 제1조 제6항)’고 정의하고 있다.<sup>28)</sup>

반면 OPA는 3,000톤 이상의 선박은 책임제한의 크기가 톤수에 비례하도록 규정되어 있어서 CLC 협약과 달리 액수가 비교될 수 없을 정도로 크다.<sup>29)</sup> OPA 제1002조 b항은 배상받을 수 있는 청구 유형을 CLC보다 훨씬 명확하게 규정하고 있다.<sup>30)</sup>

27) 목진용, 전계서, 2면.

28) 김종윤, 전계논문, 378면.

29) 해운산업연구원, 『해상보험론』, 1993, 147면.

30) OPA 제1002조 b항

1) 제거비용

a항의 제거비용은 다음과 같다.

(A) 본법 c항, d항, e항 또는 연방수질오염규제법(33 USC 1321) 제1조 또는 주법에 따라서 행한 모든 제거비용과 미연방, 주, 또는 인디안에 의하여 행해진 모든 제거비용

(B) 국가비상계획과 일치하는 법인격자에 의하여 행하여진 제거비용

2) 손해

a항의 손해는 다음과 같다.

(A) 자연자원 : 자연자원에 대한 손상, 파괴, 멸실 그리고 사용을 못하게 될 경우에 대한 손해. 또한 합리적인 그 손해 평가비용. 이 손해는 미국의 수입인, 주의 수입인, 인디안의 수입인, 외국인의 수입인이 배상받는다.

(B) 부동산과 동산 : 부동산과 동산의 손상에 대한 손해, 부동산과 동산의 파괴에서 발생한 경제적 손실, 여기의 손해는 이 재산의 소유자나 임차인이 배상받는다.

(C) 현재의 사용 : 자연자원을 현재 사용하지 못하는 데 대한 손해, 이는 손상, 파괴, 멸실된 자연자원을 사용해온 모든 청구자가 배상받는다.

(D) 공공수익 : 세금, 특허료, 임대료, 사용요금의 순손실과 동액의 손해배상, 동산, 부동산, 자연자원의 손상, 파괴, 멸실로 인한 순이익분의 순손실과 동액의 손해배상,

(2) 1992 CLC

CLC는 본래 등록선주에게 책임을 집중시킨다는 취지<sup>31)</sup>를 관철하고 있어서, 선박소유자의 사용인과 대리인 뿐만 아니라 용선자 등의 면책과 아울러 구조자 및 방제조치자에게도 면책규정을 두고 있다. 나아가 1992년 CLC는 선박소유자의 사용인과 대리인 등에 대하여 동 협약 또는 기타 어떠한 근거로든지 손해배상을 청구할 수 없다는 규정을 두고 있으나 우리나라 유배법은 선박소유자의 사용인과 대리인 등에 대하여 동법에 따른 손해배상을 청구할 수 없다고만 규정하고 있어서 1992 CLC 규정보다도 불리하게 처우하고 있는 즉 가령 민법상의 불법행위책임을 물을 수 있을 것이다.<sup>32)</sup>

IMO가 제정한 1992 CLC 및 1992 FC는 채택 당시 최대 1억 3,500만 SDR까지 보상하는 것을 내용으로 하였으나, 속출<sup>33)</sup>하는 대규

이는 미국정부, 주 또는 그보다 하위 정치단위가 배상받는다.

- (E) 이익과 수익력 : 동산, 부동산, 자연자원의 손상, 파괴, 멸실에 기인한 이익상실 또는 수익력 회복과 동일한 손해, 이는 모든 청구자가 배상받는다.
- (F) 공공용역 : 제거조치 중이나 후에 증가되거나 추가로 부수된 공공서비스 제공으로 인한 순비용 손해, 이는 화재, 안전장치, 건강위험상 손해를 포함한다. 이는 주, 주의 하위 정치단위가 배상받는다.

31) 배병태, “1969년 유류오염에 대한 민사책임에 관한 국제조약의 연구②”, 『해양한국』, 한국해사문제연구소, 1974.4, 45면.

32) 최중현, 『선박에 의한 오염손해의 전보에 관한 연구』, 서울대학교 박사학위논문, 2001.2, 85면.

33) 나호드카 오염사고, 에리카호 오염사고, 프레스티지호 오염사고 등이 있다. 특히 나호드카 사고는 1996년 12월 사고 발생 후 2002년 8월에 종결되었는데 총 보상액은 261억엔(1억 5,210만SDR, 1SDR = 71,589엔)으로 2003년 11월 발효된 유류오염 보상 기금 보상한도액은 초과하지 아니하였으나, 개정 전 1992 FC 보상한도액 1억 3,500만 SDR은 초과하였다(목진용, 32면 각주 34).

- 에리카호 사고는 1999년 12월 프랑스 남부해안에서 이탈리아로 항해중이던, 몰타 선적의 에리카호가 병커C유 약 14,000톤이 유출되어 해안 400km가 오염된 사고(목진용, “국제유류오염손해 보상체제의 개편 동향(이하 ‘동향’이라 함)”, 『월간 해양수산』, 2004.4, 한국해양수산개발원, 60면 각주 3).

- 프레스티지호 사고는 2002년 11월 바하마 선적 프레스티지호가 스페인 서북해역에서 7만 7천톤의 병커C유를 싣고 가다가 침몰하여 서유럽 해안 일대를 오염시킨 사고이다(목진용, 전계 동향, 각주 4).

위 사건들은 대형 유류오염사건으로서 국제적 해양유류오염피해보상 기준 상향조정을 위한 신호탄이 된 사건들이다.

모 오염사고를 전액 보상하기 곤란한 지경에 처하게 되었다.<sup>34)</sup>

### (3) 우리나라의 협약적용 범위

우리나라는 1978년에 69 CLC에만 가입하였으며 71FC에는 1992년 12월에서야 가입한 바 있다. 현행 유배법은 69CLC와 71FC의 내용을 이행하기 위하여 1992년에 제정되었으며, 92CLC와 92FC가 1998년에 발효됨에 따라 우리 유배법을 이에 맞추기 위하여 1997년 1월 개정되었다. 그리고 2000년에 보상한도액을 인상한 92CLC와 92FC의 개정에 맞추어 2003년 12월 다시 유배법을 개정한 바 있다.<sup>35)</sup> 그러나 아래에서 설명하는 바와 같이, 2003 보충기금협약(2003 IOPC Fund)에는 가입하지 않고 있으므로 2003 IOPC Fund의 적용을 받지 못하고 있다. 이는 우리나라 해역에서의 유류오염사고의 대형화 추세를 따르지 못하는 것이라 할 수 있다.

