

우리나라 油濁손해배상제도의 개선방안

李均成

〈한국의국어대학교 법과대학교수〉

이 논문은 지난 9월 13일 플라자호텔에서 열린 해운산업연구원 국제심포지움에서 발표된 내용을 옮긴 것이다.

〈편집자註〉

I. 문제의 제기

(1) 종래 우리나라의 환경보전 문제는 육상의 그것에 치우친 감이 없지 않았다. 우리나라는 국토가 이를 데 없이 협소하고 부존자원이 빈약하여, 바다는 바로 국토의 연장이며, 특히 연안해역은 제2의 국토로서의 구실을 하고 있다. 그러나 삼면환해의 임해공업단지와 석유산업콤비나아드가 늘어서, 우리나라 연해는 이들로부터 설새 없이 쏟아져 나오는 산업폐기물에 의한 오염의 시달림을 받아야 하고, 또 거기에 필요한 원유와 석유에너지의 해상수송에 따르는 예측할 수 없는 油濁事故의 위험을 안고 있다. 따라서 우리나라의 해상공해 내지 해양오염의 규제와 해양환경보전 대책은 세계의 다른 어느 나라의 경우보다 절실한 문제이며, 결코 육상환경 문제의 뒷전에서 논의될 성질의 것이 아니다.

(2) 해양오염의 경우에는, 그 오염원(선박·해양시설·육상시설 등)과 오염원인(해난·배출·투기, 불가항력·고의·과실 등) 내지 오염물질(기름·폐기물 등)이 복잡다기하다. 그래서 해양환경보전법제는 이들 각 경우에 효과적으로 대처할 수 있도록 철저히 정비되어야 한다. 그런데 종래 해양오염에 대한 중요한 오염물질은 기름이고, 그 오염원은 주로 원유 기타의 기름을 수송하고 연료로 이용하는

선박이다. 선박으로부터의 기름 기타의 오염물질의 배출로 인한 해양오염에 대하여는, 그 선박이라는 오염원을 중심으로, 다른 환경보전관계법제에서 독립된 자족적 특별입법이 가능하다.

그리고 선박운항의 국제성과 해양의 자연적·지리적 성격과 관련하여, 선박에 의한 해양오염의 방지에 관하여는 여러가지 국제조약이 성립되어 있다. 현재 환경보전에 관한 국제법 중 가장 발달된 분야는 해양환경보전관계조약이다. 그 중요한 것으로는 1954년의 해양오염방지조약과 이에 대체된 1973년 선박에 의한 해양오염방지조약(MARPOL), 1969년의 유탁공법조약, 1969년 유탁민사책임조약과 이를 보충하기 위한 1971년 유탁보상기금조약 등이 있다.

선박에 의한 해양오염을 방지하고 해양의 자연환경을 보전하기 위하여는, 무엇보다도 사전에 해난사고를 예방하고 선박으로부터의 기름 기타의 오염물질의 배출을 규제하여야 한다. 아울러 선박의 충돌·좌초 등으로 오염사고가 생긴 경우에는 신속하고 적절한 방제가 필요하다. 이와 관련된 우리나라 현재법제로는 해양오염방지조약과 유탁공법조약을 母法으로 한 해양오염방지법이 있다. 물론 이와 같은 사전의 해양오염의 예방 및 효과적인 진입이 이상적인 대책이겠지만 그것에는 스스로 한계가 있다. 따

라서 선박에 의한 해양오염손해에 대한 손해배상이나 손실보상과 같은 사후적인 피해자의 구제문제도 이에 못지 않게 중요하다.

(3) 선박에 의한 유류오염으로 인한 피해에 대한 법률적인 구제는 선주의 민사책임을 통한 손해보상 및 이러한 민사책임과 관계없는 공적인 보장으로서의 손해보상의 둘을 생각할 수 있다.

그러나 우리나라의 경우 후자 곧 공적보장은 법률제도적으로 확립되어 있지 않다. 따라서 유류오염손해의 피해자는 선주 등의 민사법적인 손해배상책임에 의한 구제밖에 기대할 수 없다. 그것도 선박에 의한 해양유류오염피해를 정면으로 규율하는 것은 우리나라가 가입하여 국내법으로 수용된 1969년 민사책임조약이 고작이다.

