

油類에 의한 海洋汚染 被害에 대한 船主責任 및 補償制度*

朴 明 燮**

The Liabilities of Shipowners and Compensation for Marine Pollution Damage by Oil

Pak, Myong - Sop

目 次

I. 序論	方案
II. 세계의 油類汚染과 우리나라의 實態	IV. 油濁損害의 樣態와 船主責任
1. 세계의 油類汚染	V. 國際油類汚染 補償體系
2. 우리나라의 海上流出 事故 현황	VI. 우리나라의 油類汚染 損害 賠償制度
III. 便宜置籍船과 油類汚染	VII. 結論
1. 편의치적선의 의의	參考文獻
2. 편의치적 油槽船隊의 規模와 特徵	Abstract
3. 海洋環境 保護에 대한 國際的 對應	

I. 서 론

에너지원으로서 또는 석유 화학공업의 원자재로서 석유의 수요증가와 석유수송을 위한 선박의 대형화(VLCC, ULCC)등은 海難事故時 많은 物的被害와 생태계의 파괴라는 심각한 사회문제를惹起시키고 있다. 따라서 사고 발생시 관계자의 신속한 防除措置로 피해를 최소화해야 하며, 피해자에 대한 적절한 補償責任도 매우 중요한 문제이다. 그리고 가해자 및 이해관계자로서는 補償 등을 위해 충분한 조치를 취하는 것은 필수적인 사항이다.

석유자원을 보유하고 있지 않은 우리로서는 輸入에 의존할 수밖에 없는바, 이는 油類의 해상운송을 전제로 하고 있다. 운송도중 혹은 정박중 발생하는 유탁사고는 특히 수산업 관련자에게 막대한 피해를 야기시킨다는 사실을 정부, 관련단체, 해운업자, 무역업자, 精油業者 및 보험업자등 이해관계자들에게 주지시키고 대책을 강구케 하는데 본 연구의 필요성이 있다.

본 연구의 목적은 海洋汚染 손해에 관한 국제 민간책임협약, FUND, 해상보험 및 민간보장기구(P

* 이 논문은 1994년도 교육부 지원 한국학술진흥재단의 자유공모과제 학술연구조성비에 의하여 연구되었음.
 ** 釜山水産大學校 貿易學科 副教授

& I, 토발로프, 크리스탈) 등의 賠償責任制度를 살펴봄으로써 우리나라 유류의 해양오염 피해로 인한 손해배상을 최대한 보장할 수 있는 방안을 도출하는데 있다.

따라서 본 연구에서는 세계의 油類汚染事故와 우리나라의 實態를 비교·분석하고, 油槽船의 약 44%가 便宜置籍船임을 감안하여 편의치적 유조선의 특징에서 유류오염 사고의 多發性이 높을 수밖에 없는 점을 고찰하고, 이러한 실정하에서 해양환경보호를 위한 국제적 대응방안을 살펴본다. 이러한 심각한 油類汚染事故는 연근해 환경피해는 물론 漁業從事者의 막대한 財産的 被害를 초래하는 바, 본 연구의 후반부에서는 유류손해의 樣態와 船主責任에 대한 이론적 분석을 행한 뒤, 국제적인 유류오염 보상체계의 補償條件, 책임한도액, 책임주체, 填補內容 및 강제보험 등을 비교·분석한다. 그리고 마지막으로 이러한 국제적인 보상체계와 주요 선진외국의 사례에 비추어 우리나라의 유류오염 損害賠償制度의 문제점과 改善點을 제시한다.

II. 世界의 油類汚染과 우리나라의 實態

海洋汚染이란 “人間이 統制할 수 있는 자신의 行爲에 의하여 산소의 發生原因 海洋環境에 측정가능한 정도의 나쁜 影響을 초래하는 作用”을 말한다. 海洋은 지구표면의 약 3분의 2를 차지하기 때문에, 海洋環境의 여부는 地球環境 나아가서 人類의 生存 자체에 影響을 미친다. 海水에 용해되어 있는 화학물질 중에는 汚染物質이 되는 수은, 동, 석유에 포함되어 있는 탄화수소 등이 있다. 오늘날 문제는 그러한 物質이 거대한 양으로 海洋에 유입되는 점에 있다. 그 때문에 海洋의 화학적 성분에 변화를 낳고, 그것이 海洋 生態界의 適應 能力을 追越할수록 그 平衡을 破壞시킬 危險性이 있다고 하는 것이다. 沿岸周邊海域은 海洋環境 중에서도 가장 肥沃한 부분으로서 人間活動이 가장 왕성한 만큼 汚染의 정도가 강하지만, 이 경우 海洋으로부터의 대량의 해수에 의해 汚染은 緩和된다. 그러나 바다가 지닌 자연의 淨化作用에는 그 자체 한계가 있다는 점을 잊어서는 안된다.

海洋環境은 아주 복잡한 성질을 지니고 있기 때문에 海洋環境의 汚染(海洋汚染)을 정의하는 것은 어렵다. 1982년 유엔 海洋法 條約(新海洋法條約)은 “해양환경의 汚染”이란 “생물자원 및 海洋生物에 대한 害, 인간의 건강에 대한 危害, 海洋活動(어업, 기타 海洋의 합리적인 이용을 포함)에 대한 장애, 해수의 이용에 대한 水質의 악화 및 쾌적성의 감소와 같은 유해한 결과를 초래하거나 초래할 우려가 있는 물질 또는 에너지를, 인간이 직접 또는 간접적으로 海洋環境(河口를 포함)으로 지입하는 것을 말한다”고 하는 정의를 내리고 있다(제 1조 1항(4)). 이 정의에 있어서는 “생물자원 및 海洋生物에 대한 害”, “인간의 건강에 대한 危害”, “해양활동에 대한 장애”, “水質의 악화”, “쾌적성의 감소” 등의 개념에 관한 구체적인 기준이 분명하지 않다¹⁾.

海洋汚染은 汚染原에 의해 다양하게 分類되지만, 陸海空 가운데 그것이 기인하는 것으로 크게 나누어진다. 大氣汚染을 육상기인에 포함시키면 더 크게 陸과 海로 나눌 수 있다. 이 중에서 海洋 자체에 기인하는 것으로서는, 船舶으로부터의 油와 化學品의 流出, 폐기물의 투기, 해저개발 활동으로부

1) 日本海運振興會, 新しき海洋法, 成山堂, 1993, pp.126 - 127.

油類에 의한 海洋汚染被害에 대한 船主責任 및 補償制度

터의 석유 광물, 海洋 설비로부터의 파편물, 준설, 원자력선으로부터의 누출 등이 있다. 한편 海洋汚染 중 약 80%가 陸地起因 汚染이며, 海洋起因 汚染은 약 20%이다.

1. 世界의 油類汚染實態

<표 1>과 <표 2>를 비교하면 1975~88년 사이에 海上運送된 油類의 안전취급이 획기적으로 개선되었음을 알 수 있다. 1988년 총선적 油類의 약 0.05%가 流出되었으나, 1985년에는 약 0.12%가

<표 1> 油類의 해상무역, 1984 - 90

(단위 : 100만톤)

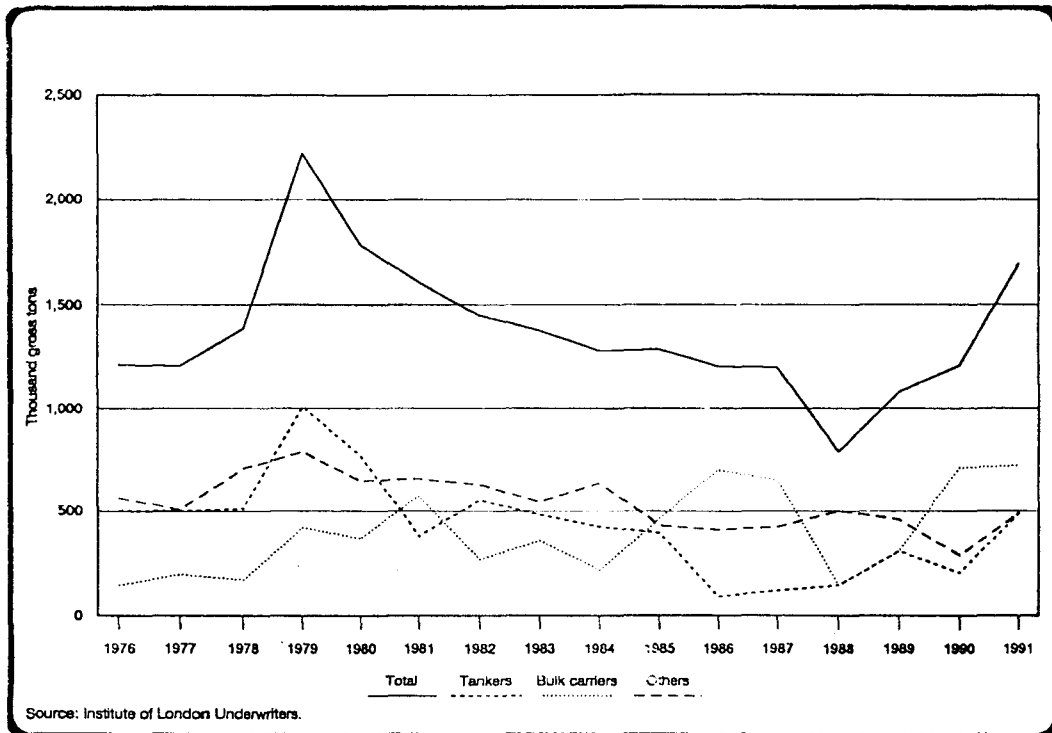
	원 유	유제품	계
1984	1,099	260	1,359
1985	1,028	242	1,270
1986	1,182	267	1,449
1987	1,197	273	1,470
1988	1,254	294	1,548
1989	1,311	290	1,601
1990	1,370	283	1,653

Source : Drewry Shipping Consultants Ltd.

<표 2> 海上運送으로 부터 海洋에 투입된 Petroleum Hydrocarbon (단위 : 100만톤)

	1975	1985	1988
Tanker operations	1.08	0.7	0.4
Drydocking	0.25	0.03	0.024
Marine terminals	0.003	0.02	0.022
Bilge and fuel oils	0.5	0.3	0.28
Tanker accidents	0.2	0.4	0.09
Non-tanker accidents	0.1	0.02	
Total			

Source : United States National Academy of Science
IMO Manual on Pollution
drewry Shipping Consultants Ltd



<그림 1> 年間全損 : 噸數

<표 3> 船舶의 전손 원인

(단위 : 선박의 수)

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	계	%
침몰	108	99	101	105	101	72	586	41
행방불명	2	7	4	2	3	6	24	2
화재 / 폭발	48	47	27	31	27	32	212	15
충돌	10	5	7	9	8	9	48	3
접촉	74	51	43	53	38	44	303	21
상실·기타	30	35	13	11	5	4	98	7
계	307	265	219	231	211	188	1,421	100

Source : Lloyd's Register of Shipping

流出되었다. 이것은 IMO에 의해 추진된 국제적인 규제의 결과라고 할 수 있다. 이러한 전반적인 개선에도 불구하고 대대적인 流出 사고가 생태적으로 민감한 지역에 발생했다.

주요한 流出事故를 일으킨 초대형 油槽船의 船隊는 1971년에는 4,010만 dwt (총 油槽船隊의 25.4%) 이었으나, 1991년에는 1억 2,330만 dwt (총 油槽船 船隊의 49.3%)로 증가하였다. Torrey Canyon, Amoco Cadiz, Exxon Valdez와 같은 사건의 경험에서, 초대형 油槽船이 심하지 않은 충격에도 1개 이상의 탱크가 파열되었음을 알 수 있다. 따라서 초대형 油槽船은 油類流出의 위험이 빈번하지는 않지만, 일단 발생하면 流出量이 아주 클 것으로 예상된다.

규제의 강화에도 불구하고 船舶 사고는 계속 증가해 왔다. <그림 1>은 1976~91년의 연간 전손(total loss)을 보여주고 있다. 1979년과 1980년의 탱커의 높은 전손에 이어 다음 10년간 탱커의 전손된 톤 수는 inert gas system의 장치, 油類 취급과 탱크 소제와 관련된 위험의 인식도 제고에 의해 줄어들었다. 그러나 1991년에는 탱커 및 모든 선종의 船舶의 전손은 급격히 상승하였다.

海上事故의 주요 원인은 인적과실과 船舶의 하자 등이다. 이 두가지 요인들은 곧잘 복합적으로 결합한다. 충돌과 좌초, 항해에의 미숙한 인적자원의 투입은 강력한 상업적 압박하에서 부적절한 설비 시스템과 복합된다<표 3>.

船舶의 소유, 운영, 선원조달, 건조, 유지, 검사 방법의 기본적인 변화로 안전에 대한 전통적인 통제는 실패하였다. 이것은 IMO, 항만국, 보험업자 및 주요 油類會社가 보다 효과적인 안전관리 시스템을 갖도록 하였다.

1) 油類汚染의 효과와 비용

油類流出에 의해 야기되는 손상의 정도는 다음 요인들에 달려 있다. ① 流出된 油類의 양, ② 流出 속도, ③ 문제가 되는 油類의 물리적 특성, ④ 기상조건, ⑤ 해수의 특성 등이다. 일반적으로 청소가 즉각 이루어지지 않으면 효율적인 clean-up 조치를 취하는 것은 어려워진다. 그리고 잠재적인 손상은 생태적인 민감지역, 상업지역 혹은 휴양지역과의 근접성에 달려있다. 油類會社와 海運會社가 부담하는 油類汚染 사고의 비용은 현금 뿐아니라, 법률적인 규제와 그것의 결과적인 비용으로서 지대하다.