## 3. 2003 보충기금협약 가입론

### (1) IOPC Fund 기금적립의 형평성

IMO는 갈수록 대형화하는 해양오염사고 보상체제에 한계가 있음을 인식하고, 기존 국제 유류오염보상체제의 최고보상한도액을 초과하는 손해를 보상하기 위한 목적으로 유류오염 보충기금협약(이하 “2003 보충기금협약”이라 함)을 채택하였던 바, 동 협약은 1992 FC에 의한 제2차 보상과는 별도로 정유사의 자발적 참여와 분담금 각출을 전제로 제3의 추가 기금(supplementary fund)을 만들었다.<sup>36)</sup> 하지만 유류오염 보상협약을 실질적으로 운용하는 국제유류오염 보상기금(International Oil Pollution Compensation Fund, 이하 IOPC Fund)은 현행 유류

34) IMO는 에리카호 오염사고 후인 2000년 10월 법률위원회를 소집하여 1992 CLC 및 1992 FC 보상한도액을 각각 50%씩 인상하는 양 협약의 개정의정서를 채택하였다. 이에 따라 선박소유자의 책임한도액은 최고 5,970만 SDR에서 8,977만 SDR로, 1992 IOPC Fund의 보상한도액은 1억 3,500만 SDR에서 2억 300만 SDR로 늘어나게 되었고, 이 개정의정서는 2003년 11월부터 적용되고 있다(목진용, 전게서, 32면).

35) 한상운, 전게발표문, 20면.

36) 목진용, 전게서, 2~3면.

오염 국제보상협약 시행과정상 문제점을 검토하기 위한 작업반을 2000년부터 운영하여 왔었는데, 2003년 5월 정유사만 전적으로 비용을 부담하는 유류오염보충기금협약이 채택<sup>37)</sup>됨에 따라 정유사와 선사의 책임균형이 무너졌다는 논의가 촉발되고 있다.<sup>38)</sup>

## (2) IOPC Fund 기금 가입여부

우리나라는 2003 보충기금 협약에 가입하고 있지 않다. 2003 보충기금 협약은 유류오염사고에 적용되는 현행 1992 CLC 및 FC와는 별개의 협약이다. 그러나 이 협약은 우리나라가 기존 가입 협약들이 정하고 있는 최고 보상금액을 초과하는 경우에만 보상하기 때문에 내용상 기존 가입 협약들과 밀접하게 연계되어 있고, 우리나라처럼 선행 협약들에 가입하고 있어야 가입할 수 있다.<sup>39)</sup>

동 협약 가입에 대하여, 협약가입시 납부할 분담금과 사고 발생 가능성과 손해배상금액과 연계될 가능성을 비교 교량하여 대략 국민소득 24,000 달러선에 도달한 때에나 협약 가입을 하도록 권유하는 의견이 있다.<sup>40)</sup> 특히 중국이 나날이 에너지 소비공룡으로 변모하고 있기 때문에 더욱 많은 유조선이 황해에 뜨게 될 것을 감안할 때, 태안의 허베이 스피리트호 사건과 같은 대형사건의, 발생확률이 높아질 것이다.<sup>41)</sup> 위 의견이 분석한 국민

37) 이 협약은 유류오염사고를 일으킨 유조선사가 부담하는 1차적 손해배상협약인 1992 CLC의 보상한도는 그대로 두고, 1992 FC의 보상한도액을 보충하는 추가기금을 설립하는 것으로서 2005년부터 발효한다. 이 협약상 선사보다는 하주의 책임이 크게 강화되었기 때문에, 국제유조선선주동맹(Intertanko)과 국제정유사해운포럼(OCIMF)은 서로 상반된 이해관계를 표시하였다.

38) 해운회사(선주)와 석유업체(하주)간 균등책임분담은 현행 유류오염 보상체제의 기본 골격이다. 1969 CLC와 1971 FC는 선주와 하주간 균등한 보상책임 분담 원칙을 관철하였다. 하주의 책임한도액만 대폭 확대한 2003보충기금협약은 당초부터 선사의 반발을 의식하여 책임분담의 재검토를 약속하는 결의안(Review of the International Compensation Regime)을 채택한 바 있고 작업반의 회의 및 대안제시가 계속되고 있다(목진용, 전계서, 48~62면).

39) 목진용, 전계서, 65면.

40) 목진용, 전계서, 65~95면.

41) 동북아지역 해양오염은 해양활동을 매개로 하여 지속적인 경제성장을 보이고 있는 동북아에서 갈수록 확대되고 있으며 어느 일국의 노력으로 해결할 수 없는 단계에 이르렀다(本田健吉 日本 福井縣立大, “동북아 해양오염 해결을 위한 국제협력”, 『환경과

소득 기준에 의한 사고 발생 가능성과 손해배상금액을 비교하여 보더라도 이제는 시급히 2003 보충기금 협약에 가입하여야 할 것으로 생각된다.

### (3) IOPC Fund 협약 내용

#### 1) 보상청구권의 제척기간

1992 FC는 오염손해를 일으킨 사고의 발생일로부터 6년 후에는 청구인의 손해배상 청구권이 소멸한다고 규정하고 있다. 2003 보충기금협약에 대한 보상청구권도 6년 후에는 소멸한다(제6조).

#### 2) 재판관할권

2003 보충기금에 대한 소송은 1992 CLC에 따라 선박소유자에게 소송을 제기할 수 있는 체약국 법원에만 제기할 수 있다. 만약 선박소유자 또는 그 보증인에게 이미 소송이 제기된 경우 당해 소송을 관할하는 법원이 보충기금에 대해 소송의 전속 관할권을 갖는다. 그러나 1992 CLC에 의한 손해배상 소송이 1992 CLC의 체약국이지만 2003 보충기금협약의 체약국이 아닌 국가의 법원에 제기된 경우 2003 보충기금에 대한 소송은 청구인의 선택에 따라 2003 보충기금 본부가 있는 영국의 관할권이 있는 법원 또는 2003 보충기금협약 체약국 중 한 국가의 법원에 제기할 수 있다(제7조).

