

탱커에 의한 기름 汚染損害의 補償制度에 관한 立法論的 考察

A Study de Lege Ferenda on the Compensation
for Oil Pollution Damage from Tankers

鄭 聖 翰

Seong - Han Jeong

< 目 次 >

Abstract	VI. 請求權의 消滅, 管轄權 및 判決의 效力
제1장 머리말	VII. 國際民事責任協約과 國際基金協約의 문제점
I. 연구의 목적	VIII. 國內法상의 문제점
II. 연구의 범위와 방법	제4장 기름 汚染損害에 관한 保險·補償制度
제2장 기름 汚染損害에 대한 國際民事責任協約	I. 序 說
I. 成立經緯 및 立法目的	II. TOVALOP
II. 協約의 적용대상	III. P&I CLUB
III. 責任의 主體	IV. CRISTAL
IV. 責任의 性質 및 免責事由	V. 문제점
V. 責任制限	제5장 우리나라의 海洋汚染補償制度
VI. 強制保險制度	I. 序 說
VII. 裁判管轄權·外國判決의 效力·請求權의 消滅	II. 海洋汚染防止法
VIII. 國內法상의 문제점	III. 水産業法
제3장 기름 汚染損害에 대한 國際基金協約	IV. 開港秩序法
I. 立法目的	V. 문제점
II. 協約의 적용대상	제6장 우리나라의 기름 汚染補償制度의 문제점과 해결방법 (맺음말)
III. 被害者를 위한 基金의 補償義務와 免責事由	I. 制度上的 문제
IV. 船舶所有者를 위한 基金의 補償義務와 免責事由	II. 立法論的 解決方法
V. 基金의 形成	參考文獻

ABSTRACT

A Study de Lege Ferenda on the Compensation
for Oil Pollution Damage from Tankers

by Jeong - Seong Han

*Department of Maritime Law
The Graduate School, Korea Maritime University
Pusan, Korea*

Since the Torrey Canyon disaster of 1967, the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC) and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (FUND Convention) have been adopted/effectuated by IMO. Also, the Voluntary Agreements among the tanker owners and oil cargo owners such as TOVALOP and CRISTAL have been established immediately on the basis of the voluntary compensation after the Torrey Canyon disaster.

However, although Korea ratified the CLC in 1978, we do not make a national legislation adopted from the CLC and then it is very difficult to make a clear measures of the damages and compensation procedures. And the FUND Convention is still not ratified to date. In consequence of this legal system

of compensation, the shipowner shall be liable only for oil pollution damage, while the legal system by which the oil cargo owner compensates directly has not been enacted.

Therefore, the purpose of this study is to set up a legal system of compensation as the national legislation, *de lege ferenda*, for the victims of oil pollution damage by oil cargo owners as well as tanker owners, after a comparative study of the above mentioned conventions and voluntary agreements.

This paper consists of 6 chapters.

In the 1st chapter, the purpose, scope and method of this study are explained.

In the 2nd chapter, there is the interpretation of CLC, especially the legal principle of strict liability, exceptions, compulsory security, etc.

In the 3rd chapter, there is described the FUND Convention as the supplementary convention of CLC, which is a legal system of compensation by the oil cargo owner for any damage which is excepted or exceeded by the shipowner's liability under CLC.

In the 4th chapter, TOVALOP, P&I CLUB and CRISTAL, which are Voluntary Agreements for compensating against oil pollution damage from tankers, are described.

In the 5th and 6th chapters, on the foundation of the result of foregoing study, this paper point out the imperfection of the

legal system of compensation for oil pollution damage in Korea, and made a suggestion for the legislative methods to solve this imperfection.

Therefore, this paper is set up the following conclusions;

1. The CLC is only an international convention and then the legal effect is to be limited in this country, because there is no any national legislation adopted from the CLC in order to make a proper legal measures to compensate. And this convention does not afford full and adequate compensation for the victims of oil pollution damage in all cases, while it imposes only a heavy financial burden on shipowners. Accordingly, Korea must promptly ratify the FUND Convention, and the national legislation accepting the contents of the CLC and FUND Convention should be enacted.
2. Also, TOVALOP, P&I CLUB and CRISTAL do not ensure the relief of victims suffering oil pollution damage because the entrance into these Agreements is only voluntary one. To make an affirmative compensation system, the Voluntary Agreements should be applied and developed for all shipowners and oil cargo owners through the national legislation accepting the contents of the CLC and FUND Convention.
3. In view of the system of national legislation, the mentioned legal measures for oil pollution damage should be incorporated into Marine Pollution Prevention Act in due course.

제 1 장 머리말

I. 연구의 목적

現代産業의 급속한 발달과 경제활동의 대규모화에 따라 증가일로에 있는 각종 廢棄物로 인해 오늘날 公害 또는 환경문제는 세계인의 공통관심사의 하나가 되어 있으며, 세계경제의 급속한 발전은 海上에 있어서 교통량을 증가시키고 동시에 대량화물의 수송이 필요하게 되었다. 이로 말미암아 船舶에 의한 해양활동의 양적, 질적 팽창에 의하여 海洋汚染의 현상이 크게 나타나고 있다.

근래와서는 석유수요의 증대로 세계의 해상무역량의 절반을 넘는 화물이 석유이고 그 해상운송과정에서 船舶으로부터 배출되는 廢油와 석유의 유출사고로 인하여 오늘날 모든 해양은 기름으로 汚染되어 있다고 해도 과언이 아니다. 특히 船舶에 의한 海洋汚染의 被害는 국지적으로는 대량의 석유에 의하여 생태계의 파괴를 포함한 여러가지 형태로서 바로 나타나고 그 被害가 자연적으로 회복되도록 방치하기에는 너무나 크다.

이러한 船舶에 의한 海洋汚染을 방지하고 海洋環境을 보전하기 위하여 1960년대 이후에는 국제적인 협력 아래에서 적극적으로 그 해결점이 연구 검토되어 왔고, 특히 海洋汚染에 관한 유엔의 전문기구인 「國際海事機構」(International Maritime Organization-IMO)는 船舶의 구조와 설비의 개선(SOLAS, MARPOL) 및 해기인력인 船員의 자격기준(STCW)의 강화 등을 통해서 海洋汚染을 예방하기 위한 국제적인 노력을 기울여 왔다. 또한 船舶에 의한 기름 汚染損害를 입은 被害者를 救濟하여 주기 위한 제도적 장치를 강구하게 되었다.

특히 1967년 3월의 이른바 토리 캐년(Torrey Canyon)호 사

고¹⁾를 계기로 세계 각국에서 거대한 탱커(Tanker)에 의한 기름 汚染사고로 야기되는 海洋汚染의 막대한 被害를 깨닫게 되었고, 船舶에 의한 기름 汚染損害를 입은 被害者를 救濟할 목적으로 해 상운송인의 責任과 관련된 國際協約 또는 해 상운송인과 荷主의 공 동적, 자율적 救濟조치가 발달하게 되었다. 특히 대형 탱커의 해 난 사고는 대량의 기름을 배출하여 그 被害가 매우 크며 이로 말미 암아 被害를 입은 사람에게 原狀回復을 시켜야 할 法律上的 문제 가 제기되었다.

이러한 문제를 해결하기 위한 새로운 法制度가 국제적으로 강구 되어 `IMO에서는 「1969년 기름 汚染損害의 國際民事責任協約」(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969-CLC, 이하 國際民事責任協約이라 함)과 「1971년 기름 汚染損害의 補償을 위한 國際基金의 설치에 관한 國際協約」(International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971-FUND, 이하 國際基金協約이라 함)을 성립시켰다.

- 1) 1967년 3월 18일 09:00경 리베리아 국적선 탱커 토리 케년호(118, 285 DWT)(Torrey Canyon)가 영국 서남단에 있는 실리군도(Scilly Isles)의 세븐스톤(Seven Stones)암초에 좌초되어 약 8만톤의 원유를 유출시켜 영국과 프랑스의 해안에 막대한 기름 汚染損害를 끼쳤다. 영국은 토리 케년호에 남아있는 원유 약 4만톤을 폭격으로 연소시켰고, 해상에 유출된 기름을 제거하기 위하여 1일 약 9만갤런의 중화세제를 살포하였다. 영국은 위의 비용을 포함하여 기름 汚染損害의* 확대를 방지하기 위하여 약 1백 60만 파운드를 지출하였으며 해안선의 汚染과 관광시설 등이 입은 物的被害는 영국이 약 6백만파운드, 프랑스가 약 2백 90만 파운드에 달하였다. 이 사고는 거액의 기름 汚染損害를 일으킨 최초의 케이스였을 뿐만 아니라, 기름 汚染損害에 따른 여러가지 法律的 문제를 제기하였다는 의미에서 역사적인 사고였다.

그 밖에도 기름수송업계가 자발적으로 기름 汚染損害를 補償하기 위한 것으로 「1969년 기름 汚染責任에 관한 탱커 所有者間 自主協定」(Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution - TOVALOP)과 「1971년 탱커 汚染責任에 관한 임시적 補完에 관한 契約」(Contract regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution- CRISTAL)이 체결되었다. 또한 과거부터 존속하여온 船主責任相互保險組合(P & I Club)에서도 기름 汚染損害에 관한 補償責任을 분담하게 되었다.

위의 國際民事責任協約과 國際基金協約이 모든 형태의 기름 汚染損害를 賠償하는 것은 아니나, 이 두 協約을 계기로 탱커에 관한 기름 汚染損害의 賠償 및 補償을 위한 法體制는 상당히 진전되었다고 할 수 있다.

현재 우리나라는 1978년에 國際民事責任協約을 비준한 결과 船舶所有者만 기름 汚染損害에 대하여 賠償責任을 지고 있을 뿐이다. 그러나 기름 汚染損害의 발생원으로서 荷主의 補償責任에 관해서는 立法된 바가 없다. 이 문제는 이미 國際基金協約에서 特殊不法行爲에 있어서의 危險責任說을 근거로, 不法行爲 시설물의 관리자로서 無過失責任을 인정하였으나, 우리나라에서는 이 協約을 아직 비준조차 하지 않고 있어 기름 汚染損害를 입은 被害者의 救濟가 충분하지 못하다. 다만, 海洋汚染防止法(제 37 조의 2, 제 27 조, 제 30 조), 水産業法(제 76 조), 開港秩序法(제 28 조) 등에서 汚染을 발생시킨 主體에 대하여 無過失의 責任을 부담시키고 있을 뿐이다.

이러한 補償制度는 전통적인 海事法에서 인정, 발달되어온 船舶所有者責任制限制度의 바탕을 무너뜨리는 것이고, 船舶所有者에게 과도한 責任을 지우는 결과 船舶所有者의 損害賠償의 擔保능력을 가중

시켜 해상거래의 신속성과 안정성을 깨뜨린다. 더구나 우리나라에서와 같이 荷主의 補償責任을 제외시키고 船舶所有者에게만 賠償責任을 지도록 한 것은 不法行爲法상 인정된 荷主의 無過失責任을 배제시킴으로써 船舶所有者에게 가혹한 조치가 될 뿐만 아니라, 被害者를 충분하게 救濟하지 못하는 위험을 발생시킨다.

이 論文에서는 이러한 문제점을 파악하여 荷主에 의한 제 3 자를 보호하기 위한 補償制度를 立論하고자 한다.

II. 연구의 범위와 방법

1969년의 國際民事責任協約은 탱커 토리 케년호의 좌초사고를 계기로 대형화되는 기름 汚染損害를 충분히 賠償하기 위하여 성립된 協約이다.

이 協約은 종래 船舶所有者의 責任制限法(1957년)상의 責任限度額을 크게 초과하도록 船舶所有者의 責任을 강화하였을 뿐만 아니라 해난사고에 대하여 전통적으로 인정되어 왔던 過失責任主義의 原則(principle of liability on fault)을 嚴格責任主義(strict liability)로 전환하고 責任의 主體도 사고 당시의 登錄船舶의 所有者만으로 집중하는 등 船舶所有者의 責任을 무겁게 가중시키고 있어 성립당시에 선진해운국들의 강한 반발을 불러 일으켰다.²⁾

그러나 IMO의 정책적 타협안으로서 船舶所有者의 責任이 가중되는 대신 해상으로 수송되는 석유의 荷主인 석유산업측도 汚染危險에 대한 責任을 저야한다는 危險責任說을 바탕으로 하여서 荷主의

2) IMO, Official Records of the International Legal Conference on Marine Pollution Damage, LONDON, 1969, pp.623-637.

無過失責任을 인정하고, 船舶所有者의 責任이 가중된 부분은 석유산업이 분담하는 國際基金에서 補償하기로 합의하였다. 이 합의를 토대로 하여 1969년 國際民事責任協約이 성립되고, 이어서 1971년 國際基金協約이 성립된 것이다.

이와 같이 國際基金協約은 國際民事責任協約에 따라 기름 汚染損害를 賠償한 船舶所有者 또는 全額賠償을 받지 못하는 被害者(국가 포함)에게 補償할 國際基金을 분담하는 방법과 基金을 배당하는 방법을 규정하는 보완적 協約이라 할 수 있다. 그러므로 이 두 協約은 船舶에 의하여 일어난 기름 汚染損害를 填補하여 주기 위한 상호 보완적 지위에 있기 때문에 國際民事責任協約만의 비준은 船舶所有者의 責任을 가중시킬 뿐이고 國際基金協約에 의한 填補가 있어야만 被害者에 대한 충분한 賠償과 補償을 기대할 수 있는 것이다. 그러나 우리나라에는 國際民事責任協約만 비준하고 國際基金協約에는 아직 비준하지 않은 관계로 기름 汚染損害에 대하여 船舶所有者만 賠償責任을 지고 荷主가 직접 補償하는 制度는 立法되어 있지 않다.

따라서 이 論文에서는 전술한 연구목적에 따라 기름 汚染사고에 있어서 船舶所有者의 責任을 경감시키고 被害者의 충분한 救濟를 위해서 國際基金協約에 의한 荷主의 補償責任을 연구의 범위로 설정하였다. 그러나 여기서는 기름 汚染損害와 관련된 船舶所有者責任限制制度에 관해서는 연구의 대상에서 제외하였다. 그래서 船舶所有者에 대한 責任의 집중과 관련하여 危險責任理論을 넓게 수용하여서 荷主인 석유회사측도 합리적으로 그 責任을 분담할 수 있게 기업의 사회적 責任을 물을 수 있는 제도적 방안을 모색하고자 한다.