1967년 3월 18일 Torrey Canyon호 (리베리아 籍船, 11만 8천 dwt)는 페르시아 만에서 쿠웨이트 원유 11만 7천 톤을 적재하고, 영국의 밀포드 헤븐을 향해, 영국 남서부 랑즈엔드의 서방 약 22해리

에 있는 시리 제도 근처를 속력 16노트로 항행 중, 操船을 잘못하여 이 섬의 동북 약 7해리에 있는 세븐스톤즈 암초에 좌초되었다. 이 때문에 화물 탱크 중 6개가 파손되고, 대량의 원유가 流出하였다. 流出量은 약 9만 3천 킬로리터로 추정된다.

영국 정부는 油濁防止를 위해 해군의 합정등을 동원시키고, 油處理濟의 살포 등의 작업을 행하였으나, 대량의 流出油에 대해 충분한 효과를 올릴 수 없었으며, 또한 사고 발생 후 Salvage 회사에 의한 선체의 離礁作業을 행했으나 성공하지 못했고, 3월 26일에 선체가 折損되었다. 이 때문에 영국 정부는 3월 17일 폭격에 의한 선내 잔유의 소각 처분을 결정하였다. 다음 날 28일부터 3일간 해군 폭격기로써 선체를 폭격하고 이 船舶을 파괴시킴과 동시에, 선내의 잔유를 소각하는 조치를 취했다. 그러나 流出한 대량의 원유는 그 뒤 영국의 남서부에 그치지 않고, 프랑스의 브루타뉴 지방까지 漂着하여 해안을 汚染함과 동시에 어개류, 해조류 등에 막대한 被害를 끼쳤다. 이 사고로 인한 청소비용은 1967년의 달러로 1,600만 달러로 추정된다.

Amoco Cadiz 호(23만 dwt)는 1978년 3월 16일 페르시아만에서 원유 22만톤을 적재하고 프랑스의 부루타뉴 반도 근처의 암초에 좌초되었다. 그 다음 날 17일에 선체는 2개로 갈라지고 대량의 원유가 해상에 流出하였다. 프랑스 정부는 군대를 출동시켜 대대적인 油類 방제작업을 개시하였다. 流出油의 처리는 주로 오일 펜스에 의한 包圍와 유흡착제 등에 의한 회수작업이 행해졌다. 그러나 현장은 암초가 많고 또한 荒天으로 인해 잔유의 수거작업은 거의 불가능하였다. 아모코 카디즈호는 3월 2일 결국 침몰하여 잔유의 회수는 전혀 불가능하게 되어 적하의 전량이 流出하였다. 流出한 油에 의해 결국 부루타뉴 반도 연안이 서안에서 동안에 걸쳐 약 200 킬로미터가 汚染되었다. 방제작업은 연안 근처의 海上流出油의 회수작업에 약 2개월, 또한 육상에 있어서 漂着油의 청소작업 등에 약 반년을 요하였다. 被害額은 3천만 달러를 넘는 것으로 추정된다²⁾.

油類汚染의 범위와 비용이 어느 정도인지는 1989년 3월 Exxon Valdez 사건을 보면 더욱 분명하게 알 수 있다. 이 당시 214,861dwt의 船舶인 엑스 발데즈호는 1989년 3월 23일 미국 알래스카 주 발데즈 항에서 원유를 약 20만 킬로리터를 만재하고 출항하여 캘리포니아 주 롱비치를 향해 항해중에, 3월 24일 발데즈 항의 남서 22마일의 Bligh Reef라는 암초에서 좌초되어 13개 있는 탱크 중 10개(화물 탱크 8개, 발라스트 탱크 2개)를 파손하여 적재하고 있던 원유 중 약 4만 2천 킬로리터가 해상으로 流出하였다.

엑스 발데즈호는 출항후 危險 水域의 狹水道에서 Bligh Reef를 통과하기 까지 약 60 마일의 해역은 파일롯트가 승선, 선장이 선교에서 操船 지휘를 행할 의무가 있음에도 불구하고, 파일롯트는 狹水道 통과후 하선하고 선장도 캐빈으로 내려가 버렸다. 조선을 맡았던 것은 당해 수역을 항행할 자격이 없는 3등 항해사이었다. 이 항해사는 Prince William Sound 내의 분리항로를 南下하던 중 우현측에 나타났던 유빙군을 피하기 위해 입항항로측의 침로를 변경하고자 하는 취지를 해안경비대에게 무선으로 허가를 얻은 뒤, 동선은 입항항로를 통과한 뒤 2마일 넘게 진행하다가 좌초되었던 것이다³⁾.

2) 전게서, pp.138 - 148.

3) Drewry, Marine Pollution and Safer Ships, U.K., 1992, p.2.

사고 발생후 엑슨 발데즈호에서 적재한 원유가 12시간에 걸쳐 맹렬하게 해상으로 流出하였다. 流出油는 24일 오후에는 32 평방마일로 확산하였다. 사고 발생시로부터 25일까지에는 해상은 극히 평온하였으나, 26일이 되자 풍속 35-40 노트의 강풍이 불어 流出油는 外洋으로 급속하게 확산되었다. 27일에는 油塊가 되어 Prince William Sound의 조류를 타고 해협외 섬들의 해안을 汚染시키고, 4월 5일에는 해협 밖으로 나가 1,200 마일까지 확산되었다. 5월 18일에는 사고발생 지점에서 470 마일의 알래스카 반도에 달하여, 확산해역은 9,600 평방마일에 이르게 되었다.

Exxon Valdez호의 선주(Exxon Shipping Co.)의 모회사는 미국 최대의 석유업자인 Exxon Corporation이다. 그 동안 同社에 의해 지불된 油類掃除費는 22억 달러에 달하고 있으며, 그 외에 10억 달러의 배상금(민사책임: 9억 및 벌금: 1억)을 지불하기로 미국 국무성과 1차로 합의하였다. 또한 알래스카 자원파괴에 대한 약 1억 달러의 損害額은 아직도 확정되지 않은 상태이다. 이와같이 油槽船의 油類汚染 사고에 의한 被害額 및 損害賠償額은 어마어마하여 한 선주로서는 감당하기 어려운 상태이며, 따라서 Exxon Valdez호의 경우도 그룹 차원에서 油類 소제 및 배상문제를 해결하고 있다. 이 사건에서 선주부담액은 오염소제비, 損害賠償額 및 벌금 등을 합하여 30억 달러를 초과하므로 당시 P & I의 보상액인 4억 달러를 초과한 나머지에 대해서는 선주 자신이 책임을 질 수밖에 없다.

2) 油槽船 사고의 원인, 선령 및 등록국적별 분석

런던 보험자 협회가 밝힌 자료에 의하면 전손의 원인 중에서 가장 중요한 두개의 원인은 기후와 화재/폭발이었다. 이들은 1987-91년의 기간에 걸쳐 전손된 톤수의 25%를 각각 차지하고 있다. 1985-90년에 전손된 船舶의 수와 원인은 <표 3>과 같다. 그러나 이 숫치는 주의를 하면서 봐야 한다. 왜냐하면 1,000톤 이상의 모든 船舶에서 일어난 재해를 대상으로 하기 때문이다. 그리고 그들은 船舶의 유형과 크기를 무시하고 있다.

油槽船 전손의 빈도가 전손시점에 있어서의 선령에만 직접적으로 관련될 수 있다는 분명한 증거는 없다<표 4>. 왜냐하면 1983년과 1988년 사이에 油槽船의 전손 중 막대하고 괄목할만한 비중을 선령 15년 미만의 油槽船이 차지하고 있기 때문이다. 그럼에도 불구하고 1989-91년 사이에 전손된 油槽船 톤수의 약 4분의 3이 선령 15년 이상이다. 세계의 油槽船 船隊의 선령 분포를 보면 총선복량의 21%만이 1988년에 15년 이상인데, 1991년에는 59%로 증가했다<표 5>. 반면에 클레임에 의거한 영국의 P & I 클럽의 분석에 따르면 높은 위험의 油槽船 선령대는 10~15년이다. 10년 이하이거나 15년 이상의 油槽船은 아주 양호한 클레임 기록을 가지고 있다⁴⁾.

여기서는 船舶의 전손율이 높은 나라들을 살펴 보고자 한다. 1987~91년에 세계의 선복량 중에서 각국의 登錄船舶이 차지하는 비중과 세계의 총전손 톤수 중에서 각국의 총전손 톤수가 차지하는 비중을 비교하였다. 81개 주요 해운국 중에서 동기간 평균 전손율인 1.31%를 초과하는 나라들이 <표 6>에 열거되어 있다. 이 표에 의하면 전손율이 가장 불량한 나라는 파나마이다. 세계 총톤수 중에서 同期間 평균 10.6%의 船舶을 등록하고 있는 파나마는 총세계 전손 톤수 중에서 同期間 평균 17.2%

4) ibid., p.34.

油類에 의한 海洋汚染 被害에 대한 船主責任 및 補償制度

<표 4> 1982~91년간 전손시점의 全損船舶의 선령별 분석

	0-4년	5-9년	10-14년	15-19년	20-24년	25년이상	계
1982	88.3	46.7	78.6	182.5	111.1	41.3	548.5
1983		298.3	4.1	115.0	34.5	21.0	472.9
1984			187.1	114.7	78.3	41.1	421.2
1985	30.0	4.5	41.9	202.8	87.9	21.8	388.9
1986			1.5	12.6	34.1	16.9	83.6
1987	1.4	0.6	37.8	7.0	9.1	75.7	131.6
1988			20.5	73.8	5.8	2.9	144.4
1989	4.6	48.8	13.5	115.6	130.9		313.4
1990		44.5	13.3	148.4	5.9	12.8	224.9
1991		2.5	118.9	248.3	59.5	72.5	501.7
Total	124.3	505.8	517.2	1,220.7	557.1	306.0	3,231.1

(年別 선령별 전손선박의 %)

	0-4년	5-9년	10-14년	15-19년	20-24년	25년이상
1982	16.1	8.5	14.3	33.3	20.3	7.5
1983	0	63.1	0.9	24.5	7.3	4.4
1984			44.4	27.2	18.6	9.8
1985	7.7	1.2	10.8	52.1	22.6	5.6
1986		22.1	1.8	15.1	40.8	20.2
1987	1.1	0.5	28.7	5.3	6.9	57.5
1988		28.7	14.2	51.1	4	2
1989	1.5	15.6	4.3	36.9	41.8	
1990		19.8	5.9	66	2.6	
1991		0.5	23.7	49.5	11.9	14.5
5 YRS	3.8	15.7	16	37.8	17.2	9.5

Source : Institute of London Underwriters.
Drewry Shipping Consultants Ltd.

<표 5> 油槽船 船隊의 선령별 분포 (단위 : 100만 dwt)

선 령	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
5년미만	30.7	21.1	20.9	21.6	28.5	30.5	31.3
5-10년	87.0	51.2	38.9	34.4	33.7	27.5	25.1
10-15년	108.1	130.7	134.5	127.5	126.5	74.7	47.2
15-20년	18.6	20.2	25.8	34.4	34.3	94.7	125.1
20-25년	6.8	8.3	8.3	10.0	9.5	12.0	15.4
25년이상	3.0	3.4	4.1	3.8	3.7	5.6	7.4
계	254.2	234.9	232.5	231.7	236.2	245.0	251.5
15년이상의 전탱커	11.2%	13.6%	16.4%	20.8%	20.1%	45.8%	58.8%
90,000dwt이상의 탱커	71.3%	68.9%	68.6%	68.2%	68.2%	68.8%	69.2%
175,000dwt이상의 탱커	52.7%	49.6%	49.0%	48.6%	48.6%	48.6%	48.7%

Source : Drewry Shipping Consultants Ltd.

를 차지하고 있을 지경이다. 그 다음은 키프러스이다. 이 나라는 세계 총선복량 중 4.4%를 등록하였으나, 세계 총전손 톤수 중에서 자국등록 船舶의 전손 톤수가 차지하는 비중이 14%이다. 세번째가

수산경영론집

<표6> 세계 평균을 상회하는 주요국의 세계총선복량 증의 자국 총선복비중과 세계총전손 톤수 증의 자국 총전손 톤수의 비중

	1987	1988	1989	1990	1991
	자국총선복량/세계총선복량 (자국 총전손 톤수/세계 총전손 톤수)				
Bahamas			11.0(2.8)	1.6(3.2)	4.5(4.0)
Brazil			3.6(1.5)		
China				6.2(3.3)	
Cyprus	6.4(3.9)	11.5(4.6)	31.7(4.4)	7.0(0.3)	13.4(4.7)
Denmark				1.7(1.2)	
Gibraltar			2.1(0.6)		
Greece	10.7(5.8)	10.5(5.5)	3.3(5.2)	7.7(4.8)	11.1(5.2)
Honduras		1.6 -			
Hong Kong	1.8(20.0)				4.4(1.4)
India	7.0(1.7)	1.7(1.5)			1.8(1.5)
Italy					6.5(1.9)
Korea(South)	12.8(1.8)	2.5(1.9)	2.5(1.9)	4.5(1.8)	6.4(1.8)
Kuwait	1.3(0.5)				
Liberia	7.5(12.7)	9.1(12.3)	2.7(11.7)	14.9(12.9)	8.5(12.0)
Malta		2.3(0.7)		2.4(1.1)	5.7(1.6)
Morocco			1.3 -		
Netherlands			2.3(0.9)		
Norway				15.7(5.5)	2.2(5.4)
Panama	14.4(10.7)	26.9(11.1)	13.3(11.5)	17.5(9.3)	14.0(10.3)
Philippines	6.6(2.2)	10.0(2.3)			4.8(2.0)
St Vincent/Gren.	1.8 -	1.5 -	2.1(0.4)		
Singapore					2.7(2.0)
Sweden		2.5(0.4)			
Taiwan		1.5(1.2)			
Thailand			1.5 -		
Turkey	4.5(0.8)		1.5(0.8)		
USA	8.8(5.0)	2.2(5.2)	2.0(5.0)	5.0(5.0)	1.7(4.7)
Vanuatu				3.2(0.5)	
Venezuela		1.4 -			
Total Gt. Lost	1,178,973	775,856	1,078,077	1,221,125	1,708,464
Av of Leading Nations(1.23%)	14,555	9,578	13,309	15,075	21,092

주 : 총톤수 기준

Source : Institute of London Underwriters.
Drewry Shipping Consultants Ltd.