#### 3) 외국관할권의 승인과 집행

2003 보충기금협약에 대한 확정판결은 그 판결이 재판관할권이 있는 법원에서 내려지고, 당해 체약국에서 집행할 수 있다면 다른 모든 체약국에서 승인되고 집행된다. 다만 그러한 판결이 사기나 당사자에게 합리적인 통지 또는 변론의 기회를 주지 아니한 경우는 그러하지 아니하다(제8조).

#### 4) 보충기금의 대위권 및 구상권

2003 보충기금협약이 오염손해를 입은 피해자에게 보상을 하게 되면,

---

생명』 통권 제5호, 1985.3, 206면).

2003 보충기금은 그 자가 1992 FC에 따라 선박소유자나 그 보증인에게 가지는 권리를 대위에 의하여 취득한다. 또한 보상을 받은 피해자가 1992 FC에 의하여 1992 IOPC Fund에 대하여 가지는 권리도 대위하여 취득한다. 또한 2003 보충기금은 선박소유자 또는 그 보증인에 대한 대위권 이외에 일반 법령에 따라 피해자가 제3자에게 갖는 권리에 대한 대위권도 가진다. 이 경우 2003 보충기금의 대위권은 보상금 또는 배상금을 지급받은 자의 보험자가 갖는 대위권보다 불리하여서는 안된다(제9조).

#### 5) 가입조건

2003 보충기금협약은 1992 FC 가입국만이 비준할 수 있는 임의적 협약이다. 따라서 2003 보충기금협약에 가입하지 않은 1992 FC 체약국은 기존 협약 체제에 남아 있으면서 유조선 오염사고가 나는 경우 최대 2억 300만 SDR의 범위내에서 보상받을 수 있다.

#### 6) 협약 발효요건

이 협약은 1992 FC 가입국 중 8개국 이상이 가입하고, 이들 국가의 전년도 분담유 합계가 4억 5,000만톤이 된 날로부터 3개월이 경과하면 발효된다. 이 협약은 2005년 3월에 발효하였다.<sup>42)</sup>

### IV. 손해보상의 주체와 범위

#### 1. 해양유류오염손해의 의의

해양유류오염손해에 대하여, CLC 협약은 해양유류오염손해란 선박으로부터의 유류방류나 배출로 인하여 유류적재선박 내부에서 발생한 오염에 의하여, 배출이나 방류됨으로써 야기된 손해를 말하며, 오염손해는 방지조치 비용과 방지조치로 인하여 야기된 손해를 포함한다고 규정하고 있다(CLC 제1조 제6항). 우리나라 유류오염손해배상법은 유출 또는 배출된 장소에 불구하고 선박으로부터 유류가 유출 또는 배출되어 초래된 오염

42) 목진용, 전게서, 38면.

에 의하여 외부에서 발생한 손실 또는 손해와 방제조치의 비용 및 방제 조치로 인한 추가적 손실 및 손해라고 규정하고 있다(법 제2조 제4호).

## 2. 손해보상책임의 주체

유류오염사고의 발생으로 인한 손해를 보상하여야 하는 책임은 사고 당시의 선박소유자가 부담한다(CLC 제3조 제1항, 유배법 제4조 제1항). 이 선박소유자는 선박법 제8조 제1항 규정 또는 외국 법령에 의하여 선박 소유자로 등록된 자를 가리키며, 등록되어 있지 아니한 경우에는 선박을 소유하는 자이다(유배법 제2조 제2호). 다만 유배법은 CLC와 달리 나용선자도 책임의 주체로 본다(유배법 제2조 제2호 단서, 제4조 제5항 제3호). CLC는 용선이나 재용선 등으로 인하여 누가 선박소유자인지 일반 피해자가 확인하기 어려운 점을 고려하여 사고 당시 등록된 선박소유자를 책임의 주체로 단일화한 것이나, 유배법은 외국의 선박소유자와 함께 우리나라 국민이 나용선자인 경우를 예상하여 그 나용선자를 책임의 주체로 포함시킴으로써 손해 보상을 좀 더 쉽고 신속하게 하기 위한 것으로 보이는데, 헌법 제6조 제1항의 국제법질서조항에 따라 CLC에 부합하도록 유배법을 개정하자는 견해가 있다.<sup>43)</sup>

2차적인 책임의 주체는 IOPC Fund이다. IOPC Fund의 보상책임은, 첫째 CLC에 따라 선박소유자의 손해배상책임이 발생하지 아니하는 경우, 둘째 CLC에 의하여 책임있는 선박소유자와 재정보증자가 전액배상을 하지 못한 경우, 셋째 오염손해가 CLC상의 선박소유자의 책임한도를 초과하는 경우에 한정된다(92FC 제4조 제1호 (a)(b)(c)). 유배법도 피해자가 선박소유자 또는 보험자 등으로부터 배상을 받지 못한 유류오염손해금액에 관하여 국제기금협약이 정하는 바에 따라 국제기금에 대하여 국제기금협약 제4조 제1항의 규정에 의한 보상을 청구할 수 있도록 하고 있다(유배법 제23조). 가령 허베이 스피리트 호 사건에서 IOPC가 그 피해규모를 3520억~4240억원으로 추정하고 있으므로, 그 추산된 오염손해가 CLC상의 선박소유자의 책임한도(89,770,000SDR = 약

43) 한상운, 전계발표문, 24면 각주16.

1,340억원)를 초과하고 있다.<sup>44)</sup>

2008년 2월의 허베이 스피리트호 유류오염사고 피해주민의 지원 및 해양환경복원 등에 관한 특별법 3차적인 책임을 국가 또는 지방자치단체가 책임을 부담할 수 있도록 하고 있다. 92FC에 의한 유류오염손해의 보상한도를 초과하는 손해는 더 이상 피해를 보전할 수 있는 방법이 없기 때문이다.<sup>45)</sup> 그러나 동 특별법은 FC 보상한도액을 초과하는 경우에 대한 특례규정을 두고 있다(특별법 제9조). 즉 국가 또는 지방자치단체가 FC 보상한도액을 초과하는 손해에 대한 한도초과보상금의 전부 또는 일부를 지급할 수 있도록 하고 있다(특별법 제9조 제1항). 이 한도초과 보상금의 지급금액은 FC가 인정한 총사정액에서 FC의 보상한도액을 차감한 금액을 초과할 수 없다(특별법 제9조 제2항, 동 시행령 제17조 제3항).

### 3. 손해 종류별 보상 범위

#### (1) 경제적 손해

##### 1) 의 의

가. 경제적 손해의 의의

경제적 손해란 해양유류오염에 의하여 피해자에게 발생한 경제적인 해양유류 오염손해를 말한다.

