

油類汚染損害에 대한 船主의 責任 및 保險·補償制度에 관한 考察

辛 建 勳*

目 次	
I. 序 言	IV. 油類汚染損害의 補償에 관한 國際條約
II. 船主責任制限制度와 油類汚染	1. 民事責任條約
1. 船主의 責任制限에 관한 立法主義	2. 國際基金條約
2. 船主責任制限에 관한 國際條約	3. 1984年 CLC 및 FC의 改正
3. 船主責任制限制度와 油類汚染	V. 油類汚染損害의 補償에 관한 民間自主協定
III. 油類汚染損害와 保險	1. TOVALOP
1. 積貨保險	2. CRISTAL
2. 船舶保險	3. CLC/FC와 TOVALOP/ CRISTAL 比較
3. P&I 保險	VI. 結 言

I. 序 言

제2차 세계대전후 세계경제구조의 변화, 즉 석탄으로부터 석유로의 에너지
원 대체, 석유화학공업 등의 자원다소비형 경제의 개막 등으로 인하여 전세
계적으로 석유수요는 급증하여 왔다. 하지만 에너지원으로서의 석유는 그 산
지가 지역적으로 편중되어 있기 때문에 세계 각지의 수요에 충족하기 위한
海上運送의 역할이 점점되어 왔는데, 그 결과로 인하여 油槽船 船腹의 增大

* 大邱大學校 會計學科 講師.

또는 大型化는 필수적이었다.

그런데 油槽船 船腹의 增大 및 大型化는, 그것이 야기하는 海洋環境汚染 問題때문에 1960년대 후반 이후 사회문제화되었으며, 특히 최근 들어와서는 地球環境保護라는 難題를 안고 있는 전세계인에게 심각한 公害問題를 제기 하고 있다. 즉, 油類는 核武器와는 달리 그것 자체로는 危險物質이 아니지만, 海上運送中에 선박이 海難을 당하여 油類가 바다로 流出되는 경우, 일반적인 海上危險과 달리 船舶 또는 積貨의 損失만이 아니라 심각한 海洋汚染問題를 야기하며, 海洋의 특성상 다수의 被害者에게 損害를 발생시킨다. 그리고 그 損害額 또한 거대하여서 船主 個人이나 一企業으로서는 감당할 수 없는 것이며 기존의 海上保險 또는 P&I 保險에 의해서도 완전한 補償이 이루어지지 않는다.

따라서 國際 社會에서는 1960년대 말에 IMCO(Inter-Governmental Maritime Consultative Organization : 政府間 海事協議機構)가 중심이 되어 海洋油類汚染事故의 발생시, 船主의 責任 및 被害者 救濟에 관한 立法 및 被害者 補償基金을 마련하였고, 그 이후 계속해서 개정이 이루어지고 있다. 한편 民間部門에서도 船主인 油槽船 船主와 貨主인 石油業者가 중심이 되어, 油類汚染에 의한 被害者 補償 및 船主 補償을 위한 民間自主協定을 체결하였으며, 현실의 변화에 따라 그 개정이 계속해서 이루어지고 있다.

油槽船에 의한 油類汚染問題는 그 事故를 미연에 防止하기 위한 豫防措置, 事故發生後에 그 被害를 최소화하기 위한 汚染防止措置 그리고 事故의 結果로 야기된 제3자의 被害에 대한 賠償措置가 다양하게 다루어져야 하겠으나, 지면의 제약상, 汚染防止措置와 賠償措置에 따르는 문제만에 한정하여 고찰 하고자 한다.

本稿는 먼저 기존의 船主責任制限條約을 개관하고, 이러한 條約이 油類汚染에 적용되는 경우에 야기되는 문제점을 지적한다. 그리고 기존의 海上保險 및 P&I 保險이 油類汚染危險에 대하여 어떻게 담보하고 있으며, 그 補償限度는 어느 정도인가를 살펴본다. 마지막으로 油類汚染損害의 補償에 관한 國

際條約 및 民間自主協定에 대하여 구체적으로 고찰한다.

Ⅱ. 船主責任制限制度와 油類汚染

1. 船主의 責任制限에 관한 立法主義

海上企業의 主體로서 활동하는 船舶所有者, 즉 船主도 다른 企業家와 마찬가지로 그가 부담하는 債務에 관하여 無限責任을 지는 것이 責任의 一般原則上 당연하다고 하겠으나, 전통적으로 船主가 船舶의 運航과 관련하여 부담하는 일정한 채무에 관해서는 그 責任이 일정한 요건하에서 일정한 범위로 制限되는 것이 인정되고 있다. 즉, 中世의 冒險航海時代로부터 海事法 특유의 제도인 共同海損, 海難救助, 海上保險 등과 마찬가지로 船主責任制限制度가 어떠한 국가에서도 인정되어 왔다.

船主責任制限制度는 各國의 立法例에 따라 責任制限의 方法 및 責任限度 등이 다양하지만 이를 大別하면, 大陸法系와 英法系로 나누어진다.¹⁾

먼저 大陸法系에 속하는 것은 일본, 프랑스 등이 채택하였던 委付主義 (abandon system)를 비롯하여 執行主義(execution system), 船價主義(value of vessel system)²⁾가 있다. 이들은 공통적으로 航海의 終了時의 海産

1) 北原 貞幸, “油濁問題に關聯する三條約, 二法案と P.I.保險の立場”, 『海運』 日本海運集會所, 1975. 8, p.22.

2) 구체적으로 말하자면, 委付主義는 구프랑스, 개정전의 일본상법의 立法主義로서, 船主는 船舶에 관하여 발생한 債權에 대하여 人的 無限責任을 부담하는 것을 원칙으로 하나, 海事債權者에 대하여 海産을 委付한다는 意思表示만으로써 그 항해가 끝난 때에 있어서 그 海産을 한도로 책임을 제한하는 航海主義이다. 그리고 執行主義는 舊獨逸 商法の 立法主義로서, 별도의 意思表示를 필요로 하지 않고 당연히 사고가 생긴 그 航海의 終了時에 있어서 海産만으로 제한하며, 債權者는 船主의 陸産(land property)에 대해서는 強制執行을 할 수 없다. 또한 船價主義는 美國法の 입장으로서, 船主는 원칙적으로 항해가 종료한 때에 있어서 海産과 그 항해에서 생긴 船舶債權額을 한도로 人的 有限責任을 지며, 동시에 선택적으로 委付權을 행사하여 책임을 면할 수도 있다(田中誠二, 海商法詳論, 勁草

(maritime property), 즉 선박, 운임 및 그 선박에 대하여 발생한 損害, 賠償 및 報酬 등의 請求權을 限度로 하여 責任을 부담하는 것이다.

이에 대하여 英法系의 金額主義는 每事故에 대하여 선박의 기준톤수에 일정금액을 곱하여 산출한 금액으로 船主의 責任을 制限하는 제도이다. 즉, 一航海를 기준으로 船主의 責任金額을 每事故마다 산정하고, 채권을 발생시킨 선박의 톤수에 따라서 物的 損害 및 人的 損害에 대하여 일정한 비율로 산출한 금액을 責任限度로 하는 立法主義이다.

이러한 다양한 立法形態中 委付主義는 帆船時代의 産物로서, 一航海를 冒險의 事業으로 간주하였던 과거의 不合理한 制度이며, 現代에는 통용되기 어려운 제도이다.³⁾ 예를 들면 船舶이 침몰한 경우, 船主는 거의 無價値에 가까운 沈沒船을 委付하여 채권자에 대한 責任을 면하는 것이 가능하다고 하는 불합리성이 발생한다. 그리고 이러한 不合理性은 船價主義를 채용하여 보더라도 동일하게 되는데, 즉 船價主義는 채권자가 받아야만 하는 損害賠償額이 가해선박의 선가에 의해 좌우되기 때문이다. 따라서 船主責任制限制度로서 가장 合理的인 것은 金額主義라 하겠으며, 이를 國際條約에 반영한 것이 1957년 船主責任制限條約이다.

2. 船主責任制限에 관한 國際條約

(1) 1957년 船主責任制限條約

전술한 바와 같이 船主責任制限制度는 각국마다 立法主義가 다양하고, 또한 責任制限方法 및 責任限度가 서로 상이하야 국제적 성격이 강한 해운활동에 있어서 많은 혼란을 야기하였다. 따라서 이러한 혼란을 피하고 船主의 責任制限을 합리적으로 처리하기 위하여 國際的 統一條約이 마련되었는데, 이것이 1924년 船主責任制限條約(International Convention for the

書房, 1985, pp.82-85 참조).

3) 龜井利明, 海上保險概論, 成山堂書店, 1992, p.165.

Unification of Certain Rules Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Vessels, 1924)이다. 이條約은 船價主義와 金額主義(톤당 8파운드)를 병용하여 船主의 責任을 그 중 낮은 것으로 한정하는 것으로 하였다.⁴⁾ 그런데 이條約은 병용에 의한 복잡성과 불합리성으로 인하여, 사실상 國際的 統一條約으로서의 인정을 받지 못하였다.⁵⁾

이러한 條約의 問題點을 감안하여 제2차 세계대전후 일층 합리적인條約이 성립되었는데, 즉 1957년 船主責任制限條約(International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships, 1957)이다. 이條約은 船主의 過失責任을 前提로 하여 合理的인 金額主義를 채용함과 동시에 一事故에 의해 생긴 모든 채권에 대하여 責任制限을 적용하는데, 즉 每事故當 物的 損害만 생긴 경우는 1기준톤⁶⁾당 1,000 포앙카레 프랑, 人的 損害만 생긴 경우는 1기준톤당 3,100 포앙카레 프랑(양자가 동시에 발생한 경우는 1기준톤당 3,100 포앙카레 프랑)을 限度로 하고 있다.⁷⁾ 이條約은 그 合理性이 인정되어 유럽 및 일본 등이 비준 내지 가입하여, 1968년에 발효하였으며 세계적 통일법의 지위를 점하였다.

(2) 1976년 船主責任制限條約

1976년 船主責任制限條約(정식 명칭은 Convention on Limitation of Liability for Maritime, 1976 : 1976년 海事債權에 관한 責任制限條約)은 1957년 條約에서와 마찬가지로 金額主義를 채용하고, '특정한 사건'(distinct occasion)으로 인하여 발생한 모든 채권의 총액에 대하여 責任制限을 적용한다고 규정하고 있다.⁸⁾

4) 이條約에서는 船價主義를 原則으로 하면서, 海難救助料·共同海損分擔金 등 일부 채무를 제외한 기타 채무에 대해서는 다시 선박의 톤당 英貨 8파운드로 산출한 금액을 초과할 수 없다고 하여 금액주의를 병용하였다(同條約 제1조).

5) 林東喆, 海商法·國際運送法研究, 眞成社, 1990, p.310.