그 밖에 수산업법에서 면허어업의 어업권자에 대한 유조선 선주의(무과실)책임을 규정하고 있기는 하지만(동법 제64조의 2), 그 책임의 구체적인 내용에 관한 언급이 없어 단순한 하나의 슬로건적인 선언에 그치고 있다고 할 수 있다. 마찬가지로 해양오염방지법에서도 선박소유자의 해양오염손해에 대한 책임을 선언하고, 그 구체적인 배상의 기준 등은 법률로 정하도록 하고 있다(동법 제37조의 2). 그리고 해양오염도 환경오염으로 파악되는 이상, 선주는 환경정책기본법에 의하여 사업자로서 해양오염피해에 대한 무과실책임을 지게 되어 있고(동법 제31조), 또한 정부는 해양오염으로 인한 피해를 원활히 구제하기 위하여 필요한 시책을 강구하여야 한다고 하고 있을 뿐이다(동법 제30조).

(4) 이러한 사정 아래서는 1969년 민사책임조약의 적용범위에 속하는 유류오염피해의 구제의 경우를 제외하고는, 선주의 손해배상책임 문제는 해상법상의 선주책임제한제도와 함께 민법의 불법행위에 관한 규정(민법 제750조 이하)에 의하여 해결하여야 하는 것을 원칙으로 하고 있는 것이다.

우리나라 현행민법상의 불법행위책임은 과실책임주의를 기조로 하고 있어서(민법 제750조), 선박에 의한 유류오염피해의 구제법제로서는 부적당하며, 선주등에게 엄격책임 내지 무과실책임(민법 제758조)을 인정하는 데에도 난점이 있을 수 있다.

나아가 유류의 운송인으로서 재화의 장소적 이동

이라는 수송서비스의 주체에 불과한 선주에게만, 해양에 노출되지만 하면 오염물질로 작용하는 유류로 인한 피해를 전담시켜야 할 것인가도 문제이다. 그러나 우리나라 현행법제 아래서는 선주 또는 특별한 불법행위 외에 그 배상 내지 보상책임을 지도록 하는 것이 거의 불가능하게 되어 있다.

따라서 선박에 의한 유류오염피해에 대한 구제에 관한 법제의 정비문제는 지금 이 시간의 논의가 그 시작이라고 하지 않을 수 없다. 거기에는 우리나라의 실정에 맞는 독자적인 법제를 정립하여 해양유류오염피해의 구제문제를 이상적으로 또한 실효성 있게 해결하도록 하여야 마땅하다. 다만 널리 선박에 의한 유류오염문제는 적어도 바다를 끼고 있고 해운산업을 유지하고 있는 문명제국에서는 공통적인 관심사가 되어 있어서, 이미 선진국에서는 국내법을 정비하고 있거나 조약이라는 국가간의 합의로 이를 해결하고 있다. 따라서 우리나라의 이 문제에 관한 法制의 整備에도 이러한 국제적인 입법추이를 타산지석으로 삼기에 충분하다고 할 수 있다.

II. 국제조약의 수용

(1) 무릇 선박에 의한 해양유류오염의 피해자가 그 손해를 충분히 보전할 수 있도록 하기 위하여는, 먼저 가해자인 선주측에 대하여 거리낌 없이 손해배상책임을 물을 수 있는, 피해자의 민사법상의 손해배상청구권이 보장되어야 한다. 그런데 이러한 민사법상의 손해배상청구권은 그것만으로는 추상적인 피해자의 법률적 지위에 지나지 않는다. 다시 말하면 가해자의 법률상의 손해배상책임이 아무리 엄중하고 그 범위가 무제한적인 것이라고 하더라도 법원의 판결이 피해자의 구체적인 배상자력을 담보하는 것이 아닌 만큼, 가해자의 배상자력이 충분하지 못하다고 하면 피해자의 보호·구제는 허공에 뜬 구호에 그치게 될 것이다. 또 설사 가해자에게 상당한 자력이 있다고 하더라도 거액의 손해에 대한 배상책임을 이행으로 파멸을 가져온다고 하면 그것도 역시 바람직한 일이 아니다.

따라서 선박에 의한 해양오염으로 인한 손해의 피해자구제를 위한 법제는 가해자 곧 선주측의 법률적 책임과 함께 그 책임의 履行擔保 내지 被害補償問題

를 합리적으로 해결할 수 있는 것이어야 한다.

선주의 해양유류오염에 대한 손해배상책임에 관하여는, 이를 규율하는 국제조약으로 1969년 유탁손해에 대한 민사책임에 관한 국제조약(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage) 곧 약칭「민사책임조약」(CLC, Civil Liability Convention) 및 1971년 유탁손해에 대한 배상을 위한 국제기금의 설립-1969년 油濁損害에 대한 民事責任에 관한 국제조약의 보충-을 위한 국제조약(International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage Supplementary to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969) 곧 약칭「기금조약」(Fund Convention)이 성립되었다(이 양조약에 대하여는 당초의 계산단위인「포양카레 프랑」을 IMF의 S. D. R. 을 병용하는 1976년 개정의정서가 각각 성립되었다). 민사책임조약은 1975년(개정외정서는 1981년)에 또한 기금조약은 1978년(개정외정서는 미발효)에 발효하였다. 그리고 이 양조약은 1984년의 개정외정서에 의하여 개정을 보았으나 이들 개정조약은 아직 발효되고 있지 않다.