나. 해양유류오염 손해의 구별

아래 네가지 사항 중에서 마지막 환경손해를 제외한 세 가지 사항을 경제적 손해라 한다. 환경손해와의 차이점은 손해를 금전적으로 평가할 수 있고 구체적인 피해자가 있다는 것에서 찾을 수 있다.

- ① 직접손해(물질적 손해, 재물손해; physical damage) : 피해자의 재산이 유류오염으로 인하여 직접 손해를 입은 것
- ② 부가손해(결과적 손해, 통상의 경제적 손해; consequential damages) : 피해자 재산이 손해를 입고 이로 인하여 피해자의 수익력이나 이익이

44) 한상운, 전계발표문, 26면.

45) 한상운, 전계발표문, 26~27면.



상실되어 손해가 커진 것

- ③ 순경제적 손실(순수경제적 손해; pure economic loss) : 해양유류오염으로 환경에 대한 손해가 발생하여 이로 인하여 피해자가 간접적으로 손해를 본 것
- ④ 환경손해 : 환경에 대한 손해만 발생하고 개인이 구체적으로 손해를 입지 않은 경우

비유하자면 직접손해는 선박의 선체 혹은 그물에 달라붙은 기름으로 인한 손해이다. 이의 제거를 위하여는 세척 등의 비용이 소요되고, 세척이 불가하다면 대체하는 비용을 국제기금이 보상한다. 여기에 대해서는 논쟁의 여지가 없다.<sup>46)</sup>

그물 또는 선박에 기름이 묻은 어민이 그물 또는 선박의 기름을 닦는데 2주간이 소요되어 그가 고기작업을 하지 못하였다면 이는 부가(결과적) 손해가 된다.<sup>47)</sup>

보통법상 순수경제적 손해는 손해배상을 허용하지 않는 것이 원칙임에도 불구하고 해양유류오염손해에 대하여 CLC 협약이나 OPA는 순수경제적 손해라 할지라도 일정한 경우 구제를 허용하고 있다.<sup>48)</sup> 예컨대 위와 같은 사례에서, 그 이웃이 다행히 그물을 바다에 가지고 나가지 않아서 그물에 오염은 없었지만, 바다의 오염이 상당기간 계속되어 고기잡이를 하지 못하였다면, 이는 순경제적 손실에 해당한다. 또 다른 예로 해변가의 호텔의 주인은 오염으로 인하여 여행객이 오지 않음으로 인한 손해가 발생하였다. 이것도 순경제적 손실로서 배상이 가능하다.<sup>49)</sup> 그런데 해변가의 식당으로 가정된 피해자를 바꾸어보면, 식당주인은 오염으로 인하여 고객이 떨어져 장사가 되지 않아 손해를 보게 되었다. 그가 고기를 수퍼마켓에서 구입하는 경우라면, 수퍼마켓 또한 손해배상을 요구하고자 할 것이다. 수퍼마켓은 도매상으로부터 고기를 사올 것이고, 도매상은 다시

46) 김인현, “국제유류오염손해보상기금(IOPC FUND) 뭉스 야콥슨 사무총장의 강연”, 『월간 해양한국』, 한국해사문제연구소, 2007.1, 187면.

47) 김인현, 전계 187면.

48) 김종윤, 전계논문, 393면.

49) 김인현, 전계 187면.

도살장으로부터 고기를 구입해야 한다. 도살장주인, 도매상, 슈퍼마켓 주인 등은 모두 손해배상 청구가 가능한가? 국제기금(IOPC Fund)은 첫 번째의 경우만 유류오염손해와 인과관계가 있는 것으로 제한하고 있다.<sup>50)</sup>

에리카 오염사고와 관련한 4건의 순경제적 손실(pure economics loss)에 대한 프랑스 상사법원의 보상인정 판결에 영향을 받음으로 인하여, 1994년 10월의 17차 총회에서, IOPC Fund는 몇 가지 조건하에 FC는 보상인정기준으로 인정하였다. 순경제적 손실의 보상요건은 오염과 그로 인한 손실 사이에 합리적인 인과관계(a reasonable degree of proximity)를 요구하고 있다.<sup>51)</sup> 또 인과관계 판단기준은, ① 청구자와 경제활동과 오염과의 지리적 근접성, ② 피해 자원에 대한 청구자의 경제적 의존 정도, ③ 청구자가 대체할 공급처를 가지고 있는지 여부, ④ 청구자 사업이 피해지역 내 경제활동과 필수 불가결한 부분의 범위를 고려하도록 하고 있다.<sup>52)</sup>

#### (1) 환경손해

##### 1) 의 의

환경손해란 자연자원(natural resources)에 대한 비금전적 손해로서 공공수탁자가 청구할 수 있는 해양유류오염손해를 말한다. 여기서 자연자원이란 육상 또는 바다의 모든 동식물을 포함하고 산, 대기, 해양 등 자연자원 자체를 말한다.<sup>53)</sup>

환경손해는 비금전적 손해이므로 이 점에서 금전적 평가가 가능한 경제적 손해와 구별된다. 해양유류오염에 의한 비금전적 손해는 인적 손해도 포함하지만 인적 손해는 피해를 입은 자가 구체적인 개인의 생명과 신체라는 점에서, 자연자체에 대한 손해로서 구체적인 피해를 입은 개인이 없고

50) 김인현, 전계 187면.

51) 목진용, 전계 동향 61면.

52) 목진용, 전계 동향 61면.

53) 최중현, “미국 1990년 기름오염법과 우리 법의 개정 방향”, 『한국해법학회지』, 한국해법학회, 1991, 213면.

