

# 프랑스 · 스페인 · 한국의 대형유류오염손해배상제도에 관한 비교연구 -에리카호 · 프레스티지호 · 허베이스피리트호를 중심으로-

조동오\* · 목진용\*\*

\*, \*\* 한국해양수산개발원

## A Comparative Analysis of Major Oil Spill Compensation Systems in France, Spain, and Korea

- In the Case of M/T Erika, Prestige, and Hebei Spirit -

Dong-Oh Cho\* · Jin-Yong Mok\*\*

\*, \*\* Coastal & Ocean Policy Research Department, Korea Maritime Institute, Seoul, 121-270, Korea

**요 약 :** 본 연구는 현재 유류오염손해보상에 관련한 국제기금 보상체제의 한계점(피해보상한도액, 손해사정기간의 장기간, 영세업자의 증빙자료, 사고초기의 생계문제 등)을 살펴보고 프랑스, 스페인, 한국 등 3개국이 관련 특별법 및 정부정책에 의거 국제기금의 보상한계점을 어떻게 해결하는지를 비교분석하여 정책적 시사점을 제시하고자 한다. 그동안 대형 유류오염사고에 대한 세계 대부분의 정부조치는 재난사고의 예방, 사고의 수습, 사고의 원인조사, 해양환경복구 등에 치중되었고 피해보상에 관하여는 민사상의 문제로서 직접적으로 관여하지 않았다. 다만 현재 유류오염피해배상 및 보상과 관련된 국제협약인 민사책임협약(CLC)과 국제기금협약(FC)의 제정 및 가입 그리고 관련 국내법의 입법은 정부가 주도하였다. 그러나 프랑스는 1999년 Erika호 사고, 스페인은 2002년 Prestige호 사고, 한국은 2007년 Hebei Spirit호 사고에서 정부의 정책 및 특별법의 제정을 통해 피해보상과정에 적극적으로 관여하고 있다. 이는 각국이 이러한 대형유류오염사고들 이전에 발생한 대형 유류오염사고들(프랑스의 Amoco Cadiz호 사고, 스페인의 Agean Sea호 사고, 한국의 Sea Prince호 사고)에서 피해배상 및 보상이 원활히 이루어지지 않았기 때문이다.

**핵심용어 :** 유류오염사고, 유류오염손해배상 및 보상, 민사책임협약, 국제기금협약, 국제기금

**Abstract :** In this study, the authors analyzed the limit of IOPC Fund system, such as limit of compensation, amount of FC, long period of assessment by IOPC Fund, issue of non verification by poor claimant or small business, issue of poor claimant subsistence in early stage of accidents, and comparatively analyzed how the three countries resolved these limits by enacting special laws and government policy. Until recently most governments have carried out prevention policy for maritime safety, oil spill response, investigation of maritime accidents, and restoration of marine environment when oil spill accidents happened. However, governments have not actively participated in the oil spill compensation process because it is a matter of private sectors between the polluter and claimant. The governments have only limited their role in ratifying Civil Liability Convention and Fund Convention and enacted relevant domestic laws. However, the governments of France, Spain, and Korea have actively participated in the compensation process of oil pollution incidents of M/T Erika, M/T Prestige, and M/T Hebei Spirit. This is because they had experiences of unsuccessful compensation in M/T Amoco Cadiz, M/T Agean Sea, and M/T Sea Prince.

**Key Words :** Oil pollution accident, Oil pollution damage compensation, CLC, FC, IOPC Fund

### 1. 서 론

일반적으로 유류오염사고가 발생할 경우 정부는 방제작업과 환경복원 등 공공성이 있는 부문에 관여하지만 피해자의 유류오염피해 구제와 관련하여서는 민사적 차원의 문제로 가해자와 피해자간 직접 해결하도록 하고 있다. 현재 유류오염손해배상

및 보상에 관한 국제협약은 선박소유자의 책임을 규정하고 있는 유류오염손해 민사책임협약(CLC : International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage)과 하주인 정유사의 책임을 규정하고 있는 기금협약(FC : International Convention on the Establishment of International Fund for Compensation of Oil Pollution Damage)이 있으며, 이 유류오염배상 및 보상협약을 대부분의 국가에서 수용하고 있다. 본 연구의 대상인 프랑스와 스페인도 이들 협약의 가입국이며, 한국