6) 기준톤은 純톤수 + 기관실용적으로 산출된다.

7) 여기서 말하는 포앙카레 프랑(Poincare franc)은 純度 900/1000인 金 65.5mg을 가리키는 抽象的·客觀的 價値單位이다(同條約 제3조 6항).

그러나 선박의 톤수에 따른 責任限度額의 산정에 있어서 이 條約은 1957년 條約에서와 같이 톤당 일정한 금액을 단순히 선박의 톤수에 비례하여 산정하지 않고, 선박의 톤수를 500톤 이하부터 70,000톤을 초과하는 톤수에 이르기까지 다섯 단계로 나누어, 선박의 톤수가 커질 수록 단계별 톤당 책임액을 줄여 나가는 段階的 遞減計算方式을 취하고 있다.⁹⁾ 이는 수십만 톤에 이르는 대형선의 경우, 責任限度額이 지나치게 커져서 責任限制制度가 무의미해질 수도 있으며, 또한 國際保險市場에서의 付保限度 등을 고려한 때문이다.¹⁰⁾

또한 이 條約은 責任限度額을 표시하는 기준단위로서 1957년 條約에서 채용한 “포앙카레 프랑”(Poincare franc)을 버리고 國際通貨基金(IMF)이 창출한 통화단위인 SDR(Special Drawing Rights)을 사용하고 있다. 하지만 IMF의 締約국이 아닌 국가에 대해서는 포앙카레 프랑의 사용을 규정하고 있는데(제8조 2항), 이는 1 SDR당 약 15 포앙카레 프랑으로 산출되었다.¹¹⁾

3. 船主責任限制制度와 油類汚染

船主가 海上企業을 운영함에 있어서, 제3자에 대하여 부담하는 責任은 앞서 서술한 바와 같이 과거부터 각국에서 다양한 船主責任限制制度가 인정되어 왔다. 各國의 船主는 이러한 有限責任을 前提로 하여 자기 기업의 危險을 관리하고, 그러한 危險管理手段으로서 海上保險과 船主責任相互保險을 이용하여 왔다. 즉, 자기 선박측 잘못으로 인한 事故에 대하여, 船主는 前述한 責

8) 同條約 제9조 2항 ; 이러한 책임제한방식을 總體的 責任制限(Global Limitation)이라고 한다. 이에 대하여 1924년 헤이그 규칙에서는 運送品 損害에 대한 船主의 賠償責任을 1포장 또는 1단위당 英貨 100파운드로 제한하고 있는데, 이를 個別的 責任制限(Per Package Limitation)이라 한다. 통상 船主責任限制制度는 狹義로 해석하여 前者의 의미로 사용하고 있다(龜井利明, 前掲書, p.163).

9) 同條約 제6조 1항 참조.

10) 林東喆, 前掲書, p.328.

11) Patrick Griggs & Richard Williams, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, Lloyd's of London Press Ltd., 1986, p.42.

任制限의 利益을 향수할 수 있다고 하더라도, 海難事故에 의한 賠償責任은 거대하여 責任保險의 이용없이는 도저히 一企業이 감당할 수 없는 경우가 자주 발생하는 것이다.

한편으로 제2차 세계대전후 에너지원의 대체로 인한 石油需要의 增加와 石油運搬船의 專用船化는 巨大 油槽船(mammoth tanker)의 출현을 낳게 하였고, 그 결과 1967년 3월의 Torrey Canyon호 좌초사건과 같은 거대한 海難을 야기시켰다.¹²⁾ Torrey Canyon호의 좌초사건은 그 被害額의 거대함으로 인하여 세계의 이목을 집중시켰을 뿐만 아니라, 최초로 油槽船으로부터 油類의 流出로 인한 손해의 심각성에 대하여 자각하게 된 계기가 되었다.

油槽船 이외의 船舶海難의 경우, 통상적으로 그 損害는 本船 또는 衝突相對船에 한정되는 것이지만, 油槽船의 경우에 그러한 損害는 한층 광범위한 것이 된다. 즉, (a) 流出油에 의한 汚染損害, (b) 油類 및 油類로 인한 汚染防止를 위하여 살포한 化學약품 등에 의하여 발생하는 어획물·양식업 등의 損害, (c) 流出油가 本船 또는 他船의 火氣와 접촉하여 발생하는 海上火災 및 그 결과로 인하여 발생하는 陸上火災損害 등에 이르게 된다. 이러한 재해는 정확히 말해서 일종의 公害로서, 加害者는 한정되어 있는 반면에, 被害者는 광범위하게 분포되어 있는 이질적 사람들의 集合體이다.¹³⁾ 다양한 被害者들의 막대한 손해에 대해서 과실책임주의와 유한책임을 전제로 한 기존의 선주책임제한방식이 그대로 적용되는 한, 被害者들은 극히 제한적인 배상만

12) 1967년 3월 18일, 리베리아 船籍의 Torrey Canyon호(118,285 M/T)는 쿠웨이트산 원유 117,000톤을 싣고 영국의 남서해상을 항해하던 중, 좌초되어 대량의 원유가 유출되었다. 영국정부는 曳船을 사용한 船體救助作業을 일주간이나 계속하였으나, 船體와 貨物의 救助가 불가능하게 되자, 더 이상의 原油 流出을 방지하기 위하여 폭격기를 동원하여 선박을 폭격하였다. 이러한 원유유출의 결과, 영국 남부 해안은 물론이고 4월에 들어와서는 프랑스의 브르타뉴(Bretagne) 해안까지 오염되어 그 피해는 실로 막대하였다. 이 사고의 결과, 영국 정부는 汚染防止措置費用으로서 160만 파운드를 지출한 외에도 약 600만 파운드의 物的 損害를 입었다고 발표하였으며, 프랑스 정부도 약 290만 파운드의 손해를 입었다고 발표하였다(보다 자세한 내용은 タンカ-油濁研究會, 流出油事故の對策と處理, 成山堂書店, 1976, pp.1-15 참조).

13) 龜井利明, 前掲書, pp.166-167.

을 받게 될 것이므로 선주책임제한제도 자체의 존립여부에 대한 의문이 강하게 제기되었다.

그래서 기존의 선주책임제한방식을 유지함과 동시에, 한편으로는 民間自主協定이 다른 한편으로는 國際條約이 채택되어서 船主(油槽船業者)와 貨主(石油業者)간의 責任이 명확하게 되었으며, 被害者 補償問題도 양자간에 책임을 분담하여 보다 완전한 보상을 제공하려고 노력하여 왔다.

Ⅲ. 油類汚染損害와 保險

油類에 의한 海洋汚染事故가 발생하는 경우, 貨主는 그러한 事故에 대하여 직접적인 잘못이 없으면서도 항상 物的 損害를 당한다. 그리고 船主도 그렇지 않은 경우도 있겠지만, 대부분의 경우에는 物的 損害를 당하게 된다. 즉, 油類에 의한 海洋汚染事故가 발생하는 경우, 貨主의 立場에서는 積載貨物인 油類의 流出 또는 汚染防止措置의 일환으로 취해진 殘存油의 燒却이라는 損害를 입게 된다. 또한 船主의 立場에서는 海洋油類汚染으로 인한 제3자에 대한 損害賠償責任은 물론이고, 油流出로 인한 火災, 爆發이 생긴 경우의 船舶 損傷 또는 殘存油燒却을 목적으로 한 船舶 爆破 등의 物的 損害를 입게 된다. 油流出에 의한 油類 自體의 流失은 積貨保險에서, 그리고 油流出로 인하여 발생한 선박 자체의 損害는 船舶保險에 의해서 補償이 가능하다. 하지만 油流出의 결과로 초래된 海面清掃費用이나 제3자에 대한 損害賠償責任은 海上保險의 對象이 아니므로, 이는 船主責任相互保險(P&I保險)의 對象이 된다.

1. 積貨保險

散積油(bulk oil)의 運送에 적용되는 積貨保險은 英文保險證券과 協會積貨

約款(Institute Cargo Clauses)을 기본으로 하여, 1983년 2월에 전면 개정된 協會散積油約款(Institute Bulk Oil Clauses-1/2/83)이 적용되는데,¹⁴⁾ 이는 散積狀態로 운송되는 油類에만 특별히 적용되는 것이다. 그런데 1962년 1월에 제정된 舊約款에서는 包括責任主義를 채택하고 있는 것과는 달리, 新約款에서는 列舉責任主義를 채택하고 있어서, 保險者의 擔保危險을 규정하고 있는 제1조의 危險條項(peril clause), 제2조 共同海損條項(general average clause) 및 제3조 “雙方過失衝突”條項(“both to blame collision” clause)에서 열거하고 있는 危險으로 인하여 積貨油가 流出된 경우는 保險者로부터 積貨의 滅失에 대한 적절한 補償을 받을 것이다.¹⁵⁾

油類汚染이라고 하는 現象이 생기기 위해서는 반드시 油類의 流失, 漏損, 不足이라고 하는 事故가 생기기 마련이므로, 이들 事故가 전술한 保險者의 擔保危險으로 인해 생긴 한, 保險者는 損害補償責任을 지게 된다. 문제는 油流出의 防止活動으로서 행해진 官의 處分이다.¹⁶⁾ 즉, 流出된 기름이 적재되어 있던 船舶의 破壞, 유출된 기름의 燒却 등이 英文積貨保險證券上 어떻게 취급되는가 하는 문제이다.

이러한 경우의 官의 處分은 英法상의 君主의 抑止(restraints of princes)에 해당되는 것으로 생각된다.¹⁷⁾ 하지만 流出된 기름에 대하여 政府가 燒却行爲를 한 경우, 비록 소각행위 그 자체는 君主의 抑止에 해당하겠지만, 이는 기름의 성격상 기름의 流出이 損害의 原因이 되는 것이며, 소각행위는 이미 被

14) 런던 보험시장에서는 1982년 ICC(A, B 및 C의 각 協會積貨約款)을 標準約款(Standard Clauses)으로 하여, 국제적 거래가 빈번한 상품별로 제정된 각종의 協會 トレード 約款(Institute Trade Clauses)을 각 상품운송에 적용되도록 특별약관을 마련하고 있다(加藤 修, 國際貨物海上保險實務(新訂), 成山堂書店, 1990, p.168).

15) 上掲書, pp.174-175 참조.

16) 龜井利明, 海上保險總論, 成山堂書店, 1976, p.273.

17) 영국 해상보험법(MIA 1906)의 부칙(보험증권의 해석에 관한 규칙) 제10조에서는 君主의 抑止를 政治的 또는 行政上の 行爲를 의미하는 것으로 해석하고 있다. 이에 대한 구체적 사례는 出港禁止, 揚陸禁止, 檢疫處分, 封鎖, 公用徵收 등이다. 따라서 상기 경우는 선박, 기름의 公用徵收라는 행정적 처분에 가까운 것으로 생각된다.