공공수탁자를 청구자로 상정한 환경손해와는 다르고, 반면 개인이 갖는 인적손해의 위자료는 명확한 크기가 금전적으로 산정되지 않는 점에서는 환경손해의 비금전적 성질과 유사하다.<sup>54)</sup>

## 2) 환경손해에 대한 취급상 차이

### 가. 국제협약

CLC 정의 규정은 환경손해와 관련하여 제거비용이나 복구비용 이외에 청구가 가능한지 여부에 대한 문제는 언급하고 있지 않다(CLC 제1조 제 6항). 따라서 대부분 계약국에서 이에 관한 청구배상 소송은 패소할 것 같다. 소송절차를 수행할 입장의 당사자가 없거나 이러한 성질의 청구를 제량화하는 것과 관련한 어려움 때문이다.<sup>55)</sup>

이러한 청구에 관한 사례가 몇 있는데 이 중 잘 알려진 사건은 1979년의 두 사건이 있다. 하나는 러시아 유조선인 안토니오 그람스키 사건이다. 러시아가 환경손해배상을 청구하였는데, 국내입법상 규정에 따라 환경손해의 크기가 계산되었다. 이는 오염된 물의 입방미터당 2루블의 비율로 배상금액을 결정하는 것이다. 이 양은 소비에트 내에서 유출되고 모여진 유류유출량을 참작하여 평가된다. 이 사건 후 IOPC FC서는 다음과 같이 1980년 결의를 발표했다. IOPC FC가 지급할 보상금액 평가는 이론적 모델에 따라 계산된 손해의 추상적 액수를 기초로 해서 평가하면 안 된다는 것이다.<sup>56)</sup>

이러한 방식은 1984년 의정서가 채택한, ‘오염손해’의 개정된 정의에서 강화되었고, 현재는 1992년 개정 의정서로써 진전되고 있다. 이 정의는 다음과 같다. 환경손해 보상은 합리적인 복구조사가 사실상 행해졌거나 행해질 비용에 한한다.<sup>57)</sup>

### 나. 미 국

54) 김종윤, 전계논문, 394면.

55) 김종윤, 전계논문, 397면.

56) 김종윤, 전계논문, 394면(Nobert Trotz. p.14)에서 재인용.

57) 김종윤, 전계논문, 397면.

의정서가 환경손해에 대하여 일반적인 청구를 배제하고 있는 반면 미국의 현재 통설적인 입장은 이와는 다르다. 미국 수역에서 유류를 유출한 후 이를 제거하고 복구하는 조치의 비용에 대하여 선주가 완전배상 할지라도, 또한 유류오염에 의하여 발생한 경제적 손해를 완전배상 할지라도 OPA법은 선주가 이보다 더 범위가 많은 청구목록에 대한 배상을 지급하도록 되어 있다. NOAA의 관점에서 최근 준비한 NRDA 규칙의 내용과 일치한 규정이 되어 있으므로, 생계가 환경손해와 결부되지 아니한 사람들 가령 레저를 즐기는 사람들의 청구에 대해서도 경제적 가치를 평가할 수 있다.<sup>58)</sup> 더구나 한 사례는 쾌적성 상실에 한하지 않고 소위 비사용가치 즉 선택가치, 존재가치, 유산가치까지 확장한다고 한다.<sup>59)</sup>

### 3) 환경손해 배상 및 평가

환경손해 배상청구는 일반적으로 계약국에서는 피해를 입은 환경을 복구하면서 실질적으로 초래된 비용으로 한정되는 반면 미국은 공공수탁자에게 자연자원을 복구하기 위한 배상청구를 수행하도록 허용하고 있다 (OPA §1002).<sup>60)</sup>

### 4) 환경손해와 CLC 선주책임제한 규정

환경손해와 CLC 협약이 적용되지 않는 유류오염손해를 배상한다면 선주가 지급할 금액이 커지므로 이것이 선주 책임제한과 기금협약에 어떠한 영향을 주느냐가 문제된다. 원칙적으로 선주는 현 협약상 유류오염손해에 대하여 엄격책임을 부담하지만 그 대신 선주에 대한 손해배상의 청구는 이 협약 이외에는 청구할 수 없다. 즉 선주책임제한의 수혜를 받는다. 즉 해사법은 해양유류오염에 대한 협약이 나타나기 전에는 전통적으로 과실책임의 원칙을 고수하였는데, 이것이 CLC 협약상 엄격책임(strict liability)으로 변경되었으며 선주의 책임한도액도 1957년 선주책임제한협약보다 예컨대 1969 CLC의 경우 2배 이상 증가하였다. 환경손해를 널리

58) 김종윤, 전계논문, 398면.

59) State of Ohio v. Department of Interior(1989)(880 F. 2nd 432).

60) 김종윤, 전계논문, 399면.

인정하게 되면 선주가 부담하는 손해는 많아지고 이로 인하여 경제적 손해를 입은 자들이 불균형한 손해배상을 받을 수 있으며, 환경손해의 크기가 확정지어지지 아니함으로 인하여 선주 책임의 크기를 예견할 수 없어 이해관계자들이 대처하기 곤란해진다. 또한 P&I는 유류오염손해에 대하여 5억 달러를 최고한도로 보상하고 있는데 이러한 환경손해를 인정하면 환경손해의 크기가 5억 달러를 넘는 경우가 많을 것이기 때문에 미국법이 현실적으로 시행되면 P&I가 이를 담보하지 않으려 할 것이어서 미국법의 규범능력이 문제될 수 있다.<sup>61)</sup>

### (3) 조치비용

조치비용은 예방조치, 방지조치, 제거조치, 복구조치라는 일련의 행위를 포함하여 사용하는 용어이다.<sup>62)</sup> CLC 1969 협약 규정은 복구조치 비용이란 용어는 명시하지 않고 방지조치 비용과 이러한 조치를 취하면서 발생한 추가적 손해<sup>63)</sup>를 규정하고 있다.<sup>64)</sup> 우리나라 유배법은 CLC 협약의 방지조치란 용어에 대응하여, 동법 제2조 제4항 나목에 ‘방제조치의 비용 및 방제조치로 인한 추가적 손실 및 손해’ 라고 규정하는 즉 방제조치라는 용어로서 사용하고 있다.

61) 김종윤, 전계논문, 408면.

62) 예방조치에는 유조선의 유류유출의 방지를 위한 여러 조치가 포함된다. 예컨대 이중선체 의무화, 선원 자질향상 등이다(해운산업연구원, 「해상보험론」, 1992, 148면). 방지조치는 사고난 유조선으로부터 유류유출을 방지하기 위한 조치로서 파손된 부분의 폐쇄, 극단적으로는 유조선 폭파 등의 행위를 가리키며, 제거조치는 해상을 오염시킨 유류를 소제하는 것. 예컨대 유화약제살포, 흡유지의 사용 등의 행위가 포함된다. 복구조치는 오염이 제거된 후에 오염지역을 이전 상태로 회복하기 위하여 취하는 행위로서 예컨대 생태계의 복원을 위한 행위, 다시 씨앗을 뿌리고 식재하는 행위 등을 말한다(김종윤, 409면).

