creative commons
COMMONS DEED

저작자표시-비영리-동일조건변경허락 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.
- 이차적 저작물을 작성할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:

저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.

비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.

동일조건변경허락. 귀하가 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공했을 경우에는, 이 저작물과 동일한 이용허락조건하에서만 배포할 수 있습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 이용허락규약(Legal Code)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

Disclaimer

dCollection

경영학석사 학위논문

유류오염사고 손해보상금의 신속한 지급방안에 관한 연구

지도교수 김 길 수

2011년 8월

한국해양대학교 해사산업대학원

항 만 물 류 학 과

이 영 섭

本 論文을 李英燮의 經營學碩士 學位論文으로 認准함.

위원장 朴相雨

위 원 池相源(인)

위 원 金종渠(인)

2011 년 6 월 일

한 국 해 양 대 학 교 해 사 산 업 대 학 원

A Study on a Swift Compensation Method for the Victims of Oil Spill Accidents

Lee, Young-sub

Department of Port Logistics
The Graduate School
Korea Maritime University

ABSTRACT

If an oil spill accident from a tanker occurs at sea, the resulting damage would be colossal. Moreover, if the accident occurs near coastal area, local residents would have to face formidable damage and pain.

Therefore, the International community jointly responds to this issue under international conventions (Civil Liability Convention and Fund Convention) so that the victims of oil spill accidents may be compensated adequately. Meanwhile, the contracting states have made relevant conventions into the national laws respectively.

The principle of relevant conventions is to impose an obligation on the shipowner and the IOPC Fund so that they should made limitation funds to facilitate adequate compensation to the victims of oil spill

accidents. Meanwhile, the victims can receive their compensation through an legal action in the court of the Contrating State. But the shipowner, the IOPC Fund and the government could have the right of subrogation against the right of claimant.

In the cases of oil spill accidents in the world, the government of contracting state trends to intervene in the compensation. However, according as the victims and government focus on the result of assessment from the IOPC Fund, the role of the court which possess the jurisdiction to action for compensation continue to diminish than the role of the IOPC Fund.

So, the majority of victims are mis-understanding as if the result of the assessment by the IOPC Fund is the result of the compensation. But the assessment by the IOPC Fund is nothing but a proposal for settlement with the claimants. The court of contracting state has only the right to make decision for the compensation.

Therefore, It should be recognize that the swift legal proceeding is essential for the rapid progress of the compensation. Furthermore, if the government needs to intervene in regard to compensation, it is the best way to exert the right of subrogation against the claimant's rights.

key words : oil spill accidents, adequate compensation, compensation, swift, the IOPC Fund, the right of subrogation, Civil Liability Convention(CLC), Fund Convention(FC)

초 록

대량의 유류를 선적하고 있는 유조선이 해상에서 사고가 날 경우 유류유출로 인한 피해는 실로 막대하며 특히, 연안에서 유류유출이 발생할 경우 인근 해안지역을 광범위하게 오염시켜 지역 주민들에게 엄청난 피해와 고통을 안겨준다.

따라서 국제사회는 유류오염사고 피해자에 대한 적절한 보상이 이루어 질 수 있도록 국제협약(민사책임협약 및 국제기금협약) 체제로 공동 대응하고 있으며, 협약 당사국들은 관련협약들을 국내법으로 수용하여 유류오염사고에 대응하고 있다.

국제협약 체제의 주요 원칙은 유류오염사고로 인하여 손해를 입은 사람들을 적절하게 보상하기 선박소유자 및 국제기금에 제한기금을 조성토록 의무를 부과한 것이다. 한편, 손해보상은 소송을 통해 받을 수 있도록 피해지역 당사국 법원에 배타적 권한을 부여하고 있다. 다만, 신속한 보상을 실현하기 위해 선박소유자, 국제기금 및 정부의 대위권을 인정하고 있다.

그러나 최근의 사고 사례들을 살펴보면 유류오염 손해보상을 신속하게 진행하고자 당사국 정부의 개입이 두드러지고 있다. 그러나 정부와 피해자들이 국제기금의 사정결과에 치중한 결과, 실제 손해보상을 결정하는 법원의 기능이 약화되고 있는 실정이다.

이로 인해 국제기금의 사정결과를 마치 관련협약에서 부여한 손해보상 결정권한으로 많은 피해자들이 오인하고 있으나, 이는 피해자와 합의를 위한 국제기금의 제안일 뿐, 손해보상과 관련한 배타적인 권한은 당사국 법원에 있다.

따라서 손해보상을 신속히 받기 위해서는 국제유류오염 보상체제에서 손해보상의 판단 주체로 인정하고 있는 법원의 판결을 신속하게 진행할 수 있도록 해야 하며, 정부의 손해보상관련 지원은 필요한 손해보상 청구권에 대해 최대한 대위권을 활용하는 것이다.

핵심 단어 : 유류오염사고, 적절한 보상, 손해보상, 신속, 국제기금, 대위권, 민사책임협약, 국제기금협약

<목 차>

Abstract

제1장 서 론 ····· 1

제1절 연구의 배경 및 목적 ····· 1

제2절 연구의 방법과 범위 ····· 3

제2장 유류오염사고에 관한 국제협약 ····· 6

제1절 현행 국제협약의 형성과정 및 보상체계 ····· 6

제2절 1992년 민사책임협약 ····· 11

제3절 1992년 국제기금협약 ····· 15

제4절 2003년 추가기금협약 ····· 23

제3장 유류오염사고에 관한 국내법 ····· 27

제1절 유류오염손해배상보장법 ····· 29

제2절 선박소유자책임제한절차법 ····· 35

제3절 허베이스피리트호 유류오염사고 피해주민의 지원 및 해양환경의 복원 등에 관한 특별법 ····· 40

제4장 손해보상 신속화를 위한 국내외 정부의 노력 사례 ····· 48

제1절 프레스트지호 유류오염사고 사례 ····· 48

제2절 허베이 스피리트호 유류오염사고 사례 ····· 55

제5장 손해보상 지연 발생 요인 ····· 70

제1절 국제기금 사정에 대한 인식 오류 ····· 70

제2절 국제협약 원칙을 벗어난 지원활동 ····· 70

제6장 결 론 ····· 72
제1절 요약 및 결론 ····· 72
제2절 연구의 한계 및 향후과제 ····· 74

참고문헌 ····· 75

<표 차례>

<표 2-1> 1992년 국제기금에 대한 분담금 상위 부담국가 ····· 19
<표 2-2> 2003년 추가기금협약 가입국 현황 ····· 24
<표 2-3> 우리나라의 국제협약 가입 및 국내 입법 현황 ····· 26
<표 3-1> 정유사별 분담금 납부 현황 ····· 34
<표 3-2> 특별대책위원회 논의·의결 주요내용 ····· 42
<표 3-3> 조정위원회 논의·의결 주요내용 ····· 43
<표 4-1> 스페인 국영보험사(Consorcio)의 청구접수 상세 현황 ····· 52
<표 4-2> 프레스티지 사고관련 각 피해국별 분할 현황 ····· 53
<표 4-3> 국제기금에 대한 스페인(피해주민 및 정부)의 피해청구 현황 ····· 53
<표 4-4> 스페인의 피해청구에 대한 국제기금의 보상금 지급 현황 ····· 55
<표 4-5> 주민 생계안정자금의 조성 및 집행실적 ····· 58
<표 4-6> 유류오염 피해지역 정부 지원 현황 ····· 59
<표 4-7> 법원공탁과 2차협력계약의 장·단점 비교 ····· 63
<표 4-8> 2차 협력계약 체결에 따른 에스크로우 이자 적립 예상 ····· 64
<표 4-9> 지역별 대부금 지급 및 상환 현황 ····· 66
<표 4-10> 국제기금 집행이사회 주요 논의·결정 사항 ····· 68
<표 4-11> 허베이스피리트호 사고 손해 배·보상 현황표 ····· 69

<그림 차례>

<그림 2-1> 유류오염사고에 대한 국제협약별 보상체계 ····· 8
<그림 2-2> 국제기금 사무국 조직도 ····· 22
<그림 2-3> 각 국제기금 협약 및 TOPIA와 STOPIA의 책임한도 비교 ····· 25
<그림 3-1> 국제협약 및 국내법에 따른 배·보상 한도 ····· 29
<그림 3-2> 선박소유자책임절차와 국제기금 손해배·보상 체계도 ····· 39
<그림 3-3> 대부금 지급 절차도 ····· 45
<그림 3-4> 「특별법」에 따른 손해 배·보상 절차도 ····· 47
<그림 4-1> 허베이스피리트호 사고발생 지점 및 유류오염 확산 지역 ····· 56

KOREA MARITIME UNIVERSITY
1945
한국해양대학교

제1장 서 론

제1절 연구의 배경 및 목적

원거리로 대량의 화물을 수송하기에 선박만큼 좋은 이동수단은 없다. 특히 국제무역에서는 국경이 없는 공해를 이용할 수 있고, 타국의 영해를 통과할 시에도 유엔해양법 상 무해통항권(right of innocent passage)[1]이 인정되고 있어, 타 이동수단에 비해 해운은 강점이 있다고 할 수 있다. 나날이 치열해지고 있는 국제해운시장에서 선박의 대형화는 해운선사의 이윤 극대화를 위한 필수조건이며, 이런 이유로 유조선의 크기도 날로 대형화되고 있다.

그러나 대량의 유류를 선적하고 있는 유조선이 해상에서 사고가 날 경우 유류유출로 인한 피해는 실로 막대하며, 특히, 연안에서 유류유출이 발생할 경우 인근 해안지역에 광범위하게 오염을 유발시켜 지역 주민들에게 엄청난 피해와 고통을 안겨준다.

우리나라의 경우도 1995년 7월 여수 앞바다에서 좌초하여 약 5,000㎘의 원유를 유출한 '씨프린스호' 사고가 있었으며, 특히 2007년 12월에 태안 앞바다에서 해상크레인부선과 충돌하여 약 12,547㎘의 원유를 유출시켜 유사 이래 최대의 유류유출사고로 기록된 '허베이스피리트호' 사고[2]가 있었다.

허베이스피리트호 유류유출사고가 발생하자, 정부에서는 즉각적으로 해상 및 해안에서 방제조치를 실시하였으며, 지역주민 및 전국 각지에서 123만명에 달하는 자원봉사자들이 헌신적으로 방제활동에 참여하였고, 이러한 노력의 결

1) 무해항행권이라고도 하며 영해는 국가영역의 일부이기 때문에 원래는 국가가 배타적으로 권한을 행사할 수 있으나, 영해는 공해와 접속하는 해상교통의 통로이므로 공동이익을 위하여 항행의 자유를 확보할 필요가 있기 때문에 이런 제도가 유엔해양법 상 인정된다.

2) 2007년 12월 7일 오전 7시경 태안군 원북면 신도타서 등대로부터 진방위 약 252도 거리 약 5.1마일 해상에서 예인선 2척(삼성 T-5호, 삼호 T-3호)이 해상 크레인 부선 삼성 1호를 병렬로 연결하여 항해하던 중, 좌측 예인선(삼성 T-5호)의 예인줄 절단으로 삼성 1호(크레인 부선)가 표류하면서 대산항 입항 대기 중이던 허베이스피리트호와 9차례에 걸쳐 반복적으로 충돌하였고, 이로 인해 허베이스피리트호 좌현 1·3·5번 등 3개 화물창에 파공이 발생하여 원유 약 10,900톤(12,547㎘)이 해상에 유출된 사고

실로 유류오염의 직격탄을 맞은 태안지역을 포함한 유류오염피해 전(全) 지역은 외견상 예전의 모습을 되찾았다.

하지만 유류유출사고가 발생한지 3년이 지난 현 시점까지 피해자에 대한 손해 배상·보상[3]은 여전히 진행되고 있어 피해자들의 고통은 계속되고 있다.

유조선에 의해 해상에서 발생하는 유류오염사고의 경우에는 그 피해 규모가 막대하기 때문에, 피해를 유발시킨 당사자들이 충분히 보상할 능력이 없는 경우가 많으며, 이로 인해 세계 각국에서는 유류오염사고가 미치는 사회적 영향을 고려하여, 국제협약을 체결[4]해 유류오염사고 손해보상에 대해 공동 대처하고 있다.

국제협약에 따른 국제유류오염사고 손해보상체제는 무과실 책임주의로 손해에 대한 1차적인 책임은 선박소유자 및 선박소유자측 보험사에게 있고, 그 손해액이 선박소유자 및 선박소유자측 보험사의 책임한도액을 넘을 경우에는 국제유류오염보상기금(International Oil Pollution Compensation Fund, IOPC Fund)(이하 '국제기금'이라 한다)이 기금의 책임한도액까지 피해액을 보상한다. 우리나라의 경우는 관련 국제협약들을 「유류오염손해배상보장법」(이하 '유배법'이라 한다)에 수용하고 있다.

국제유류오염사고 손해보상체제(IOPC Fund 체제)의 경우 세계 대다수의 국가가 채택하고 있는 보편타당한 제도이기는 하나, 보상금 지급을 위해서는 피해자가 사고와 피해간의 인과관계 규명해야하며, 또한 손해사정 절차를 통해 적정한 피해액을 산정해야하기 때문에, 보상금이 실제로 피해자에게 지급되기까지 많은 시간이 소요되고 있다.

따라서 이 논문에서는 국제유류오염 보상체제와 관련된 국내·외 규정을 검토하여 피해자에게 손해보상금의 지급이 지연되는 원인이 무엇인지 살펴보는데

3) 법률적으로 불법행위로 인한 손해에 대해서는 배상, 적법한 행위로 인한 손실에 대해서는 보상이라는 용어를 사용한다. 다만, 이 논문에서는 선박소유자가 보험사와의 보장계약을 통해 보상금을 지급하고 있으므로 선박소유자와 국제기금으로부터 지급을 보상이라는 용어로 통일하였다.

4) 대표적인 국제협약으로 1992년 민사책임협약과 1992년 국제기금협약이 있으며 자세한 내용은 제3장에서 다루기로 한다.

그 첫 번째 목적이 있다.

또한 국제유류오염 보상체제하에서 발생된 국내외 대형 유류오염사고의 보상금 지급 사례를 분석해 보고, 정부가 취한 정책적 조치사례 등을 살펴봄으로써, 향후 유사사고가 발생할 경우 피해자가 신속하게 보상금을 수령할 수 있도록 국제기금과 정부의 제도적 보완점을 제시하고자 하는데 이 논문의 목적이 있다.

제2절 연구의 방법과 범위

해상에서 선박으로부터 발생한 유류오염사고로 인하여 손해를 입은 피해자들이 손해보상을 받는 절차를 모색하고자, 우선 현행 국제협약체제에 따른 보상금 지급 절차의 흐름 및 문제점을 살펴볼 것이다.

또한 유류오염사고에 대한 국제법적 손해보상금 지급체계를 관련 국제협약을 중심으로 살펴봄으로써, 국제협약에 의한 손해보상체제가 어떻게 구성되어 있는지 검토해 본다.

아울러 유류오염사고에 대한 국내법적 손해보상금 지급체계가 어떻게 구성되어 있으며, 국제협약의 내용을 어떻게 수용하고 있는지를 살펴볼 것이다. 특히, 허베이스피리트호 유류오염사고와 관련하여 제정된 「허베이스피리트호 유류오염사고 피해주민의 지원 및 해양환경의 복원 등에 관한 특별법」(이하 '특별법'이라 한다)[5]에서는 피해자에게 신속한 보상금 지급을 위해 어떠한 내용을 포함하고 있는지 검토해 본다.

추가로 국내외 규정을 토대로 현재까지 발생한 주요 대형 유류유출사고에 대한 손해보상금의 지급이 어떠한 방식으로 지급 되었는지 구체적인 사례를 통해 살펴보고, 또한 각각의 유류오염사고에 대해 비교 검토해 봄으로써 현행 국제유류오염사고 보상체제하에서 활용될 수 있는 신속한 보상금 지급 방법을 생

5) 현행 「특별법」은 법명에서 보듯이 허베이스피리트호 유류오염사고에만 적용토록 한정되어 있다. 하지만 추후 이와 유사한 대형유류오염사고가 발생한다면 동 법이 선례로 참고될 가능성이 높다.

각해 본다.

이상의 검토를 통하여 국제적으로 통용되고 있는 국제협약 체제의 목적[6]을 달성하면서, 유류오염사고에 따른 손해로 절망하고 있는 피해자에게 최대한 신속하게 보상금을 지급할 수 있는 방안을 제시해 보고자 한다.

이 논문은 유류오염사고 손해보상과 관련하여 그 동안 작성되었던 많은 석학들의 논문과 국·내외 관련 규정 및 국제유류오염보상기금(IOPC Fund)의 보상관련 자료 등 참고문헌에 대한 문헌조사 연구방법을 이용하였다.

이 논문의 제1장 서론에서는 연구의 목적과 범위 등을 정하고, 제2장에서 유류오염사고와 관련한 손해보상금이 어떠한 절차로 지급되는지를 검토하기 위해 관련 국제협약인 「1969년 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약 1992년 개정의정서(1992 Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969)」(이하 '1992년 민사책임협약'이라 한다), 「1971년 유류오염손해보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약 1992년 개정의정서(International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971, as amended by the 1992 Protocol)」(이하 '1992년 국제기금협약'이라 한다), 「1971년 유류오염손해보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약 1992년 개정의정서의 2003년 개정의정서(Protocol of 2003 to amended the Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971)」(이하 '2003년 추가기금협약'이라 한다)의 주요내용 및 개념을 살펴본다.

제3장에서는 국제유류오염사고와 관련한 국내법을 알아보기 위해 「유류오염손해배상 보장법」(이하 '유배법'이라 한다)과 「선박소유자 등의 책임제한절차에 관한 법률」(이하 '선박소유자 책임제한절차법'이라 한다) 및 「허베이 스

6) 1992년 민사책임협약 및 국제기금협약의 목적은 선박으로부터 발생한 유류오염사고로 손해를 입은 자가 적절한 보상(adequate compensation)을 받을 수 있도록 보장하는 것이다.

피리트호 유류오염사고 피해주민의 지원 및 해양환경의 복원 등에 관한 특별법」(이하 '특별법'이라 한다)과 관련한 주요내용을 검토한다.

제4장에서는 현재의 국제협약체제하에서 그동안 발생한 국내·외 대형 유류오염사고의 손해보상금 지급 사례 및 정부의 지원 등을 살펴본다.

제5장에서는 국제협약 체제와 최근 사고사례에서 검토한 결과를 바탕으로 손해보상금의 지급이 지연되는 사유가 무엇인지를 생각해 본다.

제6장 결론에서는 현재의 국제협약 체제를 활용하여 손해보상금을 신속하게 지급할 수 있는 방안을 제시해 보고 이 논문을 마무리 한다.

KOREA MARITIME UNIVERSITY
1945
한국해양대학교

제2장 유류오염사고에 관한 국제협약

제1절 현행 국제협약의 형성과정 및 보상체계

1. 현행 국제협약의 형성 과정

각국의 해상법은 오래 전부터 해상무역활동을 증진하고자 선박소유자의 책임을 제한하는 제도를 인정하여 왔으며, 국제사회는 1957년 「해상항해선박의 소유자의 책임제한에 관한 국제조약(International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owner of Sea-going Vessels, 1957)」(이하 '선박소유자책임제한조약'이라 한다)[7]을 제정하게 되었다. 이로 인해 모든 선박의 소유자는 선박소유자책임제한조약에 따라 선박 사고에 대한 책임제한이 가능하였다.

그러나 해상에서 유조선에 의해 유출 또는 배출[8]된 유류에 의한 오염사고의 경우는 대량으로 적재하고 있는 화물유로 인해, 다른 선종과는 비교도 되지 않을 만큼 그 피해[9]의 규모가 커서 선박소유자책임제한조약의 책임한도액으로는 피해자에 대한 적절한 보상(adequate compensation)이 불가능했다.

그래서 1967년에 발생한 유조선 토리캐년호(Torrey Canyon)[10] 유류유출사고를 계기로, 국제사회는 유류오염사고 피해자에 대한 적절한 보상이 이루어질 수 있도록 유조선에 의한 유류오염사고를 선박소유자책임제한조약에서 분리

---

7) 우리나라는 선박소유자책임제한조약의 미비준 국가이나, 국내법인 상법 해상편에서는 선박소유자의 책임을 제한하고 있음

8) 유출(the escape of oil from ships)은 선박의 의도와는 상관없이 충돌 및 좌초 등 사고로 인해 불가피하게 유류가 선박 외부로 나간 것을 의미하며, 배출(the discharge of oil from ships)은 선원의 고의 또는 과실에 의해 유류가 선박 외부로 나간 것을 의미한다.

9) 사고로 유출된 대량의 화물유에 의한 해상 및 연안의 오염피해를 말하며 오염원 제거를 위한 방제활동 비용, 오염지역 주민의 재산상 피해 및 생태계 복원을 위한 비용 등을 감안하면 그 피해액이 매우 크다.

10) 1967년 3월 18일 라이베리아 선적의 유조선 토레이 캐년호가 걸프만의 Mena al Ahmadi에서 쿠웨이트산 원유 약 117,000톤을 싣고 영국으로 항해하던 중 영국해협 공해상에서 좌초되었다. 이 사고로 약 60,000만톤의 원유가 유출되어 영국 남부해안과 프랑스 브레타뉴 지방의 해안을 오염시켜 막대한 오염피해를 초래하였다. 영국정부는 몇 차례 해난구조를 시도 후 토리캐년호를 폭격했으나 라이베리아 정부도 아무런 항의를 하지 않았다(국제법상 긴급피난의 전형적인 사례로 꼽힌다. 영국과 프랑스 정부는 각각 850만 달러와 750만 달러 합계 1,600만 달러의 방제비용을 지출하였다. 김대순, ≪국제법론≫, 삼영사(2001:399)

하고자 「1969년 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969)」(이하 '1969년 민사책임협약'이라 한다)을 새로이 제정하여 유류오염사고에 대한 유조선 소유자의 책임한도액을 상향시켰다.

하지만 민사책임협약에 따른 책임한도액을 넘는 피해를 초래한 유류오염사고가 발생할 경우에는 피해자에게 적절한 보상이 이루어 질 수 없는 관점에서, 민사책임협약에 따른 유조선 선박소유자의 책임한도액을 초과하는 사고가 발생할 경우에는 유류를 수입하는 정유사들이 별도의 기금을 마련하여 보상하는 제도를 마련하였는데, 이것이 「1971년 유류오염손해보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약(International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971)」(이하 '1971년 국제기금협약'이라 한다)이다.

정유사로 하여금 선박소유자책임한도액을 넘어서는 피해액에 대하여 일정한 한도까지 책임을 부과한 것은 국제해상유류운송으로 인한 이익이 해운선사뿐만 아니라, 유류를 수입하는 정유사에게도 있는 만큼 위험에 대한 책임도 공유해야한다는 인식에서 비롯되었다.

위 두 협약이 제정된 이후에도 지속적인 선박의 대형화로 인하여 유류오염사고의 피해가 날로 대형화되어감에 따라, 적절한 손해보상을 보장하고자 「1969년 민사책임협약」은 1976년 및 1992년 개정의정서(1992 Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969)」(이하 '1992년 민사책임협약'이라 한다)로 개정되어 왔으며, 또한 「1971년 국제기금협약」도 1992년 개정의정서(International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971, as amended by the 1992 Protocol)」(이하 '1992년 국제기금협약'이라 한다)가 발효되는 등 현실을 반영해왔다.