(2) 1969년 민사책임조약은, 원유·중유·중디젤유·윤활유·고래기름 등 續性油(persistent oil)(제1조 5항)를 “실제로 화물로서 撒積으로 운송하는”(actually carrying oil in bulk as cargo) 군함과 공용선을 제외한 항해선(제1조 1항)으로부터의 기름流出로 생긴 오염(contamination) 및 방제조치(preventive measures)로 인한 손해(제1조 6항·7항)에 대한 책임을 규율한다. 조약상의 책임의 주체는 원칙으로 면책사유가 있는 경우를 제외하고는, 선주가 자기 또는 사용인의 고의·과실의 유무를 묻지 않고 손해배상책임을 져야 하는 이른바 엄격책임주의(strict liability)가 인정되고 있다(제3조). 다만 선주의 유탁손해에 대한 배상책임은 유탁사고에 대하여 선주 자신에게 고의 또는 과실(actual fault or privity)이 있는 경우를 제외하고, 2억1천만포양카레 프랑 또는 1,400만 S. D. R. (약 1,870만 달러, 140 억원)을 최고한도로 한 선박 매기준톤(순톤수에 기 관실용적률 가산한 톤수)에 대한 2,000프랑 또는

133S. D. R. (약 178달러, 133,000원)의 총액을 한도로 제한되며(제5조), 또 유탁손해 발생일로부터 3년내에, 또는 사고발생일로부터 6년내에 피해자의 제소가 없으면 선주의 책임은 소멸한다(제8조).

이상의 유탁손해에 대한 선주의 배상책임을 묻기 위한 訴는, 오직 손해의 발생지 내지 그 방제조치지가 속하고 있는 締約國의 법원에만 제기할 수 있으며, 책임제한기금(limitation fund)이 형성되면 기금의 할당·분배에 관한 판결권은 기금이 형성된 締約國의 법원에 전속된다(제9조). 조약상의 관할권 있는 締約國 법원의 판결은 다른 締約國에서도 승인하여야 하고 또한 집행력이 있다(제10조). 이 점은 각국이 조약을 수용하는 데 가장 큰 인센티브가 되고 있다.

그리고 민사책임조약의 내용 가운데 아주 획기적인 것은 선주책임의 이행담보를 위한 강제보험제도(compulsory insurance)의 도입이다. 즉 선주는 2,000톤 이상의 기름을 그 선박의 화물로서 운송하는 경우에는, 조약상의 손해배상책임의 이행을 확보하기 위하여 조약상의 책임한도액을 보험금액으로 하는 책임보험을 취득하여 유지할 의무가 있는 것이다(제7조 1항). 피해자는 그 보험자 또는 보증인(guarantor)에 대하여 직접 배상청구를 할 수 있다(제7조 8항). 이와 관련하여 선박등기국인 체약국의 정부는 이 보험 또는 보증을 확인하여 증명서를 발행하여야 하는데(제7조 2항), 이 증명서는 선박내에 비치되며(제7조 4항), 체약국이 발행한 증명서는 다른 체약국에서도 그대로 승인된다(제7조 7항). 체약국은 이 증명서가 없는 자국선박에 대하여는 운항을 허가하지 못하게 되어 있을 뿐 아니라(제7조 10항), 自國의 領域內의 항구에 입출항하는 선박으로 2,000톤이상의 撒積의 기름을 화물로 운송하고 있는 것에 대하여도 마찬가지로 국내법으로 조약상의 보험이나 보증을 보유하도록 필요한 조치를 취할 의무가 있다(제7조 11항). 따라서 비체약국의 유조선도 체약국에 대한 운항을 위하여는 사실상 조약의 적용을 받지 않을 수 없을 것이다.

(3) 1971년 기금조약은 1969년 민사책임조약의 보충조약으로서 엄격책임주의에 의한 유탁피해자에 대한 보다 충분하고 적절한 보상 및 민사책임조약에

의한 선주의 재정부담의 경감이라는 요청 아래, 유
탁손해의 피해에 대한 추가적 보상의 지급과 민사책
임조약상의 책임을 지는 선주에 대한 保全의 지급을
2대목표로 삼고 있다.