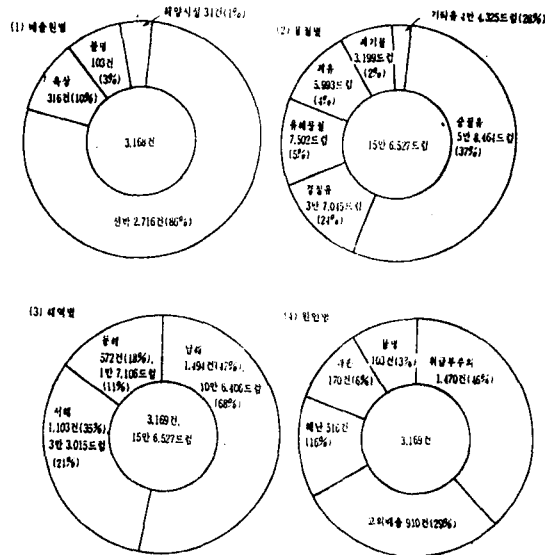
그리스(세계 총선복량의 5.3%, 세계 총전손 톤수 중 자국의 전손 톤수의 비중은 8.7%)이다. 네번째는 리베리아(세계 총선복량의 12.3%, 세계 총전손 톤수 중 자국의 전손 톤수의 비중은 8.5%)이다. 그 다음이 한국(세계 총선복량의 평균 1.8%, 세계 총전손 톤수 중 자국의 전손 톤수의 평균 비중은 5.7%)이다.

전손율이 높은 나라들은 <표 6>에서도 알 수 있듯이 대부분이 편의치적국이다.

2. 우리나라의 海上油出 사고 현황

우리나라의 연안에서 발생하는 각종 海上流出 사고는 매년 200여건을 상회하고 있다. 1979년부터

油類에 의한 海洋汚染被害에 대한 船主責任 및 補償制度



<그림2> 우리나라 해양오염 사고(1979~1993년)

1993년까지 15년간 발생한 총 流出事故는 3,169건으로 총 15만 6천여 드림이 해상으로 누출되었다. 1988년부터 1993년까지의 流出事故 건수는 꾸준히 증가 추세에 있으며(그림2), 특히 1993년에는 371건에 77,300 드림이 누출되어 被害 보상요구액이 2,600억원에 달했다. 海洋汚染 사고건수나 流出量은, 海上物動量이 꾸준히 증가하고 있고 서해안 등 연안개발이 진행됨에 따라 대형사고가 발생할 수 있는 危險性은 날로 가중되고 있는 실정이다. 15년간의 사고통계에 근거하여 해역별 사고 빈도를 살펴보면, 남해에서의 流出事故가 47%로 가장 높고, 서해 35%, 동해 18%의 순이었다. 流出의 원인은 취급부주의가 46%, 고의배출이 29%, 해난 및 파손사고가 22%로 나타나고 있으며, 전체의 86%인 2,716건이 船舶에 의한 海洋汚染 사고이었다⁵⁾. 流出事故의 대부분은 油類를 대량으로 적재 또는 수송하는 油槽船이나 대형화물선의 좌초, 충돌 또는 침몰 등 해난사고에 기인한다. 따라서 대부분의 경우 사고지역은 油槽船 등의 출입이 잦은 항구 근처이며, 사고의 특징은 일시에 많은 양의 기름이 바다에 流出된다는 사실이다.

우리나라의 海上油出事故 건수와 외국의 그것을 비교하면 다음과 같다. 우리나라의 海上油出事故는 평균 150건인데 비해 일본은 매년 약 600여건 이상이 발생하고 있으며, 미국은 약 8,000건이 발생하고 있다. 최근 미국의 유해물질 汚染事故는 연간 2만여건이 발생하며 매년 15%씩 증가하고 있다. 미국에서는 대형사고로 간주하는 10만 갤론(약 340톤) 이상의 流出事故가 연간 40 내지 50건이 발생하는데, 이러한 대형사고를 통한 流出量이 전체 流出量의 80% 이상을 차지하고 있다. 이는 여러번의 소형 流出事故 보다는 한번의 대형사고가 훨씬 막대한 양의 汚染物質을 流出시키며 국지적으로 막대한 被害를 유발할 수 있다는 것을 의미한다.

이제까지 외국에서 발생한 대형 流出事故의 규모는 우리나라와는 비교도 안될 정도로 엄청난 것이

5) 강성현, 국내 해상유출사고의 현황과 방제체계의 개선방향, 「해양한국」, 1994.10, pp.121 - 124.

많았다. 1979년 7월 토바코 근해에서 발생한 그리스 선적의 애틀랜틱 익스프레스호 流出事故로 27만 6,000톤이 流出된 것을 비롯하여, 1983년 8월 남아프리카 근해에서 발생한 스페인 선적의 카스텔러 드 벨베호 사고 때는 25만 6,000톤이 流出되었다. 유명한 1967년의 토리캐넌호 사고 때는 약 12만톤, 1978년 아모코 카디즈호 사고 때는 228,000톤이 流出되어 막대한 被害가 발생한 바 있다.

<표 7> 主要油槽船事故

단위 : 천DWT, 천톤

No.	연도	선 박 명	선형	유출량	사 고 장 소	원인
1	1967	TORREY CANYON	121	124	영 국 남 안	G
2	1968	WORLD GLORY	45	46	남 아 프 리 카	S
3	1969	MANADOIL II	45	41	미 국 서 안	C
4	1970	JANTONIO LAVALLEIA	132	38	알 제 리	G
5	1971	WAFRA	69	62	남 아 프 리 카	G
6	1972	SEA STAR	120	123	중 동 오 만 灣	C
7		TRADER	35	36	그 리 스 동 안	S
8	1973	NAPIER	39	37	칠 레 서 안	G
9	1974	第10 慇洋丸	53	42	일 본	C
10		MELTA	207	45	칠 레 남 안	G
11	1975	EPIC COLOCOTRONIS	64	58	서 인 도 제 도	G
12		BRITISH AMBASSADOR	45	46	日 本 流 黃 島	S
13		CORINTHOS	57	36	미 국 텔라웨어	C
14		JAKOB MAERSK	88	41	포 르 투 갈	G
15	1976	URQUIOLA	111	91	스 페 인 북 안	G
16	1977	HAWIAN PATRIOT	101	101	하 와 이	S
17	1978	ANDROS PATRIA	122	48	스 페 인 북 안	F
18		AMOCO CADIZ	237	221	프랑스 대서양안	S
19	1979	ATLANTIC EMPRESS	293	257	서 인 도 제 도	C
20		INDEPENDENTA	152	95	터 키	C
21		BURMAH AGATE	63	41	미 국 걸 프	C
22	1980	IRENES SERENADE	105	82	그 리 스 남 안	F
23	1983	PERICLES G.C.	59	44	카 타 르	F
24		ASSIMI	59	50	중 동 오 만	F
25		CASTILLO DE BELLVER	272	239	남아프리카 서안	F
26	1985	NOVA	239	68	이란 페르시아만	C
27	1988	ODYSSEY	138	132	캐나다 뉴펀들랜드	F
28	1989	EXXON VALDEZ	215	36	미 국 알래스카	G
29		KHARK - 5	285	76	모로코 지중해안	F
30	1990	NAUTILAS	70	1	뉴 질 렌 드	G
31	1991	AGIP ABRVZZO	186	5	이탈리아 리베르노	C
32		HAVEN	232	140	이탈리아 제노바	F
33		SUMMER	264	50	앙 골 라	F
34		KIRKI	97	20	오스트레일리아 서안	F
35	1992	AEGEAN SEA	114	90	스 페 인	F
36	1993	NAGASAKI SPIRIT	95	5	말 라 카 해 협	C
37		BRAER	90	83	서틀랜드제도	G
38		MAERSK NAVIGATOR	225	29	스마트라 북방	C

자료 : Seatrade Business Review, May/June 1991을 근거로 일본 해사문제연구소 작성.

주 : 1) C ; 충돌, G ; 좌초, F ; 화재 폭발, S ; 선체 파열

2) 1967년 이후 사고 및 3만 5천dwt 이상 선박을 대상으로 하였음.

油類에 의한 海洋汚染被害에 대한 船主責任 및 補償制度

<표 8> 우리나라 主要 海上油濁事故

연 월 일	사 고 선 박	사 고 위 치	원 인
1983. 3. 28	호남제이드호	여수호남정유 부두앞 해상	좌 초
1985. 3. 14	천일호(기름바지선)	영일군 구룡포읍 장기갑등대앞 해상	침 물
1986. 1. 1	진 용 호	부산 영도해상	좌 초
1987. 3. 4	제 1 보운호	경상도 웅진군 장안	좌 초
1988. 2. 24	경 신 호	경북 영일군앞 해상	침 물
1990. 7. 15	코리아호프호	인천, 서해안	충 들
1993. 4. 12	삼 보 호	양산군 고리원자력 발전소앞	좌 초

자료 : 해운산업정보, 해운산업연구원, 1993. 4.19.

1972년 12월 오만에서 우리나라 油槽船인 씨 스타호가 12만톤을 流出시킨 것도 역사상 10위 안에 드는 큰 사고였다. 지난 1993년 1월 영국의 서틀란드 제도 부근에서 발생한 브레이어호 流出事故는 85,000톤의 북해산 원유를 流出시켜 전세계를 놀라게 했다(표 7). 이에 비해 우리의 기억에 남아 있는 1991년 인천의 코리아호프호 流出 사고나 1993년 광양만 流出事故가 1,000톤에서 1,500톤 규모 였던 점을 감안하면 외국에서 발생한 초대형 流出事故의 규모는 이와 비교할 수 없을 정도로 엄청난 것임을 알 수 있다. 브레이어 事故와 비슷한 시기인 1993년 9월 27일 전남 여천 앞바다에서 화물선과 500톤급 油槽船 제5 금동호가 충돌하여 벙커C유 1,100톤이 流出된 소위 광양만 사고로 해안선 60여 킬로미터가 직접적인 被害를 입고 3,450 헥타아르에 이르는 인근 어장이 직간접적으로 被害를 보았다(표 8). 우리나라의 연해에서는 아직까지 외국에서와 같은 수만 내지 수십만 톤 규모의 사고가 발생한 적이 없지만 언제 어느 때 발생할지는 아무도 모른다. 만약 중국산 원유를 수송하는 일본 油槽船에서 수만톤 내지 수십만톤 규모의 流出事故가 발생한다면 우리나라의 남해안 일대는 완전히 기름 범벅이 될 것은 자명한 일이다.

Ⅲ. 便宜置籍船과 油類汚染

세계 전선 선복량 중에서 便宜置籍船隊가 차지하는 비중이 연간 46-47%를 유지하는 등 대부분 안전기준에 크게 미달하는 便宜置籍船이 海洋汚染事故의 주범으로서 크게 문제시되고 있다. 편의치 적국의 관리부재로 인한 사고로서 가장 대표적인 사고는 1970년 11월 리베리아 국적선들간의 충돌 사고였는데, 즉 리베리아 선적의 油槽船 Pacific Glory호와 역시 같은 선적이며 95,445톤인 Allegro호의 충돌사고이었다. 사고후 리베리아 당국의 조사결과, Pacific Glory 호의 3명과 Allegro호의 4명의 선원이 실제로 리베리아 선원자격증을 갖고 있지 않았다.

특히 최근에는 기준미달선에 의한 대형해난사고가 빈번하게 발생하자, 기준미달선에 대한 규제 움직임이 활발하게 진행되고 있다. 즉, 최근에 환경보호문제에 대한 심각성이 고조되자, 海洋汚染의 주범인 기준미달선의 상당부분을 차지하고 있는 便宜置籍船에 대한 관심이 또다시 제기되고 있다.

1. 便宜置籍船의 의의

1958년 공해조약 제5조⁶⁾가 「진정한 연계(genuine-link)의 존재와 함께 「치적선에 대한 등록국의 관할권 및 규제의 효과적 실시」의 필요성을 강조하고 있는 것에서 편의치적의 정의를 규정하는 기본 요건을 찾아내는 것은 그렇게 어렵지 않다. 즉 ① 「船舶과 등록국간에 진정한 연계가 존재하지 않고」 ② 「치적선에 대해 등록국의 관할권 및 규제가 효과적으로 실시되지 않는」 상태에 있는 船舶과 그 등록국의 관계를 편의치적(flag of convenience)이라 한다. 전자의 진정한 연계의 결여란 국민 또는 국가에 의해, 혹은 국민 또는 國家가 경영에 참여하고 있는 법인에 의해 소유되지 않는 船舶이 등록을 받아들이는 국가와의 관계를 의미한다. 이 경우 치적에 의해 은혜를 입은 선주, 즉 수익선주(Beneficial Owners)는 등록국의 국민이 아니며 또한 國家가 경영에 참가하고 있는 법인도 아니다⁷⁾. 한편 후자의 관할권 및 규제가 효과적으로 실시되지 않는다는 것은 전자에 미루어 보아 당연한 결과라 하겠다.