\* 대표저자 : 종신회원, oceancho@kmi.re.kr, 02-2105-2761

\*\* 정회원, jymok@kmi.re.kr, 02-2105-2769

역시 이들 협약에 가입하고 이를 이행을 위한 국내법으로 유류 오염손해배상보장법을 제정하여 운용하고 있다. 그러나 프랑스의 경우 1987년에 발생한 Amoco Cadiz호 사고와는 달리 1999년 발생한 Erika호 사고에서는 정부가 직접 피해배상 및 보상에 관여하였으며, 스페인의 경우도 1992년 Aegean Sea호 사고와는 달리 Prestige호 사고에서는 스페인정부가 직접 피해자에게 보상하였다. 우리나라의 경우도 1995년 Sea Prince호 사고까지는 정부가 피해배상 및 보상에 직접 관여하지 않았으나 2007년에 발생한 Hebei Spirit호 사고에서는 우리나라 정부가 직접 피해보상에 관여하고 있다. 프랑스, 스페인 정부가 피해보상에 직접 관여하게 된 것은 모두 그 이전에 발생한 사고의 피해배상 및 보상이 효과적으로 이루어지지 않았기 때문인 것으로 알려져 있다.

본 연구에서는 1992 FC(CLC 포함)의 최고보상한도액을 초과하는 유류오염피해를 야기시킨 Erika호, Prestige호, Hebei Spirit호 피해배상과 관련하여 프랑스, 스페인이 취한 정책과 현재 한국 정부가 취하고 있는 정책의 비교분석을 통해 시사점을 제시하고자 한다.

## 2. 유조선 사고와 방제조치

### 2.1 사고개요

#### 1) Erika호

1999년 12월 12일 말타 선적의 단일선체 유조선 Erika호(선령 25년)가 31,000톤의 중질유를 선적하고 프랑스의 대서양 연안을 횡천 항해 중 프랑스 비스케이만 해상에서 선체가 2등분되어 선수는 100m 해저에, 선미는 130m 해저에 침몰되었다(IOPC Fund, 2006). 동 사고로 약 19,800톤의 중유가 유출되어 400km의 해안이 오염되었다. 굴, 홍합 및 조개류 등 양식업이 피해를 입었으며 63,000마리의 조류가 죽고 회귀종 및 멸종위기의 종들이 사라졌다. 또한 이 지역은 해양관광이 유명한 지역으로서 특히 관광부분의 피해가 심했다.

#### 2) Prestige호

2002년 11월 13일 바하마 선적의 유조선 Prestige호가 중질유 약 77,000톤을 싣고 스페인의 대서양 연안을 횡천 항해하다 선체결함으로 파손되어 스페인 Vigo 서쪽 260km 지점에서 침몰되었다(IOPC Fund, 2006). 동 사고로 중유 약 25,000톤이 유출되어 스페인, 프랑스, 포르투갈 연안 1,900km가 오염되었다. 광범위한 지역을 오염시킨 동 사고로 진주담치, 가리비 등 양식 및 어선어업 그리고 관광업 등에 천문학적인 피해가 발생하였다.

#### 3) Hebei Spirit호

2007년 12월 7일 충남 태안군 만리포 북서방 5마일 해상에서 2척의 예인선(삼성 T-5, 삼호 T-3)이 해상크레인 부선을 예인줄로 연결하여 항해 중에 삼성 T-5호쪽의 예인줄이 끊어져 부

선이 표류하다가 대산항 도선사 대기지에 투묘 중인 유조선 Hebei Spirit호(홍콩선적)과 충돌하여 유조선 좌현 화물탱크 1·3·5번이 파공되어 원유 12,547kl가 유출되었다. 이 사고로 충남지역과 전남지역의 양식장 그리고 어장이 오염되었으며 충남지역의 관광피해 등 천문학적인 피해 발생이 예상되고 있다.