1971년 기금조약에 의한 피해자 및 선주에 대한
보상의 주체는 「국제유탁보상기금」(*International
Oil Pollution Compensation Fund*) 곧 약칭 *IOPC基金*
(*IOPC Fund*)이다(제2조). 이 基金은 권리의무의 주
체이고 또한 소송의 경우 당사자적격이 있는 법인
(*legal person*)으로 인정된다. 이 기금의 보상재원은
전년도에 15만톤 이상의 원유(*crude oil*) 또는 중유
(*heavy fuel oil*)를 해상운송에 의하여 체약국의 영역
내에서 수취하는 자의 분담금에 의하여 이루어진다
(제10조). 분담금에는 당초분담금(*initial contribu-
tion*)과 연도분담금(*annual contribution*)이 있는데,
이는 총회에서 결정한다(제11조~제15조). 그리고
基金의 기관 내지 운영관리조직으로는 총회, 이사회
및 사무국장과 사무국이 있다(제16조~23조). 국제
유탁보상기금은 피해자 구제기능으로서 체약국의
영역내에서 생긴 유탁손해(손해방제조치 포함)의
피해자에 대하여 ①민사책임조약 아래서 선주의 손
해배상책임이 성립되지 않는 경우, ②민사책임조약
에 의하여 책임을 질 선주 및 보험자나 보증인이 동
조약상의 책임을 충분히 이행할 수 없는 경우 및 ③
손해가 민사책임조약에 의한 선주의 책임한도를 초
과하는 경우에는 민사책임조약상의 한도액을 포함
하여, 현재 9억포앙카레 프랑 또는 6,000만 *S. D. R.*
(약 8,000만 달러, 600억원)까지 보상하여 준다(제
4조 1항·6항). 다만 기금은 ①유탁손해가 전쟁·
내란·폭동으로 인하여 생긴 경우 ②군함·공용선
의 기름으로 인하여 손해가 생긴 경우 및 ③손해가
선박에 의한 사고로 인하여 생긴 것이라는 사실을
피해자가 증명하지 못한 경우에는 보상의 의무를 지
지 않는다(제4조 2항).

선주측의 재정부담을 경감시키기 위하여 기금은
선주나 그 보호자·보증인이 부담할 책임액에 대해
여 선박의 매기준톤 1,500프랑으로 계산한 금액 또
는 1억2,500만 프랑 가운데 적은 금액을 선주와 그
보험자나 보증인에게 지급한다(제5조). 다시 말하
면 기금의 보상액은 선박 매기준톤 500프랑(2,000

프랑~1,500프랑) 또는 33*S. D. R.*(약 44달러,
33,000원)의 합계액과 8,500만 프랑(2억1,000만
프랑~1억2,500만프랑) 또는 566.7만 *S. D. R.*(약
760만달러, 57억원) 가운데 적은 금액이며, 이는
선주측이 민사책임조약상의 책임액 가운데 20%에
서 40%에 대하여는 석유업자가 각출하는 국제유탁
보상기금으로부터 保全을 받는다는 것을 뜻한다. 기
금은 유탁손해가 선주 자신의 악의의 불법행위(*wil-
ful misconduct*)로 인하여 유탁손해를 일으킨 선박이,
①1954년 海洋汚染防止條約과 그 1962년 개정조약
(1969년·1971년의 개정 및 1973년 *MARPOL*로
대체), ②1960년 해상인명안전조약(1974년에
“*SOLAS 1974*”로 개정) ③1966년 滿載吃水船條約
및 ④1960년 국제충돌예방규칙(1972년에 “*COLL-
EG 1972*”로 개정)에 규정된 요건을 충족하지 못하
였기 때문에 사고 또는 손해가 생긴 것이 입증된
경우에는, 기금은 그 보전 의무의 전부 또는 일부를
면한다(제5조 3항·4항·5항).

(4) 이상의 민사책임조약 및 기금조약에 대하여는
선주의 책임한도액 및 국제유탁보상기금에 의한 보
상액의 대폭적인 인상 등을 내용으로 하는 1984년
의 개정의정서가 성립되어 있다(미발효).

먼저 유탁민사책임조약에 대한 개정의정서에 의
하면, 선주의 책임은 5,000톤(톤수는 1969년 선박
적량측정조약상의 총톤수임)까지의 선박은 300만 *S.*
*D. R.*에 선박 매기준톤당 420*S. D. R.*의 총액을 가산
한 금액으로 제한된다. 다만 선주의 책임제한권의
상실사유를 1976년 해사채권책임제한조약 기타 최
근의 해운관계조약의 경우와 같이 엄격히 하여 선
주에게 고의 또는 중과실이 있으면 이 책임제한권이
인정되지 아니한다고 하고 있다.

다음에 기금조약에 대한 개정의정서에 의하면, 국
제유탁보상기금의 보상한도는 민사책임조약(1984
년 개정의정서)에 의한 선주책임한도액을 포함하여
1억3,500만 *S. D. R.*이며, 이는 1984년 개정의정서
의 가맹국 중 상위 3개국의 수령유류의 합계가 6억
톤 이상인 때에는 2억 *S. D. R.*로 인상되게 되어 있다.
그리고 선주보전에 관한 1971년 기금조약의 규정
(제5조)은 삭제되어 선주에 대한 재정보조제도는 폐
지되고 있다.