便宜置籍船은 사회·경제적 시대배경이 달라짐에 따라 그 개념규정에 있어 약간씩 변화가 있었으나, 이에 대한 중요한 정의로는 국제운수노동자연맹(International Transport Workers' Federation : ITF)이 내린 정의, 로치데일 보고서(Rochdale Report)에서의 정의 및 UNCTAD(United Nations Conference on Trade And Development)가 내린 개념규정이 있다.

영국의 로치데일 해운조사위원회는 1970년 5월 그 보고서에서 便宜置籍船에 공통되는 다음 6가지 항목을 들고 있다⁸⁾.

- ① 등록국이 登錄船舶에 대한 외국인의 소유 및 또는 관리를 허용하고 있다.
- ② 船舶의 등록수속이 간편하여 외국주재 영사관에서 등록이 가능하고, 선주의 희망에 따라 어떠한 제한없이 등록을 취소할 수 있다.
- ③ 등록국은 치적선의 소득에 대해서 소득세나 법인세를 과하지 않거나 또는 과하더라도 소액이며 통상 세금면제에 대한 보장 또는 사전에 언질이 제공된다.
- ④ 등록국은 예상되는 어떠한 상황에 있어서도 어떠한 登錄船舶에 대해서 국가권력을 행사하지 않는 소국이지만 톤당 수수료 수입은 국가수입면에서나, 국제수지상으로 중요한 비중을 차지한다.
- ⑤ 치적선에 대한 외국승무원의 자유로운 배승이 허용된다.
- ⑥ 등록국은 치적선에 대한 국내법규 또는 국제규칙을 효과적으로 시행할 능력도 행정기관도 결여하고 있으며 또 선주자체를 감독하는 의지나 능력도 지니고 있지 않다.

95년도 C. I. YEARBOOK에 따르면, 94. 11월말 기준 현재 운항중인 전체 선박 410만TEU의 35%인 143만5천 TEU가 편의치적 하에서 운항중으로 6년전인 88년의 30% (85만 4천TEU)에 비해 대폭

6) 공해조약 제5조 1항 : 각국은 선박에 대한 국적의 허가, 자국영역내에 있는 선박등록 및 자국기계양권에 관한 조건을 규정하여야 한다. 선박은 그 기를 게양할 권리를 가진 나라의 국적을 갖는다 그 나라와 당해선박 사이에는 진정한 연계가 존재하여야만 하고 특히 그 나라는 자국의 기를 게양한 선박에 대하여 해정, 기술 및 사회적 사항에 관한 관할권의 유효한 행사 및 유효규제를 행하여야만 한다.

7) 織田政夫, 便宜置籍船と世界海運市場, 教育社, 1979, pp.22~23.

8) Lord Rochdale, Committee of Inquiry into Shipping Report 1970, p.51.

증가했다.

주요 선사들은 세계 해택 및 운항경비 절감을 위해 편의치적을 추진하고 있으며, 최근 미국선사인 APL, SEA-LAND, LYKES 등이 편의치적을 시행함에 따라 이러한 움직임은 가속화되고 있다. APL은 94년 해사청으로부터 95, 96년 인수예정인 4,800TEU급 船舶 6척에 대해 편의치적 허가를 받았고, SEA-LAND도 외항선 5척(3,918 TEU급 3척과 2,686 TEU급 2척)에 대한 마살군도로의 이적을 승인받았으며, LYKES도 독일에서 건조중인 船舶 4척의 컨테이너선에 대한 편의치적 승인을 최근 획득했다.

이들 나라들에게 선적을 제공하고 있는 나라들은 油類汚染의 발생율이 아주 높은 나라로 밝혀진 키프러스, 파나마, 리베리아뿐 아니라 혼두라스, 바하마등이다.

船舶은 이러한 편의치적국에 치적함으로써 저액의 船舶 등록세와 연간 갱신수수료(톤세)를 부담할 뿐, 선원배승 규칙과 세금 및 정부로부터의 규칙에 의한 코스트를 최소화함으로써, 해운기업은 소위 해운 다국적기업화를 통해 경제성을 추구한 자유로운 기업활동을 채택할 수 있게 되었으며, 해운 용역 생산코스트를 비약적으로 인하할 수 있게 되었다. 그러나 경제성을 추구한 결과 소위 기준미달 선(substandard vessel)에 의한 해난사고율이 증대하고 있다.

便宜置籍船의 이점인 저렴한 선원임금의 예로서 그리스의 국적선과 그리스인 실질소유 便宜置籍船간의 운항비 차이를 비교해 보면 <표 9>와 같다.

<표 9>에서 알 수 있듯이, 양자간 一日 운항비는 26,000~64,000 dwt급 船舶이 가장 큰 차이를 보이고 있으며, 전체적으로는 그리스 국적선이 便宜置籍船에 비하여 31.5% 정도 높은 비용으로 운항되고 있다. 이러한 운항비의 차이는 대부분 선원 임금 때문에 발생하는데, 즉 선원고용 조건이 엄격하지 않은 便宜置籍船은 저렴한 개도국의 선원을 마음대로 승선시킬 수 있기 때문이다.

UNCTAD는 “船舶과 기국간의 진정한 연계(genuine link)”의 관점에서 便宜置籍船의 존재여부를 1974년부터 검토하였다. 아주 많은 논란이 있었지만 1986년 2월 7일에 “船舶登錄에 관한 UN협약”(United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships)이 채택됨으로써 이 문제는 어느 정도 결말을 보았다. 이 조약은 그 목적으로서 제1조에 “旗國과 船舶 사이에 진정한 관계를 강화하기 위해 행정적, 기술적, 경제적, 사회적 사항에 관해서 선주와 운항관리자의 신원확인 과 책임에 관해서, 該當船舶에 대해 유효하게 그 법적 권력을 행사하고 지배하기 위하여, 기국은 이 조약의 규정을 따르지 않으면 안된다”고 규정하고 있다.

<표 9> 그리스 국적선과 그리스인 실질소유 便宜置籍船간의 一日운항비 비교 단위 : US\$, %

DWT \ 구분	그리스 國籍船	그리스인 실질 소유 편의치적선	편의치적선 비중 초과율
8,000 - 16,000	2,036	1,738	17.1
16,000 - 26,000	2,692	1,938	38.9
26,000 - 64,000	3,287	2,150	52.9
64,000 - 260,000	5,678	4,585	53.9
계	13,693	10,412	31.5

자료 : 해운산업연구원, 便宜置籍船 활용방안 검토, 해운산업연구원, 제 106호, 1993. 7, p. 29

이와같이 선주와 운항관리자의 신원확인 그 책임체계를 확립함에 있어서, 船舶과 旗國 사이의 진정한 관계를 구성하는 경제적 요소로서 船舶管理, 船舶所有, 선원배승으로 정했다. 이 중 船舶管理는 강제규정으로 하였고(제10조), 船舶所有와 船舶配乘에 관해서는 제7조 - 제9조의 규정에 의해 하나를 선택할 수 있다. 즉 船舶의 관리는 “진정한 연계”에 절대적으로 필요한 요소로서 요구되지만, 船舶의 소유와 선원의 배승은 자유롭게 선택할 수 있게 되었다. 결국 이 조약은 便宜置籍船을 배제하는 것이 아니라, 그것의 존재를 국제적으로 인정하는 것을 의미한다⁹⁾.

便宜置籍船이 船舶과 旗國의 관계가 이 조약에 의해 어느 정도 강화되게 된 것은 사실이지만, 이 조약으로 인해 船舶의 해난사고가 줄어들기는 어려울 것으로 보인다.

2 便宜置籍 油槽船隊의 규모와 특징

<표 10>에 의하면 세계의 총선복 중 便宜置籍船이 차지하는 비중이 1980년에는 31.1%에서 1991년 35.7%로 그리고 1992년에는 37.0%로 증가하였다. 1992년의 便宜置籍船隊를 선종별로 보면 油槽船은 전세계 總油槽船腹 중 44.4%, 벌크선은 35.8%, 잠화선은 30.4%, 컨테이너선은 25.5% 그리고 기타 船舶은 26.4%가 편의치적되었다. 즉 선종별로 볼 때 油槽船이 가장 많이 편의치적되었음을 알 수 있다. 그리고 세계 總油槽船의 便宜置籍船率이 1980년에는 36.2%에서 1991년에는 43.5%로 그리고 1992년에는 44.4%로 성장하였다.

편의치적제도의 특성에 비추어 볼 때 이것은 油類汚染 사고가능성이 더욱 커지고 있음을 의미한다. 그리고, <표 11>에 의하면 리베리아, 파나마, 키프러스, 바하마 및 버뮤다 등의 5개 편의치적국에 등록된 油槽船隊이 전세계 油槽船隊에서 차지하는 비중이 41.4%이다. 따라서 약 45%의 油槽船隊가 편의치적되어 있는데, 이들은 거의가 상기 5개 편의치적국에 등록되고 있는 실정이다. 한편 <표 11>에 의하면 油槽船이 가장 많이 등록된 편의치적국은 리베리아(19.0%), 파나마(10.9%), 바하마(6.7%), 키프러스(3.3%) 그리고 버뮤더(1.6%)순임을 알 수 있다.

<표 12>에는 나타나지 않지만 UNCTAD보고서에 의하면 선종에 관계없이 전세계 船隊의 1992년 평균선령은 14.91년, 전세계 油槽船隊의 평균선령은 15.63년, 전세계 벌크船隊의 평균선령은 13.18년, 전세계 잠화선의 평균선령은 14.78년, 전세계 컨테이너 船隊의 평균 선령은 11.81년 그리고 전세계 기타 船隊의 평균선령은 13.60년이였다. 여기서 선종별로 볼 때 油槽船隊가 유일하게 15년을 초과하는 15.63년으로 고령화된 船舶으로 구성되어 있음을 알 수 있다.

선령과 해난사고는 분명한 상관관계가 존재한다고는 볼 수 없지만, 15년 이상의 고령선의 경우 해난사고가 높을 가능성은 분명하다. <표 12>에서 알 수 있듯이 15년 이상된 油槽船의 경우 편의치적국에 등록된 油槽船隊가 가장 높은 69.4%를 차지하고 있으며, 그리고 편의치적국 油槽船隊의 평균선령이 1991년(16.78년), 1992년(17.36년) 모두 가장 높다는 것을 알 수 있다.

이상에서 油類汚染 발생의 主要船舶인 油槽船의 약 41.4%가 편의치적되어있고 그리고 그 便宜置

9) 篠原陽一 外, 現代海運論, 稅務經理協會, 1990, p.228.

油類에 의한 海洋汚染被害에 대한 船主責任 및 補償制度

<표 10> 세계 총선복 중 선종별, 등록국별 비중

	년	총 dwt		유조선	벌커선	잡화선	컨테이너선	기 타
		백만 dwt	세계 총선복 중의 비중					
전 세계	1980	682.8	100.0	49.7	27.2	17.0	1.6	4.5
	1991	683.5	100.0	37.6	35.3	15.1	4.3	7.4
	1992	694.7	100.0	37.9	37.9	15.1	4.7	7.8
국가군별 비중								
선진시장경제국	1980	350.1	51.3	52.5	52.7	43.4	74.3	50.4
	1991	223.0	32.6	36.0	29.2	23.0	44.8	43.9
	1992	216.6	31.2	34.1	27.8	21.5	42.6	43.9
편의치적국	1980	212.5	31.1	36.2	31.7	20.8	13.5	17.0
	1991	244.2	35.7	43.5	34.5	28.0	23.1	25.8
	1992	257.2	37.0	44.4	35.8	30.4	25.5	26.4
중앙 및 동유럽국	1980	37.8	5.5	2.8	4.2	12.3	2.9	19.2
	1991	40.8	6.0	2.9	5.3	13.9	2.5	10.2
	1992	39.0	5.6	2.7	4.9	13.7	2.0	9.6
아이사의 사회주의국	1980	10.9	1.6	0.6	1.6	4.7	0.1	1.3
	1981	22.0	3.2	1.1	3.7	7.8	4.0	2.2
	1992	22.6	3.3	1.1	3.9	7.3	3.9	2.5
개도국	1980	68.4	10.0	7.7	9.2	17.6	7.6	12.0
	1991	144.3	21.1	16.0	25.2	26.9	17.9	17.8
	1992	149.9	21.6	17.1	25.7	26.6	18.1	17.5
개도국 중 아프리카	1980	7.1	1.0	1.1	0.1	2.3	-	2.1
	1991	7.0	1.0	0.8	0.5	2.2	-	3.2
	1992	6.9	1.0	0.8	0.5	2.1	-	4.7
아메리카	1980	21.8	3.2	2.3	3.3	5.6	0.1	3.7
	1991	27.4	4.0	3.1	3.8	7.1	1.6	4.6
	1992	27.6	4.0	3.1	3.7	7.0	2.1	4.7
아시아	1980	39.1	5.7	4.3	5.7	9.8	2.7	5.7
	1991	89.3	13.1	10.0	16.6	13.9	15.5	8.9
	1992	93.3	13.4	10.9	16.9	13.6	15.0	8.9
유럽	1980	1.2	-	-	-	0.1	-	-
	1991	17.0	2.5	2.0	3.4	3.0	0.7	0.6
	1992	18.9	2.7	2.2	3.8	3.2	0.9	0.7
오세아니아	1980	0.2	-	-	-	0.1	-	-
	1991	3.6	0.5	0.1	0.9	0.7	0.1	0.5
	1992	3.2	0.5	0.1	0.8	0.7	0.1	0.6
기 타	1980	3.0	0.4	0.2	0.6	0.9	1.6	0.1
	1991	9.2	1.4	0.5	2.1	0.5	7.7	0.1
	1992	9.4	1.4	0.6	1.9	0.5	7.9	0.1

자료 : Shipping Information Services of Lloyd's Register of Shipping, Lloyd's of London Press Ltd.

