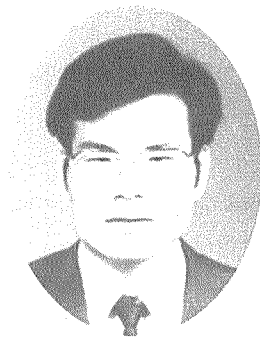


개정 유류오염 손해배상 보장법의 주요내용과 국내 석유산업에 미치는 영향



목진용
〈해운산업연구원〉

1. 머리말

지난 정기국회에서 유류오염손해배상보장법 개정안이 통과되었다. 유류오염사고로 인한 손해배상체제는 「1969년 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약」(The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969) (이하 「1969 CLC」라고 함)과 「1971년 유류오염손해 배상을 위한 국제기금의 설치에 관한 협약」(The International Convention on the Establishment of International Fund for Compensation for Oil

Pollution Damage, 1971) (이하 「1971 FC」라고 함)에 의하고 있는데 우리나라는 1993년 이 양협약을 수용하여 유류오염손해배상보장법(이하 「유배법」이라고 함)을 제정한 바 있다.

한편 국제해사기구(IMO)는 1969 CLC 및 1971 FC의 선주책임액 및 기금보상액을 인상하는 1969년 CLC의 1992년 개정의정서(이하 「1992년 CLC」라고 함) 및 1971년 FC의 1992년 개정의정서(이하 「1992 FC」라고 함)를 채택하였다. 1996년 5월에 발효한 동 협약에는 일본, 프랑스, 영국, 독일, 멕시코, 노르웨이, 덴마크, 스웨덴 등 주요 해운선진국들이 가입하고 있

다. 우리나라는 해양수산부 주관으로 1996년 초부터 동 협약 가입을 추진해 왔다. 1996년 3월에 협약내용 검토 및 가입 추진을 결정한 후 곧 이어 현행 유배법의 개정안을 마련하였고, 이 개정안은 관계기관 및 업계와 협의(5월), 법제처 심사 및 국무회의 심의(11월)를 거쳐, 12월 17일에 국회를 통과했다.

이 글에서는 1992년 협약 채택배경과 주요내용과 개정 유배법 내용을 살펴본 후, 개정유배법 및 1992년 CLC 및 FC의 가입과 국내 석유업계의 영향을 살펴보고자 한다. 이 글에서 설명된 유배법 개정안에 대한 검토내용은 필자의 사견이며, 해양수산부 및 법무부의 공식 견해가 아님을 밝혀 둔다.

2. 1992 CLC 및 FC의 주요내용

가. 채택배경

(1) 1984년 개정의정서의 채택

1969 CLC 및 1971 FC 성립 후 10여년이 경과하는 동안 유류오염 손해에 대한 비용부담비율은 선주측으로부터 점차 하주측으로 이행되어온 듯한 양상을 보여왔다. 그것은 민사책임협약에서 선박소유자의 책임한도액이 최저한도액을 정하지 않고 단순히 톤수비례로 정하여져 있어, 특히 소형 유조선에 의한 유류오염사고의 경우 피해자가 선박 소유자의 책임한도액에서 전액 보상을 받지 못하여 기금이 이를 보상하는 사례가 다수 발생하였기 때문이다.

한편 조선기술의 발전으로 대형유조선의 건조와 운항이 증가하고 전세계적으로 진행된 인플레이션의 영향으로 화폐가치가 감소하였을 뿐만 아니라 1978년 아모코 카디즈호¹⁾, 1979년 안토니오·그라프시호²⁾, 1980년 다니오호³⁾ 등 예상외의 대형사고가 발생하여 現行의 보상한도액만으로는 피해자 구제가 충분히 이루어 질 수 없게 되었다.

그리하여 1984년 런던에서 열린 외교회의에서 1969 CLC 및 1971 FC를 개정한 1984 CLC 및 FC를 채택하였다.