保險者의 점유와 지배를 벗어난 상태에서 발생한 것이기 때문에, 비록 流出된 기름의 소각행위에 의해서 損害가 발생하더라도 保險者는 免責될 수 없다. 그러나 이러한 소각행위가 船舶內 또는 船上에 殘留하고 있는 경우에는 약간 다르다. 즉, 선박이 좌초하여 殘存油의 구조가능성이 없는 경우에 殘存油에 대한 소각행위가 취해진 경우, 정부의 소각행위는 명백하게 군주의 억지에 해당하는 것으로서 이러한 군주의 억지는 戰爭危險에 해당하는 것이다. 그러므로 그러한 君主의 抑止를 原因으로 한 損害는 協會散積油約款上的 免責危險으로 되어,¹⁸⁾ 保險者는 免責으로 된다. 요컨대 油流出이라는 擔保危險에 의한 流出損害는 保險者 有責, 船內殘存油의 火災 또는 爆發에 의한 損害는 保險者免責이다. 물론 協會戰爭約款(Institute War Clause)이 삽입되어 戰爭危險이 追加擔保되는 경우는 별개이다.

한편, 油類汚染은 前述의 偶發的 事故에 의해 발생되는 경우도 있겠지만, 共同海損行爲의 手段으로서 積貨油가 고의로 배출되는 경우도 있을 것이다. 이 경우에 이러한 행위는 投荷의 一形態로 보아야 할 것이며, 그것을 발생시킨 危險이 保險者가 담보하는 危險인 이상, 그러한 共同海損犧牲 혹은 共同海損分擔金에 대하여 保險者는 補償하여야 한다. 그리고 保險者의 補償責任의 有無, 혹은 保險契約의 存否에 관계없이 共同海損의 成立要件을 갖춘 事故는 공동해손으로 처리된다. 공동해손행위로서 고의로 기름이 배출된 경우, 그러한 기름의 損害, 즉 積貨油의 價額만이 공동해손행위로서 용인되고 있다.¹⁹⁾

요약하자면 積貨保險의 경우, 保險者의 擔保危險에 의해 발생한 積貨油의 流出損害 및 流出損害防止 및 輕減을 위하여 船主 또는 그 代理人이 합리적인 措置를 취하는 데 필요한 경비,²⁰⁾ 그리고 공동해손의 요건을 갖춘 고의적

18) Institute Bulk Oil Clause 제6조(전쟁면책조항)의 2항에서는 捕獲, 拿捕, 強留, 抑止 또는 抑留의 결과 또는 이러한 기도(해적행위는 제외)로 인하여 발생한 멸실, 손상 또는 비용은 담보하지 않는다.

19) 龜井利明, 海上保險總論, 成山堂書店, 1976, p.274.

20) 新協會積貨約款 第16條(被保險者 義務約款) 및 Lloyd's S.G. Policy의 損害防止約款에 비추어 볼 때, 선박내에서 바다로 油流出되는 것을 방지하기 위한 비용도

인 投荷 등은 保險者에 의해 補償될 것이다. 하지만 선박내에 殘留하고 있는 殘存油의 燒却을 목적으로 한 정부의 行政的 措置는 協會散積油約款上 戰爭 危險에 해당하여 保險者는 免責된다. 그러나 기름의 流出에 의해 제3자에 미친 損害 및 流出油의 汚染防止作業(예를 들자면 中和濟의 살포, oil fence의 설치 등)에 소요된 비용은 積貨保險上으로는 補償이 불가능하며, 이는 추후 설명하는 P&I 保險의 영역이다.

2. 船舶保險

油槽船이 沈沒, 衝突, 坐礁 등의 海難事故를 당한 경우는 물론이고, 油類汚染에 의한 火災나 爆發事故로 인하여 선박 자체의 損害를 입은 경우에는 船舶保險者로부터 그 損害를 補償받게 된다. 이러한 事故가 英國 海上保險法(MIA) 제55조²¹⁾ 및 新協會期間約款(ITC-Hulls, 1983) 제23조-제26조²²⁾에 규정된 免責危險으로 인해 발생한 것이 아닌 한, 保險의 目的에 대한 損害는 保險者에 의해 補償된다. 또한 油類汚染에 의해 화재, 폭발이 생기고, 그 결과 선박이 재난을 당한 경우도 그러한 物的 損害는 담보된다.

한편, 油類汚染損害를 防止 또는 輕減하기 위하여 坐礁船舶이 政府當局에 의해 의도적으로 파괴된 경우, 그 선박의 物的 損害에 대한 담보여부가 문제로 된다.

보상되는 것으로 생각된다. 하지만 이미 유출된 기름의 汚染防止作業에 소요되는 비용은 담보범위에 속하지 않을 것이다. 왜냐하면 이는 적화보험의 담보대상이 아닌 제3자에 미치는 손해를 방지하기 위한 비용이기 때문이다.

21) MIA 제55조에서 보험자의 면책사유는 피보험자의 고의적 불법행위에 기인하는 일체의 손해(2 (a)), 선박의 지연에 근인하여 발생하는 일체의 손해(2 (b)), 보험 목적의 통상적인 자연소모·통상적인 누손 및 파손, 고유의 하자나 고유의 성질, 또는 생쥐나 벌레에 근인하여 발생하는 손해, 해상위험에 근인하여 발생하지 아니한 기관의 손상이다.

22) ITC-Hulls 제23조-제26조에서는 最優先約款(Paramount Clause)을 규정하고 있는데, 즉 전쟁위험면책(War Exclusion), 동맹파업위험면책(Strikes Exclusion), 惡意行爲免責(Malicious Acts Exclusion), 핵위험면책(Nuclear Exclusion)이다(자세한 내용은 吳元奭, 海上保險論, 三英社, 1992, pp.324-328 참조).

즉, 앞서 언급했듯이 이러한 措置는 君主의 抑止에 의한 戰爭危險에 해당 하는 것으로서 免責된다고 할 수 있다. 하지만 積貨保險과는 달리, 船舶保險 에서는 ITC 제7조(汚染危險條項)상에서 汚染危險防止를 목적으로 한 政府措 置에 의해 被保險船舶이 損害를 입은 경우도 담보되는 것으로 규정하고 있 다. 즉,

7. 汚染危險(Pollution Hazard)

이 保險은 被保險船舶이 本保險契約에서 保險者가 담보하는 損害의 직 접적인 결과로서, 汚染이나 危險을 제거 또는 완화시키기 위해서 부여된 권한내에서 행하는 정부당국의 처분으로 인하여 발생된 被保險船舶의 損害를 담보한다. 다만 그러한 정부당국의 처분은 被保險者(Assured), 船主 (Owners) 또는 船舶管理人(Managers of Vessel)의 상당한 주의(due diligence)를 결여함으로써 생긴 것이 아님을 조건으로 한다...

本條項은 舊船舶約款(ITC-Hulls, 1970)에 特別約款으로 첨부해서 사용해 오던 協會汚染危險約款(Institute Pollution Hazard Clause)을 일부 수정하여 新約款의 本文條項으로 새로이 삽입한 것이다. 이는 1967년에 발생한 Torrey Canyon호의 좌초사건이 원인이 된 것으로, 汚染損害를 제거 또는 경감시키 고자 하는 政府의 措置로 被保險船舶이 입은 損害를 保險에서 補償함으로써 汚染被害를 최소화하려는 데 그 目的이 있다.²³⁾

원래 정부에 의한 이러한 행위는 전술한 바와 마찬가지로 戰爭危險에 해 당하여 保險者는 免責되는 것이 原則이라 할 수 있으나, 海上保險者가 상거 조항을 普通約款으로 삽입하여 油類汚染에 의한 賠償責任을 담보하는 것은 保險者의 立場에서는 상당한 양보라고 할 수 있으며,²⁴⁾ 이는 油類에 의한 海

23) 吳元爽, 上揭書, p.279.

24) R.H. Brown, *Analysis of Marine Insurance Clauses(Book2)*, Witherby & Co. Ltd., 1984, p.18.

上汚染의 심각성을 대변해 주는 것이라 생각된다.

다음으로 船舶保險에 있어서 衝突約款上的의 問題가 존재한다. 一般船舶間의 衝突, 一般船舶 對 油槽船의 衝突, 그리고 油槽船間의 衝突이라는 세 가지 경우를 상정해 보면, 積貨油뿐만 아니라 燃料油에 의해서도 汚染이 발생할 수 있다.

예를 들어 일반선박 甲의 一方過失에 의해서 다른 일반선박 乙과 충돌하여 乙의 船體 및 積貨에 損害를 입히고, 게다가 乙의 燃料油 流出로 인하여 제3자인 養殖業者에게 損害를 입혔다고 가정해 보자. 이러한 경우, ITC(Hulls) 제8조 3/4衝突損害賠償責任(3/4ths Collision Liability)條項에 근거하여 乙의 船體 및 積貨 損害에 대한 甲의 賠償責任은 保險者에 의해 責任의 3/4 限度內에서 補償된다. 그런데 충돌의 결과로서 타선박의 燃料유가 流出된 경우, 燃料유는 당연히 선박을 구성하는 일부로서 燃料유의 損害 그 자체는 당연히 保險者에 의해 補償된다. 하지만 油流出의 結果로 양식업자에 미친 損害는 保險者에 의해 補償되지 않는다. 왜냐하면 3/4衝突損害賠償責任條項은 “他船舶 혹은 他船舶에 적재된 財産의 滅失 또는 損傷(loss of or damage to any other vessel or property on any other vessel)”에 대한 損害賠償責任만을 담보하고 있고(8.1.1), 또한 “(被保險船舶과 충돌한 他船舶 또는 他船舶內에 있던 財産을 제외한) 부동산, 개인 재산 또는 기타 어떠한 물건의 汚染 혹은 汚濁(pollution or contamination of any real or personal property or things)”에 대한 賠償責任은 어떠한 경우에도 補償하지 않는 것으로 규정(8.4.5)하고 있기 때문이다. 따라서 本約款上的의 他船舶에 대한 賠償責任 중, 1/4에 해당하는 賠償責任과 양식업자에 대한 損害賠償責任은 P&I 保險에 의해 補償될 것이다.

다른 한편으로 一般船舶 甲의 過失에 의해 油槽船과 충돌한 경우와 油槽船間의 충돌인 경우도 船舶保險 및 船主責任相互保險의 문제는 전술한 것과 동일하다. 다만 燃料油의 流出이 積貨油의 流出로 변하게 될 뿐이며, 충돌약 관상의 문제는 동일하다. 그러나 충돌상대선이 油槽船이기 때문에 油槽船으

로부터의 油流出과 관련한 損害의 問題는 후술하는 油類汚染에 관한 民間自主協定 및 國際條約과 연관되게 된다.

