

2003 보충기금협약 가입 및 유류오염손해 보상체제 개편논의에 대한 대응방안

2005. 12

목진용

☐ 보고서 집필 내역

◆ 연구책임자
- 목진용

☐ 산·학·연·정 연구자문위원

◆ 강 산 (한국해운조합 공제사업팀장)
◆ 김인현 (목포해양대학교 해상운송시스템학부 교수)

머 리 말

유조선의 사고로 유출된 유류는 해양환경 및 생태계에 심각한 영향을 미친다. 일반적으로 선박사고는 가해자 및 피해자 등 당사자들간의 피해보상문제에 그치지만 운송하고 있는 화물이 유류인 경우는 당사자뿐만 아니라 제3자에게도 피해를 입히게 된다. 또한 일단 유류오염사고가 발생하면 그 피해규모가 사고선박의 소유자 일방이 부담하기에는 너무 크기 때문에 일찍이 국제적 협력의 필요성이 제기되어 왔다. 특히 1967년 유조선 토리캐년(Torry Canyon)호 오염사고 이후에 선박에서 유출된 유류로 인하여 피해를 입은 자에 대한 구제 문제가 국제적 현안으로 대두되었다.

IMO는 유조선에서 화물로 운송되는 지속성 유류의 유출로 발생한 오염손해를 보상하기 위한 협약인 “1969 CLC 및 1971 FC”를 채택한 것을 필두로 1993년에는 비지속성 유류에 의한 오염손해배상에 관한 “유해위험물질 해상운송협약(HNS 협약)”을 채택하였으며, 2001년에는 선박 연료유에 의한 오염손해배상에 관한 협약(Bunker 협약)도 채택하였다. 이로써 유류오염사고가 화물로 운송되는 유류에 의하든 연료로 사용되는 유류에 의하든 국제적 보상체제는 완비되었다. 그러나 HNS협약 및 Bunker협약은 아직 국제적으로 시행되지 않고 있어 유조선에 의한 유류오염손해를 보상하는 1992 CLC 및 FC(1969 CLC 및 1971 FC의 개정협약)만 시행되고 있다.

유류오염손해가 발생한 경우 사고선박의 소유자가 1992 CLC에 따라 선박의 크기에 의해 정하여진 금액까지 1차적으로 배상을 하며, 피해규모가 선박소유자의 책임을 초과한 경우는 국제기금(IOPC Fund)이 정유사가 낸 기금에서 2차적으로 보상한다. 그런데 최근에 나호드카호, 에리카호, 프레스티지호 등 대형오염사고를 겪으면서, 국제사회는 1992 CLC 및 FC에 의한 보상액만으로는 대규모 오염사고로 인한 피해를 충분히 보상하기 어렵다는 판단을 하게 되

었다. 그 보완책으로 2003년 5월에 보충기금협약을 채택하였다. 이 협약은 유조선에 의한 유류오염사고로 인하여 현행 국제협약에서 보상하는 금액을 초과하는 피해가 발생하면, 정유사에서 낸 추가기금에서 현행 국제협약의 최고 보상금액인 2억6천만 달러의 약 4배인 10억 달러까지 보상한다는 것이다.

한편 이 협약의 채택은 또 다른 문제를 야기시켰다. 1992 CLC 및 FC는 선주와 하주의 책임부담면에서 상호 균형을 이루는 체제로 유지되어 왔다. 그런데 2003 보충기금협약의 제정으로 양자의 책임부담에 대한 균형이 깨어졌기 때문에 이를 바로 잡기 위해 현행 국제협약이 구조적 개편이 필요하다는 주장이 제기된 것이다. 협약개편을 위한 작업반회의에서는 이와 관련하여 심각한 논쟁이 있었으나 결론 도출에는 실패하였다. 그리하여 지난 2005년 10월 개최된 국제유류오염보상기금(IOPC Fund) 총회는 현행 국제협약체제를 개편하는 대신에 보험자와 국제기금간의 협정을 통해 이 문제를 해결하기로 방향을 정하였다.

이 연구는 국제사회의 비준 압력이 거세지고 있는 2003 보충기금협약(2005. 3. 발효)에 대한 우리나라의 대처방안을 제시하고, 국제유류오염 보상협약의 선주와 하주간의 책임분담체계에 대한 개편 논의내용을 분석해서 우리나라 정부의 향후 대응방안을 제시할 목적으로 수행하였다.

연구진은 우리나라에서 현행 국제협약체제로는 보상이 불가능한 정도의 피해가 발생할 우려가 있는지 여부를 2003 보충기금협약 가입을 위한 판단기준으로 삼았다. 우선 전세계적으로 발생한 대규모의 오염사고를 각국의 1인당 국민소득(GNI)의 차이를 고려한 재평가를 통해 동일 사고가 우리나라에서 발생할 경우 현행 국제협약에서 보상이 가능한가를 분석하였다. 또한 IMO에 의해 2005년 5월 이후 시행되고 있는 5,000DWT 이상의 단일선체 유조선에 의한 중질유 국제운송 금지 조치내용을 분석하였다. 이를 토대로 2003 보충기금협약 가입은 오염사고의 잠재적인 피해자인 국민에게 별다른 이익을 주지 못하는 반면에 정유사에게는 상당한 부담을 안겨주므로 현 시점에서는 우리나라가 2003 보충기금협약에 가입할 필요가 없다는 결론을 내리고 있다. 동시에 그

가입적기로는 우리나라의 1인당 국민소득이 시장환율 기준으로 24,000달러, 구매력평가(PPP) 환율기준으로 27,000달러에 달한 때로 제시하고 있다.

한편 IOPC Fund는 2003 보충기금협약의 채택으로 인한 선주와 하주간의 유류오염손해 보상책임부담의 불균형 문제를 국제 P&I그룹에서 제안한 ‘소형 유조선 선박소유자유류오염보상협정(STOPIA)’을 1992 CLC에 적용하는 방법으로 해결을 시도하고 있다. 연구진은 STOPIA의 내용분석과 STOPIA 적용시 우리나라 연안유조선에 미치는 영향을 분석하고, 동 방안이 확정될 경우 우리나라 연안유조선에 대한 대책을 관련 이해당사자의 역할별로 나누어 제시하고 있다.

본 연구보고서는 본원의 목진용 부연구위원이 집필하였고, 김복희·홍수진 행정원이 편집 및 연구수행에 도움을 주었다. 연구진은 이 연구의 수행과정에서 자문에 응하여 연구내용의 질 향상에 도움을 준 목포해양대학교 김인현 교수, 한국해운조합 강산 팀장과, 본원의 장학봉 연구위원, 최재선 부연구위원께 깊은 감사를 드린다.

2005년 12월

韓國海洋水産開發院
院長 李 正 煥

목 차

ABSTRACT	i
----------	---

요 약	v
-----	---

제1장 서 론	1
---------	---

- | | |
|-----------------|---|
| 1. 연구의 필요성 및 목적 | 1 |
| 2. 연구방법 및 내용 | 4 |
| 1) 연구 방법 | 4 |
| 2) 연구 내용 | 5 |

제2장 현행 유류오염 손해보상제도 분석	7
-----------------------	---

- | | |
|-----------------------------|----|
| 1. 국제 유류오염손해 보상제도 분석 | 7 |
| 1) 국제 유류오염 보상제도의 개요 | 7 |
| 2) 1992 CLC의 내용 분석 | 11 |
| 3) 1992 FC의 내용 분석 | 20 |
| 2. 유류오염손해배상보장법의 내용 분석 | 26 |
| 1) 유류오염손해배상보장법의 제정경과 및 법적지위 | 26 |
| 2) 유류오염손해배상보장법의 내용 분석 | 28 |

제3장 2003 보충기금협약	32
-----------------	----

- | | |
|---------------|----|
| 1. 성립 목적 및 배경 | 32 |
| 2. 협약의 주요내용 | 34 |

1) 적용 범위 / 34	
2) 보상주체 / 34	
3) 보상대상 및 한도액 / 35	
4) 보상청구권의 제척기간 / 36	
5) 재판관할권 / 36	
6) 외국관할권의 승인과 집행 / 37	
7) 보충기금의 대위권 및 구상권 / 37	
8) 하주의 분담금 / 37	
9) 가입 조건 / 38	
10) 협약 발효요건 / 38	
11) 협약 시행을 위한 준비 / 39	
3. 보충기금협약 제정에 따른 영향	40

제4장 유류오염 손해보상제도의 개편논의 내용 분석 ————— 42

1. 추진 배경	42
2. 주요 개편 내용	43
1) 1992 유류오염 보상제도의 보완 / 43	
2) 선주와 하주간의 보상책임 분담 / 48	
3) 기준미달선과 보상연계 문제 / 57	

제5장 2003 보충기금협약 발효 및 현행 국제협약의 개편논의에 대한 우리나라 대응방안 ————— 63

1. 2003 보충기금협약 발효에 대한 대책	63
1) 우리나라 오염사고 및 보상현황 / 63	
2) IOPC Fund에 대한 분담금 부담 현황 / 63	
3) 협약 가입 실익분석 / 65	

2. 현행 국제협약의 개편논의에 따른 대응방안	76
1) 유류오염사고 피해보상 자료 분석 / 76	
2) STOPIA 적용시 우리나라 선사 및 정유사에 미치는 영향 분석과 대책 / 79	
제6장 결론 및 정책제언	90
1. 결론	90
1) 2003 보충기금협약 가입여부 검토 / 90	
2) 국제 유류오염피해 보상체제의 개편논의에 대한 대응방안 / 92	
2. 정책제언	94
1) 2003년 보충협약가입 여부 및 시기 / 94	
2) 정부대책팀 구성 / 95	
참고문헌	97
약 어 표	100
부록 1 소형 유조선 선주 유류오염손해 보상협정	101
부록 2 유조선 선주 유류오염손해 보상협정	114

표목차

<표 2-1>	1992년 협약 및 2000 개정의정서의 책임한도액 비교	18
<표 3-1>	IMO 유류오염보상협약의 책임한도 비교	36
<표 5-1>	국제기금 사고관련 피해보상 현황(2004. 12월 현재)	64
<표 5-2>	우리나라의 국제기금 부담금 납부실적(2004. 3월 현재)	65
<표 5-3>	1992 FC 체약국의 유류 수령량(2004년)	67
<표 5-4>	우리나라가 가입하는 경우 2003 보충기금에 대한 부담비율 추정	68
<표 5-5>	세계 대형 오염사고의 보상액과 1992 협약 보상한도액 비교 ..	69
<표 5-6>	2003년 주요국의 1인당 국민소득	70
<표 5-7>	1인당 GNI(시장환율 기준) 차이를 고려한 오염사고 보상총액 재산정	71
<표 5-8>	1인당 GNI(PPP환율 기준)를 고려한 대규모 오염사고 보상총액 재산정	72
<표 5-9>	프레스티지호 사고현황	72
<표 5-10>	프레스티지호 피해청구 현황	73
<표 5-11>	2003 보충기금협약 가입시 이해당사자 실익분석	75
<표 5-12>	선박톤수별 선박소유자 및 정유회사 부담률	78
<표 5-13>	톤수별 유조선 현황(2004. 12)	83
<표 5-14>	STOPIA 적용시 톤수별 선박소유자 및 정유회사의 부담률 변화	84
<표 5-15>	우리나라 5,000톤 이하 선박의 대형사고 현황(1993년 이후) ..	86

그림목차

<그림 2-1> 1992 CLC 및 1992 FC의 보상한도액	17
<그림 2-2> 1992 CLC 및 FC의 개정의정서 보상한도액	18
<그림 4-1> 1992 CLC의 보상한도액을 인상하는 안	51
<그림 4-2> 1992 CLC와 1992 FC을 패키지로 개선하는 안	51
<그림 4-3> 특정범주선박 선박소유자의 추가책임	61
<그림 4-4> 특정범주 선주 및 하주의 추가책임	62
<그림 5-1> 선박톤수별 보상 건수	77
<그림 5-2> STOPIA를 적용할 경우 1992 CLC의 보상한도액	82

ABSTRACT

Policy Implications for the ratification of the Supplementary Fund Protocol and the review of the international compensation regime

Compensation for oil pollution damage caused by spills from oil tankers is governed by an international regime developed under the auspices of the International Maritime Organization(IMO). The framework for this regime was originated as the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage(1969 Civil Liability Convention) and the 1971 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage(1971 Fund Convention). The old convention was amended in 1992 by two Protocols, and the amended Conventions are know as the 1992 Civil Liability Convention and 1992 Fund Convention. The International Oil Pollution Compensation Fund 1992(IOPC Fund 1992) was established under the 1992 Fund Convention in order to provide compensation for victims who do not obtain full compensation from the 1992 Liability Convention. The compensation payable by the 1992 Fund, under the 1992 Fund Convention for one incident, was limited to 203 million Special Drawing Rights(SDR) from the International Monetary Fund, including the sum actually paid by the shipowner or his insurer under the 1992 Civil Liability Convention.

Recently, there were two great changes in the international compensation

structure; one was the adoption in May 2003 of a Protocol to the 1992 Fund Convention(Supplementary Fund Protocol) which provides a third tier of compensation by establishing an International Oil pollution Compensation Supplementary Fund(Supplementary Fund), the other was to contractually extend a binding Small Tanker Owner Oil Pollution Agreement(STOPIA) to all State Parties of the 1992 Civil Liability Convention.

In the wake of the Nakhodka oil tanker incident in 1997 off Japan, and the Erika oil tanker incident off the coast of France in December 1999, the IMO recognized that the limits of compensation payable under the 1992 Conventions are too low to truly compensate for pollution damage caused by oil spills at sea. The maximum amount payable under the Supplementary Fund Protocol for any one accident is 750 million SDR, including the amount payable under the 1992 Conventions. The Supplementary Fund Protocol entered into force on March 2005, and Membership of the Supplementary Fund Protocol is open to any State which is a Member of the 1992 Fund. Of which, Korea is a member of the 1992 Fund. It is time to decide whether the ratification of the Supplementary Fund Protocol is of benefit to Korea. This paper studied the issue on the basis of the difference between Korea and Europe(or Japan) in Gross National Income(GNI) per person. If the Erika incident, which split in the bay of Biscay off France, had occurred off the coast of Korea, the total amount of claims arising from the incident would have been lower because the GNI per person of Korea was lower than that of France. The 1992 IOPC Fund paid 164,330,000 SDR in respect of the Nakhodka incident, including the sum actually paid by the shipowner under the 1992 Civil Liability Convention. It is 80.9% of the compensation limit payable under the 1992 Conventions. But It was only 51.22% of the compensation limit payable under the 1992 Conventions if it

had occurred in Korea.

A new MARPOL regulation, 13H, on the prevention of oil pollution from oil tankers when carrying heavy grade oil(HGO), bans the carriage of HGO in single-hull tankers of 5,000tons DWT and above, after the date of entry into force of the regulation (5 April 2005), and in single-hull oil tankers of 600 tons DWT and above, but less than 5,000tons DWT, not later than the anniversary of their delivery date in 2008. As a result, we anticipate that the incident of single-hull tankers of 5,000tons DWT and above is lower. There is little probability that the total amount of claims arising from any incident to tankers of 5,000 tons DWT and above is over the limits of compensation payable under the 1992 Conventions, if it occurs in coastal waters off Korea. Therefore, this paper suggests that Korea would be better off to consider joining the Supplementary Fund Protocol when the GNI per person of Korea reaches \$27,000, which is similar to that of the European States or Japan.

The 1992 Fund Assembly mandated a Working Group to review the international compensation conventions. The key issues were:

- (a) compulsory insurance;
- (b) non-submission of oil reports;
- (c) quorums for meetings of the 1992 Fund Assembly;
- (d) definitions of ships, and
- (e) uniform application of Conventions.

After the Diplomatic Conference held in May 2003 to adopt the Supplementary Fund Protocol, member States adopted the Resolution to review the international compensation regimes for possible improvement. The discussion in WG focused on equitable sharing of compensation costs between shipowner's and cargo interests. At its 8th session, The 1992 Fund

Assembly decided that the WG should be disbanded and revision of the Conventions should be removed from the Assembly's agenda.

The Assembly concluded to deal with the main issue, namely the equitable sharing of the financial burden of the compensation regime through contractually binding agreements such as STOPIA, whereby shipowner's and Clubs had undertaken to indemnify the 1992 Fund in respect of all claims up to 20 million SDR, where the limitation amount under the 1992 Fund Convention was lower, namely for ships of 29,548 gross tonnage or less.

If STOPIA extended to all States Parties the 1992 Civil Liability Convention, the shipowner of oil tankers of 5,000 tons dwt may pay one and half times the insurance premium to cover his liability for pollution damage under the 1992 Civil Liability Convention.

Under a revised regulation to the enforcement regulations of the Marine Pollution Prevention Act, the final phasing-out date for single-hull oil tankers of 600 tons dwt and above, but less than 5,000 tons dwt, carrying heavy grade oil as cargo, is now 2010. However, coastal tanker owners can not afford to construct new ships.

In this situation, The government should commit to support coastal tanker owners when they construct new ships or retrofit to new regulation standards.

요 약

유조선에 의한 유류오염손해배상은 국제협약체제에 따른다. 현행 국제협약에 따르면 유류오염피해가 발생한 경우 사고 선박의 소유자가 선박의 크기에 의해 정하여진 금액까지 1차적으로 배상하고, 선박소유자의 책임을 초과하는 더 큰 피해가 발생한 경우는 정유사에서 분담을 내서 만든 국제기금(IOPC Fund)에서 2차적으로 보상하는 체제이다. 전자의 선박소유자의 책임을 규정한 협약이 1992 CLC이고, 후자의 정유사의 보상책임을 규정한 것이 1992 FC이다. 최근에 이들 국제협약과 관련된 두 가지 큰 변화가 일어났다. 그 하나는 2003 보충기금협약의 채택이며, 다른 하나는 현행 유류오염보상체제에 대한 개편논의이다. 이 연구는 이러한 변화에 대한 우리나라의 대응방안을 제시하는 데 그 목적이 있으며, IOPC Fund 관련자료 분석을 바탕으로 관계전문가 및 이해관계자의 면담 등의 방법으로 수행하였다.

IMO에서 2003 보충기금협약을 채택한 이유는 최근 발생한 나호드카호, 에리카호, 프레스티지호 등 대형오염사고를 겪으면서 현행 국제협약, 즉 1992 CLC 및 FC에 의한 보상액만으로는 대규모 오염사고로 인한 피해를 충분히 보상하기 어렵다는 판단에 의한 것이다. 그 보완책으로 채택된 것이 2003 유류오염 보충기금협약이다. 이 협약은 유조선에 의한 유류오염사고로 인하여 현행 국제협약에서 보상하는 금액을 초과하는 피해가 발생하면 정유사에서 낸 추가기금에서 현행 국제협약의 최고 보상금액인 2억6천만 달러의 약 4배인 10억 달러까지 보상한다는 것이다. 1992 FC에 의해 정유사의 분담금으로 만든 기금(1992 IOPC Fund) 위에 또 다른 기금(Supplementary Fund)을 만드는 협약이다. 그래서 이 협약에는 1992 FC에 가입한 국가만 가입할 자격이 있으며, 반면에 현행 국제협약과 달리 반드시 가입하여야 하는 것은 아니어서 가입여부를 자국의 사정에 따라 선택할 수 있다. 우리나라는 1992 FC의 가입국이고, 2003 보충기금협약이 2005년 5월부터 국제적으로 시행되고 있으므로 현시점에서 가

입여부에 대한 실익을 분석해 볼 필요가 있다. 국제유류오염보상체제를 구축한 목적은 오염사고 피해자에 대한 완전한 보상이다. 2003 보충기금협약에 가입여부를 판단하는 우선기준도 현행 협약체제만으로 우리나라에서 발생하는 오염사고에 대해 충분한 보상이 가능한가 하는 점이다.

이를 위해 전세계적으로 발생한 대규모의 오염사고가 우리나라 해역에서 발생하였다면 그 피해 규모가 얼마나 되는지를 각국의 1인당 국민소득(GNI)의 차이를 고려하여 재평가하였다. 그것은 일본에서 발생한 나호드카호 오염사고가 우리나라에서 발생한 경우는 물가 차이 등을 고려할 때 일본보다 피해규모가 적을 것이기 때문이다. 피해정산 중인 프레스티지호를 제외하고 가장 큰 유류오염사고는 에리카호 오염사고이다. 각국의 1인당 국민소득(시장환율 기준)의 차이를 고려하여 피해액을 에리카호 오염사고가 우리나라에서 발생하였다고 가정하고 재산정하면, 현행 국제협약의 최고보상액의 약 35% 수준이다. 또한 구매력평가(Purchasing Power Parity : PPP) 환율 기준의 1인당 국민소득을 적용하여 산출된 피해액도 에리카호 사고는 46%에 불과하였으며, 나호드카호 오염사고의 경우는 51%였다. 그러나 프레스티지호 오염사고 피해액(청구액기준)은 1인당 국민소득의 차이를 고려하여도 그 피해규모가 현행 국제협약의 최고보상액을 초과하게 된다. 그러면 이 정도 규모의 사고가 우리나라에서 발생할 여지가 있을가가 중요한 문제이다. 프레스티지호는 사고 당시 선령 26년의 노후선이며, 단일선체의 유조선이었다. 그래서 선체가 두동강나서 적재하고 있는 중유 6만톤 이상이 유출된 것이 피해규모가 커진 가장 큰 요인이다. 그런데 이 사고 이후 개정된 MARPOL협약은 2005년 5월부터 5,000DWT이상의 단일선체 유조선의 중질유 국제운송을 금지하고 있어 프레스티지호 오염사고와 같이 선체가 두동강나서 적재하고 있는 유류가 전량 유출될 확률은 훨씬 줄어들게 된다. 국내간 운송에 대해서도 우리나라는 해양오염방지법을 개정하여 5,000DWT이상의 단일선체 유조선에 의한 중질유의 국내운송은 2005년 5월 5일부터, 600~5,000DWT의 유조선에 의한 중질유의 국내운송은 2008년 이후부터는 선령에 따라 단계적으로 적용하여 2015년에는 완전히 금지시킬 계획이다. 따라서 우리나라에서는 가장 큰 오염사고인 시프린스호 오염사고(5,305톤 유출) 보다 큰 오염사고가 발생할 확률은 상당히 줄어들게 되었다. 시프린스호

오염사고 피해액은 현행 국제협약의 최고 보상한도액의 17.7%에 불과하였다. 한편, 2004년말 기준으로 우리나라는 1992 IOPC Fund 보상액의 8.47%를 부담하고 있다. 그런데 현시점에서 우리나라가 2003 보충기금협약에 가입할 경우는 2003 보충기금이 보상하는 금액의 16.36%를 부담하게 되어 현행 1992 IOPC Fund 부담금의 약 2배를 부담하여야 한다.

1인당 국민소득 기준에 의한 전세계적 대형오염사고 피해액에 대한 재평가와 MARPOL 개정협약에 의한 단일선체유조선의 중질유 운송금지 규정을 고려해 볼 때, 2003 보충기금협약에 가입하여도 오염사고의 잠재적인 피해자인 국민에게는 별다른 이익을 주지 못한다. 반면에 정유사는 적게는 매년 납부하는 연차 부담금 만큼, 크게는 2003 보충기금이 보상하여야 할 금액의 16.36%에 상당하는 금액만큼을 책임져야 하는 금전적 부담을 안게 된다. 따라서 현 시점에서는 우리나라가 2003 보충기금협약에 가입할 필요가 없다고 본다. 그러나 유류오염 사고로 인한 피해액이 현행 국제협약의 보상액을 초과할 우려가 있을 때는 가입을 적극 검토하여야 한다. 그 시점은 우리나라의 1인당 국민소득이 시장환율 기준으로 24,000달러, PPP기준으로 27,000달러에 달한 때가 적절할 것으로 생각된다.

현행 국제협약은 그 시행과정에서 몇가지 문제가 있어 이를 해결하기 위하여 2000년부터 작업반을 구성하여 논의해 왔다. 논의 대상은 협약 개정절차, 2,000톤 미만 선박의 강제보험가입, 유류수령량 보고서 미제출국가 제제방안, 선박의 정의규정 개정 등 현행 제도의 운영과 관련한 문제였다. 그러나 하주의 부담금으로 제3의 기금을 형성하는 내용의 2003 보충기금협약의 채택으로 선주와 하주의 유류오염피해보상에 대한 책임분담문제가 최대 이슈가 되었다. 현행 국제협약체제는 선주와 하주의 책임이 어느 정도 균형을 이루는 체제로 유지되어 왔다. 그런데 2003 보충기금협약의 제정으로 그 균형이 깨어졌기 때문에 이를 바로 잡기 위하여 현행 국제협약을 구조적으로 개편하여야 한다는 주장이 2003 보충기금협약 가입국을 중심으로 계속 제기되어 왔다. 그러나 반대도 만만치 않아서 2005년 10월에 열린 1992 IOPC Fund 제10차 총회는 표결 끝에 현행 국제협약의 개편논의를 중단시키고 작업반을 해체하였다. 동시에 선주와 하주의 유류오염손해 보상책임분담의 불균형 문제는 현행 국제협약을 개

정하지 않고, 국제 P&I그룹에서 제안한 ‘소형유조선 선박소유자 유류오염보상협정(STOPIA)과 유조선 선박소유자 유류오염보상협정(TOPIA)에 의해 해결하기로 방향전환을 하였다.

STOPIA는 2003 보충기금협약에 가입한 국가의 영역에서 유류오염사고가 발생한 경우 29,548톤 미만의 선박소유자에게 2,000만SDR까지 보상할 것을 내용으로하는 IOPC Fund와 국제P&I그룹간의 양해각서이다. STOPIA는 현재는 2003 보충기금협약에 가입한 국가에만 적용하고 있는데 이를 1992 CLC에 가입한 전 국가에 적용하는 방안이 검토되고 있다. 이렇게 하면 1992 CLC에서 정하고 있는 선박소유자의 유류오염손해배상에 대한 책임이 인상되는 효과가 있어 굳이 현행 국제협약체제를 개편할 필요가 없다는 것이다. 예를 들면 1992 CLC에 STOPIA를 적용할 경우 5,000톤 미만의 유조선 선박소유자의 유류오염손해 배상책임은 현재의 451만SDR에서 2,000만SDR로 4.4배 이상 인상된다.

우리나라의 2,000톤 이하의 선박은 609척으로 전체 680척의 약 90%를 차지하고 있으므로 STOPIA를 모든 1992 CLC의 체약국에 확대 적용할 경우 거의 연안유조선인 이들 2,000톤 이하의 유조선 소유자의 보험부담이 가장 큰 문제이다. 1992 CLC 및 FC의 우리나라 이행법률은 유배법은 200톤 이상의 선박에 대해 강제적으로 보험에 가입하도록 하고, 보험에 가입하지 아니하면 운항을 못하도록 하고 있기 때문이다. 1992 CLC 가입국에 STOPIA를 적용할 경우 2,000톤 이하의 우리나라 연안유조선 선박소유자는 적어도 현재 보험료의 50% 이상을 추가로 부담하여야 할 것으로 예상된다. 이에 대한 대응방안으로 우선 검토해 볼 수 있는 것이 현재 유배법에서 200톤 이상의 유조선 선박소유자에게 강제적으로 보험에 가입하게 한 것을 협약과 같이 2,000톤으로 상향 조정하는 방안이다. STOPIA를 적용할 경우도 보상은 i) 선박소유자의 1992 CLC에 따른 책임 보상, ii) 1992 CLC의 선박소유자 책임을 초과한 피해에 대한 1992 IOPC Fund의 보상, iii) 선박소유자(P&I클럽)에서 1992 IOPC Fund에게 2,000만SDR까지 보상하는 순서로 진행되므로 설사 2,000톤 미만의 선박소유자가 보험에 가입하지 아니한 경우도 1992 FC에서 전액 보상하기 때문에 피해자가 충분한 보상을 받지 못하는 경우는 생기지 않는다. 따라서 단순히 연안유조선사의 보험료 부담측면에서 볼 때는 고려할 만한 대안이지만 만약 보험

미가입 선박의 사고로 인하여 1992 IOPC Fund에서 보상하는 경우는 국제사회에서의 우리나라의 신용 또는 신뢰성에 있어서 큰 문제를 야기할 우려가 있다. 이 문제와 연계하여 고려할 사항은 프레스티지호 사고의 영향으로 2003년에 개정된 MARPOL협약에 따라 우리나라 해양오염방지법 시행규칙 개정이 추진되고 있다는 점이다. 주요내용은 600(300GT)~5,000DWT까지의 단일선체 유조선에 의한 중질유의 국내 운송을 2009년부터 선령에 따라 연차적으로 금지하여 2015년까지만 운항하게 한다는 것과 2010년 이후 건조되는 500DWT(250GT) 미만의 선박은 이중저구조를 갖추어야 한다는 것이다. 연안유조선 이중선체화를 추진할 경우 자본력이 취약한 1선박 1선주들은 단일선체로의 선박운항이 허용되는 기간이 만료하면 사업을 포기할 가능성이 높다. 이로 인해 이중 선체 규제대상에서 제외되는 총톤수 250톤 미만 선박과 개조 후에도 경쟁력을 유지할 수 있는 4,000DWT 이상의 선박만 생존하는 형태로 연안유조선 시장이 개편될 것으로 예상하고 있다. 따라서 연안유조선시장의 구조개편으로 상당부분 퇴출이 예상되는 2,000톤 미만의 유조선에 대해 국제적인 신뢰를 상실하면서까지 현행 유배법의 적용대상에서 배제하는 것은 단기적인 처방에 불과하다.

주로 연안유조선이 유배법상의 책임을 담보하기 위해 가입하고 있는 것은 한국해운조합의 선주상호책임공제이다. 한국해운조합은 선박소유자가 부보한 금액의 일정부분만 자체적으로 담보하고 그 금액을 초과하는 손해에 대비해 해외 재보험시장에 재보험을 구매한다. 1992 CLC에 STOPIA를 적용하기로 결정할 경우 개개의 사안별로 책임보장보험을 차별하는 것이 현실적으로 불가능한 보험시장 특성상 국제P&I클럽 회원사뿐만 아니라 국제보험시장 전체에 적용될 것으로 예상된다. 그렇게 되면 한국해운조합에서는 연안유조선에 대해 1992년 CLC의 책임한도액인 451만SDR까지 보장하는 보험을 인수할 수는 있지만 외국보험시장에서 재보험을 구매할 때는 STOPIA를 적용한 책임한도액 2,000만 SDR까지 보장하는 보험을 구매하지 않을 수 없다. 결과적으로 1992 CLC에 STOPIA를 적용할 경우 우리나라 연안유조선도 당연히 적용을 받을 수 밖에 없는 것이 국제보험시장의 구조이다. 따라서 1992년 CLC협약 가입국에 현재 2003 보충기금협약 가입국에만 적용하고 있는 STOPIA를 확대 적용할 경우 우리나라의 대책은 2,000톤 미만의 선박에 대한 보험료를 줄여주기 위한 단기적

인 조치보다는 선대구조개선자금 확대나 선박확보비용지원 등 연안 유조선시장의 구조조정과 연계한 대책이 필요하다. 한편, STOPIA가 적용되면 정유사는 STPOIA에 의해 선주(P&I클럽)가 보상하는 만큼 상대적으로 이익을 보게 된다. STOPIA가 적용될 경우 2,000만SDR(약 296억원)까지는 최종적으로 선주(P&I클럽)가 보상하게 되므로 451만SDR(66억 8,800만원)까지 보상해 온 5,000톤 미만의 선박에 의해 2,000만SDR을 초과하는 피해가 발생하면 IOPC Fund는 최고 1,549만SDR만큼 적게 보상하게 된다. 2004년말 기준으로 우리나라 정유사의 IOPC Fund 부담률이 8.47%이므로 최고 $1,549\text{만SDR} \times 8.47\% = 131\text{만SDR}$ (19억 4천만원)만큼 부담금을 적게 내게 된다. 따라서 STOPIA가 적용될 경우 연안유조선 선주가 2,000만SDR까지 보상하게 됨으로써 추가되는 보험료는 그 선박을 이용하는 정유사에서 운임으로 보전할 수 있을 것으로 생각된다.

한편, 기준미달선의 유류운송행위와 보상연계문제는 2005년 10월에 개최된 제10차 총회에서 비공식작업반을 가동하여 계속 논의하기로 하였다. 그러나 작업반에서는 IMO 소관에 속하는 기술적인 문제를 제외한 재정적, 경제적인 면에 국한한다는 결정을 내렸다. 따라서 앞으로의 논의 방향은 기준미달선의 정의에 관한 문제는 IOPC Fund회의에서 다루어지지 않고, 기준미달선을 운항한 선박 소유자나 그 선박을 용선한 정유사에게 유류오염보상체제와 연계하여 어떻게 불이익을 줄 것인가 하는 문제를 중심으로 논의될 것으로 예상된다. 기준미달선의 유류운송행위와 보상연계문제는 어떠한 선박을 기준미달선으로 볼 것인가가 가장 논란이 많았던 부분이고, 보상체제와 연계하는 것에 대해서는 다수 국가에서 찬성하는 입장이어서 논의의 속도가 빨라질 것으로 예상된다. 정부내에 대응팀을 구성하고, IMO의 작업반 활동에 적극 참가하는 등 능동적인 대처가 필요하다.

제1장

서론

1. 연구의 필요성 및 목적

우리나라는 경제성장과 더불어 석유 수입량이 지속적으로 증가하였다. 우리나라는 지난해 기준 일 평균 228만배럴의 원유를 소비해 세계 7위의 원유소비국이지만 순수입량(석유제품 포함)은 일평균 215만 2천배럴로 중국의 302만5천배럴에 이어 5위인 것으로 나타났다. 이에 따라 세계 원유 수입시장에서 우리나라가 차지하는 비중도 소비 비중에 비해 크게 높아진다. 소비량 기준으로는 2.8%지만 순수입비중으로는 세계 전체 수입액 5,386만 9천배럴중 4.0%에 달한다.¹⁾ 각국에서 수입하는 원유는 유조선으로 운반되고 있다. 이러한 원유를 운송하는 유조선에서 원유가 해양에 유출되는 경우는 막대한 손해를 초래하므로 전세계는 일찍부터 손해보상문제에 관심을 기울여 왔다. 현재 유조선에 의한 해양오염 피해보상제도는 크게 두 가지 제도가 운영되고 있다. 국제해사기구(IMO)가 채택해서 전세계적으로 운영되고 있는 유류오염보상제도와 미국이 자국내에서 독자적으로 운영하고 있는 보상제도가 그것이다. 이른바 국제보상제도라 불리는 IMO 제도는 유류오염손해 민사책임협약(CLC)과 그 기능을 보충하는 유류오염손해 국제기금협약(FC)으로 구성되어 있다. 이에 비해 미국은 1989년 알래스카에서 일어난 엑슨 발데즈호 사고 이후 자체적으로 제정한

1) 원유 순수입 규모가 가장 큰 나라는 미국으로 일평균 1,190만 7천배럴에 달해 전체 시장의 22%를 차지하고 있다. 2위는 일본으로 512만 4천배럴. 3위는 354만 8천배럴(2003년 기준)의 독일임.