주 : a) 미국의 계선, 미국과 캐나다의 오대호 船隊 등은 제외

b) ore/oil과 ore/bulk/oil선을 포함하는 ore and bulk선

c) 1986년 기준으로 유고슬라비아 포함

<표 11> 주요 편의치적국의 선종별 등록내역

1992년(기준: 1000dwt)

	유조선		건화물선		잡화선		컨테이너선		기타	
	등록량	선량(%)	등록량	선량(%)	등록량	선량(%)	등록량	선량(%)	등록량	선량(%)
리베리아	50,035	19.0	27,985	11.7	4,986	4.8	2,653	8.2	6,098	11.3
파나마	28,679	10.9	23,350	9.7	13,789	13.1	3,678	11.3	4,089	7.6
키프러스	8,669	3.3	18,230	7.6	4,957	4.7	669	2.1	849	1.6
바하마	17,652	6.7	7,630	3.2	4,432	4.2	853	2.6	1,412	2.6
버뮤더	4,084	1.6	344	0.1	140	0.1	29	0.0	870	1.6
소계	109,119	41.4	77,534	32.3	28,304	27.0	7,882	24.3	13,318	24.6
전세계 선량	263,334	100.0	239,973	100.0	104,933	100.0	32,408	100.0	54,043	100.0

자료: Lloyd's Maritime Information Service Ltd., London.

<표 12> 1992년 油槽船의 등록지역별 선령분포

(dwt 기준의 %)

	전체	0~4년	5~9년	10~14년	15년이상	평균선령(년)	1991년의 평균선령
전세계	100	10.6	9.0	18.1	62.3	16.72	15.63
선진국	100	7.4	11.4	26.6	54.6	16.15	14.64
편의치적국	100	13.2	5.3	12.1	69.4	17.36	16.78
동유럽국	100	9.8	18.7	31.9	39.6	14.05	12.62
아시아의 편의치적국	100	6.7	20.1	16.2	57.0	16.03	14.15
편의치적국을 제외한개도국	100	10.4	12.4	14.1	63.1	16.65	15.26

자료: Lloyd's Maritime Information Service Ltd.

籍船은 특성상 안전규제가 철저하지 못하고, 또한 이들 편의치적 油槽船의 69.4%가 15년 이상임은 유조선에 의한 油類汚染의 발생가능성은 높을 수밖에 없음을 의미한다. 油類汚染 예방의 일환으로서 편의치적제도의 재검토와 선령을 낮추는 작업이 시급하다 하겠다.

3. 海洋環境保護에 대한 국제적 대응방안

세계적으로 海洋 환경보호를 위하여 새로운 국제기준을 채택하거나 기존의 기준을 강화하고 있다. 1989년 Exxon Valdez호 사고 직후 미국은 OPA '90을 제정하였다. 그리고 1992년 12월부터 1993년 1월말 사이에는 3건의 대규모 油槽船 原油流出 사고가 발생했다. 즉 1992년 스페인 연안의 Aegean Sea호 폭발과 1993년 1월 초 영국 서틀랜드제도의 Braer호 좌초 그리고 1월말 인도네시아 말라카 해협에서 발생한 Maersk Navigator호와 Sanko Honour호의 충돌사고 등이다. 이들 油槽船 사고로 세계 각국은 다음과 같은 적극적인 대응을 하고 있다.

첫째, 영국은 자국 영해에서 원유나 기타 危險貨物을 수송하는 船舶에 대한 항로규제 방안을 강구 중이다. 이 방안은 항해금지 지역의 확대, 통행분리시스템(traffic separation system)의 도입, 危險地域 항해시의 주의 환기 및 특정항로를 통과하는 滿載油槽船에 대한 연안경비대와의 신고의무 등을 포함한다. 또한 영국의 보험회사들은 노후 및 기준미달선에 대한 보험할증료를 급격히 인상하고 있다.

둘째, 말라카 沿岸國家에서는 해협통과시 통행분리 시스템의 도입, 말라카 해협으로부터 Lombok 해협으로의 油槽船의 우회, 해협통과 요금징수 및 통행선형의 제한등이 논의 되고 있다.

셋째, EU국가들에서는 미국의 OPA '90¹⁰⁾을 본따 선주에게 무한책임을 부과하는 Euro - OPA의 제정, 편의치적제도의 폐지와 선령 15년 이상의 船舶의 유럽항내 입항금지 제도가 논의되고 있다.

넷째, 일본은 IMO 사무총장에게 IMO가 油槽船의 안전대책 및 海洋環境 보호조치를 강화할 것을 요구하며 자국내에 油槽船 안전대책 특별회의를 설치하고 사고원인의 조사 분석, 국제적 통행방식의 규칙화, 국제안전관리 코드 책정의 촉진, 선체설비의 개선 개발, 승무원 교육훈련의 향상, 국제적인 기준미달선의 배제 및 노후선 해체촉진을 위한 조직의 구축, 사고처리의 정비촉진, 유탁손해 보상체제의 확립을 준비하고 있다. 한편, 유류오염의 주범인 편의치적선에 대한 기준미달선의 배제와 항만국 통제를 살펴보면 다음과 같다. 편의치적국의 법제 및 행정감독 능력의 결여는 감항성이 불충분한 船舶의 항행을 허용하였다. 이들 기준미달선 (Substandard Vessel)을 배제하고자 하는 움직임은 ILO(International Labour Organization)와 IMCO (Inter - Governmental Consultative Organization, 정부간 해사협의기구, 1982년 5월부터 IMO : International Maritime Organization, 국제해사기구)를 통해 다양한 권고가 있었다. 또한 기준미달선의 "진정한 선주"를 특정하는 것도 필요하다. 이러한 의미에서 "旗國과 船舶間의 진정한 연계"를 규정하는 船舶登錄 요건의 결정이 중요하다. 기준미달선이란 안전기준을 갖추지 않은 船舶이며, 항만국통제 (Port State Control)란 그들 船舶이 입항한 나라가 그 船舶이 기준에 달할 때까지 當該船舶의 출항을 지지하거나, 압류할 권한을 주도록 하는 것이다. 이 "안전기준"을 살펴보기 위해서는 1982년에 유럽 14개국의 "Port State Control에 관한 각서"(Memorandum of Understanding on Port State Control - MOU)를 여기서 참고하고자 한다.

이것에 의하면 "자국에 입항하는 외국상선에 대해, 관계조례에서 정하는 기준에 부합시킬 목적으로 Port State Control System을 유지한다"고 규정하고 있다. 이 관계조례란 1966년의 국제만재출수선조약 (International Convention on Load Lines, 1966 - LL조약), 1972년의 國際海上衝突豫防

10) 이 법은 1972년 수질오염방지법(Water Pollution Control Act of 1972)를 전면적으로 개정한 것이다. 이 법의 규정에 의하면, 미국의 200해리 내에서 油를 배출한 선박의 소유자, 운항자 혹은 피용선자는 그 원인이 불가항력, 전쟁 혹은 제3자의 불법행위에 의한 경우를 제외하고 다음과 같은 비용 또는 손해에 관한 책임을 부담하지 않으면 안된다. i) 油의 제거비용, 제거비용에는 유출한 油를 제거하는 비용 이외에 유탁손해를 방지하고 경감하기 위한 비용이 포함된다. 연방 및정부 및 주 정부 이외 국가사고 대응 계획에 따라 행위를 한 자도 그가 부담한 비용을 청구할 수 있다. ii) 천연자원의 손상, 파괴, 손실 또는 이용의 상실 (해당 손해를 평가하기 위한 비용을 포함한다), iii) 부동산, 동산의 손상 또는 이들의 파괴에 의해 일어난 경제적 손실, iv) 천연자원의 생활 이용의 상실, v) 부동산, 동산 또는 천연자원의 손상, 파괴 또는 손실에 기인하는 세금, 사용료, 임대료 등의 손실, vi) 부동산, 동산 또는 천연자원의 손상, 파괴 또는 손실에 기인하는 이익의 손실 또는 가동능력의 상실, vii) 제거 작업중 또는 제거 작업후에 州가 추가적인 공공서비스를 제공하기 위한 비용. 이상과 같이 이 법이 정하는 선주의 배상책임 범위는 극히 광범위 하며, 손상을 입은 재물의 소유자 이외의 자가 입은 소위 간접손해에 관해서도 배상책임을 지도록 하고 있다. 또한 이법에서는 미국 가항수역에 입역하는 300톤 이상의 모든 선박에 책임한도액을 초과하는 재정적 지불 책임능력을 확립하고, 코스트가드가 발행하는 확인서의 취득과 携行을 의무화하고, 이것을 위반한 경우에는 출항허가가 보류되거나 취소되도록 한다. 이 재정적 지불책임 능력을 증명하는 수단으로서 보험, 보증채권, 자가보험 등의 방법이 있고 대부분의 선박은 P&I 보험에 가입함으로써 이것을 취득하고 있다(三宅 哲夫, 漁船 PI保險の解説 成山堂, 1994, pp.98 - 99).

을 위한 국제규칙에 관한 조약 (International Regulation for Preventing Collisions at Sea, 1972 - COLREG 조약), 1974년의 국제해상인명안전조약 (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 - SOLAS 조약) 및 1978년의 의정서, 1973년의 국제海洋汚染방지조약 및 1978년의 의정서 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ship, 1973 as Modified by the Protocol of Relating There to (MARPOL 73/78 의정서)), 1976년의 상선의 최저기준에 관한 조약 (Convention Concerning Minimum Standards in Merchant Ships - ILO 147 조약), 1978년의 선원의 훈련과 자격증명 및 당직의 기준에 관한 국제조약(International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 - STCW 조약) 등 6조약이 있다.

이러한 조약의 기준에 적합하지 않은 船舶을 기준미달선으로 규정하고, 입항국이 검사 감독을 행함으로써 배제하게 된다¹¹⁾.

이러한 상황하에서, 앞으로 정부와 관련업계에서는 국제적 동향을 면밀하게 분석하여 海洋 환경보호에 기여함은 물론 국내에 미치는 惡影響을 최소화하는데 더욱 노력해야 할 것이다.

Ⅳ. 유탁손해의 양태와 선주책임

油濁損害는 크게 油類汚染 손해와 油濁防除 조치비용 손해로 나눌 수 있다. 油類汚染 손해는 船舶이 좌초, 충돌과 같은 사고를 당할 경우 그 사고와 함께 선체에서 흘러나온 기름으로 인한 海洋汚染을 직접, 간접의 원인으로 하여 입는 손실을 말한다. 油濁防除 조치비용 손해는 이미 流出, 배출된 油類가 확산되어 새로운 被害를 일으키거나, 이미 생긴 손해가 악화되는 것을 방지하기 위하여 해상의 부유 油類의 제거 등의 조치를 취하거나 선체의 殘存油類가 더 이상 流出되지 않도록 방책의 설치, 기타 필요한 조치를 강구할 의무 내지 책임에 관한 문제이다.

또한 油類汚染 손해는 크게 세가지로 나눌 수 있다. 첫째, 가해행위인 油濁事故 내지 油類汚染에 의하여 발생한 直接損害와 그것을 원인으로 하여 제2차적으로 발생한 間接損害가 있다. 直接損害는 양식 동식물의 사멸로 인한 손해와 같이 기존 재산의 감소형태로 나타나는 적극적 손해와 어장피폐로 인한 조업불능의 경우와 같이 장래 얻을 수 있는 이익의 상실형태로 나타나는 소극적 손해가 있다. 間接損害는 漁業被害로서 수산물의 가공업자나 판매업자가 입는 손해가 있고, 漁業被害 이외의 間接損害로는 汚染된 해수욕장의 호텔이나 식료업자가 입는 被害, 또는 어선이나 어망과 같은 어구의 제조 및 수리업자가 입는 被害가 있다.

둘째, 소위 공공편익에 대한 被害가 있다. 예를들어 해안의 汚染으로 인하여 해수욕장을 이용할 수 없게 되었거나 바다 낚시꾼이 낚시를 할 수 없게 되었다든가 하는 생활상의 편익 또는 이익의 침해를 받는 경우 등을 말한다.

셋째, 자연자원 일반에 대한 被害이다. 海洋汚染으로 인한 수자원의 감소, 해수의 水質惡化, 沙場

11) 전계서, pp. 225 - 226.

과 같은 해안경관에 대한 被害 등이 이에 속한다.

이상의 각 손해에 대한 선주의 책임유무에 대해 살펴보면 다음과 같다.