3. P&I 保險

船舶保險은 海難事故에 의해 被保險船舶에 생긴 物的 損害 또는 ITC(Hulls) 제8조 3/4衝突損害賠償責任에 의해 충돌상대선의 損害에 대한 賠償責任만을 담보한다. 그러나 선박소유자가 선박의 운항상의 過失에 의해 제3자에게 損害를 입혔거나, 충돌약관에서 제외된 賠償責任, 船員의 死傷 등에 대한 賠償責任 그리고 流出油에 의한 汚染으로 인하여 발생한 養殖業 損害 등은 海上保險에서 담보되는 것은 아니며, 이러한 담보는 P&I 保險²⁵⁾의 담보영역이다. 즉, P&I 保險은 船主 자신의 재산에 대한 物的 損害를 補償받기 위한 것이 아니라, 제3자에 대한 船主의 損害賠償責任을 담보하기 위한 保險이다.²⁶⁾

P&I 保險의 加入對象은 油槽船뿐만 아니라 一般船舶도 포함되는데, 모든 선박은 좌초, 침몰, 충돌 등의 海難事故에 의해 燃料油나 積貨油를 해상에 流出할 가능성이 있다. 이렇게 流出된 기름이 인화, 폭발하여 부근의 선박이나 항만설비 등에 被害를 주거나, 양식업에 汚染 被害를 입힐 수 있다. 따라서 이러한 損害에 대해서 船主가 法律上的 賠償責任을 부담하는 경우, 擔保의 對象으로 된다. 다만 P&I 保險에 의해 담보되는 범위는 각종의 P&I Club에 따라 다소 차이가 있으며, 또한 시대의 요청에 따라 변화되어 왔다. 따라서 클럽이 인수하는 危險의 內容도 변화되고 있으며, 保險金額도 증액되고

25) P&I의 정식명칭은 Protection & Indemnity이며, P&I 보험은 선주책임상호보험, P&I Club은 선주책임상호보험조합으로 해석한다. 여기서 Protection은 선주의 제3자에 대한 책임 및 승무원에 대한 고용주로서의 책임, Indemnity는 선주의 화주에 대한 책임을 의미한다. P&I Club은 18c경에 영국에서 시작되었으며, 현재 UK Club을 비롯한 17개 클럽이 있다.

26) タンカ-油濁研究會, 流出油事故の對策と處理, 成山堂書店, 1976, p.156.

있다.

P&I 保險의 補償範圍는 組合員의 故意 또는 중대한 過失에 의한 경우를 제외하고, 가입선박의 운항에 기인하여 발생한 損失, 損害, 費用을 조합원이 責任을 지고 지불한 경우에는 補償한다.²⁷⁾ 따라서 P&I 保險의 補償原則은 船主의 過失을 전제로 한 法定 責任(legal liability)을 補償하는 것이다. 하지만 油類汚染에 관한 대부분 국가의 법률상, 船主는 汚染에 대하여 嚴格 責任(strict liability) 또는 이와 유사한 無過失 責任을 부담한다. 바꿔 말하면, 船主는 오염물질의 배출이 선박측의 過失에 의해서 責任이 발생했는지의 여부를 불문하고 責任을 부담한다. 실제적으로 船主는 排出油가 본선으로부터 발생한 것이 아니라는 것을 입증하지 않는 한, 責任을 면하기 어렵다고 할 수 있다.²⁸⁾ 따라서 船主의 責任을 규정한 法定 責任이 無過失 責任 또는 嚴格 責任이라면, 이에 대하여 P&I 保險은 담보하지 않을 수 없을 것이다.

油類에 의한 汚染危險은 P&I 擔保危險 중 가장 최근에 추가된 危險 중 하나로서,²⁹⁾ 구체적으로 油類汚染에 관하여 노르웨이의 GARD P&I Club에서 담보하는 責任 내지 費用은 다음과 같다.³⁰⁾

(1) 防止措置(Preventive measures)에 따르는 費用 및 責任

- ① 流出이 발생한 후에 汚染損害를 防止 또는 輕減하기 위하여 행해진 합리적인 措置에 요구된 비용,
- ② 그러한 防止措置에 의해 발생한 損害에 대한 責任
- ③ 조합가입 선박으로부터 기름의 배출(discharge)이 발생한 경우, 汚染損害의 중대한 危險을 발생시킬 우려를 防止하기 위해 행해진 합리적인 措置

27) 上掲書, p.160.

28) Braekhus & Rein, *Handbook on P&I Insurance*, 3rd ed. by Jeremy Kingsley, Assuranceforeningen GARD, 1988, p.204.

29) C. Hill, W. Robertson & S. Hazelwood, *An Introduction to P&I*, Lloyd's Press Co. Ltd., 1988, p.77.

30) Braekhus & Rein, *op. cit.*, pp.215-216.

에 요구된 비용,

④ 汚染 또는 汚染危險을 防止하기 위해 정부 또는 당국의 명령(orders) 또는 지시(directions)에 따른 결과로 부담한 비용 또는 責任.

일반적으로 防止措置에 관한 담보는 流出이 생긴 후에 행해진 措置에 소요된 비용에 한한다. 하지만 조합가입선박에 事故가 발생한 후, 汚染을 防止하기 위하여 약간의 防止措置를 취하는 것이 필요하다고 생각되는 경우에는 이러한 비용도 담보된다. 예를 들어, 조합가입선이 충돌의 결과, 汚染의 防止 및 輕減을 위하여 연료를 제거할 필요가 있는 경우, 이러한 연료의 제거에 소요된 비용은 이러한 措置를 조합이 사전 승인한 경우에 한하여 보상된다.

(2) TOVALOP에 근거한 責任

油槽船이 P&I Club에 가입함으로써 그 所有者 또는 裸傭船者는 자동적으로 TOVALOP의 가맹자가 된다. 따라서 조합은 TOVALOP 규정에 의거하여 조합원이 부담한 責任 또는 費用을 보상한다.

(3) MARPOL 73/78에 근거한 責任

MARPOL은 油槽船 및 기타 선박의 설계, 구조 및 설비에 대해서 규제하고 있는데,³¹⁾ 조합은 조합원이 이러한 MARPOL의 규정을 준수하지 않은 결과, 부과된 벌금에 대해서는 보상하지 않는다.

(4) 船長 및 船員의 責任

대부분 국가의 법률은 선박에 의한 汚染에 관하여 船長 또는 船員에게 責任을 부과하고 있다. 따라서 조합은 다음과 같은 경우에 선장 또는 선원에게

31) MARPOL 73/78(1973/78년 해양오염방지조약 : the International Convention for the Prevention from Ships 73/78)은 선박의 운영방법을 규제함으로써 해양오염을 방지하는 것을 목적으로 한다. 본조약의 규제내용은 ① 유조선 및 기타 선박의 설계, 구조 및 설비, 특히 原油洗淨設備 및 분리 벨러스트 탱크의 설치, ② 유조선의 화물 탱크로부터 기름의 배출, ③ 일정 톤수 이상의 유조선 및 기타 선박에 대한 油記錄簿(oil record book)備置 등이다.

부과되는 벌금을 보상한다.

- ① 조합원이 법률상으로 선장이나 선원에게 補償할 責任이 있는 경우, 또는
- ② 그러한 補償이 조합에 의해 승인되는 경우.

IV. 油類汚染損害의 補償에 관한 國際條約

1. 民事責任條約

(1) CLC의 성립배경 및 의의

전술한 Torrey Canyon호의 坐礁事故는 영·프 양국에 1,050만 파운드라는 단지 거액의 海洋油類汚染損害를 야기한 최초의 사건일 뿐만 아니라, 당시까지 거의 무지한 상태였던, 油類汚染事故에 수반하는 각종의 법률적 문제를 야기했다고 하는 의미에서 歷史的 事故였다. 즉, 첫째, 不可抗力으로 인한 油槽船 事故로 油類汚染損害가 발생한 경우, 종래 海事法の 責任原則이던 過失責任主義를 그대로 적용하여, 船主側에 過失이 없다는 사실을 이유로 船主側에 責任을 부과하지 않아도 되는가? 두번째, 실제로 선박을 운항하는 것은 船主(또는 裸傭船者)이지만, 대량의 油類를 운송시키는 운송계약당사자인 貨主(石油業者)에게도 責任의 一部를 전가시켜야 하는 것은 아닌가? 세번째, 油槽船 船主가 막대한 汚染事故를 일으킨 경우 一般船主에게 적용되는 금액으로 船主의 責任을 制限하는 것이 타당한가? 네번째, 被害國 政府가 임의로 행한 汚染清掃費가 事故를 일으킨 船主의 賠償責任의 範疇에 속하는가에 대한 私法上的 문제를 야기시켰을 뿐만 아니라, 被害 當事國이 汚染被害를 당하고 있다고는 하나 제3자의 財産을 임의로 폭격하는 것이 허용되는가 하는 公法上的 문제를 야기시켰다.³²⁾

32) 宮本泰生, “油濁に關する保險・補償制度”, 「海運」, 1973. 8, p.39.

이러한 事故의 結果, 국제적인 여론은 油類汚染損害를 야기한 유조선 선주에 대해서도 일반선주와 마찬가지로 1957년 船主責任制限條約을 그대로 적용하는 것은 너무 선주에게만 유리하며, P&I 보험에 의해 제3자에 보상되는 보상액 또한 너무 낮다는 것이었다. 따라서 UN의 政府間海事協議機構(International Maritime Consultative Organization : IMCO)의 노력에 의해 1969년 11월, 「油類汚染損害에 대한 民事責任에 관한 國際條約」(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969), 즉 民事責任條約(Civil Liability Convention : CLC)이 성립하게 된 것이다. 本條約은 1975년 6월에 발효하였다.

이 條約은 油類汚染 損害에 대한 船主의 賠償責任을 過失責任에서 嚴格責任으로 변경하는 것, 그리고 船主의 責任制限金額을 인상하는 것을 주된 목적으로 하고 있는데, 즉 이 條約은 1957년 船主責任條約의 (이른바) 油類汚染問題에 관한 特別法的 性格의 條約이라 할 수 있다.³³⁾

(2) CLC의 주요 내용

① 責任의 主體 및 概念定義

汚染損害를 야기한 船舶의 船主로서 등록되어 있는 자 또는 등록이 되어 있지 않은 경우에는 事故發生 당시의 當該船舶을 사실상 소유하고 있는 자이다(제3조 1항).

따라서 CLC에서는 TOVALOP와는 달리 裸傭船者는 責任의 主體(CLC 補償의 對象)가 되지 못한다. 汚染損害는 損害防止費用 및 防止措置에 의해 야기된 損害를 포함하는 것으로서, 積貨油를 운반하는 선박으로부터 현실적으로 油類가 流·排出되어 야기된 汚染損害를 의미한다(제1조 6항). 따라서 단 순히 유류의 유출위험을 제거하기 위하여 지출된 비용은 보상되지 않는다. 그리고 損害는 汚染損害만을 의미하며, 流·排出된 油類가 다른 火氣와 접촉

33) 龜井利明, 海上保險總論, 成山堂書店, 1976, p.268.