1990년 유류오염법(Oil Pollution Act)을 통해 유류오염 보상문제를 해결하고 있다.

IMO에서 이와 같이 국제협약을 통해 유류오염사고를 처리하게 된 데는 1967년에 발생한 유조선 토리 캐년호의 침몰사고에서 비롯되었다. 당시 사고선박에서 흘러나온 원유는 영국은 물론 프랑스 노르망디 해안까지 황폐화시키는 등 엄청난 피해를 가져왔다. 이 사고를 계기로 유조선 오염사고의 심각성을 절감한 각국 정부와 국제기구들은 이에 대처하는 다양한 조치들을 마련하게 되었다. IMO에 의해 1969년에 제정된 유류오염 민사책임협약과 1971년에 제정된 유류오염 보상기금협약은 이 같은 국제적인 노력의 산물이다.

IMO 협약의 기본구조는 유류오염사고가 난 경우 유조선 선박소유자가 미리 가입한 책임보험을 통해 일차적으로 손해를 배상하고, 선박소유자의 손해배상 한도가 넘는 손해에 대해서는 하주가 낸 분담금으로 설치한 기금(Fund)에서 추가로 보상하는 것이다. 미국의 보상제도도 이와 유사하지만 미국 유류오염법(OPA 90)이 자국에 입항하는 유조선에 한해 적용되는 반면, IMO 제도는 다자협약에 근간을 두고 있어 협약에 가입한 국가의 모든 선박이 대상으로 적용된다는 점에서 차이가 있다. 1969 CLC 및 1971 FC는 보상한도액을 인상한 1992 CLC 및 1992 FC으로 대체되어 운용되고 있다.

IMO는 최근 나호드카호, 에리카호, 프레스티지호 등 대형오염사고 보상과정에서 현행 국제보상체제로는 완전한 보상에 한계가 있음을 인식하고, 2003년 5월에 현행 국제 유류오염보상제도의 최고보상한도액을 초과하는 손해를 보상하기 위한 목적으로 유류오염 보충기금협약(이하 “2003 보충기금협약”이라 한다)을 채택하였다. IMO에서 채택한 국제 유류오염 보충기금협약은 1992 FC에 의한 제2차 보상과는 별도로 정유사의 자발적인 참여와 분담금 각출을 전제로 제3의 추가기금(supplementary fund)을 만드는 것을 주요 내용으로 하고 있다. 한편 유류오염 보상협약을 실질적으로 운용하는 국제유류오염 보상기금(International Oil Pollution Compensation Fund, 이하 “IOPC FUND”라 한

다)²⁾은 현행 유류오염 국제보상협약의 시행과정에서 발생한 문제점을 검토하기 위하여 2000년부터 작업반을 운영하고 있다. 작업반은 그동안 협약의 적용 대상이 되는 선박의 정의, 협약 발효절차, 2,000톤 미만 선박에 대한 보험가입 강제화 등을 중심으로 현행 국제협약에 의한 보상체제의 개편작업을 진행하였다. 그러나 2003년 5월에 정유사만 전적으로 비용을 부담하는 유류오염 보충기금협약이 채택됨에 따라 책임균형문제가 새로운 쟁점으로 대두되었다. 즉, 현행 국제협약은 유류오염으로 발생한 손해배상에 대한 책임부담에 대해 선사와 정유사간에 상호균형을 유지하여 왔으나 2003년 정유사가 전적으로 비용을 부담하는 2003 보충기금협약의 채택으로 선사와 정유사간의 책임균형이 무너졌다는 것이다. 이에 따라 2003 보충기금협약을 포함한 현행 국제협약 전반에 대한 개편논의가 급물살을 타게 되었다. 또한 2003 보충기금협약이 2005년 3월 3일에 국제적으로 발효함에 따라 현재 1992 IOPC FUND에 의해 세계에서 3번째로 높은 분담금을 납부하고 있는 우리나라에 대한 가입 압력도 거세지고 있다.

따라서 이 연구의 목적은 크게 두 가지로 나눌 수 있다. 첫째는 2005년 3월에 발효한 2003 보충기금협약에 대한 국제사회의 가입 압력이 가중되고 있는 상황에서 동 협약에 가입할 경우 우리나라에 미치는 영향을 분석하고, 이를 토대로 우리나라 입장에서 어떻게 대처하는 것이 가장 바람직한가를 검토하는 것이다. 둘째는 2003 보충기금협약의 채택과 연계하여 논의되어 온 현행 국제 유류오염 보상협약의 개편논의 내용, 특히 2005년 10월에 개최된 IOPC Fund 회의 이후에 변화된 내용에 대한 면밀한 분석을 통해 우리나라 정부의 향후 대응방안을 제시하는 것이다.

2) 정유사가 유류오염 보상기금협약에 따라 납부한 분담금에 형성된 기금을 국제유류오염보상기금(IOPC FUND)이라 하며, IOPC FUND는 그 자체에 법인격이 부여되어 있어 권리와 의무의 주체가 됨.

2. 연구방법 및 내용

1) 연구 방법

이 연구는 크게 2003 보충기금협약에 대한 가입실익, 가입시기 등에 대한 분석을 통해 바람직한 우리나라의 대응방안을 제시하는 것과 국제 유류오염 보상협약의 개편에 대한 대응방안으로 나눌 수 있다. 우선 2003 보충기금협약에 대한 가입여부 검토는 가입하는 것이 우리나라의 국익에 도움이 되느냐 하는 것이 주요 관점이며, 현행 유류오염 보상협약의 개편논의는 우리나라에 미치는 영향이 무엇인가를 분석하는 것이 그 핵심이다. 이러한 관점에서 이 연구는 다음과 같은 방법으로 진행하였다.

첫째, 2003 보충기금협약을 채택하게 된 배경에 대한 이해와 협약 채택과정에서의 논의 내용과약을 위해 IOPC Fund의 관련회의문서를 검토하였다. 아울러 국제 유류오염보상제도에 관한 국내외 문헌도 조사·분석하였다.

둘째, 국제 유류오염 보상협약의 개편논의는 현행 유류오염 보상협약과 밀접한 관련이 있고, 그 논의의 중심은 선박소유자의 보상책임체제를 개편하는 것이다. 따라서 국제 유류오염보상제도의 개편에 따른 이해당사자의 영향을 파악하기 위하여 유류오염 사고가 발생한 경우 현행 유류오염보상제도에서의 선박소유자와 정유사의 보상책임과 개편안에서 제시하고 있는 양자의 책임을 비교분석하였다.

셋째, 2003 보충기금협약에 가입하는 경우와 현행 국제 유류오염 보상협약의 개편이 논의되고 있는 방향으로 진행될 경우 국내에 미치는 영향 분석과 대책수립을 위해 정부, 선박소유자, 보험업자를 대상으로 면담조사를 실시하고, 학계 및 관계전문가의 자문을 구하였다.

2) 연구 내용

이 연구는 2003 보충기금협약과 현행 유류오염 보상제도의 개편에 대한 우리나라 정부의 대응방안을 마련하는 것이다. 따라서 이러한 목적 달성을 위하여 이 연구 보고서는 다음과 같은 내용을 다루고 있다.

첫째, 이 연구보고서에서 다루고자 하는 2003 보충기금협약과 현행 유류오염보상제도의 개편에 관한 문제는 모두 현행 유류오염보상제도의 내용에 관한 정확한 이해가 필요하다. 이를 위해 제1장 서론에 이어 제2장에서는 현행 유류오염 보상제도의 내용을 중점적으로 살펴보았다. 현행 유류오염 보상협약의 성립배경, 변천과정 및 주요내용을 검토하고, 국내이행법률인 유류오염손해배상보장법의 주요내용에 대해서도 살펴보았다.

둘째, 제3장에서는 2003 보충기금협약이 만들어진 배경을 살펴보고, 협약의 주요내용을 분석하였다. 협약의 제정된 배경을 분석하는 것은 동 협약을 이해하는 데 필수적일 뿐만 아니라 현행 유류오염 보상협약의 개편과도 밀접한 관련이 있기 때문이다. 또한 2003 보충기금협약의 제정에 따른 영향도 개략적으로 언급하였다. 이를 토대로 제5장에서 우리나라의 대응방안을 도출하였다.

셋째, 제4장에서는 현행 유류오염 보상제도의 개편논의의 내용을 분석하였다. 현행 협약체제의 개편이 시작하게 된 배경과 2003 보충기금협약의 채택과 관련하여 논의된 내용을 살펴보았다. 특히 논란의 핵심인 유류오염피해에 대한 선박소유자와 정유사의 책임분담의 불균형을 해소하기 위한 개편논의가 2005년 10월 IOPC Fund 이후에 어떻게 달라졌는지, 향후 중점 논의될 사항은 무엇인지에 대해 분석하였다.

넷째, 제5장에서 2003 보충기금협약의 발효와 현행 국제협약의 개편논의에 대한 우리나라의 바람직한 대응방안을 제시하였다. 우선 2003 보충기금협약의 가입여부는 우리나라에서 현행 국제협약의 보상한도액을 초과하는 사고가 발생할 개연성이 있는지에 대하여 분석하였다. 분석방법은 각국의 1인당 국민소득의 차이를 고려하여 현재까지 발생한 대형 오염사고의 피해액을 우리나라에

서 발생한 것으로 가정한 피해액으로 재평가하는 방법을 사용하였다. 아울러 2003 보충기금협약의 가입에 따른 국내영향분석을 통해 가입여부 및 가입시기를 제시하였다. 선박소유자와 정유사간의 책임분담 불균형 해소 문제는 이 연구를 시작한 2005년 초에는 현행 협약체제를 개편하는 것을 전제로 논의가 진행되었으나 2005년 10월에 개최된 1992 IOPC Fund 제10차 총회에서 현행 협약의 개편 대신에 국제 P&I그룹에서 제안한 소형유조선 선박소유자의 유류오염보상협정(STOPIA)과 선박소유자 유류오염보상협정(TOPIA)으로 해결하기로 하였다. 따라서 이 협정이 시행될 경우 우리나라에 미치는 영향을 중심으로 분석하여 대응방안을 제시하였다.

마지막으로 제5장에서는 2003 보충기금협약의 가입여부와 시기, 선박소유자와 정유사간의 책임분담 불균형 문제를 해결하기 위한 유류오염 보상체제 개편논의에 대한 우리나라 대응방안을 중심으로 연구 결론을 제시하였으며, 정책건의 사항도 언급하였다.

제2장

현행 유류오염 손해보상제도 분석

1. 국제 유류오염손해 보상제도 분석

1) 국제 유류오염 보상제도의 개요

유류는 해양에 유출되었을 경우 해양환경에 심각한 피해를 준다. 특히 유류는 생산지와 소비지가 달라서 생산지에서 소비지로 운송하여야 하는데 대부분 선박을 이용하게 된다. 전 세계적인 석유수요의 증대로 인한 유류의 해상수송량 증가와 유류수송에 이용되는 선박의 대형화 등은 한층 더 유류유출의 위험 및 대량 유출의 위험을 증가시키고 있다.

국제적으로는 선박에 의한 해양유류오염을 방지하기 위하여 다방면에 걸친 노력이 있어 왔으며, 최초로 제정된 국제협약 “1954년 유류에 의한 해양오염 방지협약(International Convention for the Prevention of the Sea by Oil, 1954)” 이다. 그러나 이 협약은 해양오염의 공법적 규제만을 내용으로 하고 있어서 유류유출로 인한 피해보상 문제를 취급하지는 않았다. 그러던 중 1967년 3월에 토리캐년호 유류오염사고³⁾가 발생하자 유류오염 피해보상을 위한 법제

3) 페르시아灣으로부터 원유를 만재하고 영국 밀포드 하펜으로 항해 중인 리베리아 선적 유조선 토리캐년호(118,285DWT)는 영국 남서단 외항 시리(Cirry) 부근의 암초에 좌초하여 18개의 탱크 중 14개에 파공이 생겨 길이 30km, 폭 6.5km, 두께 46cm에 걸친 방대한 양의 유류가 유출되었다. 이에 대하여 직접 피해국인 영국은 3일간에 걸쳐 포격기 및 전투기 54기를 동원 총28톤의 폭탄을 투하하여 본선을 폭파하였고, 관·민을 동원하여 해상소각과 대규모의 청소작업을 전개하였으나 이미 기름띠가 영국해안은 물론 프랑스 노르망디 해안에 달하여 어업, 관광자원에 막대한 피해를 입혔다.

정비의 필요성이 제기되었다. 토리캐년호 유류오염사고시 제기된 문제는 다음과 같다. 첫째, 1954년 해양오염방지협약은 기국적 선박에 대해서만 강제력을 부여하고 있어 연안국인 영국정부가 공해상의 외국선에 대하여 폭격한 것은 정당한 조치인가, 둘째, 유조선에 의한 유류오염에 대하여 일반 불법행위와 같이 과실책임주의를 취하는 것이 타당한가, 셋째, 민사책임 법제하에서 연안국 정부가 지출한 방제비용을 불법행위에 근거한 손해로서 개인에게 배상청구를 할 수 있는가, 넷째, 유류오염손해의 경우도 1957년 선주책임제한협약에 의한 책임제한을 인정할 것인가, 다섯째, 선주 이외에 하주도 책임을 져야 옳지 않는가 하는 것이다.

이러한 문제에 대해 시급히 결론을 낼 필요가 있어 정부간 해사협력기구(IMCO : 후에 국제해사기구(IMO)로 바뀜)가 국제해법회(CMI)와 협력하여 이러한 문제를 해결하기 위한 국제협약의 초안을 작성하였다. 이어서 1969년 11월에 개최된 외교회의에서 “1969년 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약(The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969(이하 ‘1969 CLC’라 한다)”과 “유류오염사고시 공해상의 조치에 관한 국제협약”을 채택하였다. 1969 CLC는 1957년에 제정된 선주책임제한협약에 대하여 특별법적 지위에 서는 것으로 다음 몇 가지 점에서 커다란 의미를 갖는다.

첫째, 해사법체제하에서 전통적으로 고수되어 왔던 과실책임의 원칙이 엄격책임(strict liability)으로 변경되었으며, 동시에 선주의 책임한도액이 1957년 선주책임제한 협약⁴⁾에 비해 2배로 증가되었다는 점, 둘째, 재정능력증명서를 통해 강제보험제도를 도입함과 아울러 선주가 유류오염손해를 배상하지 않을 때는 선주의 보험자를 상대로 직접 청구권을 행사할 수 있음을 규정한 점 등이다.

4) 토리캐년호 사고로 인한 피해청구 금액은 영국이 850만달러, 프랑스가 750만달러로 총 1,600만달러에 달하였으나 그 당시에는 유류오염사고에 대한 법제도가 정비되기 전이어서 1957년 선주책임제한협약에 의한 선주의 최고책임한도액은 408만달러에 불과하였다.

그러나 1969 CLC에 대해서는 선박소유자와 피해자 양측 모두에서 불만이 있었다. 선박소유자측은 협약이 종래의 전통적 해사법상의 대원칙인 과실책임주의를 변경하여 선박소유자의 무과실 책임을 인정한 것과 선박소유자의 손해배상책임 한도액을 기존 협약의 2배로 인상한 것은 지나치게 선박소유자에게 가혹하다는 불만이었고, 피해자측은 피해 보상액이 피해 자체 또는 가해자에 따라 정해지는 것이 아니라 보험시장의 부보능력에 따라 결정됨으로써 대형 유조선에 의한 유류오염사고의 경우 그 보상 내지 피해구제가 충분하지 못하다는 비난이었다. 동시에 석유의 해상수송을 통해서 타인에게 위험을 조성하는 한편 그로부터 이익을 얻는 석유업계도 유류유출로 인한 손해에 대해 부분적인 책임을 져야한다는 여론도 제기되었다. 이에 1971년 12월에 브뤼셀에서 개최된 국제회의에서 “1971년 유류오염손해에 대한 보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약(International Convention on the Establishment of Internation Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971(이하 ‘1971 FC’라 한다)”을 채택하였다. 이 협약은 하주인 석유업계에서 각출한 기금을 조성하여 1969 CLC의 책임한도액을 초과한 손해에 대해 사고당 4억 5,000만 프랑(미화 약 3,600만 달러)까지 보상이 가능하도록 하였고, 필요에 따라 그 한도액을 2배 즉 9억 프랑(미화 약 7,200만 달러)까지 증액시킬 수 있도록 하였다. 또한 “1969 CLC”에 의해 선박소유자가 부담하는 보상액의 일부를 동 기금에서 일부 전보하는 제도, 이른바 “롤백제도(roll back system)”를 도입하였다. 이와 같이 1971 FC는 피해자에 대한 충분하고도 적절한 보상과 선주의 민사책임협약상의 추가적 재정부담의 구제를 기본목적으로 제정된 것이었다.

1969 CLC 및 1971 FC에 의해 이루어진 보상액을 분석한 결과 당초 선박소유자와 하주가 유류오염손해에 대한 비용부담비율은 선주측으로부터 점차 하주측으로 이행되어온 듯한 양상을 보여왔다. 그것은 민사책임협약에서 선박소유자의 책임한도액을 최저보상한도액을 정함이 없이 단순히 톤수비례로 정하여져 있어 특히 소형유조선에 의한 유류오염사고의 경우 피해자가 선박소유

자의 책임한도액에서 전액보상을 받지 못하여 기금이 이를 보상하는 사례가 다수 발생하였기 때문이다. 한편 조선기술의 발전으로 대형유조선의 건조와 운항이 증가하고 전 세계적으로 진행된 인플레이션의 영향으로 화폐가치가 감소하였을 뿐만 아니라 1978년 아모코 카디즈호,⁵⁾ 1979년 안토니오·그라프시호,⁶⁾ 1980년 다니오호⁷⁾ 등 예상외의 대형사고가 발생하여 1969 CLC와 1971 FC의 보상한도액만으로는 피해자구제가 충분히 이루어 질 수 없게 되었다. 그리하여 양 협약을 전면 검토하기로 하고 1984년 런던에서 열린 외교회의에서 1969년 민사책임협약과 1971년 국제기금협약의 1984년 개정의정서(이하 “1984년 개정협약”이라 한다)가 채택되었다. 1984년 개정협약은 세계 제1위의 유류수입국인 미국이 가입하여야만 발효되도록 발효요건⁸⁾을 엄격히 규정하고 있었다. 그러나 1989년 엑슨 발테즈호의 좌초사고를 겪은 미국이 1990년 유류오염방지법(US Oil Pollution Act 1990, 이하 “OPA ’90”이라 한다)을 제정함으로써 동 협약에 대한 비준가능성이 없어졌다. 이로 인해 동 협약의 발효전망이 불투명하게 되자⁹⁾ 국제유류오염보상기금(IOPC Fund) 제13차 총회에서는 영국의 제안에 의해 1984년 개정협약의 재검토를 위한 작업반을 설치하였다. 1991년 3월과 6월에 개최된 작업반의 재검토 결과는 10월에 개최된 제14회

5) 아모코 카디즈(AMOCO CADIZ)호 (리베리아 선적, 228,513DWT)사고는 1978년 3월 프랑스 브류타뉴 반도의 서북해안에 좌초하여 약 22만톤의 원유가 유출되어 2억 3,000만 달러의 피해가 발생하였다.

6) 안토니오·그라프시호(ANTONIO GRAMSCI)호(소련 선적, 39,870DWT)는 1979년 2월 바르토해의 라트비아 공화국 외해에 좌초하여 원유 약 500톤을 유출하여 라트비아 외해, 스웨덴, 핀란드에도 손해가 발생함. 최종보상액은 약 2,700만달러이다.

7) 다니오(TANIO)호 (마다카스카라 선적, 28,120DWT)는 1980년 3월 프랑스 브류타뉴 외항에서 황천으로 선체가 두동강나고, 중유 1,300톤을 유출하여 브류타뉴 해안 200km가 오염됨. 손해액은 3.5억 프랑스 프랑(약 6,960만달러)으로 기금의 한도액을 초과하였다.

8) 1969년 민사책임협약의 1984년 개정협약은 10개국 비준 또는 가입 및 가입국 중 6개국의 탱커보유량이 100만 톤 이상일 것을, 1971년 국제기금협약의 1984년 개정협약은 8개국 이상 비준 또는 가입 및 가입국의 연간분담유 수령량이 총 6억톤 이상일 것을 발효요건으로 하고 있었다.

9) 1971년 국제기금협약의 1984년 개정협약의 발효요건은 가입국의 분담유 수령량 합계가 7억 5천만 톤일 것을 요구하고 있었다. 그러나 연간 유류수입량이 4억만 톤인 미국이 가입하지 않을 경우 사실상 발효요건을 충족시킬 수 없게 된다[Peter Wetterstein, “Trend in maritime environmental impairment Liability”, Lloyd's maritime and commercial quarterly, 1994. 5. p.231 참조].

국제유류오염보상기금 총회 및 IMO 법률위원회의 심의를 거쳐 이듬해 개최된 외교회의에서 1984년 개정협약을 일부 수정하여 1969 CLC와 1971 FC의 1992년 개정의정서인 이른바 “1992년 유류오염손해에 대한 보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약(International Convention on the Establishment of Internation Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992(이하 ‘1992 CLC’이라 함)”과 “1992년 유류오염손해에 대한 보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약(International Convention on the Establishment of Internation Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992(이하 ‘1992 FC’이라 함)”을 채택하였다. 이 협약들은 1996년 5월 30일에 발효되었다.

2) 1992 CLC의 내용 분석

(1) 책임의 주체

책임의 주체는 유류오염사고가 발생한 경우 누구에게 보상책임을 지도록 할 것인가 하는 문제이다. 1992 CLC는 책임의 주체를 사고 당시의 등록선주 및 선박의 실제 소유자로 규정하고 있다. 이는 선박의 경우 용선이나 채용선 등으로 인하여 누가 선박소유자인지 일반 피해자로서는 확인하기 어려운 점을 고려하여 사고 당시 등록된 선박소유자를 책임의 주체로 단일화한 것이다. 등록된 선주가 없을 경우는 그 선박을 소유하는 자이다. 또한 1992 CLC는 1969 CLC이 책임의 주체가 될 수 없는 자로서 단순히 선주의 대리인, 사용인이라고만 규정하였던 것을 보다 구체화하여 다음과 같이 상세히 열거하고 있다. 즉, ① 선주의 사용인, 대리인, 선원 ② 도선사 기타 선원이 아니면서 선박에 역무를 제공하는 자 ③ 선박의 용선자(나용선자 곧 선박임차인 포함), 관리인, 운항자, ④ 선주의 동의에 의하여 또는 권한있는 당국의 지시에 의하여 구조작업을 하는 자 ⑤ 방제조치를 취하는 자 ⑥ 이상 ③~⑤의 사용인 또는 대리인에 대하여는 협약이나 다른 근거에 의하여 손해배상청구를 하지 못한다고 규정하고 있다(제4조 제4항). 그러나 이 때에도 이들이 고의로 또는 손해발생의

위험이 있음을 알면서 무모하게 행한 자신의 작위나 부작위로 인하여 손해가 생긴 때에는 책임을 물을 수 있다. 이는 아모코 카디즈호 오염사고 당시 미국 법원이 등기된 선박소유자 이외에 선박운항자에게도 책임을 부담시킨 것을 계기로 책임의 단일화를 분명히 하기 위하여 용선자나 선박관리회사 및 운항자를 면책범위에 포함시켰으며,¹⁰⁾ 구조활동과 방제조치를 장려하는 차원에서 구조업자와 방제조치자에게 면책권을 부여하였다.¹¹⁾

(2) 책임의 내용

① 책임의 원칙

통상 국제 해상법은 선박소유자는 과실이 있는 경우에 한하여 손해배상책임을 진다. 그러나 1992 CLC는 예외적인 몇 가지 경우를 제외하고는 선박소유자나 선장, 기타 사용인의 과실유무를 따지지 않고 선박소유자가 배상책임을 지는 무과실 책임주의를 취하고 있다. 동시에 동 협약은 선박소유자의 배상책임에 대한 상한 금액을 인정함으로써 균형을 도모하고 있다.

선주는 엄격한 무과실 책임을 부담하나, i) 오염손해가 전쟁, 적대행위, 내란, 폭동 또는 예외적이고 불가피하며 불가항력적 성질의 자연현상에 의해 발생하거나, ii) 당해 오염손해가 전적으로 손해를 발생시킬 의도로서 행한 제3자의 작위 또는 부작위에 의하여 발생하거나, iii) 당해 오염손해가 전적으로 기타 항로시설의 유지에 관하여 책임 있는 정부, 기타의 당국의 그 시설 유지에 관한 과실 또는 고의에 의하여 발생한 경우에는 책임이 면제된다(제3조 (2)항). 그리고 이러한 면책사유의 입증책임은 선박소유자에게 있다(3조 (2)항 단서).

1992 CLC는 위와 같은 면책사유 이외에도 선박소유자가 오염손해가 전적으로 또는 부분적으로 피해자의 고의나 과실로 인하여 발생한 것임을 입증한

10) Wu Chao, Pollution from the Carriage of Oil by sea: Liability and Compensation, Kluwer law, 1996, p. 170.

11) 줄고, “1992년 민사책임협약 및 국제기금협약과 국내법 개정에 관하여”, 해법회지, 1996. 10(제8권 제2호), 152-153쪽.

경우는 그 자에 대하여 손해배상책임을 지지 아니한다. 이는 피해자가 스스로 초래한 행위에 대하여는 손해를 배상할 책임이 없음을 명백히 한 것이다.

② 책임의 대상

책임의 대상이란 i) 어디에서, ii) 무슨 선박에 의해, iii) 어떠한 종류의 유류가 유출되어 발생한 iv) 어떠한 오염손해에 대하여 1992 CLC에서 배상하는가 하는 문제이다.

가. 장소적 범위

책임의 대상의 장소적 범위는 오염손해가 어디에서 일어난 경우에 동 협약의 규정에 의해 보상받을 수 있는가 하는 점에서 중요하다. 1992 CLC는 동 협약에 가입한 국가의 영해 및 배타적 경제수역내에서 발생한 오염손해를 보상하고 있다. 또한 협약은 체약국이 배타적 경제수역을 설정하고 있지 않은 경우를 대비하여 “... .. 체약국이 국내법에 따라 영해측정기선으로부터 200마일 (nautical mile : 해리)을 초과하지 않는 범위내에서 확장한 영해에 접속한 영해이원의 수역... ..” 도 포함시키고 있다. 여기서 기준이 되는 것은 사고가 아니라 오염손해란 것이다. 즉, 사고는 체약국의 배타적 경제수역에서 발생하지 않았더라도 오염손해가 체약국의 배타적 경제수역내에서 발생한 경우는 협약의 배상대상이 된다. 특히 방제조치의 경우는 공해상이나 협약에 가입하지 아니한 다른 국가에서 취해진 경우에도 배상대상이 된다.

나. 적용대상 선박 및 유류

(가) 적용대상 선박

대상선박이란 어떠한 선박에서 유류가 유출된 경우에 1992 CLC에 의해 배상받을 수 있는가 하는 점이다. 협약에 의해 배상대상이 되는 선박은 유류를 화물로서 실적상태로 운송하는 선박 즉, 유조선이며, 유류를 포장하여 운송하

는 선박은 대상이 아니다. 1992 CLC는 공선 항해중인 유조선에서 유류의 유출이 있는 경우도 배상대상으로 하고 있다. 또한 유류와 기타 화물을 운송할 수 있는 겸용선 역시 유류를 화물로서 실적상태로 실제로 운송중인 경우와 전항차에서 유류를 운송하고 난 후 그 잔유가 선박내에 조금이라도 남아 있는 상태에서 항해 중 유류를 유출한 경우는 배상대상이 된다(제1조 제1항).

(나) 적용대상 유류

1992 CLC에서 배상대상이 되는 유류는 원유, 중유, 중디젤유, 윤활유 등의 지속성 탄화수소계 광물유이다. 국제유류오염보상기금(IOPC Fund)은 1969년 유류오염민사책임협약과 1971 FC의 적용과 관련하여 “비지속성 유류란 선적 당시 에이에스티엠 방식 디 86/78(ASTM Method D 86/87)나 그에 따른 개정 방식에 따라 시험할 때 섭씨 340도 이하에서 그 부피의 50퍼센트를 초과하는 양이 증류되는 유류를 말하고, 이에 해당하지 않는 유류는 모두 지속성 유류다”라고 정의하였는데, 이는 1992 CLC에도 동일하게 적용된다.¹²⁾ 적용대상인 선박에서 화물로 운송되던 유류가 유출된 경우뿐만 아니라 연료로 사용하던 유류가 유출된 경우도 배상대상이 된다.

(다) 적용대상 오염손해

1992 CLC에서 배상되는 오염손해를 크게 선박의 외부에서 생긴 손실 또는 손해와 방제조치관련 비용으로 구분할 수 있다. 즉, i) 유출 또는 배출된 장소에 불구하고 선박으로부터 유류가 유출 또는 배출되어 초래된 오염에 의하여 그 선박의 외부에서 생긴 손실 또는 손해, 단 환경손상으로 인한 손해는 이익의 상실과 환경회복을 위하여 취하였거나 취할 상당한 조치비용에 한함. ii) 방제조치 비용 및 방제조치로 인한 추가적 손실 또는 손해가 배상대상이다. 여기서 선박의 외부란 반드시 해양만을 의미하지는 않으므로 육지나 다른 선박에 유출된 경우도 포함된다.¹³⁾ 1969 CLC는 손해의 유형에 대하여 명시적인

12) Chao, op. cit., p.41.

13) Fund/WGR.7/3, Paragraph 2.1.7.

규정을 두지 않았다. 이로 인해 협약상의 유류오염손해의 해석과 관련하여 천연자원에 대한 손해의 배상여부, 손상된 해양환경의 회복비용의 배상여부 등에 관하여 각국 법원의 해석이 달라 혼란이 가중되어 왔다. 1992 CLC는 이를 명시적으로 해결하고자 단서조항을 추가하였다. 단서 조항에 의해 배상되는 환경손해는 단순히 오염된 것만으로는 그 대상이 되지 않고, 어업손해와 같이 오염에 의해 이익의 상실(loss of profit)이 있는 경우와 파괴된 환경의 회복을 위하여 실제로 취하였거나 취하여야 할 합리적인 조치로 인한 비용, 즉 오염된 모래의 교체 등 원상회복을 위한 복구비용만을 보상대상으로 하고 있다(제1조 제6항). 이익의 상실은 계산 가능한 구체적 숫자에 근거한 것이어야 하며 이론적인 모델에 의해 계산한 추상적인 손해, 즉 해수가 몇 평방미터 또는 몇 입방미터 오염되었으므로 1평방미터당 얼마라고 하는 청구는 대상이 되지 않는다.

한편 사고의 범위에 유류오염손해를 초래할 중대하고도 절박한(grave and imminent) 위협을 발생시키는 사고를 포함시킴으로써(제1조 제8항) 실제로 유류유출이 발생하였는가를 불문하고 중대하고도 절박한 위협이 있었던 한 유출방지를 위해 취해진 사전적인 예방조치로 인한 합리적인 비용도 보상받게 되었다. 무엇이 중대하고도 절박한 위협인지에 대해서는 협약상 언급이 없으나 선박의 충돌이나 좌초사고의 경우, 또는 유류를 적재한 채로 침몰한 경우 등은 아직 유류의 유출은 없다고 하더라도 중대하고도 절박한 위협이 있는 것으로 보아도 좋을 것이다. 따라서 이러한 선박으로부터의 유출손해의 위협을 제거하기 위하여 당해선박을 폭파, 소각하거나 인양하는 등의 조치를 취하였다면 이는 1992 CLC가 예정하고 있는 하나의 방제조치로서 협약내용에 따른 보상을 받게 될 것이다. 방제조치비용에 관하여 협약은 그 조치가 취해진 지역을 묻지 아니한다는 문언을 새로 추가함으로써 종래 해석에 맡겨져 있던 것을 입법으로 해결하였다(제2조 (b)항).

③ 책임의 제한

책임의 제한 문제는 선박소유자가 얼마까지 책임을 질 것인가 하는 문제이

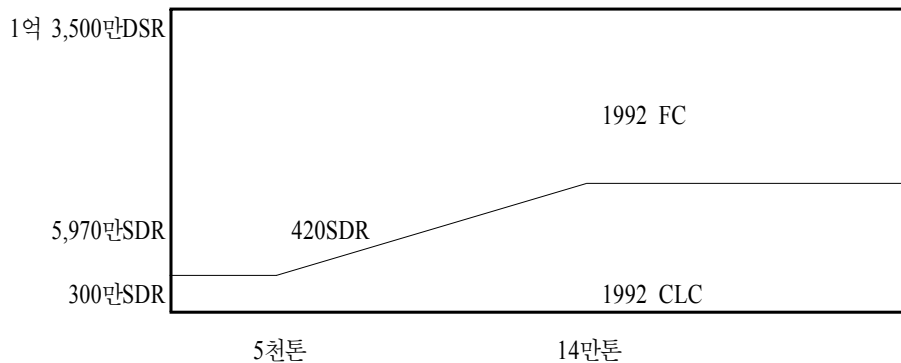
다. 1969년 유류오염 민사책임 협약을 제정할 당시 선박소유자에게 과실여부에 관계없이 책임을 지게 하는 무과실 책임주의를 채택하였는데 그 대신에 인정한 것이 손해배상액의 한도를 정한 것이었다. 특히 선박소유자의 책임을 초과하는 손해배상액은 하주가 만든 기금에서 충당하므로 큰 문제가 없이 인정되었다.¹⁴⁾

가. 책임한도액

1992 CLC에 의해 선박소유자가 부담하게 되는 손해배상책임은 선박의 톤수에 따라 다르다. 손해배상책임 한도액을 정하는 방식은 3단계로 되어 있는데 5천톤 이하의 선박은 선박의 크기에 관계없이 동일한 손해배상책임을 지며, 5천톤에서 14만톤의 선박은 추가 톤당 일정금액이 비례적으로 증가한 금액을 적용받고, 14만톤을 초과하는 선박의 경우도 톤수와 관계없이 일정한 손해배상액만 부담하는 방식이다. 즉 총톤수 5천톤 이하의 선박은 일률적으로 300만 SDR, 총톤수 5천톤을 초과하는 선박은 300만SDR에 초과된 톤당 420SDR을 곱한 금액을 더한 총액이 책임한도액이지만 총액은 어떠한 경우에도 5,970만 SDR을 초과할 수 없도록 하고 있다(제5조 제1항). 1969 CLC는 14만톤 이하의 선박에 대하여는 선박의 톤수에 비례하여 책임한도액을 부과하고, 14만톤 이상의 선박에 대해서는 선박의 크기에 관계없이 일정한 금액을 손해배상액을 정하고 있는 2단계방식을 채택하였으나 1992 CLC는 5천톤 이하의 선박에 대하여 톤수에 관계없이 최저액을 정함으로써 3단계방식을 취하고 있다(그림 2-1 참조). 결과적으로 소형선박의 경우 책임한도액이 상당히 인상되는 결과를 가져왔는데 이는 그 동안의 유류오염손해배상 실적에 근거하여 선박소유자와 하주의 부담분간의 균형을 유지하기 위한 조치이다.

14) Gottahard Gauci, Oil Pollution at Sea - Civil Liability and Compensation for Damage, John & Sons(1977), pp. 77-78.