### 2.2 국가재난지역 선포 및 방제조치

#### 1) Erika호

사고 직후 프랑스 정부는 (동 지역을 국가재난지역으로 선포하고) POLMAR Sea Plan<sup>1)</sup>에 따라 해상방제를 실시하여 1,200톤의 기름을 해상에서 수거하였다. 해상방제에 프랑스 방제자원만으로는 부족하여 네덜란드, 독일, 영국으로부터 방제선 등을 지원 받았다.

사고 이후 11일 만에 해안으로 기름이 밀려와 POLMAR Land Plan<sup>2)</sup>에 의거 해안방제작업이 실시되었다. 해상 및 해안방제에 의해 발생된 오염폐기물은 27만 톤에 이르렀는데, 이는 유출된 기름량의 약 10배에 해당된다. 해상 및 해안방제에 소요된 비용은 POLMAR Plan에 의해 만들어지는 POLMAR Fund<sup>3)</sup>에서 지출되었다.

#### 2) Prestige호

스페인 정부는 Prestige호 사고가 발생하자마자 동 지역을 국가재난지역으로 선포하고 막대한 예산을 투입하여 방제작업에 착수하였다. 방제작업에 대한 스페인 정부의 의지는 대단하여 대서양 해저 4,000m에 침몰되어 있는 Prestige호의 잔존유를 1억 유로를 투입하여 회수하였다.

#### 3) Hebei Spirit호

한국 정부는 사고이후 동 사고지역을 국가재난지역으로 선포하고 국가적 차원에서 방제작업을 수행하였다. “재난 및 안전관리 기본법”에 근거하여 범 부처차원에서는 국토해양부 산하에 중앙사고수습본부를 설치하여 범 정부차원의 지원 즉, 재정적 지원과 방제인원 및 장비를 동원하였으며, 해양경찰청 산하에는 방제대책본부를 설치하여 국가방제기본계획에 따라 방제작업을 실시하였다. 한편 충청남도과 민간방제업자, 군인, 그리고 100만 명 이상의 자원봉사자가 참여하여 해안방제를 실시하였다.

## 3. CLC/FC 보상제도의 한계

1969 CLC 및 1971 FC의 국제적 채택으로 CLC/FC에 의한 유류오염보상제도가 도입된 이후 유조선 선주의 유류오염손해 배상에 대하여 엄격책임주의가 적용되고, 유조선 선주의 책임 한도액을 초과한 손해액을 국제기금이 보상하는 등 동 제도는 28년간 135건의 유조선 유류오염사고에 의한 피해자 구제제도

1) POLMAR Sea Plan은 해양경찰이 담당함.

2) POLMAR Land Plan은 육지경찰이 담당함.

3) POLMAR Fund는 환경부가 관리함.

에 크게 기여하여 왔다(Willem, 2008). 이 결과 현재 미국과 중국을 제외한 101개의 유류 수입국들이 동 제도에 참여하고 있다. 그러나 동 제도는 많은 긍정적인 면에도 불구하고 다음과 같은 일정한 한계를 지니고 있다.

### 3.1 책임한도액

1969CLC/1971FC 보상제도가 도입된 이후 책임한도액은 물가상승 및 유류오염사고의 규모가 커짐에 따라 증대되어 왔다. 즉, 1969CLC/1971FC 체제의 책임한도액은 2,990만SDR(1979년에 4,500만SDR, 1986년에 5,250만SDR, 1987년에 6,000만SDR로 인상됨)이었으며, 1992CLC/FC 체제의 책임한도액은 1억 3,500만SDR(2000년에 2억 300만SDR로 인상)이다. 또한 2003년부터 발효된 추가기금협약(Supplementary Fund)에 의한 최고 책임한도액은 7억 5,000만SDR이다. 이와 같이 CLC/FC 체제에 의한 책임은 일정한 한도가 있어 실제 피해가 발생하였을 경우 충분한 피해 구제가 이루어지지 않은 경우가 발생한다.