63) 추가적 손해 또는 2차적 손해는 예컨대 유류유화 약제를 살포하여 유류오염의 확대는 방지하거나 축소하였지만 이로 인하여 새로운 환경손해를 야기함으로써 발생한 손해를 말한다.

64) ‘방지조치(preventive measure) 비용과 나아가 방지조치로 인하여 발생한 손실과 손해를 보상하여 한다’(CLC 1969 1조 6항, 미국 OPA 제4장 방지와 제거조치). 한편 여기서 말하는 방지조치는, ‘누구에 의하건 사고 후 오염에 의한 손해를 방지하거나 축소시키기 위하여 취한 모든 합리적 조치(reasonable measures)를 말한다’(CLC 1969 1조 7항, 미국 OPA 제1002조 b) 1) (A) (B), 2) (F)).

#### (4) 책임제한

1992 CLC는 2,000톤 이상 산적유류를 화물로서 운송하는 선박소유자는 반드시 보험이나 기타의 재정보증을 유지하도록 요구하고 있다. 즉 2,000톤 미만의 유조선은 책임보험에 가입하지 않더라도 1992 IOPC Fund가 직접 기금을 지출하게 된다. 우리나라에서 발생한 오성 3호 오염사고, 바레인에서 발생한 마일드(Mild) 1호 오염사고 등도 2,000톤 미만의 유조선임에도 1992 IOPC Fund가 보상한 바 있다.<sup>65)</sup> 한편 유배법은 200톤 이상의 선박소유자는 유류오염손해에 대한 배상책임의 이행을 담보할 수 있는 보장계약을 체결하도록 요구하고 있다(유배법 제 14조~제15조).<sup>66)</sup> 그러나 1992년 협약 제정 당시에 2,000톤 이상 산적유류를 운송하는 선박만 책임보험에 가입 강제를 요구할 뿐인데 굳이 책임보험 강제가입 대상 선박 범위를 200톤까지 확대할 필요성이 있는지는 의문이다.<sup>67)68)</sup>

이와 같이 유조선에 의한 유류오염에 의한 손해배상액은, CLC 협약이나 협정 그리고 비협약국의 국내법상 책임제한액 이상이면 손해배상책임은 책임제한액으로 한정되고, 책임제한액 미만이면 그 미만액으로 손해배상책임을 부담하게 된다. 그리고 이에 대한 책임보험은 선주책임상호보험(P&I)이 유류오염 조항에 따라 현재는 5억 달러의 범위에서 지급

65) 1998년 5월 바레인에서 일어난 오염사고로 총톤수는 801톤이나 3만 630SDR(약 5,779만원)의 피해를 발생시켰다. 2,000톤 미만으로 선주가 보험에 가입하지 않아 전액 1992 IOPC Fund가 보상하였다.

66) 사실 이는 일본의 유류오염손해배상보장법을 본 뜬 것인데, 일본은 이른바 2003년 5월 보충기금 협약을 이미 가입했을 뿐 아니라 2,000톤 미만의 선박 중에서도 100톤 이상의 모든 선박에 대해서도 책임보험 가입을 강제하고 있어서 더욱 엄격한 조치를 취하고 있음을 알 수 있다.

67) 최종현, 전계서 84면.

68) 다만 1996년 유해·위험물질의 운송으로 인한 손해배상협약(HNS 협약)(International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea)은 선박 톤수에 관계없이 모든 적용대상 선박에 대해 책임보험가입을 강제하고 있기 때문에 1992 CLC이 2,000톤 미만 선박을 강제보험 가입대상에서 제외할 아무런 이유가 없고 주요국가중 보험가입 강제화에 반대하는 국가는 하나도 없다고 한다(목진용, 전계서, 47~48면).

하게 된다.<sup>69)</sup>

## V. 결 론

우리나라는 1992. 12. 8. 에 1971 FC에 가입하면서 같은 날 유배법을 공포한 바 있다. 유배법에는 1969 CLC 및 1971 FC의 내용이 포함되어 있다. 우리 유배법은 “책임협약의 비체약국의 국적을 가진 선박의 소유자에 대하여는 선주의 책임제한을 적용하지 아니한다(유배법 제6조 제3항).” 라는 규정을 두고 있다. 그런데 허베이 스피리트호 사건에서, 유조선의 선적은 홍콩이고 홍콩은 1992 CLC의 가입국이므로 선주가 무한책임을 부담할 여지는 없고 국제 협약과 우리나라 유배법이 정한 선주 책임제한의 적용을 받을 수 있다.<sup>70)</sup>

2008년 2월 태안 사태와 관련된 ‘허베이 스피리트호 유류오염사고 피해주민의 지원 및 해양환경복원 등에 관한 특별법’이라 이름붙여졌다.<sup>71)</sup> 동 특별법의 핵심은 다음과 같다.

- ① 동 사건은 유류오염손해배상보장법이 적용되고, 유조선 선주는 무과실책임을 부담하며, 책임제한액까지 책임보험에 가입하였는데, 동 사건의 선박의 가입금액은 1300억원이다. 즉 홍콩선적 허베이 스피리트호가 가입한 선주상호(P&I) 보험인 ‘중국P&I와 SKULD P&I’가 1천 300억원까지 1차 배상책임을 지고 이 배상액을 초과할 경우 IOPC Fund가 1,700억원을 추가해 최대 3천억원까지 배상할 것이다.<sup>72)</sup> 즉 선주가 책임제한액까지 배상을 하면(보험사인 P&I를 통하여) 나

69) 김종윤, 전계논문, 416~417면.

70) 이에 대해, 상기한 우리나라 유배법 조항과 달리 1992 CLC는 선주책임제한 여부의 기준은 단지 유류오염 사고가 발생한 지역이, “체약국의 영해, EEZ 또는 육지로부터 200해리 이내의 수역인가 여부에 의한다”고 되어 있으므로 국내법과 협약이 충돌한다. 이와 같은 경우에 대해 서동희(13면)는 협약을 우선적용하여야 한다고 하고, 최종현(95면)은 유배법상 책임제한권이 해당 선주에게 부여되지 않아서 무한책임을 부담하여야 할 것이라고 한다.

71) 이하 동 특별법 내용에 대한 고찰은, 김인현 교수의 인터넷 블로그(시행령 미완성 중 해석임을 주의토록 요청함)(<http://blog.naver.com/captainihkim/70028357437>)를 참조하였음.

72) [http://article.joins.com/article/article.asp?total\\_id=3004323](http://article.joins.com/article/article.asp?total_id=3004323).