(2) 1984년 협약의 미발효와 OPA '90의 제정

1984 CLC 및 FC가 성립되었으나, 발효요건 충족을 위한 비준이 늦어지고 있는 때에 미국이 1990년 유류오염방지법(US Oil Pollution Act 1990, OPA '90)을 제정함으로써 1984 CLC 및 FC를 비준할 가능성이 없어졌다. 사실 1984 CLC 및 FC가 발효될 수 없었던 것은 미국이 가입하지 않았기 때문이다. 즉, 1984년 개정의정서가 발효되기 위해서는 세계 제1위의 유류수입국인 미국이 가입하여야만 발효되도록 엄격한 발효요건을 규정하고 있었다. 초기에는 美國도 1984 CLC 및 FC의 채택을 강력히 주장하였으며, 동 협약들이 성립한 후에는 가입할 의사도 있었다. 그러나 1989년 엑스 발데즈호의 좌초사고로 인하여 대형 유류오염사고가 발생함에 따라 미국이 OPA '90을 제정하여 독자적인 유류오염보상책임체제를 마련하게 된 것이다.

이에 따라 미국을 제외한 유럽의 여러 나라가 중심

- 1) 아모코 카디즈(AMOCO CADIZ)호(리베리아 선적, 228,513DWT) 사고는 1978년 3월 프랑스 브루타뉴 반도의 서북해안에 좌초하여 약 22만톤의 원유가 유출되어 2억 3,000만 달러의 피해가 발생하였다.
- 2) 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 2,700만달러임.
- 3) 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 프랑(약 6,960만달러)으로 기금으로 한도액을 초과하였음.

이 되어 동 의정서를 발효시키기 위한 움직임이 일어났다. 1990년에 열린 국제유류오염보상기금 제13차 총회에서 이 문제를 검토하기 위한 국제유류오염보상기금 작업반이 구성되어 2차례의 회의를 거치고 1991년 제14차 총회에서 재차 논의한 결과, 1992년 11월 런던 국제해사기구 본부에서 개최된 외교회의에서 1984 CLC 및 FC의 발효요건 완화, 일본이 제안한 국가의 國際基金에 부담하게 되는 분담률 상한제 도입 등을 주요 골자로 하는 1992 CLC 및 FC를 채택하였다.

가. 1992 CLC 및 FC의 주요내용

(1) 책임의 주체

1992 CLC는 유류오염배상책임의 주체를 사고 당시의 등록선주 및 선박의 실제 소유자로 규정하여 1969 CLC와 동일하다. 다만 책임의 주체가 될 수 없는 자를 구체화하여 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 권한 있는 당국의 지시에 의하여 구조작업을 하는 자 ⑤ 방제조치를 취하는 자 ⑥ 이상 ③~⑤의 사용인 또는 대리인에 대하여는 손해배상 청구를 하지 못한다고 규정하고 있다 (제4조 제4항). 그러나 이 때에도 이들이 고의로 또는 손해 발생의 위험이 있음을 알면서 무모하게 행한 자신의 작위나 부작위로 인하여 손해가 생긴 때에는 예외이다(동조 단서)

(2) 적용범위의 확대

1992년 협약은 협약이 적용되는 장소적 범위를 1969 CLC의 체약국의 영역에서 배타적 경제수역으로 확대하고 있다. 또한 적용 선박도 1969 CLC와 1971 FC는 지속성 유류를 실적 상태로 운송 중인 유조선만을 대상으로 하고 있으나, 1992년 협약은 겸용

선과 공선항해중인 선박에서의 연료류의 유출이 있는 경우도 적용대상으로 하고 있다 (제1조 제1항). 또한 1992년 협약은 유류오염 손해의 지리적 범위를 체약국의 영역 외에 200해리 경제수역으로 확대하였다.

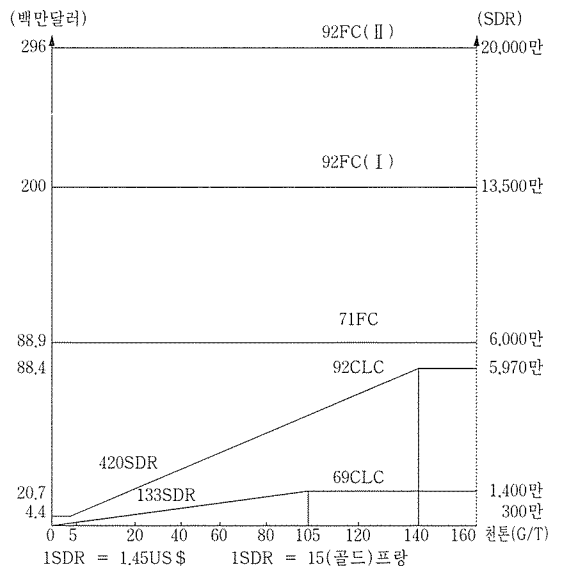
(3) 손해의 범위 확대

1992년 협약은 사고의 범위에 유류오염손해를 초래할 중대하고도 절박한(*grave and imminent*) 위협을 발생시키는 사고를 포함시킴으로써 (제1조 제8항) 실제로 유류 유출이 발생하였는가를 불문하고 중대하고도 절박한 위협이 있었던 한 유출 방지를 위해 취해진 사전적인 예방조치로 인한 합리적인 비용도 보상받게 되었다 (제2조 (b)항). 또한 손해의 유형에 기존의 손해 외에 종래 논란이 많던 환경손해에 관한 정의 규정을 두고 있다 (제1조 제6항)