그 동안 발생한 대형유류오염사고에서 CLC/FC 체제의 책임한도액에 제한을 받아서 피해자에 대한 충분한 구제가 이루어지지 않은 사례도 있었다. 1999년 Erika호 사고가 발생하였을 때, 프랑스정부는 1992CLC/FC에 가입하고 있어서 피해자는 1억 3,500만SDR까지 구제받을 수 있었다. 동 사고 발생 후 프랑스 정부는 피해총액이 최고책임한도액을 초과할 것으로 예상하였다. 2002년 Prestige호 사고가 발생하였을 때 스페인정부도 1992CLC/FC 체제에 가입하고 있었는데, 실제피해는 1992CLC/FC 책임한도액을 훨씬 초과하였다. 2007년 12월에 발생한 Hebei Spirit사고의 경우도 IOPC Fund의 사무총장이 2008년 3월 제40차 국제기금(IOPC Fund)의 집행위원회에 보고한 바에 의하면 1992CLC/FC 책임한도액을 초과하고 있다(IOPC FUND, 2008).

### 3.2 손해사정기간의 장시간 소요

유류오염손해보상과 관련하여 국제기금 매뉴얼은 클레임 청구자에게 객관적이고, 합리적이고, 과학적인 증빙자료를 요구하고 있다(IOPC Fund Manual, 2006). 그러나 대부분의 피해자는 평소에 사고에 대비한 증빙자료를 갖추고 있지 못하다. 따라서 사고가 발생하여 손해 입증 자료를 마련하는데는 상당한 기간이 소요되고 또한 국제기금에 손해보상을 청구한 후 청구액에 대한 손해사정에도 상당한 기간이 소요된다.

또한 대부분의 대형사고에서는 피해자의 청구액과 국제기금의 손해사정액간에 차이가 많아 합의가 되지 않고 법정에서 다투는 사례도 자주 발생한다. 이 역시 최종 판결까지는 상당한 기간이 요하며 결국 피해청구자에게는 금전적인 고통이 따르기 마련이다.

### 3.3 영세피해자의 입증자료 미비

국제기금의 피해보상에 관한 기본적인 입장은 앞에서 설명한 바와 같이 피해자가 객관적이고, 합리적이고, 과학적인 증빙자료를 제시해야 보상한다는 것이다. 그러나 실제 유류오염사고가 발생하면 댄손어업자 및 소상인 등은 피해입증을 하지 못하는 경우가 있다. 이들 영세민들은 평소에 입증자료를 전혀 갖추지 못하기 때문이다. 이러한 생계형 어업자들이 증빙자료를 갖추고 있지 못하는 것은 전 세계적인 현상이기 때문에 국제기금에서도 손해사정인으로 하여금 해당국가 및 해양지역의 어업의 관행을 감안할 것을 제안하고 있다(IOPC FUND, 2007).

### 3.4 사고초기의 생계문제

국제기금으로부터 유류오염손해보상이 조기에 이루어지지 않음에 따라 발생하는 문제는 손해보상이 이루어지기까지의 피해자의 생계의 어려움이다. 이는 영세한 피해자 대부분이 해당되는 사항이며, 일부 기업형 피해자의 경우는 사업영위에 어려움을 겪게 된다. 그러나 현 CLC/FC의 보상체제는 이러한 사고초기의 생계문제에 대해서는 전혀 해답을 주지 못하고 있다.

## 4. 보상제도

프랑스, 스페인 및 한국 정부는 Erika호, Prestige호, Hebei Spirit호 유류오염사고가 발생하자 정부가 직접 보상과정에 관여하게 되었다. 이는 위에서 살펴본 바와 같이 국제기금 보상체제의 한계에 기인한 바 크다. 스페인과 한국 정부는 특별법의 제정을 통해 정부 관여의 근거를 마련하였으나, 프랑스 정부는 특별법 제정없이 정책적 결정에 의해 관여하였다.

### 4.1 보상한도액의 초과피해액

스페인 정부는 Prestige호 사고가 발생한 후 피해지역을 국가재난지역으로 선포하고, 사고수습 및 보상을 위해 특별법(Royal Decree)을 제정하였다. 동 법에 의하면 피해액이 국제기금의 보상한도액을 초과할 경우 그 초과액을 보상한다는 명문 규정은 없지만 결과적으로 보상하는 효과를 지니고 있다. 즉, 스페인 정부는 동 법률에 의해 피해자에게 일정한 피해청구서류와 증빙을 제출할 경우 스페인정부가 보상하는 형식을 취했고, 대부분의 피해자들은 이에 동의하여 국제기금 대신에 스페인정부에 청구하였다.<sup>4)</sup> 피해금액의 총액이 국제기금의 보상한도액 초과여부를 불문하였다.