머지 전보받지 못한 손해배상금액은 IOPC Fund가 보상하게 되는데, 이 Fund의 배상한도액은 3,000억원이며 그것은 선주의 책임제한액 3,000억원을 포함하므로 실제로 이 Fund가 지급하는 금액은 1,700억원이 된다.

- ② 국제기금과 선주측과 피해자들이 손해액을 확정하고 이것이 IOPC Fund 등에서 통과하여 실제로 금액이 지급되기까지는 상당한 시일을 요하는데 그 공백기간 동안 국가나 지방자치단체가 미리 대신 지급하고, 국가 등이 Fund 등에 대한 구상권을 행사할 수 있도록 한다.
- ③ 피해자들이 제출한 손해배상청구가 국제기금과 사정자체가 이루어지지 않은 경우(6월 이상)에는 상당한 지연이 예상되기 때문에, 이 경우 국가 또는 지방자치단체는 피해자들에게 대부를 할 수 있다.

태안 사태 즉 홍콩 선적의 허베이 스피리트 호가 삼성중공업 주식회사의 예인선과 충돌함으로 인하여 발생한, 유류 유출사고는 원유 유출량이 10,900여 톤으로서 직전의 우리나라 최대 해양유류오염사고인 씨프린호 사고 때의 5,035kl에 비해 2배 정도 많은 데가 양식장, 갯벌 등 어장과 해수욕장, 펜션 등까지 피해범위가 광범위하고 허베이 스피리트 호 사고로 만들어진 기름 타르 덩어리들이 충남, 전북 앞바다는 물론 전남 해안까지 광범위하게 오염시키고 있어 그 피해 규모가 씨프린스 호 사고 때를 크게 웃돌 것으로 예상된다.<sup>73)</sup> 그러나 기존의 1995년 7월의 전남 여수 앞 해상의 씨프린스호 사고도 피해주민들이 청구한 배상액 735억 7천여만원 중 20% 가량인 154억원만을 배상받았다. 피해 어민들도 씨프린스 호 사고를 교훈삼아 초기부터 오염된 해역과 어장에 대한 사진이나 비디오 촬영, 현장 소거 오염 수산물 채중에 적극적이었지만 생산된 수산물 등을 조합 등을 통하지 않고 판매하는, '비계통 판매량'이 상당하고, 과세노출을 우려한 불성실 소득 신고 경향이 강했기 때문에 피해지역의 수산물 생산량 및 어민소득 입증 자료 확보에 곤란이 많을 것으로 예상된다.<sup>74)</sup>

73) [http://article.joins.com/article/article.asp?total\\_id=3004323](http://article.joins.com/article/article.asp?total_id=3004323).

74) 이미 씨프린스호 오염 사고 때도 1종 양식어업의 경우 객관적인 어업 소득자료가 없어 배상을 받지 못했다고 한다. [http://article.joins.com/article/article.asp?total\\_id=3004323](http://article.joins.com/article/article.asp?total_id=3004323)



물론 가해자 즉 삼성중공업 주식회사의 해양유류유출 오염사고가 고의·중과실이었음을 입증할 경우 선주책임제한은 적용되지 않게 된다. 즉 면책받지 못하게 되고 전액 손해배상을 하여야 할 것이다. 한편 가해자인 삼성중공업은 피해지역 주민들을 위한 1,000억원의 지역발전기금을 출연하기로 하였다고 한다.<sup>75)</sup> 이러한 소식은 그 진위 판정에 상당한 시간을 요하는데, 만일 이것이 훗날 허위로 판정되더라도 물론 문제이겠지만 훗날 진실로서 확인된다 하더라도 이는 한국의 기업비용을 가중시키는 것으로서, 좌우간 우리나라에게 별로 유쾌한 소식일 수는 없다고 생각한다. 물론 비용부담의 금액 자체는 환경손해를 감안한다면, 그 비용을 그대로 환경복원에 투입하더라도 아마 그 정도도 매우 부족할 것이다. 그리고 현재 계속 해양유류오염 손해보상비용이 확대 평가되어지는 경향을 갖는 것도 분명한 사실이다. 하지만, 한국에서 기업이 부담하는 기업활동에 대한 위험 비용은 세계의 다른 곳에서 한국기업에 의한 해양유류오염사고에 대해 부담되어질 비용과 일치하여야 할 것이라고 생각한다. 기업에 대한 부담은 합리적 규율을 가할 수 있는 법적 테두리 안에서 부과하는 것이 옳고 그 외의 추가비용은 허베이 스피리트호 사건의 가해자인 삼성중공업의 고의·중과실을 전제로 해야 하며 책임추궁을 정당한 범집행이 아닌 다른 수단을 통해서 우회<sup>76)</sup>하거나 혹시라도 외국 사업자에 대한 책임부담을 위한 책임의 왜곡이 있다면 곤란할 것으로 생각된다.

향후 해양유류오염사고에 대해서는 민사적 피해보상 규정을 완비하는 외에도 사전 오염방지 시스템 구축의 방향으로 선박오염의 예방과 규제를 위한 조치가 필요할 듯 싶다.<sup>77)</sup> 아울러 해양유류오염사고에 대한 손해보상의 범위가 국한되어 있기 때문에 환경보호 등에 철저하지 못할 우려가 적지 않다. 우리나라는 흔히 삼면이 바다로 둘러싸여 있다고 하지

75) 중앙일보, “삼성중공업 태안 발전기금 1,000억원 지원”, 2008. 3. 1, 2면.

76) 각주 8을 참조하자면, 삼성중공업의 고의·중과실의 성립 가능성이 충분하다고 생각된다. 하지만, 현재 쌍방과실로 인정되고 있는 듯하다.

77) 예컨대 영국은 1995년 상선법에서 오염 관련 규정을 설치하고 이어 2006년 상선오염법을 정비함으로써, 상선의 일반적인 오염을 예방하고 이를 관리하기 위한 국제협약의 내용을 국내법으로 수용할 뿐 아니라 나아가 상선에 대한 일반적 규범과 조화를 이루도록 잘 정비하는 모습을 보이고 있다(김봉철, 전계 42~48면 참조).