(4) 책임한도액의 인상

1992 CLC는 1969 CLC의 선주의 책임한도액인

<그림-1> 현행 협약과 1992년 협약의 보상한도액 비교



톤당 133 DSR을 대폭 인상하여 총톤수 5,000톤 이하의 선박은 일률적으로 300만SDR, 총톤수 5,000톤을 초과하는 선박은 300만SDR에 초과된 톤당 420SDR을 곱한 금액을 더한 총액으로 하나 이 총액은 어떠한 경우에도 5,970만SDR을 초과할 수 없도록 하고 있다 (제5조 제1항).

기금의 보상한도액 역시 1971 FC의 6,000만SDR에서 선주가 1992 CLC에 의해 지급하는 금액을 포함하여 1억 3,500만SDR로 인상하였다 (제4조 제4항 a,b호). 이 금액은 1992 FC의 체약국 가운데 3개국의 연간 분담유 수령량이 6억 톤을 초과하게 되면 2억 SDR로 자동 인상된다 (제4조 제4항 c호).

(5) 롤백제도(Roll Back System)의 폐지 및 분담률 상한제(Capping System)의 도입

1992 FC는 보상한도액을 인상하면서 종래 선주가 피해자에게 보상한 경우 보상액의 일부를 기금에서 전보해 주던 선주전보제도 즉, 롤백제도(roll back system)를 폐지하였다. 이것은 유류오염손해에 대한 보상에 대한 선주 및 화주의 부담액에 대한 균형유지라는 협약개정 취지에 따른 것이다.

한편 1992년 협약 채택과정에서 협약의 조기 발효를 위해서는 협약 체약국 중 최대의 기름 수령국인 일본의 비준이 핵심이 된다는 관점에서 일본이 주장한 사항 즉, 한 체약국의 국제기금에 대한 분담률이 연간 총 분담률의 27.5%를 넘지 못하도록 상한을 설정하는 제도 이른바 분담률 상한제(Capping System)를 도입하고 (제36조의 3 제1,2항), 그 시행시기를 체약국의 분담유 수령량이 총 7억 5천만톤 이상이 되거나 협약발효 후 5년 경과 중 어느 쪽이든 빠른 날로 하고 있다 (제36조의 3 제4항).

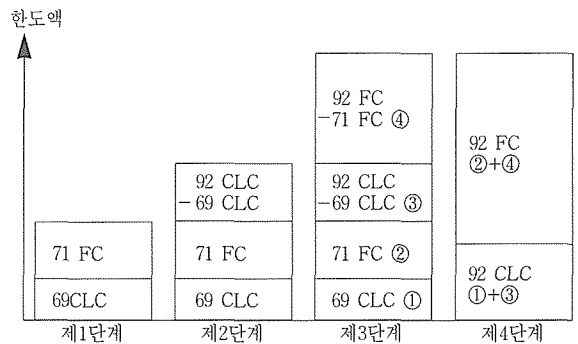
(6) 신·구협약의 병존기간

1992 협약은 발효된 후에도 현행 협약과 공존하는 기간을 설정하여 현행 협약체제에서 1992년 협약체제

로 순조로운 이행을 도모하고 있다. 즉, 1992 협약 체약국은 동 협약에 8개국 이상이 가입하고, 가입국의 총분담유 수령량이 7억 5천만톤 이상이 되는 날로부터 6개월 이내에 1969 CLC 및 1971 FC에서의 탈퇴를 선언할 수 있다. 단 체약국이 1969 CLC 및 1971 FC에서 탈퇴하기 위해서는 탈퇴기간인 6개월이 만료된 후로부터 12개월의 유예기간을 두어야 한다 (1992년 기금협약 제31조). 이에따라 체약국이 탈퇴요건을 충족하고, 일정한 유예기간 (18개월)이 경과하기까지는 신·구협약이 병존하게 된다. 작년 11월에 네덜란드가 1992 협약에 가입하여 현행협약 탈퇴요건이 충족되었으므로 신·구협약의 병존기간은 그로부터 18개월 후인 1998년 5월말까지가 된다.