스페인의 경우, 정부가 Prestige호의 피해배상 및 보상과 관계비용에 지출한 비용이 9천 6백만유로로 국제기금의 보상한도액 1억 7천만유로를 훨씬 초과하였다. 따라서 스페인 정부는 어민 등 피해자에게 보상한 금액 중 일부를 국제기금으로 보상받지 못한 경우가 발생하더라도 전체 보상액 1억 7천만 유로를 보상받는 데는 문제가 없는 상황이었다. 따라서 스페인 정부는

4) 약 29,000명의 피해자가 스페인정부에 피해를 청구하고 보상받았음.

국제기금으로부터 보상한도액까지 보상받을 수 있다는 확신 하에 자국 피해자에게 선 보상을 유연하게 하였다.

한국정부는 Hebei Spirit호 유류오염사고가 발생하자 피해지역을 국가재난지역으로 선포하고 사고의 조속한 수습과 원활한 피해구제를 위하여 “허베이 스프리트호 유류오염사고 피해주민의 지원 및 해양환경의 복원 등에 관한 특별법”<sup>5)</sup>을 제정하였다. 동 법 제9조에 의하면 피해자의 피해액이 국제기금의 보상한도액을 초과할 경우 그 초과금액의 전부 또는 일부를 국가가 지원할 수 있도록 규정하고 있다. IOPC Fund의 제40차 집행위원회에서 사무국장이 보고한 바에 의하면 Hebei Spirit호의 피해액이 3,520억~4,240억원으로 보고한 바 있고 현재 국내전문가들도 피해액이 국제기금의 보상한도액을 훨씬 초과할 것으로 예상하고 있어, 그 초과액의 전부 또는 일부를 특별법에 의거 국가예산으로 지원할 예정이다.

프랑스 정부는 Erika호 사고와 관련하여 사고수습 및 피해보상을 위한 특별법을 제정하지는 않았다. 그러나 피해보상을 위해 정부는 특별한 정책적 판단을 하였다, 그 중 대표적인 것이 정부채권의 후순위(SLQ)<sup>6)</sup>선언이다. 즉, 프랑스 정부는 Erika호 사고시 정부의 방제비를 포함한 총 피해액이 국제기금의 보상한도액을 초과할 것으로 예상하였다. 따라서 어민 등 일반 피해자의 피해보상이 최대한 이루어지도록 정부의 채권을 후순위로 하는 것을 국제기금에 선언하였다. 이는 국제기금 역사상 최초로 이루어진 사례이다.

우리나라도 Hebei Spirit호 사고에 의한 피해자의 피해보상이 최대로 이루어지기 위해서 정부채권을 후순위로 하는 SLQ를 2008년 6월 개최된 IOPC Fund 제41차 집행위원회에서 선언하였다.

#### 4.2 손해사정기간 및 피해보상의 지급시기

일반적으로 국제기금의 유류오염손해배상의 지급은 사고이후 1~2년이 지난 후부터 이루어진다. 이는 손해사정기간이 장기간 요하기 때문이다. 한편 피해총액이 국제기금의 보상한도액을 초과할 것으로 예상되는 경우에는 손해배상액에 대한 국제기금과 피해자가 합의한 경우에도 이를 일시에 지급하지 않고 일정비율씩 분할하여 지급한다. 피해총액이 국제기금의 보상한도액을 초과할 것으로 예상되는 경우 국제기금은 모든 피해자에게 공평하게 분배하여야 하는데 이를 위하여 피해총액의 전체규모를 파악하면서 지급하기 때문이다.

스페인의 경우 정부가 국제기금을 대신하여 피해자에게 피해액을 전액 지불하였기 때문에 손해사정기간이 매우 단축되었다.<sup>7)</sup> 또한 사정액 전액을 일시에 지불하였다.