〈그림 2-1〉 1992 CLC 및 1992 FC의 보상한도액



한편 1996년에 발생한 나호드카(NAKHODKA)호 오염사고¹⁵⁾와 1999년에 발생한 에리카(Erika)호 오염사고¹⁶⁾의 손해액이 1992 CLC와 1992 FC의 최고 보상한도액을 초과하여 나호드카호 오염사고와 에리카호 오염사고로 입은 손해의 각각 70%와 80%만 보상 가능하게 되었다. 이로 인해 유류오염손해보상에 관한 국제협약이 피해자에 대한 충분한 보상체제 구축이라는 협약 제정취지를 달성하지 못하게 되자, 2000년에 1992 CLC의 보상한도액을 50% 인상하였다(<표 2-1> 참조).

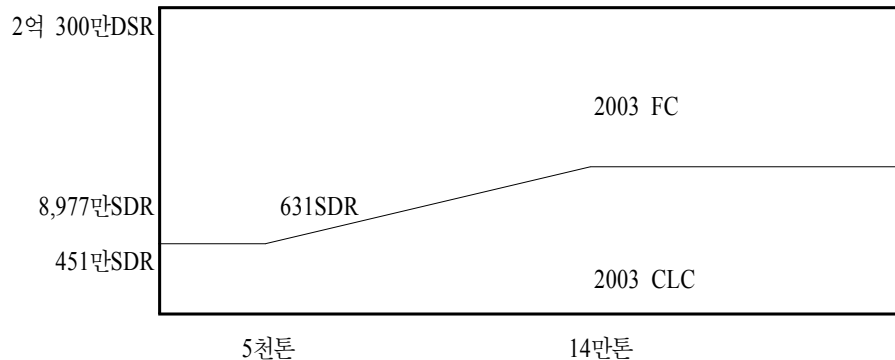
15) 1996년 12월 20일 유조선 나호드카호(러시아 선적, 13,157G/T, 중유 19,000톤 적재)가 상해항을 출항해서 러시아의 페트르 파브로스키(Petropavlosk)항으로 항해하던 중 1997년 1월 2일 시마네현(Shimane) 오끼섬(Okishoto) 북북동 약 100km의 공해상에서 황천을 만나 선체가 선수부와 선미부 2부분으로 절단되는 사고가 발생하였음. 이 사고로 약 6,200톤 이상의 중유가 유출되었음(한국해양오염방제조합, “정체된 일본 방제제도 일대 개선- 유조선 NAKHODKA호 오염사고 -”, 『깨끗한 바다, 밝은 미래』, 2001년 신년호. p.15).

16) 1999년 12월 12일 유조선 Erika호(몰타 선적, 19,666G/T, 37,280DWT)가 중질 연료유 약 3만톤의 화물을 적재한 상태에서 프랑스 둔커퀴(Dunkerque)항에서 이탈리아 리보노(Livorno)항을 항하여 항해하던 중, 높은 파도로 프랑스 비스케이만 해상(47°12'N, 004°36'W)에서 선수와 선미부가 2개로 절단되는 사고가 발생하였음. 이 사고로 약 14,000톤의 화물유가 해상에 유출되었고, 약 400km에 이르는 프랑스 연안이 오염되어 염전, 굴, 조개 양식장 등 엄청난 어업피해가 발생하였음(한국해양오염방제조합, “유조선 ERIKA호 오염사고”, 『깨끗한 바다, 밝은 미래』, 2000년 창간호, p.16).

〈표 2-1〉 1992년 협약 및 2000 개정의정서의 책임한도액 비교

구 분	책임한도액
1992 CLC	① 5,000톤까지 : 300만SDR ② 5,000톤이상 : ① + 배톤당 420SDR 단, 최고한도액은 5,970만SDR
1992 CLC 개정	① 5,000톤까지 : 451만SDR ② 5,000톤이상 : ① + 배톤당 631SDR 단, 최고한도액은 8,977만SDR

〈그림 2-2〉 1992 CLC 및 FC의 개정의정서 보상한도액



나. 책임제한 배제사유

1992 CLC는 선박소유자의 손해배상책임을 일정 금액으로 제한할 수 있게 허용하고 있는데, 책임제한 배제사유는 선박소유자의 그러한 권한을 박탈함으로써 발생한 모든 손해에 대해 선박소유자에게 전적으로 책임을 지울 수 있는 특정한 사유에 관한 것이다. 1992 CLC는 선박소유자의 책임제한 배제사유를 “선박소유자 자신이 그 손해를 일으킬 의도로 한 작위나 부작위 또는 그러한 손해 발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인한 손해”에 대하여 책임을 제한할 수 없는 것으로 규정하고 있다(제3조 제4항 단서). “손해의 발생의 염려가 있음을 인정하면서 무모하게 한 행위”라는 용어는

1929년 바르샤바 국제항공운송협약에 대한 1955년 헤이그 의정서에서 처음 사용되었으며, 영미법상의 wilful misconduct의 개념을 기초로 하여 이러한 규정을 두게 되었다.¹⁷⁾ 영미법계 국가에서는 이 개념에 비교적 익숙하므로 해석상 큰 문제가 없으나 대륙법계 국가에서는 생소한 개념이어서 그 적용요건에 관하여 다수의 논란이 남아 있다.

④ 강제보험제도

1992 CLC는 이 협약상의 책임의 이행을 확실히 하기 위하여 체약국에 등록된 선박이 유류를 살적화물로서 2,000톤 이상을 수송하는 경우 그 선박소유자는 책임한도액에 상당하는 책임보험에 가입하거나 책임이행을 보증하는 은행보증(guarantee of a bank) 또는 국제보상기금협약에서 교부하는 증명서(certificate)와 같은 재정보증(financial security)을 취득·유지하도록 강제하고 있다(제7조 제1항).

또한 1992 CLC는 각 체약국에게 자국에 등록된 선박에 관하여 보험이나 재정보증을 유지하고 있는지 확인한 뒤 재정보증서를 발급할 의무를 부여하고, 선박소유자에게는 이를 선내에 비치할 의무를 부여하고 있다(제7조 제2항, 제4항). 이는 강제보험제도를 실효성 있게 하기 위한 것으로 그 이외에도 체약국에게 i) 자국 등록선박 중 재정보증서를 비치하지 아니한 선박에 대해 취항허가를 불허하고, ii) 강제보험 대상선박은 외국선박인 경우라도 자국의 항구에 입출항하는 선박에 대해서는 적절한 보험이나 재정보증을 갖추도록 할 의무를 부여하고 있다. 한편, 유류오염 손해가 발생한 경우 피해자는 선박소유자가 가입한 보험자나 재정보증인에게 직접 청구할 수 있다. 통상 선박소유자가 가입하고 있는 P&I 보험의 경우 피해자의 P&I 보험에 대한 직접 청구권은 인정되고 있지 아니하지만 1992 CLC는 보험자 등에게 직접 청구할 수 있게 하여 피해자 보호를 강화하고 있다.

17) Chao, op. cit., p.178, 주 211.

3) 1992 FC의 내용 분석

(1) 개요

1971 FC를 개정한 1992 FC¹⁸⁾는 1992 CLC를 보완하기 위한 것이므로 동 기금협약의 체약국이 되기 위해서는 반드시 1992 CLC의 체약국이 되어야 한다. 1992 FC의 기본원칙은 1992 CLC이 종료되는 곳에서 1992 FC이 적용되기 시작한다는 것이다. 즉 유조선에 의한 유류오염손해가 발생한 경우에 1992 CLC에 따라 배상되지 아니한 손해가 있는 경우 이를 보상하기 위하여 1992 FC이 적용되는 것이다. 1992 FC는 이러한 손해를 보상하기 위한 재원은 하주 측인 체약국의 석유업계가 분담하여 기금을 구성하도록 되어 있고, 이 기금을 운영하기 위하여 국제유류오염손해보상기금(International Oil Pollution Compensation Fund, 이하 “1992 IOPC Fund”라 함)를 설치하도록 되어 있다. 1971 FC의 피해자에 대한 보상의 주체는 1992 IOPC Fund이다. 1992 IOPC Fund는 각 체약국의 법률에 따라 법인격이 인정되므로 권리의무의 주체가 되고, 소송에서 통지를 받을 권리와 소송에 참가할 권리 등 소송에서 당사자 지위가 인정된다(협약 제2조). 1992 IOPC Fund는 모든 체약국들로 구성된 총회와 총회에서 선출된 집행위원들로 구성된 집행위원회에 의해 운영된다.

(2) 1992 FC의 적용대상

1992 FC의 적용대상 선박 및 유류의 정의는 1992 CLC의 정의와 동일하다. 공 유조선에 의한 유류오염은 연료유에 의한 오염인데 이러한 연료유에 의한 오염에 대해 석유업계에서 출연하는 1992 IOPC Fund에서 책임질 필요가 없다는 주장이 있었으나 양 자매협약의 적용대상을 일치시키는 것이 바람직하다는 정책적 고려에서 동일한 정의 규정을 두고 있다.¹⁹⁾ 그 외 오염의 정의나 적

18) 2005년 10월 10일 현재 체약국은 92개국이며, 4개국이 추가로 가입할 예정이어서 2006년 10월까지 총 96개국이 될 것임(92 Fund/A.10/WP.1).

19) Chao, op. cit., pp. 143-144.

용 장소도 동일하다. 한편 오염손해 방지나 경감을 위하여 선박소유자가 자발적으로 지출한 합리적인 비용이나 선박소유자가 그로 인하여 입은 합리적 손실은 1992 FC의 적용대상이다(제4조 제1항).²⁰⁾

(3) 피해자에 대한 보상

① 1992 CLC의 보상책임

1992 FC는 다음과 같은 경우에 피해자에게 대하여 보상할 의무를 진다.

가. 1992 CLC에 따라 그 손해의 배상책임이 발생하지 아니하는 경우
이 경우로는 1992 CLC 제3조 제2항에 따른 면책사유가 있는 경우나 제11조 제1항에 의한 군함 등 비상업적 용도로 사용되는 선박에 의해 오염사고가 발생하는 경우이다. 1992 CLC에서 선박소유자가 면책되는 경우 중 1992 FC이 책임지는 오염손해는 i) 전쟁, 적대행위, 내란, 폭동 또는 예외적이고 불가피하며 불가항력적 성질의 자연현상에 의해 발생한 경우, ii) 전적으로 제3자의 의도적 행위로 인하여 발생한 경우, iii) 전적으로 기타 항로시설의 유지에 관하여 책임있는 정부, 기타의 당국의 그 시설 유지에 관한 과실 또는 고의에 의하여 발생한 경우이다. 위 중에서 ii)는 오염손해를 보상한 1992 IOPC Fund가 제3자에 대하여 구상을 청구할 수 있을 것이다.

나. 1992 CLC에 의하여 책임있는 선박소유자와 재정보증자가 전액보상을 하지 못한 경우

이 경우에는 유류오염손해에 대한 책임주체인 선박소유자가 무자력이고 보험에 가입하지 아니한 경우와 보험에는 가입하였으나 보험자가 무자력인 경우 또는 보험조건상 보험자가 면책되는 경우에 해당한다. 1992 FC는 2,000톤 이

20) 이는 1992 FC 제5조 제8항에서 이러한 비용이나 손실이 선박소유자의 책임제한 기금에 대하여 다른 청구권과 동등한 순위로 경합한다고 규정하고 있는 것과 같은 맥락임.

상의 유조선만 보험에 가입하도록 강제하고 있으므로 보험에 가입하지 아니한 2,000톤 미만의 선박소유자가 무자력인 경우는 피해자가 보상을 받지 못하므로 1992 IOPC Fund가 보상한다. 보험자가 면책되는 경우는 오염사고가 피보험자인 선박소유자의 고의나 무모한 행위(wilful misconduct)에 의해 발생한 경우 통상 보험조건상 보험자는 면책되므로 이 경우 선박소유자가 무자력이면 1992 IOPC Fund에서 보상한다.

한편 유류오염손해가 1992 CLC의 적용대상 선박에 의해 발생하기는 하였으나 어느 선박인지가 확인되지 않는 경우에는 선박소유자나 그의 보험자로부터 보상을 받는 것이 불가능하므로 1992 IOPC Fund에서 보상을 받는다.

다. 오염손해가 1992 CLC상의 선박소유자의 책임한도를 초과하는 경우
오염손해가 선박소유자의 책임한도액을 초과하는 경우 피해자는 선박소유자의 책임한도액까지는 선박소유자 또는 그 보험자로부터 배상을 받고 책임한도액을 초과하는 경우는 1992 IOPC Fund로부터 보상을 받게 된다. 이 경우가 1992 IOPC Fund에서 보상을 해주는 대부분의 경우이다.

만일 선박소유자의 책임제한이 배제되는 사유로 발생하는 오염사고의 경우는 선박소유자가 전적으로 책임을 부담하므로 원칙적으로 1992 IOPC Fund에 보상하는 일은 없다. 또한 선박소유자의 책임제한이 배제되는 경우는 통상 부보조건상 보험자가 면책되는 경우가 많아 선박소유자가 전액을 자부담하여야 하나 선박소유자가 무자력인 경우는 1992 IOPC Fund에서 부담하여야 한다. 또한 선박소유자가 1992 CLC상의 책임을 담보하기 위하여 가입하는 P&I 보험의 경우 그 책임한도액을 일정액으로 제한하고 있어서 대형 오염사고가 발생하여 오염손해액이 위 일정액을 초과하는 경우에는 결국 선박소유자가 부담하여야 하는데 선박소유자가 무자력인 경우 역시 1992 IOPC Fund에서 보상한다.

② 1992 FC의 보상한도

1992 FC는 당초에는 매 사고당 1992 CLC에 따라 지급되는 책임액과 기금

협약에 따라 지급되는 보상액의 총액이 1억 3천5백만SDR을 초과하지 않는 범위내에서만 보상하였다. 그러나 2003년에 1992 CLC의 책임한도액을 50% 인상시 1992 FC의 책임한도액도 50% 인상되어 현재는 2억 3백만SDR를 한도로 보상하고 있다.

③ 면책사유

1992 FC도 1992 CLC와 마찬가지로 책임을 면하는 경우를 정하고 있다. 다음의 경우 i) ~ iii)의 경우는 1992 FC는 모든 책임을 면하고, iv)의 경우는 전부 또는 부분적으로 책임을 면한다.

- i) 유류오염손해가 전쟁, 적대행위, 내란 또는 폭동으로 발생한 때. 1992 CLC는 오염손해가 예외적이고 불가피하며 불가항력적 성질의 자연현상에 의해 발생한 경우도 선박소유자의 면책사유로 규정하고 있으나 1992 FC는 이 경우에도 1992 IOPC Fund 보상책임을 인정하고 있다.
- ii) 군함과 비상업적 용도에 쓰이는 정부소유의 공용선으로부터 유출된 기름으로 손해가 발생한 때. 이 사유는 1992 CLC상의 선박소유자의 면책사유이기도 하다. 이러한 선박에 의하여 오염손해를 입은 피해자는 일반 과실 책임의 원칙하에 과실이 있는 자에게 손해배상책임을 청구할 수밖에 없다.
- iii) 청구자가 오염손해가 적용대상선박에 의한 사고에서 비롯된 것임을 인정하지 못한 경우. 피해자가 오염손해가 1992 FC의 적용대상 선박에 의해 발생하였음을 입증하지 못하면 1992 IOPC Fund는 책임을 면한다.
- iv) 오염손해가 전적으로 또는 부분적으로 피해자의 고의 또는 과실로 인하여 발생한 것임을 입증한 경우. 이 경우 1992 IOPC Fund는 전부 또는 일부의 책임을 면한다. 또한 1992 FC는 선박소유자가 1992 CLC 제3조 제3항에 따라 오염손해가 전적 또는 부분적으로 피해자의 고의나 과실로 인한 것임을 입증하면 책임을 면하는 범위 내에서 책임이 없다(제4조 제3항). 이와 같은 규정을 둔 이유는 1992 FC와 선박소유자가 책임을 면하는 범위가 다를 수 있는 경우를 고려한 것이다. 이 면책 조항은 피

해자의 자초행위에 한하여 적용이 있고, 피해자 이이에 제3자에 대해서는 적용되지 아니한다. 또한 이 면책 규정은 방제비용에 대해서는 적용되지 않는다. 즉 방제비용을 지출한 피해자의 고의나 과실로 인하여 오염손해가 발생하였더라도 1992 IOPC Fund는 책임을 면하지 못한다.

(4) 기금의 조성

① 분담의무자

유류오염손해는 한편으로 보면 화물의 특수성에 기인한 것이므로 그 책임소재를 선박소유자에게만 물을 수 없다. 따라서 화주측인 석유회사도 유류오염손해에 대하여 보상책임을 일부 부담한다는 것이 현행 협약의 체제이다. 따라서 하주인 석유회사가 보상재원인 기금조성의 분담의무자가 된다.

협약은 전년도에 15만톤 이상의 분담유를 해상운송에 의하여 체약국의 항 또는 터미널시설에서 수령한 자에게 기여금 납입의무를 지우고 있다. 만약, 자기 단독으로는 15만톤에 못 미치더라도 계열회사 등에 의하여 수령된 양의 합계가 15만톤을 초과하면 기여금 납입의무를 진다.

② 분담금

총회는 매년 필요하다고 생각되는 연차분담금의 총액을 결정하고 예산의 형식으로 수지계산을 하여 이것을 전년도의 각출유 톤수에 할당하여 징수한다. 이 연차분담금은 1992 IOPC Fund의 운영경비와 오염손해보상금을 충당할 수 있도록 산정된다. 한 사고당 보상금액이 420SDR을 초과하는 대형사고와 이에 해당하지 않는 사고로 구분하여 대형사고의 경우는 사고 당시에 체약국이었던 국가들만이 그 사고로 인한 오염손해의 보상금을 분담하도록 규정하고 있다.

③ 분담금의 징수

각 체약국은 자국의 영토내에서 수령된 부담유와 관련하여 1992 IOPC

Fund에 분담의무가 이행되도록 적절한 조치를 취할 의무를 진다. 그러므로 체약국은 의무이행을 위하여 필요한 처리를 포함한 국내법규에 따라 적절한 조치를 취하여야 한다.

④ 체약국의 의무

각 체약국은 기금의 분담의무자의 명단을 사무국장에게 제출할 의무가 있다(제15조). 이 명단에는 의무자의 주소와 전년에 수령한 각출유량의 자료도 포함되어야 한다. 이 자료들은 각출금 확정시에 추정적 증거력을 가진다.

(5) 재판관할권, 외국판결의 승인 및 제척기간

① 재판관할권

조약상의 재판관할권은 유류오염손해로 피해를 입은 체약국의 법원이 이를 행사한다. 체약국은 이 관할권 확보를 위하여 유류오염손해의 손해배상 청구소송 뿐만 아니라 1992 IOPC Fund에 대한 보상과 보전의 소송에 관하여서도 국내법을 정비할 필요가 있다. 1992 CLC에 의하여 유류오염손해에 대한 배상청구의 소가 선주 또는 그 재정보증자에 대하여 이미 제기되어 있는 경우에는 당해 법원이 1992 IOPC Fund에 대한 모든 소송에 관하여 배타적 관할권을 가진다. 그러나 당해소송이 1992 CLC의 체약국이나 1992 FC의 체약국이 아닌 국가의 법원에 제기되어 있는 경우에는 청구자의 선택에 따라 1992 IOPC Fund의 본부가 있는 국가의 법원 또는 양 협약의 체약국의 법원에 제소되어야 한다.

각 체약국은 1992 CLC에 따라 개시된 재판상의 절차에 1992 IOPC Fund가 당사자로서 참가할 수 있도록 권리를 확보하여야 한다. 체약국의 관할법원에 유류오염손해에 대한 배상청구의 소가 제기된 경우 체약국은 각 당사자가 1992 IOPC Fund에 대하여 그 절차에 관한 통지를 할 수 있도록 하여야 한다(동 6항). 이는 1992 IOPC Fund가 소송에 참가할 수 있도록 하는 것으로 1992 IOPC Fund은 재판이 진행되는 동안 적절한 시기와 방법을 통하여 통지

를 받으며, 통지를 받은 이상 관할법원이 내린 종국판결은 비록 1992 IOPC Fund가 그 소송진행에 참가하지 아니한 경우라도 1992 IOPC Fund를 구속한다. 그러나 1992 IOPC Fund가 소송당사자로서 참가하지 못한 판결은 1992 IOPC Fund에 대하여 효력이 없다. 이러한 결정은 유류오염손해에 관한 책임을 선주측과 하주측 모두에게 공동으로 부담시킨다는 협약의 입법취지에 따라 1992 IOPC Fund의 적극적 참여를 보장하고자 입법된 것이다.

② 외국판결의 승인

관할법원이 내린 판결로서 그 나라에서 집행력이 있고 통상의 재심절차를 필요로 하지 않는 판결은 각 계약국에 의하여 승인되며, 집행력을 갖는다. 이 판결에 따라 기금이 피해자에게 보상을 한 경우에는 그 보상을 받은 피해자가 1992 CLC에 따라 선주 또는 보험자 기타의 재정보증자에 대하여 가질 권리를 1992 IOPC Fund가 대위하여 취득한다.

③ 제소기간

1992 IOPC Fund에 대한 청구권은 청구인이 오염손해가 발생한 날로부터 3년 이내에 1992 IOPC Fund에 소송을 제기하거나 선박소유자나 그의 보증인에게 소송을 제기하고, 이를 1992 IOPC Fund에 통지하지 않으면 소멸한다.

2. 유류오염손해배상보장법의 내용 분석

1) 유류오염손해배상보장법의 제정경과 및 법적지위

우리나라는 1978년에 1969 CLC에는 가입²¹⁾하였으나 1971 FC에는 가입하

21) 동 협약에는 1978년 12월 8일에 가입하였고, 한국 발효일은 1979년 3월 18일임.

지 않아서²²⁾ 유류오염으로 인한 피해보상은 선주 및 하주들의 자발적인 민간 협정인 토발롭²³⁾과 크리스탈²⁴⁾체제에 의존하고 있었다. 그러나 이 협정의 회원사는 주로 대형선사나 정유회사들이어서 여기에 가입하고 있지 않은 군소 유조선이나 하주들의 사고 시에는 충분한 보상이 이루어지지 못하였다. 따라서 유류오염손해보상을 위한 국제협약에 가입과 함께 국내 입법조치가 필요하였다. 또한 1991년에 개정되어 1993년 1월 1일부터 시행되고 있는 상법 제748조 3에서 유류오염손해에 관한 채권을 선주책임제한의 배제사유의 하나로써 규정하였기 때문에 이에 대하여는 별도의 법 제정이 필요하였다.²⁵⁾

이에 따라 1992년에 1969 CLC와 1971 FC를 이행하기 위한 법률인 유류오염손해배상보장법(이하 “유배법”이라 한다)을 제정하였다.²⁶⁾ 따라서 유배법은 상법의 특별법으로서의 법적 지위를 갖는다.

그 후 1992 CLC 및 FC이 채택되어 1998년에 발효함에 따라 유배법도 그에 맞게 개정하였으니 일부조항은 협약의 내용을 수정하여 도입하였다. 우리 법체계상 국제협약은 국내법과 동일한 효력을 가지므로²⁷⁾ 국제협약과 국내법이 상충하는 경우는 신법 우선의 원칙에 따라 유배법이 우선하게 될 것이다. 이 절에서는 유배법의 내용을 1992 CLC 및 FC와 달리 규정하고 있는 내용을

22) 1971년 기금협약은 1969년 민사책임협약의 1976년 개정의정서와 함께 유류오염손해배상보장법의 공포일인 1992년 12월 8일에 가입하였음.

23) 정식명칭은 유류오염 책임에 관한 유조선 선주의 자주협정(TOVALOP : Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution)이며, 운영주체는 런던에 설치된 국제유조선선주 오염연맹(ITOPF : International Tanker Owners Pollution Federation Limited)이다.

24) 정식명칭은 유조선의 유류오염책임에 대한 잠정적 보상에 관한 협정(CRISTAL : Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution)으로 1971년 1월 개최된 크리스탈협회(Oil Companies Institute for Marine Pollution Compensation Ltd.: 석유회사 해양유탐보상협회)의 제1차 뉴욕총회에서 채택되었다. 협정의 관리는 런던에 설치된 ‘해양오염 보상서비스회사(Marine Pollution Compensation Service Ltd.)’가 하며, 협정에 의한 기금의 유지, 관리는 버뮤다에 설치된 ‘석유회사해양오염배상협회’가 담당하고 있음.

25) 서현제, “유류오염손해배상보장법안의 해설”, 『한국해법회지』, 제14권 제1호, 1992. 12, 113면이하 참조.

26) 1992년에 유류오염손해배상보장법 제정을 위한 실무위원회를 구성하여 약 1년여의 심의·검토와 각계의 검토의견을 청취하여 마련된 법률안은 1992년 12월 국회를 통과하여 공포되었고, 개정 상법과 같이 1993년 1월 1일부터 시행되고 있음.

27) 헌법 제6조 제1항.

중심으로 살펴본다.

2) 유류오염손해배상보장법의 내용 분석

(1) 1992 CLC와 관련규정의 내용

① 책임의 주체

1992 CLC는 등록선주²⁸⁾에게 책임을 집중한다는 본래의 취지를 철저히 하기 위해 단순히 선박소유자의 사용인 또는 대리인뿐만 아니라 용선자 등의 면책을 규정하고, 구조자 및 방제조치자에 대해서도 면책규정을 두고 있다. 즉 i) 선주의 사용인, 대리인, 선원, ii) 도선사 기타 선원이 아니면서 선박에 역무를 제공하는 자, iii) 선박의 용선자(나용선자 곧 선박임차인 포함), 관리인, 운항자, iv) 선주의 동의 또는 권한 있는 당국의 지시에 의하여 구조작업을 하는 자, v) 방제조치를 취하는 자, vi) 위 iii)~v)의 사용인 또는 대리인에 대하여 손해배상청구를 하지 못한다. 유해법은 그 내용을 수용하고 있다. 그러나 이들이 고의로 또는 손해발생의 위험이 있음을 알면서 무모하게 행한 자신의 작위나 부작위로 인하여 손해가 생긴 때에는 책임을 면하지 못한다(법 제4조 제5항 단서).

그러나 1992 CLC는 선박소유자의 사용인과 대리인 등에 대하여 동 협약 또는 기타 어떠한 근거로든지 손해배상을 청구할 수 없다는 규정을 두고 있으나 우리나라 유해법은 선박소유자의 사용인과 대리인 등에 대하여 동법에 따른 손해배상을 청구할 수 없다고만 규정하고 있어서 이들은 1992년 유류오염 민사책임의 규정보다 불리하다. 즉, 선박소유자의 사용인과 대리인 등에게 유해법상의 손해배상책임이 아닌 다른 법 예컨대 민법상의 불법행위 책임을 물

28) 책임의 주체를 등록선주에 한정시킨 것이 이 협약의 특색이라 할 수 있음(배병태, “1969년 유류오염에 대한 민사책임에 관한 국제조약의 연구 ②”, 『해양한국』, 한국해사문제연구소, 1974. 4, p.45).

을 수 있다.²⁹⁾

따라서 피해자는 선박소유자의 사용인과 대리인 등이 고의나 과실로 인하여 오염손해를 발생한 경우 일반 과실책임원칙에 따라 이들을 상대로 손해배상을 청구할 수 있어 선박소유자의 사용인이나 대리인에게는 우리나라 유배법이 1992 CLC보다 불리하다.

한편 유배법은 1992년 유류오염민사책임협약과 달리 책임의 주체를 선박소유자에 한정하지 않고 대한민국 국민이 외국국적의 선박을 나용선한 경우 선박소유자로서 등록된 자와 나용선자를 모두 선박소유자로 본다고 규정하고 있다(법 제2조 제2호). 이 경우 선박소유자와 나용선자는 연대책임을 진다(법 제4조 제4항). 이와 같이 나용선자를 책임의 주체에 포함함으로써 선박소유자뿐만 아니라 나용선자도 유배법상의 책임에 대한 보험에 가입해야하는 부담을 지게 되므로 결과적으로 이중으로 보험에 가입하여야 한다는 비판이 있다.³⁰⁾

② 책임제한 및 강제보험

1992 CLC는 2,000톤 이상 산적유류를 화물로서 운송하는 선박소유자는 반드시 보험이나 기타의 재정보증을 유지하도록 요구하고 있다. 그러나 유배법은 200톤 이상의 선박소유자는 유류오염손해에 대한 배상책임의 이행을 담보할 수 있는 보장계약을 체결하도록 요구하고 있다(법 제14조 내지 제15조). 따라서 200톤 이상 2,000톤 미만의 산적유류를 화물로 운송하는 선박의 선박소유자는 당해 선박이 기항하게 될 외국이 1992 CLC 체약국으로서 이러한 강제보험을 요구하고 있지 않고 있더라도 우리나라 유배법에 따라 보험이나 기타 손해보상보장계약을 체결하여야 한다. 이에 대하여 1992년 협약 제정 당시에 2,000톤 이상의 산적유류를 운송하는 선박만 보험에 가입하기로 한 것은 만일 2,000톤 미만의 선박에 의해 사고가 발생한 경우 그 선박소유자가 무자력이면 1992 FC에 의해 보상한다는 합의가 있었다는 것을 근거로 보험가입 대상선박

29) 최종현, “선박에 의한 오염손해의 전보에 관한 연구”, 서울대학교 박사학위 논문, 2001. 2, p.85.

30) 최종현, 상게서, P.84.

의 범위를 200톤까지 확대한 것은 타당성에 의문이 있다는 주장이 있다.³¹⁾

③ 선박우선타권

유배법은 오염손해로 인한 채권에 대해 선박우선타권을 부여하고 있다(제43조). 이는 1992 FC에는 없는 규정이다. 이에 따라 유배법은 피해자의 권리구제가 더욱 확실하게 되었다. 그러나 유배법은 강제보험제도를 갖고 있으며 또한 만일 보험에 가입하지 않았거나 무자력인 경우에도 1992 FC에 의해 보상이 되므로 이러한 선박우선타권의 실익은 크지 않을 것으로 생각한다.³²⁾

(2) 1992 FCL와 관련규정의 내용

유배법은 피해자가 선박소유자 또는 보험자 등으로부터 배상을 받지 못한 오염손해액에 관하여 1992 FC가 정하는 바에 따라 1992 IOPC Fund에 대하여 1992 FC 제4조 제1항의 규정에 의한 보상을 청구할 수 있도록 하고 있다. 따라서 피해자는 오염손해에 대해 1차적으로 선박소유자가 일정한 한도액까지 책임을 지며, 손해액이 선박소유자의 책임한도액을 초과하는 경우나 선박소유자의 파산 등으로 보상을 받지 못하는 경우에는 2차로 유류를 수령하는 자가 형성한 기금, 이른바 1992 IOPC Fund로부터 최고 2억 300만SDR까지 보상을 받게 된다.

(3) 책임제한 절차에 관한 규정

① 책임제한 절차개시 신청기간

상법에 의하면 선박소유자가 책임제한 절차 개시를 신청할 기간은 책임제한액을 초과하는 청구금액을 명시한 서면에 의한 청구를 받은 날로부터 1년인 데 비하여 유배법은 책임제한액을 넘는 서면 청구를 받은 날로부터 6개월이다(제

31) 최종현, 상계서, p.91.

32) 상계서.

6조 제2항).

② 관할

유배법상 책임제한 절차사건은 유류오염손해가 발생한 곳을 관할하는 법원의 전속관할에 속한다(제33조).

③ 1992 IOPC Fund의 참가

1992 IOPC Fund는 책임제한절차에 참가할 수 있으며 책임제한절차의 개시신청자, 수익채무자 또는 책임제한 절차에 참가할 수 있는 자는 1992 IOPC Fund에 대하여 책임제한 절차 계속의 통지를 할 수 있다. 1992 IOPC Fund가 책임제한절차의 계속을 통지 받은 경우는 책임제한 절차에서 내려진 법원의 결정은 1992 IOPC Fund를 기속한다. 오염손해를 입은 피해자가 국제기금에 대하여 이러한 통지를 한 경우에는 1992 FC 제6조에 따른 제척기간을 준수한 것으로 보아야 한다.

제3장

2003 보충기금협약

1. 성립 목적 및 배경

IMO에서 제정한 1992 CLC 및 1992 FC는 채택 당시에는 최대 1억 3,500만 SDR까지 보상하는 것을 내용으로 하고 있다. 그러나 이 한도액으로는 나호드카호 오염사고, 에리카호 오염사고 및 프레스티지호 오염사고³³⁾ 등 대규모 오염사고를 전액 보상하기에는 불가능하다는 우려가 제기되었다.³⁴⁾ 이는 유조선에 의해 오염사고가 발생한 경우 피해자가 실제 발생한 손해를 제대로 보상받지 못할 수 있다는 것을 의미한다. IMO는 에리카호 오염사고 후인 2000년 10월에 법률 위원회를 소집하여 1992 CLC 및 1992 FC의 보상한도액을 각각 50%씩 인상하는 양 협약의 개정의정서를 채택하였다. 이에 따라 선박소유자의 책임한도액은 최고 5,970만SDR에서 8,977만SDR로, 1992 IOPC Fund의 보상한도액은 1억 3,500만SDR에서 2억 300만SDR로 늘어나게 되었다. 이 개정의정서는 2003년 11월부터 적용되고 있다.

한편, IMO의 1992 CLC 및 FC의 개정을 통한 보상한도액 인상조치와는 별도로 유럽연합은 에리카호 오염 사고에 따른 대책으로 이른바 ‘에리카 팩키지

33) 2002년 11월 스페인 가르시아 연안에서 발생한 이 사고로 피해액은 10억 유로를 넘는 것으로 추정되고 있음.

34) 나호드카호의 오염사고는 사고 발생 5년 8개월만인 2002년 8월에 종결 되었는데 총 보상액은 261억엔(1억 5,210만SDR, 1SDR=171.589엔)으로 2003년 11월 발효된 1992 유류오염 보상기금의 보상한도액은 넘지 않았으나 개정 전 1992 FC의 보상한도액은 1억 3,500만SDR은 초과하였음.

I 과 II'를 발표하였다.³⁵⁾ 이 패키지는 유조선에 포함된 선박의 해상안전 확보를 위한 다양한 조치들을 포함하고 있는데 그 중의 하나가 자체적인 유류오염 보상기금의 설치 구상이었다. 즉, 유럽연합 역내에서 발생한 오염사고의 총액이 IMO협약에서 정하고 있는 한도를 넘는 경우에는 추가적인 보상을 할 수 있도록 별도의 기금을 두는 것으로 되어 있었다. 그러나 이러한 구상에 대해 영국이 반대함에 따라 IMO에서 새로운 국제협약을 채택하는 쪽으로 입장을 정리하였다. 유럽연합의 처지에서는 지역협정보다는 다자간의 협약인 국제협약으로 이 문제를 해결하는 것이 바람직하다는 판단에 따른 것이었다. 그러한 와중에 2002년 11월에 프레스티지호 침몰사고가 발생하였다. 이 사고를 계기로 유럽연합은 선박의 안전조치부문을 보다 강화하는 한편 IMO에서 채택하려는 보충기금협약의 보상한도가 10억SDR 이상은 되어야 한다고 주장하기도 하였다.