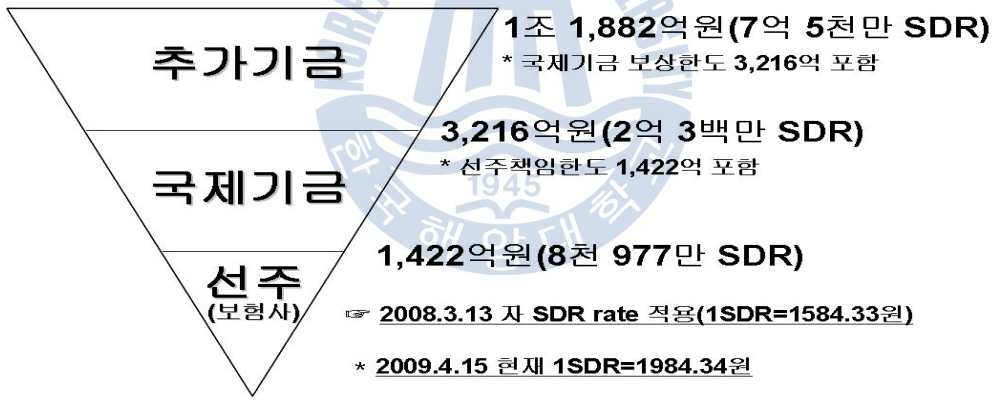
그러나 이러한 개정에도 불구하고, 1999년 12월 프랑스 연안에서 발생한 에리카호(Erika)[11] 유류오염사고와 2002년 11월 스페인 해상에서 발생한 프레

11) 1999년 12월 12일 몰타 선적 유조선 에리카호(19,666GT)가 프랑스 브리타뉴(Brittany) 해안에서 남동쪽으로 110km 떨어진 비스케이(Biscay)만에서 황천항해 중 절단되어 침몰하였다. 당시 선박은 선령이 25년 이상된 단일선체(single hull) 유조선으로 약 31,000톤의 유류를 적재하고 있었으며, 이 사고로 인해 약 19,800톤의 유류가 유출되어 대서양 연안 400km에 오염피해를 입혔다.

스티지호(Prestige)[12] 유류오염사고로 인한 피해액이 「1992년 국제기금협약」의 보상 한도를 초과함에 따라 국제사회는 2003년에 「1992년 민사책임협약」 및 「1992년 국제기금협약」의 보상한도를 상향 조정[13]하고 이와는 별도로 국제기금의 한도를 750백만SDR[14]까지 증액한 「1971년 유류오염손해보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약 1992년 개정의정서의 2003년 개정의정서(Protocol of 2003 to amended the Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971)」(이하 '2003년 추가기금협약'이라 한다)[15]를 2003년 5월 채택하였다.

이상과 같이 현재 유류오염사고 손해보상을 위한 국제보상체제를 간단히 도시하면 <그림 2-1>과 같다.

<그림 2-1> 유류오염사고에 대한 국제협약별 보상체계



12) 2002년 11월 13일 바하마 선적 유조선 프레스티지호(42,820GT)가 스페인 비고(Vigo) 서방 260km 해상에서 절단되어 침몰하였다. 당시 63,200톤의 유류를 유출하여 스페인, 프랑스, 포르투갈 3개국에 걸쳐 유류오염피해를 발생시켰다.

13) 민사책임협약의 경우 5,970만SDR에서 8,977만SDR로 책임한도액 인상, 국제기금협약의 경우 135백만SDR에서 203백만SDR로 책임한도액 인상.

14) 특별인출권(Special Drawing Right)의 약자이며. 국제유동성 공급을 위해 주요회원국들의 통화 바스켓을 구성해 국제통화기금(IMF)이 창출한 화폐단위로 SDR에 대한 각국 통화의 환율은 IMF에서 매일 공시하고 있다.

15) 우리나라는 2010.4월 추가기금협약에 가입하였으며, 현재 우리나라를 포함하여 총 27개국이 가입되어 있다.

2. 손해보상금 지급 체계

가. 손해액이 1992년 민사책임협약 책임한도액을 초과하지 않을 경우

유류오염사고로 인한 손해액이 1992년 민사책임협약의 책임한도액(8,977만 SDR)을 초과하지 않을 경우에는 선박소유자가 단독으로 손해에 대한 보상을 실시한다.

산적한 유류 2,000톤 이상을 화물로 운송하고 있는 선박소유자는 민사책임협약에 따라 유류오염사고로 인한 손해의 보상을 위해 보험 또는 보증 의무가 있으며 통상적으로 선박소유자는 P&I Club[16]에 보험을 가입하고 있다[17].

따라서 유류오염사고가 발생하면 선박소유자측 보험사(P&I Club)는 적절한 손해보상을 위해 손해를 사정하여 손해자에게 보상금을 지급한다[18].

나. 손해액이 1992년 민사책임협약 책임한도액을 초과하고 1992년 국제기금협약 책임한도액을 초과하지 않을 경우

이 경우에는 민사책임협약 책임한도액(8,977만SDR)까지 선박소유자측 보험사(P&I Club)에서 피해자에게 보상금을 지급하고 그 초과분에 대해서는 국제유류오염보상기금(IOPC Fund)에서 국제기금협약 책임한도액(20,300만SDR) 내에서 피해자에게 보상금을 지급한다.

따라서 유류오염사고 피해자에 대한 적절한 보상을 위한 손해 사정

---

16) 선박의 운항에서 발생하는 선박소유자 또는 용선자의 손해, 비용, 배상책임 즉, 충돌손해배상책임, 선하증권의 면책조항 외의 보상책임 등의 각종 보상책임은 선박보험의 배상사항이 아니므로 이러한 종류의 손해를 선박소유자가 공제조합을 결성하여 상호간에 구체적으로 보상하기 위하여 발생한 것이 선박소유자책임상호보험조합 (P&I Club : Shipowner's mutual Protection and Indemnity Club)이다. 선박소유자책임상호보험조합 제도는 세계적으로 P&I Club에 의하여 운영되고 있기 때문에 단순히 P&I 보험이라고 부르고 있으며, 제3자에 대한 책임을 담보하는 보험이라고 말할 수 있다. 보상하는 손해의 대표적인 것은 ① 선박 이외의 다른 물건과 충돌하였을 경우, ② 유탁(油濁)으로 인한 보상책임, ③ 선해(船骸)를 제거하는 비용, ④ 선원의 사상(死傷)으로 인한 보상책임, ⑤ 선하증권(船荷證券)에 따른 하주(荷主)에 대한 보상책임 등이다.

17) 우리나라의 경우 민사책임협약을 수용한 국내법인 유류오염손해배상보장법에서 대한민국 국적을 가진 유조선은 200톤 이상의 산적 유류를 화물로 싣고 운송하는 경우 보장계약을 체결(보험계약의 체결)하도록 강제화하고 있다. 또한 관할 관청에서 이를 확인받아 보장계약증명서를 발급 받아야 한다.

18) 선박소유자책임한도액 내에서 보상이 가능한 경우에는 선박소유자측 보험사가 보통 손해자와 합의(Settlement) 절차를 통해 배상금을 지급하고자 하기 때문에 비교적 신속하게 보상을 종결지을 수 있다.

(assessment)은 선박소유자측 보험사와 국제기금에서 공동으로 실시[19]하여 사정금액을 피해자에게 제시하며, 피해자가 제시된 사정금액을 인정할 경우에는 보상금을 수령하고 인정하지 않을 경우에는 사고 손해를 관할하는 법원에 소송을 제기할 수 있다.

다. 손해액이 1992년 국제기금협약 책임한도액을 초과하고 2003년 추가기금협약 책임한도액을 초과하지 않을 경우

이 경우에도 민사책임협약 책임한도액(8,977만SDR)까지 선박소유자측 보험사(P&I Club)에서 피해자에게 보상금을 지급하고 초과분에 대해서는 국제기금협약에 따라 국제유류오염보상기금(IOPC Fund)에서 피해자에게 보상금을 지급한다. 또한 국제기금협약 책임한도액(20,300만SDR)이 초과하는 부분에 대해서는 추가기금에서 추가기금협약 책임한도액(75,000만SDR) 내에서 보상금을 지급한다[20]. 또한 사정도 선박소유자측 보험사와 국제유류오염보상기금에서 공동으로 실시한다.

아직까지 추가기금협약에 따른 보상금이 지급된 사례는 없으나 국제기금협약과 같이 국제유류오염보상기금 사무국에서 업무를 보고 있어 절차상 국제기금협약의 보상급 지급 절차와 같다.

다만 추가기금협약의 보상기금 분담 주체는 국제기금협약과 다소 다르나 자세한 사항은 제3장에서 다루기로 한다. 그리고 추가기금협약의 책임한도액이 다소 넉넉한 만큼 현 시점에서 추가기금협약을 초과하는 유류오염사고에 대한 경우를 생각할 필요성은 없을 것 같다.

19) 실제로 선박소유자측 보험사와 국제기금에서는 사정(assessment)을 위한 전문가(expert)를 선임하여 사정을 수행하게 하고 그 사정결과에 대한 승인(approval) 업무를 주로 수행한다.

20) 개별 국제협약에 따라 유류오염사고에 따른 책임한도액까지 보상을 받기 위해서는 협약에 가입이 되어 있어야 한다. 현재 우리나라는 1992년 민사책임협약, 1992년 국제기금협약, 2003년 추가기금협약에 모두 가입되어 있으나, 2003년 추가기금협약의 경우 2010년 8월에 국내에 발효됨에 따라 2007년 12월에 발생한 허베이스피리트호 유류유출사고는 1992년 국제기금협약의 책임한도액까지만 보상이 가능하다.

제2절 1992년 민사책임협약

1. 협약의 목적

1992년 민사책임협약의 제정 목적은 선박으로부터 유류의 유출 또는 배출의 결과로서 발생하는 오염에 기인한 손해를 입은 사람들에게 적절한 보상(adequate compensation)이 가능하도록 보장할 필요성을 국제사회가 인식하기 시작하면서, 이러한 유류오염사고에 있어서 책임문제를 결정하고 적절한 보상을 제공하기 위해 통일된 규칙 및 절차를 제정코자 본 협약을 채택하게 되었다.

2. 협약의 적용범위

1992년 민사책임협약의 적용 대상 선박은 산적유류[21]를 화물로서 운송하기 위하여 건조되거나 개조된 모든 해상 항행선박을 말하며(제1조 제1항), 유류를 하역한 후 항해할 시에도 선박에 그 잔류(residues)[22]가 남아있다면 이 협약의 적용 대상 선박으로 간주된다.

또한 해상항행 선박으로 운송되는 산적유류라 하여 모든 유류가 이 협약에 적용되는 것은 아니며 원유, 연료유, 중유 및 윤활유 등 모든 지속성 탄화수소 광물유(persistent hydrocarbon mineral oil)[23]와 그 선박의 연료유만 해당된다(제1조 제5항).

유류오염사고 발생에 따른 오염손해(pollution damage)라 함은 유류의 유출이 어디에서 발생하였는지에 상관없이 선박으로부터 유류의 유출 또는 배출로 인한 오염으로 그 선박의 외부에서 발생한 손실 및 손해를 말한다. 다만 환경

---

21) 산적(散積)이라함은 포장되지 않은 상태를 의미하며 선박으로 운송되는 화물 중 유류, 곡물, 철광석 등은 대량운송을 위해 주로 산적 상태로 운송됨. 따라서 산적유류가 아니고 포장된 상태의 유류를 운송한다면 1992년 민사책임협약의 적용 대상이 아님.

22) 유류를 운송하고 화물창에 남아있는 잔존유를 의미하며, 유조선의 경우 유류를 하역 후 별도로 화물창 청소작업을 하지 않는 한 잔존유가 남아있음.

23) 지속성 유류는 이름에서 보듯이 휘발, 산화 등 자연적인 변형과정이 느리며 오랜 시간동안 그 형태를 유지한다. 반면 휘발유 등과 같이 비지속성 유류의 경우는 유출되더라도 휘발성이 강해 별도의 방제작업이 필요하지 않으며 그 오염 손해가 크지 않아 협약에서 적용대상이 되지 않는다.

손상으로 인한 이익의 손실 이외의 환경손상 그 자체에 대한 보상은 실제로 취하였거나 취하여야 할 원상회복을 위한 합리적인 조치에 대한 비용으로 한정한다. 또한 예방조치[24] 비용 및 예방조치(preventive measures)에 의하여 야기된 그 밖의 손실 및 손해도 오염손해로 간주된다(제1조 제6항).

이 협약의 적용은 당사국의 영해를 포함한 영토 및 국제법[25]에 따라 설정된 당사국의 배타적 경제수역(Exclusive Economic Zone, EEZ)[26], 또는 당사국이 배타적 경제수역을 설정하지 아니한 경우에는 국제법에 따라 당사국이 결정한 영해에 접속하고 영해의 폭을 측정하는 기선으로부터 200해리 이내까지 확장된 해역 내에서 발생된 오염손해에 배타적으로 적용된다. 단, 장소를 불문하고 손해를 최소화 하거나 방지하기 위한 예방조치도 배타적으로 동 협약이 적용된다(제2조).

3. 선박소유자의 무과실 책임 원칙과 면책 사유

사고 당시의 선박소유자[27], 또는 그 사고가 일련의 사건으로 이루어진 경우에는 최초의 사고 당시의 선박소유자는 그 사고의 결과로서 그 선박에 의하여 야기된 모든 오염손해에 대하여 책임을 진다(제3조 제1항).

단, 오염손해가 전쟁행위, 적대행위, 내란, 폭동 또는 불가항력적인 성질의 자연현상으로부터 발생하였거나, 또는 제3자에 의하여 손해를 야기시키려는 의도를 가지고 행하여진 작위 또는 부작위[28]에 전적으로 기인하거나 등대 및 기타 항행보조시설의 유지를 책임지고 있는 정부 또는 기타 기관의 직무수행에 있어서의 부주의 또는 기타 부당한 행위에 전적으로 기인함을 선박소유자가 입

24) 예방조치라 함은 사고가 발생한 후에 오염손해를 방지하거나 또는 최소한으로 줄이기 위하여 취하여진 모든 합리적인 조치를 말한다.
25) 유엔해양법협약(United Nations Convention on the Law of the Sea)
26) 배타적 경제수역은 영해를 측정하는 기선, 즉, 해안선으로부터 200해리 범위까지의 해역으로서 연안국의 경제적 목적을 위한 주권적 권리와 관할권이 인정되는 곳을 말하는데, 제3차 유엔해양법회의에서 처음 법적으로 제도화된 개념이다.
27) 선박소유자란 선박의 소유자로 등록된 사람 또는 사람들을 말하며, 등록이 되어있지 아니한 경우에는 선박을 실질적으로 소유하고 있는 사람 또는 사람들을 말한다.
28) 작위(作爲)는 일정한 신체 운동을 하는 적극적 태도로 법적·규범적으로 금지되어 있는 일을 의식적으로 하는 것을 말한다. 부작위(不作爲)는 작위와는 반대로 마땅히 해야할 일을 일부러 하지 아니하는 것을 말한다.

증하는 경우에는 면책된다(제3조 제2항). 또한, 손해를 입은자가 손해를 발생시키려는 의도를 가지고 행한 작위 또는 부작위임을 선박소유자가 입증하는 경우에는 그 책임의 일부 또는 전부가 면제될 수 있다(제3조 제3항).

4. 선박소유자의 책임제한 권리와 기금(fund)의 구성

선박소유자는 유류오염사고와 관련하여 그 책임을 제한할 권리를 가지고 있으며 책임제한 혜택을 받기 위해서는 동 협약 제9조[29]에 의하여 소송이 제기되어 있는 당사국의 법원 또는 다른 권한 있는 기관에 그의 책임한도에 해당하는 총액의 기금을 설정하여야 한다. 기금은 총액을 예치하거나 은행의 보증 등을 당사국의 법원 또는 권한 있는 기관에 제출함으로써 설정할 수 있다(제5조 제3항).

선박소유자의 유류오염 손해에 대한 책임한도액은 선박이 5,000톤[30]을 초과하지 않을 경우에는 451만SDR까지이며, 선박이 5,000톤을 초과하는 경우에는 451만SDR에 추가하여 5,000톤을 초과하는 매톤당 631SDR을 더한 금액까지이다. 단, 이 총액은 어떠한 경우에도 8,977만SDR을 초과할 수 없다(제5조 제1항).

다만, 선박소유자가 오염손해를 발생시키려는 의도를 가지고 작위 또는 부작위에 의해 행하여진 무모한 행동의 결과로 발생한 손해임이 증명될 경우에는 선박소유자는 이 협약에 따른 그의 책임을 제한할 권리를 상실한다(제5조 제2항).

동 협약은 대형 유류오염사고에 대한 안정적인 책임제한기금 확보를 위해 당사국에 등록되어 있고 산적한 유류 2,000톤 이상을 화물로 운송하고 있는 선박에 대해서는 협약에 따른 책임한도액에 해당하는 보험이나 재정보증을 요구하고 있다(제7조 제1항).

또한 보험 또는 기타 재정보증이 유효한 것임을 입증하는 증명서[31]를 당사

---

29) 한 사고가 당사국의 영해·영토·배타적경제수역에서 오염손해가 발생했거나 그 지역의 오염손해를 방지하거나 경감시키기 위한 예방조치가 이루어진 경우, 보상을 위한 소송은 당해 당사국의 법원에만 제기할 수 있다.

30) 선박톤수는 1969년 선박톤수측정협약 부속서 I 의 톤수측정 규칙에 따라 계산된 총톤수임.

31) 증명서에는 선박의 명칭·선적항, 소유자의 성명·사업장소, 보증의 종류, 보험업자 또는 보증을 제공하는

국의 관할기관이 각 선박에 발행토록 하고 있다(제7조 제2항). 동 증명서는 선박에 비치되어야 하며 사본 1부는 그 선박의 등록기관에 기탁되어야 한다(제7조 제3항).

5. 책임제한 기금의 분배 및 대위권 행사

유류오염사고로 인해 당사국의 법원에 예치된 선박소유자의 책임제한기금은 오염손해를 입은 손해보상 청구인들(claimants)간에 그들의 인정된 청구액(the amounts of established claims)에 비례하여 분배한다(제5조 제4항).

법원에 예치되어 있는 기금이 분배되기 전에 선박소유자, 그의 고용인 혹은 대리인, 또는 그에게 보험 또는 기타 재정보증을 제공하고 있는 자가 해당 오염사고에 대하여 손해보상 청구인에게 보상금을 지불한 경우에는 지불한 액수만큼 청구인의 권리(보상청구권)를 대위(subrogation)[32]에 의해서 취득하게 된다(제5조 제5항). 또한 대위권은 현행 국내법에 의하여 허용되는 범위 내에서 선박소유자 등 상기에 언급한 자 이외의 자에 의하여 그가 오염손해에 대하여 지불한 보상액과 관련하여 행사될 수 있다(제5조 제5항).

6. 손해보상 청구권의 시효

동 협약에 의거한 보상청구권은 손해가 발생한 3년 이내에 본 협약에 따라서 소송이 제기되지 아니하면 소멸된다. 단, 어떠한 경우에도 손해를 발생시킨 사고일자로부터 6년이 경과하면 소송을 제기할 수 없다. 사고가 일련의 사건으로 이루어진 경우에는 최초 사건의 일자로부터 6년의 기간이 기산된다(제8조).

따라서 동 보상청구권 소멸시효 이내에 제기된 소송에 대해서는 청구건이 오염에 기인한 손해를 입었을 경우에는 법원에 예치된 선박소유자의 책임제한 기금에 대한 정당한 분배를 받을 수 있으며, 우리나라의 경우 「1992년 민사

자의 성명·사업장소 및 증명서의 유효기간이 기재되어 있어야 한다. 우리나라의 경우 유류오염손해배상보장법에 따라 '보장계약 증명서'를 발급하고 있다.

32) 대위(代位)란 제3자가 다른 사람의 법률적 지위를 대신하여 그가 가진 권리를 얻거나 행사하는 일을 말하며, 여기서는 채무자가 채권자의 권리를 대신 행사하는 일을 말한다.

책임협약」의 내용을 수용하고 있는 「유류오염손해배상보장법」과 책임제한과 관련된 절차적인 사항을 규정하고 있는 「선박소유자책임제한절차법」에 따라 책임제한기금을 손해보상 청구인들 간에 그들의 인정된 청구액에 비례하여 분배하고 있다. 동 사항에 대한 국내법적 체계는 제4장에서 자세히 살펴볼 것이다.

제3절 1992년 국제기금협약

1. 협약의 목적

제2절에서 설명한 바와 같이 선박으로부터 유류의 유출 또는 배출에 의한 손해를 입은 자가 적절한 보상을 받을 수 있도록 1992년 민사책임협약에 따라 선박소유자의 부담으로 손해보상시스템이 마련되어 있었다.
그러나 1992년 민사책임협약으로 날로 대형화되어가는 해상유류유출사고 손해를 보상하기 어려워 추가적인 보상재원이 필요함을 국제적으로 인식함과 동시에 해상유류운송으로 인해 이익을 보는 화주업계도 해운업계와 공동으로 경제적인 부담을 분담해야된다는 인식에 따라 1992년 민사책임협약을 보충하는 보상제도로 1992년 국제기금협약이 마련되었다[33].

2. 협약의 적용범위

동 협약의 목적에서 설명한 바와 같이 동 협약은 1992년 민사책임협약의 보충적 보상제도이기 때문에 그 적용범위 또한 1992년 민사책임협약과 동일하다고 하겠다.

따라서 당사국의 영해와 국제법에 따라 설정된[34] 배타적 경제수역(Exclusive Economic Zone)에서 발생된 오염손해 및 장소를 불문하고 그러한

33) 1992년 국제기금협약 서문
34) 만약 당사국이 그러한 수역을 설정하지 않았다면, 국제법에 따라 당사국이 결정한 그 국가의 영해에 접속 또는 비접속된 수역으로서 그 국가의 영해의 폭을 측정하는 기선으로부터 200해리 이내까지 확장된 해역

손해를 방지하거나 최소화하기 위하여 취하여진 예방조치(preventive measures)에 대해서는 이 협약이 배타적으로 적용된다(제3조).

3. 국제기금의 보상금 지급과 면책사유

가. 보상금 지급 사유

국제기금은 1992년 민사책임협약에 의하여 제공되는 보호가 불충분한 경우에 대한 오염손해 보상을 제공하고자 설립되었다. 따라서 다음의 3가지 경우에 대해 보상금을 지불한다(제4조).

첫째, 1992년 민사책임협약 상으로는 손해에 대한 책임이 발생하지 않는 경우,

둘째, 1992년 민사책임협약에 따라 손해에 대하여 책임이 있는 소유자가 재정적으로 그의 의무를 충분히 이행할 능력이 없고, 또한 소유자의 재정보증(제7조)이 손해보상 청구에 적용되지 아니하거나 또는 청구의 변제에 불충분한 경우[35],

셋째, 오염손해가 1992년 민사책임협약에서 제한하고 있는 소유자의 책임을 초과하는 경우이다.

따라서 1992년 민사책임협약 상 보상금 지불 가능 여부에 상관없이 국제기금은 동 협약의 책임한도액(203백만 SDR)까지 유류오염사고로 인하여 발생한 손해에 대한 보상 책임이 있다고 보아야 할 것이다. 단, 1992년 민사책임협약에 따라서 보상이 가능한 경우에는 동 협약의 책임한도액(8,977만 SDR)까지 소유자가 1차적으로 보상할 책임이 있다.

나. 보상금 지급 면책 사유

오염손해가 전쟁·적대행위·내란 또는 반란 때문에 초래되었거나, 군함 또는

35) 손해를 입은자가 이용 가능한 법적 구제를 받기 위하여 모든 합리적 조치를 취한 후에도 1992년 책임협약에 따른 보상금의 전액을 받을 수 없는 경우, 소유자는 재정적으로 그의 의무를 이행할 능력이 없으며, 또한 재정보증은 불충분한 것으로 취급됨.

국가가 소유하고 이용하면서 사고발생 당시 정부가 비상업용도로만 사용하던 그 밖의 선박으로부터 유출 또는 배출된 유류 때문에 발생하였음을 국제기금이 입증하는 경우 기금은 보상금 지급에 대한 책임을 면할 수 있다.

이와 더불어 손해가 한 선박 또는 그 이상의 선박이 관련된 일련의 사고로부터 초래되었음을 청구권자가 입증할 수 없는 경우에도 국제기금은 보상금 지급에 대한 책임을 면한다.

또한, 오염손해가 전적으로 또는 부분적으로 피해자가 손해를 야기시킬 의도를 갖고 행한 작위·부작위 또는 과실로 인하여 발생한 것임을 국제기금이 입증하는 경우, 기금은 이러한 피해자에 대한 보상금 지불 의무의 전부 또는 일부를 면제받을 수 있다. 그러나 예방조치(prevention measures)와 관련해서는 기금은 면책되지 아니한다[36].