이론 위해 1969년 國際民事責任協約과 1971년 國際基金協約을 중점

안국과 해운국의 대립이기도 하였다. 더구나 기름 汚染을 쉽게 받을 수 있는 긴 연안선을 가진 국가는 자국의 영토와 영해가 입을 汚染損害의 賠償과 청소비용과 자원의 손상에 대한 충분한 填補를 받을 수 있는 法的 救濟를 요구하였다.

이에 반하여 대형 탱커船隊를 가진 해운국에서는 責任主體를 船舶으로 한다면 過失責任을 주장하였고 화물이 責任의 主體일 경우에만 嚴格責任主義 또는 絕對責任主義를 채택할 것을 주장하였다.

1969년 11월 벨기에 브뤼셀에서 개최된 IMO의 「海洋汚染損害에 대한 國際法律會議」(International Legal Conference on Marine Pollution Damage)에서 이러한 문제점을 해결하기 위한 타협안으로서 첫째, 責任의 主體는 船舶으로 하고, 둘째, 責任의 原則은 嚴格責任主義로 하고, 셋째, 기름의 해상운송에서 발생하는 기름 汚染損害의 위험을 荷主인 석유산업측도 부담하여야 한다는 구상에 따라 船舶所有者의 責任이 가중된 부분은 석유산업측이 부담하는 國際基金에서 補償하기로 합의하여, 이 합의를 토대로 하여 1969년 國際民事責任協約이 성립되고 1975년 6월 19일부터 효력이 발생하게 되었다.⁵⁾

이 協約은 前文과 21개 조문 및 부속서(財政保障證明書式)로 구성되어 있고, 이 중 12조까지가 실제규정이고 13조이하는 서명가입과 발효요건 및 사무취급에 관한 절차규정이다.

이 協約은 화물로서 적재된 기름을 撒積으로 수송하는 탱커에서 유출된 기름으로 인한 汚染損害의 賠償責任과 司法的 救濟에 관하여

5) 우리나라는 1978년 8월 18일 제 57회 국무회의에서 비준 의결하고서 1978년 11월 14일 국회의 동의를 받아서 12월 18일 IMO 사무총장에게 가입서를 기탁하였다. 이 協約은 우리나라에 대하여 1979년 3월 18일부터 효력이 발생하게 되었다.

적용하는 것이다. 協約의 前文에서 「撒積된 기름의 세계적인 해상운송에 의하여 야기되는 汚染의 위험을 인식하고 船舶으로부터 기름의 유출 또는 배출의 결과로서 발생하는 汚染으로 인하여 損害를 입은 사람에게 적절한 補償을 제공하기 위하여…」로 명시하여 그 立法目的을 기름 汚染損害의 被害者에 대한 救濟에 두고 있음을 명백히 하고 있다.

그리고 이 協約을 국내 立法化한 영국의 1971년 商船(기름 汚染)法의 前文(立法理由)과 일본의 油濁損害賠償保障法 제 1 조(目的)에서도 이 協約과 같이 기름 汚染損害에 대한 被害者의 救濟 내지 보호에 두고 있음을 밝히고 있다.

II. 協約의 적용대상

1. 船舶(Ship)

協約이 적용되는 船舶이란 撒積한 기름(oil in bulk)을 화물로서(as cargo) 실제로 해상에서 운송하고 있는 모든 종류의 海上航行船(sea-going vessel) 및 海上舟艇(sea-born craft)을 말한다(民協約 제 1 조 1 항).⁶⁾ 여기서 말하는 船舶은 船舶法상의 船舶을 포함하여 撒積한 기름을 화물로서 운송하는 船舶으로, 獨航能力의 유무에 관계없이 撒積한 기름을 적재할 수 있는 탱크(tank:油槽) 또는 油艙을 가진 구조물로서 사회통념상의 船舶이다.⁷⁾ 따라서 어객선과 일반화물선은 적용이 제외되며 기름을 드럼통에 넣어지 운송하는 경우에는 撒積

6) 比較法硏, 영국: 商船(기름 汚染)法 제 17 조

일본: 油濁損害賠償保障法 제 2 조 4 호

7) 朴容慶, “油濁汚染損害의 民事責任協約의 法律問題에 관한 考察”, 海峽 韓文(서울: 韓國海峽問題研究所, 1979.11), p.35.

한 기름이 아니므로 이 協約을 적용하지 아니한다. 또한 강이나 호수에서 기름을 운송하는 바아지 (barge) 선이나 석유시추선, 송유관 또는 해상에서 석유를 비축할 목적으로 하는 해상구조물 등의 시설은 모두 해당되지 아니한다.⁸⁾

영국의 商船(기름 汚染)法 제 1 조에서 船舶은 「撒積한 지속성기름을 수송하는」(carring a cargo of persistent oil in bulk) 것으로 한정적으로 규정하나 船舶의 구조에 의한 제한은 두고 있지 않다.⁹⁾

일본의 油濁損害賠償保障法 제 2 조 4 호에서 船舶은 「撒積한 기름의 해상수송을 위한 船舶類」로 정의하고 있다. 해상수송을 위한 船舶類이기 때문에 그 형태가 船舶類에 해당하고 撒積한 기름을 적재하게 되어 있는 구조이어도, 그 기름의 적재가 수송을 목적으로 하지 않고 오로지 기름의 저장을 목적으로 사용되고 있는 것은 대상으로 되지 않는다. 즉, 잉여탱커를 기름비축시설로서 이용하고 있는 경우 이 탱커는 여기에서의 船舶이 아니다.¹⁰⁾ 그리고 港內·灣內만을 수송하는 경우 그것이 바다라고 생각되는 수면을 항행하는 한 船舶의 정의에 포함된다.¹¹⁾

한편, 船舶의 범위에서 군함 또는 국가가 직접 소유하거나 운항하는 船舶으로 비상업적 업무에 종사하는 船舶은 적용되지 않는다(民協約 제 11 조). 여기에서 군함은 국가의 방위목적에 군사적으로 사

8) David Abecassis, The Law and Practice relating to Oil Pollution form Ships (London: Butterworths 1978), pp.173-174.

9) Michael Thomas & David Steel, The Merchant Shipping Act(London, Stevens, 1976), p.681.

10) 時岡泰·谷川久·相良明紀, “逐條船主責任制限法·油濁損害賠償保障法”(東京: 商事法務研究會, 1979), p.317.

11) 上掲書 p.317.

용되는 각종의 함선을 의미하며, 비상업적 船舶은 국가소유의 변원선, 조사선, 연습선 및 경비선 등으로 공공의 목적에 이용되는 船舶이다.¹²⁾

2. 船舶所有者 (Owner)

協約은 기름 汚染損害에 대하여 責任을 부담할 사람으로서 船舶所有者를 예정하고, 請求權者로서 모든 개인과 조합, 사적단체, 공공단체 및 국가에 적용할 것을 예정하고 있다(民協約 제 1 조 2 항). 協約에서의 船舶所有者라 함은 등록된 船舶所有者를 말하고 등록되어 있지 않는 경우에는 사실상의 所有者를 의미한다. 다만, 국가가 소유하는 船舶이고 그 국가에 있어서 그 船舶의 운항자로서 등록되어 있는 회사가 운항하는 것에 대해서는 所有者는 그 회사를 말한다(民協約 제 1 조 3 항).¹³⁾

우리나라에서 등록 船舶所有者라 함은 한국의 국적을 가지는 총톤수 20 톤이상의 船舶으로 商法 제 743 조에 의하여 船舶에 관한 權利를 이전하고, 船舶登記法 제 3 조에 의해서 所有權 登記를 한 후에, 船舶法 제 6 조에 의하여 所有者가 선적항 (port of registry)을 관할하는 해운항만청에 비치한 船舶原簿에 등록을 한 船舶所有者를 말한다.

따라서 傭船者 (charterer), 裸傭船者 (bare boat charterer), 運航者 (operator)는 協約의 적용이 배제된다.

일본의 油濁損害賠償保障法에서도 船舶所有者를 船舶登錄者로 한정하고 있으며 船舶의 賃借人 또는 船舶所有者 및 船舶賃借人の 사용인인 선장과 해원은 제외시키고 있다.¹⁴⁾ 이것은 기름 汚染損害에 대한

12) 朴容燮, 前掲論文, p.35.

13) 比較法規, 영국: 商船(기름 汚染)法 제 20 조 1 항 2 호

일본: 油濁損害賠償保障法 제 2 조 5 호

14) 일본 油濁損害賠償保障法 제 3 조 4 항

따라서 체약국의 영역 밖 또는 공해에서 발생한 기름 汚染損害의 경우에는 전통적인 海法の 일반원칙을 준용하여야 할 것이다.

한편, 協約 제 2 조의 「영역내에서 발생한 汚染損害」(pollution damage caused on the territory)의 의미가 문제되는바, 이는 기름 汚染사고가 체약국의 영해내에서 발생한 경우를 의미하는 것이 아니고, 사고가 어디에서 발생하였던 간에 기름 汚染損害가 체약국의 영해내에 야기되었으면 協約이 적용된다고 할 것이다. 이렇게 해석하는 것이 공해상에서의 기름 汚染사고에 대하여 연안국의 介入權을 인정한 1969년의 기름 汚染사고시 공해상 개입에 관한 協約(Intervention Convention, 1969)과도 합치된다.²²⁾

Ⅲ. 責任의 主體

協約은 기름 汚染損害에 대하여 責任의 主體를 汚染사고를 발생시킨 등록船舶所有者만으로 한정하고 있다(民協約 제 3 조 1 항, 제 1 조 3 항). 責任主體를 등록船舶의 所有者로 단일화하는 것은 責任의 主體를 하나의 채널(channel)로 집중하므로서 기름 汚染損害를 입은 被害者를 강력하게 보호하여 損害賠償責任者를 확정함에 있으며, 또한 船舶측에 사실적인 위험이 항상 존재하고 있기 때문에 채택된 것이다.

이렇게 함으로써 원유 및 각종 기름의 해상수송에서 일어나는 다

선으로부터 200 해리 이내에서 그 해저, 지하, 상부수역의 자원개발 및 보존, 그리고 공해방지에 관한 연안국의 배타적 권한이 인정되는 수역이다. 朴椿浩·柳炳華, 前掲書, pp.62-63.

22) 李相敦, “油槽船의 사고로 인한 油類汚染被害를 救濟하기 위한 國際協約에 관한 考察”, 法曹, 제 35 권 2 호(1986. 2), pp.76-77.

국적성(편의치적과 제 3국인 선원의 고용 및 국제항해취항)의 法律的 문제점을 단순화시켜 기름 汚染損害의 被害者에게 賠償을 보다 쉽게 할 수 있다.

이와 같이 등록된 船舶所有者만으로 責任의 主體를 단일화하기 때문에 船舶所有者의 사용인이나 대리인에 대하여서는 기름 汚染損害의 賠償請求는 허용되지 아니한다(民協約 제 3조 4항). 그러므로 선장, 선원 기타 船舶所有者의 피용인이 업무상 기름 汚染損害를 발생케 한 경우에도 船舶所有者만이 責任을 질 뿐 선장, 선원 기타 피용인은 協約에 의한 기름 汚染損害에 대하여 賠償責任이 없다는 것을 말하며, 船舶賃借인에 대해서는 언급이 없으나 責任主體로서 등록된 船舶의 所有者로 한정하고 그에 대한 責任집중의 立法취지에 비추어 船舶賃借인은 해당되지 아니함을 의미한다.²³⁾ 이것은 근래 不法行爲法理論에 있어서의 企業責任說내지 危險責任說과 그 기초가 같은 것이다.

1984년 改正議定書는 1969년 協約에서 단순히 船舶所有者의 사용인, 대리인이라고만 규정했던 것을 더 구체화하여, 「① 船舶所有者의 사용인, 대리인, 선원, ② 도선사 또는 船舶을 위해 종사하는 선원 이외의 사람, ③ 裸傭船者를 포함한 傭船者나 관리자 또는 운항자, ④ 船舶所有者의 동의 또는 관할청의 지시에 의하여 구조작업을 행하는 사람, ⑤ 예방적 조치를 취하는 사람, ⑥ ③, ④ 및 ⑤에서 언급한 사람의 모든 사용인 또는 대리인에게 기름 汚染損害에 대한 賠償請求를 하지 못한다」고 규정하고 있다(民協約議定書 제 4조 2항). 다만, 기름 汚染損害를 발생케 할 의도(the intent to cause……)를 가

23) 朴容燮, 前揭論文, 1979.12, pp.48-49.

아니한다. 絕對責任은 어떠한 抗辯事由도 인정되지 아니하는 것이 다른점이다.²⁸⁾ 따라서 기름 汚染損害를 일으킨 船舶所有者는 자신 또는 자기의 사용인인 선장·해원의 故意 또는 過失의 여부에 관계없이 損害賠償責任을 져야한다.

원칙적으로 船舶에 의한 기름 汚染사고로 인한 被害者가 가해자인 船舶所有者에 대한 損害賠償責任의 청구는 民法상의 不法行爲의 성립요건, 즉 주관적 요건으로서 가해자의 故意·過失과 責任能力을, 객관적 요건으로서 가해행위의 違法성과 損害발생 등의 요건이 충족되어야 한다.²⁹⁾

여기에서 만일 선장·해원의 故意·過失로 인하여 기름 汚染損害가 발생한 경우 선장·해원은 원칙적으로 民法 제 750 조 不法行爲의 규정에 의하여 자기 자신이 損害賠償責任을 부담하여야 하나, 賠償資力이 충분하지 못하므로 被害者는 船舶所有者에게 民法 제 756 조 使用者責任으로서 損害賠償을 청구할 수 있음이 통설이다. 그러나 民法 제 756 조 1항의 단서규정은 사용자가 피용자의 선임과 감독에 過失이 없으면 責任을 부담하지 않는 것으로 해석되고 있으므로 船舶所有者는 해기면허의 공적 규제성과 해상기업의 특성을 이유로 이러한 免責事由를 원용하여 쉽게 責任을 면할 수 있다는 견해도 있다.

그러나 교통기관의 위험설비에 대한 고도의 注意義務가 요구된다는 判例³⁰⁾로 비추어 보아 船舶所有者는 선장에 대한 선임·감독의 無過失을 주장하여 責任을 면할 수 없다고 생각한다.