하여 발생한 화재·폭발에 의한 손해는 補償되지 않는다.³⁴⁾

한편, CLC에서 정의하고 있는 선박은 실제로 貨物로서 散積狀態로 持續性油類(persistent oil)를 현재 운송중인 모든 종류의 海上航行船舶 및 海上運送用 船을 의미한다(제1조 1항). 따라서 油槽船뿐만 아니라 一般貨物船이 貨物로서 油類를 운송하던 중에 事故가 난 것도 補償의 對象이 된다. 그리고 여기서 말하는 持續性油類라고 하는 것은 원유(crude oil), 연료유(fuel oil), 중디젤유(heavy diesel oil), 윤활유(lubricating oil) 및 고래기름(whale oil)을 의미한다(제1조 5항).

② 責任原則 및 免責事由

油類汚染損害를 일으킨 선박의 船主는 자신 또는 자신의 사용인인 선장 및 선원의 고의 또는 過失 여부에 상관없이 제3조 2항(免責事由)에 언급된 경우를 제외하고는, 자기 소유의 선박으로부터 油類가 유·배출되어 汚染損害를 발생시킨 경우, 그에 대한 損害賠償責任을 부담한다. 그리고 被害當事者는 船主 이외의 者(船長, 船主의 使用人 등)에 대하여 損害賠償請求를 할 수 없다(제3조 4항).³⁵⁾

한편, CLC에서는 船主가 자신의 過失이 없는 事由(예를 들면, 他船의 過失로 인하여 충돌이 발생하여 油類汚染이 생기는 경우)에 대해서도 責任을 부담하는 嚴格責任主義³⁶⁾ 즉, 일종의 條件附 無過失責任主義를 채택하고 있다. 다만 船主는 損害가 다음의 事由로 인하여 발생한 것임을 입증한 경우에는 免責된다(제3조 2항).

(i) 汚染損害가 戰爭, 敵對行爲, 內亂, 暴動 또는 예외적이고 불가피하며, 불가항력적 성질의 自然現象에 의하여 발생한 경우,

34) 宮本泰生, 前掲論文, p.39.

35) 이를 責任의 集中(channeling of liability)이라 한다.

36) 嚴格責任(strict liability)은 無過失責任 또는 絕對責任과 유사하나, 絕對責任과는 달리 損害가 自然現象에 의한 不可抗力의 作用, 제3자의 고의에 의해 발생한 경우는 加害者의 抗辯이 인정되는 것이다. 쉽게 말해서 嚴格責任은 영법상의 개념으로 우리 나라의 무과실책임과 유사하며, 면책이 없거나, 있어도 극히 적은 경우를 절대책임이라고 간주하면 된다.

(ii) 汚染損害가 損害를 발생시킬 의도를 갖고서 행한 제3자의 작위 또는 부작위에 의하여 전적으로 발생한 경우,

(iii) 汚染損害가 등대, 기타 항로표지의 위치에 責任이 있는 정부 또는 기타 당국의 過失, 기타의 不法行爲에 의하여 전적으로 발생한 경우 등이다.

③ 船主의 責任制限

CLC하에서 船主는 원칙적으로 有限責任을 부담하는데, 一事故에 대하여 선박의 기준톤³⁷⁾당 1957년 船主責任制限條約의 2배인 2,000 포앙카레 프랑(단, 最高限度額은 2억 1천 포앙카레 프랑)으로 責任을 制限할 수 있다(제5조 1항). 이 責任限度額은 1976년 CLC 개정의정서에 의해서 SDR 단위로도 표기가 가능해졌는데 2,000 포앙카레 프랑은 133 SDR로, 2억 1천만 포앙카레 프랑은 1,400만 SDR로 산정되었다.³⁸⁾ 다만 船主의 現實的 過失 또는 過失의 默認(actual fault or privity)³⁹⁾에 의해 事故가 생긴 경우에는 責任制限의 權利를 향수하지 못한다(제5조 2항).

④ 强制保險(compulsory insurance)制度

CLC상의 船主責任履行을 확보하기 위하여 2,000톤 이상의 油類를 貨物로서 散積運送하는 船舶의 船主는 상기 ③에 의해 확정되는 금액에 대한 保險加入 또는 銀行保證(guarantee of a bank) 또는 國際補償基金에서 발급하는 증명서(certificate)와 같은 財政保證(financial security)을 확보하지 않으면 안된다(제7조 1항). 그리고 이러한 保險 또는 財政保證을 확보하고 있는 선박에 대해서는 船籍國의 政府가 證明書(CLC Certificate)를 발급하여야 하며(제2항), CLC 체결국의 항구에 취항하는 선박은 이러한 證明書(또는 寫本)를

37) 여기서 말하는 기준톤이란 조약톤을 의미하며, 이는 선박의 純噸수(net tonnage)에 기관실용적(engine room space)을 더한 噸수를 의미한다(제5조 10항).

38) 이는 국제통화체제의 급격한 변화, 즉 고정환율제에서 변동환율제로 변화함으로써 조약상의 프랑을 국내공정가격으로 환산함에 있어 금의 가격변동에 의해 조약상의 책임한도액이 변동할 가능성이 많았으며, 또한 조약이 체결국의 법원에서 적용될 때 환산의 복잡성이 따르기 때문이다(David W. Abecassis, *Oil Pollution from Ships*, Butterworths & Co., 1976, pp.190-191).

39) 여기서 過失의 默認(privity)이란 선주가 과실(fault), 결함(defect), 非行(misconduct)에 관하여 알고 있고, 또한 이에 암묵적으로 동의한 것을 의미한다.

항시 선내에 비치하여야만 한다(3항). 따라서 그러한 保險 또는 保證이 없거나, 항만공무원의 제시요구에 불응하는 선박은 체약국으로의 운항이 불가능하다. 한편 油類汚染 被害者는 損害賠償請求訴訟을 船主뿐만 아니라 전술한 保險者 또는 재정보증인에게 직접 제기할 수 있어야 한다(8항).

保險 또는 財政保證을 유지해야 하는 선박은 화물로서 油類를 2,000톤 이상 산적하여 운송하는 선박에 한한다. 따라서 油槽船이 화물을 양륙한 후 연료유를 2,000톤 이상 싣고 가더라도 그러한 強制保險付保의 義務는 없다. 또한 2,000톤 미만의 油類를 싣고 연안을 왕래하는 小型油槽船이나 油類 바지선, 또는 2,000톤 미만의 油類를 화물로 싣고 운송하는 일반화물선은 해당되지 않는다.⁴⁰⁾

2. 國際基金條約

(1) FC의 成立背景 및 意義

상기에서 살펴 본 CLC는 그 채택회의에서 화주인 石油業者로부터는 지지를 받았지만, 船主 및 被害者 立場에서는 많은 불만이 표출되었다. 즉, 船主 立場에서는, 責任原則이 종래 海事法の 通念이었던 過失責任主義에서 일종의 無過失責任主義로 바뀌고, 責任限度額도 1957년 船主責任制限條約의 2배로 인상된 것은 船主에 대하여 지나치게 가혹하다는 것이었다. 또한 被害者 立場에서는, 大型 油槽船에 의한 油類汚染事故의 大規模化 傾向으로 인하여 CLC에 의한 船主責任만으로는 被害者 救濟가 불충분하다는 것이었다.⁴¹⁾

상기의 불만을 해소하기 위하여 石油의 海上輸送이라는 根本的 原因을 제공하고 있는 原因提供者인 石油業者에게도 責任의 일부를 부담시키고자 CLC의 채택과 함께 「油類汚染 損害에 대한 國際補償基金設立에 관한 결의

40) David W. Abecassis, *Oil Pollution from Ships*, Butterworths & Co., 1978, p. 205.

41) 龜井利明, 海上保險總論, 成山堂書店, 1976, pp.268-269.

」(Resolution of Establishment of an International Compensation Fund for Oil Pollution Damage)가 채택되었다. 이러한 결의에 따라 1971년 IMCO는 國際基金條約設立에 관한 초안을 작성하였는데, 이것이 「油類汚染損害賠償을 위한 國際基金設立에 관한 國際條約」(International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971)이다. 이를 基金條約(Fund Convention : FC)이라고 약칭한다. 이 條約은 1969년 CLC의 補充條約으로서 CLC의 補償限度를 초과하여 발생한 損害를 전보할 목적으로 마련되었으며, 被害者에 대한 賠償機能과 船主에 대한 補償機能을 포함하고 있다. 이 條約에 의한 被害者 및 船主에 대한 補償의 主體는 「國際油類汚染補償基金」(International Oil Pollution Compensation Fund : IOPC)이다. 이 條約은 1978년 10월 16일부터 발효하였다.

(2) FC의 주요내용

FC는 CLC상의 責任限度를 초과하여 발생하는 損害를 補償할 목적으로 마련된 것이기 때문에, 油類에 대한 定義를 제외하고는,⁴²⁾ 기타 정의 및 그 적용범위는 CLC와 동일하다. FC는 CRISTAL과 마찬가지로 損害賠償에 대하여 직접적인 責任이 없는 石油業者(貨主)가 責任의 直接當事者인 油槽船業者(船主)의 責任의 一部를 부담하고 있다는데 그 特徵이 있다.

① 被害者 損害補償

基金은 締約國의 領土 또는 領海內에서 생긴 油類汚染事故의 被害者에 대하여 (i) CLC하에서 船主가 免責되는 일부의 경우,⁴³⁾ (ii) 船主 및 保險者 등이 CLC하에서의 責任을 충분히 이행할 수 없는 경우, (iii) 損害가 CLC 또는

42) FC에서의 유류에 대한 정의는 CLC와 약간 차이가 있다. 즉, FC상에서의 유류(oil)를 지속성 탄화수소광물유(Persistent hydrocarbon mineral oils)라고 정의하여(제1조 2항), 고래기름(whale oil)을 제외하고 있다.

43) 이에 해당되지 않는 CLC상의 면책사유는 오염손해가 전쟁·폭동 위험 등에 의해 발생한 경우이다.

기타 條約에서 制限되는 船主責任額을 초과하는 경우에 賠償할 義務를 부담한다(제4조 1항). 다만 油類汚染損害가 (i) 戰爭·暴動 危險에 의해 발생한 경우, (ii) 軍艦, 公用船 등에서의 油流出로 인하여 발생한 경우, (iii) 船舶事故에 의해서 생긴 것임을 被害者가 立證하지 못한 경우에 基金은 免責된다(제4조 2항).