한편 신·구협약이 공존하는 기간동안 상당기간 공존하게 되는데, 이러한 공존기간의 배상문제를 해결하기 위해 1992년 협약은 <그림-2>에서 보는 보와 같이 단계적 이행방식(phased-in approach)을 채택하고

<그림-2> 신·구 협약의 이행방식



- 제1단계 : 현행 1969 CLC 및 1971 FC 상태
- 제2단계 : 1992 CLC만 발효한 상태
제1단계의 한도액을 초과한 손해액에 대하여 선박소유자는 신·구 협약간의 책임한도액의 차액(92CLC-69CLC)을 한도로 책임을 부담한다.
- 제3단계 : 1992 CLC 및 FC가 모두 발효한 상태
제2단계의 한도액을 초과한 손해액에 대하여 1992 FC에서 신·구 협약간의 책임 한도액의 차액(92FC-71FC)을 한도로 보상한다.
- 제4단계 : 병존기간이 만료되어 1992 CLC 및 FC만 존재하는 상태

있다.

3. 개정 유류오염 손해배상보장법의 주요내용

가. 적용범위

(1) 유류오염손해의 범위

현행법 2조 4호는 이 법 적용대상이 되는 유류오염 사고를 「가. 유출 또는 배출된 장소에도 불구하고 선박으로부터 유류가 유출 또는 배출되어 초래된 오염에 의하여 선박외부에서 발생한 손실 또는 손해, 나. 방제조치비용 및 방제조치로 인한 추가적 손실 또는 손해」라고 규정하고 있다. 1992 CLC는 손해의 유형에 기존의 손해 외에 종래 논란이 많던 환경 손해에 관한 사항을 추가하였다. 이것은 종래 현행 협약상의 유류오염 손해의 해석과 관련하여 해양환경의 천연자원에 대한 손해의 배상 여부, 손상된 해양환경의 회복비용의 배상 여부 등이 불명확하여 그 해석이 각국의 법원에 맡겨져 온 결과 해석상의 혼란이 가중된 것을 명문으로 해결하고자 한 것이다. 개정안은 이를 수용하여 본호 가. 의규정에 「...다만 환경 손상으로 인한 이익의 상실이 아닌 환경 손상에 대한 보상은 그 회복을 위하여 취하였거나 취하여야 할 상당한 조치에 따르는 비용에 한 한다」는 규정을 추가하였다. 따라서 환경 손해 그 자체에 대한 보상은 제외되고, 원상회복비용도 실제로 취하였거나 취하여야 할 합리적인 조치일 때만 보상을 하게 된다.

또한 2조 5호의 사고의 정의를 「"사고"라 함은 유류오염손해를 일으키거나 유류오염 손해를 일으킬 수 있는 중대하고 절박한 위협이 있는 사건을 말한다」로 개정하여 종전에 유류유출이 있는 경우만 사고로서 보상하던 것을 「유류오염 손해를 초래할 중대하고도 절박한(*grave and imminent*) 위협이 있는 사고」를 포

함시킴으로써 실제로 유류유출이 발생하였는가를 불문하고 중대하고도 절박한 위협이 있었던 한 유출 방지를 위해 취해진 사전적인 예방조치로 인한 합리적인 비용도 보상받게 되었다.

(2) 지리적 적용범위

개정법 3조는 지리적 적용범위를 대한민국의 영역(영해를 포함한다)로 한정하고 있던 것을 협약의 규정에 따라 영외에 배타적 경제수역으로 확대하였다. 이것은 우리나라의 1984년 유엔해양법 협약의 가입과 그에 따른 배타적경제수역법의 제정 등 해양환경 보전에 관한 관할권을 영해외에까지 확장하고 있는 취지와 일치하며, 유류오염 손해의 지리적 범위를 확대함으로써 피해자배상에 충실을 기할 수 있게 되었다.

(3) 대상 선박의 범위

현행 협약은 대상 선박을 살적 유류를 화물로서 운송하는 선박 즉 유조선에 한하고 있으나 1992년 협약은 겸용선 및 이들 선박이 공선항해 중일 때도 적용대상으로 하고 있다. 그러나 유배법 제정당시에 이미 이를 수용하고 있다 (유배법 2조 1호 참조).