4. 책임제한 기금의 구성

가. 책임제한 기금의 한도

1992년 민사책임협약과 마찬가지로 국제기금으로부터 지급되는 보상금의 합계액도 1992년 국제기금협약에 따라 제한된다. 따라서 이 협약의 적용범위 내의 오염손해에 대하여 1992년 민사책임협약에 따라 실제로 지급한 보상액과 국제기금이 보상하는 금액의 총액은 203,000,000 SDR을 초과할 수 없다[37].

그리고 특별인출권(SDR)에 대한 자국통화의 환산은 국제기금 총회가 보상금을 지급하는 첫째 날로 결정한 날짜를 기준으로 한다.

단, 1992년 민사책임협약에 따라 설정된 기금[38]에서 발생하는 이자는 국제기금이 지급할 수 있는 최고 보상금액의 계산에 합산되지 않는다(제4조).

---

36) 국제기금은 오염손해가 어떻게 야기되었는지를 불문하고 손해를 예방하기 위한 조치. 즉 방제비용에 대해서는 면책되지 아니한다.

37) 단, 보상금의 최고 금액은 이 협약 당사국의 3개국이 전년도 수령한 분담유랑의 합계량이 6억톤 이상이 되는 경우 그 기간 중에 발생한 사고에 대해서는 300,740,000 SDR이 적용된다.

38) 1992년 민사책임협약에 따라 선박소유자는 당사국의 법원 또는 다른 권한있는 기관에 그의 책임한도액에 해당하는 총액의 기금을 설정하여야 한다. 기금은 총액을 예치하거나 은행의 보증으로 갈음할 수 있다.

나. 책임제한 기금의 조성

국제기금의 보상재원 조성은 1992년 민사책임협약에 따른 통상적인 보험사의 재원조성[39]과는 달리 회원국의 분담금으로 전액 조성이 된다. 국제기금에 대한 연차 분담금 납부의무자는 전년도에 150,000톤 이상의 분담유를 해상운송에 의하여 당사국의 항구 또는 터미널 시설에서 수령한 화주가 분담금을 납부할 의무가 있다(제10조 제1항).

따라서 원칙적으로 당사국이 아니라 유류를 수령하는 정유사가 분담금 납부의무자가 되며, 국제기금 총회는 매년 필요하다고 판단되는 연차분담금의 총액을 결정하고 이를 각 정유사로부터 징수한다. 그리고 각 당사국은 국제기금의 내부규칙에 정해진 시기 및 방법에 따라 자기나라와 관련하여 기금에 대하여 분담책임이 있는 자의 성명·주소·전년도 수령량 등을 국제기금에 통지해야한다(제15조 제2항).

만약 당사국이 분담유와 관련하여 국제기금에 통보 의무를 이행하지 않을 경우에는 그 결과로 발생한 국제기금의 재정적인 손실을 보상해야할 책임이 있다(제15조 제4항).

이와 같이 당사국은 국제기금에 대한 분담의무가 이행되도록 적절한 조치를 취해야할 의무가 있다. 하지만 분담의무자가 파산한 경우 당사국이 분담의무를 대신 이행해야할 필요는 없다.

다. 분담금의 종류 및 부과절차

연차분담금은 사무국 운영경비와 오염손해보상금을 충당할 수 있도록 산정된다(제12조 제1항). 국제기금은 사고가 없었거나 보상금액이 400만 SDR 이하인 유류오염사고가 발생했을 경우에는 모든 회원국이 분담 대상인 General Fund를 조성하여 손해보상 및 사무국 운영경비 등을 충당한다[40]. 반면 손해보

39) 1992년 민사책임협약에 따른 보상재원의 조성은 선박소유자의 부담으로 통상 선박소유자가 P&I Club에 유류오염손해보장 보험을 가입하고 그 보험료로 기금을 조성한다. 따라서 통상적으로 유류오염사고 발생시 선박소유자를 대신하여 선박소유자측 보험사에서 사고에 따른 손해를 산정하여 선박소유자책임한도액(8,977만 SDR)까지 손해액을 보상을 한다.

40) 1992년 국제기금협약 제12조 제1항 제(b)호, 국제기금 Financial Regulations 제7조 제1항

상금액이 400만 SDR을 초과하는 대형 사고가 발생할 경우 Major Claim Fund라 하여 사고 당시 협약에 가입된 당사국에만 오염손해의 보상금을 분담하도록 규정하고 있다[41]. 분담금의 규모는 당사국별 전년도 유류수령량에 비례하여 징수하고 있다.

각 당사국 정부가 전년도의 유류 수령량을 국제기금에 통보하면, 이에 근거하여 총회에서 필요한 만큼 분담금을 정하게 된다. 국제기금은 이에 따라 정유사에 직접 수령량에 비례하여 부과된 분담금 납부고지서를 송부하고[42], 개별 정유사는 분담금을 직접 국제기금에 납부한 뒤 이를 해당 정부에 보고한다. 우리나라의 국가별 분담금 납부 순위는 국제기금 총 당사국 중 3~4위 정도이다.

<표 2-1> 1992년 국제기금에 대한 분담금 상위 부담국가('08.12월 기준)

분담금 납부국가	유류 수령량 (톤)	분담금 부담비율 (%)
일 본	248,786,178	16.76
이탈리아	134,332,754	9.05
인 도	122,534,643	8.25
대한민국	121,228,997	8.16
네델란드	101,090,068	6.81
프 랑 스	97,862,372	6.59

5. 보상청구권 소멸시효

국제기금에 대한 보상청구권은 손해발생일로부터 3년 안에 소송이 제기되지 아니하거나 또는 제7조 제6항의 규정[43]에 따라 통고가 행하여 지지 아니하면 소멸한다. 단, 어떠한 경우에도 소송은 손해를 일으킨 사고 발생일로부터 6년이 경과하면 제기되지 못한다(제6조).

41) 1992년 국제기금협약 제12조 제1항 제(c)호, 국제기금 Financial Regulations 제7조 제2항
42) 국제기금 Internal Regulations 제3조 제5항
43) 오염손해 보상소송이 소유자 또는 그의 보증인을 상대로 1992년 민사책임협약에 따라 당사국의 권한 있는 법원에 제기된 경우, 각 소송당사자는 당사국의 국내법에 따라 기금에게 소송에 관하여 통고할 권한을 가진다.

6. 재판 관할권

국제기금에 대한 보상소송은 1992년 민사책임협약 제9조[44]에 따른 권한 있는 법원에만 제기된다(제7조 제1항). 각 당사국은 자국 법원이 국제기금에 대한 소송 수리에 필요한 관할권을 향유하도록 보장한다(제7조 제2항).

선박소유자 또는 그의 보증인에 대한 오염손해 보상소송이 1992년 민사책임협약 제9조에 따라 권한 있는 법원에 제기된 경우, 그 법원은 동일한 손해와 관련한 보상을 받기위해 국제기금에 제기된 모든 소송에 대한 배타적 관할권을 가진다(제7조 제3항). 법원은 선박소유자 또는 그의 보증인을 상대로 제기된 모든 소송에 국제기금이 당사자로 참여할 권리를 보장해야 한다(제7조 제4항).

7. 보상금의 균등배당 원칙

국제기금에 제기된 청구금액 중 국제기금에서 인정된 금액이 국제기금의 보상한도액을 초과하는 경우, 국제기금에서 인정된 금액 대비 청구권자가 실제로 지급받는 보상금액의 비율이 모든 청구권자가 동일하도록 보상금이 배당되어야 한다(제4조 제5항). 즉 국제기금은 보상금의 지급률이 모든 청구권자에게 동일하도록 보장해야 한다.

8. 국제기금의 대위권(代位權) 및 구상권(求償權)[45]

국제기금이 지급한 보상금액에 대하여 국제기금은 보상받은 사람이 1992년

---

44) 보상을 위한 소송은 당해 당사국의 법원에만 제기할 수 있다. 피소인에게는 이러한 소송에 대한 합리적인 통고를 행하여야 한다. 제한기금이 설치되어 있는 국가의 재판소는 기금의 할당 및 분배에 관한 모든 사항을 결정할 배타적 권한을 갖는다.

45) 민법상 연대채무자의 1인 또는 보증인이 채무를 변제한 경우, 다른 연대채무자나 주된 채무자에게 구상권을 가지게 된다. 또, 타인의 불법행위에 의하여 발생한 손해보상 의무를 이행하는 사람, 예를 들면 피용자(被用者)의 행위에 의하여 손해보상책임을 지게 되는 사용자(공무원의 경우는 국가 또는 공공단체) 등이 후에 가해자 본인에게 변제를 청구하는 경우, 착오에 의하여 타인의 채무를 변제한 사람이 그 타인에게 생긴 부당이득의 반환을 청구하는 경우도 이에 해당한다. 또, 구상권이라는 말은 타인을 위하여 손실을 받은 사람이 그 타인에 대하여 가지는 손해보상청구권이라는 뜻으로 쓰일 때도 있다(민법 1038조 2항).

민사책임협약에 따라 선박소유자 또는 그의 보증인에 대하여 향유할 수 있는 권리를 대위에 의하여 취득한다(제9조 제1항). 이 협약의 어떠한 규정도 상기에 규정된 이외의 자에 대한 기금의 구상권 또는 대위권을 해하지 아니한다. 또한 국제기금의 대위권은 보상금을 지불받은 자의 보험자가 갖는 대위권보다 불리하여서는 아니 된다(제9조 제2항).

한편, 국제기금에 대하여 존재할 수 있는 그 밖의 대위권 또는 구상권을 해하지 아니하고, 국내법의 규정에 따라 오염손해 보상금을 지불한 당사국 또는 대리인은 이와 같이 보상받은 자가 이 협약에 따라 향유하는 권리를 대위에 의하여 취득한다(제9조 제3항). 이 규정에 따라 당사국들은 국내법에 따른 보상금 지원과 대위가 가능하며, 허베이스피리트호 유류오염사고의 경우 국내법인 「허베이스피리트호 유류오염사고 피해주민의 지원 및 해양환경의 복원 등에 관한 특별법」에 따른 정부 대지급 지원과 그에 따른 대위 및 구상을 시행하고 있다.

9. 국제기금의 조직

국제기금은 국제기금협약의 모든 당사국으로 구성된 총회와 사무국장이 통솔하는 사무국을 둔다(제16조, 제17조). 2010년 12월 현재 1992년 국제기금협약의 전체 회원국은 104개국이다.

1992년 국제기금협약은 집행이사회에 대한 규정을 두고 있지 않으나, 92국제기금 총회는 1992년 국제기금협약 제18조 제9항[46]을 근거로 보상청구를 다루기 위한 보조기관으로 집행이사회[47]를 설립하였다.

따라서 현재 92국제기금 조직은 총회(Assembly), 집행이사회(Executive Committee) 및 사무국(Secretariat)으로 구성되어 있다.

총회의 주요 기능은 정기회의 중 차기 정기회의시까지 직무를 수행할 의장 및 2명의 부의장 선출과 총회 자체의 의사규칙(rule of procedure) 결정과 예산·인사 등 운영에 필요한 결정·승인권을 가지고 있다.

---

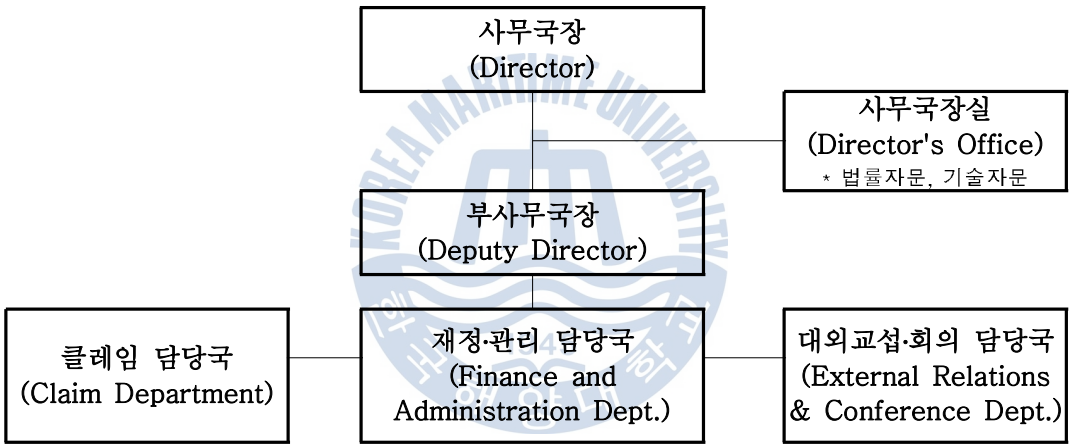
46) 총회가 필요하다고 인정하는 임시 또는 상설 보조기관의 설립

47) 1992년 국제기금 총회는 15개국으로 구성된 집행이사회를 선출하며 집행이사회는 1년에 한 번씩 경신이 이루어지되, 최대 임기는 2년으로 하도록 결정하였다. 우리나라는 2010년 집행이사국으로 재선출되어 활동중이다.

집행이사회의 주요 기능은 국제기금에 대한 청구의 정산 승인, 보상금의 청구권자간 배분 결정, 가지급 조건의 결정 등 총회를 대신한 결정과 보상을 위한 청구의 처리와 관련된 지시 등을 제공하고 있다.

사무국은 국제기금의 행정업무를 수행하는 조직으로 기금의 운영 및 분담금의 징수와 보상청구의 처리 및 그 밖의 기금 운영업무를 맡고 있다. 국제기금의 사무국장(Director)은 국제기금의 법적 대표(제28조)이며 수석행정직원으로 국제기금협약과 내부규칙 및 총회가 그에게 부여한 기능을 수행한다(제29조). 사무국의 조직은 아래 <그림 2-2>과 같다.

<그림 2-2> 국제기금 사무국 조직도



10. 국제기금의 면제 특권

국제기금은 기금의 자산·분담금을 포함한 수입 및 그 밖의 재산에 대해서 당사국으로부터 모든 직접세의 면제를 향유한다(제34조 제1항). 국제기금이 상당한 금액의 동산 또는 부동산을 구매하거나 또는 공적활동 수행에 필요한 중요한 업무를 수행함에 있어서 그 비용에 간접세 또는 판매세가 포함되는 경우, 당사국 정부는 가능한 한 관세 및 세금 상당의 금액을 면제 또는 환급하여 주기 위한 적절한 조치를 취한다(제34조 제2항). 단, 단순히 공공역무의 제공에 대하여 지불한 금액에 대한 관세·세금 또는 부과금의 경우에는 면세가 부여되

지 아니한다(제34조 제3항).

또한 기금의 공적 사용을 위하여 국제기금이 직접 또는 국제기금을 대신하여 수입·수출한 물품에 대하여 국제기금은 모든 관세·세금 및 그 밖의 관련 세금으로부터 면제를 향유한다. 이와 같이 수입한 물품은 이 물품이 수입된 나라의 영토에서 그 나라 정부가 동의한 조건에 따르는 경우를 제외하고 유·무상으로 양도되지 못한다(제34조 제4항).

외환 또는 송금과 관련하여 당사국은 국제기금에 대한 분담금 및 국제기금이 지불하는 보상금의 송금·불입을 제한없이 허가한다(제34조 제7항).

제4절 2003년 추가기금협약

1. 추가기금협약 채택배경

1992년 12월 프랑스에서 발생한 에리카호 사고 및 2002년 11월 스페인에서 발생한 프레스티지호 사고로 인하여 EU를 중심으로 국제기금 보상한도액을 인상하라는 요구가 강하게 제기되어[48] 보상한도액 증액을 위한 「1992년 유류오염 손해 보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약에 대한 2003년 의정서(Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992)」(이하 '2003년 추가기금협약'이라 한다)가 채택·발효[49]되었다.

2. 추가기금협약의 주요내용

2003년 추가기금협약의 내용 및 절차는 1992년 국제기금협약과 대부분 동일하며 주요한 내용은 국제기금의 보상한도가 1992년 국제기금협약하에서 203백만 SDR(약 3,200억원)이었던 것이 2003년 추가기금협약에서는 750백만 SDR(1조 2천억원)까지로 상향되었다는 것이다.(제4조 제2항)

48) 김창수, 「해양유류오염사고에 대한 국내외 피해보상체제 비교분석」, 부산대학교 대학원 경제학석사 학위논문, 2009.8, p.33.
49) 2003년 5월 채택, 2005년 3월 국제적 발효

1992국제기금을 상대로 제기되는 보상 청구는 동일인이 2003추가기금에 대하여 제기하는 청구로 간주되며(제6조 제2항), 1992국제기금 사무국은 2003 국제기금의 사무국장 역할을 수행한다(제17조 제1항).

그리고 1992년 국제기금협약 당사국만이 이 의정서의 당사국이 될 수 있으며(제19조 제3항), 특정한 국가에 분담금이 집중되지 않도록 한 국가의 연차 분담금이 그 해의 연차 분담금 총액의 20%를 초과하지 않도록 규정하고 있다(제18조 제1항).

우리나라도 2010년 5월 2003년 추가기금협약에 가입을 하였으며, 2010년 5월 현재 <표 2-2>와 같이 27개국이 동 협약에 가입되어 있다[50]. 참고로 2011년 3월 현재까지 2003년 추가기금협약이 적용된 사고는 발생하지 않았다.

<표 2-2> 2003년 추가기금협약 가입국 현황(2010.5월 현재)

1	일본	2	이탈리아	3	네델란드	4	프랑스	5	캐나다
6	영국	7	스페인	8	독일	9	호주	10	그리스
11	스웨덴	12	노르웨이	13	포르투갈	14	핀란드	15	모로코
16	덴마크	17	벨기에	18	리투아니아	19	크로아티아	20	아일랜드
21	폴란드	22	바베이도스	23	에스토니아	24	라트비아	25	슬로베니아
26	헝가리	27	대한민국						

3. TOPIA와 STOPIA

2003년 추가기금협약의 채택으로 인하여 동 협약 가입국들은 유류오염사고 시 750백만 SDR까지 보상을 받을 수 있으므로 상당한 규모의 유류오염사고가 발생하더라도 피해자들이 충분히 보상받을 수 있는 길이 열렸다.

하지만 국제기금의 재원조성은 정유사들의 분담금에 의존하고 있어 정유사들의 불만이 제기되고 국제기금협약의 설립 취지와 같이 해운업계와 화주업계가 유류오염사고에 대해 공동으로 책임져야 한다는 공감대가 형성되었다. 이에, 전세계 유조선의 98%가 CLC보험을 가입한 IG P&I Club에서는 해운업계와

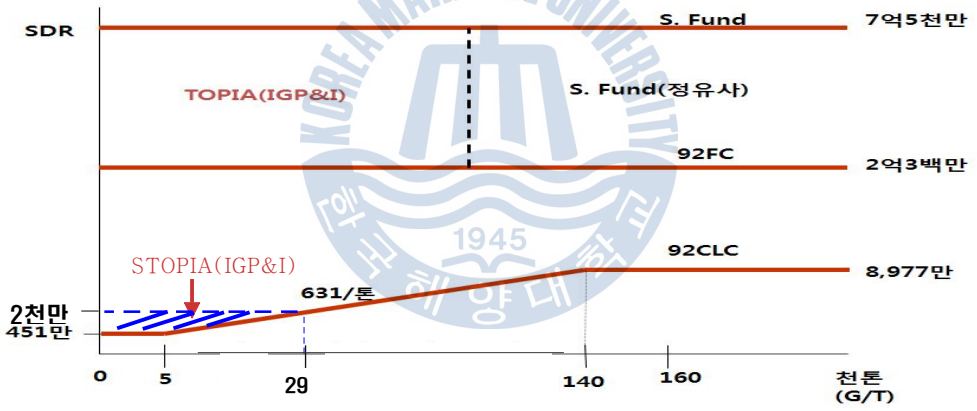
50) 2007년 12월 7일 우리나라 서해안에서 발생한 허베이스피리트호 유류오염사고의 경우, 우리나라가 2003년 추가기금협약에 가입(2010.5월)하기 전에 발생하여 1992년 국제기금협약에 따라 203백만 SDR(3,216억원)까지 국제기금으로부터 보상이 가능하다.

화주업계의 책임 불균등을 해소하고자 자발적으로 「TOPIA 2006(Tanker Owners Pollution Indemnification Agreement, 2006)」과 「STOPIA 2006(Small Tanker Owners Pollution Indemnification Agreement, 2006)」 제도를 2006년 2월부터 시행하고 있다.

TOPIA 2006은 2003년 추가기금협약 당사국에만 적용되며 추가기금협약에서 분담하는 보상금의 50%를 IG P&I Club에서 자발적으로 분담하는 것이 주요 내용이다.

STOPIA 2006은 1992년 국제기금협약 당사국에만 적용되며 소형 유조선(29,548GT 이하)에 의한 유류오염사고 시 IG P&I Club에서 자발적으로 책임한도액을 20백만 SDR까지 보상하는 것이 주요내용이다.

<그림 2-3> 각 국제기금 협약 및 TOPIA와 STOPIA의 책임한도 비교



이상과 같이 유류오염사고 관련 국제법적 손해보상금 지급 체계를 우리나라가 가입되어 있는 국제협약을 중심으로 살펴보았다. 우리나라는 현재 <표 2-3>과 같이 유류오염 손해보상관련 국제협약에 모두 가입하고 있으며 동 협약을 국내법인 유류오염손해배상보장법에 수용하여 운용하고 있다.

제4장에서는 유류오염사고관련 국내법적 손해보상금 지급체계를 자세히 살펴보기로 하겠다.

<표 2-3> 우리나라의 국제협약 가입 및 국내 입법 현황

(2010년 말 기준)

구 분	92 민사책임협약 (국제/국내)	92 국제기금협약 (국제/국내)	03 추가기금협약 (국제/국내)
채 택	'92.11.27 / '97. 5.16	'92.11.27 / '97. 5.16	'03. 5.16 / '10.5.6
발 효	'96. 5.30 / '98. 5.16	'96. 5.30 / '98. 5.16	'05. 3. 3 / '10.8.6
가입국가	124개국	104개국	27개국
국내수용	유배법('97.1.13 개정)	유배법('97.1.13 개정)	유배법('09.5.27 개정*)
주요내용	- 유조선 소유자의 유류오염 손해보상을 위한 책임보험가입 강제화	- 92 민사책임협약의 보상한도를 초과하는 경우 손해 보상	- 92 국제기금협약의 보상한도를 초과하는 경우 손해보상
보상한도	89.77백만 SDR (약 1,400억원)	203백만 SDR (약 3,200억원)	750백만 SDR (약 1조 2천억원)

제3장 유류오염사고에 관한 국내법

우리나라는 1978년 12월 18일 「1969년 민사책임협약」에 가입[51]하였으며, 1992년 12월 8일에는 「1969년 민사책임협약에 대한 1976년 개정의정서」와 「1971년 국제기금협약」에 가입하고 이들 협약을 국내적으로 수용하기 위해 「유류오염손해배상보장법」(이하 '유배법'이라 한다)을 제정[52]하였다[53].

1997년 3월 7일에는 「1969년 민사책임협약에 대한 1992년 개정의정서」(1992년 민사책임협약) 및 「1971년 국제기금협약에 대한 1992년 개정의정서」(1992년 국제기금협약)에 가입[54]하였고 이를 수용하기 위해 1997년 1월 13일 「유배법」을 개정[55]하였으며 「1992년 민사책임협약」과 「1992년 국제기금협약」의 한도증액[56]을 반영하기 위해 2003년 12월 11일 「유배법」을 또 다시 개정하였다[57]. 그리고 2010년에 가입할 「2003년 추가기금협약」을 수용하기 위해 2009년 5월 27일 「유배법」을 마지막으로 개정하였다.

이와 같이 「유배법」은 우리나라가 가입하고 있는 유류오염손해보상관련 국제협약[58]의 내용을 수용하고 있는 국내법이며 일부 조항들은 국제협약보다 더 강화하여 수용하고 있다.