먼저 油類汚染 손해의 경우 直接損害에 대해서는 선주는 당연히 損害賠償責任을 진다. 그리고 間接損害의 경우 법적으로 보호할 가치가 있으므로 선주의 損害賠償責任이 성립된다고 하는 견해도 있지만 그러나 間接損害와 關聯事故간에 상당한 인과관계가 존재하지 않으면 손해배상을 받을 수 없다. TOVALOP도 손해가 간접적인 즉 油類의 流出이나 방출로부터 직접적으로 결과하지 않는 손해는 배상에서 제외하고 있다. 책임보험에 의한 제3자 보상도 油濁의 直接損害에 한정되며 間接損害에는 미치지 않는다. 한편 공공편익과 자연자원 일반에 대한 손해에 대해서는 汚染原因者인 선주에 대한 손해 배상청구권이 인정되지 않는다고 본다. 그 이유는 전통적으로 배상책임의 대상인 손해는 개 개인의 특정가능한 권리 또는 법적 이익에 대한 침해로 파악되어 공공편익과 자연자원 일반에 대한 被害를 그러한 권리 또는 법익에 따른 침해로 간주하지 않기 때문이다¹²⁾.

이미 입은 손해배상의 청구와는 별도로, 어업권자는 선주를 상대로 어장에 부유하거나 부착되어 있는 油類의 제거를 청구하고 또 船舶으로부터 잔존 油類가 계속해서 流出되고 있거나, 海上浮流 油類가 확산되어 새로운 漁業被害를 입힐 염려가 있을 때에는 그 제거를 위하여 필요한 조치를 취하도록 선주에게 청구할 수 있다. 뿐만 아니라 우리나라의 경우에도 海洋汚染防止法이나 수산업법 및 수산자원보호령에 의한 행정명령으로써 선주로 하여금 유탁손해의 방제를 위하여 필요한 조치를 취할 수 있다¹³⁾. 따라서 선주는 流出油類의 제거, 流出 또는 확산을 방지하는데 필요한 조치를 취해야 한다. 물론 불가항력적 油濁事故의 경우에는 선주에 대해 油濁防除措置義務를 지을 수 없다.

汚染이 발생하여 海洋環境을 파괴하고 損害가 야기되면 汚染의 원인을 제공한 선주 등의 損害賠償責任이라는 민사상의 법적문제가 일어나게 된다. 특히 유탁 등 海洋汚染으로 인한 損害는 被害規模가 크고 그 影響이 광범위하며, 船舶이나 적하의 손해 보다도 海洋環境 被害 등 제3자의 法益 침해의 문제가 더욱 심각하고, 인과관계의 입증에 곤란한 점에 비추어 전통적인 과실책임의 원칙을 유지하는 데에는 어려움이 있다. 즉 油類汚染 손해의 賠償責任은 엄격책임주의 (무과실책임주의)에 입각하고 있다.

엄격책임주의는 채무불이행 책임과 불법행위 책임에 있어서 법적의무의 존재, 과실, 인과관계, 위법성, 손해의 발생이라는 요건을 충족시켜야 손해배상책임을 발생시키는데, 이 요건 중에서 고의와 과실이라는 주관적 요건이 필요하지 않고 가해행위나 채무불이행 행위와 損害 사이에 인과관계만 요구하는 주의를 말한다. 그만큼 被害者의 보호가 강화된다. 이러한 무과실책임주의는 국제법적 영역에서도 被害者 보호를 위하여 인정되었으며, 더 나아가 油類汚染의 경우에는 책임보험제도의 도입,

12) 오세영, 유탁손해에 대한 선주책임과 보험보상제도, 「한국해운학회지」 제2호, 1985.10, pp. 193 - 195.

13) 수산업법에 의하면 수산동식물의 번식보호를 위하여, 수산동식물에 유해한 물체나 물질의 유기, 누설, 수질오염 및 오염에 관한 제한 또는 금지에 관한 필요한 사항은 대통령령으로 정할 수 있다고 하고 있는데(동법 제79조 제1항 제6조), 이 규정에 의거한 수산자원보호령은 수산동식물의 번식보호를 위한 수질보존의 기준은 관계부처의 장과 협의하여 수산청장이 정하게 하고, 수산청장은 이 기준의 수질을 보존하기 위해 필요하다고 인정될 때에는 관계부처의 장과 협의하여 관계인에게 이에 대한 시정, 기타 필요한 조치를 명할 수 있다고 규정하고 있다.

CLC, FUND의 확충으로 被害者를 더욱 두텁게 보호하게 되었다.

이와같은 엄격책임주의를 택하고 있는 이유는 海洋汚染 사고가 항상 인류에게 절대적으로 중요한 자연환경을 파괴하고 어민, 양식업자 등 불특정다수에게 被害를 주기 때문이다.

油濁事故에 있어서 엄격책임주의를 택할 경우 선주의 책임은 다음과 같다. 油濁事故를 일으킨 船舶의 소유자는 자신 또는 자기의 사용인인 선장, 선원의 고의, 과실의 여부에 관계없이 일정한 경우를 제외하고는 자기가 소유하는 船舶으로부터 油類가 流出될 경우 유탁손해에 대하여 배상책임을 부담하게 되며, 상대선의 고의, 과실로 인하여 충돌사고가 발생하여 油類가 流出된 경우라 하더라도 船舶所有者가 損害賠償責任을 진다.

이러한 엄격책임은 결과책임과는 구별된다. 결과책임은 불가항력이나 被害者의 자초행위가 있는 경우에도 책임을 부담하지만 엄격책임은 이 경우 면책되는 점에서 차이가 있다. 이 엄격책임은 우리 상법에서는 현재 도입하고 있지 않으나 海洋汚染防止法 제 48조 제1항, 제 50조¹⁴⁾, 수산업법 제 82조 제1항¹⁵⁾에서는 油類汚染에 대한 손해배상책임을 엄격책임의 원칙에 바탕을 두고 있다.

V. 국제油類汚染 보상체계

현재 國際油類汚染 보상체계는 2개의 국제협약, 2개의 민간협정, P & I Club으로 구성되어 있다. 油濁事故와 관련된 국제협약으로는 '油濁損害에 대한 민사책임에 관한 국제협약'('69 CLC, '76 CLC, '84 CLC, '92 CLC)과 이 협약을 보완하기 위한 '油濁損害補償基金 설립에 관한 국제협약'('71FUND, '84 FUND, '92 FUND)이 있다. 1970년대의 인플레이션과 1978년 아모코카디즈호 사고를 계기로 각국 정부와 석유업체들은 '69 CLC와 '71 FUND에 의한 보상이 적절한 수준인가를 재검토하게 되었다. 이러한 문제점에 대해 국제해사기구는 이 두 협약을 재검토하기 위한 국제회의를 1984년 5월에 개최하여 이 두 협약의 개정서를 채택한 것이 '84 CLC와 '84 FUND이다. 그러나 '84CLC와 '84 FUND는 발효되지 않았다. 그 주요 원인은 세계 제1위의 油類輸入國인 미국이 가입하여야만 양 의정서가 발효되도록 되어 있는데 미국이 가입하지 않았기 때문이다. 한편 1989년 엑손 발데즈호의 좌초로 대형 油濁事故가 일어나자 미국은 海洋汚染防止法 (OPA 90 : Oil Pollution Act of 1990)을 제정하여 독자적인 油類汚染 배상책임체계를 마련하였다. 이로 인해 '84 CLC와 '84

14) 대량의 기름이 유출된 경우 제47조 제1항 제1호 및 제2호에 규정된 자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 배출되는 기름등 폐기물의 계속되는 배출의 방지와 배출된 기름등 폐기물의 확산 방지 및 제거를 위한 긴급조치를 하여야 한다.(제48조 제1항). 내무부장관은 제48조의 규정에 의한 방제조치를 하여야 할 자가 그 조치를 하지 아니하거나 그 조치만으로는 해양의 오염을 방지하기 곤란하다고 인정되거나 긴급방제조치가 필요하다고 인정되는 경우에는 관계기관의 협조를 얻어 필요한 조치를 취하여야 한다. 이 경우 방제조치에 소요된 비용은 대통령령이 정하는 바에 따라 선박소유자 또는 시설의 설치자에게 부담시킬 수 있다. 다만, 천재지변 기타 대통령령이 정하는 사유에 해당하는 경우에는 그러하지 아니한다(제50조).

15) 산업시설, 기타 사업장의 건설 또는 조업이나 선박, 해양오염방지법 제2조 제10호의 해양시설과 해저광구의 개발 등에 의한 수질오염으로 인하여 면허받은 어업에 손해가 발생한 때에는 그 오염발생시설의 경영자는 관계법령이 정하는 바에 따라 피해자에게 상당한 배상을 하여야 한다(제82조 제1항).

FUND가 발효될 전망은 완전히 배제되었다. 이에 따라 유럽의 여러나라가 중심이 되어 미국을 제외하고 위의 두 의정서를 채택하자는 움직임이 일어났다. 그 후 1992년 11월 23일부터 27일 사이에 개최된 국제해사기구 총회에서 '92 CLC 의정서와 '92 FUND 의정서가 채택되었다. 이 두 의정서는 조만간에 발효될 것으로 전망된다.

Torry Canyon호 사고발생시 까지 油濁事故를 포함하여 모든 人的, 物的損害에 대한 선주책임은 '1957년 航海船舶 소유자의 책임제한에 관한 국제조약' (International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owner of Sea-going Ships, 1957) 등과 같은 국제협약 및 각국의 국내법에 의하여 과실책임주의가 인정되고 또한 선주의 책임은 매우 낮은 금액으로 제한되어 있었다. 그러나 Torry Canyon호의 油濁事故로 선주의 책임과 보상확대의 필요성이 대두되었는데, 그 결과 1969년 油濁責任에 대한 민사책임에 관한 국제협약' (International Convention of Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 : '69 CLC)이 제정되었다. 이 협약은 처음으로 유탁사고에 관한 기존의 선주책임 및 보상제도에 큰 변화를 가져왔으며¹⁶⁾ 1975년에 발효되었다. 이 협약은 油濁事故에 대하여 油槽船 선주가 그 被害額을 보상하도록 규정하고 있으나, 대형사고에 의한 손해를 완전히 보상하기는 어려웠다. 따라서 '69 CLC 의 책임한도액을 초과하는 유탁손해를 석유업계가 보상하도록 하기 위한 국제협약이 제정되었는데, 그것이 '1971년 유탁손해보상기금 설립에 관한 국제협약' (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 : '71 FUND) 이다. 우리나라도 이 협약에 가입하고 있으며, 본협약의 기금(Fund)을 관리하기 위해 IOPC FUND (International Oil Pollution Compensation Fund)가 설립되어 있다.

위의 두 협약과 병행하여 민간 차원에서 油濁事故를 보상하기 위한 해운업계의 '油濁責任에 관한 油槽船 선주간 자주협정' (TOVALOP Standing, TOVALOP Supplement)과 석유업계의 '油槽船의 油濁責任에 관한 荷主 追加 보상협정' (CRISTAL)이 실시되고 있다. 위의 두 협약은 적용영역이 협약가맹국의 영해에만 한정되어 있기 때문에 비가맹국 영해에서 발생하는 사고는 대상에서 제외되어 있을 뿐만 아니라 兩協約이 채택된 후 충분한 국가들이 비준하여 발효되기 까지는 상당한 기간이 예상되었는 바, 油槽船 선주와 석유업체들은 위의 두 협약이 발효될 때까지 油濁事故에 대한 책임을 자주적으로 인정하는 전제하에 어떠한 제도적 장치를 마련해야 할 필요성을 인식하여 결성한 것이 이 협정들이다. 그리고 油濁事故에 대한 이들 두개의 국제협약과 두개의 자주적 협정 이외에 선주들의 상호보험조합인 P & I Club이 있다.

油濁事故 발생시 선주가 자발적으로 被害를 최소화하기 위한 노력을 해도 보험으로 부보되지 않기 때문에 유탁사고원인에 대한 선주의 과실, 무과실에 관계없이 선주의 자주적 청소비와 선주과실인 경우에 한해서 정부의 청소비를 보상하기 위해 탱커 선주가 TOVALOP을 자발적으로 결성했다. 그

16) 이 협약은 처음으로 유탁사고에 관한 기존의 선주책임 및 보상제도에 다음과 같은 변화를 초래하였다. 첫째, 유탁사고에 대한 선주의 엄격책임주의의 도입, 둘째, 유탁사고에 대한 강제보험제도의 도입, 셋째, 선주 과실시 보험업자에의 직접 구상을 인정한 점 등이다.

리고 CRISTAL은 P&I 보험¹⁷⁾, TOVALOP하에서의 불충분한 보상을 석유회사의 기금에 의해 보상할 목적으로 만들어졌다¹⁸⁾.

油濁事故에 의한 배상책임은 법률적으로 제3자에 대한 배상책임으로 일찍부터 P&I (Protection and Indemnity Insurance)에서 담보하고 있다. P&I Club이 담보하는 油濁損害는 그 위험의 크기 뿐 아니라 환경에 미치는 影響을 감안한다면, 환경보전의 측면에서 油濁事故의 방지는 물론 일단 발생한 사고에 대해서도 손해가 최소화될 수 있도록 適期에 流出油를 청소하고 제거해야 한다. 뿐만 아니라 油濁事故에 대한 선주의 배상책임은 어업자의 현실적인 漁業被害와 油濁으로 인한 휴업보상 등의 손해까지도 포함되므로 선주가 지출할 비용은 막대한 액수에 달할 수도 있다. 따라서 P&I보험에서 보험자는 유탁손해에 대하여 선주가 법적책임을 부담한 경우의 정부 및 선주가 지출한 청소비, 汚染損害 및 화재, 爆發損害(流出油가 인화하여 생긴 제3자의 손해)를 보상한다. 그리고 통상 油槽船의 경우 보험자가 보상하는 배상한도액은 5억 달러까지로 되어 있으며, 그 외 船舶의 경우에는 일반적으로 한도는 특정되어 있지 않다¹⁹⁾. P&I 보험은 선주가 사고에 대해 법적 책임이 있는 것을 전제로 하여 존재하는 것으로 선주의 무과실인 경우에는 P&I 보험이 적용되지 않는다.