허베이 스프리트호의 경우도 총 피해액이 국제기금의 한도액을 초과할 것으로 예상되기 때문에 피해자와 국제기금이 손

해액에 대하여 합의한 경우라도 국제기금은 피해액의 일정비율(현재는 60%)을 먼저 지급하고 나머지는 총 피해액의 규모를 파악하면서 지급할 예정이다. 이 경우 피해자가 국제기금으로부터 지급받지 못하는 피해액에 대하여 정부에 요청하면 정부가 대지금을 하도록 특별법에 규정되어 있다. 따라서 피해자의 입장에서는 국제기금과 피해액에 관해 합의만 된다면 피해청구총액이 국제기금의 보상한도액 초과여부를 기다릴 필요없이 피해액 전액을 보상받을 수 있게 된다.

#### 4.3 무자료 영세업자

유류오염사고에 의한 피해자 중에는 피해청구를 위한 입증자료가 원천적으로 없는 자가 많이 있다. 세계적으로는 가장 대표적인 예가 생계형 어민들인 바, 국제기금에서는 이들 생계형 어민들의 피해사정을 위한 지침을 제정하였고, 2008년 6월에 개최된 임시총회에서는 이 지침서를 국제기금의 정식문서로 승인하였다.

스페인 정부는 어업피해에 대해서는 정부가 정한 피해사정방법을 적용하였기 때문에 입증자료여부에 크게 구애되지 않고 피해보상을 하였다.

프랑스의 경우는 정부차원에서는 이에 대하여 특별한 대책이 없었던 것 같다.

한국의 경우 피해자가 국제기금으로부터 피해보상을 받지 못할 경우 정부가 지원하도록 특별법에 규정하고 있어 이들 영세한 영업자들의 피해를 구제할 예정이다.

#### 4.4 사고초기의 생계지원

대형 유류오염사고가 발생하면 피해자 중 특히 영세한 개인들이 피해 구제를 받을 때까지 많은 생계상의 어려움이 있다. 그러나 국제기금은 이러한 면은 고려하지 않고 증빙자료를 첨부한 피해보상 청구가 있는 후에야 피해보상에 착수하게 된다.

프랑스의 경우도 에리카호 사고로 인한 피해자 지원을 위해 자연재해피해자에 적용하는 세금감면 등의 조치와 생계비를 지원하였다. 또한 국제기금의 보상이 오래 걸릴 것으로 예상하고, 일차적으로 어업금지 손해를 입은 어민에 대해 대부금을 지급하기로 결정하였다. 국제기금에서 지급율을 50%로 결정하였기 때문에 정부에서는 보충적인 차원에서 피해액의 50%를 대부하기로 하였다. 대부금은 농수산부에서 주관하였고, 산하기관인 OFIMER(국가해양생산양식)을 통해 피해사정을 하였다. 대부금 지급은 일부 관광업자에 대해서도 확대하여 지급하였다. 대부금을 지급한 경우는 피해자로부터 청구권을 양도 받았다. 이러한 대부는 국제기금에서 보상하기 시작하기 전까지만 시행되었으며, 약 1,100만유로가 지급되었다.

스페인의 경우는 특별법을 제정하여 국가가 직접 피해를 사정해서 곧바로 피해자에게 지급하였다. 통상 국제기금으로부터 보상에 걸리는 시간이 3-4년 이상이고, 법정분쟁까지 고려하면 6-7년 소요되지만 스페인은 국가가 직접 피해를 사정해서 보상

5) 법률제8898호(2008.3.14)

6) SLQ: Standing Last in the Queue

7) Prestige호 유류오염사고의 피해액 사정은 스페인 국영비영리보험회사에서 수행하였음.

하였기 때문에 사고 후 2년 내에 피해자에 대한 보상이 거의 완료되었다.

한국의 경우 Hebei Spirit호 사고가 발생하자 즉시 동 피해지역을 국가재난지역으로 선포하고 중앙정부가 768억원 그리고 지방정부가 150억원의 생계비를 지급하였다. 또한 일반국민도 254억원의 성금을 모아 지원하였다. 이들 국가지원금 및 국민성금은 국제기금의 피해보상과는 전혀 다른 성격의 지원금이다. 그 외 국제기금의 보상에 상당한 시간이 걸리는 것을 고려하여 생계지원차원에서 손해보상청구일로부터 6개월 내에 사정이 이루어지지 않는 경우에 대부 등을 지원할 수 있게 하였다(특별법 제8조 5항).