28) 朴容燮, “船舶에 의한 海洋汚染損害와 國際民事·基金協約”, 부산지방변호사회지 제 2호, 1983.11, p.17.

29) 郭潤直, “債權各論(再全訂版)”(서울:博英社, 1987), p.627.

30) 大判, 1966. 7.26., 66 다 953.

한편, 우리나라의 경우 海洋汚染防止法(제 37 조의 2, 제 27 조, 제 30 조), 水産業法(제 76 조), 開港秩序法(제 28 조)에서는 海洋汚染에 대한 損害賠償責任을 無過失責任인 嚴格責任의 원칙에 바탕을 두고 있다고 할 것이다.

2. 免責事由

이 協約은 船舶所有者에게 嚴格責任을 지우는 한편 다음과 같은 한정된 경우에 한하여 免責事由를 인정하고 있다.

1) 기름 汚染損害가 전쟁행위, 적대행위, 내란, 폭동 또는 예외적으로 불가피한 不可抗力의 성질의 자연현상으로부터 발생한 경우 (民協約 제 3 조 2 항 a).

「예외적으로 불가피한 不可抗力의 성질의 자연현상」이란 천재지변으로서 商法상의 해상운송인責任의 免責事由에서와 같이 不可抗力(act of God)으로 해석할 수 있다.³¹⁾ 不可抗力은 인간의 간섭없이 자연적 원인으로 발생하는 사태로서 충분한 주의와 예측으로 방지할 수 없는 현상이다. 그러나 단지 자연적 원인만이 충분조건은 아니나, 예를 들면 안개로 인한 사고는 不可抗力이 아닌 것으로 인정되고 있다. 한편, 協約상의 자연현상이 不可抗力보다 더욱 제한적이라는 견해도 유력하다.³²⁾

2) 기름 汚染損害가 제 3 자에 의하여 損害를 일으킬 의도로서 행한 作爲 또는 不作爲에 의하여 발생한 경우 (民協約 제 3 조 2 항 b).

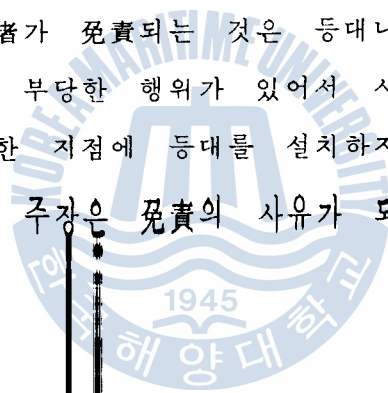
31) 朴容燮, “油濁汚染損害의 民事責任協約의 法律問題에 관한 考察”, 1979.12, p.50.

32) David Abecassis, *op.cit.*, p.183.

이것은 기름 汚染사고가 제 3 자의 惡意로서 발생한 것으로 그 행위가 기름 汚染損害를 목적으로 하는 경우에만 해당된다. 따라서 단순히 탱커의 폭발만을 목적으로 惡意的 행위를 한 결과로서 기름 汚染사고가 생긴 경우에는 船舶所有者는 免責되지 않는다고 해석한다.³³⁾

③기름 汚染損害가 등대 기타 항로표지의 유지에 責任이 있는 정부 또는 기타 정부기관의 부주의 (negligence) 또는 부당한 행위 (wrongful act) 에 의하여 생긴 경우 (民協約 제 3 조 2 항 c) .

여기서 船舶所有者가 免責되는 것은 등대나 기타의 항로표지의 유지에 부주의 또는 부당한 행위가 있어서 사고가 발생한 경우에 한한다. 따라서 필요한 지점에 등대를 설치하지 않아서 이 같은 사고가 초래하였다는 주장은 免責의 사유가 되지 못한다.³⁴⁾ 그리고 정



한편, 우리나라의 경우 海洋汚染防止法(제 37 조의 2, 제 27 조, 제 30 조), 水産業法(제 76 조), 開港秩序法(제 28 조)에서는 海洋汚染에 대한 損害賠償責任을 無過失責任인 嚴格責任의 원칙에 바탕을 두고 있다고 할 것이다.

2. 免責事由

이 協約은 船舶所有者에게 嚴格責任을 지우는 한편 다음과 같은 한정된 경우에 한하여 免責事由를 인정하고 있다.

1) 기름 汚染損害가 전쟁행위, 적대행위, 내란, 폭동 또는 예외적으로 불가피한 不可抗力의인 성질의 자연현상으로부터 발생한 경우 (民協約 제 3 조 2 항 a).

「예외적으로 불가피한 不可抗力의인 성질의 자연현상」이란 천재지변으로서 商法상의 해상운송인責任의 免責事由에서와 같이 不可抗力(act of God)으로 해석할 수 있다.³¹⁾ 不可抗力은 인간의 간섭없이 자연적 원인으로 발생하는 사태로서 충분한 주의와 예측으로 방지할 수 없는 현상이다. 그러나 단지 자연적 원인만이 충분조건은 아니다. 예를 들면 안개로 인한 사고는 不可抗力이 아닌 것으로 인정되고 있다. 한편, 協約상의 자연현상이 不可抗力보다 더욱 제한적이라는 견해도 유력하다.³²⁾

2) 기름 汚染損害가 제 3 자에 의하여 損害를 일으킬 의도로서 행한 作爲 또는 不作爲에 의하여 발생한 경우 (民協約 제 3 조 2 항 b).

31) 朴容燮, “油濁汚染損害의 民事責任協約의 法律問題에 관한 考察”, 1979.12, p.50.

32) David Abecassis, *op. cit.*, p.183.

이것은 기름 汚染사고가 제 3 자의 惡意로서 발생한 것으로 그 행위가 기름 汚染損害를 목적으로 하는 경우에만 해당된다. 따라서 단순히 탱커의 폭발만을 목적으로 惡意的 행위를 한 결과로서 기름 汚染사고가 생긴 경우에는 船舶所有者는 免責되지 않는다고 해석한다.³³⁾

③기름 汚染損害가 등대 기타 항로표지의 유지에 責任이 있는 정부 또는 기타 정부기관의 부주의 (negligence) 또는 부당한 행위 (wrongful act) 에 의하여 생긴 경우 (民協約 제 3 조 2 항 c).

여기서 船舶所有者가 免責되는 것은 등대나 기타의 항로표지의 유지에 부주의 또는 부당한 행위가 있어서 사고가 발생한 경우에 한한다. 따라서 필요한 지점에 등대를 설치하지 않아서 이 같은 사고가 초래하였다는 주장은 免責의 사유가 되지 못한다.³⁴⁾ 그리고 정부기관의 부당한 행위는 구체적으로 나타나 있지 않지만, 國家賠償法에 해당하는 정도의 公法위반의 행위로 해석하면 될 것이다.³⁵⁾

이상 세 가지 경우에 한하여 船舶所有者는 損害賠償의 責任을 면할 수 있다. 다만, 이 경우에 있어서는 船舶所有者가 상기 免責事由가 있었음을 立證할 責任을 져야 한다 (民協約 제 3 조 2 항 본문). 이것은 船舶所有者에게 立證責任을 지움으로써 嚴格責任의 원칙을 강화하고 있다.

한편, 기름 汚染損害의 被害者가 그 損害를 발생시킬 의도로 한

33) 朴容燮, “油濁汚染損害의 民事責任協約의 法律問題에 관한 考察,” 1979 12, p.50.

34) David Abecassis, op. cit., p.184.

35) 裴炳泰, “1969년 油濁損害에 대한 民事責任에 관한 國際條約의 研究”, 海洋韓國 (서울 : 韓國海事問題研究所, 1974. 7), p.50.

행위 또는 그의 過失로 기름 汚染損害가 발생할 것임을 船舶所有者가 증명하는 때에는 그 사람에 대한 船舶所有者責任은 면제된다 (民協約 제 3 조 3 항). 위에서 말한 제 3 조 2 항의 法定免責事由는 그 免責事由가 立證되면 처음부터 責任이 발생하지 않는데 대하여, 제 3 조 3 항은 責任은 발생하나 被害者의 自招行爲 또는 過失이 立證되면 그 부분에 대하여 責任이 면제되는 점에서 차이가 있다.³⁶⁾

V. 責任制限

1. 責任制限의 主體

기름 汚染損害에 관하여 船舶所有者의 「사실상의 過失 또는 故意의 결과로서」(as a result of the actual fault or privity) 사고가 발생한 경우를 제외하고서 (民協約 제 5 조 2 항) 기름 汚染損害의 債權에 관하여 船舶所有者는 協約 제 5 조 1 항의 규정에 의하여 責任制限의 主體가 된다.

責任制限의 主體가 될 수 있는 사람은 船舶을 자기 명의로 등록을 하여 해상행위인 영리항해에 직접 이용하는 船舶經營者 (Reeder), 합명회사·합자회사인 경우에 회사의 債務를 직접 변제할 責任을 가진 無限責任社員 (商法 제 212 조, 269 조) 과 기름 汚染損害賠償에 관하여 직접 被害者로부터 청구를 받는 強制保險契約의 당사자인 보험업자 (民協約 제 7 조 1 항), 船舶이 공유인 경우에 船舶共有者 (商法 제 753 조) 등이다.³⁷⁾

36) 上掲書, 1974. 7, p.50.

37) 時岡泰·谷川久·相良明紀, 前掲書, p.354.

A. L. Doud, " Compensation for Oil Pollution Damage : Further Comment on the Civil Liability and Compensation Fund Conventions ", Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.4, No. 4 (July 1973), pp.525-528.

여기서 船舶賃借人과 定期傭船者, 선장 및 해원 등은 協約에서 責任制限의 主體에서 제외됨은 물론이다.

2. 責任制限의 대상

船舶所有者는 기름 汚染損害에 대해서만 責任을 지는데 (民協約 제 3 조 1 항), 船舶所有者가 責任制限을 주장할 수 있는 것은 汚染損害 (pollution damage) 와 예방조치 (preventive measure) 로 인한 비용과 거기에서 발생한 損失 및 損害를 포함한다 (民協約 제 1 조 6 항, 7 항). 汚染損害란 船舶으로부터 기름이 유출 또는 배출되어 그 船舶 이외의 곳 (해상 및 육지 포함) 을 汚染하여 발생한 損失 또는 損害이며, 이는 예방조치의 비용과 예방조치로서 발생한 損失과 損害를 포함한다 (民協約 제 1 조 6 항).

따라서 유출된 기름에 의하여 화재가 나거나 폭발이 발생하여서 생긴 損害는 이에 해당되지 않는다.³⁸⁾ 그러나, 탱커가 폭발하거나 화재를 당하여서 기름이 유출되고 이로 인하여 기름 汚染損害가 발생하였다면 이에는 물론 協約이 적용된다.³⁹⁾ 汚染損害는 대부분 物的損害 뿐이고 人的損害 (personal injury) 는 이에 포함되지 않으나, 汚染損害로 인하여 人的損害가 발생하였다면 이에도 協約은 적용될 것이다.⁴⁰⁾

예방조치란 사고가 발생한 후 기름 汚染損害를 방지하거나 최소화하기 위하여 취하여진 모든 합리적인 조치를 말한다 (民協約 제 1 조 7 항). 예방조치의 합리성은 중요한 제한인 동시에 船舶所有者에게는

38) 日本海技協會, 海洋汚染及び海上災害”, 船長 핸드ブック 제 9 권 (東京: 成山堂書店, 1983), p.67.

39) David Abecassis, op. cit., p.185.

40) Ibid., p.185.

중요한 방제수단이다. 제약국의 영해내의 損害를 방지하기 위하여 취하여진 합리적인 예방조치라면 그것이 공해상에서 취하여 졌다 할지라도 그 비용은 회복될 수 있다.⁴¹⁾

그리고 여기서 말하는 예방조치란 일단 사고가 발생하여 기름이 배출되고 난 후에 損害를 감소시키거나 방지하기 위한 조치를 의미한다. 따라서 뱃커가 좌초된 경우 기름의 배출을 방지하기 위한 조치는 協約상의 예방조치가 아니다.⁴²⁾

예방조치에 의하여 발생된 損失 또는 損害는 주로 원유대 (oil slick)를 분산시키기 위해 사용되는 화학제제가 해양환경에 악영향을 미칠수 있다는 점을 감안하여 이러한 결과로 발생될 수 있는 被害를 填補하기 위한 것이다.

3. 責任限度額

協約은 한건의 汚染사고와 관련하여 船舶의 톤수 1톤당 2,000 프랑⁴³⁾ (미화 160 달러)을 곱한 금액으로 船舶所有者의 責任을 제한하도록 하였다. 또 船舶의 크기에 따라 責任총액은 커지므로 責任의 최고한도액을 2억 1,000 만프랑 (미화 1,680 만달러)으로 확정하여 어떠한 경우에도 船舶所有者는 그 이상의 責任을 지지 아니하도록 하였다 (民協約 제 5 조 1 항).

이것은 1957년의 船舶所有者責任制限國際協約 (International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ship) 의

41) 李相敦, 前掲論文, 1986. 3, p.99.

42) David Abecassis, op.cit., p.186.

43) 協約상의 금액단위인 「프랑」은 이른바 「포앙카레 프랑」(Poincaré franc)으로 순도 1,000분의 900인 금 65.5mg을 1프랑으로 한 단위이다 (民協約 제 5 조 9 항).

立法主義와 같이 金額主義를 채택한 것이다.

船舶所有者의 責任의 최고한도액을 2억 1,000 만프랑으로 정한 것은 이론적 근거가 있었던 것은 아니고 영국보험시장에 있어서 船舶 1척당, 사고당, 인수능력의 한도가 그러한 금액이라는 영국보험계의 견해에 따른 것이다.⁴⁴⁾ 이 한도를 초과하는 기름 汚染損害에 대하여는 國際基金協約에서 補償하도록 되어 있다.

한편, 1970 년대의 세계 통화의 체제의 급격한 변화로 각국은 변동환율제를 채택하게 되었는데 이로 인하여 「프랑」을 단위로 한 協約은 문제점을 갖게 되었다. 이의 시정을 위하여 1976 년 11 월 런던에서 議定書(Protocol)가 채택되었는데, 이는 協約의 「프랑」 단위를 國際通貨基金(IMF)의 特別引出權(Special Drawing Right:SDR) 단위⁴⁵⁾로 바꾸는 것이었다. 이에 의해 톤당 2,000 프랑은 133SDR, 그리고 최고 2억 1,000 만프랑은 1,400 만 SDR로 변경되었다.