한편 현재 발효중인 '69 CLC, '71 FUND, TOVALOP Standing, TOVALOP Supplement, Revised CRISTAL, P&I 보험 및 油類汚染損害賠償保障法을 적용지역, 適用船舶 및 油類, 강제보험, 책임의 주체, 보상의 주체 및 보상한도액 등의 측면에서 종합적으로 비교하면 <표 13>과 같다. 그리고 발효중인 이들 협약, 협정 및 P&I보험에서 보상하는 보상한도액을 그림으로 나타내면 그림 3과 같다.

Ⅵ. 우리나라의 油類汚染 손해배상제도

船舶으로부터의 기름에 의한 海洋汚染을 방지하기 위하여 “기름에 의한 海水汚染의 방지를 위한 협약(OILPOL) 1954”이라는 국제적 기준이 채택되자 일찍부터 세계 주요 선진국들은 이를 수락하고 시행하기 위한 노력을 기울여 왔다. 즉 영국에서는 ‘가항수역에 있어서의 기름에 관한 법(Oil in Navigable Act, 1955)’이란 세계 최초의 海洋汚染防止를 위한 국내법을 제정하였으며, 미국에서는 1961년에 ‘기름汚染法(The Oil Pollution Act)’을 그리고 일본에서는 ‘船舶에 의한 해수유독을 방지하기 위한 법률’을 1967년에 제정하였다.

우리나라에서는 이들 국가들에 비해 海洋環境保護의 필요성과 이에 대한 사회적 인식이 뒤늦게 고조된 나머지 1977년 12월 31일에 海洋汚染防止法이 처음으로 제정되었고, 그로부터 6개월 후인

17) P&I 보험에서 담보되는 범위를 대별하면 보호(Protection)와 배상(Indemnity)으로 나누어진다. 전자는 주로 선주의 선박운항에 수반하는 제3자에 대한 책임 및 선원에 대한 고용주로서의 책임을 뜻한다(龜井利明, 海上保險總論, 成山堂, 1976, p. 231).

18) 김종락, 탱커관련 유탁손해에 대한 보상제도 ②, 『해양한국』, 1993. 3, pp.55 - 64.

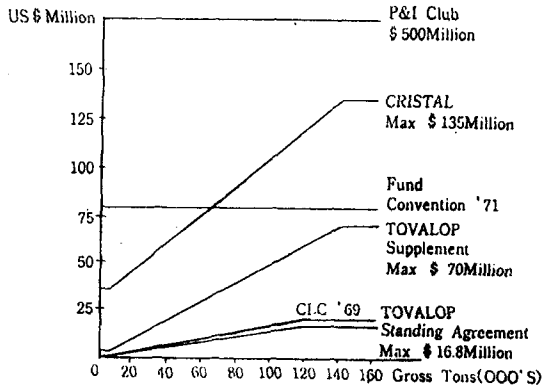
19) 현재 P&I의 담보한도는 5억 달러이나, 1989년 Exxon Valdez호의 사고 당시에는 4억 달러이었다. 따라서 이 사고에서 선주부담액은 오염청소액, 손해배상액 및 벌금 등을 합하여 30억 달러를 초과하므로 P&I보험의 보상액(4억 달러)을 초과한 나머지에 대해 선주 자신이 책임질 수밖에 없다.

<표 13> 국제유류오염보상체계의 비교

구분	선주에 의한 1차적 보상		화주에 의한 2차적 보상		유류오염 손해 보상 방법	선주에 의한 보험보상 P&I보험
	국제협약	민간협정	국제협약	민간협정		
적용 지역	'69CLC	TOVALOP Standing	'71FUND	CRISTAL	대한민국의 영역 단, 방지비용은 장소와 무관	P&I보험
적용 선박 및 유류	'69CLC의 계약국에서 사고 유류수송선으로부터 시작된 유출이 있는 경우 실제 유출이 있는 경우 또는 공선 또는 실체 유출이 없는 경우 는 제외. 연료유제외.	Worldwide Cristal화물물 적재한 경우만 적용. 실체 유출유무와 무관.	'69CLC와 '71FUND 계약국에서의 사고 유류를 적재한 유조선으로부터 실체 유출이 있는 경우만 적용. 공선 또는 유출이 없는 경우는 제외	Worldwide 유조선이 TOVALOP에 가입하고, 화물이 Cristal화물인 경우만 적용. 실체 유출유무와 무관.	모든 유류수송선	Worldwide P&I가입선박 (목적제외)
강제 보험	2천톤 이상의 유류수송선	규정없음	규정없음	규정없음	국제선 : 200톤 이상의 유류수송선 외국선 : 2천톤 이상의 유류수송선	
책임 주체	등록선주 및 선박소유자	유조선선주 및 나용선주	정유업사	정유업사	신주 및 등록선주 및 선박소유자	유조선주 및 나용선주
보상액	P&I Club 본당 186달러 최고 1,950만 달러	ITIA CLC에 근거하여 책임이 발생하지 아니할 것. 오염 손해의 피해자가 그 손해를 발생시킬 의도로서 한 행위 또는 그의 과실로 오염 손해가 발생한 경우	IOPC FUND 5천톤까지 350만달러 이내 5천톤 초과 시 본당 499달러 추가 최고 7천만 달러	CRISTAL 5천톤까지 본당 3,600만 달러이며, 5천톤 초과 시 본당 733달러 추가. 최고 1억 3,500만 달러	P&I Club IOPC FUND '69CLC와 동일	P&I Club 5억 달러
면책 사유	전쟁, 내란, 예외적인 불가항력에 의한 자연재해, 제3자의 불법행위 정부의 함로 표시 관리 잘못	TOVALOP Standing과 동일	전쟁, 내란, 폭동, 군함, 군용선에서의 배출 청구권자가 2척 이상의 선박에 의한 사고로부터 손해가 생긴 것을 입증하지 못한 경우(단, 정부의 항해시절 관리의 잘못에 의한 손해는 포함). 선박소유자의 악의에 의한 불법행위, 아래의 국제협약을 지키지 아니한 경우(국제해양오염 방지협약, 국제민간항공 수선협약, 국제해양구획방지규칙, 국제해상인명안전협약)	피해자 자신이 손해를 발생시킬 의도 또는 과실 작위, 부작위 또는 과실 (negligence)로 생긴 오염 손해 또는 방제위험·전쟁, 내란, 적대행위 폭동에 의한 사고. 제3자의 불법행위, 정부의 함로 표시 관리의 잘못.	'69CLC 동일	가입자의 고의 과업, 폭동, 소요, 폭발물, 원자력 누출, 전쟁, 내란 기타 유사한 사유 (간접손해)

자료 : ITOFF & CRISTAL Ltd., TOVALOP & CRISTAL A Guide to oil spill compensation 및 유류오염 손해 보상보장법.

수산경영론집



<그림 3> 국제유탁배상제도의 책임액 비교

1978년 7월 1일 시행되었다. '기름에 의한 해수 오염의 방지를 위한 협약 (OILPOL)1954는 1978년 10월 31일 우리나라에서도 발효되었다. 이후 海洋汚染防止法の 개정법률은 관계부처간의 오랜 이견 조정을 거쳐 1986년 12월 31일에야 공포되었다. 하지만 海洋汚染防止法에는 油類汚染에 의한 損害賠償에 대한 규정이 없다²⁰⁾.

船舶에 의한 海洋油類汚染의 被害者가 그 손해를 충분히 보전할 수 있도록 하기 위해서는,

먼저 가해자인 선주측에 대하여 거리낌 없이 損害賠償責任을 물을 수 있는, 被害者의 민사법상의 損害賠償請求權이 보장되어야 한다. 그런데 이러한 민사법상의 損害賠償請求權은 그것만으로는 추상적인 被害者의 법률적 지위에 지나지 않는다. 다시 말하면 가해자의 법률상의 損害賠償責任이 아무리 엄중하고 그 범위가 무제한적인 것이라고 하더라도, 법원의 판결이 被害者의 구체적인 배상자력을 담보하는 것이 아닌 만큼 가해자의 배상자력이 충분하지 못하다고 하면, 被害者의 보호 구제는 허공에 뜬 구호에 지나지 않는다. 또 가해자에게 상당한 자력이 있다고 하더라도 거액의 손해에 대한 배상책임의 이행으로 파멸을 가져온다고 하면 그것도 바람직한 일이 아니다. 따라서 船舶에 의한 海洋汚染으로 인한 損害의 被害者 구제를 위한 법제는 가해자 곧 선주측의 법률적 책임과 함께 그 책임의 이행담보 내지 被害補償問題를 합리적으로 해결할 수 있는 것이어야 한다.

우리나라의 海洋汚染 被害補償制度는 1978년 이전 까지만 해도 海商法에 의한 선주의 책임한도만이 유일한 것이었으나, 그 후 CLC 1969 협약을 수락함에 따라 油槽船 선주의 경우, 무과실책임이 인정되고 그 책임의 한도도 톤당 2,000 포앙카레 프랑으로 상향되었으며 특히 1992년 12월 8일 FUND 1971협약을 수락하고 1993년 1월 1일 "油類汚染損害賠償保障法"이 제정, 공포됨에 따라 油槽船에 의한 汚染被害의 보상제도는 정착되었다고 하겠다. 이 법은 油槽船 선주의 被害賠償責任을 국제적 수준으로 제한하고 그 초과 손해에 대해서는 6,000만 SDR까지 보상이 가능하도록 하였다. 이 법에서는 선주에 대해서는 강제적인 보험계약과 책임한도액을 가능한 한 현실화하고, '71 FUND에 가입하여 정유업자를 제도적으로 보상체계안으로 포함시킴으로써 효율적인 油類汚染 손해배상이 이루어지도록 하고 있다.

우리나라 沿岸油槽船의 평균선형은 985총톤으로 대부분의 沿岸油槽船이 油類汚染損害賠償保障法에 의해 油類汚染賠償保障契約를 체결해야 한다. 이에 따라 현재 沿岸油槽船 선주들은 油類汚染損害賠償을 위해 외국의 P&I Club(307척), 국내은행 및 보증보험(42척), 해운조합(9척)에 가입하고 있다. 외국의 P&I Club을 이용하고 있는 沿岸油槽船 선주들은 대개 TOVALOP Supplement의 책임한도액 (5,000톤 이하의 船舶, 350만 달러) 까지 부보하고 있으며, 일부 선주들은 이보다 낮은 금액 즉

20) 이은, 해양환경보호를 위한 국제적 동향과 우리나라의 대응방안, 「해양한국」, 1994.10, pp. 102 - 103.

톤당 133 SDR까지 부보하는 경우도 있다²¹⁾.

그러나 아직도 어민 등의 汚染損害 補償請求額이 실제 보상가능액과 현격한 차이가 발생하고 있고 실력행사 등으로 물의를 야기하고 있는 실정이므로 공정한 汚染損害 査定을 위한 제도적 장치가 마련되어야 할 것이다. 아울러 원인불명의 汚染被害와 油槽船 이외의 船舶에 의한 汚染被害는 아직까지 확실한 보상보장장치가 마련되어 있지 아니하므로 공적보상기금을 설치하고 공제조합 또는 한국 P&I 클럽의 설립을 장기적으로 추진하여야 할 것이다.

한편 우리나라에서 발생한 海洋汚染 사고와 被害 어민들의 보상에서 나타난 문제점에 대해 水協中央會가 제시한것²²⁾을 고려하여 개선방안을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 외국의 保險社를 이용하기 때문에, 사고발생 현지의 사정이 정확하게 전달될 수 없고 쌍방의 대화에 의한 원만한 처리도 어렵다. 어떤 사고의 경우에는 보험자의 사정대리인이 사건이 발생한지 1년이 넘어서야 被害調査를 한 적도 있다. 따라서 유탁손해 保險社의 국내유치를 적극 검토해야 한다. 우리나라도 1993년 현재 전세계 총선복량의 2.76%인 1,769만 dwt(세계 제9위)를 보유하고 있는 만큼 油濁損害 賠償保險社의 국내 유치를 적극적으로 검토할 필요가 있다.

둘째, 保險社와 사정대리인에 관한 문제이다. 현행 油濁損害賠償에 있어서 사정대리인은 항상 관리청장의 허가를 얻은 검정회사로서 그 주업무가 해운업계에서 발생하는 각종 클레임을 검정하는 것이다. 즉 검정회사들은 해운회사로부터 과업을 수주해서 일을 하고 그 수수료를 받아 회사를 운영하고 있다. 이러한 상태에서 損害査定 대리인의 損害査定이 공정하게 이루어질 가능성은 적다고 하겠다. 어민 被害 청구액이 선주측에 전달되면 선주와 보험자는 그 사정대리인에게 정확한 被害金額을 조사 의뢰하게 되는데 사정대리인은 그 被害額 산출방법에서 생산량을 水協委販 실적이나 被害期間의 정부통계에 의존하여 산출할 따름이지 被害地域의 전통적인 어업관행에 의한 소득추정량에 대해서는 무시하면서 그리고, 수산물이 풍어와 흉어가 뒤바꾸는 생산의 불확실성도 계산하지 않는다.