(5) 이상의 1969년 민사책임조약과 1971년 기금조약(1976년 개정의정서에 의한 개정 포함)에 대하여는, 선주측으로부터는 전통 민사법제의 경우에 비하여 그 책임이 가중되고 있고, 피해자로부터는 반드시 그 손해의 완전한 구제가 보장되고 있지 않다는 점에서 다 같이 불만이 나올 수 있다. 그러나 유류오염 내지 손해의 특수성 때문에 어느 정도의 선주의 책임가중은 부득이한 요청이고, 또 私의기업의 재산적 기초를 도외시키고 무제한의 책임을 인정하는 것도 무리이다. 이렇게 볼 때 이 두 조약의 처지는 선주측과 피해자 사이의 이해관계를 상당히 합리적 수준에서 해결하고 있는 것이라고 할 수 있으며, 또한 국제적으로 그 타당성을 승인받고 있다. 우리나라라고 하여 이들 조약의 채용에 주저할 이유는 없는 것이다.

따라서 우리나라는 1969년 민사책임조약을 채용하고, 이 조약에 의한 선주의 유탁손해배상책임의 이행담보에 관한 보험 기타의 재정보증에 관한 정부의 증명서의 발행의무(제7조)와 관련하여, 해운항만청 고시 제180호 「유류오염손해에 대한 民事責任에 관한 보험 기타 재정보증증명서 발행규정」을 제정하여 1969년 3월 23일부터 시행하고 있다.

그러나 1971년 기금조약은 수용하고 있지 않은데, 그것은 우리나라가 민사책임조약을 비준할 당시(1978년 9월 23일)에는 아직 기금조약이 발효되고 있지 않았기 때문이었던 것으로 보인다. 이제는 이 기금조약도 이미 발효하고 있고, 또 민사책임조약은 자기완결적 조약이 아니라, 기금조약의 후속이 전제가 되지 않았더라면 적어도 현재의 모습대로는 성립할 수 없었을 것이다. 그렇다면 하루 속히 이 基金條約도 수용하여 민사책임조약과 기금조약을 일원화하여 海洋油類汚染에 관한 피해구제체제를 확립할 필요가 있는 것이다. 기금조약이 국내적으로 실시되면 우리나라 석유업자에게 국제유탁보상기금에 각출하여야 할 경제적 부담을 안겨주는 결과가 될 것이다. 그러나 이미 石油業者는 선주측의 1969년의 「유탁책임에 관한 유조선선주의 자주협정」(*TOVALOP, Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution*)을 보충하기 위하여, 유류오염피해구제를 위한 정식의 국제조약이 실시

될 때까지 자주적 조치로 결성한 1971년의 「유조선의 유탁책임에 대한 잠정적 보상에 관한 협정」(*CRISTAL, Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability of Oil Pollution*) [1987년 개정]에 의한 각출을 하여 오고 있으므로, 그 경제적 부담은 실제로 거의 문제가 되지 않으리라고 본다.

그리고 선박에 의한 유류오염피해의 구제를 보다 충실히 하기 위하여 성립된 양조약에 대한 1984년의 개정의정서는 아직까지 발효되고 있지 않으므로 우리나라의 처지로서는 솔선하여 이에 가맹할 것까지는 없다고 하여야 할 것이다.

그런데 현재 국회에 상정되어 있는 해상법의 개정에 관한 상법개정안(「상법중 일부규정의 개정에 관한 법률안」)에 의하면 민사책임조약이 적용되는 유류오염손해에 대한 선주의 책임제한은 상법의 적용대상에서 제외된다. 그 결과 유류오염손해에 대한 선주의 책임은 조약상의 한도액(1,400만 S. D. R. 을 상한으로 한선박의 적량톤당 133S. D. R. 의 총액)으로 제한된다. 이 유조선선주의 책임한도액은 상법개정안에 의한 선주의 책임한도액보다 오히려 적은 금액이다. 따라서 기금조약에 의한 피해자의 추가적인 구제가 없으면, 민사책임조약의 적용대상이 되는 유류오염손해에 대한 선주책임제한을 상법의 적용대상에서 제외하여 피해자를 별도로 보다 두텁게 보호하고자 하는 입법취지는 살릴 수 없게 된다는 데 유의할 필요가 있다.