「유배법」은 「1992년 민사책임협약」에 따른 선박소유자의 책임제한을 실무적으로 이행하기 위해 별도의 절차법을 두고 있지는 않으며, 책임제한절차

---

51) 1979년 3월 18일 발효
52) 1993년 1월 1일 시행
53) 김창수, 「해양유류오염사고에 대한 국내외 피해보상체제 비교분석」, 부산대학교 대학원 경제학석사 학위논문, 2009.8, p.44.
54) 1998년 5월 16일 발효
55) 국제협약은 국회의 비준 동의를 거쳐 국내법으로 수용되는 것이 일반적이나 1992년 민사책임협약과 1992년 국제기금협약의 가입이 1997년 3월 7일에 이루어졌는데 반해 이를 수용하는 「유배법」은 이보다 두 달 정도 빠른 1997년 1월 13일에 개정된 것은 신속하게 국제협약을 국내법으로 수용하기 위한 입법기술적인 조치로 개정 「유배법」의 부칙에는 새로운 협약을 수용한 조문은 협약이 비준되면 시행된다는 단서조항을 명시하였다.
56) 2003년 11월에 1992년 민사책임협약 개정의정서 및 1992년 국제기금협약 개정의정서가 발효되어 보상한도가 각각 5,970만 SDR에서 8,977만 SDR로(민사책임협약), 135백만 SDR에서 203백만 SDR로(국제기금협약) 증액되었다.
57) 김창수, 「해양유류오염사고에 대한 국내외 피해보상체제 비교분석」, 부산대학교 대학원 경제학석사 학위논문, 2009.8, p.44.
58) 우리나라는 2011년 현재 1992년 민사책임협약, 1992년 국제기금협약 및 2003년 추가기금협약에 가입되어 있다.

와 관련하여 「선박소유자 등의 책임제한절차에 관한 법률」(이하 '선박소유자 책임제한절차법'이라 한다)을 준용하고 있다.

「선박소유자책임제한절차법」은 유조선에 의한 유류오염사고만을 위한 절차법은 아니며, 상법(商法)상[59] 모든 선박에 해당하는 책임제한제도의 운용을 위해 절차를 규정한 법이다.

이에 더하여 우리나라의 경우는 2007년 12월 17일 서해안에서 발생한 허베이스피리트호 유류오염사고[60]의 피해자에 대한 손해보상지원을 위해 2008년 3월 14일 「허베이스피리트호 유류오염사고 피해주민의 지원 및 해양환경의 복원 등에 관한 특별법」(이하 '특별법'이라 한다)을 제정하여 시행(2008.6.15)하고 있다. 「특별법」은 국제유류오염보상체제의 기본 체계는 유지하면서 추가적인 정부의 지원·역할을 규정하고 있으며, 주요 지원 규정으로는 국제기금의 보상한도 초과보상금 지급, 정부의 대부 및 대지급금 지원, 피해지역의 경제 활성화와 이미지 개선사업 지원 및 생태계 복원 등이 있다.

만약, 허베이스피리트호 사고가 발생했을 당시 우리나라가 2003년 추가기금협약에 가입되어 있었더라면 「특별법」에 보상한도 초과보상금이라는 개념이 필요 없었을 것이다.

그리고 「특별법」은 「유배법」이나 「선박소유자책임제한절차법」과는 달리 법명에서 보듯이 허베이스피리트호 유류오염사고에만 적용되는 「특별법」이며 기타 유조선에 의한 유류오염사고 시에는 적용되지 않는다.

상기에서 설명한 내용을 요약해 보면 현재 우리나라의 유류오염손해배·보상체계는 원칙적으로 국제유류오염 보상체계를 수용하여 국제적으로 긴밀한 공조체제를 유지하고 있으며, 이를 국내법으로 수용 및 일부 강화하여 국내에서 발생할 수 있는 유류오염사고에 대비하고 있다. 이에 더하여 현재 보상이 진행되고 있는 허베이스피리트호 유류오염사고와 관련하여서는 「특별법」을 제정하여 손해보상을 지원하고 있다.

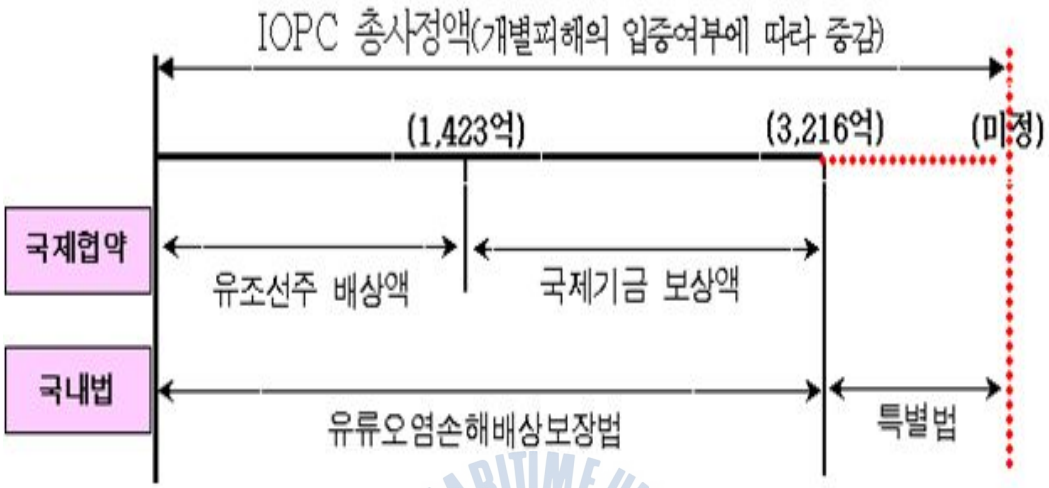
이상에서 간단하게 설명한 국제협약들과 「유배법」 및 「특별법」의 보상한도를 허베이스피리트호 사고를 예[61]로 도시해보면 <그림 3-1>과 같다.

---

59) 상법 제769조~776조에 선박소유자 등의 책임제한에 관한 사항을 규정하고 있다.

60) 2007년 12월 7일 충남 태안군 만리포해수욕장 북서방 5마일 해상에서 유조선 허베이스피리트호(홍콩 선적)와 삼성중공업 해상크레인선의 충돌로 인해 원유 10,900톤이 해상에 유출되어 해양과 연안을 오염시키고 피해지역 주민들에게 큰 고통을 안겨준 우리나라 역사상 최악의 유류오염 사고임

<그림 3-1> 국제협약 및 국내법에 따른 배·보상 한도



제1절 유류오염손해배상보장법

1. 목적

유배법은 유조선 등의 선박으로부터 유출 또는 배출된 유류에 의하여 유류오염사고가 발생한 경우에 선박소유자의 책임을 명확히 하고, 유류오염손해의 보상을 보장하는 제도를 확립함으로써 피해자를 보호하고 선박에 의한 해상운송의 건전한 발전을 도모함을 목적으로 한다(제1조).

2. 적용 범위

유배법은 1992년 민사책임협약, 1992년 국제기금협약 및 2003년 추가기금

61) 허베이스피리트호 사고의 경우 우리나라가 2003년 추가기금협약 가입 이전에 발생한 사고이기 때문에 국제기금의 보상한도가 1992년 국제기금협약에 따라 203백만 SDR(3,216억원)이다. 따라서 이 한도를 넘을 경우에는 「특별법」에 따라서 보상금이 지급된다. 하지만 추후 이와 같은 사고가 우리나라에서 발생할 경우에는 2003년 추가기금협약에 따라 750백만 SDR(약 1조 2천억원)까지 보상이 가능하다.

협약에서 대상선박으로 적용하고 있는 유조선[62]뿐만 아니라 유류저장 부선[63] 및 일반선박[64]까지 대상으로 포함한다(제2조 1호~3호). 이는 유류저장 부선으로 인해 국내에서 발생할 수 있는 유류오염사고에 대한 선박소유자의 책임을 강화한 것으로 국제협약보다 강화된 규정[65]이며, 일반선박을 대상으로 규정한 것은 일반선박의 사고로 인해 연료유의 유출로 인한 오염사고까지 고려한 것으로 이는 「2001년 선박연료유 오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약(International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001)」(이하 '선박연료유협약'이라 한다)의[66] 내용도 국내법으로 수용한 결과이다[67].

선박소유자는 선박법 및 어선법에 따라 등록된 자로 규정하고 있으며, 만약 등록되어 있지 아니한 경우에는 실제 소유한 자로 명시하고 있다. 또한 우리나라 국민이 외국 국적의 유조선 또는 일반선박을 선체(船體) 용선(傭船)한 경우에는 선박의 소유자로 등록된 자와 용선자를 모두 이법에 따른 소유자로 보고 있는데(제2조 제4호), 이는 선체용선이 빈번한 해운업의 특성을 고려하여 선박소유자뿐만 아니라 실제 선박 운영자의 책임을 강화한 규정으로 생각된다.

유류에 대해서는 화물로서 운송되거나 선용유(船用油)로서 사용되는 원유, 중유 및 윤활유 등 지속성 탄화수소광물유로 규정하고 있다(제2조 제5호).

또한 이 법은 대한민국의 영역(영해를 포함한다) 및 대한민국의 배타적 경제수역에서 발생한 유류오염손해에 대하여 적용한다. 다만, 대한민국의 영역 및 대한민국의 배타적 경제수역에서의 유류오염손해를 방지하거나 경감하기 위한 방제조치에 대하여는 그 장소에 관계없이 이 법을 적용한다(제3조).

---

62) 유조선이란 산적 유류를 화물로 싣고 운송하기 위하여 건조되거나 개조된 모든 형태의 항해선(부선을 포함한다)을 말한다. 다만, 유류 및 다른 화물을 운송할 수 있는 선박은 산적 유류를 화물로 싣고 운송하는 경우 또는 선박에 그 산적 유류의 잔류물이 있는 경우에는 이 법에 따른 유조선으로 본다.

63) 유류저장 부선이란 「선박안전법」 제2조제1호에 따른 부유식 해상구조물로서 유류를 저장하는 선박을 말한다.

64) 일반선박이란 유조선과 유류저장 부선을 제외한 모든 선박을 말한다.

65) 민사책임협약 및 국제기금협약에서는 해상항행 유조선만 적용대상이 된다. 따라서 해상항행을 하지 않는 유류저장용 부선 및 일반선박은 적용대상이 아니다.

66) 2008년 11월 21일 국제발효

67) 이 논문의 목적상 「유배법」의 적용대상 선박 중 유조선을 중심으로 「유배법」을 설명하기로 하겠다.

3. 유류오염손해 보상책임의 주체

유조선에 의한 유류오염사고가 발생하였을 때에는 사고 당시 그 유조선의 선박소유자는 그 손해를 보상할 책임이 있다고 규정하고 있다. 다만, 1992년 국제협약들[68]과 마찬가지로 유류오염손해가 전쟁·내란·폭동 또는 천재지변 등 불가항력으로 발생한 경우나 제3자의 고의만으로 발생한 경우 및 국가·공공단체의 항로표지 또는 항행보조시설에 대한 관리 하자만으로 발생한 경우에는 선박소유자는 책임을 면한다(제5조 제1항).

그리고 대한민국 국민이 선체 용선한 외국국적의 유조선에 의하여 유류오염손해가 발생한 경우에는 그 유조선의 선박소유자와 선체 용선자가 연대하여 그 손해를 보상하도록 규정하고 있다(제5조 제4항). 이는 선체 용선자를 실질적인 선박소유자로 보고 오염에 대한 손해보상 책임을 부과한 것이다.

유조선에 의한 유류오염사고를 보상한 선박소유자는 사고와 관련된 제3자에 대하여 구상권(求償權)을 행사할 수 있다. 다만, 유조선 선박소유자의 대리인·사용인·선원, 도선사, 용선자(선체 용선자는 제외), 관리인, 운항자, 방제작업자 및 선박소유자의 동의를 받거나 관할관청의 지시에 따라 구조작업을 수행한 자 등에 대해서는 그들이 손해를 고의로 발생한 경우 또는 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 손해가 발생한 경우에만 선박소유자가 구상권을 행사할 수 있다고 규정하고 있다(제5조 제5~6항).

4. 유조선 선박소유자의 책임제한 및 청구권의 소멸

가. 책임제한절차 개시 신청

유류오염 손해보상책임을 제한하려는 유조선의 선박소유자는 채권자로부터 책임한도액을 초과한 유류오염손해보상청구를 서면으로 받은 날부터 6개월 이내에 법원에 책임제한절차법에 따라 책임제한절차 개시의 신청을 할 수 있다(제7조).

---

68) 1992년 민사책임협약 및 1992년 국제기금협약

나. 책임한도액

총톤수 5천톤 이하의 유조선에 의한 사고일 경우 451만 SDR이며 총톤수 5천톤 초과 유조선에 의한 사고일 경우 451만 SDR에 더하여 5천톤 초과 톤당 631 SDR을 곱한 금액으로 최대 8,977만 SDR을 초과하지 못한다. 이는 1992 민사책임협약의 선박소유자 책임한도액과 동일하다(제8조).

다. 권리의 소멸

유조선 선박소유자에 대한 손해보상청구권은 유류오염손해가 발생한날부터 3년 또는 유류오염손해의 원인이 되었던 최초의 사고가 발생한 날부터 6년 이내에 재판상 청구가 없는 경우에는 소멸한다라고 규정하고 있다(제11조).

단, 손해보상청구 시효와 관련된 「유배법」의 해당 조문이 1992년 민사책임협약의 해당 조문[69]과 의미 해석상 논란[70]이 있을 수 있어 협약과 동일하게 「유배법」을 개정작업 중에 있다[71].

5. 국내법원 관할권 및 외국판결의 효력

유조선 선박소유자에 대한 소송은 다른 법률에 관할 법원이 정하여 지지 아니한 경우에는 대법원규칙으로 정하는 법원의 관할에 속한다(제12조).

민사책임협약에 따라 관할권이 있는 외국법원이 유조선에 의한 유류오염 손해보상청구 소송에 관하여 한 확정판결은 효력이 있다. 단, 그 판결이 사기에 의하여 받은 경우나 피고가 소송의 개시에 필요한 소환 또는 명령의 송달을 받지 못하였거나 자기의 주장을 진술할 공평한 기회를 부여받지 못한 경우에는 효력이 없다(제13조).

---

69) 본 협약에 의거한 보상청구권은 손해가 발생한 일자로부터 3년 이내에 본 협약에 따라서 소송이 제기되지 아니하는 한 소멸된다. 단, 어떠한 경우에도 손해를 발생케 한 사고일자로부터 6년이 경과하면 소송을 제기할 수 없다. 사고가 일련의 사건으로 이루어진 경우에는, 6년의 기간은 이러한 최초 사건의 일자로부터 기산된다.

70) 유배법에서는 손해발생일로부터 3년과 사고일로부터 6년 이내의 청구권을 병렬로 표기하고 있어 하나의 조건만 만족하면 청구권이 소멸되지 않는 것으로 오인될 수 있다.

71) 2011년 4월 현재 개정 작업 중임

6. 유류오염 손해보상 보장계약 체결 의무

대한민국 국적을 가진 유조선으로 200톤 이상의 산적유류를 화물로 싣고 운송하는 유조선의 선박소유자는 유류오염 손해보상 보장계약을 체결하여야 한다(제14조 제1항). 또한 외국적 유조선의 경우도 200톤 이상의 산적 유류를 화물로 싣고 국내항에 입·출항하거나 국내 계류시설을 사용하려면 보장계약을 체결하여야 한다(제14조 제2항). 만약, 위반한 유조선에 대하여는 관할 관청에서 항행정지를 명할 수 있으며, 국내항의 입·출항을 거부하거나 국내계류시설의 사용을 허가하지 않는 등의 제재조치를 할 수 있다(제14조 제3~4항).

1992년 민사책임협약에서는 2,000톤 이상의 산적유류를 화물로 운송하는 유조선에 대해 보장계약을 요구하고 있는 반면, 우리나라는 200톤 이상으로 강화하여 규정하고 있다. 이는 연안을 이동하는 소형 피더(Feeder) 유조선이나 항내 급유선 등 유류오염 사고를 유발할 수 있는 취약 선박에 대한 손해보상 장치도 고려하기 위해서이다.

7. 국제기금에 대한 청구 및 분담금

가. 국제기금에 대한 청구

유류오염사고 피해자는 유조선의 선박소유자 또는 보험자 등으로부터 보상을 받지 못한 유류오염손해금액에 관하여 국제기금협약이 정하는 바에 따라 국제기금에 보상 청구를 할 수 있다(제21조). 국제기금은 계속(係屬) 중인 유조선 선박소유자에 대한 소송이나 보험자 등에 대한 소송에 당사자로 참가할 수 있다(제22조).

나. 분담금

해상으로 운송되어 국내에 들어오는 유류 중 대통령령으로 정하는 유류(이

하 '분담유'라 한다)를 유조선으로부터 수령한 자는 연간 수령한 분담유량의 합계량이 15만톤을 초과하는 경우에는 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 그 다음 연도에 그 분담유량을 국토해양부장관에게 보고하여야 한다(제26조). 국토해양부장관은 보고받은 분담유량을 지식경제부장관에게 통보하고, 관련 사항을 적은 서면을 국제기금에 송부해야 하며 국제기금에 통보된 분담유량을 유류수령인에게도 알려줘야 한다(제27조). 이후 국제기금에서 분담금 납부 요청 시 유류수령인은 분담금을 납부해야 한다. 만약 체납한 경우에는 이자도 합산하여 납부해야한다(제28조).

<표 3-1> 정유사별 분담금 납부 현황 (단위 : 천£)

연도	계	원화	SK	GS Caltex	S-Oil	인천정유	현대오일	한전	석유공사
'93	246	3억	80	61	45	24	18	12	6
'94	1,654	20억	539	408	306	159	121	83	38
'95	1,973	24억	678	451	347	202	138	96	61
'96	2,286	27억	805	510	415	263	156	105	32
'97	4,648	66억	1,524	969	1,004	531	410	175	35
'98	3,003	77억	914	605	633	310	434	77	30
'99	1,457	28억	433	308	293	143	215	42	23
'00	4,851	79억	1,579	1,116	1,041	219	784	73	39
'01	3,512	64억	1,143	814	740	153	582	47	33
'02	3,195	60억	1,035	735	674	142	522	49	38
'03	3,285	62억	1,075	766	700	131	537	49	27
'04	4,644	103억	1,375	1,107	856	152	1,004	74	76
'05	2,785	53억	855	640	560	153	486	32	59
'06	-	-	-	-	-	-	-	-	-
'07	235	4억	78	54	52	34	11	2	4
'08	243	4억	88	57	55	-	37	5	1
허베이	4,055	92억	1,466	954	914	-	623	81	17
'09	787	17억	310	170	174	-	115	18	-
합계	42,859	783억	13,977	9,725	8,809	2,616	6,193	1,020	519

제2절 선박소유자책임제한 절차법

1. 선박소유자책임제한 절차법의 목적

이 법은 상법 제769조부터 제776조까지의 규정에 따른 선박소유자 등의 책임제한의 절차에 관하여 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다(제1조). 따라서 선박소유자책임제한 절차법은 「유배법」에 따른 유조선 선박소유자의 책임제한에만 적용되는 절차는 아니며 모든 선종의 선박소유자에 대한 책임제한 시 적용되는 절차이다.

2. 책임제한사건의 관할

책임제한사건은 책임을 제한할 수 있는 채권(이하 '제한채권'이라 한다)이 발생한 선박의 선적(船籍) 소재지, 신청인의 보통재판적(普通裁判籍) 소재지, 사고 발생지[72], 사고 후에 사고선박이 최초로 도달한 곳 또는 제한채권에 의하여 신청인의 재산에 대한 압류 또는 가압류가 집행된 곳을 관할하는 지방법원의 관할에 전속(專屬)한다(제2조).

3. 책임제한절차 개시의 신청 및 공탁명령

선박소유자의 책임제한절차 개시의 신청은 서면으로 하여야 하며, 신청을 할 때에는 사고를 특정하는 데에 필요한 신청의 원인사실과 이로 인하여 발생한 제한채권의 각 총액이 이에 대응하는 각 책임한도액을 초과함을 소명(疎明)하여야 한다(제9~10조).

법원은 책임제한절차 개시의 신청이 타당하다고 인정할 때에는 신청인에 대하여 14일을 넘지 아니하는 일정 기일(이하 '공탁지정일'이라 한다)에 책임한도액에 상당하는 금전과 이에 대하여 사고발생일이나 그 밖에 법원이 정하는 기

72) 2007년 12월 7일 충남 태안 앞바다에서 발생한 허베이스피리트호 유류유출사고와 관련한 선박소유자의 책임제한절차의 관할은 사고 발생지를 기준으로 하여 대전지방법원 서산지원에서 사건을 진행하고 있다.

산일로부터 공탁지정일까지 연 6%로의 비율로 산정한 이자를 더하여 법원에 공탁(供託)할 것을 명하여야 한다(제11조 제1항). 책임한도액에 상당하는 금전은 공탁지정일에 가장 가까운 날에 공표되어 있는 계산단위(SDR)에 대한 원화 표시금액에 의하여 산청한다(제11조 제2항).

신청인은 절차 개시의 신청을 할 때 공탁보증서[73]를 제출함으로써 현금공탁에 갈음하는 허가를 법원에 신청할 수 있다(제13조).

4. 책임제한절차 개시 결정 등

법원은 선박소유자의 책임제한절차 개시 신청의 각하[74]·기각[75] 사유가 없는 경우 책임제한절차 개시 결정을 할 수 있으며 책임제한절차는 그 개시의 결정이 있는 때부터 그 효력이 생긴다(제19조). 법원은 책임제한절차의 개시결정과 동시에 관리인을 선임[76]하고 제한채권의 신고기간[77] 및 조사기일[78]을 정하여야 한다(제20조).

책임제한절차가 개시된 경우 제한채권자는 이 법에 따라 공탁된 금전과 이에 대한 이자의 합계액(이하 '기금'이라 한다)에서 이 법에 정하는 바에 따라 배당을 받을 수 있다. 단, 제한채권자는 기금 외에 신청인 또는 수익채무자의 재산에 대하여 권리를 행사하지 못한다(제27조).

제한채권의 조사기일 동안 의견의 진술, 배당, 그 밖에 이법에서 규정한 직무를 수행할 관리인은 법원의 감독을 받는다(제34~35조).

5. 책임제한절차에의 참가

---

73) 신청인이 공탁보증서로 현금공탁을 갈음할 시 향후 법원에서 공탁명령이 있을 경우 신청인은 책임한도액에 상당하는 금전과 사고발생일부터 공탁지정일까지 연 6%의 이자를 법원에 납부해야 한다.

74) 책임제한절차 개시 신청의 각하사유로는 1.채권자로부터 책임한도액을 초과하는 청구(서면)를 받은날로부터 1년을 초과하여 책임제한절차 개시를 신청한 경우, 2.신청인이 파산선고를 받은 경우, 3.절차비용을 예납하지 아니한 경우, 4.신청인이 공탁명령을 이행하지 아니한 경우 이다.

75) 책임제한절차 개시 신청의 기각사유는 제한채권의 각 총액이 이에 대응하는 각 책임한도액을 초과하지 아니함이 명백한 경우나 상법773조(유한책임의 배제) 각 호의 사유에 해당하는 경우이다.

76) 법원은 관리인에게 그의 선임을 증명하는 서면을 발급하여야 한다. 관리인은 그 직무를 수행함에 있어서 이해관계인이 요구할 경우에는 서면을 제시하여야 한다.

77) 책임제한절차 개시 결정일로부터 30일 이상 90일 이내

78) 제한채권의 신고기간 만료 후 7일 이상 30일 이내

제한채권자는 신청인에 대하여 가지는 제한채권으로 책임제한절차에 참가할 수 있다(제42조 제1항). 제한채권을 변제한 신청인 또는 수익채무자는 그 변제의 한도에서 변제받은 제한채권자를 대위하여 책임제한절차에 참가할 수 있다(제42조 제2항). 제한채권의 신고는 법원이 정한 신고기간에 해야 하며 책임제한절차에 참가할 수 있는 자가 그의 책임 없는 사유로 신고기간에 신고를 할 수 없었음을 소명한 경우에는 그 신고기간이 지난 후에도 신고할 수 있다. 다만, 제한채권의 조사기일이 끝난 후에는 그러하지 아니하다(제45조). 책임제한절차에 참가한 자는 그 신고한 사항이 변경된 경우 또는 신고한 사항을 변경하려는 경우에는 그 뜻을 법원에 신고하여야 한다(제46조).