따라서 油類汚染事故가 발생하면 어민들도 損害査定人을 선임하고 변호사를 선임하여 소송을 제기하면 될 것이다. 그러나 어민들은 그럴만한 자금이 없으며 설령 사정대리인을 선임하려 해도 해운 회사들과 연관되어 있는 검정회사들이라서 응하려 들지도 않는다. 이러한 점에서 國家가 資格있는 專門機關을 정하여 환경청장에게 허가를 득하게 함으로써 어민이 납득할만한 사정을 하여야 할 것이다.

셋째, 油濁損害賠償保障法이 통과되었지만, 同法은 被害賠償의 범위를 油槽船에 의한 油濁事故에 한정시키고 있다. 따라서 화물선에 의한 油濁事故에 대비하여 국내에 별도의 海上油濁被害 구제기금의 설치가 절실하다 하겠다.

넷째, 최근 영국 보험회사에서 한국의 沿岸 油槽船에 대해 보험가입을 거부하고 있다. 한국 어민들이 被害 배상액을 너무 과다하게 청구함과 아울러 (태양호의 경우 150DM을 流出하여 어민들은 380

21) 조동오, 1992 CLC 및 FC 의정서 채택과 연안유조선의 유류오염 손해배상책임보험의 문제점, 「해양한국」, 1994.9, pp.50 - 51.

22) 수산업 협동중앙회, 어장피해보상사례집, 1992, pp.160 - 215.

억원의 被害賠償을 요구하였으나, 실제 지급액은 청구액의 0.9% 수준인 2억8천만원 배상) 사고현장에서 외국인 검사관이나 대리점 직원을 감금, 폭행, 위협하였을 뿐아니라 한국 연안에서 사고가 빈발한다는 이유에서 그러했다. 따라서, 어민이 水協委販을 하지 않고 私賣買를 함으로써 소득근거를 정당하게 제시하지 못하는 실정을 개선하고, 무작정 被害賠償을 요구하는 것이 최선의 길이라는 사고를 어민이 버리고 적정한 자료에 의거한 배상요구의 자세가 요구된다. 그리고 외국에서 온 보험자나 국내 대리점과의 협의과정에서 폭행 등의 실력행사는 절대 금하고, 정확한 논리로써 어민이 損害査定 과정에 참여할 수 있도록 수협 등의 漁民團體에서의 지도 자문 및 대리참여가 절실히 필요하다.

VII. 結 論

이제까지 油類汚染의 의의, 세계적인 油類汚染의 현황과 우리나라의 실태를 살펴보고 油類汚染의 주범인 油槽船의 대부분이 편의치적적인 바, 편의치적된 油槽船의 해난사고율이 높을 수 밖에 없는 경제적 및 법적 배경을 고찰하였다. 이러한 油類汚染의 현황과 원인 분석에 이어 本稿의 주제인 油類汚染 被害에 대한 선주책임 및 보상제도가 국제적으로 그리고 우리나라에서는 어떻게 나타나고 있는지를 살펴보기 위해, 유류손해의 양태와 선주책임 그리고 油類汚染 보상체계와 우리나라의 油類汚染 손해배상제도를 검토하였다.

이하에서는 효율적이고 충분한 被害補償이 이루어지기 위해 이루어야 할 개선사항들을 살펴봄으로써 결론에 대신하고자 한다.

지난 1987~91년간 주요 油類汚染事故 49건의 被害者 청구액은 2,389억원이었는데 비해 보상액은 213억원에 지나지 않는 청구액의 약 9% 정도밖에 실제로 보상되지 않았다. 이는 다른 요인도 있었겠지만, 손해배상의 처리가 가해선주와 被害漁業者 당사자에게만 맡겨졌기 때문이기도 하였다. 이로 인해 被害者와 가해자 상호간에 손해범위의 문제로 의견이 상충되고 실제 賠償이 늦어지거나 배상이 제대로 이루어지지 않았다. 이제 우리나라도 선주들에게 엄격한 책임을 부과하는 油類汚染 손해배상보장법의 제정(1993. 1. 1)으로 油槽船 선주의 책임과 범위가 명확하게 되었고 保險契約의 체결이 강제화되었다. 그러나 '71 FUND의 보상범위 이외의 被害額은 P & I Club에 의해 보상이 이루어져야 한다. 이를 위해 油類汚染 손해배상보장법도 油槽船 선주로 하여금 保險付保를 의무화하고 있다. 그런데 외국의 P & I Club들이 우리나라 沿岸油槽船의 선박관리상태의 不良을 이유로 보험부보를 거절한 바 있으며, 이에 대해 일부 油槽船은 補償限度를 극히 낮게 책정한 적도 있다. 따라서 被害者의 적절한 손해배상을 위해 우리나라 沿岸油槽船은 선박관리를 더욱 강화해야 할 것이다. 그리고 화주인 精油業者도 CRISTAL에의 가입에 의한 자주적인 油類汚染 손해배상이 아니라 同法の 제정과 '71 FUND의 가입(1992. 12. 8)으로 제도적인 油類汚染 손해배상을 행하도록 되었다.

'71 FUND의 가입과 油類汚染 배상 보장법의 제정으로 油類汚染에 의한 어민 등의 被害者는 '69 CLC하에서 보상받지 못하던 ① 선주 또는 보험자가 파산되어 '69 CLC하의 책임에 대하여 支給不能이 되었을 경우와 ② 유탁사고가 '69CLC하의 책임한도액을 초과하였을 경우에도 油類汚染 손해를

보상받는다. 또한 이제 被害者는 합리적인 被害規模가 입증되는 경우 빠른 시일 안으로 油類汚染 손해에 대한 被害補償을 받을 수 있게 되었다. 그러나 '71 FUND의 책임이 성립되지 않는 경우 또는 그 책임 내지 보상한도를 초과하는 부분뿐 아니라 가해자 不明의 유탁손해의 경우에는 被害 보상의 길이 없다. 또한 ① 油槽船이 아닌 여객선이나 일반화물선(dry cargo ship)은 물론이고, 油槽船이라도 기름을 화물로서 撒積狀態(in bulk as cargo)로 운송하지 않는 선박에 의한 유탁의 경우, ② 非持續性 油類(non-persistent oil)로 인한 손해의 경우, ③ 海難救助業者나 船舶賃借人의 책임의 경우, ④ 해상으로 유출된 油類의 火災로 인한 손해의 경우 등에는 민사책임협약과 기금협약은 적용되지 않는다. 이러한 점을 감안하여 漁業被害者의 충분한 被害補償을 保障해주는 “해상유탁피해구제기금”을 석유사업자의 각출과 國庫負擔 등으로써 조성할 필요가 있다²³⁾.

油類汚染 被害 청구액의 약 9%밖에 실제 보상이 이루어지지 못한 점은 被害 청구자의 과대한 請求 慣行에서도 비롯한다. '71 FUND도 被害額의 객관적인 입증을 조속한 補償의 전제조건으로 하고 있다. 따라서 효율적인 被害 보상제도의 확립과 早期補償을 위해 被害請求者의 합리적인 청구제도가 선행되어야 한다. 한편 어업자 被害의 경우 손해배상까지는 장기간이 所要된다는 점을 감안하여 어업자들의 생계를 돕기 위해 賠償金額 가운데 일부라도 우선 지급될 수 있도록 中間支給制度가 마련되어야 할 것이다. 마지막으로 정부, 수산업, 해운업 및 정유업 등 관련업계에서는 국제적 동향을 면밀히 분석하여 油類汚染에 의한 被害를 최소화하도록 더욱 노력해야 할 것이며, 공정한 油類汚染 査定을 위한 制度的인 裝置를 마련하는데 拍車를 가해야 할 것이다.

參 考 文 獻

- 金亨道, 油濁損害賠償制度的 確立方案, 해운산업연구원, 1991.
- _____, 國際油濁損害賠償制度和 우리나라의 政策方向, 해운산업연구원, 1991.
- 오세영, 유탁손해에 대한 선주책임과 보험보상제도, 「한국해운학회지」제2호, 1985. 10.
- 임동철, 선주책임 제한제도의 발전과 1976년 해사채권 제한조약, 「한국해운학회지」제10호, 1990. 5.
- 임동철, 선박으로 인한 해양오염에 관한 법제의 구성, 「한국해운학회지」제13호, 1991. 11.
- 김무부, 해양 기름오염손해에 대한 책임과 보상, 「한국해운학회지」제14호, 1992. 6.
- 조동오, 선주책임상호보험의 재보험체제와 우리의 대응방안, 「해양한국」, 1990. 8.
- _____, 세계주요 선주책임 상호보험조합의 현황과 전망, 한국해운산업연구원, 1988.
- _____, 대형유탁사고와 현행보험제도의 문제점, 「해운산업동향」, 한국해운산업연구원, 1991. 5.
- _____, 1992 CLC 및 FC 의정서 채택과 연안유조선의 유류오염 손해배상책임보험의 문제점, 「해양한국」, 1994. 9.
- 이은, 해양환경보호를 위한 국제적 동향과 우리나라의 대응방안, 「해양한국」, 1994. 10.
- 강성현, 국내 해양유출사고의 현황과 방제체제의 개선방향, 「해양한국」, 1994. 10.
- 현범수, 해양유류오염 방지기술, 「해양한국」, 1994. 10.
- 김종락, 탱커관련 유탁손해에 대한 보상제도 ①, ②, 「해양한국」, 1992. 2~1993. 3.
- 김형도, 폐기물 투기에 의한 해양오염방지협약에 관한 연구, 해운산업연구원, 1991. 10.
- 윤상호, 간척 매립에 의한 간접영향권의 보상연구 -시화지구 사례로-, 「해양정책연구」, 1990.
- 표희동, 우리나라 어업손실 보상제도에 대한 개선방안 연구, 「수산경영론집」제45호, 1994. 6.

23) 金亨道, 油濁損害賠償制度的 確立方案, 해운산업연구원, 1991, pp.129 - 134.

- 이원갑, 우리나라 어업손실 보상제도에 대한 개선방안 연구 -법제도를 중심으로 -「수산경영론집」 제45호, 1994. 6.
- 박명섭, 편의치적제도와 관련한 한국의항해운정책에 관한 연구, 성대 석사학위청구논문, 1982. 12.
- 수산업 협동중앙회, 어장피해보상사례집, 1992.
- 수산업법 · 수산업법시행령
- 유류오염손해배상보장법 · 동법 시행령
- 해양오염방지법
- International Oil Pollution Compensation Fund Annual Report*, 1987.
- The International Tanker Owners Pollution Federation Ltd., *Response to Marine Oil Spill*, 1987.
- W. G. Waters I, T. D. Heaver & T. Verrier, "Oil Pollution from Tanker Operations - Causes, Costs, Controls," *The Centre for Transportation Studies*, 1980.
- International Tanker Owners Pollution Federation, TOVALOP, London, 1968.
- International Maritime Organization, *Regulation for the Prevention of Pollution by Oil*, 1986.
- The International Tanker Owners Pollution Federation Ltd, TOVALOP, 1989.
- TOVALOP & CRISTAL ; *A Guide to Oil Spill Compensation*, John Adams Ltd., London, 1989.
- Gyoo Jeong Jeon, *Analysis of Pollution Control Costs*, 「해양정책연구」, 1990.
- T. Timagenis, *International Control of Marine Pollution*, Ocean Publication Co., 1980. Robert A. Shinn, *The International Politics of Marine Pollution Control*, Prager Pub., 1974.
- Sonia Zaide Pritchard, *Oil Pollution Control*, Croom Helm, London, 1987. Lord Rochdale, *Committee of Inquiry into Shipping Report*, 1970.
- UNCTAD. *Review on Maritime Transport 1992, 1993*.
- Drewry, *Marine Pollution and Safer Ships*, U.K., 1992. Preben S. Stamp, *European Cooperation to combat marine oil pollution*, Marine Policy, Sep. 1993.
- 龜井利明, 海上油濁事故と船主責任, 1975年 8月號.
- 日本タンカ協會, 油濁關係國際條約と世界各國の油濁法規制, 1982.
- 日本船主協會, 米國の油濁防止法の成立, 船協月報, 1990년 2月號.
- 日本海技協會, 海洋汚染及び海上災害, 成山堂, 1983.
- 三宅 哲夫, 漁船PI保險の解説, 成山堂, 1994.
- 龜井利明, 海上保險總論, 成山堂, 1976.
- 織田政夫, 便宜置積船と世界海運市場, 教育社, 1979.
- 篠原陽一 外, 現代海運論, 稅務經理協會, 1990.
- 日本海運振興會, 新しい海洋法, 成山堂, 1993.

The Liabilities of Shipowners and Compensation for Marine Pollution Damage by Oil

Pak, Myong - Sop

Abstract

While overall input of oil into the sea has actually declined over the years 1975 - 92, major spills have regularly occurred in certain locations which have had serious effects upon local environments and hence caused public outcry.

The purpose of this paper is to suggest the scheme for maximizing the compensation for oil pollution, which can be adopted in Korea, by analysing the mandatory 1969 Civil Liability Convention(CLC), the 1971 Fund Convention and two voluntary schemes (TOVALOP and CRISTAL).

The paper examines the major subjects which are as follows ; major pollution incidents and international response, the present situation of oil pollution in Korea, the role of flag of convenience tankers in oil pollution, the mode of oil pollution damages and tanker owner's liability, international compensation system for oil pollution, Korean compensation system for oil pollution damage, and its problems to be tackled.