IMO는 2003년 5월 런던에서 1992년에 제정한 '유류오염손해보상을 위한 국제기금설립에 관한 국제협약 개정의정서'("2003 보충기금협약")³⁶⁾를 채택하였다. 이에 따라 IMO는 기존의 유류오염 보상제도를 보완하는 새로운 시스템을 시행할 수 있게 되었다. 특히 이 협약은 유류오염사고를 일으킨 유조선사가 부담하는 제1차적인 손해배상 협약인 1992 CLC의 보상한도는 그대로 두고, 1992 FC의 보상한도액을 보충하는 추가기금을 설립하는 것이어서 향후 유류오염사고 보상에 크게 기여할 것으로 전문가들은 보고 있다. 한편 이 협약에서 선사보다는 하주의 책임이 크게 강화된 점을 놓고, 각각 관련업계 이해당사자인 국제유조선선주동맹(Intertanko)과 국제정유사해운포럼(OCIMF)은 서로 상반된 견해를 표시하였다. 국제유조선선주동맹은 이 협약 채택으로 피해자에 대한 충분한 보상이 가능해진 것은 물론 유조선주의 책임을 규정하고 있는 기존

35) 에리카 패키지는 1999년 프랑스 연안에서 일어난 에리카호 침몰사고 이후 유럽연합이 작성한 선박 안전 강화조치로 패키지 I 과 II로 구성되어 있음. 최근에는 선상에 대한 엄격한 처벌, 기국선박 검사 및 항만국통제 강화, 로로 여객선의 안전확보를 내용으로 하는 패키지 III을 준비 중에 있음.

36) 이 협약의 영문명칭은 Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992임.

제도의 틀을 그대로 유지할 수 있게 되었다고 환영의 뜻을 표시하였다.³⁷⁾ 반면에 국제정유사해운포럼(OCIMF)은 국제기금의 보상한도액이 사상 최고액으로 결정된 데 대해 우선 놀라움을 표시하면서 자신들은 4억 SDR 수준에서 합의될 것을 희망했다고 불편한 속내를 털어놓았다. 유조선 프레스티지호 사고 이후 유류오염 보상제도의 개편을 줄기차게 요구해온 유럽연합(EU)도 일단은 만족할만한 성과를 거둔 것으로 분석되고 있다.³⁸⁾

2. 협약의 주요내용

1) 적용 범위

2003 보충기금협약이 적용될 수 있는 장소적 한계는 협약국의 주권이 미치는 영해를 포함한 영역(territory)과 국제법에 따라 설정된 배타적 경제수역(EEZ)이다. 배타적 경제수역이 설정되지 아니한 경우는 영토로부터 200해리까지의 수역이지만 손해를 방지하거나 경감하기 위한 방제조치는 그 장소적 한계가 없이 적용된다(제3조). 또한 유조선에서 유출된 지속성 유류에 의해 발생한 오염손해에 대해 적용된다(제1항 제6호). 이러한 규정은 1992 CLC와 FC의 적용장소와 동일하다.

2) 보상주체

2003 보충기금협약의 보상주체는 동 협약에 의해 설치된 2003년 국제유류오염 보충기금(이하 “2003 보충기금”이라 한다)이다.

37) Lloyd's list, 2003. 5, 19일자 참조

38) 유럽연합은 당초 대다수의 전문가가 예측한 4억SDR보다 훨씬 많은 7억 5천만 SDR(10억달러)를 확보하게 되었으며, 이는 2003년 11월에 발효한 1992 FC의 보상한도액의 3배 이상 높은 금액임.

3) 보상대상 및 한도액

2003 보충기금협약은 유류오염 피해자가 1992 FC의 보상한도액을 초과하거나 초과할 우려가 있어 1992 IOPC Fund에서 완전하고, 충분한 보상을 받을 수 없는 경우에 보상한다. 2003 보충기금협약의 책임이 개시되는 시기는 1992 IOPC Fund 총회가 피해자의 청구 총액이 1992 FC의 보상한도액을 초과하거나 초과할 우려가 있음을 고려해서 청구액에 대해 잠정적으로나 종국적으로 비례 배분할 것을 결정한 때이다(제5조).

2003 보충기금협약의 최고 보상한도액은 1992 CLC와 FC에 의해 지급한 금액을 포함하여 최고 7억 5,000만SDR(10억 달러)이다(제4조 제2항). 이는 당초 유럽연합이 요구한 10억SDR에는 미치지 못하는 수준이지만 지금까지 IMO에서 제정한 민사책임협약 중에서 가장 높은 금액이다.³⁹⁾ 손해배상청구액이 2003 보충기금협약의 최고 보상한도액을 초과하는 경우는 청구자에게 청구 금액에 비례하여 배분된다(제4조 제3항).

2003 보충기금협약의 보상한도와 관련하여 협약 제정과정에서 유럽 못지 않게 실리를 챙긴 나라는 일본이다. 일본은 자국이 세계 최대의 유류 수입국인 점, 바꾸어 말하면 1992 IOPC Fund에 납부하는 분담금이 가장 많다는 이점을 최대한 활용하여 이른바 ‘Capping System’을 도입하는 데 성공하였다. 이 제도는 1개 체약국이 2003 보충기금에 납부하는 분담금 총액에 상한을 두는 제도로 일본은 1992 FC와 마찬가지로 2003 보충기금협약에서도 이 제도의 도입을 주장하여 그 상한선을 연간 전체 분담금의 20%로⁴⁰⁾ 제한하는 성과를 거두었다. 이 상한선은 체약국의 유류수령량 합계가 10억톤이 되거나 협약 발효 후

39) 1996년에 제정된 해사채권책임제한협약(LLMC Protocol)의 경우 최대 배상한도액이 2억 SDR, 역시 같은 해에 제정된 유해·위험물 해상운송책임협약(HNS 협약)의 한도액은 2억 5,000만 SDR에 불과함.

40) 이 같은 규정에도 불구하고, 체약 당사국에서 1년 동안 수령한 전체 분담금의 양이 10억 톤에 달하거나 협약이 발효된 날로부터 10년 경과 조건 가운데 먼저 도래하는 조건이 충족되면 이 상한제는 폐지됨(보충기금협약 제18조4항).

10년이 경과하면 효력을 상실한다.

〈표 3-1〉 IMO 유류오염보상협약의 책임한도 비교

구분	선박소유자(P&I)	정유사(IOPC Fund)
1992 CLC 및 FC	5,970만 SDR(76.5백만 달러)	1억 3,500만 SDR(173백만 달러)
1992 CLC 및 FC 개정정서(2000)	8,977 SDR(115백만 달러)	2억 300만 SDR(260백만 달러)
2003보충기금협약	위와 같음	7억 5,000만 SDR(10억 달러)

자료 : 한국해양수산개발원.

4) 보상청구권의 제척기간

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

5) 재판관할권

2003 보충기금에 대한 소송은 1992 CLC에 따라 선박소유자에 대하여 소송을 제기할 수 있는 체약국의 법원에만 제기할 수 있다. 만약 선박소유자 또는 그의 보증인에 대하여 이미 소송이 제기된 경우에는 당해 소송을 관할하는 법원이 보충기금에 대한 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)

6) 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 그러지 아니하다(제8조).

7) 보충기금의 대위권 및 구상권

2003 보충기금협약이 오염손해를 입은 피해자에게 보상을 하게 되면, 2003 보충기금은 그 자가 1992 FC에 따라 선박소유자나 그 보증인에게 가지는 권리를 대위에 의하여 취득한다. 또한 보상을 받은 피해자가 1992 FC에 의해 1992 IOPC Fund에 대하여 가지는 권리도 대위하여 취득한다. 또한 2003 보충기금은 선박소유자 또는 그의 보증인에 대한 대위권 이외에 일반 법령에 따라 피해자가 제3자에 대하여 갖는 권리에 대한 대위권도 가진다. 이 경우 2003 보충기금의 대위권은 보상금 또는 배상금을 지급받은 자의 보험자가 갖는 대위권보다 불리하여서는 안된다(제9조).

한편 2003 보충기금은 위와 같은 대위권 이외에 체약국의 법에 따라 오염손해에 대하여 책임있는 제3자에 대하여 독자적인 구상권을 갖는다(제9조) 이러한 2003 보충기금의 대위권 및 구상권은 1992 FC에 의해 1992 IOPC Fund 갖는 대위권과 구상권도 동일하다(동 협약 제9조 참조).

8) 하주의 분담금

1992 FC에 따라 1992 IOPC Fund에 분담금을 납부하는 하주는 전년도에 15만톤 이상의 분담유를 해상운송에 의하여 체약국의 항만이나 터미널시설에서 수령한 자이다(동 협약 제10조). 그러나 2003년 보충기금협약은 해상운송

에 의하여 수령하는 분담유 이외에 육상으로 운송되거나 파이프라인 등으로 운송되어 수령한 유류도 분담대상에 포함하고 있다. 해상으로 운송된 유류를 2003년 보충기금협약에 가입하지 아니한 국가의 항만이나 터미널에 하역한 후, 다시 육상운송 또는 파이프라인을 통하여 2003 보충기금협약의 체약국의 영역내의 시설로 이동되는 경우가 발생할 수 있다. 이 경우는 1992 FC에 의하면 해상으로 운송된 유류를 항만이나 터미널에서 수령하지 않았으므로 분담금 부담의무가 면제되는 결과를 초래하기 때문에 해상으로 운송된 유류를 수령한 국가가 2003년 보충기금협약의 체약국이 아닌 경우는 육상운송 등을 통해 최초로 수령한 체약국의 화주에서 분담금 부담의무를 지우고 있다(제10조). 이는 1992 FC와 달리 2003 보충기금협약은 임의 가입대상이어서 발생하는 문제이다. 여기서 분담유란 1992 FC 제1조 3항에서 정의된 원유와 연료유를 말한다. 다만, 2003 보충기금협약의 체약국이 수령한 유류량의 연간 합계가 1백만톤을 초과하지 아니하는 경우에는 동 체약국은 분담금을 부담하지 않아도 되는 분담유량 최저한도제도를 도입하고 있다(제14조).

9) 가입 조건

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

10) 협약 발효요건

이 협약은 1992 FC의 가입국 가운데 8개국 이상이 가입하고, 이들 국가의 전년도 분담유 합계가 4억 5,000만 톤이 된 날로부터 3개월이 경과하면 발효된다. 이 협약 2005년 3월 발효하였다.

11) 협약 시행을 위한 준비

2003 보충기금협약이 발효된 3개월 후에는 최초 총회를 개최하여야 한다. 그래서 2004년 5월에 개최된 1992 IOPC Fund 집행위원회 회기 기간 동안에 1992 IOPC Fund 임시총회를 개최하여 2003 보충기금협약의 운영과 관련한 사항을 결정하였다.

- i) 보충기금의 사무국은 비용과 업무 편의성을 고려하여 1992 Fund 사무국과 공동으로 운영하기로 하고 사무국장도 겸임하기로 하였다.
- ii) 1992 IOPC Fund와 공동으로 사무국을 운영하는 경우 행정경비의 분담 문제는 보충기금이 1992 IOPC Fund에 연간 일정한 고정관리비를 지출하고 사고가 발생한 때에는 별도의 비용을 분담하기로 하였다.
- iii) 보충기금 총회의 규칙은 1992 IOPC Fund 총회 규칙을 일부 변경하여 작성하기로 하였다.
- iv) 1992 IOPC Fund의 옵서버는 2003 보충기금이 그 지위를 자동적으로 승계하는 것으로 하였다.
- v) 1992 IOPC Fund는 해상을 통해 수입된 유류수량만 보고하도록 되어 있다. 2003 보충기금협약은 송유관이나 도로 등의 육상운송으로 분담유를 수령 받은 경우에도 징수대상으로 하고 있다. 따라서 2003 보충기금협약 체결국은 유류를 해상을 통해 수령한 경우는 이미 1992 FC에 의해 1992 IOPC Fund에 보고한 상태이므로 2003 보충기금에 별도로 보고할 필요는 없으나 비체약국의 항구에 양하된 유류를 육상을 통해 수입한 유류가 있는 경우는 그 수령량은 별도로 2003 보충기금에 보고하여야 한다.
- vi) 2003 보충기금협약은 1992 IOPC Fund의 보상메뉴얼을 적용하기로 하고, 별도의 보상메뉴얼은 작성하지 않기로 하였다. 또한 보상청구에 대해 독자적 조사가 필요없으므로 별도의 하부기구도 설치하지 않기로 하였다. 다만, 1992 IOPC Fund의 예와 같이 보충기금과 P&I클럽 사이에

는 양해각서(MOU)를 체결하기로 하였다.

3. 보충기금협약 제정에 따른 영향

2003 보충기금협약은 기존의 유류오염손해배상제도에서 정한 피해보상한도를 증액하는 새로운 형태의 국제규범이다. 협약의 명칭에 보충이라는 표현이 들어간 것도 이 같은 이유 때문이다. 따라서 이 협약이 발효되는 경우 유조선으로 인한 오염사고로 피해를 입은 당사자들은 추가적으로 보상을 받을 수 있는 길이 열린 셈이다. 즉, 현재 국제적으로 시행되고 있는 1992 FC의 2000년 개정의정서에 규정된 책임한도는 선사의 배상금액을 포함하여 2억 300만 SDR(2억 6,000만 달러)이다. 이에 비해 2003 보충기금협약의 보상책임한도는 7억 5,000만 SDR(10억 달러)이다. 양 협약에서 규정한 책임한도 차액인 5억 4,700만 SDR의 범위 내에서 유류오염사고 피해자는 추가적으로 보상을 받을 수 있다는 산술적인 계산이 가능하다. 이 같은 점은 분명 피해자 보상 측면에서 긍정적으로 받아들여진다. 이 협약의 제정 작업을 주도한 유럽연합 국가들도 이 같은 효과를 기대한 것이다.

그러나 이 같은 긍정적인 측면에도 불구하고 이 협약은 하주, 즉 분담금을 납부하게 되는 정유업계에서는 그 만큼 부담이 커진다는 부정적인 효과도 있다. 사고를 일으킨 유조선사의 책임은 그대로 둔 채 분담금의 각출을 통해 피해를 보상하는 것이 이 협약의 기본 구조이기 때문이다. 이 협약 채택 이후 기존 유류오염 손해보상 시스템의 개편작업이 급물살을 타고 있는 것도 이와 무관하지 않다. 부담이 커진 하주의 불만을 어떤 방식으로든지 무마하는 것이 현재와 같이 왜곡된 선·하주 손해보상분담비율을 바로 잡는 길이기 때문이다.

우리나라가 이 협약의 비준 여부를 검토하는 경우에도 이 같은 긍정과 부정적인 측면이 교차한다. 우리나라 인근 해역에서 대형 유류오염사고가 일어나 그 피해액이 기존의 협약에서 정한 한도를 넘는다고 가정할 경우, 이 협약의

가입은 절대적으로 필요하다. 이 협약을 가입하지 않는 경우 어업인 등에 대한 피해를 전보해줄 보상시스템이 현재 우리나라 법률에는 존재하지 않기 때문이다. 따라서 가입을 외면할 경우 어업인 손해보상과 유조선 안전 및 환경관리업무 등을 관장하는 정부 부처는 엄청난 비판에 직면할 수도 있다.

그러나 사정이 이렇다 하더라도, 이 협약 가입을 결정하는 것도 쉬운 일은 아니다. 이 협약은 순전히 정유업체의 부담금으로 유지되는 것으로 되어 있어 사고가 일어나는 경우 이 부문에 대한 부담이 커지기 때문이다. 특히 그 동안 대형오염사고가 유럽지역에서 대부분 일어난 전례에 비추어 볼 때 실익이 없을 수 있다. 이 협약에 대해 “빈국(貧國)이 부국(富國)을 도와주는 제도”라는 비판이 제기된 것도 이 같은 이유가 숨어 있기 때문이다. 또한 우리나라에서 지금까지 일어난 유조선 오염사고의 경우 국제보상기금에서 보상 받은 금액이 한도액에 훨씬 못 미치고 있을 뿐만 아니라 청구금액 대비 실제 보상금액도 30% 수준에서 결정되는 것이 현실이었기 때문이다. 따라서 이러한 문제점에 대한 면밀한 검토를 거친 후 가입 여부에 대한 정부의 입장을 정리하는 것이 바람직하다.

제4장

유류오염 손해보상제도의 개편논의 내용 분석

1. 추진 배경

2003 보충기금협약의 채택과 함께 현행 유류오염 보상제도의 개편작업도 본격화되고 있다. 영국 런던에 본부가 있는 IOPC Fund는 2000년 여름부터 기구 내에 작업단(Working Group)을 설치하고, 기존 협약에 대한 본격적인 검토 작업을 진행하고 있다. 이에 앞서 IOPC Fund는 2000년 4월에 제4차 특별회기 총회를 개최한 뒤 지금까지 30여 년 동안의 경험에 비추어 볼 때 기존 제도를 개정할 필요가 있다는 데 합의하고, 작업단을 두고 이 같은 작업을 지속적으로 추진하지는 점에 대해서도 의견을 모았다.⁴¹⁾ 이 작업단은 2000년 7월에 처음 회의를 개최한 이후 지금까지 해마다 1~2회 정도의 회의를 가진 다음 그 결과를 총회에 보고하는 형식으로 협약 개정작업을 진행하고 있다. 2002년 2월 개최된 제5차 회의까지는 주로 1992 CLC와 1992 FC의 운용과정에서 발생한 문제점을 보완하는 방향으로 논의 되어왔다. 쟁점사항은 1992년 협약상의 선박의 정의, 협약 개정절차, 유류수령보고서 미제출에 대한 대책, 2,000톤 미만의 유조선의 강제보험 가입 등이었다. 그러나 2003년 5월에 2003 보충기금협약이 제정됨에 따라 2003년 10월 개최된 제6차 회의부터는 1992년 협약 체제를 근본적으로 개편하는 방향으로 논의의 초점이 바뀌었다. 이는 2003 보충기

41) IOPC Fund, Provisional Annotated Agenda of the Seventh Meeting of the third Intersessional Working Group, 2003. 12.15.

금협약 채택으로 그동안 선박소유자와 하주의 균형을 이루어져 왔던 유류오염 손해 보상책임의 균형이 무너지게 됨에 따라 현행 유류오염 보상제도를 합리적으로 개편을 논의한다는 결의서를 채택하였기 때문이다. 이로 인해 2004년 2월 말에 개최된 제3 중간작업반 제7차회의에서는 선박소유자와 하주의 비용 부담에 있어서 균형 문제가 중심논의 대상이 되었다.

따라서 현재 추진되고 있는 유류오염 배상제도 개편은 크게 두 가지 방향에서 진행되고 있다. 첫째는 기존 제도를 운영하는 과정에서 드러난 문제점을 보완하는 것이고, 둘째는 2003 보충기금협약의 발효와 관련한 개편이다. 후자는 1992 유류오염 보상제도상의 선박소유자의 손해배상책임을 강화하는 방향으로 논의되고 있다.

2. 주요 개편 내용

1) 1992 유류오염 보상제도의 보완

(1) 선박의 정의

1992 CLC의 적용대상 선박은 산적한 유류를 화물로서 운송하기 위하여 건조되거나 개조된 모든 형의 항해선 및 항해주정이다. 유류를 산적 운송을 목적으로 한 그 유조선이 실제로 유류를 싣지 아니한 공선으로 항해하던 중이라도 동 협약의 적용대상이 된다. 유조선으로 유류를 운송하는 도중에 사고가 발생하여 손해가 발생한 경우라도 적재한 유류가 지속성인지 비지속성인지에 따라 협약 적용여부가 달라진다. 적재한 화물이 지속성 유류인 경우는 1992 유류오염 보상협약이 적용되지만 비지속성인 경우는 협약이 적용되지 않는다. 그러므로 화물을 싣지 아니하고 항해하던 유조선에 의해 사고가 발생한 경우는 그 유조선이 지속성 유류만을 운송하는 선박인지 또는 비지속성 유류를 함께 운

송할 수 있는 선박인지에 따라 협약적용여부가 달라진다. 이러한 문제로 1992년 유류오염 보상협약의 적용을 받는 선박의 정의를 명확히 할 필요가 있다.

이 문제는 2000년 6월에 발생한 그리스 선적인 SLOPS호의 화재로 인한 오염사고가 발단이 되었다. 사고 당시 SLOPS호는 폐유저장시설로 사용되고 있었으며, 약 5천톤의 유성혼합물(그 중에서 약 1천톤 ~ 2천톤이 기름인 것으로 추정하고 있음)을 적재하고 있었다. SLOPS호는 원래 산적유류를 화물로 운송하기 위하여 1994년에 설계되고 건조된 선박이었다. 그러나 이듬해 동 선박을 개조하는 과정에서 프로펠러를 제거하고 엔진을 봉하였는데 이는 폐유저장시설로 이용하기 위함이었다. 따라서 SLOPS호가 1992 CLC상의 적용을 받는 선박인지 여부가 논란이 되었다. IOPC Fund 집행위원회는 부유식 저장시설(FSUs : floating storage units), 부유식 생산·저장·양하시설(FPSOs : floating production, storage and offloading units) 등 연안 부선은 통상 기름을 화물로 싣고 작업구역의 외부에 있는 항만으로 항해 운송하는 경우에만 선박으로 본다는 결론을 내려 줄 것을 총회에 요청하였다. 이 문제를 검토한 작업반은 이러한 연안구조물이 협약적용대상선박으로 취급되기 위해서는 지속성 유류를 화물 또는 연료로 적재하고 있어야 한다는 견해를 나타냈다. 한편 제4차 제3 중간작업반 회의에서 호주, 캐나다, 네덜란드, 영국은 공동으로 1992 CLC 제1조에서 규정한 선박의 정의에 대한 수정안을 제시하였다. 동 수정안은 2가지의 대안을 제시하고 있다. 대안 1⁴²⁾은 협약대상 선박이 되기 위해서는 첫째, 지속성이나 비지속성 유류를 화물로서 실적상태로 운송하기 위하여 건조되거나 개조된 모든 형태의 항해선 및 항해주정이어야 하고, 둘째, 그러한 선박이 지속

42) 선박의 정의에 대한 대안1은 다음과 같음.

Article I of 1992 CLC:

‘Ship’ means:

- a. any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever which is constructed or adapted for the carriage of persistent or non-persistent oil in bulk as cargo; and
- b. any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever which is actually carrying persistent oil in bulk as cargo or which is on any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such cargo of persistent oil in bulk aboard.

성 유류를 화물로서 살적상태로 실제로 운송하거나 전 항차에서 유류를 운송하고 난 후 공선으로 운항 중일 것을 요구하고 있다. 그리고 공선으로 운항하는 선박은 선내에 유류의 잔유물이 남아 있을 때에만 협약의 적용대상 선박이다. 대안 2⁴³⁾는 첫째, 유류를 화물로서 살적상태로 운송하기 위하여 건조되거나 개조된 모든 형태의 항해선 및 항해주정이어야 하고, 둘째, 유류 및 다른 화물을 운송할 수 있는 겸용선은 산적유류를 화물로서 실제로 운송하거나 또는 그러한 운송 후 항해 중 사고가 발생한 경우로서 선박내에 그 산적유류의 잔유물이 있는 경우에만 협약의 적용대상이 된다. 대안 2는 69 CLC상의 선박의 개념에 1992년 외교회의에서 합의된 잔유물이 없는 상태로 공선 운항하는 선박을 추가하여 선박의 정의를 내리고 있다.

(2) 협약 개정절차의 변경

현행 1992 FC는 5년마다 보상한도액 인상을 위한 개정이 가능하고, 그렇게 개정된 협약은 개정 후 18개월 후에 효력이 있다고 규정하고 있다. 이러한 현행 협약의 보상한도액 개정 규정에 따를 경우 개정에 소요되는 기간이 너무 많이 소요된다는 주장이 많아서 이를 단축하는 방안이 제안되고 있다. 제5차 제3 중간작업반회의에서 영국은 현행 협약의 묵시적 수락절차의 개정에 대한 적절한 방법을 검토할 것을 제안하였다. 1992 FC의 보상한도액의 인상을 위한 개정절차에 대하여 두 가지의 개정방안이 제시되고 있다. 첫번째는 1999년 몬트리올협약(국제항공운송규칙의 적용)과 같이 5년 주기로 자동적으로 보상한도액 인상을 위한 개정이 가능하도록 협약상에 규정을 신설하는 방안이다. 이는 IMO 특별인출권(SDR)의 미국 달러(US dollar), 영국 파운드(UK pound),

43) 선박의 정의에 대한2는 다음과 같음.

Article I of 1992 CLC:

'Ship' means any sea going vessel and seaborne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of actually carrying oil and other cargoes shall be regarded a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such cargo of oil in bulk aboard.

일본 엔화 및 유로화에 대한 각국의 소비자가격을 반영하여 연간 물가상승에 연동하여 인상률을 결정하며, 인상된 보상한도액은 3개월 이내에 체약국이 반대하지 않으면 그 때로부터 6개월 이후에 효력을 발생하게 하는 방안이다. 두 번째는 보상한도액 인상을 위한 개정이 가능한 기간을 현행보다 단축하는 방안이다. 현행 1992 FC의 보상한도액 인상을 위한 개정을 현행 협약 발효 후 5년에서 3년으로 단축하고, 동시에 보상한도액 인상을 위한 개정협약의 발효 일도 현행 협약 채택 후 18월에서 12월로 단축하자는 주장이다.⁴⁴⁾ 제안된 두 가지 안에 대해 최종적인 결론에는 도달하지 못하였지만 협약 재정절차를 개정하여야 한다는 점에 대해서는 다수 국가가 동의하고 있다.⁴⁵⁾

(3) 유류수령량 보고서 미제출국에 대한 대책

제3 중간작업반에서는 다수 국가들이 자국의 유류수령량에 대한 보고서를 제출하지 않고 있어 이에 대한 규제가 필요하다는 목소리가 높다. 제5차 제3 중간작업반회의에서 캐나다는 보고서를 제출하지 않은 경우 그 기간내에 발생한 오염사고에 대해서는 보상금을 지급하지 않고, 당해국에 대한 협약의 효력도 중지시켜야 한다는 제안을 하였다. 그 밖에 다른 주장으로는 총회의 선거권을 박탈하거나 사무국장이 분담유 수령량을 보고하지 아니한 국가를 개별적인 면담을 통해 분담금 납부를 독려하는 방안 등이 논의되었다. 그러나 이러한 방법이 근본적 해결방안은 아닌 것으로 인식되고 있다. 그래서 2003 보충기금협약은 분담유 수령량에 대한 보고서를 제출하지 아니한 국가에 대해서 제제할 수 있는 조항을 두고 있다(제15조 제2항) 참조.

2005년 10월에 개최된 제10차 IOPC Fund 총회에서는 분담유 수령량 보고서를 제출하지 아니한 국가에 대해 제재를 하는 극단적인 수단대신 사무총장이 문제가 있는 체약국의 정부나 대사관 또는 영사관을 직접 방문하거나 통보

44) 현행 92 협약은 2000년에 책임한도액 개정안이 채택되고, 동 개정 협약이 2003년 11월에 발효하였으므로 차기 개정 가능연도가 2011년임(통상적으로 10년 이상 소요).

45) 92FUND/WGR.3/25/1.

하고, 전자보고시스템을 도입하는 등의 조치를 취하기로 하였다.

(4) 2,000톤미만 유조선에 대한 보험가입 강제

1992 CLC의 적용대상 선박은 모든 유조선이다. 그러므로 2,000톤미만의 유조선일지라도 사고가 발생한 경우 동 협약의 규정에 의한 책임한도액인 451만 SDR(5,000톤 미만의 유조선에 대해 일률적으로 적용됨)까지 책임을 져야 한다. 한편 협약은 유조선 선박소유자가 사고를 발생시킨 경우 협약의 규정에 의한 책임을 담보하기 위해 반드시 보험에 가입하도록 의무를 부여하고 있다. 그러나 2,000톤 미만의 유조선 선박소유자에 대해서는 그러한 의무를 면제하고 있다. 현재 논의되고 있는 것은 책임보험가입이 강제되지 아니한 2,000톤 이하의 유조선도 책임보험 가입을 강제화하자는 것이다. 이는 강제보험 가입대상이 아닌 2,000톤 미만 선박도 심각한 유류오염 피해를 발생시키고 있고, 이러한 선박에 의해 사고가 발생한 경우는 선박소유자가 보험에 가입하지 않거나 보험에 가입한 경우라도 1992 CLC에서 요구하는 책임에 미달하는 보험에 가입한 경우는 결국 1992 IOPC Fund에서 직접 기금을 지출하여야 하기 때문이다. 우리나라에서 발생한 오성 3호 오염사고, 바레인에서 발생한 마일드(Mild) 1호 오염사고⁴⁶⁾ 등도 2,000톤 미만의 유조선이지만 1992 IOPC Fund에서 보상받지 못한다. 2,000톤 미만의 선박에 대해 보험가입을 강제화하려는 조치는 1996년에 채택된 유해·위험물질의 운송으로 인한 손해배상협약(HNS 협약)⁴⁷⁾과도 연관이 있다. HNS협약은 선박의 톤수에 관계없이 모든 적용대상선박에 대해 강제보험가입을 강제화하고 있어서 1992 CLC이 2,000톤 미만의 선박을 강제보험 가입대상에서 제외할 아무런 논리적 이유가 없다는 것이다. 제3 중간작업반 제7차 회의에서 영국, 일본 등 다수국가는 2,000톤 미만의 선박에 대한

46) 1998년 5월 바레인에서 일어난 오염사고로 총톤수는 801톤이나 3만 630SDR(약 5,779만원)의 피해를 발생시켰음. 2,000톤 미만으로 선주가 보험에 가입하지 않아 전액 1992 IOPC Fund에서 보상하였음.

47) 정식명칭은 'International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea'이며, 1996년 5월에 채택되었음.

보험가입 강제화에 찬성하였고, 반대하는 국가는 하나도 없었다. 우리나라의 경우 유류오염손해배상보장법에 이미 200톤 이상의 유류를 화물로 운송하는 선박에 대해 책임보험의 가입을 의무화하고 있다.⁴⁸⁾

2) 선주와 하주간의 보상책임 분담

(1) 책임분담문제 발생 요인

해운회사와 석유업계간의 균등책임분담은 현행 유류오염 보상체제의 기본 골격에 해당한다. 현행 유류오염 보상제도는 모든 국가에서 유류를 사용하고 있지만 유류의 생산은 특정지역에 국한되어 있다. 그래서 이를 선박으로 운송할 수밖에 없고, 선박으로 유류를 운송하는 과정에서 사고가 난 경우 컨테이너, 목재, 철광석 등과 같은 타 화물이 해상에 유출된 경우보다 더 큰 피해가 발생하게 된다. 이로 인하여 유조선에 의해 유류가 유출되어 발생한 피해를 전적으로 선박을 운항하는 해운회사의 책임으로 돌릴 수 없고, 이를 수입하여 이익을 얻는 석유업계에서도 부분적인 책임을 져야한다는 관점에서 제도화된 것이 현재의 유류오염 보상체계이다. 최초로 성립된 1969 CLC와 1971 FC는 유류오염사고로 손해가 발생한 경우 해운회사(선박소유자)와 석유업계(하주)간에 균등하게 보상책임을 분담한다는 원칙하에 출발한 제도이다. 그러므로 해운회사와 석유업계간의 책임분담문제는 당사자는 물론 유조선 선박소유자를 대신하여 1차적으로 손해배상금을 지급하는 P&I클럽, 정유업계 등 관련 업계의 이해가 첨예하게 얽혀 있는 부문이다.

48) 제14조 (보장계약의 체결강제) ①대한민국 국적을 가진 선박으로 200톤 이상의 산적유류를 화물로서 운송하는 선박소유자는 제15조의 규정에 의한 유류오염손해배상보장계약(이하 “보장계약”이라 한다)을 체결하여야 한다. ②대한민국 국적을 가진 선박 외의 선박으로 200톤 이상의 산적유류를 화물로서 적재하고 국내항에 입출항하거나 국내의 계류시설을 사용하고자 하는 선박소유자는 보장계약을 체결하여야 한다. ③삭제 <1997.1.13>
④해양수산부장관은 제1항의 규정에 위반한 선박에 대하여는 그 선박의 항행정지를 명할 수 있다.
⑤해양수산부장관은 제2항의 규정에 위반한 선박에 대하여는 국내항의 입출항을 거부하거나 국내 계류시설의 사용을 허가하지 아니할 수 있다.

한편 2004년 2월에 개최된 IOPC Fund 제3 중간작업반 제7차 회의에 제출된 대부분의 문서는 현행 선박소유자의 책임을 현행 국제협약에서 규정하고 있는 것보다 강화하여야 한다는 내용을 담고 있다. 호주, 캐나다, 핀란드, 프랑스, 영국 등 8개국이 제출한 문서에 따르면, 현행 유류오염 배상제도는 지난 25년 동안 피해자를 구제하는 국제적인 규범으로 충실히 기능을 해왔으나, 최근에 발생한 일련의 사고를 계기로 선사와 하주 사이의 책임분담원칙이 깨졌다고 주장하고 있다. 즉 유류오염사고는 선사의 운항상의 잘못으로 인하여 발생함에도 불구하고 하주인 정유업체가 지나치게 많은 분담금을 부담하여 왔다는 것이다. 그로 인해 선사와 하주 간의 책임분담에 대한 불균형이 발생하고, 이 같은 현상이 지속될 경우 유류오염손해 배상제도의 존립에 위협요인으로 작용하고 있다고 주장하고 있다. 특히 2003년 5월에 IMO에서 채택된 2003 보충기금협약⁴⁹⁾은 전적으로 하주가 부담하는 분담금으로 운영하게 됨에 따라 하주의 책임이 더욱 심화되었다고 역설하고 있다. 2003 보충기금협약이 채택될 당시도 이 같은 문제점이 크게 부각됨에 따라 IMO는 결의서⁵⁰⁾를 채택하여 향후에 선사와 하주의 책임문제를 다시 검토하기로 약속한 바 있다.

실제로 현행 유류오염 보상제도에 따르면, 유조선에 의한 유류오염사고가 발생하는 경우 그 피해가 아무리 크더라도 선박소유자는 8,977SDR(115백만 달러)까지만 손해배상책임을 부담하는 반면, 하주의 분담금으로 운영되는 1992 IOPC Fund는 선박소유자의 손해배상책임을 초과하는 피해에 대해 최고 2억 300만 SDR(260백만 달러)까지 보상하도록 되어 있어 하주의 책임이 상대적으로 높은 실정이다. 게다가 2003 보충기금협약은 선사의 보상책임을 전혀 변하지 않은 상태에서 하주가 부담하여야 할 책임한도액을 현행 유류오염보상제도의 최고보상액의 3배에 달하는 7억 5,000만 SDR(10억 달러)까지 대폭 확

49) 이 협약의 정식명칭은 유류오염손해보상을 위한 국제기금설립에 관한 국제협약 개정의정서이며, 영문명칭은 Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992인.