생계지원을 위한 정부 조치에서 주의할 점은 동 지원이 피해보상의 일부인 경우는 국제기금이 피해보상액중 이 금액을 차감하고 지불한다는 점이다. 따라서 정부가 생계지원을 위한 조치를 취할 경우, 동 지원금이 보상의 일부가 아닌 단지 국가적 또는 국민적 생계지원이라는 사실을 국제기금에 알릴 필요가 있다.

### 5. 결론 및 시사점

최근까지 각국 정부는 유류오염사고의 예방, 사고 대응, 사고의 원인조사, 환경복원 등 공적인 분야에는 적극적으로 관여하였으나 피해보상은 오염행위자와 피해자 당사자간의 민사상의 문제로 취급하여 배상 및 보상과정에 직접적으로 관여하지 않았다. 다만 민사책임협약(CLC) 및 국제기금협약(FC) 등 관련 국제협약의 채택이나 비준 및 국내법 제정 등에만 관여하였다.

그러나 프랑스의 Erika호 사고, 스페인의 Prestige호 사고에 이어 한국의 Hebei Spirit호 사고에서는 피해배상 및 보상과정에 정부가 적극적으로 참여하고 있다. 비록 3개국 정부가 피해배상 및 보상과정에 참여하는 방법은 상이하지만, 이와 같은 정부의 참여는 근본적으로 국제기금의 피해보상한도액, 손해사정에 상당한 기간소요, 증빙자료에 대한 엄격한 심사, 사고초기의 영세민들의 생계문제 등 국제기금 보상제도의 한계에 기인하고 있다.

이와 같은 현 국제기금의 보상제도의 한계로 스페인 정부는 특별법을 제정하여 국제기금의 보상한도액 1억 7천만유로를 훨씬 초과하는 9천 6백만유로를 지출하여 충분한 피해보상과 효과적인 방제를 수행하였다. 프랑스도 특별법은 제정하지 않았으나 정부정책에 의거 방제비용 및 초기 생계지원 등에 막대한 정부예산을 지출하였다. 우리나라도 스페인과 같이 특별법을 제정하여 피해보상, 환경복구, 지역경제활성화 등에 막대한 정부 예산을 투입하고 국가적인 지원을 할 예정이다.

프랑스의 Erika호 사고, 스페인의 Prestige호 사고, 우리나라의 Hebei Spirit호 사고는 현 국제기금의 보상한도액을 초과한 유류오염사고들이고, 동 사고로 인한 유류오염피해보상에서 현 국제기금의 체도를 벗어나 각 국가의 정부가 특별한 조치를 취하였다. 비록 현 국제기금의 회원국이 101개국으로 미국 및 중국을 제외한 세계 대부분의 국가가 현 국제기금 체제에 참여하고 있지만, 앞으로 많은 원유를 수입하고 있고 국제기금에서 받

인권이 높은 프랑스, 스페인, 한국 정부가 대형 유류오염사고의 피해보상과정에 직접 관여함으로써 향후 국제기금의 한계점 개선노력이 가시화될 것으로 전망된다.

### 참 고 문 헌

[1] IOPC Fund, Annual Report(2006). pp. 101-102.  
 [2] IOPC Fund, Claims Manual(2006), p. 10.  
 [3] IOPC Fund, 92FUND/A/Es.13/4(2007), p. 1.  
 [4] IOPC Fund, 92FUND/EXC.40/9.Add.1(2008), pp. 3-4.  
 [5] Willem Oosterveen(2008), "Future agenda for compensation regarding Hebei Spirit incident", The 2nd Seoul International Maritime Forum, Ministry of Land, Transportation and Maritime Affairs, p. 26.

원고접수일 : 2008년 05월 22일

원고수정일 : 1차 : 2008년 07월 15일

2차 : 2008년 09월 08일

게재확정일 : 2008년 09월 23일