법원의 사무관 등은 법원에 신고된 제한채권에 관하여 제한채권자표를 작성하여 제한채권의 신고 내용과 이에 대한 조사의 결과, 사정(査定)의 재판의 요지 및 이에 대한 이의소송의 결과를 적어야 한다(제51조). 제한채권의 신고에 관한 서류 및 제한채권자표는 이해관계인이 열람할 수 있도록 법원에 갖추어야 한다(제52조).

6. 제한채권의 조사 및 확정

제한채권의 조사기일에는 신고된 채권이 제한채권인지 여부를 조사하고, 제한채권인 경우에는 제한채권의 분류[79]를 조사한다(제53조). 신청인, 수익채무자 및 책임제한절차에 참가한자 또는 이들의 대리인은 제한채권조사 기일에 출석하여 신고된 채권에 대하여 이의를 진술할 수 있다(제54조). 제한채권의 조사기일에 관리인 및 관계인[80]들의 이의가 없는 경우에는 신고된 채권이 제한채권이라는 것과 제한채권의 분류가 확정된다(제56조).

7. 사정의 재판

법원은 이의가 있는 채권에 대하여 사정의 재판을 하여야 한다. 사정재판에

79) 상법 제770조 제1항에 따른 제한채권의 분류
80) 신청인, 수익채무자 및 책임제한절차에 참가한자 또는 이들의 대리인 등

서는 그 채권이 제한채권인지 여부를 정하고, 제한채권인 경우에는 제한채권의 분류를 정한다. 사정의 재판은 그 채권을 신고한 자와 이에 대하여 이의를 진술한 자에게 송달하여야 한다(제57조).

사정의 재판에 불복하는 자는 결정의 송달을 받은 날부터 14일 내에 이의의 소를 제기할 수 있다(제59조 제1항). 이의의 소에 관한 판결을 할 때에는 소가 부적법(不適法)하여 각하하는 경우를 제외하고는 사정의 재판을 인가하거나 변경한다(제59조 제5항). 그리고 책임제한법원에 사정의 재판에 대한 이의의 소와 절차외 소송이 계속하는 경우에는 변론 및 재판은 병합하여야 한다(제64조).

8. 배당

관리인은 조사기일이 끝난 후에 배당표를 작성하여 법원의 인가를 받아야 한다(제66조). 법원이 배당표를 인가하였을 때에는 지체 없이 그 내용을 공고[81]하여야 한다(제67조). 배당표에 불복하는 자는 공고일 또는 배당표 등본을 송달 받은 날부터 14일 내에 법원에 이의를 신청할 수 있다(제68조).

관리인은 이의기간이 지나면 지체 없이 배당을 하여야 한다. 만약 이의 신청이 있는 경우에는 이의에 대한 재판이 확정된 후가 아니면 배당을 하지 못한다. 다만, 이의 없는 제한채권자에 대하여는 이의에 대한 재판이 확정되기 전이라도 법원의 허가를 받은 범위에서 배당을 할 수 있다(제69조).

책임제한절차에 참가한 자가 공탁에 관한 법령에 따라 기금으로부터 배당액을 수령할 수 있게 된 경우 신청인 및 수익채무자는 책임제한절차 외에서 해당 제한채권에 대하여 그 책임을 면한다(제73조).

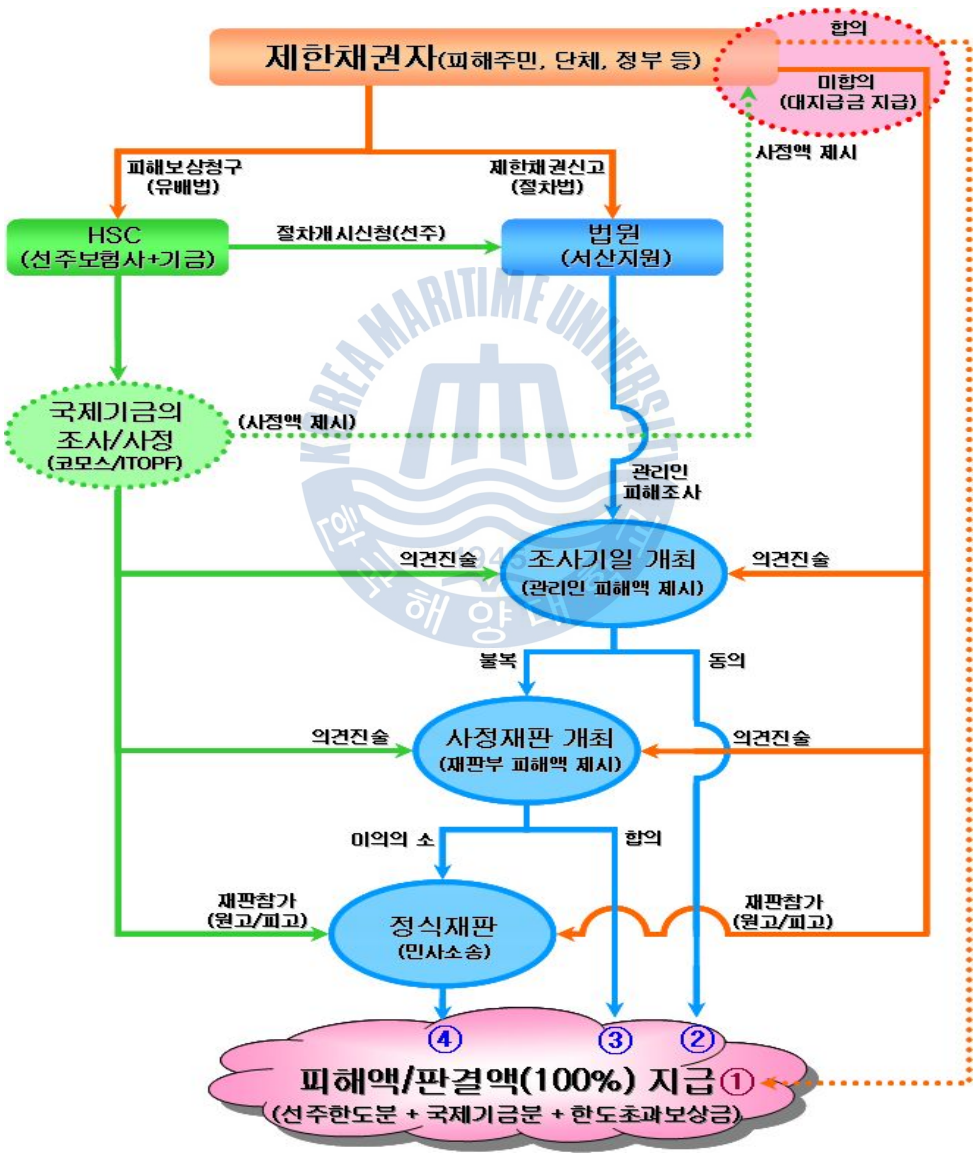
9. 절차의 종결

관리인으로부터 배당 실시 완료의 보고가 있는 경우 법원은 책임제한절차 종결을 결정하고 그 뜻을 공고하여야 한다(제78조).

81) 제한채권자가 소수인 경우에는 법원은 이들에게 배당표의 등본을 송달함으로써 공고를 갈음할 수 있다.

이상과 같은 절차로 선박소유자 책임제한 채권은 제한채권자에게 균등하게 (pro-rated) 분배가 되며, 현재까지 살펴본 1992년 국제기금협약들과 국내법인 「유배법」 및 선박소유자책임제한절차법을 통한 유류오염사고 손해·배보상 절차를 간단하게 도시하면 <그림 3-2>와 같다.

<그림 3-2> 선박소유자책임절차와 국제기금 손해배·보상 체계도



제3절 허베이스피리트호 유류오염사고 피해주민의 지원 및 해양환경의 복원 등에 관한 특별법

1. 목적

이 법은 2007년 12월 7일 충청남도 태안군 해안에서 발생한 허베이 스피리트호 유류오염사고로 손해를 입은 주민 및 해양환경 등에 대하여 신속하고 적절한 수습 및 복구대책을 수립·시행함으로써 피해지역 주민들의 재기와 해양환경의 조속한 복원을 도모함을 목적으로 한다(제1조).

「특별법」[82]은 1992년 민사책임협약 및 1992년 국제기금협약의 원칙하에 정부에서 피해주민을 신속히 지원할 수 있도록 대지급금, 대부금 및 한도초과보상금과 같은 정부지원금의 근거를 두고 있으며 오염된 해양환경의 신속한 복원을 위한 특별해양환경 복원 계획 및 유류오염사고 피해지역에 대한 이미지 개선 및 지역경제 활성화 계획 등을 규정하고 있다.

82) 「특별법」의 제정경위는 다음과 같다. 2007년 12월 7일 사고이후 2007년 12월 31일 문석호 의원이 대표 발의한 「허베이 스피리트호 유류오염사고 관련 주민지원 등 특별법안」(이하 '문석호 의원안'이라 한다), 2008년 1월 21일 김학원 의원이 대표 발의한 「해상 및 해안 유류유출 오염사고 손해보상 및 피해복구 지원 등에 관한 특별법안」(이하 '김학원 의원안'이라 한다), 2008년 1월 24일 강기갑 의원이 대표 발의한 「삼성중공업 해상크레인과 허베이 스피리트호 충돌로 인한 유류오염사고 관련 주민지원 등에 관한 특별법안」(이하 '강기갑 의원안'이라 한다), 2008년 1월 29일 심대평 의원이 대표 발의한 「유류유출사고 피해지역 주민의 손해보상 및 경제활성화 등에 관한 특별법안」(이하 '심대평 의원안'이라 한다)과 2007년 12월 31일 류근찬 의원과 홍문표 의원이 소개한 「태안지역 유류오염사고 관련 임시조치법 제정에 관한 청원」(이하 '청원안'이라 한다)이 각각 국회 농림해양수산위원회에 회부되었고 제271회 국회(임시회) 제1차 농림해양수산위원회(2008년 1월 28일)는 문석호 의원안, 김학원 의원안, 강기갑 의원안 이상 세건의 법률안을 각각 상정한 후 제안설명과 전문위원의 검토의견을 듣고 대체토론을 거쳐 법률안심사소위원회에 회부하여 심사보고토록 하였으며 제271회 국회(임시회) 제1차 농림해양수산위원회 법률안심사소위원회(2008년 2월 13일)에서는 소위원회에 회부된 이상 세 건의 법률안과 함께 이와 직접 관련된 안건인 심대평 의원안과 청원안에 대한 심사에 착수하였다. 제271회 국회(임시회) 제4차 농림해양수산위원회(2008년 2월 18일)에서는 이상 네건의 법률안과 한 건의 청원안을 심사하기 위하여 공청회를 개최하여 이해관계자 등으로부터 의견을 청취하고 제 271회 국회(임시회) 제2차 농림해양수산위원회 법률안심사소위원회(2008년 2월 18일)는 이상 네건의 법률안과 한 건의 청원안에 대한 심사를 하여 「허베이 스피리트호 유류오염사고 피해주민의 지원 및 해양환경 복원 등에 관한 특별법안(대안)」을 마련하였으며 제271회 국회(임시회) 제5차 농림해양수산위원회(2008년 2월 19일)에서는 법률심사소위원회에서 심사보고한 대로 이상 네 건의 법률안에 대해서 본회의에 부의하지 아니하기로 하고 법률안심사소위원회가 마련한 대안을 일부 수정하여 농림해양수산위원회안으로 제안하기로 의결하여 국회 법제사법위원회 및 본회의를 거쳐 2008년 3월 14일 현행「특별법」이 제정되었다. 김창수, 「해양유류오염사고에 대한 국내외 피해보상체제 비교분석」, 부산대학교 대학원 경제학석사 학위논문, 2009.8, p.60.

2. 적용범위

「특별법」은 허베이 스피리트호 유류오염사고에 대하여 적용하며(제3조) 유류오염사고 피해지역이란 허베이 스피리트호 유류오염사고와 관련하여 「재난 및 안전관리 기본법」에 따라 특별재난지역으로 선포된 지역[83]과 유류오염사고특별대책위원회에서 지정한 지역[84]을 말한다(제2조 제3호).

3. 유류오염사고 특별대책위원회 및 조정위원회

허베이 스피리트호 유류오염사고에 따른 피해의 조속한 복구를 위해 국무총리 소속으로 유류오염사고특별대책위원회[85](이하 '대책위원회'라 한다)를 둔다(제5조 제1항). 대책위원회의 위원장은 국무총리로 하고 위원은 대통령령으로 정하는 중앙행정기관의 장[86] 또는 관계 기관·단체의 장으로 한다(제5조 제3항). 그리고 대책위원회에 부의될 안건의 검토나 그 밖에 이 법에 따른 각종 조치에 대한 관계 부처와의 협의·조정 등을 위하여 대책위원회에 농림수산식품부장관 및 국토해양부장관을 위원장으로 하는 조정위원회(이하 '조정위원회'라 한다)를 둔다. 이 경우 조정위원회의 협의·조정을 거친 사항은 대책위원회의 심의를 거친 것으로 본다(제5조 제4항). '11.4월 현재까지 총 2번의 특별대책위원회와 총 5번의 조정위원회가 개최되었으며 논의·의결된 주요내용은 <표 3-2> 및 <표 3-3>과 같다.

---

83) 허베이스피리트호 유류오염사고로 인하여 2007년 12월 11일 특별재난지역으로 선포된 지역은 충남 6개 시군(태안군, 보령시, 서천군, 당진군, 서산시, 홍성군)과 전남 3개군(신안군, 무안군, 영광군)이다.

84) 유류오염사고특별대책위원회에서에서 2008년 6월 19일 지정한 지역 2개 시군(전북 부안군과 군산시)이다.

85) 「특별법」 제6조에 따라 대책위원회의 기능은 유류오염사고 피해지역의 지정에 관한 사항의 심의, 손해보전의 지원에 관한 사항의 심의, 특별해양환경복원계획에 관한 사항의 심의, 유류오염사고 피해지역 및 피해주민 지원에 관한 사항의 심의, 지역경제 활성화에 관한 사항의 심의, 허베이 스피리트호 유류오염사고 수습과 복구에 필요한 사항의 심의, 그 외 위원장이 부의하는 사항의 심의 등이다.

86) 기획재정부장관, 교육과학기술부장관, 외교통상부장관, 법무부장관, 행정안전부장관, 문화체육관광부장관, 농림수산식품부장관, 지식경제부장관, 보건복지부장관, 환경부장관, 노동부장관 및 국토해양부장관

<표 3-2> 특별대책위원회 논의·의결 주요내용

위원회	개최일	주요 내용
유류오염사고 특별대책위원회	'08.6.19 (제1회)	▪ 대지급금 : 국제기금 사정액 전액 지급 ▪ 한도초과보상금 : 국제기금 총사정액과 보상한도액(3,216억원) 차액 전액 지급 ▪ 중앙·지방정부 손해 배·보상 채권의 후순위(SLQ) 결정 ▪ 특별대책위원회 운영규정 확정 ※ 유류오염사고 피해지역 추가지정 : 전북 군산시· 부안군
	'11.1.21 (제2회)	▪ 대부금 상환기간 현행 최장 1년에서 2년으로 연장 ▪ 「보상받지 못한 자」 지원 조기 착수방안 검토 ▪ 98개 주민 체감형 사업은 관계 부처간 협의, 파급효과가 큰 사업 선별 후 지원방안 검토 ▪ 유류피해극복 전시관 건립은 사업의 적정 규모, 사후 관리 대책 보완 후 정부 지원방안 검토 ▪ 피해지역 주민 암 검진비용 지원 추진 ▪ 암 검진센터 설치문제는 관계부처 및 지자체간 추가 협의 ▪ 국제기금측의 사정 및 승인담당 전문인력 증원 요구

<표 3-3> 조정위원회 논의·의결 주요내용

위원회	개최일	주요 내용
유류오염사고 조정위원회	'08.8.4 (제1회)	▪ '08.1~2월분 주민방제인건비에 대한 국제기금 중간사정 차액(44.7억원) 지원 * 지자체로 자금배정(8.14) 및 주민 지급 완료(9.9) ▪ 유류오염사고 조정위원회 운영규정 확정
	'08.9.26 (제2회)	▪ 맨손어업 : 사고이전 신고필증 취득한 경우 전수조사 대상으로 선정하고, 사고 이후 취득한 경우 일정기준(입증자료 등)을 통해 조사대상으로 선정 ▪ 지자체 대리청구 주민방제비(42억원) 대지급 추진 ▪ 대부 관련 대부조건(무이자), 상환기간(보상금 수령시), 대부절차 등 결정 ▪ 피해지역 경제활성화사업('08년 사업-18개, 966억원/'09년 사업-21개, 825억원) 등 추진
	'09.8.14 (제3회)	▪ 대부 대상 및 수준 등 개선을 위한 관련 규정 개정 - 대부대상 업종과 지역의 재분류 - 대부대상자 및 대부수준의 재조정 - 대부금 상환절차 등 사후관리 방법의 명확화 등
	'09.11.2 (제4회)	▪ 허베이 스피리트호 유류오염피해지역 특별 해양환경복원계획 - 유류사고해역 주변 생태계 조사 및 복원(국토해양부) - 피해어장 수산자원 영향평가 및 복원(농림수산식품부) - 태안해안국립공원 복원(환경부)
	'10.11.29 (제5회)	▪ 대부금 회수 및 채권관리 방안 - 대부금 상환기간 연장사유 구체화 및 분할 상환,연체이자율(연 3%) 규정, 채권관리 절차 등

4. 피해주민단체

「특별법」은 허베이스피리트호 유류오염사고로 인하여 피해를 입은 주민은 대통령령으로 정하는 바에 따라 단체를 구성하여 농림수산식품부장관이나 국토해양부장관 또는 지방자치단체의 장에게 신고할 수 있도록 하고 있으며(제7조), 2011년 4월 현재 피해지역(충남·전남·전북)에 61개의 피해대책위원회 및 연합회가 구성이되어 피해민들을 대표해 피해신고 접수·피해조사·손해보상청구 등의 업무를 수행하고 있다.

5. 손해보전의 지원

가. 대지급금

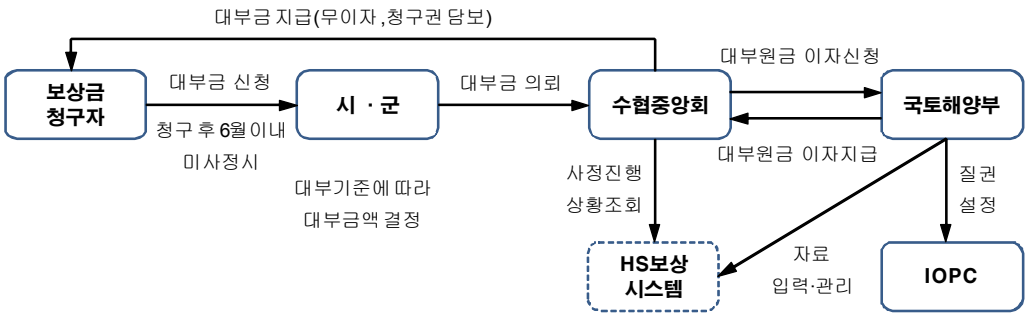
국가 또는 지방자치단체는 허베이스피리트호 유류오염사고와 관련하여 「유배법」에 따른 손해보상 또는 보상을 청구한 자가 손해보상금 또는 보상금을 지급받기 전에 손해보상청구권 또는 보상청구권의 대위행사를 전제로 일정 범위의 금액[87]을 지급할 수 있다(제8조 제1항). 국가 또는 지방자치단체는 지급한 금액의 한도에서 그 지급을 받은 자의 손해배상청구권 또는 보상청구권을 대위(代位) 행사한다(제8조 제3항). 그리고 지급한 금액이 최종적으로 확정된 손해배상액 또는 보상액과 차이가 있는 경우에는 정산하여야 한다(제8조 제4항).

나. 대부금

국가 또는 지방자치단체는 「유배법」 따른 손해배상 또는 보상의 청구일부터 6개월 이내에 손해액의 사정이 이루어지지 아니하는 경우 해당자에게 대부 등의 지원을 할 수 있다(제8조 제5항). 대부금 지급절차를 간단하게 도시하면 <그림 3-3>과 같다.

87) 지급하는 금액은 책임협약 및 국제기금협약에 따라 선박소유자, 보험자 또는 국제기금에서 사정한 손해액을 기준으로 산정한다.

<그림 3-3> 대부금 지급 절차도



다. 한도초과 보상금

「특별법」에서는 허베이스피리트호 유류오염사고로 인하여 발생된 손해가 국제기금의 보상한도액을 초과하면서 「유배법」에 따라 선박소유자의 책임제한이 인정되어 국제기금의 보상한도액 초과부분에 대한 보상책임자가 없는 경우나, 손해가 국제기금의 보상한도액을 초과하면서 「유배법」에 따라 선박소유자의 책임제한이 인정되지 아니하여 선박소유자의 보상책임은 있으나 선박소유자의 보상능력이 부족한 경우로 인하여 그 손해액을 지급받지 못한 경우에는 국가에서 그 금액의 전부 또는 일부를 지급(한도초과 보상금)할 수 있도록 규정하고 있으며(제9조 제1항) 한도초과 보상금은 국제기금에서 인정한 총사정액에서 국제기금의 보상한도액[88]을 뺀 금액을 초과할 수 없다고 규정하고 있다(시행령 제15조).

6. 특별해양환경 복원지역

국토해양부장관은 환경부 장관과 협의하여 허베이 스피리트호 유류오염사고로 해양환경이 훼손된 지역과 생태계 변화 등이 우려되는 지역을 특별해양환경 복원지역으로 지정·고시할 수 있다(제10조). 특별해양환경복원지역이 지정되면 해양오염영향조사 결과를 반영한 특별해양환경 복원계획을 수립·시행하여야 한다(시행령 제18조)[89].

88) 허베이스피리트호 유류오염사고와 관련하여 국제기금의 보상한도액은 203백만 SDR(3,216억원)이다.

7. 유류오염사고 피해지역 및 피해주민에 대한 지원

「특별법」에 따라 국가 및 지방자체단체는 유류오염사고 피해지역에 대하여 의료·방역·방제 및 쓰레기 수거활동 등에 대한 지원, 의연금품의 특별지원, 농어업인의 영농·영어·시설·운전자금 및 중소기업의 시설·운전 자금의 우선 융자, 상환유예, 기한 연기, 이자감면, 중소기업에 대한 특례보증과 같은 지원을 할 수 있다[90].

8. 손해보상 또는 보상을 받지 못한 자에 대한 지원

「유배법」에 따른 손해배상 또는 보상을 청구한 자로서 실질적인 피해를 입었음에도 불구하고 손해배상 또는 보상을 받지 못하였거나 대책위원회가 정하는 기준 이하로 받은 자에 대해 국가 또는 지방자치단체는 전문가에게 필요한 조사를 하게 할 수 있다[91]. 보상을 받지 못한 자가 지원을 받으려는 경우에는 국제기금등에 제출한 청구서류 사본 및 국제기금등이 통보한 손해액의 사정결과에 관한 자료 등을 신청서와 함께 국토해양부장관 또는 해당 지방자치단체에게 제출해야 한다(시행령 제20조).