Ⅲ. 海上油濁피해구제법의 구상

(1) 앞에서 말한 바와 같이 1969년 민사책임조약 및 1971년 기금조약에 의한 해양유류오염피해에 대한 구제체제를 확립한다고 하더라도, 그것만으로 油類汚染被害者의 구제에 만전을 기할 수 있는 것이 결코 아님을 유의할 필요가 있다.

물론 이들 조약상 선주 또는 국제유탁보상기금의 책임이 성립되지 않는 경우 또는 그 책임 내지 보상한도를 초과하는 부문, 나아가 가해선 불명의 유탁손해의 경우에는 被害補償의 길이 없다. 또한 ①유조선이 아닌 여객선이나 일반화물선(*dry cargo ship*)

은 물론이고, 유조선이라도 기름을 화물로서 철하로 (*in bulk as cargo*) 운송하지 않는 선박에 의한 油濁의 경우, ②非持續性油(*non-persistent oil*)로 인한 손해의 경우, ③해난구조업자나 선박임차인의 책임의 경우, ④해상으로 유출된 유류의 화재로 인한 손해의 경우 등에는 민사책임조약과 기금조약의 적용이 없는 것이다.

이러한 경우 특히 민사책임조약과 기금조약의 적용범위 밖의 오염오염손해에 대한 민사적인 피해구제 문제는 국내법에 의하여 해결하여야 할 문제이다. 이 경우에는 환경정책기본법에 의하여 선주의 무과실책임을 인정하여야 한다고 할 것이지만, 구체적인 책임의 내용, 즉 손해의 배상범위와 한도, 소멸 등에 관한 법률관계는 민법상의 불법행위책임 및 상법상의 선주책임제한에 관한 규정에 의하여 파악할 수 밖에 없다. 특히 선주의 유류오염손해에 대한 배상책임의 한도는 현행상법상 원칙적으로 선박의 적량톤당 15,000원의 총액에 지나지 않는다(상법 제 746조·제 747조, 제 751조), 그리고 현재 國會에 상정되어 있는 海上法에 대한 개정법률안(「상법 중 일부 규정의 개정에 관한 법률안」)에 의하면, 선주의 책임한도액은 300톤 미만의 선박의 경우 83,000S. D. R., 그리고 300톤~500톤 선박의 경우 167,000S. D. R.의 정액이며, 501톤 이상의 선박의 경우에는 167,000S. D. R.에, 501~30,000톤까지는 매톤당 167S. D. R., 30,001~70,000톤까지는 매톤당 125S. D. R., 70,001톤 이상은 매톤당 83S. D. R.의 총액을 단계적으로 합산하여 얻은 금액으로 되어 있다(동 제 747조 1항 3호).

(2) 그러나 선박에 의한 해양유류오염손해에 대한 선주 등의 손해배상책임 내지 그 한도에 관한 법제가 민사책임조약의 적용대상이 되는 해양유류오염의 경우와 그 적용대상이 되지 않는 경우에 따라서 달라야 할 합리적인 이유가 없다. 따라서 선주의 해양유류오염손해에 대한 배상책임법에서는 선주의 손해배상책임의 기본원칙(엄격책임주의)과 면책사유, 손해의 배상범위와 한도, 책임의 소멸, 손해배상책임의 이행보장 등에 관한 법률관계는 1969년 민사책임조약(1976년 개정의정서 포함)의 처지를 수용하되, 조약의 적용대상이 되지 않는 유조선이의

의 일반화물선과 여객선 내지 화객선에 의한 유류오염손해의 경우의 선주의 책임에 대하여도 민사책임조약상의 책임원칙이 마찬가지로 적용되게 하는 것이 바람직하다. 또한 민사책임조약에서는 등기선주에 대하여만 책임의 주체성을 인정하고 있으나, 조약의 적용대상인 섭외적 법률관계가 아닌 국내법적인 유류오염손해배상관계에서는 선박임차인을 비롯한 널리 해상기업주체, 나아가 선주 아닌 해난구조업자 등에 대하여도 책임의 주체성을 인정할 필요가 있다.

그런데 이러한 유류오염손해배상법제는 어디까지나 선주 등의 손해배상책임의 성립과 내용을 규율하는 것이므로 선주의 책임이 성립되지 않는 경우는 물론, 선주의 손해배상책임이 성립되더라도 그 책임의 한도를 초과하는 피해는 1971년 기금조약(1976년 개정의정서 포함)의 적용대상인 유류오염손해의 경우를 제외하고는 선주로부터 보상받을 수 없다. 나아가 기금조약에 의하여 국제유탁보상기금으로 보상받을 수 있는 유류오염손해의 경우에도 그 보상에는 한도(현재 6,000만 S. D. R.)가 인정될 뿐 아니라 전쟁 기타 국제유탁보상기금 자체의 면책사유도 있다.