基金이 被害者에 대하여 補償하는 경우, 補償의 最高限度額은 4억 5천만 포앙카레 프랑 또는 3천만 SDR로 制限한다(제4조 4항). 이 금액은 총회의 결의에 의해 9억 포앙카레 프랑(6천만 SDR)까지 인상가능하다(제4조 6항). 그런데 1979년 4월에 개최된 IOPC 총회에서 그 상한액이 6억 7천만 포앙카레 프랑(4,500만 SDR)으로 인상되었고, 1986년 11월에는 7억 8,750만 포앙카레 프랑(5,250만 SDR), 그리고 1987년 11월 FC의 개정의정서에서는 그 限度額이 9억 포앙카레 프랑(6,000만 SDR)으로 인상되었다.

② 船主에 대한 補償

FC의 締約국에 등록된 선박에 의하여 締約국의 영토나 영해에서 발생한 油類汚染損害에 대하여 登録船主는 CLC에 따라 기준톤당 2,000 포앙카레 프랑 또는 最高限度額인 2억 1천만 포앙카레 프랑까지 責任을 부담하는데, 基金은 船主의 責任限度에서 톤당 1,500 포앙카레 프랑 또는 최고 1억 2천 5백만 포앙카레 프랑을 차감한 금액, 즉 톤당 500 포앙카레 프랑 또는 최고 8,500만 포앙카레 프랑을 補償한다(제5조 1항). 결과적으로 船主는 CLC에 의해 부담하는 責任額 중 약 1/4 내지 2/5에 대하여 貨主가 각출하는 國際基金으로부터 補償을 받는 것이다.

하지만 油類汚染損害가 船主의 故意的 惡行(wilful misconduct)에 의해 생기고, 基金이 이러한 사실을 입증한 경우에는 基金은 責任의 전부 또는 일부에 대하여 免責된다. 그리고 (i) 油類汚染損害를 발생시킨 선박이 海洋油類汚染의 規制에 관한 각종의 國際條約, 즉 1954년 海洋汚染防止條約, 1960년 海上人命安全條約 등에서 규정하는 요건을 구비하지 못한 경우, (ii) 事故 또는 損害의 一部 또는 全部가 그러한 요건의 불충족으로 인하여 생겼다는 것을

基金이 입증하면 責任의 一部 또는 全部에 대하여 免責된다(제5조 3항).

③ 基金의 釀出

油類運送契約에서 貨主인 石油業者가 釀出義務者가 된다. 즉, 전년도에 15만톤 이상의 釀出油⁴⁴⁾를 해상운송에 의해서 船主의 항구 또는 터미널 시설에서 수령한 자가 各출의무를 진다(제10조 1항). 釀出金은 最初釀出金(initial contribution)과 年次分擔金(annual contribution)으로 구성되는데, 최초각출금은 FC가 船主에 대하여 발효되기 시작하는 연도의 前年度에 그 船主의 各출의무자가 수령한 各출유의 噸수에 일정금액을 곱하여 산출된다(제11조 1항). 또한 연차분담금은 FC의 총회에서 매년 필요한 年次釀出金總額을 예산형식으로 결정하여 이를 전년도의 各출유의 噸수에 할당하여 징수한다(제12조 2항). 각 船主국은 자국내 各출의무자가 各출의무를 이행토록 할 의무를 진다(제13조 1항).

3. 1984년 CLC, FC의 개정

전술한 CLC와 FC는 각각 1975년 6월, 1978년 10월에 발효하여, 國際基金도 그 기능을 수행하기 시작하였다. 그런데 이들 條約이 발효된 후 10여년이 지나오는 동안 인플레이션으로 인한 화폐가치 감소, 大規模 油槽船事故의 發生 등으로 現행의 補償制度로는 被害者에 대하여 충분한 補償이 이루어지지 못하였고, 또한 船主에게 지나친 부담이 부과되는 것이어서, 개정요구가 강하게 대두하게 되었다.⁴⁵⁾

그리하여 1984년 IMO의 본부(런던)에서 兩條約의 改正議定書를 채택하였다. 하지만 이들 改正條約은 아직 발효되고 있지 않고 있는데, 그 주요내용은 다음과 같다.

44) 釀出油(contributing oil)란 基金에 釀出金을 지불할 때, 各출금 산정의 대상이 되는 유류로서 구체적으로 원유(crude oil)와 연료유(fuel oil)를 의미한다.

45) 金亨道, 國際油濁賠償基金協約의 受容方案, 海運産業研究院, 1990, p.34.

① 船主 責任限度額의 引上

당초 CLC 제5조 1항은 船主의 責任限度額을 선박의 기준톤당 2,000 포앙카레 프랑(133 SDR), 最高限度를 2억 1,000만 포앙카레 프랑(1,400만 SDR)으로 규정하고 있으나, 1984년 개정의정서에는 다음과 같이 규정하고 있다(제6조 1항).

(i) 5,000톤 이하의 선박 : 300만 SDR

(ii) 5,000톤 초과 선박 : 300만 SDR에 5,000톤의 초과톤수당 420 SDR을 곱하여 합산한 금액. 단, 그 상한은 5,970만 SDR.

② 基金의 補償限度額

당초 FC에서는 被害者에 대한 補償限度額은 4억 5,000만 포앙카레 프랑(3,000만 SDR)으로 하고 있었으나, 현재는 그 상한이 9억 포앙카레 프랑(6,000만 SDR)으로 되었다. 하지만 1984년 개정의정서에는 그 상한이 1억 3,500만 SDR로 하고, FC 가맹국 중 상위 3개국의 受容油量 合計가 6억톤 이상이 되면, 그 限度額은 2억 SDR로 증액되는 것으로 규정하고 있다. 그리고 船主에 대한 補償制度는 폐지되었으며, 따라서 1984년 CLC상의 船主責任制限額은 그 자체가 순수한 船主負擔이 된다.

V. 油類汚染損害의 補償에 관한 民間自主協定

油類汚染損害에 대한 民間補償制度는 꽤 복잡하게 얽혀 있다. 民間補償協定은 P&I 保險을 기초로 하여, 補償範圍를 확대하기 위한 油槽船 船主 및 石油業者의 自主的 協定이다. 즉, P&I 保險은 油槽船 船主를 포함한 一般船主의 法定責任을 취급하는데 대하여, 油槽船 船主의 責任을 취급하는 TOVALOP,⁴⁶⁾ 油類運送의 貨主人 石油業者의 責任을 취급하는 CRISTAL⁴⁷⁾

46) 정식명칭은 “유류오염책임에 관한 유조선 선주간 자주협정(Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution)”이다.

이 있다. 이러한 협정들은 油槽船 船主 또는 石油業者의 責任의 性格, 內容, 責任限度額, 責任保險 내지 補償을 행하는 기관 등에 관한 일종의 계약으로 되어 있다.

1. TOVALOP

(1) TOVALOP의 成立 및 變遷

1967년 Torrey Canyon호의 좌초 사건은 전술한 바와 같이 많은 법률적 문제를 야기시켰다. 최초의 주요한 油類汚染事故였다. 그러나 이 사건의 결과로서 1969년에 최초로 출현한 것은 國際的 立法(International Legislation)이 아니라, 해안선 청소비용을 부담해야 하는 정부에 대하여 그러한 비용을 賠償할 목적으로 基金出資를 규정한 油槽船 船主間의 自主協定이었다.⁴⁷⁾

過失責任主義의 法制下에서는 油類汚染損害에 대하여 船主에게 法律上的 責任이 있는가의 여부는 개개의 사건별로 판단되는 것이며, 만약 있다고 하면, 船主는 1957년 船主責任制限條約(또는 1976년 條約)에 정해진 責任制限이나 국내법상의 責任制限을 할 수가 있다. 船主가 法律上的 賠償責任(法定責任)을 부담하는 대부분의 경우에 그것을 담보하는 保險으로서는 대개 P&I 保險이 적용되고, 油類汚染損害에 대해서도 그것이 船主의 過失에 의해 생기고 船主에게 法律上的 責任이 있는 이상, 1957년 船主責任制限條約의 締約國에서는 保險者가 責任制限金額(物的 損害만의 경우는 1기준톤당 1,000 포앙 카레 프랑)의 범위내에서 船主는 賠償責任을 부담하면 된다.

그렇지만 P&I 保險의 油類汚染損害에 대한 船主責任擔保에 대해서는 保險者 責任의 不確實性이나 損害補償限도의 低額性 등의 문제점이 있어 被害者 保護面에서 매우 불충분한 것이었다. 油類汚染에 대한 국제적 비난이 고조됨

47) 정식명칭은 “유조선의 유류오염책임에 대한 잠정적 추가보상에 관한 계약 (Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution)”이다.

48) C. Hill, W. Robertson and S. Hazelwood, *op. cit.*, p.77.

에 따라 油槽船 船主는 民事責任條約(CLC)의 발효에 앞서 自主的 協定을 체결하고 그에 의거한 일종의 相互保險組織을 창출하여 船主 및 沿岸國 政府가 지출하는 防止措置費用(海洋清掃費用)에 대하여 일정한 限度內에서 스스로 責任을 인수하기로 하였는데, 이것이 TOVALOP이다. TOVALOP는 1968년 11월에 발표되고, 1969년 10월에 발효하였다.

TOVALOP의 성립과 함께 協定 전반을 운영하는 國際油槽船船主汚染聯盟(International Tanker Owners Pollution Federation Limited : ITOPF)이 런던에 설치되었고,⁴⁹⁾ 船主의 責任을 담보하는 保險機構로서 國際油槽船損害賠償協會(International Tanker Indemnity Association Limited : ITIA)가 버뮤다에 설치되었다.

TOVALOP는 ITOPF에 의해 운영되는데, TOVALOP에 가입한 油槽船 船主가 회원이 되며, ITOPF 회원이 되기 위해서는 가입의사를 제시하고, 해당 P&I Club에 가입하면, 그 클럽에서 소정의 회원비를 추가납입케 하여 필요한 모든 措置를 취해 준다.

ITIA는 P&I Club의 회원이 아닌 油槽船 船主의 油類汚染에 대한 損害賠償責任을 담보하기 위하여 P&I Club 대신에 설립된 기관을 말한다. 특히, 미국의 船主들도 보통 P&I Club에 가입하고 있지 않은데, ITIA는 미국 船主들을 위하여 설립된 P&I Club이라고 해도 과언이 아닐 것이다.⁵⁰⁾

한편, TOVALOP의 발족 후, 1969년 國際民事責任條約(CLC)이 1975년에 발효되었기 때문에 그 존속여부가 문제가 되었다. 그러나 CLC에 가입하고 있지 않는 나라도 많으며, 또한 TOVALOP의 이점⁵¹⁾도 많았기 때문에 CLC

49) 이 연맹은 협정을 운영하지만, 그 법적 의무를 지는 당사자는 아니다.