50) 당시 채택된 결의서의 명칭은 ‘Review of the International Compensation Regime’임

대함으로써 하주들의 집중적인 반발을 산 바 있다(<표 5-3> 참조). 이에 따라 현행 유류오염 보상제도의 개정작업에 참여하고 있는 대다수 국가들은 선박소유자의 책임한도를 대폭 인상하는 것만이 이 같은 불균형을 바로잡는 길이라고 강조하고 있다.

(2) 선주와 하주의 책임분담체제 개편안

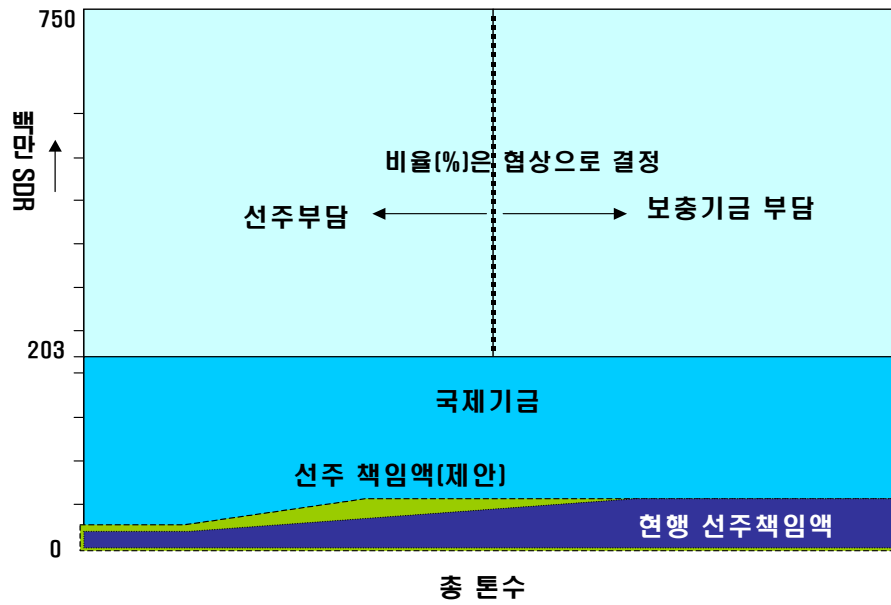
① 책임분담체제 개편 지지국의 입장과 내용

2004년 2월에서 개최된 제3 중간작업반 제7차 회의에서는 호주, 캐나다, 영국 등은 선사와 하주의 책임분담에 관한 구체적인 2개의 대안을 제시한 바 있다. ‘옵션 I’은 1992 CLC의 보상한도액을 인상하는 안으로 i) 선박소유자의 책임한도액을 현재 5,970만SDR에 최고 9,000만SDR로 인상하고, ii) 최근 발생한 에리카호(19,066 G/T)와 나호드카호(13,159 G/T)의 오염사고에서 보듯이 오염피해액은 선박의 크기와 큰 상관관계가 없으므로 이 한도액을 5천톤까지 확대 적용하자는 안이다(그림 4-1 참조). ‘옵션 II’는 1992 CLC와 1992 FC를 패키지로 개선하자는 안으로 i) 5,000톤 미만 선박은 현재와 같이 4,510만 SDR로 유지하는 것으로 하되, ii) 5,000톤 이상의 선박은 선박의 톤수와 관계없이 1992 FC의 최대 보상한도액인 2억 300만 SDR(260백만 달러)까지의 금액에 대해서는 선박소유자와 1992 IOPC Fund가 적절히 분배하여 부담하자는 안이다(그림 4-2 참조).⁵¹⁾ 전자의 대안이 기존협약체제를 유지하는 상태에서 선박소유자의 책임을 확대하는 방안인 반면, 후자의 경우는 1992 IOPC Fund가 부담하고 있는 부분에 대해서도 선박소유자가 책임을 부담하는 것으로 되어 있어 보다 급진적인 개편방안인 것으로 평가되고 있다.

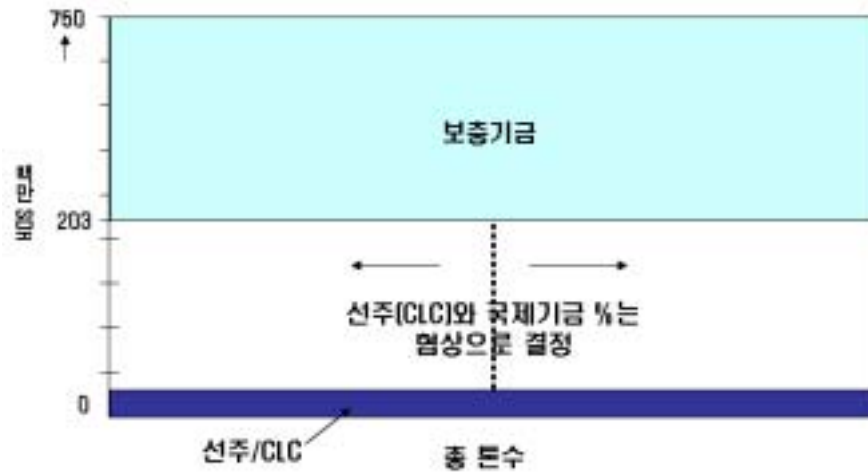
한편 현행 유류오염 보상체제의 개편에 적극적인 OCIMF는 피해보상 구조의 개선과 관련하여 3가지 방안을 제시하고 있다. i) 현재 하주가 전액 부담

51) Amendments to the Civil Liability and Fund Convention, 91FUND/WGR.3/19/1, 2004. 1. 27

〈그림 4-1〉 1992 CLC의 보상한도액을 인상하는 안



〈그림 4-2〉 1992 CLC와 1992 FC을 패키지로 개선하는 안



주 : 일정액까지 CLC에서 먼저 보상 후 203백만 SDR까지 CLC와 FC가 부담

하게 되어 있는 2003 보충기금의 형성에 선박소유자를 참여시켜 선박소유자와 하주의 책임으로 분리하는 방안, ii) 1992 CLC의 선박소유자의 책임한도액을 선박크기와 관계없이 9,000만SDR로 일괄 상향 조정하는 방안, iii) 위 두 안을 조정하는 방안 등을 제시하고 있다. 여기에 더하여 1992 CLC에 의해 2,000톤 이상의 선박만 책임보험에 가입하게 되어 있는 것을 모든 선박에 대해 선박소유자의 책임한도액 이상으로 책임보장 보험 가입 또는 재정보증 의무를 부과 하자고 주장하고 있다.

② 개편 반대 입장과 내용

국제 P&I클럽은 선박소유자의 책임제한 상향조정을 내용으로 하는 책임분담체제 개편에 대해 반대의사를 표시하고 있다.⁵²⁾ 첫 번째 사유로는 선박소유자의 책임한도액을 상향할 경우 중소형 오염사고로 인한 피해보상은 대부분 선박소유자가 부담하게 되어 결국 정유사는 오염사고에 대해 거의 책임을 지지 않게 되므로 체약국에서 정치적으로 수용하지 않을 것이라는 주장이다. 이미 2003 보충기금협약이 제3 중간작업반 회의를 거쳐 채택된 상태이므로 현행 유류오염보상에 관한 국제제도를 전면적으로 개편할 경우 86개국이 가입하는 등 성공적으로 유지되어 온 현재 체계가 대변동으로 인한 혼란에 휩싸일 우려가 있다는 지적이다. 두 번째는 선박소유자의 책임을 제한하는 제도는 역사성을 가지고 있는 해상법 고유의 제도인데 이를 제제수단으로 활용할 수 없다는 것이다. 마지막으로 현행 유류오염 보상에 관한 국제제도는 역사적으로 선주와 정유사에 의해 탄생되었으며, 보상비율도 양자간 적절한 분배하에 유지되어 왔으므로 IOPC Fund 사무국에서 분석하고 있는 과거의 오염사고 보상사례에 대한 결과를 보고 결정하자는 의견이다.

52) 92FUND/WGR.3/19/9.

(3) P&I클럽과 1992 IOPC Fund의 MOU에 의한 책임분담문제 해결

① 소형유조선유류오염손해보상협정

가. 협정의 개요

국제P&I클럽은 전적으로 하주의 분담금으로 운영되는 2003 보충기금협약이 국제적으로 발효함에 따라 하주의 책임이 가중되므로 국제P&I클럽과 1992 IOPC Fund간 소형유조선유류오염손해보상(Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement, 이하 “STOPIA”라 함)에 관한 양해각서를 체결하여 1992 CLC의 소형유조선의 손해배상 책임한도액을 인상함으로써 선주와 하주의 책임분담의 불균형을 해소할 수 있다고 주장하였다. STOPIA는 2003 보충기금협약 체결국에서 유류오염사고가 발생한 경우 1992 CLC의 선박소유자의 손해배상 책임한도액을 29,548톤까지는 2,000만SDR까지 인상하는 것이다.⁵³⁾ 따라서 이 협정의 적용으로 현행 유류오염 보상제도는 유지하면서 2003 보충기금협약의 발효로 인한 하주의 추가적인 부담 중 일부를 선박소유자가 부담하게 되어 선주와 하주간 책임부담 불균형 문제를 해소할 수 있다는 것이다. 이 협정은 2003 보충기금협약이 국제적으로 발효한 2005년 3월부터 시행되고 있다.

나. STOPIA의 주요내용

STOPIA는 11개 조항으로 구성되어 있다. 제1조는 여러 가지 정의 규정을 두고 있다. 모든 정의 규정은 현행 유류오염 보상협약상의 정의와 일치시키고 있다. 제2조와 제3조는 STOPIA의 체제에 관한 것이다. 29,548톤 이하의 선박으로 국제 P&I그룹의 회원이거나 국제 P&I그룹의 풀 협정(Pooling arrangements)⁵⁴⁾

53) 92FUND/A/ES.9/24.

54) 풀협정(pool agreement)은 위험의 분산과 보험인수(underwriting)에서의 기술상의 어려움을 보완하고, 보험회사간의 과당경쟁의 방지등을 목적으로 보험회사간에 체결하는 상호협정에 의해 공동으로 보험을 인수하는 것을 말한다.

에 의해 재보험에 가입한 P&I클럽에 가입하고 있으면 이 협정의 대상선박(Relevant Ships)이 된다. 즉 대상선박 선박소유자가 국제 P&I클럽의 회원이 되면 이 협정의 당사자가 된다. P&I클럽일지라도 국제그룹의 풀협정(Pooling arrangements)에 의한 재보험에 가입하고 있지 아니한 경우는 이 협정이 자동적으로 적용되지 아니한다. 제4조는 보상되는 손해의 범위와 손해배상한도액을 구체적으로 규정하고 있다. 이 협정은 2003 보충기금협약의 체약국에서 이 협정이 적용되는 선박에서 발생한 사고에 대해 적용한다. 또한 그러한 사고의 결과 선박소유자의 1992 CLC에 따른 책임과 1992 IOPC Fund의 1992 FC에 따른 책임이 동시에 발생하여야 한다. 이 경우 당해선주가 1992 IOPC Fund에 게 보상하는 금액은 최고 2,000만SDR까지로 명시하고 있다. 보상되는 손해의 범위는 1992 CLC와 동일하다. 제5조는 제3자에 대한 구상절차를 다루고 있다. 1992 IOPC Fund가 제3자에 대해 구상청구를 한 경우에는 최종판결이 있는 후에 P&I클럽에서 1992 IOPC Fund에 보상할 수 있다는 내용과 1992 IOPC Fund가 제3자에 대해 구상청구를 개시하기 전에 이미 국제P&I클럽에서 1992 IOPC Fund에 보상한 경우는 구상청구절차가 끝날 때까지는 1992 IOPC Fund에게 무이자로 금전을 대여한 것으로 본다는 규정을 두고 있다. 제6조는 제척기간에 관한 것이며, 1992 CLC의 제척기간과 동일하다. 제7조는 협정의 개정절차에 관한 규정이고, 제8조는 협정의 발효요건에 관한 조항이며, 제9조는 협정의 탈퇴에 관한 규정이다. 그리고 제10조는 법률적 권리에 관한 것으로 2003 보충기금이 이 협정에서 규정하고 있는 보상에 대해 P&I클럽에 직접 청구하는 것을 인정하고 있다. 이는 1992 CLC에 유류오염피해자가 P&I클럽에 대해 직접 손해배상청구를 할 수 있는 것과 유사하다. 마지막으로 제11조는 재판관할권을 규정하고 있다. 영국법이 준거법으로 적용되며, 영국최고법원의 판결은 이 협정과 관련하여 배타적관할권을 가진다.

② 유조선유류오염손해보상협정

가. 협정의 개요

하주들은 2003 보충기금협약과 관련한 대형사고가 발생하면 하주의 재정부담이 불공평하게 높아진다고 주장하고 있다. 그래서 이러한 결과를 피하기 위하여 현행 국제협약체제의 개편에 대한 다양한 제안들이 제시되고 있다. 이러한 상황에서 P&I클럽 이사회는 시의적절하고 효율적인 방법으로 이 문제에 대처하기 위해 대안을 마련하였다. 하주의 2003 보충기금협약에 따른 잠재적인 추가적인 부담을 인정하고, 그러한 추가적인 부담을 선박관련자들에게 동등하게 분배함으로써 이를 완화시키기 위해 고안된 것이 이른바 “유조선유류오염손해보상협정(Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement : 이하 “TOPIA”라고 한다)”이다. 이 협정은 2003 보충기금협약에 의해 2003 보충기금이 부담하게 되는 보상액의 50%를 선박소유자와 P&I클럽이 2003 보충기금에게 보상한다는 것이다. P&I클럽이 TOPIA 제도를 제안한 기본적 목적은 현행 국제유류오염보상협약을 개편함이 없이 구속력 있는 협정에 의해 2003 보충기금협약의 발효로 인한 하주가 추가적으로 부담을 완화하기 위함이다. 이는 1992 CLC, 1992 FC, 2003 보충기금협약으로 구성되어 있는 현행 국제 유류오염보상제도의 지속적인 성공을 보장하기 위한 노력을 지원하기 위함이며, 더 많은 국가가 2003 보충기금협약을 비준하는 것을 조장할 의도이다. 그래서 이 협정은 2003 보충기금협약 체결국의 유조선에 의해 유류 오염사고가 발생한 경우 2003 보충기금이 보상해야 하는 책임의 50%에 대하여 선박소유자가 2003 보충기금에게 보상하도록 하고 있다. 이 협정은 국제그룹에 속하는 P&I클럽의 유류오염 위험에 관한 보험에 가입한 유조선 선주상호간에는 법률적으로 구속력을 갖도록 만들어졌다. 거의 모든 경우에 이러한 선박은 보험증서의 조건에 의해 자동적으로 이 제도에 가입하게 된다. 2003 보충기금은 이 협정의 당사자는 아니다. 그러나 협정은 2003 보충기금에게 관련 선주로부터의 보상에 관한 법률적 강제집행권을 부여하고 있고, 이 협정상의 어떠한 청구에 대

해서도 자신의 명의로 손해배상청구절차를 진행할 수 있는 법적권리를 부여하고 있다. IOPC Fund 총회에서 TOPIA제도를 도입하기로 결정하면 현재 적용되고 있는 STOPIA제도는 폐지된다.

나. TOPIA의 주요내용

TOPIA도 STOPIA와 마찬가지로 11개의 조문으로 되어 있다. 제1조는 정의 규정으로 STOPIA와 동일하고 제2조는 이 제도와 관련한 일반규정이다. 제3조는 이 제도를 관련선박(Relevant Ships)에 적용하기 위한 규정이다. STOPIA는 i) 29,548톤 미만의 선박일 것, ii) P&I클럽에 보험을 가입하고 있을 것, iii) 국제그룹의 폴협정을 통해 재보험에 가입하고 있는 P&I클럽일 것을 적용 대상선박의 요건으로 하고 있지만 TOPIA는 선박톤수에 대한 제한이 없고, 이 제도가 적용되는 선박의 소유자이면 충분하다는 점이 다르다. 이러한 선박의 소유자는 국제클럽의 규칙에 따라 국제클럽의 당사자가 되었을 때 협정의 당사자가 된다는 규정을 두고 있다. 제4조는 보상하는 오염손해의 적용, 면책사유 등을 정하고 있다. 제4조는 보상되는 손해의 범위와 손해배상한도액을 구체적으로 규정하고 있다. 이 협정은 2003 보충기금협약의 체약국에서 이 협정이 적용되는 선박에서 사고가 난 경우에 보상한다. 그러한 사고의 결과 당해 선주의 1992 CLC에 따른 책임과 2003 보충기금의 2003 보충기금협약에 따른 책임이 동시에 발생한 경우에 적용된다. 이 경우 당해선주는 2003 보충기금이 동 사고로 발생한 유류오염손해에 대해 지급하였거나 지급하여야 할 총 보상액의 50%를 2003 보충기금에게 보상하여야 한다. 또한 테러행위가 원인이 되어 발생한 오염손해에 대해서는 보상하지 않는다는 것을 명시하고 있다. 제6조 제척기간에 관한 규정, 제7조 협정의 개정절차에 관한 규정이고, 제8조 협정의 발효요건에 관한 규정, 제9조 협정의 탈퇴에 관한 규정은 1992 FC를 2003 보충기금협약으로 대체하였을 뿐 STOPIA와 동일한 내용이다.

3) 기준미달선과 보상연계 문제

(1) 기준미달선과 보상연계 주장들

① 기준미달선과 보상연계 찬성 논리

기준미달선(substandard ship), 이른바 국제협약 등에서 정하고 있는 선체, 설비요건에 미달하는 선박을 운항하다가 유류오염사고를 일으킨 경우 해당선사에 대해 일정한 재정적 불이익을 주도록 협약을 개정하여야 한다는 주장이 제기되었다.⁵⁵⁾ 1992 CLC는 협약대상선박의 소유자에게 동 협약에서 규정하고 있는 책임을 담보할 수 있는 책임보험 가입을 강제화하고, 체약국 정부는 보험가입 여부를 확인하도록 요구하고 있다. 1992 IOPC Fund는 1992 CLC의 적용을 받는 선박에게 발생한 사고에 대해 추가적인 보상을 하고 있으므로 유조선의 보험요건과 보험증서에 대해 밀접한 관련이 있다.

IMO의 여러 가지 협약 제정과 시행에도 불구하고 기준미달선이 계속 존재하는 것은 국제적 문제이며, 이들 기준미달선에 의한 사고도 P&I보험과 IOPC Fund의 적용대상이 되고 있다. 1971 FC는 확실한 안전기준을 이행할 것을 조건으로 선박소유자의 책임제한을 인정하였으나⁵⁶⁾ 1992 FC에서는 동 내용을 철회한 것도 문제가 되고 있다. 이러한 상황에서 기준미달선에 의해 발생한 손해에 대해서는 1992 IOPC Fund에서 보상을 지급하지 않는 것이 타당하다는 것이다. 또한 프랑스는 현재 국적선급 및 국제협약의 이행만으로는 기준미달선의 운항을 배제하기에 불충분하므로 보험사가 보험가입에 따른 추가적인 확인 절차가 필요하며, 이러한 선박의 구조적인 요건에서 초래되는 결과에 대해서는 선주책임제한에 대한 예외규정을 적용해야한다고 주장하기도 하였다.⁵⁷⁾

55) 2004년 2월 제3 중간작업반 제7차 회의에서 영국과 캐나다가 주장(92FUND/WGR.3/19/7).

56) 1971 FC 제2조 제1(b)항.

57) 92FUND/WGR.3/19/8

② 기준미달선과 보상문제 연계 반대 논리

기준미달선과 보상문제 연계방안에 대하여 국제 P&I Clubs이 반대하고 있다.⁵⁸⁾ 현재까지 약 30년 동안 발생한 오염사고의 대부분이 책임보장보험에 가입된 선박에 대해 발생했으나 그 원인이 구조적인 결함에 기인한 것으로는 볼 수 없기 때문이라는 것이다. 또한 높은 보상책임 부담과 양질의 선박운항은 직접적인 관련이 없다는 주장이다. 오히려 양질의 선박을 유지하기 위해서는 항만국통제(PSC), ISM Code의 이행이나 정유사의 용선선박의 선택시 고려 등을 통해 개선될 수 있는 성질이라는 주장이다. 이에 대하여 보험시장의 특성상 개개의 사안별로 책임보장보험을 차별하는 것이 현실적으로 불가능하다는 주장도 제기되었다. 세계유조선의 90% 이상이 국제 P&I 그룹에 가입되어 있는데 5백만달러 미만의 유류오염 손해에 대해서는 각 클럽이 부담하지만 그 이상의 금액에 대해서는 풀협정(pooling agreement)에 의해 공동으로 부담하고 있어 개개인별로 부담을 차별화하는 것은 현실적으로 불가능하다는 주장이다.

국제 P&I 그룹은 현행 협약체제에서도 기준미달선의 보험가입에 대한 재제를 시행하고 있다. 기국의 안전에 관한 요건을 기국의 요건을 충족하지 아니한 선박에 대하여 배상금 지급을 거절하고 있으며, 유조선이 국제협약에서 요구하는 각종 안전요건을 충족하고 있는지는 선급에서 검사하고 있으므로 국제 P&I 그룹 규칙(P&I Clubs Rule)은 선급에 가입하지 않은 선박으로부터 발생하는 보상 건을 거절하는 규정을 두고 있다. 또한 i) 피보험자에게 보험에 가입한 선박의 선급유지에 관련된 문제가 발생할 경우 즉시 보고할 의무를 부여하고, 보험자에게는 선급의 규칙과 요건에 항상 부합되도록 할 의무도 부여하고 있다. ii) 보험사와 선급은 항상 긴밀한 협력체제를 구축하고 있는데 보험에 가입한 선박의 선급이 변동될 경우 선급은 변동일자, 요건, 권고사항 등을 보험사에 조언하도록 요구하고 있다. 동시에 보험사는 ISM Code에서 요구되는 안전관련증서를 소지하지 않은 선박에 대해서는 보험가입을 거부하고, 불량선박

58) 92FUND/WGR.3/19/9 및 92FUND/WGR.3/19/10.

에 대해서는 풀협정(pooling agreement)을 적용하지 않고 있다. P&I클럽은 기준미달선을 가려내기 위하여 자체의 검사기준도 검토하고 있다. 그 내용은 i) 선령, 무역, 선급, PSC 결함률 등을 고려하여 위험요소를 선별하여 불량선박의 보험가입 방지, ii) 특히 중질유를 운송하는 선박한 대한 P&I클럽에서 세심한 관심부여, iii) 중질유 운송 유조선(Dirty Tanker)과 경질류 운송 유조선(Clean Tanker)간의 재보험료 분담에 차이를 둬으로써 Dirty Oil을 운송하는 선박에 대해서는 보험사에서 추가적인 위험을 부과하는 방안 등이다.

한편 반대론자들은 기준미달선 운항문제는 그 성질상 기술적인 문제이므로 IMO 차원에서 개발되고 있는 기술적 협약에서 다루어야 할 문제로 보고 있다. 제3 중간작업반 의장도 이 문제에 대해서는 제3 중간작업반에서 충분히 논의된 상태도 아니고, 원래 제3 중간작업반에 부여된 임무에 속하는지도 불확실하다는 판단아래 총회의 지침을 요청하고 있다.⁵⁹⁾

(2) 구체적 방안에 대한 검토

① 선박의 구조적 결함의 경우 선박소유자의 책임제한권 박탈

프랑스에서 주장한 선박의 구조적 결함이 원인이 되어 발생한 사고에 대해서는 선박소유자의 책임제한권을 박탈하지는 방안은 그 실행상의 문제점으로 충분히 공감할 얻지 못하고 있다. 선박소유자의 책임제한권 박탈은 보상에서 가장 기본적인 문제이므로 사고 발생과 구조적 결함사이의 인과관계가 규명되어야 한다. 그러므로 일단 사고가 발생하면 선박의 구조적 결함 여부에 대한 지루한 법정 공방이 지속되어 협약이 추구하는 신속한 보상이 불가능하다. 따라서 기준미달선에 의한 사고에 불이익을 주어야 한다는 취지는 찬성하지만 실행상의 문제로 2004년 2월 개최된 제3 중간작업반 제7차 회의에서 타 국가 대표들의 지지를 받지는 못하였다.

59) 92FUND/WGR.3/25/1.

② 특정범주선박에 대해 인상된 책임한도액 적용

제3 중간작업반 제7차회의에서 일본은 정유사만이 부담하고 있는 보충기금에 대한 선박소유자의 책임부담의 필요성과 기준미달선 문제를 연계한 제안을 제출하였다. 즉, “특정 범주의 선박(a certain category of ships)⁶⁰⁾”에 의한 사고로 인하여 보충기금에서 보상하여야 하는 경우에는 기준미달선의 선박소유자와 그러한 선박을 용선한 하주는 더 많은 책임을 부담한다는 안이다. 우선 기준미달선 선박소유자는 1992 CLC상의 책임한도액을 부담하고, 2003 보충기금협약에 의해 보충기금이 부담하여야 할 보상액의 일정비율(%) 또는 일정금액(SDR) 중 적은 금액만큼 더 부담한다. 또한 2003 보충기금협약 체결국의 기준미달선을 이용한 유류수령인에게도 추가 부담의무를 지우고 있는 데 2가지 방안을 제시하고 있다. 첫째는 기준미달선 선박소유자가 추가로 부담하는 금액과 동일한 금액을 부담하는 안이고, 두 번째는 기준미달선 선박소유자가 추가로 부담한 금액에 1992 CLC의 책임한도액을 더한 금액을 부담케 하는 안이다. 이렇게 보상하고 난 후에도 보충기금에서 보상할 금액이 남아 있을 경우에는 기준미달선 유류수령인은 IOPC Fund에 대해 유류수령량 따라 분담금도 납부하여야 한다. 이 안은 선박소유자는 물론 그 선박을 이용하는 하주가 기준미달선을 이용하는 경우에 추가적인 부담을 부과시키는 것을 기준미달선의 이용을 적극적으로 방지할 수 있는 안으로 평가되어 다수국가가 긍정적 반응을 보였다. 다만, ‘특정범주’의 선박의 정의는 OECD의 보고서 등을 고려하여 다시 검토하기로 하였다.

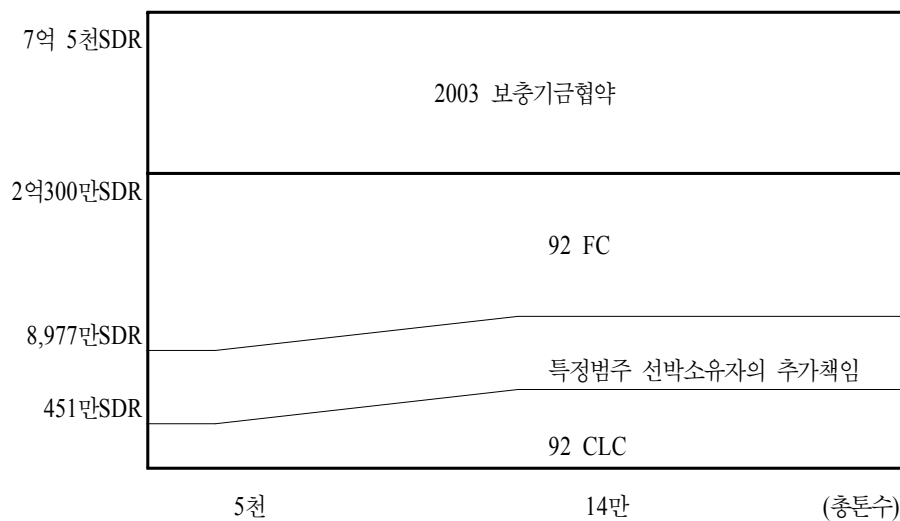
일본은 2004년 5월에 개최된 제3중간작업반 제8차 회의에서 기준미달선 선주와 그 선박을 이용한 하주 등의 추가적인 책임을 보다 구체화하여 제안하였다.⁶¹⁾ 이는 지난 제7차 회의 말미에 제3 중간작업반 의장이 요청한 바에 따른

60) 일본은 지난 번 회의에서는 기준미달선(substandard ship)이란 용어를 사용하였으나 기준미달선에 대한 정의가 명확하지 않은 문제점을 해결하기 위하여 이를 ‘특정범주의 선박’으로 명칭을 변경하고 협약에 정의 규정을 두는 것으로 제안을 변경하였음. 그러나 특정범주의 선박에 대한 정의는 아직 확정하지 못하였음.

61) 92FUND/WGR.3/22/16.

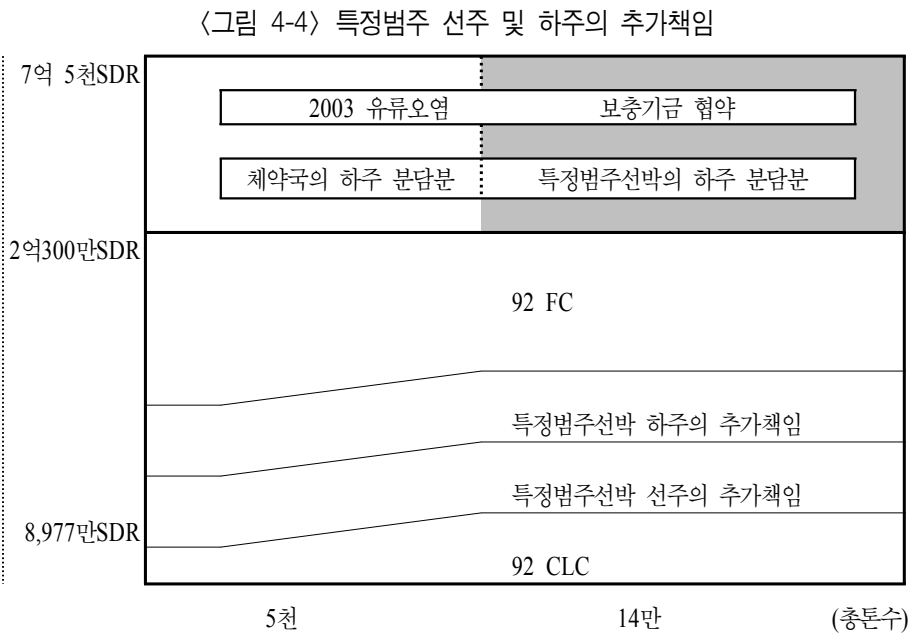
것으로 두 가지 옵션을 제시하고 있다. 옵션 1은 특정범주에 속하는 선박의 등록선주에게는 1992 CLC상에서 규정하고 있는 선박소유자의 책임한도액을 현행보다 인상하자는 안이다. 현행 유류오염 민사책임협약의 보상제도의 기본골격인 5,000톤 미만의 선박에 대한 최저보상한도액 설정이나 선박의 톤수에 비례한 책임한도액 제도 등은 유지하되 그 금액을 인상하는 안이다(그림 4-3참조).

〈그림 4-3〉 특정범주선박 선박소유자의 추가책임



옵션 2는 특정범주에 의한 선박에 의한 오염사고를 방지하기 위하여 그러한 선박의 소유자뿐만 아니라 동 선박으로 유류를 운송한 하주에게도 추가적인 재정적 부담을 지우는 것이 더 효과적이라는 측면에서 제안한 것이다. 옵션1에서 제안한 선박소유자의 추가적인 책임에 더하여 하주도 추가적인 책임을 지고, 동시에 동 하주가 2003 보충기금협약의 체약국인 경우는 2003 보충기금이 보상하여야 할 금액 중 일정액을 먼저 부담하고 나머지 금액에 대해 체약국의 하주가 부담한다는 안이다(그림 4-4 참조). 특정범위의 선박은 기준미달선(substandard ship)과 유사한 개념이지만 기준미달선을 의미하는 것은 아니다.

그 정의에 대해서는 더욱 논의가 있어야 하지만 선령을 가장 중요한 기준으로 삼고, 이중선체 여부 또는 선박 조건 평가 프로그램의 등급 등을 고려하는 방안을 제시하고 있다.



제5장

2003 보충기금협약 발효 및 현행 국제협약의 개편논의에 대한 우리나라 대응방안

1. 2003 보충기금협약 발효에 대한 대책

1) 우리나라 오염사고 및 보상현황

우리나라는 유조선에 의한 유류오염 사고가 발생하는 경우에 국제협약에 따라 보상하고 있다. 즉, 선박소유자가 1992 CLC에서 정하고 있는 책임액까지 배상하고, 동 금액을 초과하는 금액은 1992 FC에 따라 정유사에서 유류 수령량에 따라 분담하여 형성한 IOPC Fund에서 보상한다. 1993년 3월에 1971 FC가 우리나라에 적용되기 시작한 이후 우리나라에서 발생한 오염사고 중 유류오염 민사책임협약상의 선박소유자의 책임금액에서 다 받을 수 없어서 IOPC Fund에 보상을 청구한 사고는 모두 13건이고, 보상받은 금액은 902억원이다.

2) IOPC Fund에 대한 분담금 부담 현황

유류오염 보상기금협약에 가입한 체약국에서 연간 15만톤 이상의 유류를 수령하는 하주는 IOPC Fund에 분담금을 납부하여야 한다. 우리나라에서 분담금을 납부하는 정유사는 7개사이다. 1971 FC이 우리나라에 적용되기 시작한 때부터 1996년까지는 1971 IOPC Fund에 분담금을 납부하였고, 그 이후에는

1971 및 1992년 IOPC Fund에 분담금을 납부하였다. 2004년 4월까지 IOPC Fund에 납부한 분담금은 3,011 파운드(약611억원)이다. 이 금액은 유류오염 보상기금협약 체결국이 1993년부터 현재까지 IOPC Fund에 납부한 총 기금의 약 6%에 해당하는 금액이다. 한편 우리나라에서 발생한 오염사고로 IOPC Fund로부터 보상받은 금액은 902억원이므로 우리나라는 IOPC Fund에 납부한 분담금의 147%를 되돌려 받았다.

〈표 5-1〉 국제기금 사고관련 피해보상 현황(2004. 12월 현재)

(단위 : 백만원)

선박명	사고일자 및 장소	유출량 (톤)	방제비	피해보상 현황		
				청구액 (백만원)	보상액 (백만원)	보상률(%)
제11삼보호 (520톤)	'93. 4. 12 (울산)	4	177	506	43	8.5
제5금동호 (532톤)	'93. 9. 29 (여천)	1,228	5,600	91,674	7,061	7.7
제1성일호 (150톤)	'94. 11. 8 (온산)	18	9	476	28	5.9
대웅호 (642톤)	'95. 6. 27 (고정)	1	44	5,728	720	12.6
씨프린스호 (140,857톤)	'95. 7. 23 (여천)	5,035	29,852	73,554	20,371	27.7
여명호 (138톤)	'95. 8. 3 (통영)	40	661	24,003	879	4.3
제1유일호 (1,591톤)	'95. 9. 21 (부산)	2,232	12,400	55,467	6,815	12.3
호남사파이어호 (142,488톤)	'95. 11. 17 (광양)	1,402	8,400	8,208	1,547	18.9
제1웅정호 (560톤)	'96. 8. 15 (부산)	28	699	118	23	19.5
제101정진호 (896톤)	'97. 4. 1 (부산)	40	415	-	-	-
제3오성호 (786톤)	'97. 4. 3 (통영)	1,688	840	192	69	35.9
경남1호 (168톤)	'97. 11. 7 (울산)	5	178	752	77	10.2
경원호 (144톤)	'03. 9.12 (남해)	100	2,921	3,268	407	12.4
계		11,821	52,144	263,946	38,040	14.3

자료 : 해양수산부

주 : 국제기금 협약이 우리나라에 발효된 '93. 3. 8이후 발생한 국제기금 관련 사고임.