나. 책임의 내용

(1) 책임의 주체

현행 협약은 손해배상 책임의 주체를 등록선주에 한정하여 선박 소유자에게 책임을 집중함으로써 피해자측의 배상청구를 간명하게 하고 있었다. 1992년 협약에서는 이러한 취지를 철저히 하기 위해 사용인 도선사, 구조자 등 손해배상 책임의 주체가 될 수 없는 자를 규정하고 있는 데 유배법은 이를 이미 수용하고 있다 (유배법 4조 5항)

(2) 선박 소유자의 책임제한 배제사유

1992년 협약은 1969년 민사책임협약에서 선박 소

유자는 유류오염 손해가 선박 소유자 자신의 과실 (fault and privity)에 의해 발생할 경우」 책임 제한을 할 수 없다는 규정을 개정하였다. 즉, 선박 소유자는 「자기의 고의로 또는 손해의 발생을 인식하면서 자기의 무모한 행위에 의해 유류오염 손해가 발생한 경우」는 책임을 제한할 수 없다는 것이다. 이러한 내용도 이미 유배법 제정 당시에 수용하였다 (유배법 6조)

(3) 선박 소유자의 책임한도액 인상

개정법은 1992년 협약에 따라 현행법 7조의 선박 소유자의 책임한도액을 인상하였다. 즉, 현행 1,400만 계산단위를 최고한도로 한 톤당 133 계산단위에서 ㉠ 5,000톤 미만의 선박은 300만 계산단위(SDR)까지, ㉡ 5,000톤을 초과한 선박은 300만 계산단위(SDR)에 5,000톤을 초과한 부분에 대해서 1톤당 420 계산단위를 곱하여 산출된 금액, 단 최고한도액은 5,970만 계산단위(SDR)를 초과하지 못하는 것으로 하였다.

그러나 개정법은 부칙에서 200톤 이상 2,000톤 이하의 선박 소유자의 책임한도액에 대하여 일정기간 개정법 제7조의 선박 소유자의 책임한도액에 대한 유예규정을 두고 있다. 즉, 1992FC가 국내에 발효한 날로부터 3년까지 200톤 이상, 2,000톤이하의 선박소유자는 1992년 협약상의 책임한도액인 350만SDR이 아닌 톤당 420SDR에 해당하는 책임을 지게 된다. 이와 같이 200톤 이상 2,000톤 이하의 선박 소유자의 책임을 완화한 것은 첫째, 1992년 협약에서 2,000톤 이상의 선박을 강제보험 가입 대상선박으로 하고 있다는 점, 둘째, 1992년 협약 수용으로 인해 선박 소유자의 책임한도액이 급격히 높아져 연안유조선의 경우 높은 보험료로 인해 보험 미가입 선박이 증가할 우려가 있고 이는 결국 유류오염 피해자에 대한 실질적인 보상에 차질이 우려된다는 점 등을 고려한 것으로 보인다.

(4) 선박 소유자의 전보청구 규정 삭제

현행법은 선박소유자 또는 책임보험자 등은 손해배상액의 지급책임이 있는 금액에 관하여 국제기금협약에 따라 전보를 청구할 수 있는 규정을 두고 있었다 (유배법 제24조) 이는 1971년 민사책임협약 제 5조 제1항에서 규정하고 있는 롤백제도를 수용한 것으로 선박 소유자가 매톤당 1,500프랑 또는 1억 2,500만프랑 중 적은 금액을 초과하여 책임을 지는 경우에 톤당 500프랑 또는 8,500만프랑 중 적은 금액을 한도로 기금에 대해 전보청구를 할 수 있다는 것이다. 그러나 1992년 기금협약에서는 이 제도를 폐지하였으므로 유배법에서도 삭제하였다.

(5) 1992 FC의 발효에 따른 개정

1992 FC의 발효에 따라 동협약에 근거해서 「1992년 유류오염 손해의 보상을 위한 국제기금」(이하 「1992년 국제기금」이라 함)이 설립된다. 당해 기금은 1971 FC에 근거해 설립된 국제기금과는 별개의 법인격을 가지므로 1992년 국제기금에 관한 규정을 추가하였다. 구체적으로는 현행법 2조 11호의 국제기금협약에 대한 정의 규정, 현행법 27조의 국제기금에 대한 청구소송의 관할, 현행법 31조의 국제기금분담금 납부 규정 등의 개정을 통해 현행의 국제기금과 동일하게 1992년 국제기금에 대해 피해자가 보상을 청구할 수 있게 하고, 화주가 1992년 국제기금협약에 정한 것에 따라 1992년 국제기금에 대해 연차분담금을 납부하도록 하였다.