50) ITIA는 당초에 TOVALOP에 의해 인수된 책임을 보상할 목적으로 출발하였으나, 이는 P&I 보험의 보상영역에 대하여 많은 혼란을 야기하였다. 그래서 ITIA와 P&I Club의 대표가 협의한 결과, P&I Club과 ITIA 각각의 규정을 개정하여, 양자가 모두 선주의 임의책임(TOVALOP 보상) 및 법정배상책임(P&I 보상)을 보상하게 되었다. 따라서 선주는 P&I Club과 ITIA 중 어느 것을 통해서도 유류오염에 의한 손해를 보상받을 수 있게 되었다. 실제적으로는 거의 모든 유조선 선주가 P&I Club을 이용하여 TOVALOP에 가입하며, ITIA는 일부 P&I Club의 비가입자에게 보험을 제공하는 보험기구이다.

의 내용에 조화되도록 개정하여 존속시키기로 함에 따라 1978년에 개정되었다.

그런데 TOVALOP가 개정된 후 10여년이 지나자, 여러 가지 문제가 대두하였는데, 첫째, 인플레이션으로 인하여 補償金額의 價値가 상대적으로 낮아졌고, 또한 예상치 못한 거대한 汚染事故로 인하여 現行 補償金額만으로는 被害者 救濟에 크게 도움이 되지 못했다. 둘째, 원래 油類汚染事故에 대하여 運送責任者인 船主가 1차적 책임을 부담하고, 貨主는 대규모 재해에 대하여 보충적인 補償을 하게 되었으나, 船主의 責任限度額이 너무 적어 貨主의 負擔이 상대적으로 너무 과중하였다. 셋째, TOVALOP 체결 당시, P&I 保險의 擔保限度는 US\$1,440만 이었으나, 점차로 인상되었으며(1990년 2월 현재는 5억 달러), 또한 1957년 船主責任制限條約이 1976년에 개정되면서, 船主의 責任限度가 대폭 인상되어서 TOVALOP의 限度額을 초과하게 되었다.⁵²⁾ 또한 油類汚染損害補償을 위한 國際條約이 1984년에 개정됨에 따라, CRISTAL과 함께 TOVALOP도 개정하여, 'TOVALOP Supplement(TOVALOP 追加協定)⁵³⁾을 1987년 2월부터 시행하기에 이르렀다.

(2) TOVALOP의 주요 내용

① 責任의 主體 및 補償範圍

TOVALOP의 규정상, 油類汚染에 대한 損害賠償責任의 主體는 油槽船 船主뿐만 아니라 油槽船의 裸傭船者도 責任의 主體로 된다(제1조). 또한 積貨油를 적재한 油槽船에 의한 現實的 油流出만이 아니라 空船 狀態의 油槽船으로부터 燃料油 流出, 그리고 현실적인 流出뿐만 아니라 流出의 危險이 있는 경우에 船主가 危險을 제거하기 위한 비용도 TOVALOP에 의해 補償된

51) TOVALOP에서는 CLC에서 보상하지 않는 손해, 즉 단순히 유·배출의 염려가 있는 경우의 방지비용, 空船 航海中の 燃料油流出, 裸傭船者에 대한 補償 등을 제공하고 있다.

52) 金亨道, 前掲書, pp.39-40.

53) 이에 대하여 1978년까지의 개정안을 Standard TOVALOP이라고 한다.

다.

그리고 流出된 油類를 제거하는데 필요한 清掃費用 및 汚染被害의 擴散을 防止하기 위하여 필요한 汚染防止費用도 TOVALOP에 의해 補償된다. 다만, 이러한 비용은 합리적으로 책정되어야만 한다.

② 船主의 免責事由

TOVALOP上的 免責事由는 상당히 制限的인데, 즉, 汚染損害가 戰爭行爲, 天災地變, 被害者의 故意的 또는 過失있는 行爲, 등대 또는 기타 항행원조시설의 유지에 대하여 責任있는 정부 또는 당국의 過失에 의해 발생하는 경우, 船主는 汚染損害에 대한 賠償責任을 면하게 되며, 따라서 TOVALOP의 補償義務도 없게 된다(제4조 13항). 하지만 船主가 免責되기 위해서는 上記事由에 의해서 損害가 발생하였다는 사실을 입증해야 하는 嚴格責任主義를 전제로 하고 있다. 그리고 被害者의 故意的 行爲에 의해 損害가 발생하는 경우는 그러한 행위에 기인하는 損害部分만 免責되고, 그러한 행위에 의하여 제3자가 損害를 당한 경우에 제3자에 대한 책임은 免責되지 않는다.

③ 補償限度額

1969년 TOVALOP의 補償限度額은 每事故에 대하여 噸당 US \$100(단, 最高限度額은 US \$10,000,000)이었으나, 1978년의 개정 이후 噸당 US \$160(最高限度額도 US \$16,800,000)로 인상되었다. 만약 油類汚染損害가 발생하고, 船主 및 정부가 防止費用을 지출하고, 또한 양자의 지출합계가 TOVALOP의 補償限度를 초과하는 경우에는, 양자는 자신의 지출비용에 비례하여 補償額을 분담하게 된다(제6조).

(3) P&I 保險과 TOVALOP의 관계

P&I 保險은 過失責任主義를 전제로 하여, 가입선박으로부터 油類의 流出에 기인하여 발생한 損失, 損害에 대한 조합원의 法律上的 責任에 대해 1事故當 5억달러를 限度로 하여 補償한다. 반면 TOVALOP는 嚴格責任主義를 전제로 하여, 가입선박으로부터 油類의 流出 또는 流出危險이 있는 경우에

船主 또는 정부가 지출한 비용 및 손실에 대하여 1事故當 톤당 160달러, 최고 1,680달러를 限度로 責任을 진다.

그러나 현실적으로 양자의 구별은 명확하지 않으므로, 同一事故에 의해 정부가 지출한 비용(損害防止費用을 포함)이 TOVALOP의 最高限度額을 초과한 경우에 費用總額과 限度額과의 차액은, 그러한 비용의 성격이 法律上的 責任에 해당하는 것이라면, TOVALOP와는 별개로 P&I에 의해 담보되는 것으로 생각된다.⁵⁴⁾

예를 들어, 油槽船(10,000 G/T)의 船主는 P&I Club 및 TOVALOP에 가입하고 있고, 貨主는 CRISTAL에 가입하고 있지 않은 상태에서 본선이 좌초하여 대량의 油類를 流出하였다. 이 때 정부지출 청소비용은 US \$1,020,000, 선주의 지출비용은 US \$750,000, 양식업자의 被害額이 US \$480,000이라고 가정하면, TOVALOP로부터 지급되는 補償額은 US \$1,600,000이다. 그러면 각 當事者の 補償額은,

(i) 政府 : $\frac{1,020,000}{1,770,000} \times 1,600,000 = 922,033$

1,770,000

(ii) 船主 : $\frac{750,000}{1,770,000} \times 1,600,000 = 677,967$

1,770,000

(iii) 양식업자의 被害는 P&I 保險에 의해 담보된다.

(iv) 정부와 船主가 補償받지 못한 금액이 법률상의 責任있는 행위에 의해 생겼다면 이 또한 P&I 保險에 의해 담보된다.

(4) TOVALOP SUPPLEMENT(TOVALOP 追加協定)

TOVALOP 追加協定은 TOVALOP 基本協定과 병존한다. 이 追加協定은 積貨油(cargo oil)가 CRISTAL 회원의 소유인 경우에만 補償하는 것으로 되어 있으므로, CRISTAL의 非會員 所有의 積貨油(cargo)와 空船航海中の 事

54) 宮本泰生, 前掲論文, p.35.

故로 燃料油가 流出되는 경우는 TOVALOP 基本協定에 따른다.⁵⁵⁾

追加協定에 의한 補償限度는 最低限度額制度를 도입하고 있다.

① 油槽船 총톤수 5,000톤까지는 총액 350만 달러를 限度額으로 한다.

② 총톤수 5,000톤을 초과하는 油槽船에 대해서는 초과톤당 493달러를 곱하여 ①에 더한 액수를 最高限度額으로 하되, 최고 7,000만 달러를 초과하지 못한다. 이는 총톤수 14만 톤에 해당하는 油槽船의 補償金額이다.

2. CRISTAL

(1) CRISTAL의 成立背景 및 性格

油類汚染責任에 대한 국제적인 여론은 責任當事者인 船主뿐만 아니라 油類輸送의 直接的 當事者인 貨主에게도 責任을 부담시켜야 한다는 방향으로 흘렀다. 따라서 國際條約 채택시, 貨主인 石油業者에게 불리한 내용으로 채택되는 것을 防止하기 위하여 石油會社 國際海事協議會(Oil Companies International Maritime Forum : OCIMF)가 중심이 되어 활동한 결과, 1971년 1월 「油槽船의 油類汚染責任에 대한 暫定的 追加補償에 관한 契約」(Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution : CRISTAL)이 체결되었다. 이 계약은 OCIMF 회의에서 세계 주요 석유회사 40여개사에 의해 조인되어, 1971년 4월에 발효하였으며, 보통 CRISTAL이라 한다.

CRISTAL은 그 명칭에서 알 수 있듯이, TOVALOP 및 P&I 保險에서 補償되는 금액을 초과하는 損害를 보상하는 것을 목적으로 하고 있으며, 또한 CLC 및 FC가 발효되면 효력이 소멸하는 暫定的 措置의 性格을 갖고 있었다. 즉, CRISTAL은 油類汚染에 대하여 화주인 석유회사도 제2차적인 責任을 부담해야 하며, 船主의 責任限度額을 초과하는 損害에 대하여 석유회사도

55) 박용섭, 해상법론, 형설출판사, 1994, p.311.

被害者에게 責任을 부담해야 한다는 취지하에 石油 輸入量에 따라 각 석유 회사가 基金을 각출하여 자주적인 補償基金을 마련한 것이다.

(2) CRISTAL의 주요내용

① 契約當事者

석유의 생산, 정유, 판매활동을 영위하고 있는 석유회사와 CRISTAL을 운영하는 협회이며 補償의 주체가 되는 石油會社 海洋汚染補償協會(Oil Companies Institute for Marine Pollution Compensation Ltd.)간에 補償契約을 체결한다.

② 補償對象

船主가 被害者에게 補償한 總額이 TOVALOP 및 P&I 保險의 補償額을 초과하는 경우, 그러한 초과액수에 대하여 補償하기 때문에 補償對象은 TOVALOP 및 P&I 保險과 동일하다(제4조 (a)). 즉, CRISTAL에서는 TOVALOP에 의해 補償되지 않는 제3자의 損害(양식업자의 손해)도 補償하게 된다. 하지만 그러한 보상을 받기 위해서는 事故당시 事故船舶의 船主가 TOVALOP의 회원이어야 한다.