만, 우리나라를 둘러싼 바다는 전부 일종의 호수와 같이 바닷물이 고여 있거나 다른 육지에 의하여 둘러싸여 있기 때문에 더욱 환경오염에 취약하고 한 번 환경오염에 대한 피해를 입을 때에는 쉽사리 다른 곳으로 오염물질이 빠져나가지 못할 것이고 따라서 조금의 오염유발행위로도 복구하기 곤란하여 손해 규모가 커질 것으로 예상되기 때문이다. 물론 국제협약에 의거하여 규율되는 시스템에 가입되어 있고, 해양이란 다른 선적국의 선박들이 활동하는 곳이며 해양너머에는 다른 국가가 존재하고 있기 때문에 독자적인 해양유류오염 보상대책을 완결짓기는 곤란하지만 해양유류오염 보상제도에 대한 국제협정 등에 대한 참여의 폭을 넓히고 또한 기존의 소극적인 해양유류오염 보상 기준을 넓혀야 한다. 이미 중국의 산업화 등으로 인하여 우리나라에도 충분히 초대형 유류오염 사고의 여파가 미칠 가능성이 충분하다는 인식하에 오히려 적극적으로 해양유류오염사고에 대한 보상 기준선을 대폭 상향시키는 국제 협정 성립에 적극 참여하여야 할 때가 된 것으로 생각된다.

**주제어** 해양유류오염위험, 해양유류오염, 허베이 스피리트, 국제기금보상

## 參考文獻

### I. 國內文獻

- 김봉철, “외국법제동향-영국 기름유출 등 선박오염에 관한 법규제정 동향”, 최신외국법제정보, 한국법제연구원, 2008.2.15.
- 김인현, “국제유류오염손해보상기금(IOPC FUND) 몽스 야콥슨 사무총장의 강연”, 월간 해양한국, 한국해사문제연구소, 2007년 1월호.
- 김중윤, “해상유류오염 손해배상의 범위”, 한국해법학회지, 한국해법학회, 1998.
- 本田健吉, 日本 福井縣立大, “동북아 해양오염 해결을 위한 국제협력, 환경과 생명 통권 제5호, 1985.3.
- 목진용, 2003 보충기금협약 가입 및 유류오염손해 보상체제 개편논의에 대한 대응방안, 한국해양수산개발원, 2005.12.
- \_\_\_\_\_, “국제유류오염손해 보상체제의 개편 동향”, 해양수산, 한국해양수산개발원, 2004.4.
- 배병태, “1969년 유류오염에 대한 민사책임에 관한 국제조약의 연구2”, 해양한국, 한국해사문제연구소, 1974.4.
- 서동희, “유류오염손해배상보장제도와 그 최근 동향”, 한국해법학회 2008 봄철정기학술발표회 자료, 한국해법학회, 2008.4.25.
- 서헌제, “유류오염손해배상보장법안의 해설”, 한국해법학회지 제14권 제1호, 한국해법학회, 1992.12.
- 최재선, “해양수산 현안분석 -유류오염 보상제도 개선방안-”, 한국해양수산개발원, 2004.12.30
- 최종현, “미국 1990년 기름오염법과 우리 법의 개정 방향”, 한국해법학회지, 한국해법학회, 1991.
- \_\_\_\_\_, 선박에 의한 오염손해의 진보에 관한 연구, 서울대학교 박사학

위논문, 2001.2.

한국해양연구원 해양시스템안전연구소(강창구), “씨프린스호 유류오염 사고 사후관리방안 연구”, 해양수산부, 2002.

환경운동연합, “허베이 스피리트호 기름유출사고-서해로 가는 아름다운 행렬”, 2008.3.

## II. 外國文獻

IOPC Fund, 1992 Fund Assembly (10th Session), 2005.10

Mans Jacobsson, “The International Liability and Compensation Regime for Oil Pollution from Ships-International Solutions for a Global Problem”, Tulane Maritime Law Journal (Winter 2007).

UNEP, “The State of the Marine Environment”, GESAMP report and studies, No. 39, 1990.

Z. Oya Ozcayir, “Liability for Oil Pollution and Collisions”, (LLP, 1998).

Compensation System for Sea Oil Pollution  
- In Relation with Hebei Spirit Vessel Case -

Sung, Seung-Je\*

As the year, 2008, the Korean constitution law celebrates its 60th  
Compensation System for Sea Oil Pollution - In Relation with  
Hebei Spirit Vessel Case

Sea oil pollution is especially problematic in a way that area  
infected is wide, it results in mass damage and takes a long time to  
recover. Moreover, due to increase in size of oiler, damage is more  
critical for ocean ecosystem.

'Hebei Spirit Case', collision between SamSung Heavy Industry  
derrick and Cantonese vessel 'Hebei Spirit', occurred in December of  
2007 in Taean, Chungcheongnam-do, and is known as the biggest sea  
oil pollution accident in Korea. Therefore, this case can be the test  
case for our ability to response.

Currently, we are only registered to 1992 CLC convention and  
1992 FC agreement, and not to 2003 Protocol. Reason being is that  
it is more advantageous for Korea not to sign the protocol in  
comparison with contribution we have to pay and accident  
occurrence probability.

Korea shares maritime transport route with Japan and China, and  
the usage of this route is becoming more frequent since East Asia  
area is being rapidly developed. Also it can be seen as man-made  
disaster. It is because SamSung derrick decided to sail despite the  
forecast, and the warning from maritime control center and coast  
guard was given to inform them that there is a high risk of  
collision. On top of that, shipper, Hyundai Oil, used single-hull  
structure when there was an international agreement to use  
double-hull structure. There is a high possibility that there would

---

\* Associate Research Fellow, Korea Legislation Research Institute, Ph. D in Law

have been no oil pollution if it was double-hull structure vessel considering the hole size made in Hebei Spirit Vessel Case,

Taking these several factors into consideration, registering to 2003 convention will bring company's consciousness to danger, and will increase the liability of the shippers (Oil companies such as Hyundai Oil Bank). Therefore, we need to register to international convention which increased the limit for compensation (Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage), as soon as possible.

Furthermore, in no relations with these hypotheses, there was a news that Samsung Heavy Industry will contribute 100 000 000 000 won of company's property to Taean. This can be shown as a repression to company's activity. It is enough to make company liable by law, and making them liable for something by public opinion which legal liability does not exist, is just driving our company away to overseas.

On the other hand, it is a custom of international convention not to compensate for ecosystem by oil pollution. But rather relying on that, we need to try actively to recover our environment for a country which is surrounded by still water. Thus we need to establish a domestic law for environment recovery separately from international convention.

<b>KEY WORDS</b> Oil Pollution damage, Oil Pollution, Hebeey Spirit, International Fund for Compensation
--