다. 유류오염손해보장계약

선박 소유자는 유류오염손을 실효성 있게 보장하기 위하여는 책임보험 기타 선주의 배상의무이행을 담보하는 계약의 체결을 강제하여야 한다. 이에 따라 현행법 제14조는 국적선의 경우 200톤이상의 유조선, 외국선의 경우 2,000톤 이상의 유조선 선주에 대해 보장 계약 체결을 강제화하고, 200톤이상 2,000톤이하

의 외국적선에 대해서는 보장계약 체결을 강제화하는 대신 유류오염방지설비와 선박안전설비를 갖추도록 요구하고 있다. 그러나 개정법에서는 국적선 및 외국적선을 불문하고 국내항에 입출항하는 200톤 이상의 유조선은 모두 보장계약체결대상으로 하고, 보장계약 증명서를 선박에 비치하도록 규정하였다(개정법 14조, 21조 2항 참조).

라. 유류오염손해조사

제 5금동호 씨 프린스호 제1유일호 등 최근 유류오염사고의 오염피해 산정과 관련하여 피해자와 산정기관간에 불협화음과 반목이 끊이지 않아 사회적 문제로 야기된 바가 있다. 이에 따라 이번 개정법은 제47조의 2를 신설하여 「유류오염 손해를 조사하고 손해액을 산정하는 데 있어서 공정성과 전문성이 확보되도록 하기 위하여 해양수산부장관은 유류오염손해사정인이 갖추어야 할 조건을 해양수산부령으로 정할 수 있다」는 규정을 두고 있다.

마. 시행일

1992 CLC 및 FC는 가입을 위한 문서를 기탁한 때로부터 1년 후에 문서기탁국에 발효하도록 규정하고 있다. 따라서 개정법 부칙은 개정조항의 시행일을 1992년 유류오염손해배상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약이 대한민국에 대하여 효력을 발생하는 날로 하고 있다. 이와같이 개정법의 시행일 기준을 1992 FC의 국내 발효일에 맞춘 것은 1992 FC에서 1992 CLC가 발효하기 전에는 1992 FC도 발효하지 않는다는 규정을 두고 있기 때문에 구태어 1992 CLC의 국내 발효를 언급할 필요가 없기 때문이다.

4. 석유산업에 미치는 영향

가. 1992 CLC 및 FC에 적기 가입

1992년 신흥국은 체약국들이 현행 협약에서 탈퇴하고 1992년 신흥국체제로 이행하기 위한 요건을 규정하고 있다. 즉, 8개국 이상의 가입서 기탁 및 그 가입서 기탁국들의 총분담유 수령량이 7억 5천만톤 이상이라는 요건이 충족된 날로부터 6개월 이내에 1969년 민사책임협약 및 1971년 기금협약의 탈퇴를 선언할 수 있다. 단 체약국이 현행 협약에서 탈퇴하기 위해서는 탈퇴기간인 6개월이 만료된 후로부터 12개월의 유예기간을 두어야 한다(1992년 기금협약 제31조). 1996년 11월에 네덜란드가 가입함으로써 1997년 1월 1일 현재 1992년 CLC 가입국은 17개국, 1992 FC 가입국은 16개국이며, 이들 가입국의 분담유 수령량 합계는 1995년 기준 7억 8,000여만톤에 이르러 1969 CLC 및 1971 FC의 탈퇴에 관한 기타요건들이 모두 충족되었다.

따라서 우리나라는 협약 가입을 위한 문서 기탁 1년 후 국내에 효력이 발생함을 고려해 볼 때, 금년 4월까지 1992 협약에 가입하지 못할 경우 1971 FC체제하에서 우리나라가 부담하여야 할 부담금이 현재 7.9% 수준에서 24%수준으로 증가하게 된다. 이번 유배법의 개정으로 1992 협약 가입을 위한 국내절차가 마무리 되어 1971 FC체제에서 1992년 FC로 이행되기 전에 1992년 협약 가입이 가능하게 되었다.