9. 지역경제 활성화

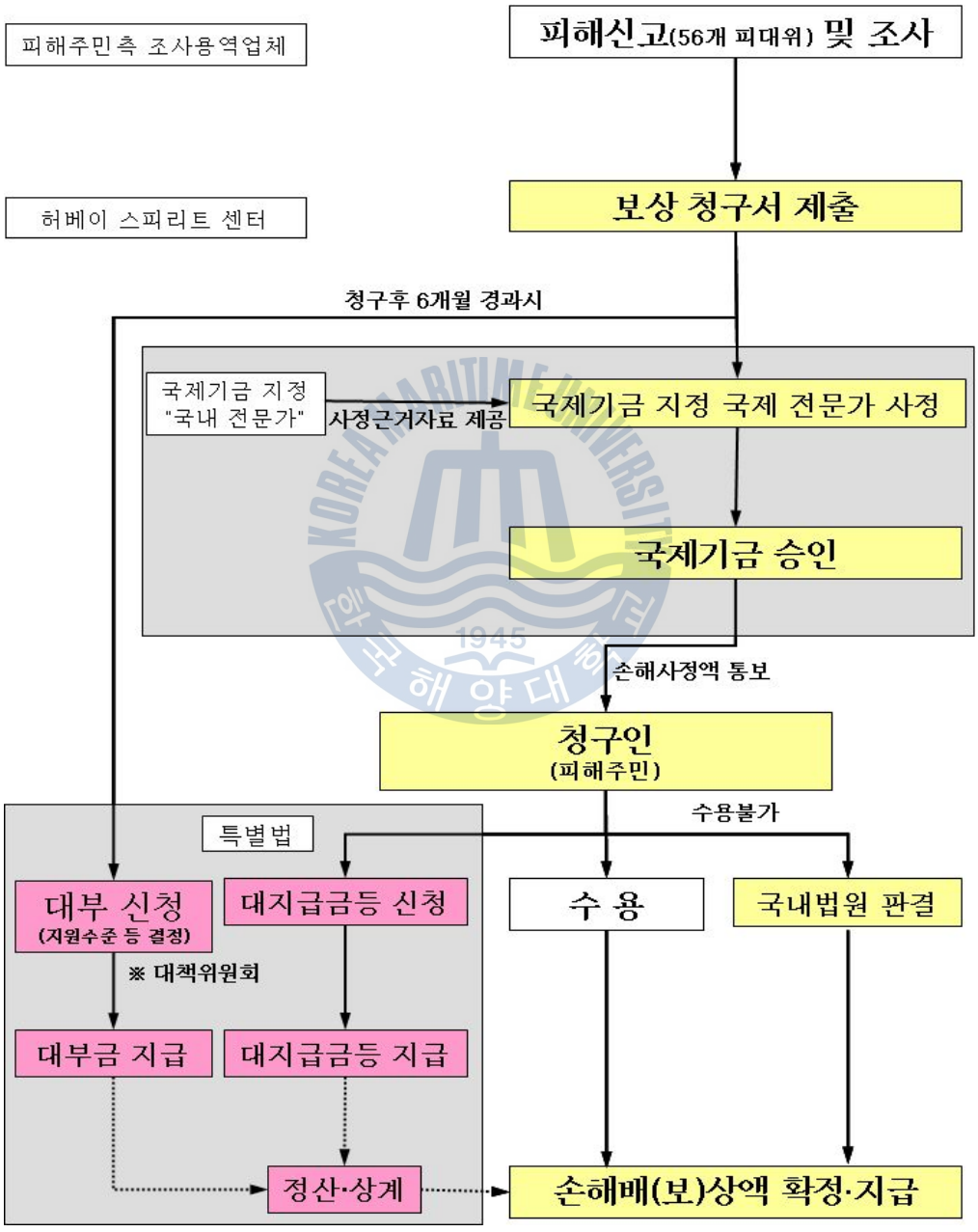
국가 또는 지방자치단체는 유류오염사고 피해지역의 이미지 개선 및 지역경제활성화를 위하여 지원 사업을 할 수 있다(제12조).

이상에서 설명한 바와 같이 유류오염 손해보상을 위한 국제협약의 보상체계의 큰 틀을 벗어나지 않는 범위 내에서, 「특별법」은 허베이스피리트호 유류오염사고로 인한 피해주민을 위하여 다양한 지원방안을 마련해 놓고 있으며,

89) 특별해양환경복원계획에는 복원지역의 생태계에 대한 조사 및 연구계획과 생태계에 대한 지속적인 모니터링 및 복원지역의 해안·해양·해저 등의 복원계획과 그 밖의 필요한 사항이 포함되어야 한다.
90) 「특별법」 제11조 제1항 제1호~3호
91) 「특별법」 제11조 제1항 제4호 및 동법 시행령 제20조 제1항

국제기금과 「특별법」에 의한 피해 배·보상금 지급 절차를 간단히 도시하면 <그림 3-4>와 같다.

<그림 3-4> 「특별법」에 따른 손해 배·보상 절차도



제4장 손해보상 신속화를 위한 국내외 정부의 노력 사례

이 장에서는 앞에서 살펴본 유류오염손해 배·보상을 위한 국제협약 및 국내법의 보상원칙 하에서 우리나라 「허베이 스피리트호」 유류오염사고와 같이 피해자에 대한 신속한 손해보상 지원을 위해 정부에서 법을 제정하고 손해보상에 깊게 관여한 스페인의 「프레스티지호」 사고와 우리나라의 「허베이 스피리트호」 사고를 중심으로 정부 지원 사례를 살펴보고자 한다.

제1절 프레스티지호 유류오염사고 사례

1. 사고 개요

2002년 11월 13일 바하마 선적 유조선 프레스티지호(42,820톤)가 중질유 76,792톤을 적재하고 스페인 연안을 항해하던 중 악천를 만나 선체가 일부 파손된 후, 2002년 12월 19일 스페인 Vigo 서쪽 260Km 해상에서 선체가 절단되어 침몰[92]하면서 약 63,000톤의 유류가 유출되었으며 이 사고로 인해 스페인, 프랑스, 포르투갈 3개국 연안이 유류오염피해를 입었다[93].

프레스티지호 사고로 유출된 유류는 특히 스페인 갈리시아 해안을 심각하게 오염시켰으며, 기름띠는 점차적으로 비스케이(Biscay)만으로 이동하여 스페인의 여러 해안을 오염시켰다. 2003년 1월에는 프랑스 해안까지 오염피해를 주었다.

2. 스페인 정부의 조치

가. 스페인 정부의 방제조치

92) 선수부분은 수심 3,500미터에, 선미부분은 수심 3,830미터에 침몰되었으며 침몰되면서 약 25,000톤의 기름이 유출되고 침몰 후 수주일 동안 침몰선으로부터 잔존유가 유출되었음

93) IOPC Fund Annual Report 2006, p.101

사고 직후 스페인 해사안전국(SASEMAR)에서는 오염방제를 시작하였으며, 스페인은 이 사고의 모든 활동을 총괄 감독하는 지휘관을 임명하여 효율적인 방제작업을 하기위한 조직을 구성하였다. 그리고 EU, 영국, 네델란드, 프랑스 등 인근 정부에 방제장비와 선박의 지원을 요청하였다[94].

나. 스페인 정부의 직접 손해보상을 위한 「특별법」 제정

스페인 정부는 사고 직후, 사고지역을 국가재난지역으로 선포하였으며, 어업 금지조치를 하였다. 2002년 11월 스페인 정부는 국가재난지역의 지원에 관한 「특별법」(Royal Decree)을 제정[95]하여 어업금지조치로 인해 직접적인 손해를 입은 어민들[96]에 대하여 1일 40유로(약 6만원)[97]의 긴급자금을 지원[98]했다.

또한 스페인 정부는 국제기금협약의 당사국이지만 동 협약의 보상한도액이 프레스티지호 사고로 입은 손해를 보전하기에는 턱없이 부족하다고 예상하고, 피해자들에게 보상금이 지급되기 까지는 상당한 시일이 소요될 것으로 판단하여 프레스티지호 사고로 손해를 입은 사람들에 대한 특단의 대책이 필요하였다. 이에, 가능한 빠른 시일 내에 정부가 피해자들의 손해를 선지급하고, 그들의 보상 청구권에 대한 대위권(the right of subrogation)을 행사함으로써 유류오염사고로 인한 피해민의 경제적인 고통을 최소화 하고자 하였다. 이런 이유로 스페인 정부는 프레스티지호 오염사고에 대한 손해보상을 직접 하기 위해 2003년 4월 손해보상을 위한 「특별법」(Royal Decree)[99]을 제정하여 160백

94) 10개국에서 15척 이상의 선박이 방제활동을 지원
95) 프레스티지 사고관련 긴급원조대책에 관한 칙령법 7/2002(2002년 11월 22일 공포)으로 정식 명칭은 'Real Decreto-ley 7/2002, de 22 de noviembre, sobre medidas reparadoras en relacion con 디 accidente del buque Prestige'이다. 이 「특별법」은 손해보상관련 「특별법」(Royal Decree 4/2003)과는 다른 별개의 「특별법」이다.
96) 패류 채취업자, 연안 어업인, 근해 어업인, 어류 도매상, 어망 수리업자, 어민 조합의 고용인 등
97) 1유로 = 약 1,506원 기준(허베이스피리트호 사고와 비교하기 위해 이 사고의 국제기금측 보상 한도액(원화기준)이 결정된 '08.3.13 환율 적용
98) 스페인 정부가 지급한 긴급자금은 이 후 2003년 4월 제정된 손해보상에 관한 칙령법에 따라 손해보상액을 지급시 기 지급받은 긴급자금을 공제하고 지급하였다.
99) 칙령법 4/2003(2003년 6월 20일 공포), 프레스티지호 사고로 인한 피해보상 조치에 관한 칙령법(Real Decreto Ley 4/2003 de 20 de junio, sobre actuaciones para el abono de indemnizaciones en relacion con los danos ocasionados por el accidente del buque Prestige)

만 유로(2,410억원)의 기금을 조성하였다. 그 후 2004년 4월 「특별법」(Royal Decree, 4/2004)을 개정[100]하여 손해보상 기금을 249.5백만 유로(3,758억원)로 상향 조정하였다. 이와 같이 기금을 조성한 스페인 정부는 피해자에게 직접 보상을 실시하고 피해자가 선박소유자(선박소유자측 보험사[101] 포함)나 국제기금에 대하여 갖고 있는 손해보상 청구권을 국가가 대위하는 방법으로 피해자의 유류오염손해 지원에 직접 개입할 수 있었다. 그리고 스페인 정부는 정부로부터 손해보상을 받은 피해자들이 프레스티지호 사고로 인한 손해와 관련된 모든 소송을 포기한다는 것을 명시한 계약서에 서명하도록 함으로써 향후 발생할 수 있는 법적 분쟁도 최소화 하고자 하였다.

다. 「특별법」에 의한 손해보상

「특별법」에 따라 스페인 정부로 부터 보상을 받은 대상은 크게 3가지로 분류할 수 있다. 첫째는 수산분야의 피해자이고 둘째는 비수산 분야[102]의 피해자이며 셋째는 지방정부 등 공공기관이다.

「특별법」에 의한 손해보상은 강제사항은 아니며, 피해자들은 국제협약의 보상절차에 따라 국제기금(IOPC Fund)에 청구를 하고 그 결과에 따라 합의 또는 소송을 제기하거나 또는 「특별법」의 보상절차에 따라 정부에 손해보상을 신청할 수 있다. 정부에 대한 피해신청이 의무사항이 아니었음에도 불구하고 피해자들은 2004년 2월까지 스페인 정부에 29,000여건의 수산분야 손해보상 청구를 신청하였다. 단, 앞에서 설명한 바와 같이 정부에 손해보상 신청서를 접수한 피해자들은 보상청구권을 대위한다는 계약서를 정부와 체결하여 그들의 손해보상 청구권을 정부에 양도하였다.

2005.5월까지 스페인 정부는 수산분야 22,800건 중 19,500건에 대하여 「특별법」에 따라 정형화된(Formula or Scale) 사정기법으로 사정을 실시하

100) 칙령법 4/2004(2004년 7월 2일 공포), 프레스티지호 사고로 인한 피해보상 조치에 관한 칙령법(Real Decreto Ley 4/2003 de 20 de junio, sobre actuaciones para el abono de indemnizaciones en relacion con los danos ocasionados por el accidente del buque Prestige)

101) 프레스티지호의 선박소유자측 보험사는 London Club(the London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd)이다.

102) 주로 관광분야의 피해자들이다.

고 88백만 유로(1,325억원)를 지급하였다. 스페인 정부는 정형화 요소로 피해기간(어업금지 기간), 어선 척수·크기·조업량, 어선원 수 등을 고려하였으며 손해계산방법을 마련하였다.

또한 스페인 정부는 정형화된 사정기법을 적용하지 않은 나머지 5,000여건 이상에 대해 국제기금 사정기준에 따라 국영보험사(the Consorcio)[103]에서 개별사정을 실시하도록 하였다. 국영보험사는 총 971건/230백만 유로(3,463억원)의 접수를 받아 사정을 실시하고 그 결과로 총 59.3백만 유로(893억원)의 보상금이 지급되었다. 이 과정에서 국영보험사(the Consorcio)는 프레스티지호의 선박소유자측 보험사 및 국제기금에 사정전문가(Expert)의 도움을 요청하였다. 그로 인하여 971건 중 194건은 국제기금측 사정전문가와 스페인 정부가 공동 사정(Joint Assessment)을 실시하고 134건은 선박소유자측 보험사에서 직접 사정을 한 후 그 결과를 스페인 정부에 제공하였다. 그리고 381건은 증거자료 부족 등의 사유로 기각처리 되었다.

그리고 관광분야에 대한 손해보상은 수산분야에 비해 보상속도가 느렸는데 그 이유는 수산분야에 적용한 정형화된 사정기법과는 달리 관광분야 업종의 특성상 개별 사례에 대하여 각각의 증빙자료를 제출받아 손해사정을 시행해야했기 때문이다. 따라서 손해사정이 까다롭다는 점 때문에 스페인 정부는 전문 손해사정인을 통하여 손해액을 사정하였으며, 이로 인해 정부의 사정액은 국제기금의 사정액과 거의 일치하였다.

마지막으로 방제작업으로 인하여 지방정부가 지출한 비용이 막대하였는데 3개의 지방정부를 제외하고는 모두 중앙정부에 보상청구권을 대위하고 손해사정을 받았다. 한편 3개의 지방정부는 중앙정부의 사정액이 적을 것이라고 판단하여 국제기금에 개별적으로 청구를 하였다.

스페인 국영보험사(Consorcio)에 접수된 손해보상 청구건의 상세 현황은 <표 4-1>과 같다.

103) Consorcio(The Consorcio de Compensacion de Seguros) : 상업적 보험에서 부보되지 않는 테러나 자연재해에 대해 보상코자 설립된 국영 보험기구

<표 4-1> 스페인 국영보험사(Consorcio)의 청구접수 상세 현황('06.12)

청구 분야	청구 건수
양식분야(재산손해 및 수입손실)	103
어업(재산손해 및 수입손실)	179
어류 및 조개 행상(수입손실)	310
어류 및 조개 가공업(수입손실)	79
수산분야 노동자(수입손실)	109
관광분야(수입손실)	86
토지(손해 및 방제기간 동안 수입손실)	72
재산 손해	14
기 타	19
합 계	**971**

3. 스페인 정부의 국제기금에 대한 보상청구

프레스티지호 유류오염사고와 관련하여 국제기금의 보상한도액[104]은 148.7백만 유로이다. 그러나 프레스티지 사고는 스페인·프랑스·포르투갈 3개국에 오염손해를 일으켰기 때문에 각 피해국별로 보상한도액을 분배할 필요가 있었으며, 이에 2005년 10월 국제기금 집행이사회는 국제기금 보상한도액(148.7백만 유로)에서 10%를 예비로 남겨두고 133.8백만 유로를 3개국에 분할하였다. 각 피해국별 분할 비율 및 한도액은 <표 4-2>와 같다.

104) 프레스티지호 사고와 관련하여 국제기금측(선박소유자측 보험사 및 92국제기금)의 보상한도는 총 171,520,703 유로이다. 이 중 선박소유자측 보험사의 책임한도액(CLC Limit)는 22,777,986 유로이며 92국제기금의 보상한도(Fund Limit)는 148,742,717 유로이다.

<표 4-2> 프레스티지 사고관련 각 피해국별 분할 현황[105)]

피해국	분할 비율	한도액(유로)
스페인	85.9%	115,000,000
포르투갈	0.55%	740,000
프랑스	13.55%	18,100,000
합 계	100%	133,840,000

국제기금 보상한도의 피해국별 분할로 인해 국제기금에서 스페인 정부에 보상해야할 한도는 115백만 유로로 일단 결정되었다.

프레스티지 사고와 관련하여 스페인 피해주민과 정부는 2011년 2월까지 국제기금에 845건 1,037백만 유로(약 1조 5,620억원)를 청구하였으며, 이 중 스페인 정부의 청구는 청구건수로는 15건에 불과했으나 청구금액은 985백만 유로(약 1조 4,837억원)로 전체 청구금액의 95%에 달하였다. 스페인 피해주민과 정부에서 국제기금을 상대로 제출한 손해보상 청구현황을 자세히 살펴보면 <표 4-3>과 같다.

<표 4-3> 국제기금에 대한 스페인(피해주민 및 정부)의 손해청구 현황

청구 분야	청구 건수	청구금액(유로)
재산손해	232	2,066,103
방제분야	17	3,011,744
양식분야	14	20,198,328
어 업	180	3,610,886
관 광	14	688,303
어류 가공업/행상인	299	20,838,322
기 타	74	1,775,068
스페인 정부	15	984,827,922
합 계	**845**	**1,037,016,676**

105) IOPC Fund 92Fund/EXC.33/6 p.3

2011년 2월 현재 스페인 피해주민이 청구한 총830건, 52백만 유로의 청구에 대해 국제기금은 753건에 대한 사정을 실시하고 사정액을 3.8백만 유로로 결정하였다. 그리고 실제로 피해주민에게 지급된 금액은 국제기금의 초기지급율에 따라 0.5백만 유로가 지급되었다. 또한 국제기금이 사정을 실시한 753건 중 429건은 국제기금으로부터 기각 처리되었다.

2003년 10월 국제기금 집행이사회에서 스페인정부는 정부의 1차 청구액 387.3백만 유로(약 5,834억원)에 대한 선지급을 요청하였다. 이에 국제기금은 스페인 정부의 요청에 따라 1차 청구액인 387.3백만 유로의 15%인 57.6백만 유로(약 867억원)를 스페인 정부가 은행보증서를 제출하는 조건으로 지급하기로 결정하였다. 이에 사무국은 선지급을 위해 1차 청구액에 대한 임시 사정(interim assessment)을 실시하고 사정액을 107백만 유로로 결정하여 그 15%에 해당하는 금액인 16.1백만 유로를 선지급하였다. 그 후 사무국에서 1차 청구액에 대한 일반 사정(general assessment)을 실시한 결과 인정 가능한 총액이 적어도 300백만 유로는 될 것으로 결론을 내리고 1차 청구액의 15%인 57.6백만 유로까지 지급하기로 결정하였다. 따라서 임시사정으로 선지급한 16.1백만 유로에 더하여 41.5백만 유로를 일반사정으로 선지급 함으로써 2003년 12월 국제기금은 스페인 정부의 1차 청구액에 대한 15%인 57.6백만 유로(약 867억원)를 지급 완료하였다.

2006년 3월 국제기금은 스페인 정부에 56.4백만 유로(약 850억원)를 추가적으로 지급하였으며, 이로써 국제기금은 스페인 정부에 총 114백만 유로(1,717억원)를 지급한 상태이다.

앞에서 언급한 바와 같이 2005년 10월 피해국별 보상한도액 분할에 따라 국제기금은 스페인 정부에 115백만 유로까지 보상할 책임이 있다. 2006년 3월까지 국제기금은 상기와 같은 방법으로 114백만 유로를 보상하였으며 1백만 유로는 소송 등에 대비해 예비로 남겨둠으로써 실제적으로는 스페인에 대한 국제기금의 보상이 거의 종결된 상태이다.

그러나 2011월 2월 28일 현재 여전히 국제기금을 상대로한 소송이 2,122건이나 진행 중이다. 현재까지 설명한 스페인 피해민 및 정부의 피해청구와 그에 대한 국제기금의 보상금 지급현황을 간단히 표시하면 <표 4-4>와 같다.

<표 4-4> 스페인의 손해청구에 대한 국제기금의 보상금 지급현황('11.2)

	청구건	청구금액 (유로)	사정건	사정금액 (유로)	보상금 지급액 (유로)
스페인 일 반	830	52백만	753	3.8백만	0.5백만
스페인 정 부	15	985백만	15	300백만	114백만
합 계	845	1,037백만 (1조5,620억원)	768	303.8백만 (4,576억원)	114.5백만 (1,725억원)

제2절 허베이 스피리트호 유류오염사고 사례

1. 사고 개요

2007년 12월 7일 오전 7시 6분경 대한민국 서해안 태안군 서쪽 5마일 해상에서 예인선 2척(삼성 T-5호, 삼호 T-3호)이 해상 크레인 부선 삼성 1호를 병렬로 연결하여 항해하던 중, 좌측 예인선(삼성 T-5호)의 예인줄 절단으로 삼성 1호가 밀리면서 대산항 입항 대기 중이던 허베이스피리트호와 9차례에 걸쳐 반복적으로 충돌하였다. 이 충돌로 인해 허베이 스피리트호 좌현 1번, 3번, 5번 등 3개의 화물창에 파공이 발생하였으며 원유 약 10,900톤[106]이 해상에 유출되었다[107].

이 사고로 인한 총 피해면적은 34,703.5ha(충남지역 25104.5ha, 전남지역 6,049ha, 전북지역 3,550ha)에 이르며, 유출사고에 의한 피해어장 비율은 전체 어장 면적(257,431ha)의 약 13.5%로 정도였다[108]. 지역별 피해면적은 충남지역이 72.3%로 압도적인 피해를 입었으며, 전남지역과 전북지역이 각각 17.4%와 10.3%의 피해를 입었다.

106) 허베이스피리트호 사고로 인한 유출유 10,900톤(12,547㎘)의 검량은 선박 출항시 검정량(302,640.780㎘)에서 사고 후 소형 유조선 이적량(3,697.409㎘)과 본선 화물잔량(286,396.410㎘)을 제하여 얻은 결과이다. 2009년 12월 18일 중앙해양안전심판원 발표결과임.

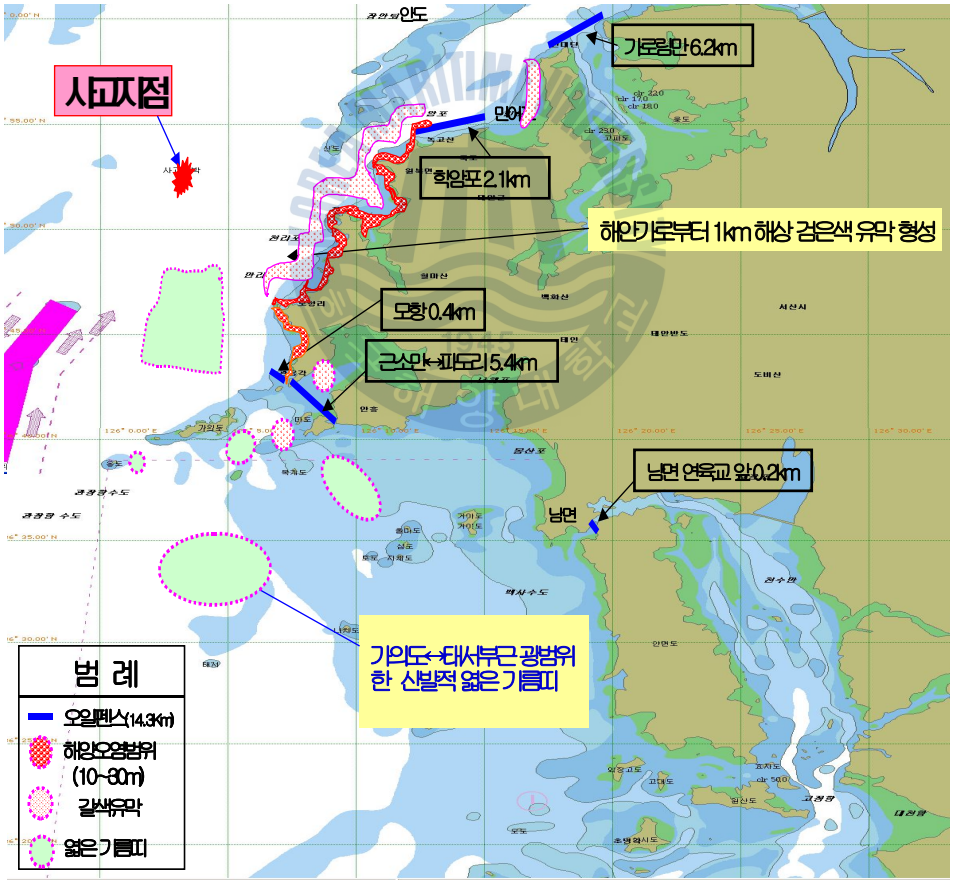
107) 「허베이 스피리트호 유류오염사고 백서(피해보상부문)」 2010.6, p.1

108) 양식장 시설 피해현황을 중심으로 기술하였음.