또 1970 년대의 오일 쇼크와 세계경제의 불황과 인플레이션 등으로 인한 통화가치의 하락과 그 후에 발생한 탱커의 대량원유 유출 사고인 1978 년의 아모코·카디즈호 사고와 1980 년의 타니오호 사고 등에서 현행 國際民事責任協約과 國際基金協約으로는 被害者의 補償이 불충분하다는 사실을 알게 되어, 被害者를 충분하게 보호하기 위한 兩協約의 責任限度額을 상향 조정하여야 한다는 요구가

44) 裴炳泰, “1969 년 油濁民事責任協約과 1971 년 油濁補償國際基金協約의 개요와 그 개정동향”, 海法會誌 제 5 권 제 1 호(1983), p.23.

45) SDR은 금가치와는 달리 많은 국가의 통화의 평균가치를 기준으로 평가되며 여러協約에서의 SDR의 비율을 보면 15프랑對 SDR로 되어 있다. 이에 대한 자세한 내용은 孫珠瓚, “船舶所有者의 責任制限에서의 限度額의 表示單位에 관한 문제”, 海法會誌 제 4 권 제 1 호(1982), pp.28-37, 참조.

강력하게 대우되어 1984년에 改正이 이루어 졌다.

1984년의 改正議定書에 의하면 責任限度額은 5,000톤 미만의 船舶은 300만 SDR, 5,000톤 이상의 船舶은 톤당 420 SDR을 300만 SDR에 추가하여 責任총액을 5,970만 SDR로 하고 있다(民協約議定書 제 6조 1항).⁴⁶⁾

4. 責任制限의 排除

기름 汚染損害가 船舶所有者의 사실상의 過失 또는 故意에 의하여 발생된 경우에는 船舶所有者는 責任制限을 할 수 없다(民協約 제 5조 2항).⁴⁷⁾ 즉, 이러한 경우 船舶所有者는 無限責任을 지게 된다.

여기서 船舶所有者의 故意·過失이라 함은 개인소유자에 있어서는 그 개인, 공유船舶에 있어서는 공유자와 船舶管理人, 회사에 있어서는 그 기관 및 경영조직상의 관리인(예컨대 부장과 해무감독)의 故意·過失을 포함한다고 해석한다.⁴⁸⁾ 이러한 경영조직상의 관리인을 船舶所有者에 포함시키지 않는다면 실질적으로 船舶所有者의 故意·過失이란 있을 수 없기 때문이다. 여기에서 船舶所有者의 故意·過失이 있었다는 사실은 被害者인 損害賠償請求權者가 立證하여야 한다.

46) 1984년 改正議定書는 100만톤의 탱커를 보유한 6개국을 포함하여 10개국이 비준한 날로부터 12개월 후에 발효하게 되며(民協約議定書 제 13조 1항), 1987년 8월 26일 비준한 페루가 첫번째 비준국이 되었다(IMO, NEWS LETTER, Nov. 4, 1987).

47) 1984년 改正議定書에서는 기름 汚染損害를 생기게 할 의도로 또는 그러한 損害가 초래될 것이라는 것을 인지하고서도 무모하게 저질러진 그들 자신의 作爲 또는 不作爲로부터 기인되었다는 것이 증명되면 責任制限을 주장하지 못한다고 규정되어 있다(民協約議定書 제 6조 2항).

48) 裴炳泰, “1969년 油濁損害에 대한 民事責任에 관한 國際條約의 研究”, 1974. 8., p.16.

한편, 보험자 등은 船舶所有者의 故意·過失이 있더라도 이에 영향을 받지 않고 責任制限을 주장할 수 있다고 본다.⁴⁹⁾

5. 責任制限基金

(1) 責任制限基金의 形成

船舶所有者가 責任의 制限을 주장하기 위해서는 基金을 形成하여야 한다. 基金의 形成方法은 訴訟이 제기된 締約국의 法院(民協約 第9조) 또는 정부기관에 責任制限의 總액을 供託하거나, 또는 法院 혹은 정부기관이 타당하다고 인정하는 銀行保證 또는 기타의 保證을 제공함으로써 形成한다고 規定되어 있다(民協約 第5조 3항). 이러한 基金을 船舶所有者 이외에도 保險者 또는 財政保證의 제공자도 설치할 수 있으며, 이들은 船舶所有者와 똑 같은 조건과 效力을 가진 基金을 形成할 權利가 있다(民協約 第5조 11항). 이 規定은 기름 汚染損害의 賠償을 보장하기 위하여 保險者와 財政保證 제공자에게도 損害賠償의 責任을 지도록 명시하고 있기 때문에(民協約 第7조 8항) 이들에게도 基金形成의 法的 地位를 인정하게 된 것이다.

그리고 기름 汚染사고 발생시 船舶所有者 자신의 故意 過失이 있는 경우에는 責任制限이 排除되어 無限責任을 지게 되어 있으므로, 그런 때에는 保險者와 財政保證 제공자는 基金을 形成하여 직접 損害賠償責任을 질 수 있도록 하고 있다.

(2) 基金形成의 效果

船舶所有者가 앞에서 말한 基金을 形成하고 나면 기름 汚染損害의

49) 時岡泰·谷川久·相良明紀, 前掲書, p.355.

賠償請求權者는 船舶所有者의 기타 자산에 대하여 어떠한 權利도 행사할 수 없다(民協約 제 6 조 1 항 a). 왜냐하면 基金의 形成行爲는 기름 汚染損害의 賠償請求에 대한 하나의 辦濟方法이기 때문이다. 그러나 기름 汚染損害 이외에 다른 損害(예컨대 방파제나 항로표지의 충돌파손 등)도 함께 발생하였다면 그것은 별개의 損害이므로 이 基金과 별도로 청구할 수 있다고 본다.⁵⁰⁾

기름 汚染損害와 관련하여 基金이 설치되면 提訴法院이나 정부기관은 基金이 설치되기 전에 押留되어 있는 船舶과 다른 재산에 대하여 解除(release)를 명령하여야 하며, 押留를 피하기 위하여 제공된 擔保로서 押留供託金(bail) 또는 保證金(security)이 있으면 이도 解除하여야 한다(民協約 제 6 조 1 항 b). 현재 제공된 押留供託金이나 保證金 기타 押留財産은 基金形成을 위한 基金에 산입될 수는 없다고 본다.⁵¹⁾

이러한 基金이 설치된 뒤에 形成基金이 效力을 발휘하기 위하여서는 기름 汚染損害와 관련한 賠償請求人이 基金을 관리하는 法院에 아무런 장애없이 出廷하고 문서나 기록을 열람(access)할 수 있어야 하고, 또한 그 基金이 請求와 관련하여 실제로 사용될 수 있어야(is actually available)한다(民協約 제 6 조 2 항). 장애없이 出廷한다는 것은 외국法院에 基金이 形成된 때를 위한 規定이고, 請求와 관련하여 실제로 사용될 수 있어야 한다는 것은 실제로 辦濟에 擔當할 수 있어야 한다는 뜻이다.⁵²⁾

50) 襄炳泰, “1969년 油濁民事責任條約과 1971년 油濁補償國際基金條約의 개요와 그 개정동향”, p.24.

51) 襄炳泰, “1969년 油濁損害에 대한 民事責任에 관한 國際條約의 研究”, 1974. 8. p.17.

52) 上掲書, 1974. 8. p.17.

(3) 基金의 分配와 代位

기름·汚染損害의 基金이 설치되면 확정된 債權額의 비율에 따라서 分배된다(民協約 제 5 조 4 항). 이 債權額은 被害者의 직접적인 損害賠償請求權 뿐만 아니라 기름 汚染損害를 줄이거나 방지하기 위하여 船舶所有者가 자발적으로 행한 현실적 조치 및 예방적 조치로서 발생한 船舶所有者의 합리적 경비나 희생(*expenses reasonably incurred or sacrifices*)에 대한 請求도 基金에 대한 다른 債權과 동등한 순위로 競合한다(民協約 제 5 조 8 항).

따라서 基金은 오직 기름 汚染損害에 대해서만 배당지급하므로 汚染損害 請求者間의 순위는 동순위이고 船舶優先特權(*maritime lien*)의 문제는 발생하지 아니한다. 즉, 船舶優先特權의 債權은 그 船舶과 그에 부수한 海産에 부착되어 있는 것이고, 責任制限基金은 기름 汚染損害를 賠償하기 위한 특별재산이며 債權者도 그 특별재산으로만 辨濟받을 수 있을 뿐이므로 별개의 재산이다.

그리고 基金을 分배하기 전에 船舶所有者, 保險者, 財政保證人이 기름 汚染損害를 賠償한 때에는 그 지급액을 限度로 하여 基金에 대한 分配請求權의 代位權(*right of subrogation*)을 갖게 된다(民協約 제 5 조 5 항). 이 代位權은 위에 언급한 사람 이외의 사람에게도 國內法상 代位가 인정되는 범위에서 그 사람이 지급한 賠償額에 대하여 적용된다(民協約 제 5 조 6 항).

또한 損害賠償額이 뒷날 지급되어야 함이 立證된 경우에는 法院은 船舶所有者 또는 保證人이 損害賠償을 지급하고 난 다음에 基金에 대하여 請求를 행사할 수 있도록 충분한 금액을 잠정적으로 留保하도록 명령을 할 수 있다(民協約 제 5 조 7 항).

VI. 強制保險制度

1. 強制保險

기름 汚染損害에 대한 船舶所有者의 嚴格責任主義를 채택함으로써 被害者를 강력하게 보호하기 위한 조치가 마련되었고, 船舶所有者의 責任履行의 확실성을 보장하기 위한 방법으로서 2,000 톤 이상의 散積油 기름을 화물로서 수송하는 탱커는 強制保險 (compulsory insurance), 財政保障 (financial security)에 강제로 가입하여야 한다 (民協約 제 7 조).

이 強制保險制度는 不法行爲制度에 있어서 無過失責任原則을 근거로 발달한 損害保險의 일종인 責任保險이고, 또 기름 汚染損害의 賠償責任을 부담하는 탱커 所有者들에게 기름 汚染損害의 危險을 사회적으로 분산케 하는 損害賠償責任의 社會화된 保險制度의 한 형태라 할 것이다. 특히 기름 汚染損害로 인한 被害가 몹시 심하여 加害者의 독자적 해결능력으로는 被害者를 충분하게 救濟하기가 불가능하기 때문에 被害者의 救濟를 확실하게 하기 위하여 強制保險制度가 채택된 것이다. 그러므로 被害者를 적극적으로 보호하는 방법으로서 保險者에 대한 被害者의 직접請求權을 인정하고 있다 (民協約 제 7 조 8 항).

그리고 船舶登陸國 (state of registry)의 관할청은 強制保險이나 財政保障의 要件이 충족된 경우에는 有效한 증명서를 발급하여야 하고, 이들 증명서는 協約 제 5 조 1 항의 要件을 합치하여야 한다 (民協約 제 7 조 2 항). 그러나 船舶登陸國이 발행한 증명서는 해당 船舶이 強制保險에 가입되었음을 확인하는 것이기 때문에 이들 船舶에의 기름 汚染損害의 被害者가 賠償을 받지 못한 경우라 하더라도 발행국은 責任을 지지 아니한다.⁵³⁾

53) 朴容燮, “船舶에 의한 海洋汚染損害와 國際民事·基金協約”, p.21.

(民協約 제 7 조 11 항).

외국의 立法例로서 일본은 「油濁損害賠償保障法」에서 財政保障證明書를 소지하지 않은 2,000 톤을 초과하는 기름을 撒積한 船舶은 자국에 입출항할 수 없다고 하고, 또 증명서 없이 입출항한 경우는 1년 이하의 징역 또는 10 만엔 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다.⁵⁷⁾

영국도 「商船(기름 汚染)法」에서 영국국적 이외의 船舶은 증명서 없이는 영국 영해를 航行할 수 없다고 規定하고 있으며, 만약 증명서 없이 입출항 하는 경우에는 3만 5천파운드를 限度로 하여 벌금을 가하게끔 하고 있다.⁵⁸⁾

우리나라는 協約에는 가입하고 있으나 아직 國內法制가 확보되어 있지 않아 財政保障證明書에 관한 規定을 위반해도 規制法이 없는 불완전한 상태이고, 다만 해운항만청고시 제 180 호(1979. 3.23. 시행) 「油濁汚染損害에 대한 民事責任에 관한 保險 또는 기타 財政保證書發行規程」에서 “國際民事責任協約 제 7 조에 의한 船舶所有者の 履行擔保로서의 은행保證 또는 國際基金으로부터 교부되는 유효증명서와 함께, 賠償責任保險에 대한 증명서를 휴대하지 않으면 2,000 톤 이상의 기름을 수송하는 船舶은 우리나라 항만이나 영해에 출입할 수 없다”고 規定되어 있을 뿐이다.

財政保障證明書의 效果는 다른 條約국에서도 이 증명을 수락하고 자국에서 발급한 경우와 동일한 效力을 인정하며, 條約국은 증명서에 기재된 保險者나 財政保證者가 協約上의 擔保責任의 이행이 곤란하다고 판단될 때, 즉 기름 汚染사고가 발생하였는데도 保險者 또는 財

57) 일본 油濁損害賠償保障法 제 13 조 2 항, 제 47 조 2 호

58) 영국 商船(기름 汚染)法 제 10 조 6 항

政保證者로서의 責任을 이행치 아니한 사람을 保證者로 하고 있는 때, 또는 이들의 破産・解産의 사유가 있거나 그러한 위험이 있을 때에 船舶登錄國에 協約을 요청할 수 있다(民協 條 7 조 7 항). 登錄國이 協約에 응하지 아니하는 때는 協約 條 7 조 11 항의 불이익을 그 船舶에 課할 수 있을 것이다.

Ⅶ. 裁判管轄權・外國判決의 效力・求償權의 消滅

1. 裁判管轄權

기름 汚染損害는 여러나라가 관련되어 복잡한 管轄權 문제가 발생하므로 이를 단순화하기 위하여 協約은 被害國에게만 管轄權을 인정하는 原則을 채택하고 있다. 즉, 1 개국 또는 수개국의 영토나 영해에서 발생한 기름 汚染損害와 이의 예방조치를 위한 損害의 賠償請求를 위한 訴訟은 被害國의 法院에 대하여서만 제기할 수 있다. 다만 이러한 訴訟이 제기되면 船舶所有者에게 합리적인 통지를 하여야 한다(民協約 條 9 조 1 항).