〈표 5-2〉 우리나라의 국제기금 분담금 납부실적(2004. 3월 현재)

(단위 : 천\$)

구분	합계	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04
계	30,110	246	1,654	1,973	2,286	4,648	3,003	1,457	4,851	3,512	3,195	3,285	4,644
SK정유	11,180	80	539	678	805	1,524	914	433	1,579	1,143	1,035	1,075	1,375
LG Caltex	7,850	61	408	451	510	969	605	308	1,116	814	735	766	1,107
S-Oil	7,054	45	306	347	415	1,004	633	293	1,041	740	674	700	856
인천정유	2,429	24	159	202	263	531	310	143	219	153	142	131	152
현대정유	4,921	18	121	138	156	410	434	215	784	582	522	537	1,004
한국전력 공사	882	12	83	96	105	175	77	42	73	47	49	49	74
한국석유 공사	438	6	38	61	32	35	30	23	39	33	38	27	76

자료 : 해양수산부.

3) 협약 가입 실익분석

(1) 가입시 장단점

2003 보충기금협약은 유류오염사고에 적용되는 현행 1992 CLC 및 FC와는 별개의 협약이다. 그러나 이 협약은 현행 협약에서 정하고 있는 최고 보상금액을 초과하는 경우에만 보상하기 때문에 그 내용상으로는 현행 협약들과 밀접하게 연계되어 있다. 따라서 이 협약에 가입하려는 국가는 현행 협약에 가입하고 있는 국가이어야 한다. 우리나라는 1992 CLC 및 FC의 가입국이므로 이 협약을 비준하는 것은 큰 문제가 없다. 뿐만 아니라 이 협약은 2003 보충기금 설립을 통해 현행 협약에서 보상할 수 있는 한도를 넘어선 피해를 보상하기 때문에 어업인 등 유류오염 피해자의 구제를 강화한 제도이다.

그러나 이 같은 장점에도 불구하고 이 협약은 궁극적으로 하주의 분담금 추가 납부를 전제로 하고 있다. 오염사고로 인한 손해보상 한도액이 늘어나는 만큼 정유사의 분담금이 증가하는 것이 부담요인으로 작용할 수 있다.

(2) 가입실익 분석

2003 보충기금협약은 반드시 가입하여야 하는 강제협약이 아니고, 가입여부가 각국의 자율에 맡겨져 있는 임의협약이다. 그러므로 이 협약 가입하는 것이 우리나라에 어느 정도 이익이 되는지를 검토해 볼 필요가 있다. 오염사고가 발생한 경우 피해자 보상받을 수 있는 최고 금액이 현재보다 높으므로 이론상 당연히 피해자에게는 유리하다. 그러나 우리나라에서 발생한 오염사고가 현행 1992 FC의 책임한도액 내에서도 충분히 보상이 가능할 경우는 정유사가 매년 연차부담금을 납부하고, 이 협약에 가입한 외국에서 오염사고가 난 경우에 유류수령량에 비례하여 부담금을 납부하여야 하는 문제가 있다

① 2003 보충기금협약 가입시 우리나라의 부담률

2004년 12월말 기준으로 우리나라의 유류수령량은 1억 1,442만톤으로 현행 국제협약 체결국의 총 유류수령량의 8.47%를 차지하고 있다(표 5-3 참조). 이는 현행 국제협약의 가입국의 영역에서 오염사고가 발생하여 1992 IOPC Fund가 보상할 경우 1992 IOPC Fund의 총 보상액 중 8.47%를 우리나라가 부담해야한다는 것을 의미한다.

2005년 7월 1일 현재 2003 보충기금협약 체결국은 덴마크, 핀란드, 프랑스, 독일, 아일랜드, 일본, 노르웨이, 포르투갈, 스페인, 네덜란드, 스웨덴으로 11개국이다.⁶²⁾ 만약 우리나라가 현재 이 협약에 가입하다면 2003 보충기금협약의 체결국의 영역에서 2003 보충기금이 보상해야하는 사고가 발생한 경우 2003 보충기금의 보상액의 14.08%를 부담하여야 한다. 그런데 2003 보충기금협약에서 한 국가의 부담액이 총 부담액의 20%를 초과할 경우는 20%를 상한액으로 하는 제도(“Capping System”이라 함)를 도입하고 있으므로 일본이 상한액인 20% 부담하고 나머지 80%에 대하여 각국에서 유류수령량 비율대로 부담하게 되므로 우리나라는 16.36%를 부담하게 된다(표 5-4 참

62) 2005년 10월에 가입한 이태리는 2006년 1월에 체결국이 되며, 벨기에는 2005년 11월에 가입할 예정이다(92 Fund/A.10/WP.1).

조).⁶³⁾ 이는 현행 1992 FC의 우리나라 부담비율의 거의 2배에 가까운 수준이다.

〈표 5-3〉 1992 FC 체결국의 유류 수량량(2004년)

국가명	유류수량량	비율(%)
일본	252,748,856	18.70
이태리	133,602,437	9.89
한국	114,418,021	8.47
네덜란드	107,776,492	7.97
프랑스	98,979,302	7.32
인도	97,394,756	7.21
캐나다	77,913,816	5.77
영국	69,153,635	5.12
싱가포르	68,357,194	5.06
스페인	62,067,283	4.59
독일	36,907,138	2.73
오스트리아	29,942,181	2.22
터키	25,383,329	1.88
그리스	21,474,916	1.59
스웨덴	21,124,350	1.56
노르웨이	19,300,287	1.43
포르투갈	14,572,880	1.08
멕시코	12,420,610	0.92
필리핀	11,621,983	0.86
핀란드	11,411,489	0.84
벨기에	7,505,022	0.56
베네수엘라	6,561,334	0.49
덴마크	5,329,791	0.39
뉴질랜드	5,121,914	0.38
모나코	4,607,100	0.34
아일랜드	4,186,385	0.31
중국(홍콩 포함)	3,938,735	0.29
튀니지	3,844,545	0.28
크로아티아	3,697,498	0.27
러시아	3,440,569	0.25
자메이카	2,235,272	0.17
기타	14,413,231	1.06
합계	1,351,452,351	100.00

자료 : IOPC Fund Annual Report 2004.

63) 2006년 1월에 발효하는 이태리와 2월에 발효하는 스웨덴을 포함하여 2003 보충기금 체결국의 유류수량량은 약 9억 5,000만톤에 달하여 상한선이 폐지되는 10억톤에 육박하고 있어 조만간 상한선 제도는 효력이 없어질 것으로 예상됨.

〈표 5-4〉 우리나라가 가입하는 경우 2003 보충기금에 대한 분담비율 추정

국가명	유류수량	비율(%)	비율 조정
일본	252,748,856	31.13	20.00
한국	114,418,021	14.08	16.36
네덜란드	107,776,492	13.27	15.41
프랑스	98,979,302	12.20	14.15
캐나다	77,913,816	9.59	11.14
스페인	62,067,283	7.64	8.88
독일	36,907,138	4.54	5.28
스웨덴	21,124,350	2.60	3.02
노르웨이	19,300,287	2.38	2.76
핀란드	11,411,489	1.41	1.63
덴마크	5,329,791	0.65	0.76
아일랜드	4,186,385	0.51	0.60
합계	812,163,210	100.00	100.00

자료 : IOPC Fund Annual Report 2004를 기초로 KMI 작성.

현행 국제협약 체제에서 우리나라는 1992 IOPC Fund 보상액의 8.47%에 해당하는 분담금을 납부하고 약 147%를 보상받았지만, 우리나라의 2003 보충기금에 납부한 분담금대비 보상액의 비율은 이보다도 훨씬 떨어질 것으로 예상된다. 즉, 2003 보충기금협약에 가입할 경우 1992 IOPC Fund에 분담하는 비율의 약 2배를 분담하여야 하지만 그 댓가로 얻을 수 있는 이익, 즉 IOPC Fund로부터 받을 것으로 예상할 수 있는 보상액은 지금까지의 통계를 고려해 볼 때 현행 국제협약 체제에서 받는 보상액의 절반정도에 불과할 것으로 추정된다.

② 대형 유류오염사고의 보상액 분석

2003 보충기금협약을 성립된 계기는 최근의 대형유류오염사고, 즉 나호드카호, 에리카호, 프레스티지호 오염사고이다. 특히 프레스티지호 오염사고는

2003 보충기금협약의 보상한도액을 당초 추진했던 금액보다 대폭 인상하는 계기가 되었다.

우리나라가 2003 보충기금협약 가입을 고려하는 가장 큰 사유는 동 협약에 가입함으로써 유류오염사고시 피해자의 입은 손해를 충분한 보상하기 위함이다. 이는 우리나라가 가입하고 있는 1992 CLC 및 FC체제에서는 피해자에 대한 충분한 보상이 안 될 경우도 있다는 것을 전제로 한다.

1992 FC이 보상할 수 있는 최고한도액은 2억 300만 SDR(2억 6,000만 달러)이다. 현재까지 발생한 대형 오염사고는 아직 정산되지 아니한 프레스티지호 사고를 제외하고는 모두 1992 IOPC Fund에서 보상 가능한 사고이다. 따라서 적어도 나호드카호나 에리카호 오염사고 이상의 대형 오염사고가 발생하지 않는 한, 현행 유류오염 보상체제에 의해 전액 보상이 가능하여 2003 보충기금협약이 가입될 여지가 없다.

〈표 5-5〉 세계 대형 오염사고의 보상액과 1992 협약 보상한도액 비교

선명	사고지역	유출량(톤)	보상 총액	1992 기금의 최고보상액 대비 사고액(보상액) 비율
브레이어호	영국	8,400	51,938,938파운드 (6,436만SDR)	31.7%
나호드카호	일본	6,200	26,089,893,000엔 (1억 6,433만SDR)	80.9%
에리카호	프랑스	14,000	165,141,000유로 (1억 4,486만SDR)	71.4%
프레스티지호	스페인	미확인	806,720,000유로 (7억 768만 SDR)	348.0%
시프린스호	한국	5,035	57,638,244,136 (3,594만SDR)	17.7%

자료 : IOPC Fund Annual Report 2004를 기초로 KMI 작성.

주 : 1) 에리카호 보상총액 중 65,883,000유로는 재판 계류 중임.

2) 프레스티지호는 청구금액임.

③ 1992 IOPC Fund의 보상한도액을 초과한 피해발생 가능성 평가

우리나라에서 발생한 오염사고가 1992 FC의 최고 보상한도액을 초과할 우려가 있는 경우는 2003 보충기금협약에 가입할 필요가 있다. 그러나 동일한 양의 유류가 유출되었더라도 사고지역이 어디냐에 따라 피해규모는 상당히 달라진다. 따라서 피해규모는 각국의 1인당 국민소득의 차이를 고려하여 평가하는 것이 합리적이다.

한국은행이 세계은행에서 2005년 발표한 「World Development Indicators 2005」를 요약·정리한 자료에 따르면 2003년 우리나라 1인당 국민소득(GNI)은 시장 환율기준으로 약 12,000달러로 세계 49위이며, 한국의 구매력평가(Purchasing Power Parity : PPP) 환율⁶⁴로 본 1인당 국민소득은 18,000달러로 세계 47위이다.

〈표 5-6〉 2003년 주요국의 1인당 국민소득

국가명	시장환율 기준		PPP 환율 기준	
	순위	국민소득(달러)	순위	국민소득(달러)
룩셈부르크	1	45,740	1	55,500
노르웨이	3	43,400	3	37,910
미국	5	37,870	4	37,750
일본	7	34,180	19	28,450
덴마크	7	33,570	8	31,050
스웨덴	11	28,910	26	26,710
영국	12	28,320	2	27,690
핀란드	13	27,010	24	27,460
아일랜드	14	27,010	9	30,910
네덜란드	18	26,230	18	28,560
독일	22	25,270	23	27,610
프랑스	23	24,730	22	27,640
캐나다	24	24,470	11	30,040
스페인	36	17,040	34	22,150
한국	49	12,030	47	18,000

자료 : 한국은행.

64) PPP 환율이란 환율이 각국의 물가수준에 의해서 결정된다는 이론에 근거한 것으로, 1달러로 미국에서 구매할 수 있는 상품(서비스 포함)을 비교국 시장에서 화폐로 구매할 때 가격으로 평가한 것임.

시장환율 기준 1인당 국민소득 차액을 고려하여 피해규모를 재평가할 경우 현재 정산 중인 프레스티지호를 제외하고 가장 큰 피해를 발생한 에리카호 오염사고의 보상액도 1992 IOPC Fund 최고보상액의 약 35% 수준이다(표 5-7 참조).

〈표 5-7〉 1인당 GNI(시장환율 기준) 차이를 고려한 오염사고 보상총액 재산정

구분	보상액	1인당 GNI 비율 (한국/비교국)	1인당 GNI를 고려한 보상액 재평가	1992 기금의 최고보상액 대비 재평가 보상액 비율
브레이어호	51,938,938파운드 (6,436만SDR)	42.48% (한국/영국)	2,734만SDR	13.47%
나호드카호	26,089,893,000엔 (1억 6,433만SDR)	35.19% (한국/일본)	5,782만SDR	28.48%
에리카호	165,141,000유로 (1억 4,486만SDR)	48.64% (한국/프랑스)	7,046만SDR	34.71%
프레스티지호	806,720,000유로 (7억 768만 SDR)	70.59% (한국/스페인)	4억 9,955만SDR	246.08%
시프린스호	57,638,244,136원 (3,594만SDR)	100% (한국/한국)	3,594만SDR	17.7%

자료 : KMI 작성.

구매력평가 환율 기준 1인당 국민소득을 적용하여 이러한 대규모 오염사고가 한국에서 발생하였다고 가정하고 보상액을 재평가하면, 에리카호 오염사고 보상액은 1992 IOPC Fund 최고 보상액의 46%, 나호드카호 오염사고는 51%로 여전히 절반정도에 불과하다(표 5-8 참조).

이는 2003년 기준으로 볼 때 우리나라에서 에리카호나 나호드카호 규모의 오염사고가 발생하더라도 현행 보상체제하에서 충분한 보상이 가능함을 의미한다. 또한 구매력평가 환율을 기준으로 할 때 일본이나 유럽지역에서 2003 보충기금의 보상대상이 되는 대형 유류오염사고가 발생할 확률이 우리나라 영역보다 1.5배 이상 높다. 1992 IOPC Fund는 물론 2003 보충기금도 유류 수령

량을 기준으로 체약국에게 분담금을 부과한다. 구매력평가 환율기준 1인당 국민소득의 차이를 고려하면 우리나라는 일본이나 유럽 국가 보다 1.5배나 많은 부담금을 납부하면서 우리나라에서 발생한 오염사고로 받게 되는 보상 총액은 유럽지역이나 일본보다 1.5배 적게 받는다는 해석이 가능하다.

〈표 5-8〉 1인당 GNI(PPP환율 기준)를 고려한 대규모 오염사고 보상총액 재산정

구분	보상액	구매력 평가환율 비율 (한국/비교국)	구매력평가 환율을고려한 보상액 재평가	92 기금 최고보상액대비 재평가 보상액 비율
브레이어호	51,938,938파운드 (6,436만SDR)	65.00% (한국/영국)	4183만SDR	20.61%
나호드카호	26,089,893,000엔 (1억 6,433만SDR)	63.27% (한국/일본)	1억 397만SDR	51.22%
에리카호	165,141,000유로 (1억 4,486만SDR)	65.12% (한국/프랑스)	9,433만SDR	46.47%
프레스티지호	806,720,000유로 (7억 768만 SDR)	51.26% (한국/스페인)	5억 7,506만SDR	283.28%
시프린스호	57,638,244,136원 (3,594만SDR)	100% (한국/한국)	3,594만SDR	17.7%

자료 : KMI 작성.

④ 프레스티지호 사고의 원인분석

현행 1992 CLC 및 FC의 최고보상한도액인 2억 300만SDR을 초과한 손해가 발생한 사고가 유일하게 프레스티지호 사고이다. 따라서 프레스티지호의 사고로 인해 손해액이 천문학적으로 발생한 원인을 살펴 볼 필요가 있다.

〈표 5-9〉 프레스티지호 사고현황

사고 형태	유출량	선박구조	오염지역
침몰(선체가 두동강남)	- 유출: 중유 6만 3천톤 - 잔유: 중유 1만 4천톤	- 단일선체 - 선령 26년 - 8만1천톤	- 2000마일(스페인 가르시아 연안 및 프랑스 남부)

자료 : KMI 작성.

사고 피해규모가 큰 것은 선체가 두동강났다는 점과 피해연안이 유럽에서는 보기드문 절경지역으로 생태계 보호지역인 동시에 지역주민의 60% 이상이 어업과 관광산업으로 생계를 유지하고 있는 지역이었기 때문이다.

〈표 5-10〉 프레스티지호 피해청구 현황

구분	청구액(유로)			비율
	스페인	프랑스	합계	
재산손해	2,378,211	30,314	2,408,525	0.4
방제비	4,183,027	3,728,628	7,911,655	1.3
수산양식	6,972,932	824,140	7,797,072	1.3
어패류 채취	133,797,004	116,810	133,913,814	22.7
관광	592,184	2,462,600	3,054,784	0.5
어류가공판매	5,941,502	65,359	6,006,861	1.0
정부방제비용	343,982,567		343,982,567	58.2
정부의 수산피해	78,890,057		78,890,057	13.4
정부관광 피해	5,422,017		5,422,017	0.9
기타	1,341,673		1,341,673	0.2
계	583,501,174 (411백만파운드)	7,227,851 (5.1백만파운드)	590,729,025 (416.1백만파운드)	100.0

자료 : 해양수산부, 유류오염 어업피해 손해배상을 제고방안 연구, 2004. 9.

프레스티지호 사고로 많은 양의 유류가 유출된 이유는 동 선박이 선령 26년 된 단일 선체의 노후유조선이라는 점이다. 이로 인해 2003년 12월 IMO의 해양환경보호위원회(MEPC) 특별회의에서는 해양오염방지에 관한 국제협약(MARPOL) 협약 부속서 I 에 중질유 운송선박의 오염방지에 관한 규정을 추가하였다(규칙 13 H). 이 추가된 규칙은 600DWT 이상의 유조선이 중질유를 국제운송할 때는 단일선체가 아닌 이중선체일 것을 요구하고 있다. 즉, 5,000DWT 이상의 단일선체 유조선은 2005년 5월 5일부터, 600~5,000DWT의 단일선체 유조선은 2008년 이후부터는 중질유를 국제운송할 수 없게 된다. 단, 국내항간을 운항하는 선박에 대해서는 예외 규정을 두고 있다. 우리나라는

MARPOL협약 이행법률인 해양오염방지법 시행규칙을 개정하여 5,000DWT 이상 선박이 중질유를 국제운송하는 것을 금지하였다. 다만 국내운송을 하는 5,000DWT 이상의 선박 4척에 대해 2005년부터 선령에 따라 연차적으로 운송을 금지하여 2010년에는 전면 금지하고, 600~5,000톤 크기의 선박 68척에 대해서는 2009년부터 선령에 따라 연차적으로 운송을 금지시키되 2015년까지 운항하기로 하였다. 따라서 5,000톤 이상의 중질유를 운송하는 선박에서 대량의 중질유가 유출될 확률은 매우 낮아졌다. 다만 5,000톤 미만의 선박은 단일 선체 유조선은 중질유를 2015년까지 운송하게 된다. 그러나 이러한 선박에서 사고가 나서 적재하고 있는 원유가 모두 유출되는 경우에도 씨프린스호 사고 시 유출된 양인 5,035톤 수준에 불과하므로 우리나라 해역에서 2003 보충기금협약이 보상하여야 할 대형 유류오염사고가 발생할 확률은 상당히 줄어 들었다.

(3) 2003 보충기금협약에 대한 정부대책

우리나라가 2003 보충기금협약에 가입할 경우 각 이해당사자별 실익은 <표 5-11>과 같이 정리할 수 있다. 우리나라가 2003년 보충기금협약에 가입할 경우라도 선박소유자에게는 별다른 영향을 미치지 않는다. 이는 2003년 보충기금협약이 선박소유자에게 추가적인 책임을 부담시키지 않고 있기 때문이다. 정부는 2003 IOPC Fund에 우리나라 유류수령량을 보고할 의무가 있고, 2003년 보충기금협약에서 보상하여야 할 유류오염피해가 발생한 경우 정유사로부터 분담금을 징수하여 2003 IOPC Fund에 납부할 의무가 있는 등 약간의 행정적 업무 이외에 직접적인 영향은 없다. 비록 강제적으로 가입하여야 하는 협약은 아니지만 동 협약 가입에 따라 우리나라의 국제기구(IOPC Fund)에서의 위상은 강화될 것으로 예상된다. 선박소유자와 정부와는 달리 잠재적 피해자와 정유사는 2003 보충기금협약 가입여부에 직접적인 영향을 받는 당사자들이다. 2003 보충기금협약 가입에 가입할 경우 유류오염 사고로 인한 잠재적인 피해자는 현재의 국제유류오염보상체제에서는 보상되지 아니하는 1992 FC를 초과하는 피해를 보상받을 수 있는 가능성이 높아진다. 반면에 정유사는 2003 보

충기금협약이 보상하여야 할 대형오염사고가 우리나라가 아닌 유럽 등 외국에서 발생하는 경우도 유류수령량에 비례한 분담금을 납부하여야 한다. 또한 2003 IOPC Fund의 연간운영비도 유류수령량에 비례하여 매년 일정금액을 납부하여야 한다.

〈표 5-11〉 2003 보충기금협약 가입시 이해당사자 실익분석

구분	이익	손실
정부	- 국제협약에 적극적 참여로 국제기구에서 위상 강화	- 2003 IOPC Fund에 유류수령량 보고 의무
정유사	- 1992 Fund 보상한도액을 초과하는 손해발생시 국제적 보상체제 이용 가능	- 2003 IOPC Fund의 연간 운영비 납부 - 외국에서 발생한 오염사고도 2003 보충기금협약에 따른 분담금 납부
잠재적 피해자	- 1992 Fund를 초과하는 손해에 대해서도 충분한 피해보상 가능	없음
선박소유자	현재와 같이 1992 CLC에 의한 책임한도액만 보상하므로 특별한 손익없음	

자료 : KMI 작성.

2003 보충기금협약이 강제가입이 아닌 임의 가입협약이라는 점에서 동 협약에 가입하지 않았다고 해서 우리나라의 국제적 지위에 미치는 영향은 그리 크지 않을 것으로 보인다. 따라서 2003 보충기금협약의 가입여부는 실질적인 이해당사자인 잠재적 피해자와 정유사의 입장을 고려하여야 하며, 두 당사자의 이해가 상충할 경우는 잠재적 피해자의 입장을 우선적으로 고려하여야 한다. 이는 유류오염보상을 위한 국제협약체제를 도입한 목적이 피해자의 실 손해를 충분한 보상하기 위함이기 때문이다. 따라서 2003 보충기금협약에 가입하지 않을 경우 잠재적 피해자가 보상을 받지 못할 가능성이 있는가 하는 점이 가입여부를 결정하는 핵심적요소이다. 현재까지 발생한 전세계적 대형오염사고를 각국의 국민소득과 연계하여 분석한 전술의 결과에서 알 수 있듯이 우리나라에서는 현행 유류오염보상체제를 초과하는 사고가 일어날 확률은 상당히 희

박하다. 이는 현재로서는 우리나라가 2003 보충기금협약에 가입하는 것은 정유사에게 부담을 지우는 반면에 별다른 이익을 얻지 못하는 것을 의미한다. 이러한 관점에서 보면 우리나라의 1인당 국민소득이 시장환율 기준으로 24,000 달러, PPP 환율기준으로 27,000달러 이상이 되는 시점에 가서 2003년 보충기금협약에 가입여부를 결정해도 늦은 않다고 판단된다.

2. 현행 국제협약의 개편논의에 따른 대응방안

1) 유류오염사고 피해보상 자료 분석

(1) 분석계기

현행 손해보상체제에 대한 여러 가지 안이 제시된 가운데 현재까지 발생한 유조선에 의한 오염사고에 대해 선사와 하주가 어느 정도 부담하였는지에 대한 실질적인 분석이 필요하다는 의견이 제시되었다. 그 방안으로 2003년 3월 개최된 제3중간작업반 제5차 회의에서 과거, 현재 및 미래에 대한 1992 IOPC Fund의 보상액을 분석하도록 사무국장에게 지시하였으며, 사무국은 국제P&I 클럽으로부터 1978년부터 2002년간 발생한 5,802건의 오염사고에 대한 자료를 넘겨받아 해운회사 및 정유사의 보상현황을 분석한 보고서를 제6차 제3중간작업반 회의에 제출하였다. IOPC Fund 사무국장은 국제P&I그룹 오염소위원회 의장에게 1992 FC이 발효한 1978년 이후 오염사고에 대한 자료협조를 요청하였고, 국제P&I그룹은 비밀로 취급할 것을 조건으로 자료 제공하기로 약속하였다.⁶⁵⁾ 2003년 12월에 사무국장은 국제P&I그룹의 1978년 이후 7,800건의 오염사고 피해보상에 대한 보상자료를 국제유조선 선주연맹(ITOPF)을 통해 제공받았다.⁶⁶⁾

65) 미국과 1992 FC 비체약국의 자료는 제외함.

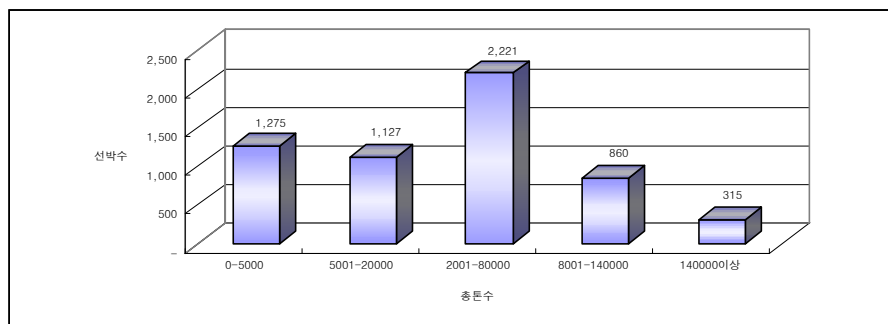
66) P&I는 ITOPF와 MOU를 체결하고, 오염사고조사 및 피해액 산정 등의 업무를 ITOPF에 위임하고 있어 오염피해 보상관련 제반 자료는 ITOPF가 보관하고 있음.

(2) 분석결과

1992 IOPC Fund 사무국은 국제P&I그룹에서 제공한 자료를 토대로 1978년부터 2002년 사이에 발생한 오염사고의 분석결과를 보고하였다.⁶⁷⁾ 1971 IOPC Fund 및 1992 IOPC Fund체제에 의한 보상은 물론 1992 IOPC Fund 이전에 존재하였던 민간협정(TOVALOP 및 CRISTAL)에 의한 보상, 그리고 구상권 행사로 회수한 비용 등 일체의 요소를 모두 고려한 결과, 해운회사가 지불한 금액은 947백만 달러이고, 정유사가 지급한 보상액은 769백만달러로 유류오염보상에 대한 비용분담비율은 해운회사 53%, 정유사 47%로 나타났다. 그러나 현재까지 해결되지 않은 에리카호, 프레스티지호 사고에 대한 보상금 지급을 고려할 경우 해운회사와 정유사의 분담비율은 64% : 36%로 역전될 것으로 분석되었다.

선박의 크기에 따른 해운회사 및 정유사의 재정부담을 조사할 결과 선박크기별 사고건수는 2만 톤 이상 8만톤 이하가 2,221건으로 가장 많았지만, 5,000 톤 미만의 소형선박도 1,275척으로 상당히 많은 숫자를 차지하고 있다(<그림 5-1> 참조).

〈그림 5-1〉 선박톤수별 보상 건수



자료 : IOPC Fund

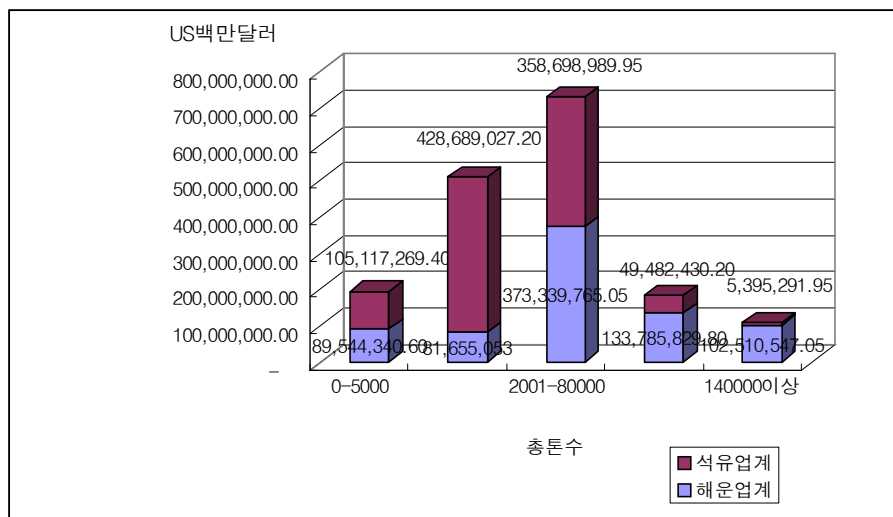
67) 2003년 2월 제3 중간작업반 제5차회의에서 과거, 현재 및 미래에 대한 92 Fund의 보상액한도액에 대해 검토하도록 사무국장에게 지시하였으며, 사무국은 국제 P&I 클럽으로부터 1978년부터 2002년간 발생한 5,802건의 오염사고에 대한 자료를 넘겨받아 해운회사 및 정유사의 보상현황을 분석한 보고서를 이번 작업반 회의에 제출하였음.

선박톤수별로 총 보상액 중 해운회사와 정유사가 지불한 금액을 나누어 보면, 5천톤 이상 2만톤 이하의 선박에 의한 비용분담이 해운회사 16%, 정유사 84%로 지극히 불균형을 이루는 것으로 나타났으며, 14만톤 이상의 선박도 해운회사 95%, 정유사 5%로 불균형을 이루고 있다.(<표 5-12> 참조)

〈표 5-12〉 선박톤수별 선박소유자 및 정유회사 분담률

선박톤수	사고수	전체 보상액(US\$)	해운회사 분담률(%)	정유사 분담률(%)
5,000 이하	1,275	194,666,610	46	54
5,001- 20,000	1,127	548,847,246	16	84
20,001- 80,000	2,221	699,590,723	51	49
80,001-140,000	860	237,674,405	73	27
140,000 이상	315	107,905,839	95	5
합 계	5,798	1,788,678,822	44	56

자료 : IOPC Fund



일부 국가에서는 이 보고서를 근거로 해운회사와 정유사의 책임분담체계를 재편해야 한다고 주장하였으나 대부분의 대표들은 지금까지의 오염사고에 대

한 비용분담 요소에 대한 분석⁶⁸⁾만으로 장래 비용분담의 추이를 예측하는 것은 곤란하고, 선박안전성 강화 등 여러 다른 요소도 동시에 고려되어야 한다고 강조하였다. 이에 따라 과거 보상에 대한 비용분담 분석결과가 해운회사와 정유사의 비용분담체제 개편에 대한 가이드라인이 될 것으로 기대하였으나 결과는 이 데이터를 토대로 추가적인 분석이 필요하다는 것으로 매듭지어졌다. 이처럼 과거 오염사고 분석을 통해 해운회사와 정유사의 비용부담 비율을 어떻게 나눌 것인지에 대한 해답은 얻지 못하였다. 그러나 현행 유류오염보상체제에서 해운회사와 정유사의 부담이 균형을 이루었다고 인정하더라도 2003 보충기금협약의 채택으로 정유사의 부담이 그 만큼 증가했다는 것은 명확한 사실이며, 이러한 결과는 현행 유류오염보상체제의 개편 또는 보완의 근거가 되고 있다.

2) STOPIA 적용시 우리나라 선사 및 정유사에 미치는 영향 분석과 대책

(1) 국제유류오염보상체제 개편에 대한 총회 결정

2005년 10월에 개최된 1992 IOPC Fund 총회에서는 현행 국제 유류오염 보상체제 개편을 위한 작업반회의를 계속할지 여부에 대한 결정이 있었다. 2000년 4월 에 1992 IOPC Fund 총회의 결정에 의해 설치되어 현행 국제유류 오염보상체제 개편논의를 맡은 제3 중간작업반은 2004년 10월까지 총 8차의 회의를 거치고, 2005년 3월 회의에서 그 동안 논의한 사항을 의장이 종합하여 보고하였다. 동 중간 작업반에서 다룬 문제는 협약 개정절차, 2,000톤 미만 선박의 강제보험가입, 유류수량량 보고서를 제출하지 아니한 국가에 대한 제제방안, 선박의 정의 그리고 현행 국제 유류오염보상제도의 개편 등이었다. 현행 국제유류오염보상협약의 개편문제는 2003 보충기금협약의 채택결과로서 발생

68) 단순히 현재까지의 비용분담 추이만으로 미래를 예측하기는 힘들고, IMO에 의한 각종 선박안전에 대한 규제의 강화 등 여러 가지 추가적인 요소를 고려할 필요가 있다는 주장이 있었음.

하고 있는 선주와 하주의 불균형을 해소하기 위해 선박소유자의 책임한도액을 인상하는 개편을 해야 한다고 주장하는 국가⁶⁹⁾와 이에 반대하는 국가⁷⁰⁾가 팽팽히 맞서 작업반에서는 결론을 내리지 못하고 총회의 결정사항으로 넘긴 것이다. 이 문제는 2005년 10월에 개최된 1992 IOPC Fund 총회에서도 여전히 논란이 계속되었다. 협약 개정을 찬성하는 국가는 2003 보충기금협약 채택당시에 현행 유류오염 보상협약의 개정을 검토하기로 결의한 바 있음을 상기시키면서 지속적인 개편 작업을 진행하여야 한다고 주장하였다. 그러나 협약 개정 반대하는 국가는 현행 유류오염 보상협약체제는 전세계적이며, 보편적인 체제로서 잘 유지되고 있으므로 개정작업은 시기상조이고, 개정의 필요성에 대한 충분한 논리적 근거나 현실성이 부족하다는 주장을 하면서 현행 협약상의 선주와 하주간의 재정부담의 불균형 문제는 국제P&I그룹이 제안한 자율적인 협정에 의해 해결될 수 있다고 주장하였다. 결론적으로 총회는 투표결과 반대 28개국, 찬성 23개국으로 현행 유류오염 보상체제를 개정하지 않기로 결정하고, 이 문제를 논의해 온 제3 중간작업반도 해체하기로 하였다. 아울러 국제P&I그룹에게 STOPIA제도를 2003 보충기금협약의 체약국뿐만 아니라 1992 CLC 체약국에서의 유류오염사고에 대해서도 확대 적용될 수 있도록 검토하여 2006년 2월 IOPC Fund 회의에 제출하여 줄 것을 당부하였다. 이에 따라 현행 유류오염 보상기금체제의 개편문제는 새로운 방향으로 나가고 있다. 즉, 2003 보충기금협약이 발효한 2005년 3월 3일부터 동 협약의 체약국에서 발생한 유류오염사고에만 적용되고 있는 STOPIA를 1992 CLC의 체약국에서 발생한 유류오염사고에 모두 확대 적용하는 방안과 2003 보충기금협약의 체약국에 대해서는 TOPIA를 적용하는 방안이 검토되고 있다. 한편, 기준미달선의 유류운송

69) 국제유류오염보상체제를 개편하여야 한다고 주장한 국가는 오스트레일리아, 캐나다, 핀란드, 프랑스, 아일랜드, 일본, 네덜란드, 뉴질랜드, 포르투갈, 스웨덴, 영국 등 2003 보충기금협약 회원국인 11개국과 독일, 베네수엘라, 멕시코, 남아프리카, 네덜란드, 폴란드, 이탈리아 등임(92 FUND/A.10/7/5, 92 FUND/A.10/WP.1).