그리고 해안가 및 해수욕장 피해현황을 살펴보면, 해안선은 375㎞(충남·전북·전남, 도서 101개)가 오염되었고, 해수욕장은 충남 만리포 해수욕장 등 15개소에서 피해가 발생한 것으로 조사되었다.

2008년 1월 21일 검찰은 이 오염사고의 원인을 악천후 속에서의 무리한 예인과 예인선 및 허베이스피리트호 양측의 신속한 초기대응 미흡으로 판단하였고, 2009년 4월 23일 대법원은 양측 모두 각각 3천만원의 벌금을 선고하였다. 허베이스피리트호 사고와 유류오염 확산 지역을 도시해보면 <그림 4-1>과 같다.

<그림 4-1> 허베이스피리트호 사고발생 지점 및 유류오염 확산 지역



2. 대한민국 정부의 조치사항

가. 정부의 긴급 대응

사고 발생 직후 중앙부처에서는 중앙사고수습본부를 구성하고, 사고 현장에서는 방제대책본부를 구성하여 사고수습 지휘체계를 확립하였고, 중앙안전관리위원회를 통해 범정부 공조체제를 구축하였다. 사고 발생 3일 뒤인 2010년 12월 10일에는 중앙사고수습본부 하에 현장지원반[109]을 편성하였다. 이와 같은 중앙정부의 발빠른 조치로 인해 사고발생 2일 만에 재난사태를 선포하고, 5일 만에 충남지역 6개 시·군을 특별재난지역으로 선포[110]함으로써 중앙정부 차원의 본격적인 사고수습 계기를 마련하였다.

사고 직후 해양경찰청은 가용 함정 및 방제정을 사고 선박으로 급파하여 유조선 직원과 함께 파공 탱크(3번 및 5번)의 잔존유를 반대편 빈 공간으로 즉시 이적토록 조치하였고, 해양수산부장관 주재로 긴급 대책회의가 열려 전국의 가용 방제장비를 집결시키고 현장인력을 보강하여 사고선박 주위에 오일펜스를 설치하는 등 방제작업을 수행하였다. 또한 방제대책본부는 환경 민감 해역을 보호하기 위하여 방제선 67척을 현장으로 출동시켜 오일펜스를 설치하는 등 긴급 방제조치를 실시하였다.

사고발생 당일 정부는 유류오염사고가 발생하자 오염된 연안 및 도서지역의 해역에서 생산한 오염된 수산물의 유통·판매를 막기 위하여 사고해역 수산물의 채취·포획을 자제하도록 조치[111]하였다. 그리고 상기에서 설명한 기본적인 조치와 함께 정부는 피해주민에 대한 원활한 손해보상이 이루어질 수 있도록 하기

109) 현장지원반의 주요 임무는 본부·지방청·산하단체 인력의 현장 방제작업투입 총괄 조정, 해양경찰청·지자체·자원봉사단체 및 방제기관 인력의 유기적인 협력체제 구축, 민원콜센터 설치 운영, 어업인·주민 및 환경단체 이해·설득·격려 및 협조지원, 방제대책본부(태안해경) 지원, 어업 손해보상에 필요한 증거자료 확보를 위한 어업인 현장지원, 어업손해에 대한 시·군·수산과학원·국제기금 조사관에 의한 합동확인 등이었다.

110) '07.12.11 충남 태안군, 서산시, 보령시, 서천군, 홍성군, 당진군내 유류오염사고 발생지역을 특별재난지역으로 선포(대통령공고 제204호)했으며, '08.1.18 전남 신안군, 무안군, 영광군내 유류오염사고 발생지역을 추가로 특별재난지역으로 선포(대통령공고 제207호)함. 이후 전북 군산시, 부안군내 유류오염사고 발생지역을 특별대책위원회 지정지역으로 결정함으로써 총 3개도 11개 시·군이 허베이스피리트호 유류오염사고의 피해지역으로 인정됨

111) 조업자제조치는 이후 '08.4.18일부터 '08.9.3일까지 지역·업종별로 단계적으로 재개되었다.

위해서 손해 배·보상 청구에 대한 주민 홍보[112] 및 행정지원을 시행하였다.

나. 피해지역 주민의 생계안정 지원

정부는 충남지역 6개 시군을 특별재난지역으로 선포한 후 피해주민이 생계에 곤란을 겪자 2007년 12월 14일 태안지역 기름유출사고 관련 관계기관 차관회의를 개최하여 충남 특별재난지역에 긴급 생계지원금 300억원을 지원키로 결정하였다. 2008년 1월 25일 정부는 관계기관 장관회의를 개최하여 충남에 300억원과 전남에 168억원을 추가로 지원키로 결정하고 2008년 1월 31일 추가자금을 각각 지원하였다. 그리고 389억원에 달하는 국민성금을 모금하여 주민의 생계안정비로 지급하는 등 총 1,171억원의 자금이 조성되어 피해지역 주민에게 전달되었으며 그 세부 내역은 <표 4-5>와 같다.

<표 4-5> 주민 생계안정자금의 조성 및 집행실적 (단위 : 백만원)

구분	교부금				집행실적				집행잔액				지급세대
	계	국고	지방비	성금	계	국고	지방비	성금	계	국고	지방비	성금	
총계	117,169	76,800	15,000	25,369	117,150	76,800	14,981	25,369	19	-	19	-	77,413
충남	99,330	60,000	15,000	24,330	99,311	60,000	14,981	24,330	19	-	19	-	67,575
보령	14,330	5,430	7,000	1,900	14,329	5,430	6,999	1,900	1	-	1	-	13,357
서산	10,708	4,548	4,500	1,660	10,705	4,548	4,497	1,660	3	-	3	-	4,377
서천	7,636	4,410	2,100	1,126	7,634	4,410	2,098	1,126	2	-	2	-	9,373
홍성	3,081	2,248	200	633	3,068	2,248	187	633	13	-	13	-	2,053
태안	60,774	42,042	-	18,732	60,774	42,042	-	18,732	-	-	-	-	34,250
당진	2,801	1,322	1,200	279	2,801	1,322	1,200	279	-	-	-	-	4,165
전남	17,839	16,800	-	1,039	17,839	16,800	-	1,039	-	-	-	-	9,838
무안	2,504	2,307	-	197	2,504	2,307	-	197	-	-	-	-	1,090
영광	6,084	5,730	-	354	6,084	5,730	-	354	-	-	-	-	3,246
신안	9,251	8,763	-	488	9,251	8,763	-	488	-	-	-	-	5,502

112) 2007년 12월 18일 태안군청 대강당에서 손해보상 청구절차 등에 관한 첫 설명회를 개최한 이래 총 29회에 걸쳐 손해 배·보상 청구 등에 관한 주민설명회를 사고 초기에 개최하였다.

그리고 허베이스피리트호 유류오염사고와 관련하여 정부는 피해지역에 직·간접적으로 총 6,595억원의 지원을 실시했으며 그 세부 내역은 <표 4-6>과 같다.

<표 4-6> 유류오염 피해지역 정부 지원 현황('11.3월 기준)

(단위 : 백만원)

구분	부 처 별 지 원 세 부 내 역	지원규모
합계	총 지원실적	659,553
소계	직접지원 실적	139,956
직접지원	ㅇ 특별재난지역 긴급생계안정자금 지원('07.12~'08.12)	117,169
	ㅇ 관계부처 합동 특별공공근로사업 시행('08.7~12)	15,285
	ㅇ 생태계 복원 및 주민생활 안정지원('09.3~'09.6)	1,602
	ㅇ 피해지역 학생 교육활동 및 저소득층 지원	3,271
	ㅇ 각종 공공보험료 및 전기·통신료 지원	2,629
소계	간접지원 실적	519,597
간접지원	ㅇ 허베이 특별법 관련 지원('11.3 기준) - 정부 대지급금 33,023, 정부 대부금 49,818	82,841
	ㅇ 환경복구·오염영향조사 등 관련 지원	25,077
	ㅇ 피해지역 이미지개선 등 관련 지원 - 관광이미지개선 및 관광활성화 지원 1,795(문광부) - 장관배 바다낚시·수영대회 등 이미지개선 726(국토부) - 태안지역 경제활성화 홍보 지원 100(농식품부) - 안면도국제꽃박람회 지원 2,000(농식품부) - 태안군 피해지역 해수욕장 정비 7,100(국토부)	11,721
	ㅇ 자금융자, 이자감면, 상환유예 등 금융지원 - 특별영어자금(17,507), 수산경영회생(2,187) 등 96,752 - 농협 정책자금(57,267)·상호자금 지원(948) 등 87,793 - 기존 대출금 이자감면·상환유예 등 74,013	319,538
	ㅇ 국세·지방세 등 세제지원	18,324
	ㅇ 산재·고용 보험료 등 납부기한 연장 지원	1,088
	ㅇ 방제작업 관련 지원	28,865
	ㅇ 주민 방제인건비 지급	31,600
	ㅇ 방제작업 자원봉사 등 기타 지원	543

다. 손해보상 지원제도의 마련

허베이스피리트호 유류오염사고가 발생하자 손해를 입은 주민의 지원 및 해양환경에 대한 복구대책을 수립·시행하여 피해지역 주민들의 재기와 해양환경의 조속한 복원을 도모하고자 국회의원들을 중심으로 다수의 법안들이 발의되었다. 이후 여러 의원들의 발의 및 공청회를 거쳐[113] 2008년 2월 19일 제5차 농림해양수산위원회는 4건의 법률안과 청원에 대해서는 본회의에 부의하지 아니하기로 하고, 법률안심사소위원회가 마련한 대안을 일부 수정하여 농림해양수산위원회의 대체 법률안으로 제안하기로 하였다. 또한 「특별법」은 허베이스피리트호 유류유출사고에만 한정하여 적용되는 형식으로 제정토록 하였다. 2008년 2월 22일 농림해양수산위원회 법안으로 「허베이 스피리트호 유류오염사고 피해주민의 지원 및 해양환경의 복원 등에 관한 특별법안(대안)」을 본회의에 접수하였고, 2008년 2월 22일 제271회 임시회 제8차 본회의에 동 법률안을 상정·심의·의결한 다음, 가결된 법률을 2008년 2월 29일 정부로 이송하였다. 정부로 이송된 법률은 2008년 3월 14일 법률 제8898호로 공포됨으로써 「특별법」 제정 논의가 있은 후 3개월여 만에 「허베이 스피리트호 유류오염사고 피해주민의 지원 및 해양환경의 복원 등에 관한 특별법」이 제정되었다[114)115)]. 「특별법」의 제정 이후 2009년 12월 현재 2차례의 개정이 있었으며, 「특별법」 및 시행령에서 정하는 사항의 세부적인 시행절차와 업무처리절차 등을 정하기 위해 훈령[116)], 고시[117)], 지침 등이 제정되어 시행되고 있다.

라. 정부채권의 후순위(SLQ) 선언

정부채권 후순위(SLQ)[118)] 선언은 동일한 지급 순위를 가진 다수의 채권 가

113) 이 논문 53페이지 각주 183에 자세한 제정 경위 기술
114) 「허베이 스피리트호 유류오염사고 백서(피해보상부문)」 2010.6, p.77
115) 특별법에 대한 자세한 내용은 이 논문 제4장 제3절에 자세히 기술해 놓았으므로 참고하기 바란다.
116) 「유류오염사고 특별대책위원회 운영규정」(제정 2008.7.10 국무총리훈령 제515호), 「유류오염사고 조정위원회 운영규정」(제정 2008.8.7 국토해양부 훈령 제126호·농림수산식품부 훈령 제40호)
117) 「유류오염사고 피해주민 손해보전의 지원에 관한 규정」(제정 2008.12.17 국토해양부 고시 제2008-741호)
118) Stand Last in the Queue

운데 정부채권은 다른 채권의 변제가 이루어진 후에 변제를 받겠다고 하는 정부의 의사표시를 말한다. 즉, 유류오염 피해에 따른 정부의 손해에 대한 채권을 일반 피해민의 채권에 비해 후순위로 변제 받겠다는 것이다[119].

정부의 이러한 조치는 정부의 채권을 피해민의 채권보다 후순위에 배치함으로써 피해주민의 배·보상이 우선적으로 사정되고 최대한 보상받을 수 있도록 하기 위한 것이다. 정부 채권은 후순위 선언에 따라 국제기금의 보상한도 내에서 일반 피해민의 손해보상이 종결된 이후에 책임한도가 초과하지 않는 경우에만 정부가 채권을 행사하여 최종적인 보상을 받게 된다.

마. 주민 방제비의 지급 지원

허베이스피리트호 사고로 인한 유류오염은 사고발생 지점인 태안군에서부터 전남 진도군에 이르기까지 광범위하게 발생하였으며, 해상뿐만 아니라 해안과 도서지역까지 오염됨으로써 지역주민의 해안방제작업 참여가 불가피하였다. 방제지역에 따라 차이는 있지만 최종 방제작업이 완료된 10개월 동안 방제작업에 참여한 지역주민의 수는 연인원 56만명을 초과하였다.

사고 초기 방제작업에 참여한 피해지역 주민의 2007년 12월분 방제인건비[120] 지급이 지연되어 주민들의 설전 생계 어려움이 심각해지고 있었다. 이에 정부는 해양오염방제조합[121] 및 선박소유자측 보험사[122]와 1차 협력계약서를 체결하여 해양오염방제조합에서 허베이 스피리트호의 압류[123]를 해제하는 대신, 선박소유자측 보험사는 2007년 12월 방제인건비 청구 전액(97억원)과 민간방제업체의 방제비 청구액의 약 15% 수준인 15억원 등 총 112억원을 설 즈음인 2월 중에 지급하기로 하였다. 또한 피해민이 신속히 손해청구를 할 수 있

119) 에리카호 사고에서도 프랑스 정부가 정부채권의 후순위를 선언함에 따라 지급률이 상향 조정되어 일반 피해주민의 초기 지급률이 증가되는 효과가 있었다.
120) 방제작업에 참여한 주민들의 방제인건비는 방제업체의 방제비용에 포함되어 국제기금에 청구되었으며, 방제작업 기간별로 2007년 12월분, 2008년 1~2월분, 2008년 3~6월분, 2008년 7월 이후분으로 구분되어 청구되었다.
121) 현(現) 해양환경관리공단
122) 허베이스피리트호의 선박소유자측 보험사는 SKULD P&I Club이다.
123) 한국해양오염방제조합(현 해양환경관리공단)은 '07.12.24 오염사고 방제비용의 확보를 위해 허베이스피리트호에 대한 선박임의경매 및 감수보존처분을 대전지방법원 서산지원에 신청하여 결정(사고선박 경매절차 개시, 압류, 사고 선박은 대산항에 정박) 받음

도록 국제기금측에서 한국에 클레임 사무소(HSC)[124]를 개설토록 하였다.

하지만 2008년 1~2월분 주민 방제인건비(138억원)의 지급이 늦어짐에 따라 주민들의 불만이 가중되자 정부는 선박소유자측 보험사 등과의 협의('08.5.14~16)를 통해 2008년 1~2월분 주민인건비가 5월내에 지급될 수 있도록 조속히 사정해 줄 것을 요청하고, 방제업체에는 조속한 사정을 위해 업체 방제비와 주민 방제비를 분리청구[125]하여 청구토록 하였다. 그리고 정부와 선박소유자측 보험사의 합의에 따라 선박소유자측 보험사는 동 주민인건비에 대하여 중간사정[126]을 실시하고, 동 사정금액을 「특별법」에 따라 정부에서 대지급하였다. 그러나 중간사정액이 청구액 대비 평균 67%에 지나지 않아 피해주민의 불만이 가중되자, 정부는 「특별법」에 따른 2차례의 조정위원회를 거쳐 청구된 인건비와 국제기금 중간사정액과의 차액(45억원)은 해당 지방자치단체에서 행정안전부의 특별교부금을 받아 지급함으로써 2008년 1~2월분 주민 방제인건비 138억원을 전액 지급할 수 있었다.

또한 2008년 3~6월분 주민 방제인건비 101억원은 2008년 9월부터 12월 기간 중 해당 지방자치단체에서 기채 등을 통해 전액 선지급하였다. 그리고 2008년 7월 이후 방제비는 국제기금의 사정을 통해 지급하였다.

방제업체에 포함된 주민인건비와는 별개로, 사고 발생 초기에 지역사회 주민들이 방제를 실시하였으나 그들이 국제기금에 직접 청구하기가 어려운 건(26건/44억원)이 있었다. 이런 건들은 해당 지자체가 국제기금에 대리청구토록 하여 국제기금으로부터 사정(42억원)을 받은 후 정부에서 「특별법」에 따른 대지급을 실시하여 해결하였다.

바. 선박소유자측 보험사의 사정액 100% 지급 합의 체결

2008년 7월 1일 정부와 선박소유자측 보험사는 손해 배·보상 청구에 대하여 국제기금이 지급 가능한 것으로 인정한 금액을 전액 보상하는 것이 주요 내

124) Hebei Spirit Centre, 광화문 소재, 2명의 센터장이 3주마다 교대 근무하며 한국인 직원 등 7명 근무
125) 정부는 주민인건비가 업체방제비에 포함되어 국제기금에 청구되는 것보다, 업체방제비와 주민방제비를 분리하여 청구할 경우 국제기금의 사정이 용이할 것으로 판단함
126) 국제기금은 보수적인 입장에서 임시적인 사정을 실시하고, 최종적인 사정은 추후 실시. 이는 보상금의 일부라도 신속히 지급하기 위한 조치이다.

용인 2차 협력계약서를 체결하였다. 2차 협력계약으로 인해 피해민들은 국제기금이 보상금의 균등 분배[127]를 위해 결정하는 초기지급률[128]이 아니라, 국제기금이 인정한 금액의 전액을 보상받을 수 있는 길이 열렸다.

정부와 선박소유자측 보험사간 2차 협력계약의 체결에 따라 기대할 수 있는 효과로는 첫째, 선박소유자측 보험사의 책임제한기금을 신속하게 보상금으로 지급할 수 있다는 것이다. 만약 선박소유자측 보험사가 선박소유자책임제한절차법에 따라 책임제한기금을 법원에 공탁할 경우, 법원의 사정재판 절차와 배당이 이루어지는 시점[129]까지 선박소유자의 공탁금을 보상금으로 사용할 수 없기 때문이다. 둘째, 선박소유자측 보험사가 신속한 사정을 하도록 유도할 수 있다. 이는 2차 협력계약에 따라 선박소유자측 보험사가 사고일로부터 보상금 지급일까지 적립하게 될 6% 이자의 총액을 줄이기 위해서는 신속히 사정을 실시하여 피해민에게 보상금을 지급해야 하기 때문이다. 셋째, 정부는 재정적· 행정적으로 부담을 경감할 수 있다. 이는 국제기금측이 초기지급률로 보상금을 지급할 경우 피해민들은 정부에 대지급을 신청하여 사정금액을 100% 받아갈 것이기 때문에 대지급과 그에 따른 구상절차로 인해 발생하는 정부의 재정손실과 행정부담도 만만치 않기 때문이다.

<표 4-7> 2차 협력계약 체결에 따른 에스크로우 이자 적립 예상

(단위 : 억원)

연차	사정 후 지급액	6%이자(단리)	escrow 계좌 이자
1	300	18	3.2
2	500	60	7.2
3	600	108	6.5
총액	**1,400**	**186**	**17**

127) 국제기금은 한정된 보상금으로 모든 피해민에게 균등한 비율로 분배하기 위해, 그들에 의해서 사정된 금액을 100% 지급하지 않고, 초기에는 사고로 인한 모든 손해액을 추정하여 그 추정손해액과 보상한도액을 고려하여 초기 지급률을 결정하고 초기지급률만큼만 보상금을 지급한다.

128) 허베이스피리트호 유류오염사고의 초기지급률은 2011년 3월 현재 35%이다.

129) 허베이스피리트호 유류오염사고와 같은 대형 유류오염사고의 경우 법원의 배당은 사고일로부터 보통 5년정도 소요된다.

<표 4-8> 법원공탁과 2차협력계약의 장·단점 비교[130]

(단위 : 억원)

구분	현금공탁	배당공탁	2차 협력계약
근거	책임제한절차법(제11조)	책임제한절차법(제14조)	2차 협력계약서
보험사 부담액	• 총액 : 1,532	• 총액 : 1,808 - 책임한도액 : 1,532 - 연 이자(6%) : 276	• 총액 : 1,744 - 책임한도액 : 1,532 - Escrow 이자 : 212
배·보상 재원	• 총액 : 3,308 - 배·보상한도 : 3,216 - 3년간 공탁이자 : 92 (공탁금 관리 수수료 공제후 잔여이자 : 연2%)	• 총액 : 3,492 - 배·보상한도 : 3,216 - 공탁이자(3년) : 276	• 총액 : 3,445 - 클럽·펀드한도 : 3,216 - 에스크로우이자 : 212 ※ 에스크로우 이자에 대한 추가적립 이자 : 17
장·단점	• 장점 - 선박소유자측 보험사에 대한 법적 처리가 간명 • 단점 - 선박소유자측 보험사의 배·보상참여 가능성이 낮아 국제기금의 보상참여가 지연될 경우 보상금 지급이 지연 - 국제기금에 대한 보상과 한도초과보상청구가 동시에 진행되는 경우 피해주민 및 행정불편 - 대지급·한도초과보상금 수요증가에 따른 정부 재정부담 증가		• 장점 - 선박소유자측 보험사가 초기 배·보상을 주도 - 선박소유자측 보험사에 의한 단독보상이 가능 - 정부 재정부담 경감 • 단점 - 공탁할 경우보다 재원이 적음 - 법원의 공탁명령시 정부부담 발생

130) 보험사 부담액은 보상기간을 3년으로 추정한 것이며, 에스크로우 이자는 선박소유자측 보험사가 3년 동안 각각 232억원, 600억원, 700억원씩 배당한다는 전제하에 산정된 금액임

사. 정부의 대지급 및 대부 지원

정부에서는 「특별법」에 따라 피해민이 국제기금으로부터 사정받은 손해액을 그 청구권에 대한 대위행사를 전제로 대지급[131]할 수 있으며, 피해민이 국제기금에 손해보상 청구일로부터 6개월 이내에 사정을 받지 못할 경우 정부로부터 대부[132]를 받을 수 있다.

이런 절차에 따라 2011년 3월말 현재 대지급금은 409건에 대하여 33,028백만원이 피해민들에게 지급되었으며 국제기금으로부터 383건 / 28,856백만원이 구상합의로 회수되었다. 그리고 2011년 3월말 현재 대부금은 총 20,985건에 대해 50,355백만원이 피해민들에게 지급되었으며 그 중 341건 / 1,102백만원이 상환되었다. 상세한 지역별 대부금 지급 및 상환 현황은 <표 5-9>와 같다.

다만, 국제기금의 사정이 지연될 경우에 대비하여 사고 초기에 생계를 잃은 피해주민들을 지원코자 마련되었던 대부의 본래 취지와는 달리, 본격적인 대부의 신청은 2010년 5월부터 시작[133]이 되었으며 많은 주민들이 정부의 홍보에도 불구하고 대부금을 생계지원금 정도로 인식[134]을 하고 있어 향후 본격적인 대부금의 상환일시가 도래할 시 많은 진통과 혼란이 예상된다.