이와 관련하여 각 締約국은 자국의 法院이 기름 汚染損害의 賠償請求訴訟에 응할 수 있는 필요한 管轄權을 확보하여야 한다(民協約 條 9 조 2 항). 이것은 協約에서 締約국이 국내적으로 기름 汚染사고와 관련한 司法節次와 司法行政에 관한 어떠한 내용도 規定하고 있지 아니하므로 管轄國의 實體法과 訴訟法에 의하여 規制가 되어야 할 것으로 생각된다.⁵⁹⁾

訴訟의 管轄은 모든 被害國에 인정되어 있으나 協約 條 5 조에 따른 責任制限基金이 이들 法院 중의 어느 法院에 形成되던 그 法院만이 基金의 배당과 분배에 관하여서는 배타적인 管轄權을 갖게 된다 (

59) 朴容燮, “船舶에 의한 海洋汚染損害와 國際民事・基金協約”, p.22.

民協約 제 9 조 3 항). 이 규정은 被害國이 복수인 경우 한 法院에만 基金形成을 할 수 있게 하고, 基金의 분배 즉 마지막 判決의 집행을 용이하게 할 수 있는 실익이 있다.

한편, 기름 汚染사고를 낸 船舶所有者가 비체약국의 국민인 경우에 被害者가 船舶所有者를 상대로 그의 본국에서 訴를 제기한다면 어떻게 되는가 하는 문제가 제기될 수 있다. 비체약국의 法院이 이러한 訴訟을 受理하지 못하도록 할 수 있는 가능성이 없으므로 이 경우 協約의 전 體制는 의미를 상실할 수도 있다.⁶⁰⁾

2. 外國判決의 效力

協約 제 9 조 1 항의 규정에 의거하여 管轄權이 있는 法院이 내린 判決은 체약국간에 더 이상 통상의 再審形式(ordinary forms of review)에 따를 수 없는 경우 모든 체약국에서 승인되어야 한다(民協約 제 10 조 1 항 본문). 그 승인된 判決은 각 체약국에서 요구되는 절차가 완료되면 즉시 시행된다. 그 절차는 사건의 本案을 재개하는 것을 허용하지 아니한다(民協約 제 10 조 2 항). 이것은 외국 法院의 확정 判決을 인정하는 전제조건으로서 그 判決은 당연히 공익에 위반하지 않고, 또한 그 국가의 주권의 양보가 요구되지 않은 것이라야 함은 당연한 것이다.⁶¹⁾

우리法下에서 외국 法院의 判決의 승인 요건은 첫째, 외국 法院의 확정 判決이 있어야 하고 둘째, 외국 判決이 民事訴訟法 제 203 조의 요건을 구비하여야 한다.⁶²⁾ 그리고 위와 같은 승인요건을 갖춘 判決에

60) David Abecassis, op. cit., p.194.

61) 우리나라 民事訴訟法 제 203 조

62) 우리나라 民事訴訟法 제 477 조 2 항

한하여 執行判決을 부여한다.

그런데, 執行判決과 관련하여 協約 제 10 조 2 항의 「각 체약국에서 요구되는 절차」가 무엇이나에 관해 의견의 대립이 있다. 즉 사안의 再審을 허용하는 것이 아니라 다만 집행을 행하는 체약국의 제출절차를 의미한다고 하여 執行判決조차도 필요치 않고 당연히 집행되는 것이라는 견해⁶³⁾와 이 절차는 우리나라 法院의 執行判決을 의미하는 것으로 執行判決을 받지 않으면 強制執行을 할 수 없다(民訴 제 476 조)는 견해⁶⁴⁾가 있는데 후자가 타당하다고 생각한다.

이 協約에 의하면 외국判決의 승인요건으로서는 단지 協約의 비준 뿐이므로 國內法の 제정조치가 없는 현시점에서 民事訴訟法 제 203 조에 의할 것인지 아니면 協約 제 10 조 1 항에 의할 것인지가 논의의 대상이 될 수 있으나, 協約 제 10 조를 民事訴訟法 제 203 조의 特則으로 본다면 승인요건은 協約 제 10 조 1 항에 의하여야 할 것 같다.

외국의 立法例를 보면 일본은 「油濁損害賠償保障法」 제 12 조 2 항에서 일본의 「民事訴訟法」 제 515 조 제 2 항 2 호에 의한다는 명문規定을 두고 있고, 영국은 1933 년 외국判決法(Foreign Judgement Act 1933) 제 1 장을 영국 「商船(기름 汚染)法」 제 1 조와 관련하여 체약국의 法院의 判決에 적용하는 것으로 「商船(기름 汚染)法」 제 13 조에 明定하고 있다.⁶⁵⁾

63) 襄炳泰, “1969 년 油濁損害에 대한 民事責任에 관한 國際條約 研究”, 1974. 9, p.33.

64) 朴容燮, “油濁汚染損害의 民事責任協約의 法律問題에 관한 考察”, 1980. 1, pp.69-70.

65) Michael Thamas & David Steel, op. cit., p.679.

외국法院의 확정判決은 사기 (fraud)에 의하여 判決을 받은 때, 被告에게 그 裁判에 출석하기 위한 합리적 통지와 공평한 기회를 주지 아니한 때에는 예외적으로 再審이 허용된다 (民協約 제 10 조 1 항 a, b) .

3. 求償權의 消滅

기름 汚染損害에 관한 賠償請求權은 損害가 발생한 날로부터 3년 이내에 訴訟을 제기하지 아니하면 消滅한다. 또한 損害의 사고일로부터 6년이 지나면 訴訟을 제기할 수 없다 (民協約 제 8 조). 이 기간에 대하여 그 法的 性質이 除斥期間으로 볼 것인가 아니면 消滅時效期間으로 볼 것인가 하는 문제가 나올 수 있다고 본다.

그러나 제 8 조 문언이 賠償請求權 (right of compensation)이 消滅한다 (shall be extinguished)로 표현되어 있으며 해상운송의 신속성과 반복성 때문에 한 개의 사건이 빨리 끝을 맺지 못하면 海事債權 (maritime claims)의 이해관계가 복잡하여 지고 해상운송과 관련하여 거래의 안전성을 해할 우려가 많기 때문에 이 協約에서 규정한 求償權의 消滅은 除斥期間으로 보아야 한다.⁶⁶⁾

VII. 國內法상의 문제점

國際民事責任協約은 해상에서 기름 汚染사고가 발생한 후의 損害와 지출된 費用의 填補를 목적으로 체결된 國際協約이기 때문에 協約의 民事的 性質로부터 填補와 관련한 行政節次法과 司法상의 節次法에 관한 國內法規의 정비가 필요하나, 아직 그 國內立法이 미

66) 朴容燮, “油濁汚染損害의 民事責任協約의 法律問題에 관한 考察”, 1980. 2, p.37.

비한 상태에 있다.

따라서 汚染被害의 救濟制度가 불완전하여지고 被害者를 적극적으로 보호해야 할 近代私法의 이념이 배치하는 실정에 놓여있다. 國際民事責任協約은 國際協約으로서 國際的 통일원칙을 토대로 立法한 것이기 때문에 우리나라의 法律組織과 體系에 그대로 적용할 수 없다.

이러한 관점에서 살펴보면 國際民事責任協約에 대한 國內法상의 문제점은 다음과 같다.

첫째, 우리나라는 國際民事責任協約을 근거로 한 國內立法이 이루어지지 아니하였으므로 被害者를 위한 제도적인 보호장치를 마련하지 못하고 있다. 따라서 현재로서는 기름 汚染사고에 대한 損害賠償에 관한 法律문제는 당사자 사이의 합의가 아니면 不法行爲法의 일반원칙이나 商法상의 船舶所有者責任규정에 의하여 被害者의 救濟가 크게 제약을 받고 있다. 즉, 國際民事責任協約의 責任限度額은 高額인데 비해 商法상의 船舶所有者責任규정은 金額責任主義와 船價責任主義의 併用主義를 채택함으로써 인하여 그 責任限度額은 매우 낮다.

둘째, 國際民事責任協約에서는 2,000 톤 이상의 撒積한 기름을 운송하는 탱커에 대하여 강제적으로 補償保險에 가입토록 규정하고 있으나, 國內法상 이를 엄격하게 준수하도록 강제할 수도 없고, 또한 감독할 근거와 처벌규정이 없어서 그 法的 實行성이 없다.

셋째, 強制保險 및 保障基金 또는 國際基金의 形成·分配·管理에 관한 國內法이 제정되어 있지 않아서 각 契約의 성립이 불가능하고 분쟁에 대하여 法的 절차에 따른 해결이 불가능하다.

넷째, 國際基金協約에 동의, 비준하지 않고 있으므로 기름 汚染사고에 있어서 船舶所有者가 免責인 경우, 또는 責任限度額을 초과한

경우에는 補償基金의 확보가 불가능하므로 실제로 國際民事責任協約의 운용에 근본적인 문제점이 잔존한다.

다섯째, 國際民事責任協約에서는 船舶所有者에게 責任을 집중시키고, 責任原則을 嚴格責任으로 규정하고 있어서 우리나라 不法行爲法の 過失責任主義에 비하여 매우 무거운 責任을 지우고 있다. 이 점은 被害者의 보호를 주목적으로 하는 國際民事責任協約의 立法目的과 상당한 차이를 두고 있다. 따라서 만일 현행 民法의 過失責任主義를 責任原則으로 할 경우에는 國際民事責任協約이 추구하는 被害者의 보호가 어려워질 수 밖에 없다.



제 3 장 기름 汚染損害에 대한 國際基金協約

I. 立 法 目 的

1969년의 國際民事責任協約은 하나의 매우 중요한 양해를 전제로 하고 있었는데 그것은 기름 汚染損害를 填補하기 위한 國際基金을 설치하는 協約을 1971년 까지 마련한다는 것이었다. 이러한 구상에 따라 1969년 國際民事責任協約의 채택시에 「기름 汚染損害를 위한 국제적 補償基金의 설치에 관한 결의」가 동시에 채택되었다. 이 결의안의 골자를 보면, 「1969년 國際民事責任協約은 비록 嚴格責任主義원칙에 의하여 제정되고, 그리고 화물로서 撒積상태의 기름을 수송하는 船舶을 위하여 強制保險 또는 기타 財正保證의 제도를 규정하고 있지만, 모든 사고에 있어서 희생을 완전하게 보호할 수 없음에 유의하고, 회의기간 중에 국제적 基金의 성질상 어떤 형식의 보완조치는 대규모 기름 汚染사고의 被害를 가능한 한 적절하게 補償하여 줄 수 있는 필요성이 확실하게 제시된 것을 인식하고서…」라고 명시되어 있다.

즉, 國際民事責任協約만으로는 被害者에 대하여 충분한 보호를 하여 줄 수 없는 것을 인정하고 被害者에게 충분한 補償을 하기 위하여서는 國際基金이 필요함을 인식하여 1971년 까지 國際基金을 설치하는 協約을 채택하기 위한 회의소집을 IMO에 요청하게 되었던 것이다. 이 결의에 따라 IMO에서 協約案을 작성하고 1971년 12월

브뤼셀에서 國際基金協約이 채택되어 1978년 10월 16일부터 효력이 발생하게 되었다.

그러므로 國際基金協約의 前文에는 「기름 汚染損害를 입은 被害者에게 적절한 賠償을 보장할 필요가 있음을 확인하고, 1969년 國際民事責任協約이 被害者에 대해서 반드시 충분한 賠償을 행할 수는 없고 또한 船舶所有者에게는 추가적인 재정상의 부담을 부과하는데, 기름의 해상운송에서 발생하는 기름 汚染損害의 경제적 손실을 해운 산업측에만 부담시켜서는 아니되고, 荷主측도 그 일부를 부담하여야 할 것이라 확신하녀, 기름 汚染損害의 被害者에게 충분한 補償을 행함과 동시에 船舶所有者에게 부과된 추가적인 재정상의 부담을 경감시키기 위하여 國際民事責任協約을 보완하는 賠償과 補償제도의 필요성이 있음을 확신하여 이 協約에 합의한다」고 명시하고 있다.

이 前文의 취지는 特殊不法行爲에 있어서 危險責任說을 근거로 하여 荷主에게 기름 汚染損害에 대한 無過失責任을 인정하고 있는 것이다. 따라서 荷主는 기름이라는 화물의 특수한 위험성 때문에 기름 汚染損害를 입은 제 3자에 대해 填補할 의무가 있는 것이다.

危險責任說은 特殊不法行爲에 있어서 위험한 시설의 관리자는 그로부터 발생한 損害에 대하여 責任을 져야 한다는 주장으로, 無過失責任論의 근거로 가장 유력한 학설이다. 우리 民法 제758조의 工作物등의 占有者·所有者의 責任에 관한 규정은 危險責任의 원리를 포함하는 것으로 이해되고 있다.⁶⁷⁾ 危險責任說을 발전시키면 자기의 힘

67) 郭潤直, 前掲書, pp.613-614.

으로서는 방지할 수 없는 결과일지라도 그 결과발생이 불가피한 위험을 가진 근대적 기업을 영위하는 이상 그 결과에 대하여 責任을 지게 된다. 현대의 대기업은 그 자체가 위험을 내포하고 있으나 공익상 견지에서 그 기업을 허용하지 않을 수 없다. 그러므로 위험의 발생을 허용하는 代價으로서 위험에서 발생하는 損害에 대하여는 기업이 責任을 지야 한다고 생각한다.⁶⁸⁾

이와 같이 1971년 國際基金協約은 1969년 國際民事責任協約의 보완協約으로서 嚴格責任主義에 의한 기름 汚染損害의 被害者에 대한 補償하고 적절한 補償 및 國際民事責任協約에 의한 船舶所有者의 추가적 재정부담의 경감이라는 기본원칙 아래, 기름 汚染損害의 被害者에 대한 추가적 補償의 지급과 國際民事責任協約상 責任을 지는 船舶所有者에 대한 填補의 지급을 立法目的으로 하고 있다. 이 國際基金協約은 총 48 조로 구성되어 있는데 실제적 규정인 되는 國際基金의 形成(15 조)까지만 살펴보기로 한다.