70) 현행 국제유류오염보상체제 개편을 반대하는 국가는 그리스, 싱가포르, 러시아, 필리핀, 터키, 중국, 파나마, 도미니카공화국, 바하마, 싸이프러스, 나이지리아, 마셜아일랜드, 말레이시아 등 다수국가임(92 FUND/A.10/7/6).

행위에 대해서는 IOPC Fund 차원에서 계속 논의하기로 하고, 이를 논의할 작업반을 차기 총회에서 구성하기 위해 우선 비공식작업반을 가동하기로 하였다. 다만 기술적인 문제는 IMO 소관임을 명확히 하고, 동 작업반은 재정적·경제적 측면만 다루기로 하였다.

(2) 1992 CLC에 STOPIA 적용시 우리나라 영향분석

① 우리나라에 미치는 영향

STOPIA는 2003 보충기금협약에 가입한 국가에서 발생한 유류오염사고에 적용된다. 이는 소형유조선 선주들이 자발적으로 1992 CLC의 보상한도액을 인상하는 계약이다. 이 계약은 국제그룹의 회원⁷¹⁾이면서 국제그룹의 폴협정에 가입하고 P&I클럽에 부보한 모든 선박에 대해 적용된다. STOPIA의 효과는 29,548톤 이하의 모든 선박의 소유자가 배상하는 최고한도액이 2,000만SDR이라는 점이다. 또한 국제그룹은 29,548톤 이하의 선박은 자동적으로 STOPIA에 가입되게 클럽 규칙을 개정하였다. 선박소유자가 원한다면 STOPIA를 적용받지 않을 수 있지만 그렇다 하더라도 보험료를 절감할 수 없게 되어 있다. 따라서 선박소유자가 국제그룹 소속 P&I클럽에 보험을 가입할 경우 STOPIA의 적용을 배제하는 옵션을 선택하지 않을 것으로 보인다. 현재 세계 유조선의 97%인 약 5,460척이 STOPIA의 적용을 받게 된다. 일본의 경우 Japan P&I클럽은 국제그룹 회원이지만 연안유조선의 일부는 국제그룹의 폴협정에 가입되어 있지 않다.⁷²⁾ 또한 중국과 러시아의 P&I클럽과 한국도 국제그룹의 폴협정에 가입하고 있지 않고 있다. 한국 P&I클럽의 경우는 스위스 리(Seiss Re)를 통해, 한국해운조합은 뮌히크 리(Munich Re)를 통해 재보험을 구매하고 있다. 국제

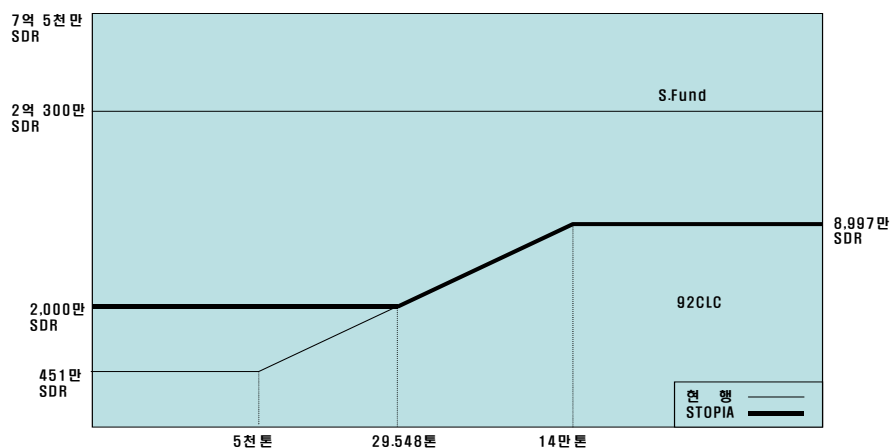
71) 국제 P&I클럽의 멤버는 13개 P&I클럽으로 구성되어 있으며, 유류오염손해의 경우는 500만불까지 개별 P&I클럽이 인수하고, 5백만불을 초과하는 손해에 대해서는 국제그룹 멤버간의 폴협정에 의해 보험을 인수하고 있음.

72) 국제그룹 폴협정에 가입되어 있지 아니한 선박 중 200톤을 초과하는 선박은 200척 미만일 것으로 추정하고 있음.

그룹의 회원이 아니거나 국제그룹의 풀협정을 통한 재보험에 가입하지 아니한 P&I클럽을 어떻게 처리할 것인지에 대한 명확한 방침은 아직 마련되어 있지 않다. 그러나 IOIPC Fund가 1992 CLC 계약국 전부에 대해 STOPIA를 적용하기로 한 경우 국제그룹의 회원인 P&I클럽 또는 국제그룹의 풀협정을 통한 재보험에 가입한 P&I클럽에 보험을 가입한 선박소유자에게만 적용하고, 국제그룹의 회원이 아니거나 국제그룹을 통한 풀협정에 재보험을 들지 아니한 P&I클럽에 가입하고 있는 선박소유자를 제외할 것으로는 생각되지 않는다.

따라서 29,548톤 이하의 우리나라 선박이 1992 CLC 계약국에서 사고를 낸 경우는 STOPIA에 의해 2,000만SDR까지 손해배상책임을 부담하여야 할 것으로 보인다. 이는 1992 CLC의 선박소유자의 손해배상책임한도액 즉, 5천톤까지는 451만SDR, 5천톤이상은 451만SDR+매톤당 631SDR으로 산정한 금액을 29,548톤까지는 일률적으로 2,000만SDR로 인상하는 것과 동일한 효과를 가져온다. 따라서 5,000톤 미만의 선박의 경우 현행 1992 CLC에 따른 선박소유자의 책임한도액보다 4.43배 증가하고, 29,548톤까지도 1~4.43배 증가하게 된다(그림 5-2 참조).

〈그림 5-2〉 STOPIA를 적용할 경우 1992 CLC의 보상한도액



현재 논의되는 바와 같이 STOPIA를 1992 FC의 체약국에 모두 적용할 경우 우리나라 d조선 680척 중 3만톤 이상인 6척을 제외하고는 책임한도액이 증가된만큼 보험료를 추가로 부담하여야 한다.

〈표 5-13〉 톤수별 유조선 현황(2004. 12)

구분	200톤이하	201-2,000톤	2,001-5,000톤	5,000톤- 30,000톤	30,0001톤 이상	계
유조선	119	189	58	7	6	680

자료 : 해양수산통계, 해양수산부, 2005.

선박의 보험료는 여러 가지 요인 즉, 과거 손해율, 선박에 적재되는 화물의 특성, 선박의 종류 및 톤수, 선령, 항해구간, 재보험시장의 인수여건과 관련 법률에서 정하고 있는 손해배상책임한도액 등에 의해 결정된다. 따라서 책임한도액의 인상액이 그대로 보험료에 반영되는 것은 아니지만 현재 5,000톤 이하의 유조선 소유자의 책임보험료는 상당히 증가될 것으로 예상된다. 외항 유조선의 소유자는 1억달러를 보상한도로 국제P&I그룹에 가입하고 있어서 큰 문제가 되지 않는다. 현재 한국해운조합에서 연안유조선을 대상으로 운영하고 있는 선주배상책임보험의 부보금액은 10만달러, 50만달러, 70만달러, 100만달러, 200만달러, 400만달러, 500만달러, 700만달러, 800만달러, 1천만달러, 1억달러 등으로 나누어져 있다. 한국해운조합에 가입하고 있는 대부분의 유조선은 5,000톤 미만이고, 이들 선박은 1992 CLC에서 요구하는 최저보상한도액인 451만 SDR(700만 달러)까지 보험에 가입하고 있다. STOPIA를 적용할 경우 한국해운조합에 부보하고 있는 5,000톤 이하의 유조선은 다른 부보조건이 동일하다고 본다면 책임한도액이 약 4.4배 인상됨에 따라 현재 보험료의 약 50% 인상될 것으로 추정된다.⁷³⁾

한편, STOPIA가 적용되면 정유사는 상대적으로 이익을 보게 된다. 현행 국제유류오염보상체제에서는 5,000톤 미만의 선박에 의해 유류오염사고가 발생

73) 관계 전문가의 면담에 의해 추정한 결과임.

한 경우 선주가 451만SDR(66억 8,800만원)⁷⁴⁾까지 보상하고 동 금액을 초과하는 손해에 대해 1992 IOPC Fund에서 보상하여 왔다. 그러나 STOPIA가 적용될 경우 2,000만SDR(약 296억원)까지는 최종적으로 선주(P&I클럽)가 보상하게 되므로 IOPC Fund는 사고당 최고 1,549만SDR만큼 적게 보상하게 된다. 2004년말 기준으로 우리나라의 유류수량은 IOPC Fund 가입국의 총 유류수량의 8.47%이다. 그러므로 우리나라 정유사는 최고 131만SDR(1,549만SDR×8.4, 19억4천만원)만큼 분담금을 적게 내게 된다. 또한 1978년부터 2002년까지의 유류오염사고를 분석한 <표 5-14>에서 보는 바와 같이 2만톤 이하의 선박에 의한 유류오염사고가 전체 사고의 약 40%에 달하며, 총 지출비용도 743,553천달러에 달한다.

이 지출비용의 76%인 566,150천달러를 정유사가 부담하여 왔지만 앞으로는 이를 선박소유자(P&I클럽)가 전액 부담하게 된다.

따라서 과거의 통계에 비추어 볼 때 해운회사와 정유사의 유류오염 손해비용부담비율은 해운회사 44%, 정유사 56%이었으나 STOPIA가 적용될 경우는 해운회사 77%, 정유사 23%로 변하게 되어 정유사 부담이 상당히 줄어든다.⁷⁵⁾

<표 5-14> STOPIA 적용시 톤수별 선박소유자 및 정유회사의 분담률 변화

선박톤수	사고수(비율)	전체 보상액(천US\$)	해운회사 분담률(%)		정유사 분담률(%)	
			과거통계	STOPIA적용	과거통계	STOPIA적용
20,000이하	2,402(40%)	743,513	24	100	76	0
20,001이상	3,396(60%)	1,045,165	61	61	39	39
합 계	5,798(100%)	1,788,678	44	77	56	23

자료 : IOPC Fund 자료를 토대로 KMI 재작성.

(3) 1992 CLC 회원국에 STOPIA 적용시 우리나라의 대응방안 검토

IOPC Fund에서 추진하고 있는 것처럼 1992 CLC 회원국 전체에 STOPIA

74) 1SDR=1,483원 적용(2005. 6. 27일 기준)

75) 과거 통계는 2002년까지로 최근에 발생한 대형오염사고를 고려하지 않았음.

를 적용할 경우 우리나라의 대응방안을 수립하기 위해서는 다음 몇 가지 사항에 대해 검토해 볼 필요가 있다.

첫째, 앞의 <표 5-13>에서 보는 바와 같이 우리나라의 2,000톤 이하의 선박은 609척으로 전체 680척의 약 90%를 차지하고 있다. 따라서 STOPIA를 모든 1992 CLC의 체약국에 확대 적용할 경우 연안유조선인 이들 2,000톤 이하의 유조선 소유자의 보험부담이 가장 큰 문제이다.

둘째, 2005년 10월에 열린 1992 IOPC Fund 총회에서는 국제협약체제 개편작업을 중지하기로 결정하였지만 2,000톤 미만 선박의 보험강제화에 대해 별도의 언급이 없었다. 이 문제는 큰 틀에서는 현행 국제협약의 개편에 포함된 내용이므로 개편작업의 중지결정에 따라 이 문제도 백지화된 것으로 생각된다.

셋째, 1992 CLC는 2,000톤 이상의 유조선 소유자에게 보험가입을 강제하고 있지만 우리나라 유배법은 그 대상을 200톤 이상으로 강화하고 있다(법 제14조 내지 제15조). 그러나 국제협약 제정당시에 2,000톤 이상의 선박만 보험에 가입하기로 한 것은 만일 2,000톤 미만의 선박에 의해 사고가 발생한 경우 그 선박소유자가 무자력이면 1992 FC에 의해 정유사가 보상한다는 합의가 있었다는 것을 근거로 우리법이 보험가입 대상선박의 범위를 200톤까지 확대한 것은 실익이 없다는 주장도 있다.

넷째, 한국 P&I클럽과 한국해운조합의 경우는 국제그룹의 풀협정을 통한 재보험에 가입하고 있는 것이 아니라 재보험시장에서 재보험을 구매하고 있다. 현재 국제그룹은 신입회원가입을 꺼려하고 있어서 한국P&I클럽이 국제그룹에 가입하기는 힘든 상황이다. IOPC Fund와 국제그룹간의 양해각서(MOU)에 의해 STOPIA를 1992 CLC 회원국에 적용하면 우리나라 선박소유자들도 신용도가 높은 국제그룹 회원인 P&I클럽에 보험을 가입하는 것을 선호할 가능성이 있다. 우리나라 보험사가 보험을 인수하는 경우도 재보험시장에서 재보험을 구매해야 하는데, 재보험료가 크게 높아질 우려가 있다.

이러한 몇 가지 사항을 고려해 볼 때 1992 CLC 가입국에 STOPIA를 적용할 경우 우리나라의 대응방안으로 신중히 검토해 볼 수 있는 것은 우선은 현

재 유배법에서 200톤 이상의 유조선 소유자에게 강제적으로 보험에 가입하도록 요구하고 있지만 이를 국제협약과 동일하게 2,000톤 이상으로 상향 조정하는 방안이다. 우리나라 연안유조선은 대부분 5,000톤 미만으로 한국해운조합의 선주배상책임공제에 1992 CLC에서 요구하는 최저보상한도액인 451만 SDR(700만 달러, 66억 8,800만원)만큼 부보하고 있다. <표 5-15>의 5,000톤 미만 유조선에서 발생한 1993년 이후 발생한 대형오염사고 사례에서 보는 바와 같이 대부분의 피해액은 451만SDR 한도내이다. 그러나 제1유일호의 경우는 그 피해액이 1992 CLC의 최저보상한도액의 2배가 넘는 146억원에 달한다.

<표 5-15> 우리나라 5,000톤 이하 선박의 대형사고 현황(1993년 이후)

선박명	톤수	유출량 (톤)	방제비	보상액 (백만원)	보상액 합계 (백만원)
제11삼보호	520	4	177	43	220
제5금동호	532	1,228	5,600	7,061	12,661
제1성일호	150	18	9	28	37
대웅호	642	1	44	720	764
여명호	138	40	661	879	1558
제1유일호	1,591	2,232	12,400	16,815	14,632
제1용정호	560	28	699	23	722
제101정진호	896	40	415	-	415
제3오성호	786	1,688	840	69	909
경남1호	168	5	178	77	255
경원호	144	100	2,921	407	3,328

STOPIA를 적용할 경우도 보상은 i) 선박소유자의 1992 CLC에 따른 책임 보상, ii) 1992 CLC의 선박소유자 책임을 초과한 피해에 대한 1992 IOPC Fund의 보상, iii) 선박소유자(P&I클럽)에서 1992 IOPC Fund에게 2,000만 SDR까지 보상하는 순서로 진행된다. 따라서 2,000톤 이상의 유조선만 보험가입을 강제화할 경우, 설사 그 이하의 선박에서 오염손해가 발생하여 1992

CLC에 따른 선박소유자의 책임을 초과하여도 1992 FC에서 보상하기 때문에 피해자가 충분한 보상을 받지 못하는 경우는 생기지 않는다. 그러나 2,000톤 미만의 유조선 소유자가 1992 CLC에서 요구하는 최소보상한도액까지 보험에 가입하지 않아서 1992 IOPC Fund에서 선박소유자의 책임액까지 보상하는 경우가 발생하면 국제사회에서의 우리나라의 신용 또는 신뢰성이 크게 훼손될 우려가 있다.

한편 2003년 MARPOL 협약 개정에 따라 600(300GT)~5,000DWT까지의 단일선체 유조선에 의한 중질유 국내 운송이 2009년부터 선령에 따라 연차적으로 금지되기 시작하여 2015년까지는 완전금지된다. 아울러 2010년 이후 건조되는 500DWT(250GT) 미만의 선박은 이중저구조를 갖추도록 하되 기존 선박은 2020년 또는 선령 30년까지 운항을 허용한다. 연안유조선 이중선체화를 추진할 경우 자본력이 취약한 연안유조선사는 신조선을 발주하기에는 투자비용이 매우 과도하고, 개조비용도 신조선가의 15%정도 소요되어 선박확보가 상당히 어려울 것으로 보인다. 또한 이중선체의 선박을 건조하거나 개조할 경우 동일톤수의 단일선체의 유조선보다 적재능력이 DWT기준으로 20%정도 감소하여 DWT당 운항원가가 크게 상승하게 된다. 이에 따라 소형선 위주의 1선박 1선주들은 단일선체로의 선박운항이 허용되는 기간이 만료하면 사업을 포기할 가능성이 높고, 연안유조선 시장은 DWT 감소를 통해 규제대상에서 제외되는 총톤수 250톤 미만 선박과 개조 후에도 경쟁력을 유지할 수 있는 4,000DWT 이상의 선박만 생존하는 형태로 연안유조선 시장이 개편될 것으로 예상하고 있다.⁷⁶⁾ 따라서 머지 않아 진행될 연안유조선시장의 구조개편에서 상당부분 퇴출될 것으로 예상되는 2,000톤 미만의 유조선에 대해 국제적인 신뢰를 상실하면서까지 현행 유배법의 적용대상에서 배제하는 것은 단기적인 처방에 불과하면서 득보다 실이 많을 것으로 생각된다.

유배법의 적용대상에서 2,000톤 미만의 선박을 강제보험 가입대상에서 배제

76) 전형진, “연안선 이중선체화의 영향과 대응방안”, 해양수산동향 제1193호, 한국해양수산개발원, 2005. 11. 28, p.3.

한다는 것은 STOPIA가 적용될 경우 연안유조선사의 급격한 보험료 인상을 줄여보자는 취지이다. 그러므로 2,000톤 미만의 유조선에 대해서는 현재와 같이 1992 CLC의 책임한도액까지 보험에 가입하도록 하여야 한다. 주로 연안유조선이 유배법상의 책임을 담보하기 위해 가입하고 있는 한국해운조합의 선주 상호책임공제는 일정한 금액만 한국해운조합에서 자체적으로 보상하고, 그 이상을 초과하는 손해에 대해서는 재보험시장에 부보하고 있는 형태이다. IOPC Fund와 국제P&I그룹간의 협정으로 1992 CLC에 STOPIA를 적용하기로 한 경우 개개의 사안별로 책임보장보험을 차별하는 것이 현실적으로 불가능한 보험시장의 특성상 그 협정은 국제P&I그룹 회원사뿐만 아니라 전체에 적용될 것으로 보인다. 이는 한국해운조합이 연안유조선에 대해 1992년 CLC의 책임한도액인 451만SDR까지 보장하는 보험을 받은 경우라 할지라도 재보험시장에서는 STOPIA를 적용한 책임한도액인 2,000만SDR 한도까지 재보험을 구매하지 않을 수 없다는 것을 의미한다. 1992 CLC에 STOPIA를 적용할 경우 우리나라 연안유조선도 당연히 적용을 받을 수 밖에 없는 것이 국제보험시장의 구조이다.

이러한 상황에서 1992 CLC에 STOPIA가 적용될 경우 정부 및 업계의 대책 방향은 다음과 같다.

첫째, 정부는 현행 선대구조개선자금을 대폭 확대하여 연안유조선의 이중선 체화에 따른 선박확보비용을 지원하여야 한다. 선박의 이중선체 선박의 경우는 단일선체의 유조선보다 보험료가 낮게 책정되므로 간접적으로 STOPIA 적용에 대해 연안유조선사를 지원하는 방안이 된다. 둘째, 하주는 정유사에 대해 STOPIA 적용으로 인한 보험료 인상분의 일부를 운임인상을 통해 보전해 주어야 한다. 일부 대형 연안유조선사는 정유사의 전용선대에 소속되어 있고, 나머지 유조선사도 정유사와 장기계약에 의해 유류를 운송하고 있다. 따라서 정유사는 유조선사에 대해 우월한 지위에 있어 유조선사가 스스로 운임인상을 요구하기에는 어려운 구조인 것이 현실이므로 정부의 지도가 필요하다. 이는 정유사 측면에서 볼 때도 적절한 운임인상을 통한 안정적인 유류운송선박 확

보가 바람직하다. 셋째, 연안유조선의 경우는 스스로 인수·합병을 통한 자본력 확대와 선박대형화 등 경쟁력 강화를 위한 자구노력이 필요하다. 그 과정에서 1992 CLC에 대한 STOPIA 적용으로 보험료 인상이 불가피하다는 점도 함께 고려하여야 한다.

제6장

결론 및 정책제언

1. 결론

서론에서 소개한 것처럼 이 연구의 목적은 크게 두 가지이다. 첫째는 2005년 3월에 발효한 2003 보충기금협약에 대하여 우리나라 입장에서는 어떻게 대처하는 것이 바람직한가 하는 방안을 제시하는 것이고, 둘째는 현행 국제유류 오염 보상협약의 개편동향에 대한 우리나라 정부의 대응방안을 제시하는 것이다.

1) 2003 보충기금협약 가입여부 검토

2003 보충기금협약은 제정목적에서 언급한 바와 같이 현행 국제협약에서 완전한 보상을 받지 못할 우려가 있어 이를 해소하기 위해 만든 협약이다. 그러므로 우리나라의 가입여부를 판단하는 기준도 우리나라에서 현행 국제협약의 보상금액을 초과하는 대규모 유류오염사고가 발생할 우려가 있는가 하는 점에 초점을 맞추어야 한다. 이 연구는 현재까지 전세계적으로 발생한 대규모의 오염사고가 우리나라 해역에서 발생하였다고 가정할 때 그 피해규모가 현행 국제협약의 보상금액을 초과하는지를 검토하였다. 동일한 규모의 유류오염사고가 발생하더라도 피해규모는 사고지역이 어디냐에 따라 상당히 달라진다. 이를 보정하기 위하여 각국의 1인당 국민소득(GNI)의 차이를 고려하여 최근에 발생

한 세계적인 유류오염사고의 피해액을 재평가하였다. 현재 피해정산 중인 프레스티지호를 제외하고 가장 큰 유류오염사고인 에리카호 오염사고가 우리나라에서 발생하였다고 가정하고, 각국의 1인당 국민소득(시장환율 기준)의 차이를 고려하여 평가한 피해액은 1992 FC 최고보상액의 약 35% 수준이며, 구매력 평가(PPP) 환율 기준의 1인당 국민소득을 적용한 결과도 1992 FC의 최고 보상액의 46%였다. 현행 국제협약의 보상금액으로도 피해자에 대한 충분히 보상가능하다는 결론이다.

문제는 프레스티지호 오염사고이다.⁷⁷⁾ 이 사고가 우리나라에서 발생하였다고 가정하면 1인당 국민소득을 고려하여도 그 피해규모가 1992 FC의 최고한도액을 초과하여 현행 국제협약체제에서는 완전한 보상이 불가능하다. 프레스티지호에서 운송하던 중유 6만톤 이상이 거의 유출된 것은 동 선박이 선령 26년의 노후선이며, 단일선체의 유조선이어서 선박이 두동강 났다는 점이다. 그러나 사고 이후 IMO에서 취해진 조치, 즉 MAROPOL협약 개정을 통해 5,000DWT 이상의 단일선체 유조선에 의한 중질유의 국제운송을 금지하는 조치가 2005년 5월부터 국제적으로 시행되고 있다. 또한 국내에서도 해양오염방지법 시행규칙의 개정으로 단일유조선에 의한 중질유 운송을 제한하고 있어 프레스티지호 오염사고와 같이 선체가 두동강나서 적재하고 있는 유류가 전량 유출될 확률은 훨씬 줄어들게 된다. 반면에 우리나라가 2003 보충기금협약에 가입할 경우는 2003 보충기금 보상총액의 16.36%를 부담하게 되어 현재 1992 IOPC Fund에 부담하는 비율의 약 2배 이상의 분담금을 납부하여야 한다.

1인당 국민소득 기준에 의한 전세계적 대형오염사고 피해액에 대한 재평가와 MARPOL 개정협약에 의한 단일선체 유조선의 중질유 운송금지 규정을 고려해 볼 때, 2003 보충기금협약 가입이 오염사고의 잠재적인 피해자인 국민에게 별다른 이익을 주지 못하는 것으로 분석되었다. 그러므로 현 시점에서는 우리나라가 2003 보충기금협약에 가입할 필요가 없다고 본다. 다만, 우리나라의

77) 아직 정산이 완료되지 않아서 청구금액을 기준으로 삼았음.

1인당 국민소득이 시장환율 기준으로 24,000달러, PPP기준으로 27,000달러에 달한 때에는 가입을 적극 검토하여야 한다.

2) 국제 유류오염피해 보상체제의 개편논의에 대한 대응방안

2003 보충기금협약의 채택으로 대두된 유류오염손해에 대한 선주와 하주간의 배상책임 분담문제는 STOPIA를 1992 CLC에 적용하는 방안으로 해결을 시도하고 있다. STOPIA는 2003 보충기금협약에 가입한 국가의 영역에서 유류오염사고가 발생한 경우 29,548톤미만의 선박소유자에게 2,000만SDR까지 보상할 것을 내용으로 하는 IOPC Fund와 국제P&I그룹간의 양해각서이다. 이를 1992 CLC에 가입한 전 국가에 적용하는 방안을 검토하기로 하였다. 이렇게 하면 5,000톤 미만의 유조선 선박소유자의 유류오염손해 배상책임은 1992 CLC에 의한 451만SDR에서 2,000만SDR로 4.4배 이상 인상하는 결과와 동일한 효과를 가져온다.

우리나라의 2,000톤 이하의 선박은 609척으로 전체 680척의 약 90%를 차지하고 있고, 유배법에 의해 200톤 이상의 선박은 보험에 가입하지 아니하면 운항하지 못한다. 1992 CLC에 STOPIA를 적용할 경우 2,000톤 이하의 우리나라 연안유조선 선박소유자는 적어도 현재 보험료의 50%이상을 추가로 부담하여야 할 것으로 예상된다. 이에 대한 대응방안으로 우선 검토해 볼 수 있는 것이 현재 유배법에서 200톤 이상의 유조선 선박소유자에게 강제적으로 보험에 가입하게 한 것을 협약과 같이 2,000톤으로 상향 조정하는 방안이다. 이는 연안유조선사의 보험료 부담을 경감시킨다는 측면에서 볼 때는 고려할 만한 대안이지만 만약 보험미가입 선박의 사고로 인하여 1992 IOPC Fund에서 보상하는 경우는 국제사회에서의 우리나라의 신용 또는 신뢰성이 크게 손상될 우려가 있다. 한편 2003년에 개정된 MARPOL협약에 따라 600(300GT)~5,000DWT까지의 단일선체 유조선에 의한 중질유의 국내 운송은 2009년부터 선령에 따라 연차적으로 금지되어 2015년에는 완전 금지된다. 또 2010년 이후

건조되는 500DWT(250GT) 미만의 선박은 이중바닥구조를 갖출 것을 의무화하는 해양오염방지법 시행규칙 개정이 있었다. 이 영향으로 이중 선체 규제대상에서 제외되는 총톤수 250톤 미만 선박과 개조 후에도 경쟁력을 유지할 수 있는 4,000 DWT 이상의 선박만 생존하는 형태로 연안유조선 시장이 개편될 것으로 예상하고 있다. 따라서 연안유조선시장의 구조개편으로 상당부분 퇴출이 예상되는 2,000톤 미만의 유조선에 대해 국제적인 신뢰를 상실하면서까지 현행 유배법의 적용대상에서 배제하는 것은 단기적인 처방에 불과하다.

우리나라 연안유조선은 한국해운조합의 선주상호책임공제에 가입하고 있다. 한국해운조합은 자체 능력을 초과하는 보상액에 대비하여 국제 재보험시장에서 재보험을 구매하고 있다. 현재 국제P&I그룹과 IOPC Fund협정에 의해 2003 보충기금협약에만 적용하고 있는 STOPIA를 1992 CLC에 적용하기로 결정하기로 하는 경우는 국제P&I그룹과 IOPC Fund간의 협정체제로 운영되지 않고 국제P&I그룹, 재보험시장 등 전세계 해상보험시장과 IOPC Fund의 협정체제로 이행될 것으로 예상된다. 그렇게 되면 한국해운조합에서는 연안유조선에 대해 1992년 CLC의 책임한도액인 451만SDR까지 보장하는 보험을 인수할 수 있지만 외국보험시장에서 재보험을 구매할 때는 STOPIA를 적용한 책임한도액 2,000만SDR까지 보장하는 보험을 구매하지 않을 수 없다. 따라서 현재 2003 보충기금협약 가입국에만 적용하고 있는 STOPIA를 1992년 CLC협약 가입국에 확대 적용할 경우 우리나라는 2,000톤 미만의 선박에 대해 보험료를 줄여주는 단기적인 조치보다는 선대구조개선자금 확대나 선박확보비용지원 등 연안유조선시장의 구조조정과 연계한 대책이 필요하다. STOPIA가 적용되면 정유사는 STOPIA에 의한 보상액인 2,000만SDR 현행 협약에 의한 보상액(5,00DWT 기준 451만SDR : 66억 8,800만원)의 차이만큼 상대적으로 부담을 적게 안게 된다. 따라서 STOPIA가 적용될 경우 연안유조선 선주가 2,000만 SDR까지 보상하게 됨으로써 추가되는 보험료는 그 선박을 이용하는 정유사에서 운임으로 보전할 수 있을 것으로 생각된다.

한편, 기준미달선의 유류운송행위와 보상연계문제는 IMO 소관에 속하는 기

술적인 문제를 제외한 재정적, 경제적면에 국한한다는 결정을 내렸다. 따라서 앞으로의 논의 방향은 기준미달선의 정의에 관한 문제는 IOPC Fund회의에서 다루어지지 않고, 기준미달선을 운항한 선박소유자나 그 선박을 용선한 정유사에게 유류오염보상체제 연계하여 어떻게 불이익을 줄 것인가 하는 문제를 중심으로 논의할 것으로 생각된다. 기준미달선과 보상체제와 연계는 다수 국가에서 찬성해 온 것이어서 논의의 속도가 빨라질 것으로 예상되므로 작업반 참가 등 능동적인 대처가 필요하다. 우리나라 국적선박은 기준미달선이 존재하지 않는다. 다만, 정유사에서 유조선용선할 경우 기준미달선을 용선하지 않도록 유의할 필요가 있다.

2. 정책제언

1) 2003년 보충협약가입 여부 및 시기

우리나라가 2003 보충기금협약 가입여부 결정할 경우 고려되어야 할 중요한 요소는 i) 동 협약에 가입하지 않을 경우 유류오염사고로 인한 잠재적 피해자가 보상받지 못할 우려는 없는가, ii) 동 협약 가입으로 정유사가 부담하여야 할 금전적 부담은 어느 정도인가, iii) 동 협약에 가입하지 않아서 입을 수 있는 우리나라의 국제적 위상 등 비경제적인 측면의 손실은 없는가 하는 점이다. 그 중에서 i)의 요소는 최우선 고려할 사항으로 잠재적인 우려가 있는 경우에도 2003 유류오염 보충기금협약에 반드시 가입하여야 한다. 그러나 ii)와 iii)의 요소에 대한 상대적 중요도는 정부의 정책판단에 따라 달라질 수 있다. 우리나라의 국제적 위상에 손상을 줄 우려가 있는 경우는 정유사의 부담이 어느 정도 있더라도 동 협약에 가입하는 것이 국익에 이로울 수 있다. 이 연구에서 대형 유류오염 피해를 입은 국가간의 1인당 국민소득 차이를 고려하여 평가한

결과로는 i)의 요소에 대한 우려는 크지 않은 것으로 판단되어 우리나라의 1인당 국민소득이 시장환율 기준으로 24,000달러, PPP기준으로 27,000달러에 달한 때가 가입 적기로 제안되었다. 그러나 그 전이라도 iii)의 요소가 ii)의 요소보다 대단히 중요하다고 판단되는 경우는 동 협약가입을 적극 고려할 필요가 있다.

2) 정부대책팀 구성

2005년 10월에 개최된 1992 IOPC Fund 제10차회의는 지금까지 다양한 방향으로 논의되어 온 국제유류오염보상체제 개편에 대한 명확한 방향을 제시한 것이다. 즉 현행 국제협약 자체를 개편하는 대신 1992 CLC 가입국에 대해 STOPIA를 적용해서 2003 보충기금협약의 제정으로 대두된 선주와 하주의 불균형문제를 해결하겠다는 것이다. 이러한 상황에서 정부 및 업계의 대책방향은 우선 IOPC Fund의 논의에 대해 적극 대처하는 것이다. IMO의 다른 회의에는 많은 전문가가 참여하고 있지만 IOPC Fund 회의에는 정부관계자와 일부 전문가만 관심을 가지고 가지고 있다. 그러나 2006년 2월 회의부터는 국제유류오염보상체제에 큰 변화를 가져오는 중요한 시점이므로 관련전문가와 관련 업계로 구성된 T/F팀이 필요하다.

- i) T/F팀의 구성멤버 : 정부관계자, 학계 및 연구기관의 전문가, 한국해운조합이나 한국P&I클럽 등 보험기관, 외국 P&I클럽 한국대리점, 정유사 관계자
- ii) T/F팀 구성시기 : 대책팀은 내년 2월에 개최될 IOPC Fund 회의에 대비하여 적어도 2006년 1월까지 구성
- iii) T/F팀 업무 : 각국이나 읍저버 기관에서 IOPC Fund에 제출한 문서 분석과 국제 P&I클럽에서 논의되고 있는 내용 파악, 작업반 회의 참가, 필요시 우리나라가 제출할 문서 작성 등 1992 CLC에 STOPIA 적용과 기준미달선에 대한 보상 불이익방안과 관련한 IOPC Fund 회의 대책에 필

요한 사항

iv) 대책팀의 운영시기 : 1차시기는 1992 CLC에 대한 STOPIA 적용이 결정될 때까지

그리고 2006년 2월 이후의 회의에서 1992 CLC에 대한 STOPIA 적용에 대한 방향이 어느 정도 방향이 결정될 경우에는 IOPC Fund 대책팀은 우리나라의 대응방안 마련을 위한 팀으로 변경하여 운영하여야 한다. 1992 CLC에 대한 STOPIA 적용은 MARPOL 협약의 개정에 의한 연안유조선 이중선체화와 그로 인한 연안유조선 구조조정과 연계된 문제이다. 따라서 대책팀은 연안유조선 이중선체화 업무 관계자와 연대하여 합동팀을 구성하여야 하며, 그 역할은 선대구조개선자금 확대방안 및 연안유조선의 이중선체화에 따른 선박확보비용 지원을 위한 기준 설정, 정유사의 STOPIA 적용으로 인한 보험료 인상분 보전방안, 연안유조선 자체적 인수·합병 지원방안 등이다.