나. 석유업계의 부담금에 미치는 영향

(1) 분담금의 증가 요소

(가) 기금의 보상한도액 증가

1992 FC는 기금의 보상한도액을 현행 6,000만 SDR에서 1억 3,500만 SDR로 인상하였다. 그러나 유류오염손해에 대해 석유업계가 부담하여야 할 부담금은 체약국의 영토 및 배타적 경제수역에서 발생한 사

고에 대해 기금의 지불하여야 할 배상금 총액에 달린 것이어서 기금의 보상한도액의 증가가 곧 기금의 대폭적인 증가로 연결되지는 않는다.

결국 기금이 보상해야 할 분담금은 사고의 빈도와 사고의 규모에 달렸다고 할 수 있다. 1971 FC의 보상한도액인 6,000만SDR을 초과한 사고는 청구액이 아닌 보상액을 기준으로 볼 때 1979년 아모크 카디즈호, 1980년 다니오호 사고 등이었고, 아직 보상액이 확정되지 아니하였지만 최근의 1991년 하벤호, 브레이어호, 아젠씨호, 그리고 씨프린스호 등이 기금의 보상한도액을 초과할 것으로 예상된다. 비록 사고방지를 위한 각종 선박안전운항을 위한 국제적 및 국내적 규제 장치의 강화로 사고의 빈도는 감소 될 것으로 기대되지만 유조선의 대형화, 환경손해와 관련한 청구의 다양화 등으로 단일 사고로 인한 피해액은 증가할 것으로 예상된다. 그러므로 기금의 보상한도액이 증가됨으로써 석유업계가 부담하여야 할 분담금은 현재보다 증가될 것으로 보인다.

(나) 적용범위의 확대

1992년 협약은 보상한도액의 인상과 함께 대상 선박을 공선 항해중인 유조선과 겸용선으로 확대하고, 대상지역을 배타적 경제수역으로 확대하고 있다. 그런데 선박의 대형화로 많은 양의 연료류를 적재하고 있어 연료류만의 유출로도 막대한 피해가 발생할 수 있다. 그러나 유배법에서 규정하고 있는 잔유가 남아 있는 상태인 공선으로 운항중 사고가 발생하는 경우는 그리 많지 않을 것이며, 배타적경제수역에서 사고가 발생한 경우도 영해 또는 연안에서 발생한 사고와 달리 어장, 양식장, 관광자원 등 오염민감지역이 아니어서 피해액은 방제비용외에는 크지 않을 것이다. 따라서 적용범위의 확대로 인한 석유업계의 부담금 증가 요인은 미미할 것으로 보인다.

(다) 사전적 예방조치에 대한 보상

1992년 협약은 현행협약과 달리 반드시 유류의 유출이 없는 경우라도 유출을 방지하기 위한 사전적 예방조치비용을 보상 대상으로 하고 있다. 따라서 이로 인해 기금이 보상해야 할 확률은 높아졌다고 할 수 있다. 그러나 유류의 유출을 방지하기 위한 조치비용은 결국 전체손해액을 경감시키는 면도 있기 때문에 석유업계의 부담금 증가에 미치는 영향은 적을 것으로 보인다.

(2) 부담금 감소 요소

(가) 소형선에 대한 선주의 책임 대폭 강화

현행 협약을 개정하게 된 주요 요인의 하나는 선·하주간 비용부담 불균형 해소이다. 그 동안의 사고사례를 분석한 결과 1969 CLC가 1957년 선주책임제한협약이나 1976년 해사채권책임제한협약과 달리 최저한도액을 설정하지 않고 단순선형비례에 따라 책임한도액을 정하고 있기 때문에 특히 소형선의 경우 1971 FC에 의한 하주의 부담이 선주의 부담에 비하여 상대적으로 과대하게 되었다. 뿐만 아니라 1969 CLC의 강제보험 적용대상이 아닌 소형 유조선의 사고의 경우 피해자가 전액 배상을 받지 못하여 기금이 이를 보상하는 사례가 다수 발생하여 하주측에서 이의 시정을 요구하게 되었다. 이에 따라 소형선에 대한 선주의 보상한도액을 대폭 인상하여 5,000톤까지는 일률적으로 350만SDR로 인상하였다. 또한 전체적으로 선주의 책임한도액이 인상되었기 때문에 향후 소형선의 사고로 인한 피해에 대해 기금에서 보상해야 하는 경우는 대폭 축소되게 되었다.