II. 協約의 적용대상

1. 기 림

協約의 적용을 받는 기름은 「지속성 탄화수소의 광물유에 한정」하므로 (基協約 제 1 조 2 항), 國際民事責任協約에서 규정한 고래기름(whale oil)은 포함하지 아니한다.

68) 金昌祚, “公害의 私法的 救濟의 法理에 관한 研究”, 동아대학교 대학원, 법학박사 학위논문, 1974, p.95.

그리고 國際基金을 모으기 위하여 적용을 받는 기름을 分擔油 (contributing oil)라 하고 원유와 연료유와 같은 증유에만 적용한다 (基協約 제 1 조 3 항). 원유라 함은 수송을 위한 처리여부를 불문하고 지하로부터 산출된 모든 액체 탄화수소의 혼합물을 말한다. 연료유는 ASTM (American Society for Testing Materials) 규격 (D 396-69) 제 4 연료유를 포함하고 이 이상의 증질의 것으로 한다.

2. 國際基金 (International Fund)

「國際基金」(이하 基金이라 함)은 기름 汚染損害에 대하여 國際民事責任協約상의 責任限度를 초과하는 損害를 補償하고, 船舶所有者가 國際民事責任協約에 따라 부담하게 되는 가중된 재정부담의 부분을 填補할 것을 목적으로 설립되므로 (基約的 제 2 조 1 항) 基金이 이 協約의 적용대상이 됨은 당연하다.⁶⁹⁾

따라서 基金은 被害者 및 船舶所有者에 대한 補償의 主體가 되고,⁷⁰⁾ 權利·義務의 主體이며 또한 訴訟에 있어서 당사자 지위가 있는 法人으로 인정된다 (基協約 제 2 조 2 항).

3. 적용영역

基金에 의한 被害者補償에 대하여서는 締約국의 영해를 포함한 영역에서 일어난 기름 汚染損害와 損害방지를 위한 예방조치에 적용한다 (基協約 제 3 조 1 항). 그러나 1984년 改正議定書에서는 國際民

69) 裴炳泰, “1969년 油濁民事責任條約과 1971년 油濁補償國際基金條約의 개요와 그 개정동향”, p.28.

70) 李均成, “海洋環境保全法制 —船舶에 의한 海洋汚染을 중심으로—”, 環境法研究, 제 4 권, 1982, p.141.

事責任協約 1984년 議定書에 상응하여 배 타전 선계수역까지 확장하고 있다(基協約議定書 제 4 조).

그리고 船舶所有者에 대한 填補(indemnification)에 대하여서는 2협약 국적의 船舶이 國際民事責任協約의 2협약국의 영해를 포함한 영역내에 발생한 기름 汚染損害 및 이러한 損害를 방지하기 위하여 취한 예방조치에 적용된다(基協約 제 3 조 2 항). 이를 대표로 나타내면 다음과 같다.⁷¹⁾

〈表 1〉 國際基金協約의 적용관계

(○은 적용, ×는 비적용을 표시)

船舶의 등록국	被害國	CLC와FUND	CLC만의	2협약의
	補償・填補	의 2협약국	2협약국	비2협약국
CLC와 FUND의 2협약국	被害者補償	○	×	×
	船主填補	○	○	×
CLC만의 2협약국	被害者補償	×	×	×
	船主填補	×	×	×
2협약의 비2협약국	被害者補償	○	×	×
	船主填補	×	×	×

위 대표로 볼때 國際基金協約과 國際民事責任協約은 한 쌍으로 작용하므로 어느 한 協約만을 비교하는 것은 실익이 없음을 알 수 있다.

71) 金石祈, “기름 流出에 의한 海洋汚染의 대책과 처리”, 한국김사장공사, 1982.3, p.305

Ⅲ. 被害者를 위한 基金의 補償義務와 免責事由

1. 被害者 補償義務의 要件

基金이 기름 汚染損害에 대하여 被害者에게 보상해 주는 이유는 앞서 協約의 前文의 취지에서 밝힌대로 特殊不法行爲에 있어서의 危險責任說을 근거로 荷主에게 無過失責任을 인정하였기 때문이다. 따라서 基金은 船主의 영해를 포함한 領域내에서 발생한 기름 汚染損害의 被害者에 대하여 다음의 경우에 補償할 義務를 진다.(基協約 제 4 조 1 항).

① 國際民事責任協約에 따라 그 損害의 賠償責任이 생기지 아니하는 경우.

② 國際民事責任協約에 따라 船舶所有者와 財政保證人이 전액 賠償하지 못하는 경우. 被害者가 國際民事責任協約상의 法的 救濟조치를 모두 행하였음에도 損害의 전액 賠償을 받을 수 없는 경우가 여기에 해당한다.

③ 기름 汚染損害가 國際民事責任協約상의 船舶所有者責任의 한도를 초과하는 경우. 이 경우 船舶所有者가 기름 汚染損害를 방지하거나 감소시키기 위하여 입은 희생이나 합리적으로 지급한 비용은 기름 汚染損害로 본다.

2. 基金의 補償限度額

(1) 1971년 協約

基金은 1 회의 기름 汚染사고에 대하여 國際民事責任協約에 따라서 지급되는 賠償責任額과 協約에 따라 지급되는 補償額의 총액이

6억 7,500 만프랑⁷²⁾(미화 5,400 만달러)을 초과하지 아니하는 범위 내에서만 補償한다(基協約 제 4 조 4 항). 그러나 國際民事責任協約상의 예외적인 자연현상으로 인한 損害(民協約 제 3 조 2 항 a)에 대하여서는 國際民事責任協約상 船舶所有者가 免責이 되어 被害者에 대한 補償額이 없게 되므로 協約에서 6억 7,500 만프랑을 한도로 補償한다. 다만 基金총회는 補償限度額을 9억프랑까지 인상 결정할 수 있으나(基協約 제 4 조 6 항), 이 경우에는 총회의 3/4 다수결의 찬성이 있어야 한다(基協約 제 33 조 1 항).

(2) 1984년 議定書

1984년의 改正議定書를 검토하는 과정에서 責任限度額을 둘러싸고 석유산업계와 해운업계 사이에 損害의 분담에 대해 날카롭게 대립하였는데, 石油會社國際海事協議會(OCIMF: Oil Companies International Marine Forum)는 탱커 所有者는 기름의 안전운송에 일차적인 責任이 있으므로 汚染損害에 대해서 責任을 지는 것은 당연하고 協約이 船舶所有者의 보험의 인수능력을 초과하는 대규모 사고만을 석유산업계가 보완적으로 補償하고자 한 것이었으나, 船舶所有者의 P & I 保險의 인수능력이 3억달러로 증가하였고, 사고의 대부분이 운항상의 過失로 인하여 발생하고 있는 이상 일상적인 사고에 대하여 荷主가

72) 1971년 國際基金協約 원문에서는 補償총액을 4억5,000 만프랑으로 규정하였다. 그러나 1978년 3월 16일 리베리아 탱커 아모크·카디즈호가 프랑스 서해안에 얹혀서 선체가 부러졌고 원유를 22만톤 유출시킨 대 汚染사고가 발생하였다. 이 사고로 인하여 國際基金協約에서는 1978년 4월 20일 제 2 회기에서 補償총액을 50%인상하여 6억 7,500 만프랑을 최고한도액으로 결정하였다. 國際基金協約의 보상금 계산단위를 IMF의 SDR 단위로 표시하도록 규정하고 있는 1976년 議定書에 의하면 6억 7,500 만프랑은 4,500 만 SDR 이 된다.

補償責任을 분담한다는 것은 불합리하다. 그러므로 協約은 대규모 기름 汚染사고에 대하여서만 적용하여야 하고 船舶의 크기는 기름 汚染損害額과 거의 관계없이 소형 탱커도 대형 기름 汚染損害를 일으킬 수 있다고 주장하였다. 이와 같은 이유로 船舶所有者의 責任限度額을 5,000 만달러로 인상하고 基金의 補償限度額을 7,500 만달러로 증액하여 補償총액을 1억 2,500 만달러로 인상하는 것이 타당하다고 주장하였다.

이에 대해, 해운업계측은 기름 汚染損害는 기름이라는 운송화물의 특수성 때문에 발생하는 것으로, 그로 인한 위험을 해운업계측에만 부담시켜서는 아니되고 荷主측도 그 일부를 부담하도록 현행 協約에 명시되어 있으므로 兩協約에 설정되어 있는 부담의 균형은 유지되어야 한다고 주장하였다. 그리고 MARPOL 73/78 과 SOLAS 74/78 協約의 발효에 따라 탱커시장의 불황속에서도 막대한 비용을 들여 船舶의 구조와 설비의 개선을 하였고, 海洋汚染防止를 위해 선원의 자질향상을 위한 교육, 선사의 안전관리에 노력을 기울이고 있으므로 船舶所有者의 責任限度額을 일률적으로 5,000 만달러로 인상하는 것은 과도한 것으로, 그렇게 할 경우 거의 모든 사고가 基金의 補償범위 밖에 있게 된다고 주장하였다. 또한 그 동안의 사고실적을 보더라도 船舶所有者와 基金의 부담비율이 3 : 1 정도로 船舶所有者 부담이 많으므로 인플레이션으로 인한 영향만 고려하여 船舶所有者 責任의 下限을 100 만달러로 하고 上限을 3,000 만달러로 하여 補償총액을 1억 5,000 만달러로 할 것을 주장하였다.⁷³⁾

이러한 논란 끝에 결국 1984년 議定書에서는 補償額의 최고한도를 1억 3,500만 SDR로 대폭 인상하였으며, 分擔油(contributing oil)가 연간 6억톤이 되면 2억 SDR로 증액할 수 있도록 하였다(基協約 議定書 제 6 조 3 항).⁷³⁾

3. 基金의 免責事由

基金은 다음의 사유로 말미암아 기금 汚染損害가 발생한 경우에는 補償의무를 면한다.

① 전쟁, 적대행위, 내란 또는 폭동에 의하여 발생한 경우(基協約 제 4 조 2 항 a).

② 운항, 공용선으로부터 유출 또는 배출된 汚染損害의 경우(基協約 제 4 조 2 항 a).

③ 請求權者가 2척 이상의 船舶에 의한 사고로부터 損害가 생긴 것을 입증하지 못한 경우(基協約 제 4 조 2 항 b).

그러나 基金은 國際民事責任協約상 인정된 船舶所有者의 免責事由(民協約 제 3 조 2 항), 즉, 예외적이고 불가피하고 不可抗力의 성질의 자연현상, 의도적인 제 3자의 행위 또는 등대와 기타 정보표

73) 裴炳泰, “1969년 油濁民事責任條約과 1971년 油濁補償國際基金條約의 개요와 그 개정동향”, pp. 41-43.

유형해운해부부, “1969년 CLC와 1971년 FC의 改正, 채택을 위한 IMO 외교회의 참가보고서”, 1984. 7, pp.39-47.

74) 1984년 改正議定書는 전년도에 적어도 6억톤 이상 달하는 分擔油를 수량한 8개국 이상이 비준하면 그로부터 12개월 후에 발효하게 되며(基協約 議定書 제 30 조 1 항), 1987년 9월 8일 비준한 프랑스가 첫 번째 비준국이 되었다(IMO, NEWS LETTER, Nov. 4, 1987).

지의 유지에 責任이 있는 정부기관의 관리상 過失 또는 不法行爲에 의하여 일어난 기름 汚染損害에 대하여도 基金은 補償責任이 있다. 그런데 정부기관의 관리상의 過失 또는 不法行爲의 경우에도 基金이 責任을 지는 것은 문제가 있다고 생각된다.⁷⁵⁾

위의 조항에 비추어 볼때 基金이 補償하여야 할 중요한 대상은 國際民事責任協約상 船舶所有者가 免責되는 경우 이외에도 船舶所有者나 그 財政保證者가 無資力한 경우와 被害額이 國際民事責任協約상 責任限度를 초과하는 경우가 될 것이다. 특히, 2,000톤 미만의 탱커는 國際民事責任協約상 強制保險에의 가입이 요구되지 않으므로 소형 탱커의 사고로 인하여 被害가 발생하는 경우에는 船舶所有者가 無資力이고 또한 保險에도 가입이 안되어 있어 결국 基金이 補償하여야 하는 경우가 종종 발생할 것이다.⁷⁶⁾

또 하나의 중요한 사항은 기름 汚染損害를 방지하거나 감소시키기 위하여 船舶所有者가 취한 조치의 비용도 汚染損害로 본것인바 (基協約 제 4 조 1 항), 國際民事責任協約은 이에 관하여 전혀 언급하고 있지 않았던 것으로 船舶所有者의 오염방지 노력을 권장하기 위함이다.⁷⁷⁾

75) D.J.Cusine, "The International Oil Pollution Fund as Implemented in the United Kingdom", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.9, No.4, (July 1978), p.497.

76) David Abecassis, *op.cit.*, p.224.

77) *Ibid.*, p.224.