참고문헌

〈국내문헌〉

- 목진용, “1992년 민사책임협약 및 국제기금협약과 국내법 개정에 관하여”, 「해법회지」, 제8권 제2호, 한국해법학회, 1996. 10.
- 목진용, “개정 유류오염손해배상보장법 개관”, 「해법·통상법」, 제9권 제1호, 한국해사법학회, 1997. 6.
- 목진용, “유류오염손해보상 보충기금협약 발효 임박”, 「해양수산동향」, 한국해양수산개발원, 2004. 6. 30.
- 배병태, “1969년 유류오염에 대한 민사책임에 관한 국제조약의 연구 ②”, 「해양한국」, 한국해사문제연구소, 1974. 4.
- 서현제, “유류오염손해배상보장법안의 해설”, 「한국해법회지」, 제14권 제1호, 한국해법학회, 1992.
- 이균성, “개정해상법 개관”, 「한국해법회지」, 제13권 제1호, 한국해법학회, 1991. 12.
- 전형진, “연안유조선 이중선체화의 영향과 대응방안”, 「해양수산동향」, 한국해양수산개발원, 2005. 11. 28.
- 최재선, “유류오염보상제도 개정동향”, 「해양수산동향」, 한국해양수산개발원, 2004. 3. 29.
- 최종현, “선박에 의한 오염손해의 전보에 관한 연구”, 서울대학교 박사학위 논문, 2001. 2.
- 한국선주협회 등, 「1992년 유류오염 민사책임협약 및 기금협약의 수용방안에 관한 연구」, 1996. 5.
- 한국해양오염방제조합, “정체된 일본 방제제도 일대 개선- 유조선 NAKHODKA

호 오염사고”, 「깨끗한 바다, 밝은 미래」, 2001년 신년호.
 한국해양오염방제조합, “유조선 ERIKA호 오염사고”, 「깨끗한 바다, 밝은 미래」, 2000년 창간호.
 한국해양수산개발원, “유류오염 보상제도 개선방안”, 「KMI 해양수산 현안분석」, 2004. 12. 30.
 ———, 「IMO의 해양환경 오염규제 대응방안 연구」, 2004. 11.
 해양수산부, 「해양수산통계연보」, 2005.
 해양수산부, 「위험·유해물질(HNS)에 의한 해양오염손해배상제도 확립방안」, 2000. 8.
 대한석유회 등, 「1992년 유류오염 민사책임협약과 기금협약 수용방안에 관한 연구」, 1996. 5.

〈외국문헌〉

IOPC FUND, *92 Fund Claims Manual*, 1998.
 Mans Jacobsson and Norbert Trotz, “The Definition of Pollution Damage in 1984 Protocols to the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 17, No. 4, October, 1986.
 Norbert Trotz, Edgar Gold, Anthony Bessemer Clark, Lloyd Watkins and Colin de la Rue, “Assessment of Claim for Pollution Damage”, *CMI Conference 1994*, Draft August 10, 1993.
 Patrick Griggs and Richard Williams, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, 3rd ed., 1998.
 Gottahard Gauci, *Oil Pollution at Sea - Civil Liability and Compensation for Damage*, John & Sons, 1977.
 Wu Chao, *Pollution from the Carriage of Oil by sea: Liability and Compensation*, Kluwer law, 1996.
 U.S. *Oil Pollution Act*, 1990.

Lloyd' s list, 2003. 5. 19.

IOPC Fund, 1992 Fund Assembly (10th Session) 문서, 2005. 10.

_____, 1992 Fund third intersessional Working Group(9th Meeting) 문서,
2005. 3.

_____, 1992 Fund third intersessional Working Group(8th Meeting) 문서,
2004. 5.

_____, 1992 Fund third intersessional Working Group(7th Meeting) 문서,
2004. 2.

_____, 1992 Fund third intersessional Working Group(6th Meeting) 문서,
2003. 10.

_____, 1992 Fund third intersessional Working Group(5th Meeting) 문서,
2003.2.

_____, 1992 Fund third intersessional Working Group(4th Meeting) 문서,
2002. 4.

_____, 1992 Fund third intersessional Working Group(3rd Meeting) 문서,
2001. 7.

_____, 1992 Fund third intersessional Working Group(2nd Meeting) 문서,
2001. 3.

_____, 1992 Fund third intersessional Working Group(1st Meeting) 문서,
2000. 1.

약어 표

- 1969 CLC : International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage , 1969 (1969년 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약)
- 1992 CLC : International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage , 1992 (1992년 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약)
- 1971 FC : International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (1971년 유류오염손해보상기금의 설치를 위한 협약)
- 1992 FC : International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (1992년 유류오염손해보상기금의 설치를 위한 협약)
- IOPC Fund : International Oil Pollution Compensation Fund (FC 협약에 의해 설치된 국제 유류오염손해보상기금, 1971 Fund와 1992 Fund가 있음)
- 2003 보충기금협약(Supplementary Fund Convention) : Protocol of 2003 the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992(1992년 유류오염손해보상기금의 설치를 위한 협약의 2003 의정서)
- 2003 보충기금 : Supplementary Fund Convention에 의해 설치된 기금
- P&I 클럽 : Protection and Indemnity Club (선주책임상호보험조합)
- HNS 협약 : International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996(1996년 위험·유해물질 해상운송책임협약)

부록 1

소형 유조선 선주 유류오염손해 보상협정

SMALL TANKER OIL POLLUTION INDEMNIFICATION AGREEMENT (STOPIA)

INTRODUCTION

The Parties to this Agreement are the Participating Owners as defined herein.

The Participating Owners recognize the success of the international system of compensation for oil pollution from ships established by the 1992 Civil Liability and Fund Conventions, and they are aware that it may need to be revised or supplemented from time to time in order to ensure that it continues to meet the needs of society.

A Protocol has been drawn up and adopted to supplement the 1992 Fund Convention by providing for additional compensation to be available from a Supplementary Fund in States which opt to accede to the Protocol. The Parties wish to encourage the widest possible ratification of the Protocol, with a view to facilitating the continuance of the existing compensation system in its current form (but as supplemented by the Protocol).

In consideration of the potential additional burden imposed by the

Protocol on receivers of oil, the Participating Owners have agreed to establish the scheme set out herein, whereby the Participating Owners of tankers below a specified tonnage will indemnify the International Oil Pollution Compensation Fund 1992 (“the 1992 Fund”) for a portion of its liability to pay compensation under the 1992 Fund Convention for pollution damage caused by such tankers in States in respect of which the Protocol establishing the Supplementary Fund is in force.

This Agreement is intended to create legal relations and in consideration of their mutual promises Participating Owners of each Entered Ship have agreed with one another and do agree as follows -

I. DEFINITIONS

- (A) The following terms shall have the same meaning as in Article I of the Liability Convention:
“Incident”, “Oil”, “Owner”, “Person”, “Pollution Damage”, “Preventive Measures”, “Ship”.
- (B) “1992 Fund” means the International Oil Pollution Compensation Fund 1992 as established by the 1992 Fund Convention.
- (C) “1992 Fund Convention” means the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992, as amended and/or supplemented from time to time, and any domestic legislation giving effect thereto.
- (D) “Club” means a Protection and Indemnity (P&I) Association in the International Group; “the Owner’s Club” means the Club by which a Relevant Ship owned by him is insured, or to which he is applying

for Insurance; “his Club”, “Club Party” and similar expressions shall be construed accordingly.

- (E) “Entered Ship” means a Ship to which the Scheme applies, and “Entry” shall be construed accordingly.
- (F) “Indemnification” means the indemnity payable under Clause IV of this Agreement.
- (G) “Insurance”, “insured” and related expressions refer to protection and indemnity cover against oil pollution risks.
- (H) “International Group” means the International Group of P&I Clubs.
- (I) “Liability Convention” means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, as amended from time to time, and any domestic legislation giving effect thereto.
- (J) “Participating Owner” means the Owner of an Entered Ship who is a Party.
- (K) “Party” means a party to this Agreement.
- (L) “Protocol” means the Protocol of 2003 to Supplement the 1992 Fund Convention, and any domestic legislation giving effect thereto; and “Protocol State” means a State in respect of which the said Protocol is in force.
- (M) “Relevant Ship” has the meaning set out in Clause III(B).
- (N) “Scheme” means the Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (STOPIA) as established by this Agreement.
- (O) “Supplementary Fund” means the Fund established by the Protocol.
- (P) “Tons” means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969; the word “tonnage” shall be construed accordingly.

- (Q) “Unit of account” shall have the same meaning as that set out in Article V, paragraph 9 of the Liability Convention.

II. GENERAL

- (A) This Agreement shall be known as the Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (STOPIA).
- (B) The Owner of any Relevant Ship shall be eligible to become a Party and shall do so when made a Party by the Club insuring that Ship as the Rules of that Club may provide.

III. THE STOPIA SCHEME

- (A) This Agreement is made to establish STOPIA for payment of Indemnification to the 1992 Fund on the terms set out herein.
- (B) A Ship shall be eligible for Entry in the scheme if:
- (1) it is of not more than 29,548 Tons;
 - (2) it is insured by a Club; and
 - (3) it is reinsured through the Pooling arrangements of the International Group.

Such a ship is referred to herein as a “Relevant Ship”.

- (C) Any Relevant Ship owned by a Participating Owner shall automatically be entered in the Scheme upon his becoming a Party to this Agreement in accordance with Clause II(B) above.
- (D) A Ship which is not a Relevant Ship by reason of the fact that it is reinsured independently of the said Pooling arrangements may nonetheless be deemed to be a Relevant Ship by written agreement

between the Owner and his Club.

- (E) Once a Relevant Ship has been entered in the Scheme it shall remain so entered until
- (1) it ceases to be a Relevant Ship (as a result of tonnage re-measurement and/or of ceasing to be insured and reinsured as stated in Paragraph (B) above); or
 - (2) it ceases to be owned by a Participating Owner; or
 - (3) the Participating Owner has withdrawn from this Agreement in accordance with Clause IX.

IV. INDEMNIFICATION OF 1992 FUND

- (A) Where as a result of an Incident an Entered Ship causes Pollution Damage in a Protocol State in respect of which liability is incurred both under the Liability Convention by the Participating Owner of that Ship and under the 1992 Fund Convention by the 1992 Fund, the said Owner shall indemnify the 1992 Fund up to an amount calculated in accordance with Paragraph (E) below.
- (B) Pollution Damage in a Protocol State means:
- (1) Pollution Damage caused:
 - (i) in the territory, including the territorial sea, of a Protocol State; and/or
 - (ii) in the exclusive economic zone of a Protocol State, established in accordance with international law, or, if such a State has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical

miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured; and/or

- (2) the costs of Preventive Measures, wherever taken, to prevent or minimize such Pollution Damage.

(C) Indemnification shall not be payable for:

- (1) the costs of any Preventive Measures to the extent that the Participating Owner is exonerated from liability under Article III, paragraph 3 of the Liability Convention, and for which the 1992 Fund is liable by virtue of Article 4, paragraph 3 of the 1992 Fund Convention;
- (2) any other Pollution Damage to the extent that liability is incurred by the 1992 Fund but not by the Participating Owner.

(D) Indemnification due under this Agreement shall be payable irrespective of whether any payments are made from the Supplementary Fund in respect of the Incident.

(E) The amount for which Indemnification is payable by the Participating Owner shall be the aggregate amount of compensation paid by the 1992 Fund for Pollution Damage in a Protocol State, provided always that.

- (1) for the purpose of this Clause IV(E) the aggregate amount of compensation paid by the 1992 Fund shall be the total amount of compensation paid by the 1992 Fund less any sums recovered by the 1992 Fund in recourse action pursuant to Clause V below (net of the costs of such recourse action);
- (2) the Indemnification amount shall not exceed in respect of any one Incident an amount equivalent to 20 million units of account less.
 - (i) the amount of the Owner's liability under the Liability

- Convention as limited by Article V, paragraph 1 thereof; and
- (ii) any amounts which he or his Club is entitled to recover from the 1992 Fund in respect of the Incident, whether in their own right, by subrogation, assignment or otherwise.
- (F) The deduction referred to in Paragraph (E)(2)(i) above shall be made irrespective of whether the Participating Owner is entitled to avail himself of limitation.
- (G) For the purposes of this Agreement the conversion of units of account into national currency shall be made in accordance with Article V, paragraph 9 of the Liability Convention.

V. RECOURSE AGAINST THIRD PARTIES

- (A) Any decisions as to whether the 1992 Fund is to take recourse action against any third parties, and as to the conduct of any such action, including any out-of-court settlement, are in the absolute discretion of the 1992 Fund.
- (B) Unless otherwise agreed, payment of Indemnification to the 1992 Fund shall be postponed until such time as the 1992 Fund gives notice to the Participating Owner that a final conclusion has been reached in relation to all and any recourse action taken or contemplated by the 1992 Fund against any third parties in respect of the Incident. For these purposes a final conclusion may include a decision by the 1992 Fund not to take such action, or to discontinue any such action already commenced.
- (C) Paragraph (B) above shall not prevent the 1992 Fund from commencing proceedings against the Participating Owner and the

Club in order to protect its rights hereunder from becoming time-barred.

The Participating Owner and his Club agree to grant to the 1992 Fund any extension of time which the 1992 Fund may reasonably require in respect of the commencement or conduct of such proceedings in circumstances where recourse action is ongoing and/or no notice of final conclusion has been given in accordance with Paragraph (B) above.

- (D) Without prejudice to Paragraph (A) above, the 1992 Fund may consult with the Participating Owner and/or his Club in relation to any recourse action in which they are actual or potential claimants. Nothing in this Agreement shall prevent the 1992 Fund, the Owner and the Club from agreeing on any arrangements relating to such action as may be considered appropriate in the particular case, including any terms as to the apportionment of the costs of funding such action, or as to the allocation of any recoveries made.
- (E) If the 1992 Fund decides not to take recourse action against any third party or, after such action has been taken, decides not to pursue the action, Indemnification is payable on condition that the 1992 Fund will execute such reasonable documentation as may be required to transfer to the Participating Owner and/or his Club, by subrogation, assignment or otherwise, any rights of recourse which it may have against third parties, to the extent of any interest which they may have in recoveries from such parties by virtue of demnification paid under this Agreement.
- (F) In the event of the Participating Owner agreeing to pay

Indemnification before the 1992 Fund has given notice as mentioned in Paragraph (B) above, such payment shall (unless otherwise agreed) be subject to the condition that it is to be treated as an interest-free loan repayable on demand until such notice is given, whereupon it shall cease to be repayable.

- (G) Indemnification is also paid on the condition that if, after it has been paid, the 1992 Fund for any reason recovers any sums from any third party, the 1992 Fund will account to the Participating Owner for such recoveries (net of any costs incurred by the 1992 Fund in making them), so as to reimburse the Participating Owner any Indemnification paid by him in excess of the amount which would have been payable in accordance with Clause IV(E) above.
- (H) Save where the 1992 Fund has been notified to the contrary, the Club insuring the Participating Owner shall be deemed to be authorised to act on his behalf in receiving notice from the 1992 Fund under Paragraph (B) above; in granting any time extension or extensions under Paragraph (C) above; in receiving any reimbursement pursuant to Paragraph (G) above; and in agreeing all and any other matters relating to the operation of this Clause V.

VI. PROCEDURE AND MISCELLANEOUS

Any rights of the 1992 Fund to Indemnification under this Agreement shall be extinguished unless an action is brought hereunder within four years from the date when the Pollution Damage occurred. However, in no case shall an action be brought after seven years from the date of the Incident which caused the damage. Where this Incident consists of a series

of occurrences, the seven years' period shall run from the date of the first such occurrence.

VII. AMENDMENT

- (A) This Agreement may be amended at any time by the International Group acting as agent for all Participating Owners.
Any such amendment to this Agreement will take effect three months from the date on which written notice is given by the International Group to the 1992 Fund.
- (B) Each Participating Owner agrees that the International Group shall be authorized to agree on his behalf to an amendment of this Agreement if -
 - (1) it is so authorized by his Club, and
 - (2) his Club has approved of the amendment by the same procedure as that required for alteration of its Rules.
- (C) Any amendment to the Agreement shall not affect rights and obligations in respect of any incident which occurred prior to the date when such amendment enters into force.

VIII. DURATION

- (A) This Agreement shall enter into effect simultaneously with the entry-into-force of the Protocol.
- (B) Subject to the following provisions of this Clause VIII, this Agreement may be terminated at any time by the International Group acting on behalf of all Participating Owners.

- (C) Each Participating Owner agrees that the International Group shall be authorized to terminate this Agreement on his behalf if -
- (1) the Clubs cease to provide Insurance against the liability of Participating Owners to pay Indemnification under this Agreement; or
 - (2) any international instrument is adopted or agreement is reached, or any relevant domestic or regional law is made or adopted (including any binding judicial decision or precedent), which does or will materially and significantly change the system of compensation established by the Liability Convention, the 1992 Fund Convention and the Protocol, and/or the operation of that system in any one or more Protocol States (hereinafter referred to as a “material change”); or
 - (3) termination is authorized by his Club, and his Club has approved of the termination by the same procedure as that required for alteration of its Rules.
- (D) Termination shall not take effect until three months after the date on which the 1992 Fund is notified thereof in writing by the International Group. In the event of termination on the grounds stated in Paragraph (C)(2) above, such notice may specify that termination is take effect -
- (1) at such later date, if any, on which the material change takes effect; and/or
 - (2) either entirely, or in relation only to Pollution Damage in any State or States specified in the notice as being affected by such change.
- (E) The termination of this Agreement shall not affect rights or obligations in respect of any Incident which occurs prior to the date of termination.

IX. WITHDRAWAL

- (A) A Participating Owner may withdraw from this Agreement .
- (1) on giving not less than 3 months' written notice of withdrawal to his Club; or
 - (2) by virtue of an amendment thereto, provided always .
 - (i) that he exercised any right to vote against the said amendment when his Club sought the approval thereto of its members; and
 - (ii) that within 60 days of the amendment being approved by the membership of his Club he gives written notice of withdrawal to his Club; and
 - (iii) that such withdrawal shall take effect simultaneously with the entry-into effect of the amendment, or on the date on which his notice is received by his Club, whichever is later.
- (B) If a Participating Owner ceases to be the owner of a Relevant Ship he shall be deemed, in respect of that ship only, to withdraw from this Agreement with immediate effect and shall give written notice to the 1992 Fund that he has ceased to be the owner of that Relevant Ship.
- (C) A Participating Owner withdrawing from this Agreement shall have no further liability hereunder as from the date when his withdrawal takes effect; provided always that no withdrawal shall affect rights or obligations in respect of any Incident which occurs prior to that date.

X. LEGAL RIGHTS OF 1992 FUND

- (A) Though not a Party to this Agreement, the 1992 Fund is intended to

enjoy legally enforceable rights of Indemnification as described herein, and accordingly the 1992 Fund shall be entitled to bring proceedings in its own name against the Participating Owner in respect of any claim it may have hereunder.

- (B) Notwithstanding Paragraph (A) above, the consent of the 1992 Fund shall not be required to any amendment, termination or withdrawal made in accordance with the terms of this Agreement.
- (C) The Parties to this Agreement authorize the International Group to agree terms with the 1992 Fund on which a claim for Indemnification under this Agreement in respect of an Entered Ship (or previously Entered Ship) may be brought directly against the Club insuring the Ship at the time of the Incident. They also agree that in the event of the 1992 Fund bringing proceedings to enforce a claim against a Club in respect of an Entered Ship, the Club may require the Participating Owner to be joined in such proceedings.

XI. LAW AND JURISDICTION

This Agreement shall be governed by English law and the English High Court of Justice shall have exclusive jurisdiction in relation to any disputes hereunder.

부록 2

유조선 선주 유류오염손해 보상협정

TANKER OIL POLLUTION INDEMNIFICATION AGREEMENT (TOPIA)

INTRODUCTION

The Parties to this Agreement are the Participating Owners as defined herein.

The Participating Owners recognize the success of the international system of compensation for oil pollution from ships established by the 1992 Civil Liability and Fund Conventions, and they are aware that it may need to be revised or supplemented from time to time in order to ensure that it continues to meet the needs of society.

A Protocol has been drawn up and adopted to supplement the 1992 Fund Convention by providing for additional compensation to be available from a Supplementary Fund in States which opt to accede to the Protocol. The Parties wish to encourage the widest possible ratification of the Protocol, with a view to facilitating the continuance of the existing compensation system in its current form (but as supplemented by the Protocol).

In consideration of the potential additional burden imposed by the

Protocol on receivers of oil, the Participating Owners have agreed to establish the scheme set out herein, whereby the Participating Owners of tankers will indemnify the Supplementary Fund for 50% of its liability to pay compensation under the Protocol for Pollution Damage caused by tankers in Protocol States.

The sole exception to this indemnity relates to Pollution Damage proximately caused by terrorist risks, in recognition of the restrictions on cover against such risks in liability insurance available to shipowners.

This Agreement is intended to create legal relations and in consideration of their mutual promises Participating Owners of each Entered Ship have agreed with one another and do agree as follows

I. DEFINITIONS

- (A) The following terms shall have the same meaning as in Article I of the Liability Convention:
“Incident”, “Oil”, “Owner”, “Person”, “Pollution Damage”, “Preventive Measures”, “Ship”.
- (B) “1992 Fund” means the International Oil Pollution Compensation Fund 1992 as established by the 1992 Fund Convention.
- (C) “1992 Fund Convention” means the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992, as amended and/or supplemented from time to time, and any domestic legislation giving effect thereto.
- (D) “Club” means a Protection and Indemnity (P&I) Association in the International Group; “the Owner’s Club” means the Club by which a

Relevant Ship owned by him is insured, or to which he is applying for Insurance; “his Club”, “Club Party” and similar expressions shall be construed accordingly.

- (E) “Entered Ship” means a Ship to which the Scheme applies, and “Entry” shall be construed accordingly.
- (F) “Indemnification” means the indemnity payable under Clause IV of this Agreement.
- (G) “Insurance”, “insured” and related expressions refer to protection and indemnity cover against oil pollution risks.
- (H) “International Group” means the International Group of P&I Clubs.
- (I) “Liability Convention” means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, as amended from time to time, and any domestic legislation giving effect thereto.
- (J) “Participating Owner” means the Owner of an Entered Ship who is a Party.
- (K) “Party” means a party to this Agreement.
- (L) “Protocol” means the Protocol of 2003 to Supplement the 1992 Fund Convention, and any domestic legislation giving effect thereto; and “Protocol State” means a State in respect of which the said Protocol is in force.
- (M) “Relevant Ship” has the meaning set out in Clause III(B).
- (N) “Scheme” means the Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (TOPIA) as established by this Agreement.
- (O) “Supplementary Fund” means the Fund established by the Protocol.
- (P) “Tons” means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969;

the word “tonnage” shall be construed accordingly.

- (Q) “Unit of account” shall have the same meaning as that set out in Article V, paragraph 9 of the Liability Convention.

II. GENERAL

- (A) This Agreement shall be known as the Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (TOPIA).
- (B) The Owner of any Relevant Ship shall be eligible to become a Party and shall do so when made a Party by the Club insuring that Ship as the Rules of that Club may provide.

III. THE TOPIA SCHEME

- (A) This Agreement is made to establish TOPIA for payment of Indemnification to the Supplementary Fund on the terms set out herein.
- (B) A Ship shall be eligible for Entry in the scheme if:
- (1) it is owned by a Participating Owner; and
 - (2) it is insured by a Club; and
 - (3) it is reinsured through the Pooling arrangements of the International Group.

Such a Ship is referred to herein as a “Relevant Ship”.

- (C) Any Relevant Ship owned by a Participating Owner shall automatically be entered in the Scheme upon his becoming a Party to this Agreement in accordance with Clause II(B) above.

- (D) A Ship which is not a Relevant Ship by reason of the fact that it is reinsured independently of the said Pooling arrangements may nonetheless be deemed to be a Relevant Ship by written agreement between the Owner and his Club.
- (E) Once a Relevant Ship has been entered in the Scheme it shall remain so entered until
 - (1) it ceases to be a Relevant Ship (as a result of ceasing to be insured or reinsured as stated in Paragraph (B) above); or
 - (2) it ceases to be owned by a Participating Owner; or
 - (3) the Participating Owner has withdrawn from this Agreement in accordance with Clause IX.

IV. INDEMNIFICATION OF THE SUPPLEMENTARY FUND

- (A) Where as a result of an Incident an Entered Ship causes Pollution Damage in a Protocol State in respect of which liability is incurred both under the Liability Convention by the Participating Owner of that Ship and under the Protocol by the Supplementary Fund, the said Owner shall indemnify the Supplementary Fund for 50% of the aggregate amount of compensation which it is liable to pay and does pay for Pollution Damage caused by the Incident.
- (B) Pollution Damage in a Protocol State means:
 - (1) Pollution Damage caused:
 - (i) in the territory, including the territorial sea, of a Protocol State; and/or
 - (ii) in the exclusive economic zone of a Protocol State, established in

accordance with international law, or, if such a State has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured; and/or

- (2) the costs of Preventive Measures, wherever taken, to prevent or minimize such Pollution Damage.

(C) Indemnification shall not be payable for:

- (1) the costs of any Preventive Measures to the extent that the Participating Owner is exonerated from liability under Article III, paragraph 3 of the Liability Convention, and for which the Supplementary Fund is liable by virtue of the Protocol;
- (2) any other Pollution Damage to the extent that liability is incurred by the Supplementary Fund but not by the Participating Owner.

(D) Liability to pay Indemnification hereunder shall not affect any rights which the Participating Owner or his Club may have to recover from the Supplementary Fund any amounts in respect of the Incident, whether in their own right, by subrogation, assignment or otherwise. For the purposes of this Agreement any such amounts shall count towards the aggregate amount of compensation paid by the Supplementary Fund.

(E) No Indemnification shall be payable under this Agreement for any amounts paid by the Supplementary Fund in respect of Pollution Damage proximately caused by any act of terrorism. This provision shall apply irrespective of whether the Owner is exonerated from

liability under the Liability Convention by virtue of Article III, paragraph 2 thereof.

- (F) In the event of any dispute as to whether or not any act constitutes an act of terrorism for the purposes of this Agreement, Indemnification by the Participating Owner hereunder shall in any event be contingent on liability being accepted or established on the part of his Club to indemnify him in respect thereof.

V. RECOURSE AGAINST THIRD PARTIES

- (A) Any decisions as to whether the Supplementary Fund is to take recourse action against any third parties, and as to the conduct of any such action, including any out-of-court settlement, are in the absolute discretion of the Supplementary Fund.
- (B) Unless otherwise agreed, payment of Indemnification to the Supplementary Fund shall be postponed until such time as the Supplementary Fund gives notice to the Participating Owner that a final conclusion has been reached in relation to all and any recourse action taken or contemplated by the Supplementary Fund against any third parties in respect of the Incident. For these purposes a final conclusion may include a decision by the Supplementary Fund not to take such action, or to discontinue any such action already commenced.
- (C) Paragraph (B) above shall not prevent the Supplementary Fund from commencing proceedings against the Participating Owner and the Club in order to protect its rights hereunder from becoming time-barred.

The Participating Owner and his Club agree to grant to the Supplementary Fund any extension of time which the Supplementary Fund may reasonably require in respect of the commencement or conduct of such proceedings in circumstances where recourse action is ongoing and/or no notice of final conclusion has been given in accordance with Paragraph (B) above.

- (D) Without prejudice to Paragraph (A) above, the Supplementary Fund may consult with the Participating Owner and/or his Club in relation to any recourse action in which they are actual or potential claimants. Nothing in this Agreement shall prevent the Supplementary Fund, the Owner and the Club from agreeing on any arrangements relating to such action as may be considered appropriate in the particular case, including any terms as to the apportionment of costs of funding such action, or as to the allocation of any recoveries made.
- (E) If the Supplementary Fund decides not to take recourse action against any third party or, after such action has been taken, decides not to pursue the action, Indemnification is payable on condition that the Supplementary Fund will execute such reasonable documentation as may be required to transfer to the Participating Owner and/or his Club, by subrogation, assignment or otherwise, any rights of recourse which it may have against third parties, to the extent of any interest which they may have in recoveries from such parties by virtue of Indemnification paid under this Agreement.
- (F) In the event of the Participating Owner agreeing to pay Indemnification before the Supplementary Fund has given notice as mentioned in Paragraph (B) above, such payment shall (unless otherwise agreed) be subject to the condition that it is to be treated

as an interest free loan repayable on demand until such notice is given, whereupon it shall cease to be repayable.

- (G) Indemnification is also paid on the condition that if, after it has been paid, the Supplementary Fund for any reason recovers any sums from any third party, 50% of the aggregate of such recoveries (net of the costs incurred in making them) shall be retained by the Supplementary Fund and the remaining 50% shall be paid by the Supplementary Fund to the Owner and/or his Club.
- (H) Save where the Supplementary Fund has been notified to the contrary, the Club insuring the Participating Owner shall be deemed to be authorised to agree on his behalf in receiving notice from the Supplementary Fund under Paragraph (B) above; in granting any time extension or extensions under Paragraph (C) above; in receiving any reimbursement pursuant to Paragraph (G) above; and in agreeing all and any other matters relating to the operation of this Clause V.

VI. PROCEDURE AND MISCELLANEOUS

Any rights of the Supplementary Fund to Indemnification under this Agreement shall be Extinguished unless an action is brought hereunder within four years from the date when the Pollution Damage occurred. However, in no case shall an action be brought after seven years from the date of the Incident which caused the damage. Where this Incident consists of a series of occurrences, the seven years' period shall run from the date of the first such occurrence.

VII. AMENDMENT

- (A) This Agreement may be amended at any time by the International Group acting as agent for all Participating Owners.
- Any such amendment to this Agreement will take effect three months from the date on which written notice is given by the International Group to the Supplementary Fund.
- (B) Each Participating Owner agrees that the International Group shall be authorized to agree on his behalf to an amendment of this Agreement if -
- (1) it is so authorized by his Club, and
 - (2) his Club has approved of the amendment by the same procedure as that required for alteration of its Rules.
- (C) Any amendment to the Agreement shall not affect rights and obligations in respect of any incident which occurred prior to the date when such amendment enters into force.

VIII. DURATION

- (A) This Agreement shall enter into effect simultaneously with the entry-into-force of the Protocol.
- (B) Subject to the following provisions of this Clause VIII, this Agreement may be terminated at any time by the International Group acting on behalf of all Participating Owners.
- (C) Each Participating Owner agrees that the International Group shall be authorized to terminate this Agreement on his behalf if -
- (1) the Clubs cease to provide Insurance against the liability of

Participating Owners to pay Indemnification under this Agreement;
or

- (2) any international instrument is adopted or agreement is reached, or any relevant domestic or regional law is made or adopted (including any binding judicial decision or precedent), which does or will materially and significantly change the system of compensation established by the Liability Convention, the 1992 Fund Convention, the Protocol and the Supplementary Fund, and/or the operation of that system in any one or more Protocol States (hereinafter referred to as a “material change”); or
 - (3) termination is authorized by his Club, and his Club has approved of the termination by the same procedure as that required for alteration of its Rules.
- (D) Termination shall not take effect until three months after the date on which the Supplementary Fund is notified in writing by the International Group. In the event of termination on the grounds stated in Paragraph (C) (2) above, such notice may specify that termination is to take effect.
- (1) at such later date, if any, on which the material change takes effect; and/or
 - (2) either entirely, or in relation only to Pollution Damage in any State or States specified in the notice as being affected by such change.
- (E) The termination of this Agreement shall not affect rights or obligations in respect of any Incident which occurs prior to the date of termination.

IX. WITHDRAWAL

- (A) A Participating Owner may withdraw from this Agreement.
- (1) on giving not less than 3 months' written notice of withdrawal to his Club; or
 - (2) by virtue of an amendment thereto, provided always.
 - (i) that he exercised any right to vote against the said amendment when his Club sought the approval thereto of its members; and
 - (ii) that within 60 days of the amendment being approved by the membership of his Club he gives written notice of withdrawal to his Club; and
 - (iii) that such withdrawal shall take effect simultaneously with the entry-into effect of the amendment, or on the date on which his notice is received by his Club, whichever is later.
- (B) If a Participating Owner ceases to be the owner of a Relevant Ship he shall be deemed, in respect of that ship only, to withdraw from this Agreement with immediate effect and shall give written notice to the Supplementary Fund that he has ceased to be the owner of that Relevant Ship.
- (C) A Participating Owner withdrawing from this Agreement shall have no further liability hereunder as from the date when his withdrawal takes effect; provided always that no withdrawal shall affect rights or obligations in respect of any Incident which occurs prior to that date.

X. LEGAL RIGHTS OF SUPPLEMENTARY FUND

- (A) Though not a Party to this Agreement, the Supplementary Fund is

intended to enjoy legally enforceable rights of Indemnification as described herein, and accordingly the Supplementary Fund shall be entitled to bring proceedings in its own name against the Participating Owner in respect of any claim it may have hereunder.

(B) Notwithstanding Paragraph (A) above, the consent of the Supplementary Fund shall not be required to any amendment, termination or withdrawal made in accordance with the terms of this Agreement.

(C) The Parties to this Agreement authorize the International Group to agree terms with the Supplementary Fund on which a claim for Indemnification under this Agreement in respect of an Entered Ship (or previously Entered Ship) may be brought directly against the Club insuring the Ship at the time of the Incident. They also agree that in the event of the Supplementary Fund bringing proceedings to enforce a claim against a Club in respect of an Entered Ship, the Club may require the Participating Owner to be joined in such proceedings

XI. LAW AND JURISDICTION

This Agreement shall be governed by English law and the English High Court of Justice shall have exclusive jurisdiction in relation to any disputes hereunder.

Peter Wetterstein, "Trend in maritime environmental impairment Liability", Lloyd's maritime and commercial quarterly, 1994. 5. p.231.

2003 보충기금협약 가입 및 유류오염손해 보상체제 개편논의에 대한 대응방안

2005年 12月 28日 印刷

2005年 12月 30日 發行

編輯兼
發行人 李 正 煥

發行處 韓國海洋水產開發院
서울특별시 서초구 방배3동 1027-4
수암빌딩

전 화 2105-2700 FAX : 2105-2800

등 록 1984년 8월 6일 제16-80호

組版・印刷/서울기획문화사 2272-1533 정가 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터
Tel : 394-0337, 734-6818