(나) 기금의 선주에 대한 보전제도 폐지

1969 CLC 제정시 유류오염배상책임은 일반해사위협에 대한 책임보다 엄격해야 한다는 생각에서 1969 CLC상 선주의 책임한도액을 그 당시의 1957년 선주책임제한협약의 책임한도액인 톤당 1,000프랑의 2배

인 2,000프랑 (최고 2억 1,000만 프랑)으로 하였다. 이에 따라 선주의 책임이 가중하게 되어 선주의 불만이 높아, 1971 FC는 선주가 부담한 금액에서 톤당 1,500프랑 (최고 8,500만 프랑)을 차감한 금액을 기금에서 선주에게 보상해주는 제도인 이른바 롤백제도 (Roll back system)를 도입하고 있었다. 그러나 1992년 협약은 이 제도를 폐지하였기 때문에 선주의 보상 책임액은 상대적으로 그 만큼 높아지게 되었다. 따라서 1971 FC에 의해 기금에서 선주에게 보전해 주던 금액 만큼 기금의 부담액은 감소하게 된다.

(다) 민간협정의 폐지

현재 유류오염손해의 보상을 위해 존재하는 국제협약과 민간협정은 유류오염에 대한 전통적 법제의 결함을 보완하는 제도로서 서로 유기적인 관계를 맺고 있다. 즉, 선주에 의해서 이루어지는 기본적인 보상은 토발롭과 1969 CLC에 따르고, 이러한 선주의 보상이 불충분한 경우에는 크리스탈 및 국제기금에 의거하여 하주에 의해 추가보상이 이루어 진다. 그러나 국제유조선선주오염동맹과 크리스탈협회측은 1992 CLC가 발효하게 되면 그 적용범위의 확대 등으로 인하여 토발롭 추가협정의 존재의의가 없어지게 되어 토발롭과 크리스탈의 존속기간이 만료되는 1997년 2월이후는 이를 폐지하기로 하였다.

그 동안 석유업계는 크리스탈 회원사로서 크리스탈이 1971 FC를 초과한 금액에 대해 최고 1억 2,000만SDR을 한도로 부담한 금액 및 협회 운영비 등에 대한 분담금을 부담하여 왔으나 민간협정의 폐지로 이러한 분담금을 지출할 필요가 없게 되었다.

5. 맺는말

이번 유배법의 개정으로 1971 FC체제에 남아 있을 경우 우려되는 높은 분담금에 대한 염려에서 벗어날

수 있어 국내 석유업계 뿐 아니라 우리나라 전체 차원에서 바람직스러운 것이다. 또한 앞에서 살펴본 바와 같이, 1992년 협약 가입으로 석유업계가 1992년 기금에 분담해야 할 분담금에 대한 증가요인도 없는 것으로 생각된다. 피해자측면에서도 보상한도액의 증가로 완전한 보상이 가능하게 되었다. 또한 씨프린스호 사고와 같이 피해보상액이 국제기금의 보상한도액을 초과할 경우 비례보상한다는 원칙에 의해 이미 확정된 보상금의 지급조차도 타 보상청구액에 대한 지급결정이 있기까지 지급이 지연되고 있는 데 기금의 보상한도액의 증가는 이러한 사례를 줄일 수 있을 것으로 보여 보다 신속한 보상을 가능케 한다.

한편 선박 소유자의 경우는 보상한도액이 상당히 증가하였다. 민간협정인 토발롭회원사인 대형 유조선사의 경우, 1993년 개정 토발롭의 선박 소유자의 책임한도액 즉, ① 5,000총톤 이하의 경우 300만SDR, ② 5,000총톤 이상의 경우 5,970만SDR 한도내에서 300만SDR에 5,000총톤을 초과시 1총톤에 대한 420SDR을 가산한 금액까지 보험에 부보하고 있었기 때문에 개정법하에서도 큰 문제가 없을 것으로 보인다. 연안 유조선도 상당수 정유사에 용선되어 있고, 이들 선박은 토발롭 한도액까지 부보하고 있는 상태이기 때문에 선박소유자의 보상한도액 인상으로 인한 영향은 적을 것으로 생각된다. 그러나 소형 연안 유조선이나 급유선 등의 경우 현행법의 책임한도액인 133SDR하에서도 보험가입이 어려움을 고려할 때, 비록 개정법에서 이들 선박 소유자에 대한 책임한도액을 개정법 발효 후 3년동안 1992년 협약의 350만SDR이 아닌 톤당 420SDR로 적용하기로 하고 있지만 보험부보에는 여전히 어려움을 겪을 것으로 예상된다. ♡

〈용어풀이〉

R/P(Ratio of Reserves to Production)

가체년수