③ 補償要件

CRISTAL에 의한 補償을 청구하기 위해서는 다음의 요건을 충족해야 한다(제5조)

(i) 流·排出油는 事故 당시에 CRISTAL 회원이 소유하는 積貨油이어야 한다. 만일 事故 당시에 수송중이던 油類가 海上賣買方式에 의하여 所有權이 讓渡되고, 그 讓渡時期가 분명하지 못하면, 그 油類가 CRISTAL의 적용대상 이 되는지의 여부가 불분명하여 補償이 거절되는 경우가 있다.⁵⁶⁾

(ii) 國際民事責任條約(CLC)上, 船主가 자기 선박으로부터 유·배출된 油類에 대하여 현실적으로 責任이 있어야 한다.

56) 上掲書, p.313.

(iii) 事故 당시의 事故船舶의 船主나 裸傭船者는 반드시 TOVALOP에 가입하고 있어야 한다.

(iv) 流出油의 貨主가 事故 당시에 CRISTAL 회원이어야만 한다. 다만 流出油가 積貨油가 아니고, 그 선박의 연료유 또는 운할유일 경우에는 연료유 또는 운할유의 소유자가 CRISTAL에 가입하지 않아도 된다.

(v) 流·排出에 의한 汚染損害는 國際基金協約(FC)의 적용대상이 아니어야 하고, 또한 事故의 원인이 國際民事責任條約(CLC)상의 免責事由에 해당하지 않아야 한다.

④ 免責事由

CRISTAL의 免責事由는 CLC와 동일하다(제4조 (2)).

⑤ 補償額

補償의 範圍는 被害者에 대한 補償과 油槽船 船主에 대한 補償이 있다.

(i) 被害者에 대한 補償 : 1事故당 3,600만 달러를 限度로 하여, P&I와 TOVALOP에서 지급한 금액을 뺀 차액을 補償限度로 한다.

(ii) 船主에 대한 補償 : 톤당 120달러 또는 총액 1,000만 달러 중에서 적은 액수와 TOVALOP 補償額(船主의 責任限度額)과의 차액을 船主에게 補償한다.

(3) 1987년 개정 CRISTAL

개정 크리스탈은 TOVALOP의 追加協定과 함께 1986년에 채택되어, 1987년 2월 20일부터 발효되어 5년간 존속하는 것으로 되었다. 개정 크리스탈의 補償額은 最低責任限度와 선박 크기의 비례제도를 도입하였다.

① 총톤수 5,000톤까지 最高限度額을 3,600만 달러로 한다.

② 총톤수 5,000톤 초과하는 초과하는 톤당 733달러를 곱한 금액을 ①에 가산하여 補償한다. 다만, 1억 3,500만 달러를 最高限度額으로 한다.

3. CLC/FC와 TOVALOP/CRISTAL의 비교

현재 유류오염손해의 보상을 위해 존재하는 국제조약과 민간협정은 유류 오염에 대한 전통적 법제의 결함을 보완하는 제도로서 서로 유기적인 관계를 맺고 있다. 즉, 선주에 의해서 이루어지는 기본적인 보상은 TOVALOP와 CLC에 따르고, 이러한 선주의 보상이 불충분한 경우에는 CRISTAL 및 FC에 의거하여 화주에 의해 추가보상이 이루어진다.

TOVALOP는 유류오염책임과 책임제한에 관한 유효한 국제적 법제가 수립되기까지의 공백을 메우기 위한 가교 이상의 역할을 의도하여 만들어진 것은 결코 아니다. 하지만 현재까지 TOVALOP가 존재하고 있다는 사실은 CLC에 비하여 어느 정도의 장점이 존재하고 있다는 사실을 반영하고 있다. 57) TOVALOP는 CLC와는 다른 특징이 존재하는데 즉, 첫째, TOVALOP는 단순한 유류유출위험의 제거행위에도 보상을 제공한다는 것이다. 두번째, 공선상태의 유조선으로부터의 유류출에도 TOVALOP의 보상범위에 속한다. 세번째, 유조선 선주의 책임을 제한하는 권리를 포기하는 행위는 있을 수 없다. 네번째, CLC는 계약국의 영토나 영해내에서 발생한 손해에 대해서만 보상되나, TOVALOP는 가입선주의 책임에 대하여 지리적 영역에 관계없이 보상된다.

VI. 結 言

海洋은 地球上에서 공동개발가능한 최대의 자원보고인 동시에 地球環境의 가장 중요한 自淨能力源이다. 그러나 에너지원으로서 석유의 수요증대는 油槽船의 海難事故에 따르는 심각한 공해문제를 야기하고 있다. 따라서 오래전

57) C. Hill, W. Robertson & S. Hazelwood, *op. cit.*, p.78.

부터 국가적·국제적 차원에서 海洋 油類汚染事故와 事故發生 후의 防止措置, 그리고 油類汚染被害에 대한 賠償措置 등 많은 法的 規制 및 賠償制度를 마련하고 있으나, 아직까지도 미비점이 많다고 할 수 있다. 즉, 계속해서 汚染規制強化, 船主의 責任強化 등이 이루어질 것으로 전망된다.

현재 海洋油類汚染에 관한 船主의 責任과 保險·補償에 관한 제도로서는 CLC, FC와 같은 國際條約, TOVALOP, CRISTAL과 같은 民間自主協定 그리고 P&I 保險 등이 마련되어 있다. 그런데 이러한 제도를 통괄하더라도 大型油類汚染事故 경우에는 被害者 賠償이 미흡하다. 그럼에도 불구하고 우리나라에서는 海洋汚染에 대한 損害賠償責任에 대하여 포괄적으로 규율하고 있는 特別法도 존재하지 않고, FC도 비준하지 않고 있다. 즉, 크고 작은 海洋汚染事故가 빈번함에도 불구하고 油類汚染의 영향에 대한 심각성을 인식하지 못하고 있으며, 補償制度에 대한 필요성을 인지하지 못하고 있다.

한편 油類汚染事故에 대한 海上保險制度에도 여러 가지 미흡한 점이 많다. 모든 선박은 船舶保險에 가입하지만 표준 약관상에 규정하고 있는 선박충돌 조항에서는 油類汚染損害에 대하여 被保險船舶과 충돌한 상대선 또는 그 선박에 적재된 財産의 汚染을 제외하고는 전혀 補償받을 수 없다. 더욱이 船舶保險約款상의 汚染危險條項은 油類汚染에 관하여 被保險者에게 발생한 賠償責任을 담보하는 것이 아니라, 被保險船舶 자체의 멸실, 손상을 담보하는 것이다. 積貨保險의 경우에는 積貨油 損失 또는 積貨油의 船外 流出을 防止하기 위한 비용만을 담보한다. 요컨대 海上保險에서는 物的 損害로 인하여 초래하는 제3자의 被害를 담보하기 위한 길이 전혀 없다.

또한 P&I 保險은 제3자에 대한 損害賠償을 위한 保險으로서 油類汚染事故에 대한 危險을 담보하고 있지만, 다른 危險과는 달리 汚染으로 인한 天文學的 損害의 가능성에 대비하여 有限責任을 고집하고 있다. 다만 그 責任限度額이 점점 증가되는 추세일 뿐이다. 따라서 P&I 保險은 油類汚染賠償에 관한 國際條約이나 民間協定과 보조를 맞추어 모든 船主責任을 보장하여 被害者保護에 임해야 한다.

그리고 船主의 責任制限을 인정하고 있는 CLC는 해사법의 전통인 過失責任主義에서 탈피하여 無過失責任主義를 규정하고 있으나, 아직도 국제사회에서의 불만은 남아 있는 상태이며, 또한 1984년 개정안은 발효되고 있지 않다. 이는 FC도 마찬가지이다.

현재 상태로서는 油槽船主 및 石油關係會社들이 P&I 保險과 TOVALOP, CRISTAL 등의 제도를 이용함으로써 어느 정도 事故發生後의 被害者 補償에 대비할 수 있다. 그러나 어차피 TOVALOP는 CLC의 強制保險으로, 또 CRISTAL은 FC로 이행될 것이므로 우리 나라로서도 그 이행후의 어려움을 피하기 위해 一般船主의 責任에 대해서는 1957년의 船主責任制限條約, 나아가 1976년의 海事債權 責任制限條約을 비준할 필요가 있고, 또 油類汚染損害에 대해서도 우리 나라에서 이미 發效中(1979년 3월 18일 발효)인 1969년 CLC에 이어 1971년 FC도 비준하여 이를 수용하는 특별법을 제정, 油類汚染事故에 따른 被害者 救濟에 만전을 기해야 할 것이다. 아울러 장기적인 관점에서 전통적인 海上保險이 대상으로 해 온 物的 危險으로부터 責任負擔危險으로 그 중점을 옮겨가는 방안도 연구되어야 할 것이다.

參 考 文 獻

- 金亨道, 國際油濁賠償基金協約의 受容方案, 海運産業研究院, 1990.
- 박용섭, 해상법론, 형설출판사, 1994.
- 吳元奭, 海上保險論, 三英社, 1992.
- 李均成, “海上運送人의 責任制限에 관한 약간의 問題”, 「保險學會誌」, 제19집, 1981.
- 李時煥, “油濁被害에 대한 補償과 保險”, 「保險學會誌」, 제38집, 1991.
- 林東喆, 海商法·國際運送法 研究, 眞成社, 1990.
- 龜井利明, 海上保險概論, 成山堂書店, 1992.
- 龜井利明, 海上保險總論, 成山堂書店, 1976.
- 龜井利明, “油濁事故를 둘러싼 保險과 補償”, 「保險學會誌」, 제12집, 1976.
- 宮本泰生, “油濁に關する 保險·補償制度”, 「海運」, 日本海運集會所, 1973. 8.
- 田中誠二, 海商法詳論, 勁草書房, 1985.
- 北原貞幸, “油濁問題に關聯する三條約, 二法案とP.I.保險の立場”, 「海運」, 日本海運集會所, 1975. 8.
- タンカー油濁研究會, 流出油事故の對策と處理, 成山堂書店, 1976.
- 加藤 修, 國際貨物海上保險實務(新訂), 成山堂書店, 1990.
- C. Hill, W. Robertson & S. Hazelwood, *An Introduction to P&I*, Lloyd's Press Co. Ltd., 1988.
- David W. Abecassis, *Oil Pollution from Ships*, Butterworths & Co., 1976.
- Patrick Griggs & Richard Williams, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, Lloyd's of London Press Ltd., 1986.
- R.H. Brown, *Analysis of Marine Insurance Clauses(Book2)*, Witherby & Co. Ltd., 1984
- Sjur Braekhus & Alex Rein, *Handbook on P&I Insurance*, 3rd ed. by Jeremy Kingsley, Assuranceforeningen GARD, 1988.