따라서 이상과 같은 선주 등의 손해배상책임뿐만 아니라 국제유탁보상기금에 의한 배상 또는 보상의 한도 내지 범위 밖의 해양유류오염손해에 대한 피해구제문제를 실효성있게 해결하기 위한 포괄적이고 종합적인 법률이 필요하다. 특히 이 법률에서는 유탁민사책임조약상의 책임원칙을 기초로 한 선주 등의 손해배상 책임 및 기금조약에 의한 국제유탁보상기금에 의한 보상의 적용대상이 아닌 손해와 선주의 책임한도 내지 기금의 보상한도를 초과하는 유류오염손해의 피해자를 구제하기 위한 우리나라 독자의 특별한 해양유류오염피해보상기금 또는 해상유탁보상기금의 제도를 확립하도록 하는 것이 절실히 필요하다.

(3) 위 해양유류오염피해보상기금 또는 해상유탁보상기금은 1971년 기금조약상의 국제유탁보상기금의 경우와 같이 특수한 公法人으로서 피해보상에 관한 권리의무의 주체 내지 소송법상의 당사자적격이 인정되어야 한다. 그리고 기금에 의한 피해구제

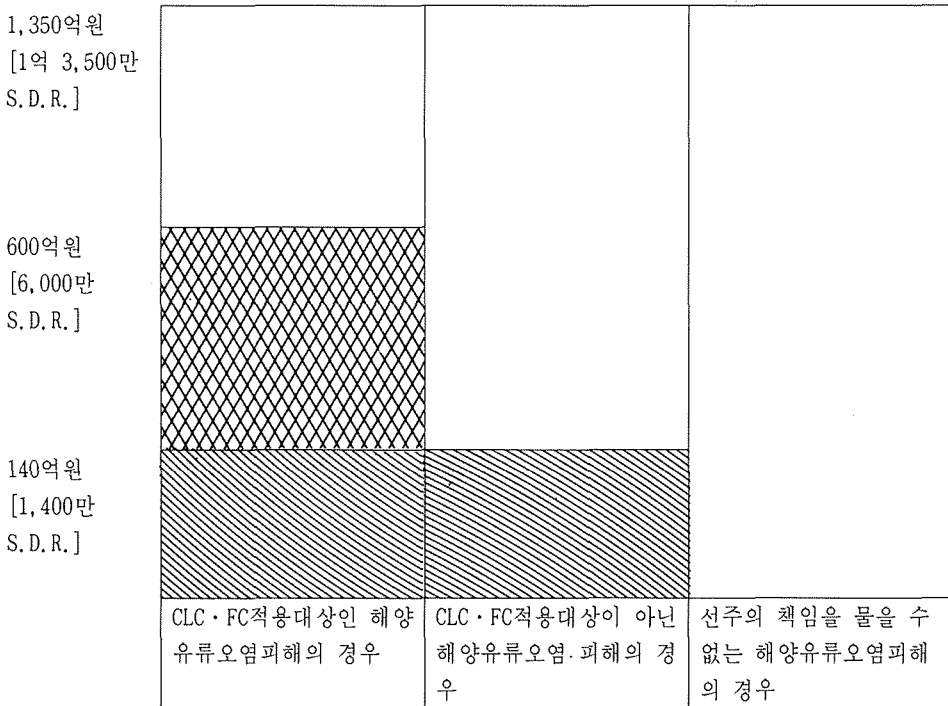
는 선주와 국제유탁보상기금의 부담분을 포함하여 유류오염손해의 전부(아니면, 적어도 1984년 기금 조약상의 제1단계의 한도액 1억 3,500만 S. D. R. 까지)를 保全할 수 있도록 하여야 할 것이므로 이 기금은 우리나라 해양오염피해의 실태를 참작하여 필요하고도 충분한 재원으로 출발하여야 할 것이다. 다만 구체적인 기금총액은 그 이차로써 피해구제 자원으로 활용하는 것을 원칙으로 한다면, 연간 300억원의 이차수입이 보장될 수 있도록 하기 위하여 적어도 3,000억원은 되어야 하지 않을까 한다.

이 해상유탁보상기금의 형성에는 해상유류오염의 원인자 내지 사업자에 의한 각출, 국고부담 또는 租稅의 방법 등을 생각할 수 있다. 이 중에서 海洋汚染의 原因者는 민사책임에 의하여 제1차적인 배상책임을 져야 하는 선주측을 제외하고는 궁극적으로 석

유사업자가 아닐 수 없다. 따라서 석유사업자는 이 기금의 주된 각출의무자로서 그 원유 또는 유류제품의 해상수송량에 따라 기금의 형성을 위한 각출을 하도록 하여야 한다.