Ⅳ. 船舶所有者를 위한 基金의 填補義務와 免責事由

1. 船舶所有者를 위한 基金의 填補

(1) 1971년 協約

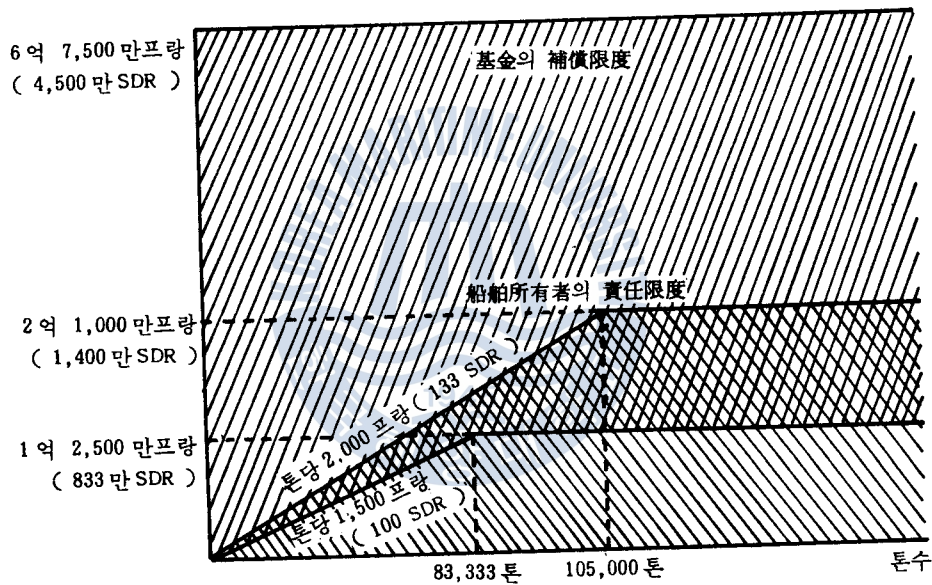
國際民事責任協約은 탱커 所有者의 賠償責任을 가중시키고 있으나, 이 協約은 船舶所有者의 賠償責任을 줄이고자 하는 것이 목적이므로 基金은 船舶所有者의 가중된 責任부분을 船舶所有者에게 填補한다. 基金의 船舶所有者에 대한 填補는 이 協約의 締約국의 영해를 포함한 영역내에 발생한 汚染損害 그리고 이러한 損害를 방지·감소시키고자 한 예방조치에 한해 적용된다(基協約 제 3 조 2 항). 따라서 <表 1>에서 본 바와 같이 國際民事責任協約과 이 協約에 모두 가입된 締約국에 등록된 船舶所有者만이 填補의 혜택을 받을 수 있다. 그러나 문제가 된 汚染損害가 國際民事責任協約의 締約국의 영토나 영해내에 발생된 것이면 충분하다.

締約국에 등록된 탱커가 이 協約의 締約국의 영토나 영해내에서 일으킨 기름 汚染損害에 대하여서는 등록 船舶所有者는 國際民事責任協約에 따라서 船舶 톤당 2,000 프랑으로 계산한 금액 또는 2억 1,000 만프랑까지 責任을 지는데, 船舶所有者가 부담한 적은쪽 금액에서 船舶 톤당 1,500 프랑으로 계산한 금액 또는 1억 2,500 만프랑 가운데 적은쪽 금액을 뺀 금액만큼을 基金이 船舶所有者 또는 保險者에게 填補하여 준다(基協約 제 5 조 1 항).⁷⁸⁾ 이것은 船舶所有

78) 이것을 國際基金協約 1976년 議定書에 의한 SDR 단위로 환산해보면 2,000 프랑은 133 SDR (미화 160 달러), 2억 1,000 만프랑은 1,400 만 SDR (미화 1,680 만달러), 1,500 프랑은 100 SDR (미화 120 달러),

者 또는 保險者는 國際民事責任協約에서 부담하는 責任額 가운데 4분의 1 내지 5분의 2 정도를 荷主가 내어 놓은 基金에서 填補받게 된다. 이것을 “Roll-back System”이라 하며, 船舶所有者의 責任이 가중되는 것을 완화시켜주는 완충장치라 할 수 있다. 이를 도표로 나타내면 다음과 같다.⁷⁹⁾

〈表 2〉 基金의 補償限度와 船舶所有者의 責任限度



- 船舶所有者의 責任범위
- 基金이 被害者의 損害를 補償할 범위
- 船舶所有者의 責任中 基金이 填補하는 범위

(2) 1984년 議定書

1984년 改政議定書에서는 基金이 船舶所有者에게 填補하여 주던

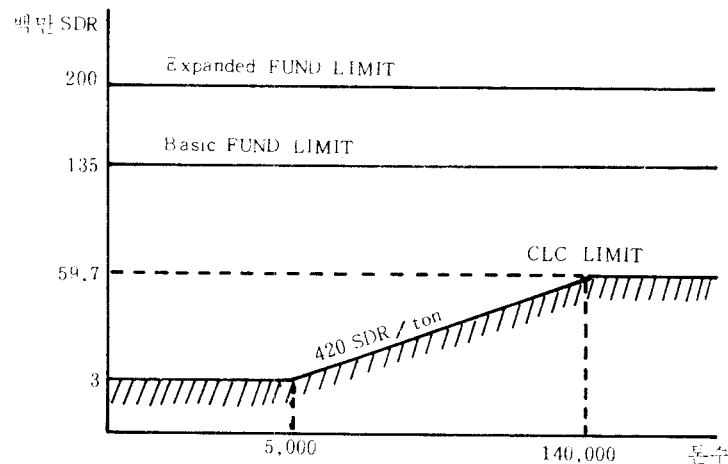
1억 2,500 만프랑은 833 만 SDR (미화 1,000 만달러)이다.

79) 李均成; 前掲論文, p. 143.

이러나, “Roll-back System”을 폐지하였다(基協約議定書 제 7 조)⁸⁰⁾

이 “Roll-back System”과 관련하여 CMI에서는 원칙적으로 國際民事責任協約과 國際基金協約사이의 균형(balance)을 유지하도록 요구하였고, 또한 責任限度額을 너무 증가시키지 아니한다면 “Roll-back System”은 필요하지 않을 수 있다고 지적하였다. 그 이유는 현행協約의 “Roll-back System”은 國際民事責任協約이 1957년 「船舶所有者責任制限協約」의 責任限度額보다도 훨씬 높기 때문에 필요하였던 것이다. 그러나 위의 兩協約이 동시에 개정될 경우 “Roll-back System”이 필요하지 않을 것으로 본 것이다. 특히 기름 汚染損害의 賠償請求額이 기름 이외의 다른 종류의 物的損害의 賠償請求額보다 큰 차이가 나지 아니할 경우에는 현행과 같은 “Roll-back System”이 필요하지 않다고 의견을 제시하고 있다. 다만, 船舶所有者의 責任限度額이 과도하게 결정된다면 “Roll-back System”은 1971년協約과 1957년 「船舶所有者責任制限協約」이 서로 협력하는 것과 같이 “Roll-back System”의 취지에 좇아서 船舶所有者의 責任制限이 1976년

80) 國際民事責任協約과 國際基金協約의 1984년 改正議定書에서의 責任限度額을 도표로 나타내면 다음과 같다.



< 1984 CLC/1984 FUND >

「海事債權에 관한 責任制限協約」상의 責任制限과 서로 협력할 수 있는 방법으로서 계속 유지되어야 할 것을 주장하였다.

그러나 1976년 海事債權協約에서 船舶所有者的 責任限度額이 이미 1957년 「船舶所有者責任制限協約」상의 責任限度額보다 훨씬 가중되어 있으므로 1984년 改正議定書에서 兩協約의 균형을 고려하여 “Roll-back System”을 폐지한 것이다.⁸¹⁾

2. 基金의 免責事由

船舶所有者 자신의 惡意있는 不法行爲(wilful misconduct)로 인하여 기름 汚染損害가 발생한 경우에는 基金은 填補義務를 면한다(基協約 제5조 1항 단서). 또한 基金이 船舶所有者的 故意·過失로 인하여 다음 國際協約의 요건을 船舶所有者가 충족치 아니하고 있음을 立證하면 基金은 填補義務를 전적으로 또는 부분적으로 면한다. 다만, 그 國際協約 요건의 불이행이 사고 또는 損害발생의 전적인 또는 부분적인 원인이 되어 있어야 한다(基協約 제5조 3항).⁸²⁾

① 1973/78년 海洋汚染防止協約(MARPOL 73/78)

② 1974/78년 海上人命安全協約(SOLAS 74/78)

③ 1966년 國際滿載吃水線協約

④ 1972년 國際海上衝突豫防規則(COLREG 72)

81) 朴容燮, “船舶에 의한 海洋汚染損害의 賠償保障을 위한 國際協約의 개정방향”, 韓國海事研究論文集, 1983. 12, p.33.

82) 1971년 國際基金協約 원문에는 각각 1954년 OILPOL의 1962년 協約, 1960년 SOLAS, 1966년 LOADLINE協約, 1960년 COLREG로 되어 있으나, 새로이 改正되면 자동적으로 그 요건을 만족시켜야만 補償혜택을 받을 수 있기 때문에 ‘改正協約’으로 대체한 것이다(基協約 제5조 4항, 5항).

基金의 船舶所有者에 대한 填補는 國際民事責任協約의 強制保險에 대한 再保險的 기능을 준 것이므로 基金은 총회의 결정에 따라 직접 保險者의 義務를 인수할 수가 있다(基協約 제 5 조 2 항).

앞서 언급한 協約 제 5 조 3 항은 船舶所有者에 대한 填補制度로 인하여 船舶所有者의 기름 汚染의 예방의식을 약화시킬 것이라는 비판에 대응한 것인데, 그 立證責任이 基金측에 있다. 이 조항을 보면 基金측에 免責될 수 있는 많은 기회를 부여하는 것처럼 보이나 基金이 船舶所有者의 故意·過失로 船舶이 이들 國際協約상의 기준을 위반하였고 바로 그러한 결과로 기름 汚染사고가 발생하였음을 立證해야 하기 때문에 基金이 填補義務를 면하는 경우는 매우 드물 것이다.⁸³⁾

V. 基金의 形成

1. 基金 分擔義務者

해양에서의 기름 汚染損害는 탱커에 의한 대량 수송이라는 특수성 때문에 그 被害는 매우 크며, 또한 원상회복기간이 장기간 필요로 하게 된다. 그러나 이러한 기름 汚染損害에 대하여 해상기업의 특수성과 위험성 때문에 해상운송인이 단독으로 모든 손해를 부담하는 것은 사실상 불가능하다. 따라서 受荷主人 석유산업도 危險責任說을 근거로, 無過失責任을 지도록 協約의 前文에서 밝히고 있으므로 석유산업이 基金의 分擔義務者가 된다. 그리고 協約은 荷主의 기름 汚染損害에 대한 危險責任을 保險制度 성격의 基金이라는 法制度를 통하여 위험을 분산시키고 있다.

83) 李相敦, 前揭論文, 1986. 4, p.46.

分擔金은 지난해 (calender year preceding)에 15 만킬로톤 이상의 기름을 탱커에 의하여 계약국 항 또는 오일 터미널에서 받은 受荷主가 진다 (基協約 제 10 조 1 항 전단). 그러나 비계약국의 항이나 터미널에서 양하되고 난 다음에 계약국에 수송되는 경우에는 계약국의 영역내에 있는 受荷施設에서 기름을 받은 受荷人이 分擔한다 (基協約 제 10 조 1 항 후단).

分擔할 기름 (contributing oil) 량의 계산은 자회사 또는 관련회사 (associated persons)⁸⁴⁾가 받은 기름량을 포함하는 것으로서 각 자회사가 단독으로 받은 양이 15 만킬로톤 이하 일지라도 전부의 총량이 15 만킬로톤을 넘으면 分擔金を 지급하여야 한다 (基協約 제 10 조 2 항 a).

2. 基金 分擔金

基金 分擔金은 계약국의 分擔義務者의 最低分擔金과 매년 예산으로 편성되는 연차分擔金으로 나누어 진다.

(1) 最低分擔金

最低分擔金 (initial contribution)은 協約이 해당 계약국에 대하여 발효하게 된 해의 전년에 그 계약국의 分擔義務者가 수령한 分擔油의 톤수에 일정금액을 곱하여 산출된 금액으로 한다 (基協約 제 11 조 1 항). 이 톤당 금액은 전 세계의 해상운송되는 分擔油 총량의 90%가 分擔을 지급한 경우에 총액이 7,500 만프랑이 되도록 基金총회가 이

84) 자회사 또는 관련회사의 정의는 관계국가의 國內法에 의하여 결정된다 (基協約 제 10 조 2 항 b).

協約이 발효한 후 2 개월내에 결정하도록 규정하고 있다(基協約 제 11 조 2 항). 分擔金 지급시기는 協約이 그 나라에 발효되는 날로부터 3 개월 이내에 分擔義務者가 지급하여야 한다(基協約 제 11 조 3 항).

(2) 연차分擔金

基金총회는 매년 필요하다고 생각되는 연차分擔金(annual contributions due)의 총액을 결정하고, 이 총액을 지난해의 分擔油 분수에 한 당하여 分擔義務者로부터 징수한다(基協約 제 12 조 1 항). 基金의 예산형식(form of budget)은 비용(expenditure)과 수입(income)으로 나누며, 비용항목에서는 사무비와 사고보상금으로 구분된다. 보상금은 사고당 1,500 만프랑 미만의 사고에 대한 基金의 보상금과 그 이상의 사고에 대한 보상금의 항목으로 나누어 진다(基協約 제 12 조 1 항). 基金의 지출이 1,500 만프랑을 초과하는 경우에는 被害國이 그 사고발생 당시에 惝약국이 되어 있는 것을 조건으로 하여 총회가 分擔金額을 결정하고, 그 사고가 발생한 날에 있어서 惝약국의 分擔義務者만이 부담하게 된다(基協約 제 12 조 2 항).

연차分擔金の 지급은 총회가 정하는 지정일에 현금으로 지급하는 부분과 후에 基金理事가 통지하여 지급하는 부분으로 나누어 진다(基協約 제 12 조 4 항).

(3) 分擔金の 징수

協約에 의하여 基金을 形成하는 기관으로서 「國際기금汚染補償基金」(International Oil Pollution Compensation Fund: IOPC Fund)이 설치되어 있다. 分擔金の 징수는 分擔義務者에 대하여 基金의 이사장이

직접 행한다. 그리고 각 계약국은 分擔義務者가 分擔義務를 이행하도록 할 義務를 진다. 따라서 계약국은 分擔義務를 잘 이행토록 하기 위하여 필요한 강제력 (sanction)을 포함하여 자국의 國內法에 따라 적절한 조치를 취하여야 한다(基協約 제 13 조 2 항). 分擔義務者가 分擔金지급을 지연하면 총회가 정하는 이율에 따라 이자도 부담하여야 하고(基協約 제 13 조 1 항), 또 3개월 이상 지연되는 경우에는 基金理事가 적절한 모든 조치를 취하여야 한다(基協約 제 13 조 3 항).

(4) 계약국의 義務

계약국은 이 協約의 비준문서, 가입문서를 기탁하거나 또는 그 후에 계약국 자신이 分擔義務者의 分擔義務를 부담할 것을 선언할 수 있다(基協約 제 14 조 1 항). 그리고 각 계약국은 基金을 分擔할 分擔義務者의 이름을 基金의 이사장에게 통지할 의무가 있다. 제출된 서류에는 分擔義務者의 주소와 지난해에 받은 分擔油 총량을 포함하여야 한다. 이 자료는 分擔金 산정에 推定的 證據 (prima facie evidence)가 되는 것이다(基協約 제 15 조).