충남 및 전북 각 시군별 대부금 지급 및 상환 현황 등을 정리하면 <표 4-9>와 같다.

131) 대한민국 정부는 「특별법」에 의거 국제기금의 한도를 초과하는 손해액에 대하여 지급하기로 결정함에 따라, 국제기금의 초기 지급률에 따른 피해민의 보상금 전액 수령 지연을 방지하고자 대지급 제도를 시행하고 있다.

132) 대한민국 정부는 「특별법」에 의거 국제기금으로부터 사정이 지연될 경우 피해민이 겪을 수 있는 재정적 고통을 경감하고자 무이자로 조건표에 따라 대부를 시행하고 있으며, 국제기금으로 사정이 이루어질 경우 대부금을 상환토록 하고 있다.

133) 대부는 2008년 12월 1건을 시작으로 하여, 본격적인 대부의 실시는 2010년 5월부터 실시하였으며 2010년 5월 이후의 대부가 전체 대부의 94%를 차지하고 있다.

134) 정부로부터 무이자로 대부받은 대부금은 향후 국제기금의 사정완료(사정액이 0원이더라도 대부금을 상환해야 함) 후 상환해야하는 융자금임에도 불구하고 피해주민들은 정부의 수차례 홍보에도 여전히 정부에서 무상으로 지급하는 생계안정자금으로 생각하고 있는 경우도 많다. 그리고 대부를 받은 대다수의 피해주민이 맨손어업 청구자로 맨손어업의 경우 현재 사정된 건을 보면 사정율이 그리 높지 않아 국제기금으로부터 받은 보상금으로 대부금을 상환하기에 불충분하여 많은 문제의 소지를 내재하고 있다.

<표 4-9> 지역별 대부금 지급 및 상환 현황[135]

(단위 : 백만원)

지역		대부금 지급		대부금 상환		대부잔액
		건수	금액(A)	건수	금액(B)	(C=A-B)
합계		20,985	50,355	341	1,102	49,253
충남	소계	19,417	48,608	341	1,102	47,506
	당진	5,176	9,118	19	55	9,063
	태안	9,512	27,772	309	1,003	26,769
	홍성	74	215	-	-	215
	서천	738	2,982	4	14	2,967
	보령	611	1,020	5	17	1,003
	서산	3,306	7,501	4	13	7,488
전북	소계	1,568	1,746	-	-	1,746
	군산	1,568	1,746	-	-	1,746
	부안	-	-	-	-	-

아. 정부의 국제협력 대응

정부는 허베이스피리트호 유류오염사고 이후 국제유류오염보상기금(IOPC Fund) 회의[136]에 지속적으로 참가하여 회원국[137]들과 사무국[138]에 우리나라의 보상현황 및 현안사항들을 설명하고, 보상관련 쟁점사항에 대해서는 논리적

135) 전남 지역(영광군·무안군·신안군)에서는 대부금을 신청하지 않았다.
136) 한국은 1992년 국제기금 당사국으로 92국제기금 회의에 지속적으로 참가하여 우리나라의 의사를 개진함
137) 현재 104개의 회원국이 92국제기금에 가입되어 있음
138) 국제기금의 행정업무를 보는 조직이며, 사무국장은 국제기금의 실질적인 대표자임

으로 대응·설득하는 등 피해주민들이 국제기금으로부터 최대한 신속하고 적절하게 배·보상을 받을 수 있도록 노력해오고 있다. 2011년 4월 현재 정부는 허베이스피리트호 유류오염사고와 관련하여 사고발생 다음해인 2008년 3월 개최된 제40차 집행이사회부터 2011월 3월 개최된 제51차 집행이사회까지 총 9차례 국제기금회의에 참가하였다. 동 회의들에서 논의된 주요사항으로는 국제기금이 일방적으로 관광분야 손해보상 시 적용하던 25% 공제 조정률을 논리적인 대응 통계를 제시함으로써 폐지시켰고, 수산분야 조업제한 인정기간도 업종·지역별로 연장하는 등 많은 성과가 있었다. 허베이스피리트호 유류오염사고와 관련하여 그간 정부에서 국제기금 집행이사회를 상대로 논의하고 결정한 사항을 요약하면 <표 4-10>와 같다.

또한 국제기금회의와는 별도로 국제기금측 보상청구 사무소(HSC)와 정부간 정례회의[139]를 주기적으로 실시하여 보상진행 사항을 점검하고 지역 현안사항에 대한 의견개진 및 논의를 실시하는 등 국제기금측과 지속적인 소통을 유지해오고 있다.

139) 2008년 7월 2일 제1차 정부-HSC간 정례회의를 실시한 이후 2011년 1월 27일 제27차 정례회의까지 총 27번의 정례회의를 실시해 왔으며, 현재는 2달마다 한 번씩 개최하고 있다.

<표 4-10> 국제기금 집행이사회 주요 논의·결정 사항

구분	일시 (장소)	주요 논의사항
40차 집행 이사회	'08.3.11 ~3.14 (모나코)	○ 사고 및 우리나라 피해 현황 설명 ○ 선박소유자측 보험사의 신속 보상을 위해 민사책임협약 및 국제기금협약에 따른 보상 개시 설명·채택
41차 집행 이사회	'08.6.23 ~6.27 (영국)	○ 민간 피해 선보상을 위한 정부채권 후순위 선언 ○ '08.1~2월분 주민 방제인건비 등에 대한 정부 대지급을 위한 국제기금 중간사정 추진 방안방안 협의 등
42·43차 집행 이사회	'08.10.13 ~10.17 (영국)	○ 정부-국제기금간 피해보상정보 공유 합의 ○ 지자체의 주민 방제인건비 선지급을 위해 방제업체 피해보상 청구자료 제공방안 협의 ○ 정부의 조사대상자 선정기준에 따라 맨손어업자에 대해 인터뷰를 조속히 실시하기로 합의함(사무국)
44차 집행 이사회	'09.3.25 ~3.27 (영국)	○ 소득입증자료 확보가 어려운 관광분야 영세업자에 대한 국제기금 사정시 소득추계방안 적용 제안 ○ 수산분야의 신속한 피해사정 방안 협의
45차 집행 이사회	'09.6.15 ~6.18 (영국)	○ 조기 피해보상을 촉구하는 홍보 동영상 상영 및 소득 추계 방안 적용 필요성을 추가 제안 ○ 수산분야 조업제한조치 근거자료 제공 및 인정방안 협의
46·47차 집행 이사회	'09.10.12 ~10.16 (영국)	○ 민박업자 등에 대한 시범적 소득추계방안 적용 결정 ○ 경기침체 및 고유가 관련 국제기금이 관광피해 보상시 적용하던 25% 공제 조정률 폐지 결정
48차 집행 이사회	'10.6.28 ~6.30 (영국)	○ 주요 지역·업종에 대한 조업제한 인정기간 연장 ○ 국제기금에서도 선박소유자측 보험사와 같이 사정액의 100%를 지급하는 방안 논의 등
49·50차 집행 이사회	'10.10.18 ~10.22 (영국)	○ 국제기금에서 태안 소근진만 무면허 양식장의 시설물 및 굴 중 재산권 인정부분에 대한 보상 가능성 표명 ○ 국제기금에서도 선박소유자측 보험사와 같이 사정액의 100%를 지급하는 방안 지속 논의 등
51차 집행 이사회	'11.3.29 ~4.1 (모로코)	○ 국제기금의 사정액 100% 지급방안에 대한 집행이사회의 보증조건부 승인 결정 ○ 관광분야 피해인정기간(Cut-off date)에 대한 연장 요구 ○ 미지정 민박에 대한 일부 보상 요구(사무국)

3. 국제기금의 손해보상 현황

허베이스피리트호 유류오염사고 이후 약 3년이 지난 시점인 2010년 12월 5일까지 국제기금은 총 26,650건 / 2조 1,847억원의 청구건에 대한 사정을 실시하여 건수 대비 29.3%인 7,816건에 대한 사정을 실시하였으며, 사정건 중 73.8%인 5,766건이 기각(0원 처리)[140]되었다.

<표 4-11> 허베이스피리트호 사고 손해 배·보상 현황표('10.12.5 기준)

[금액 : 백만원]

구 분		청 구		사 정					배·보상	
		건 수	금 액	계 (사정건수)	인정		사정건수 대비인정 건수비율	기각 건수	계(A)	
					건수	금 액			건수	금 액
합 계		**26,650** (125,605명)	**2,184,705**	**7,816** (29.3%) (16,218명)	**2,050** (10,452명)	**128,118**	26.2%	**5,766** (73.8%)	**1,951** (95.2%)	**116,472** (90.9%)
관광분야		**9,547**	**236,094**	**4,524** (47.4%)	**1,613**	**17,221**	35.7%	**2,911** (64.4%)	**1,549** (96.0%)	**16,223** (94.2%)
방제비용		**274**	**197,221**	**232** (84.7%)	**204**	**90,419**	87.9%	**28** (12.1%)	**197** (96.6%)	**89,875** (99.4%)
수산분야	**소계**	**10,606** (109,561명)	**1,611,924**	**1,202** (11.3%) (9,604명)	**207** (8,609명)	**19,982**	17.2%	**995** (82.8%)	**188** (90.8%)	**9,932** (49.7%)
	포획어업	1,009 (99,964명)	986,165	9 (0.9%) (8,411명)	6 (8,408명)	9,810	66.7%	3 (33.3%)	– (0.0%)	– (0.0%)
	양식	9,597	625,759	1,193 (12.4%)	201	10,172	16.9%	992 (83.2%)	188 (93.5%)	9,932 (97.6%)
기 타		**6,223**	**139,466**	**1,858** (29.9%)	**26**	**496**	1.4%	**1,832** (98.6%)	**17** (65.4%)	**442** (89.1%)

앞서 설명한 바와 같이 허베이스피리트호 유류오염사고와 관련하여 정부에서 다방면으로 많은 노력을 기울인 것에 비해, 사고 후 3년이 흐른 시점까지도 피해주민의 손해 배·보상 청구에 대한 국제기금의 사정이 청구건수 대비 29.3% 밖에 이루어 지지 않았다는 점에서 국제기금의 손해보상체제가 그리 효율적이라고 말할 수는 없을 것이다.

140) 국제기금에서 손해보상청구인이 제출한 증거자료가 부족 또는 없거나 청구건이 유류오염사고와 인과관계가 없다고 판단할 경우 기각(reject) 처리한다.

제5장 손해보상 지연 발생 요인

제1절 국제기금 사정에 대한 인식 오류

유류오염사고 손해보상과 관련하여 피해자들은 국제기금측(선박소유자·선주보험사·국제기금)의 사정결과에 상당히 민감한 반응을 보이며, 국제기금측에서 충분하게 사정금액을 제시해 주길 바란다.

따라서 국제기금이 사정금액을 제시하면 대부분의 청구인들은 사정액을 인정하지 못하고 정부 등을 통해 국제기금과 협의를 시도하여 사정액 인상하고자 한다. 이로 인해 손해보상 소송의 당사자인 선박소유자 및 국제기금이 사정을 주도하고 있는 실정이며, 정작 손해보상금을 결정하는 법원의 소송절차 진행에는 관심도가 낮다.

그러나 선박소유자와 국제기금의 사정진행은 당사국 법원의 판결 이전에 청구인과 합의(Settlement)를 통한 대위권을 행사하고, 향후 법원의 판결에 국제기금측이 대비하고자 진행하는 절차로 인식하는 것이 옳다.

현행과 같이 국제기금측의 사정결과에만 관심을 갖고, 실제 손해보상금을 결정하는 법원의 소송 진행에 관심도가 떨어진다면, 전체적인 손해보상기간을 지연시키고 국제기금 위주의 사정진행을 부추기게 된다.

이와 같이 국제기금의 사정결과가 마치 손해보상의 결정인 것처럼 피해자들이 사정금액에 집착하는 오류가 발생함에 따라, 사고 초기부터 법원이 사정을 주도적으로 진행하지 못하고 뒤늦게 국제기금의 사정결과를 참고하는 등 신속한 손해보상을 지연시키는 문제점이 발생한다.

2. 국제협약 원칙을 벗어난 지원 활동

프레스티지호 사고와 허베이 스피리트호 사고에서 보듯이 최근 대형유류오염사고가 발생할 경우 정부의 적극적인 개입이 두드러진다. 이는 국제기금체제가 피해민이 만족할 만큼 신속하고 충분하게 보상하기 어렵다는 반증이라고 볼 수도 있다. 다만, 정부의 개입은 전적으로 피해지역과 피해자의 지원역할을 벗

어나지 말아야한다. 만약 정부가 직간접적으로 보상결과와 관련한 개입을 실시한다거나, 보상금과 관련한 개입을 실시하려 한다면 철저하게 국제기금협약의 원칙에 부합해야 한다. 즉, 국제기금협약의 규정을 벗어나는 제도들은 오히려 국제기금과 정부간 법률적 문제를 야기시키고 피해자에게 기대감만 상승시키는 등 신속한 보상을 저해하는 요소로 작용될 수 있다.

프레스티지호 사고의 경우, 사고 초기 정부에서 피해자의 보상청구권에 대한 대위를 전제로 수산분야 청구건을 선보상한 사례는 국제협약의 규정에 부합하며, 수산분야의 신속한 보상종결에 기여한 바가 크다고 하겠다. 그러나 국영보험사에서 사정을 실시하여 보상금을 지급한 것은 보상금을 결정할 법원의 권한을 오용[141]한 사례로 볼 수 있으며, 피해자의 혼란만 가중시키고 사고 후 8년이 지난 현 시점까지 2,122건의 소송이 여전히 법원에 계류되는 등 문제점을 발생시켰다.

허베이스피리트호 사고의 경우도 「특별법」을 제정하여 대위를 전제로 대지급을 실시한 것은, 피해자가 국제기금과 합의를 통해 사정액 전액을 수령할 수 있도록 조치한 좋은 사례였다. 그러나 대부 제도의 경우는 사고 초기 피해자의 사정이 지연될 경우 경제적 곤란을 지원하고자 했던 본래 제정취지와는 달리 사고발생 2년이 지난 시점에 본격적으로 발생[142]하였으며, 대지급과 같이 정부가 대위권을 갖고 있지도 않아 대부금 상환에 많은 갈등적 요소를 내재하고 있다.

또한 「특별법」에서 규정하는 한도초과보상금은 제한기금과는 상반되는 개념으로, 일부 허위청구자를 양산하는 결과에 일조하였다고 볼 수 있다. 특히, 보상받지 못한자에 대한 지원은 국제협약에 따른 법원의 손해보상금 결정 권한을 넘어서는 개념으로, 정부가 손해보상의 주체로 비춰질 수 있어 국제협약체제의 근간을 뒤흔드는 좋지 못한 예라고 할 수 있을 것이다.

이와 같이 국제협약 원칙을 벗어난 지원활동은 협약에 따른 손해보상 절차와의 충돌로 인해, 전체적으로 손해보상이 지연되는 문제를 발생시킨다.

141) 정부에서 국영보험사를 지정하지 않고, 법원에서 국영보험사를 지정해 사정을 실시하고 손해보상 판결을 신속하게 내렸다면 향후 추가적인 소송을 줄일 수 있었을 것이다.
142) 2010년 5월~7월 기간동안 17,925건의 대부를 실시하였으며, 총 21,277건 대비 84%에 달한다.

제6장 결　론

제1절　요약 및 결론

유류오염사고 피해자에게 1차적으로 보상 재원을 마련해야할 책임은 민사책임협약에 따라 선박소유자 및 선박소유자측 보험사에게 있으며, 민사책임협약에서 규정한 선박소유자의 책임한도액을 넘는 손해가 발생할 경우에는 순차적으로 국제기금협약 및 추가기금협약에 따라 국제유류오염보상기금에서 피해자에게 보상을 위한 기금(fund)을 조성한다. 이와 같이 유류오염사고로 손해를 입은 피해자에게 적절한 보상(adequate compensation)이 가능하도록 보장하는 것이 관련 국제협약들의 목적이다.

따라서 민사책임협약 및 국제기금협약에서는 선박소유자 및 국제기금에게 그들의 손해보상 책임을 제한할 수 있는 권리를 부여하면서, 피해자들에게 적절한 보상이 가능하도록 재원[143]을 마련토록 의무를 부과하고 있다.

그리고 동 국제협약들에서는 오염사고가 발생한 당사국 법원이 피해자들의 손해보상 청구를 재판할 수 있는 배타적 관할권을 인정하고 있으며, 동 재판을 통해서 손해보상금액이 확정된다. 즉, 선박소유자 및 국제기금은 손해보상을 해야 하는 당사자이며, 당사국 법원의 재판에 소송의 이해당사자로 참가할 수 있는 권리를 가지고 있을 뿐이지 손해보상을 확정적으로 결정할 수 있는 주체는 아닌 것이다. 다만, 동 협약에서는 선박소유자나 국제기금이 합의(Settlement)나 선지급(Provisional Payments)[144]을 통해 청구자에게 미리 보상금을 지급했을 경우에는 피해자의 보상청구권에 대한 대위권을 인정하고 있다.

이와 같이 유류오염사고관련 국제협약과 국내법 및 사고 사례들을 살펴본 결과, 국제기금측은 보상의 재원을 마련하고 법원의 판결에 따라 보상금을 지급해야할 의무가 있는 주체일 뿐이지, 손해보상 청구인의 보상금액을 확정할 수 있는 권한을 가진 주체는 아니다.

---

143) 민사책임협약에서는 선박소유자가 보장계약을 체결하도록 하고 있으며, 국제기금협약에서는 보상이 필요할 시 회원국의 정유사로부터 분담금을 징수하도록 하고 있다.

144) 합의(Settlement) 또는 가지급(Provisional Payments)은 미확정 보상금을 법원의 판결 전에 피해자들에게 지급하고, 대위를 통해 피해자들의 보상청구권을 확보하기 위한 국제기금의 수단이다.

따라서 손해보상을 신속하게 진행하기 위해 최선의 방법은 손해보상 소송의 재판권을 가지고 있는 법원의 기능을 활성화 시키는 것이며, 이를 위해서는 먼저 「선박소유자책임제한 절차법」에 따라 신속하게 재한채권 절차를 진행해야 한다. 즉, 법원이 제한채권 검증단을 조기에 구성하고, 검증단에서는 손해조사 및 사정(assessment) 인력을 확보하여 직접 사정을 실시해야 한다.

이와 같이 법원의 절차가 신속하게 진행된다면, 이에 대응하기 위해 국제기금측의 사정도 신속하게 진행될 수 밖에 없으며[145], 국제기금측의 신속한 사정은 손해보상 청구자와의 합의(Settlement)를 촉진[146]할 것이다.

궁극적으로 법원의 재판절차로 손해보상이 종결되는 것이므로, 재판절차의 빠른 진행이 신속한 손해보상금 지급의 선결 조건임은 틀림없는 사실이다.

이와 더불어 정부에서 손해보상과 관련하여 피해자를 지원하는 활동들은 국제협약의 원칙 내에서 이루어져야 한다. 유류오염 손해보상과 관련한 국내외 규정을 검토해 볼 때, 정부가 국제기금협약의 손해보상 원칙 내에서 피해민을 지원할 수 있는 가장 효과적인 방법은 대위권(the right of subrogation)을 행사하는 것이다.

즉, 손해보상과 관련하여 정부의 적극적인 개입이 필요한 부분[147]에 대해서는 선지급(provisional payment)을 실시하고 대위권을 행사하는 것이다. 또한 정부가 대위권을 행사하고 동 채권을 후순위로 관리한다면, 다른 보상 청구건의 신속한 사정에도 기여할 수 있다.

145) 법원의 손해보상 판결에 동의 또는 이의를 제기하기 위해서는 국제기금도 자신들의 사정을 신속하게 진행할 수 밖에 없다.

146) 국제기금이 피해자와 합의를 통해, 법원에서 소송 진행 중인 피해자의 손해보상 청구권을 대위한다면 향후, 법원 판결로 확정될 손해보상금의 불확실성을 줄일 수 있다.

147) 손해보상 청구건 중 방제비용과 같은 국가의 책무나 정책적인 판단에 따른 조치 등은 국가에서 선지급하고 대위청구를 해야 한다고 생각된다.

제2절 연구의 한계 및 향후과제

이 연구는 현재의 유류오염보상 체제 검토와 문헌 연구를 바탕으로 작성되었다. 따라서 대형 유류오염사고와 같은 국가적인 재난 사태가 발생할 경우 손해보상에 현실적으로 영향을 미치는 정치적인 관점과 사회적인 요구 및 피해자들의 현실 등을 종합적으로 고려하여 기술하기가 현실적으로 어렵다는 점에서 연구의 한계가 있다.

이 논문에서는 대형 유류오염사고 발생 시 법원의 재판 절차를 신속하게 진행하고 정부가 대위권을 적극적으로 행사한다면, 피해자에게 손해보상금을 신속하게 지급할 수 있다는 결론을 확인할 수 있었다. 이러한 연구결과를 바탕으로 향후 법원의 손해보상 재판을 신속하게 진행할 수 있는 방법론적인 연구가 수행되어야 할 것이며, 이러한 연구 성과는 유류오염사고 피해자가 신속하게 손해보상금을 지급받을 수 있게 공헌할 것으로 기대한다.

KOREA MARITIME UNIVERSITY
1945
한국해양대학교

<참고 문헌>

Ⅰ. 국내문헌

국토해양부, 「허베이스피리트호 유류오염사고 백서(피해보상 부문)」, 2010.6

국토해양부, 「허베이스피리트호 유류오염사고 피해주민의 지원 및 해양환경의 복원 등에 관한 특별법관련 규정집」, 2010.4

국토해양부, 「IOPC FUND 업무 가이드북」, 2009.12

국토해양부, 「허베이스피리트(Hebei Spirit)호 유류오염사고 피해조사 지원」, 2008.12

국토해양부, 「허베이스피리트호 유류오염사고 관련 피해주민 보상 및 정부지원 현황과 향후계획」, 2011.4

국토해양부, 「HEBEI SPIRIT호」 유류오염사고 피해보상지원관련 각종 참고자료, 2010.3

국토해양부, 「유류오염 환경영향평가 및 환경복원연구」, 2010.3(주관 연구기관 : 한국해양연구원)

대한변호사협회법률구조재단, 「유류오염 사고의 피해배상에 관한 매뉴얼」, 2008.12

서동희, 《실무해상법·해상보험법》, 법문지(2007.6)

김인현, 《해상법》, 법문사(2003)

김인현, 《2009년도 해상법 전문가 강좌》, 무지개문화사(2009.11)

최준선, 《한국해법학회지》, 금영문화사(2010.11)

박찬호외 4명, 《유엔해양법협약 해설서》, 지인북스(2010.12)

김창수, 「해양 유류오염사고에 대한 국내외 피해보상체제 비교분석」부산대학교 경제학석사 학위논문, 2009.8

Ⅱ. 외국문헌

IOPC Fund 92Fund/EXC.20/5
IOPC Fund 92Fund/EXC.20/5/1
IOPC Fund 92Fund/EXC.20/5/add.1
IOPC Fund 92Fund/EXC.26/8
IOPC Fund 92Fund/EXC.33/6
IOPC Fund 92Fund/EXC.40/9
IOPC Fund 92Fund/EXC.40/9/1
IOPC Fund 92Fund/EXC.40/9/add.1
IOPC Fund IOPC/OCT10/3/10
IOPC Fund IOPC/OCT10/3/10/1
IOPC Fund IOPC/OCT10/4/2
IOPC Fund IOPC/OCT10/4/4
IOPC Fund IOPC/MAR11/3/4
IOPC Fund IOPC/MAR11/3/7
IOPC Fund IOPC/MAR11/3/7/1
IOPC Fund IOPC/MAR11/8/1
IOPC Fund IOPC/MAR11/8/7
IOPC Fund Annual Report, 2003
IOPC Fund Annual Report, 2004
IOPC Fund Annual Report, 2005
IOPC Fund Annual Report, 2006
IOPC Fund Annual Report, 2007
IOPC Fund Annual Report, 2008
IOPC Fund Annual Report, 2009