동시에 기금형성에는 국가적 부담 또는 국민적 부담도 필요하다고 하여야 할 것이다. 현재와 같이 해양오염의 발생물질은 국가의 경제발전과 국민생활에 없어서는 안되는 기름이거나 거기서 나온 제품인 반면에, 그 피해는 公益과 직결되는 광범위하고 특수하여 국가는 해양오염의 피해구제에 개입하지 않을 수 없다. 그것도 오로지 국가발전의 공로자라고 하여야 할 석유사업자에게만 모든 부담을 안겨주는 것이 되지 않는 선에서 피해자보호를 꾀할 필요가 있고, 그것은 결국 유탁보상기금의 구성에 국가가 책임을 져야한다는 것을 뜻한다. 종래 우리나라의

유탁피해구제에 관한 분담관계



- 주) \\\ \ 선주의 부담부분
- ⊗ 국제유탁보상기금의 부담부분
- 해상유탁보상기금[국내기금]의 부담부분

처지로서는 국가가 해양환경보전 문제를 재정적 투자의 우선순위에 놓을 수 있을 것인가가 의문일 수 있었겠지만, 해양오염대책이 국가적 이해관계가 걸린 초미의 문제라는 것을 인식하면 이제 더 이상 이를 외면할 수 없다는 것이 명백한 것이다. 그렇다고 하면 石油類 내지 석유화학제품에 대하여 해양오염 문제의 해결에만 전용할 수 있는 목적세를 부과할 수도 있을 것이다. 그 밖에 海上公害事犯이나 해상오염단속법규 위반에 대한 벌금이나 과태료도 해상유탁보상기금의 수입으로 잡아도 될 것이다.

IV. 맺는말

지금까지 검토한 바를 요약하여 선박에 의한 해양유류오염손해에 관한 피해구제제도의 확립방안을 결론으로 제시하면 다음과 같다.

(1) 우리나라가 비준하고 있는 기존의 1969년 유

탁민사책임조약에 대한 1976년 개정의정서를 수락하고, 아울러 1971년 기금조약에도 가입하여 이를 국내법으로 수용한다.

(2) 일체의 선박에 의한 해양유류오염손해의 피해구제를 위한 포괄적인 법률로서 가칭「海上油類汚染被害補償法」을 제정한다.

(3) 위 해상유류오염피해보상법에서는 선주의 손해상책임 내지 그 한도 및 국제유탁보상기금에 의한 보상한도를 초과하는 해양오염피해의 구제를 위한 특수법인으로서 가칭「해상유탁보상기금」을 두도록 한다. 이 기금은 석유사업자의 각출, 국고부담 등에 의하여 3,000억원 이상으로 형성하며, 그 이자를 財源으로 운용한다. 그리고 이 基金은 피해자에 대한 보상 이외에, 海洋汚染防除事業, 研究조사 기타 해양환경보전에 관련한 사업을 영위할 수 있도록 한다. ♣

□ 해외 비즈니스 □

오만 「석유산업」 제도수정

油價하락 불황대비 제조업 집중 육성

아라비아반도 남단에 위치한 오만이 국제석유가격하락으로 인한 불황에 대비하기 위해 경공업 육성을 중심으로한 산업구조 다양화에 박차를 가하고 있다.

이 지역 국가들이 대부분 그렇듯 오만은 국내총생산(GNP)의 46%, 정부 수입의 80%를 석유산업이 차지할 정도로 석유의존도가 높다.

그러나 주변 국가들과 달리 이미 제3차 경제개발 계획기간(86~90년) 동안 농업 어업 목축업등 非석유류소득원의 개발과 민간부문중심의 경제발전전략을 채택, 석유의존에서 탈피하는 정책을 펴왔다.

오만은 내년부터 시작되는 4차 5개년개발계획 기간중에는 석유및 천연가스개발외에도 △사회간접자본확충 △산업공단조성및 제조업육성 △농수산업개

발등에 주력, 연평균 7.1%의 경제성장을 이룩한다는 목표를 세워놓고 있다.

지난 89년 오만의 제조업부분 생산량은 3억 5천6백만달러로 아직 전체 GNP의 4.24%에 불과했지만 정부의 강력한 제조업육성정책에 따라 최근 5년간 제조업의 연평균성장률은 12%에 이른다.

오만은 이와 함께 관광산업을 육성하기 위해 작년에 출입국제한규정을 완화하는등 회교국가로서는 이례적일 정도로 전향적인 태도를 취하고 있다.

한편 非석유산업 육성정책에 따른 노동력부족현상을 완화하기 위해 오만은 노동직업청을 신설, 이집트 팔레스타인들의 고급기술인력을 적극 유치하고 있으며 印度 필리핀 방글라데시등으로부터는 단순노동자들을 계속 들여오고 있다.