Ⅵ. 請求權의 消滅, 管轄權 및 判決의 效力⁸⁵⁾.

1. 請求權의 消滅

이 協約에 따라 被害者의 補償(基協約 제 4 조)과 船舶所有者의 填補(基協約 제 5 조)를 받을 권리는 損害가 생긴 날로부터 3년

85) 朴容燮, “船舶에 의한 海洋汚染損害와 國際民事·基金協約”, pp.26-28.

또는 사고가 생긴날로부터 6년 이내에 提訴하지 아니하면 소멸한다(基協約 제 6 조 1 항). 이 기간은 國際民事責任協約의 損害賠償에 관한 時效조항(民協約 제 8 조)과 같이 除斥期間으로 해석한다. 다만, 船舶所有者가 填補받을 권리는 國際民事責任協約에 의하여 자신에 대한 提訴가 있었다는 사실을 안 날로부터 6개월이 지나기 전에는 소멸하지 아니한다(基協約 제 6 조 2 항). 위의 3년과 6년의 除斥期間은 國際民事責任協約과 같은 것이므로 船舶所有者가 불리하게 되는 경우가 없도록 한 것이다.

2. 管轄權 및 判決의 效力

이 協約상의 재판관할권도 國際民事責任協約과 같이 기름 汚染損害를 입은 被害체약국의 법원이 관할권을 가진다(基協約 제 7 조 1 항). 國際民事責任協約에 의하여 船舶所有者가 提訴된 경우에는 提訴法院이 基金에 대한 補償·填補의 訴訟에 대하여 배타적 재판관할권을 가진다(基協約 제 7 조 3 항). 그러므로 기름 汚染損害의 損害賠償請求訴訟 뿐만 아니라 基金에 대한 補償과 填補의 訴訟에 관련하여 국내의 訴訟節次法을 정비할 필요가 있다(基協約 제 7 조 2 항). 그러나 만일 위 法院이 協約의 비체약국의 法院인 경우에는 基金의 본부가 있는 나라의 法院에 提訴하거나 또는 체약국 法院에 提訴할 수도 있다(基協約 제 7 조 3 항).

또한 체약국은 國際民事責任協約에 따라 提訴된 기름 汚染損害와 관련된 訴訟에 基金이 당사자로서 참가할 권리를 보장하여야 한다(基協約 제 7 조 4 항). 그리고 체약국의 관할法院(competent court)

에 기름 汚染損害에 관한 賠償訴訟이 제기되면 提訴法院의 國內法에 따라서 각 당사자는 基金에 통지할 의무가 있다. 이것은 基金이 賠償訴訟에 참가할 수 있게 한 것이며, 재판이 진행되는 동안 적절한 시기와 합리적인 방법으로 基金은 통지를 받아야 한다. 관할法院이 내린 중국判決은 基金에 대하여 효력이 있기 때문에 비록 基金이 그 訴訟의 진행에 참가하지 아니하였다라도 관할法院이 判決한 사실 관계는 별도로 다를 수 없다.

그러나 訴訟당사자로서 基金이 합리적으로 참가하지 못한 判決은 基金에 대하여 효력이 없다(基協約 제 7 조 5 항). 이것은 기름 汚染損害와 관련하여 損害賠償責任을 船舶측과 荷主측이 공동으로 지게 한 兩協約의 立法정신에 비추어 荷主측인 基金에 대한 적극적인 참여의 길을 열어줌과 동시에 船舶所有者에 대한 基金의 填補義務를 확보시키기 위하여 立法된 것이다.

그리고 관할法院이 내린 확정判決은 다른 締約국에서도 승인하고 집행력을 갖는다(基協約 제 8 조). 외국의 확정判決의 승인요건과 집행요건은 國際民事責任協約의 확정判決조항과 같다. 이 확정判決에 따라서 基金이 被害者에게 補償을 한 때에는 國際民事責任協約에 따라서 被害者가 船舶所有者나 保證者에 대하여 가지는 損害賠償請求權을 基金이 代位하여 賠償請求權을 가진다(基協約 제 9 조 1 항).

만약 締約국 당국이 國內法에 따라 기름 汚染損害를 補償한 경우에는 補償받은 사람이 이 協約에 따라 基金에 대하여 보유할 補償請求權을 代位에 의하여 締約국 당국이 취득한다(基協約 제 9 조 3 항).

Ⅶ. 國際民事責任協約과 國際基金協約의 문제점

國際民事責任協約과 國際基金協約은 法理論상으로 합리성을 갖추어 제정되었다기 보다는 被害者를 救濟하여야 한다는 절박한 현실문제를 해결하기 위하여 기름 汚染損害에 대하여 이해관계자가 공동으로 부담하도록 하는 정책적 타협으로 성립되었기 때문에 다음과 같은 여러가지 문제점이 지적되고 있다.

1. 船舶所有者責任制限協約(1957년)의 적용

兩協約의 적용을 받지않는 다음의 사고도 기름 汚染損害가 크지만 船舶所有者의 責任制限制度의 적용을 받기 때문에 被害者가 충분하게 補償을 받을 수 없다.

① 비지속성 기름으로 인한 汚染損害와 탱커 이외의 여객선이나 대형 비탱커 상선의 대용량 연료유의 유출 또는 배출에 의한 汚染사고.

② 탱커의 공선행해 (ballast voyage) 중에 발생한 汚染사고.

이에 대하여 兩協約 1984년 改正議定書에서는 「기름 및 기타 화물을 수송할 수 있는 船舶은 기름을 화물로서 撒積상태로 실제 수송한 때와 선내에 수송한 기름의 잔류물이 없다고 증명되지 않는 한 그러한 수송의 다음 항해기간 동안에도 船舶으로 본다」고 하여 (民協約議定書 제2조 1항, 基協約議定書 제2조 3항) 공선행해도 포함시키고 있다.

③ 계약국의 영역 밖의 기름 汚染損害.

그러나 兩協約 1984년 改正議定書에서는 적용영역을 계약국의 영

역과 영해의 기선으로부터 200 마일까지의 배타적 경제수역으로 확장하고 있다 (民協約議定書 제 3 조, 基協約議定書 제 4 조).

2. 國際民事責任協約상의 船舶所有者에 대한 責任의 집중

被害者의 補償을 쉽게 하기 위하여 責任의 主體를 船舶의 등록所有者로 단일화한 의도는 이해할 수 있으나, 定期傭船 (time charter) 이나 裸傭船 (bareboat charter) 의 경우 船舶은 운항자 (operator) 인 傭船者 (charterer) 의 위험과 비용으로 船舶을 사용·수익하고 있기 때문에 荷主에 대하여서는 실질적으로 船舶所有者의 지위에 있다. 따라서 傭船者가 운항의 主體이면서도 등록된 船舶所有者가 사실상 損害와 관계없이 國際民事責任協約에 의하여 汚染損害의 賠償主體가 되는 것은 責任의 집중 (channelling liability) 현상으로 法的 안정성과 합리성을 깨뜨리는 결과를 가져온다. 다만, 國際民事責任協約 1984 년 改正議定에서는 船舶所有者의 사용인, 선원, 구조업자, 도선사 및 傭船者 등이 기름 汚染損害를 발생케 할 의도로 또는 그러한 損害가 초래될 것이라는 것을 알면서도 무모하게 행한 作爲 또는 不作爲로 인한 汚染損害의 경우에는 제외하고 있다 (民協約議定書 제 4 조 2 항 단서).

3. 소형 탱커에 관한 汚染문제

國際民事責任協約에서는 2,000 톤 미만의 기름을 실는 소형 탱커에 대하여 強制保險制度가 적용되지 아니하므로 이들 船舶에 의한 대형 기름 汚染損害가 발생할 경우 賠償능력에 한계성이 있을 뿐만 아니라 責任限度와 관련하여 船舶톤수에 비례한 責任限度額은 國際

基金協約에 의한 補償이 이루어지지 않으면 被害賠償이 부족하다.

따라서 國內法으로 賠償 및 補償에 관한 制度를 확립해야 하며 한편, 國際民事責任協約 1984년 改正議定書에서는 5,000 톤 미만의 소형선에 대해 톤수에 관계없이 최저 責任限度額을 300 만 SDR로 인상하고 있다.

4. 汚染사고의 制限性

현행 兩協約에서는 기름 汚染사고가 현실적으로 발생한 후의 예방조치에만 적용된다. 그러나 현실적인 기름 汚染사고의 발생에 대한 방지조치 뿐만 아니라 「기름 汚染損害가 발생할 위험」에 대하여 예방조치를 취하는 것이 더욱 중요하다.

따라서 兩協約 1984년 改正議定書에서는 사고의 정의를 改正하여 「사고라 함은 汚染損害를 일으키는 또는 그러한 損害를 일으킬 중대하고 즉각적인 위험 (grave and imminent threat)을 발생케 하는 사건 또는 일련의 사건을 말한다」(民協約議定書 제 2 조 4 항, 基協約議定書 제 2 조 3 항)고 규정함으로써, 기름 汚染사고가 현실로 발생하지 아니한 경우라도 「중대하고 즉각적인 위험」이 있는 경우에는 합리적으로 지급된 예방조치의 비용에도 적용된다.

VIII. 國內法상의 문제점

기름에 의한 대규모 汚染사고가 발생한 경우에는 사실상 國際民事責任協約만으로는 被害者에 대한 충분한 賠償을 할 수 없다. 즉, 國際民事責任協約이 船舶所有者에게 嚴格責任을 인정하고 있지만 선

통적인 海事法の 船舶所有者責任制限制度를 채택하고 있어서 그 責任限度額을 초과하거나, 船舶所有者가 免責인 기름 汚染사고가 발생하였을 경우에는 被害者에 대한 충분한 補償이 이루어지기는 어렵다.

따라서 이러한 문제점을 해결하기 위하여 國際基金協約은 기름 汚染損害의 경제적 손실을 해운산업측에만 부담시킬 것이 아니라, 기름이라는 화물의 특수한 위험성때문에 荷主人 석유산업측도 기름 汚染損害에 대한 責任을 져야 한다는 特殊不法行爲의 危險責任說을 근거로, 荷主에게 기름 汚染損害에 대한 無過失責任을 인정하고 있다.

이와 같이 國際基金協約은 석유산업측이 부담하는 國際基金에 의해서 國際民事責任協約에 따라 기름 汚染損害를 賠償한 船舶所有者의 가증된 責任을 줄이고 또한 被害者에게 충분한 補償을 하기 위하여 마련된 보완적 協約으로서, 國際基金協約에 의한 填補가 있어야만 被害者에 대한 충분한 賠償과 補償을 기대할 수 있는 것이다.

그러나 우리나라에는 國際民事責任協約만 비준하고 國際基金協約에는 아직 비준하지 않은 관계로 기름 汚染사고가 발생한 경우에 船舶所有者만 賠償責任을 지고 荷主가 직접 補償하는 制度는 立法되어 있지 않다. 그러므로 석유회사가 所有權을 가진 기름의 운송과 관련하여 발생하는 汚染사고에 있어서, 기름 所有者는 아무런 補償責任을 지지 아니한다.

이것은 危險責任理論의 원칙에 反하는 것으로서, 기름 汚染損害를 입은 被害者를 충분하게 보호하기 위해서는 危險責任說을 수용한 國際基金協約에 대한 신속한 立法節次가 필요하다고 생각한다.

제 4 장 기름 汚染損害에 관한 保險·補償制度

I. 序 說

國際民事責任協約과 國際基金協約은 기름 汚染損害를 입은 被害者를 充分하게 보호하기 위하여 海上운송인인 船舶所有者에게 뿐만 아니라 荷主人 석유산업도 특별한 경우를 제외하고는 기름 汚染損害에 대하여 無過失責任을 지도록 규정하고 있다. 또한 우리나라의 海洋汚染防止法(제 37 조의 2, 제 27 조, 제 30 조), 水産業法(제 76 조), 開港秩序法(제 28 조) 등에서도 汚染을 발생시킨 主體에 대하여 無過失責任을 부과하고 있다.

그러나 가해자의 賠償責任이 無過失責任이고 免責되지 않는 한 無限責任을 진다고 하더라도 가해자가 無資力이면 賠償할 수 없게 되고, 無過失責任 그 자체가 무의미하게 되어 被害者의 救濟와 보호는 어렵게 된다. 또한 가해자가 그런 賠償資力이 있다고 하더라도 일시에 많은 액수의 賠償을 지급하여야 한다면 개인의 기업활동의 기초를 잃어 할 염려가 있기 때문에, 당사자 사이의 개인적인 문제로 삼을 것이 아니라 損害賠償의 공평·타당한 분배를 위해서는 다른 특수한 사회제도가 필요하게 된다. 이러한 제도가 바로 각종의 保險制度인 것이다.

따라서 保險制度를 통한 被害者의 補償문제를 해결하기 위하여 保險者의 資力에 대하여 일정한 재산적 擔保를 하여야 할 法的

責任을 부담함으로써 입게 되는 損害를 填補하는 것을 목적으로 하는 損害保險의 일종인 이른바 責任保險制度⁸⁶⁾가 필요하다.

無過失責任이 단순히 損害의 부담을 被害者로부터 가해자에게 옮기는 것 뿐이라면, 그것이 가지는 의미는 제한된 것에 지나지 않을 것이다. 그러나 無過失責任은 그것에 그치지 않고서 損害를 대금·요금 등의 형식으로 소비자 내지 이용자에게 전가·분산케 하고, 또한 責任保險制度를 통해서 그 損失을 같은 종류의 위험을 가지는 사람들 사이에 분산시키는 것을 가능케 한다. 그렇게 되면 無過失責任을 지는 사람은 자기만이 損害를 부담하지 않고서 損害를 널리 사회에 분담·분산케 하는 결과가 된다. 혼자서 부담하기에는 너무나 큰 파멸적인 損害도 그것이 사회적으로 분담된다면 각자가 이를 견디어 낼 수 있게 되고, 따라서 또한 사회적 손실을 최소한도로 막을 수 있게 된다.⁸⁷⁾

船舶에 의한 기름 汚染損害는 그 피해가 매우 넓고 원상회복되는 기간이 길며, 그 損害賠償責任은 不法行爲法에 입각하여 해상운송인이 저야 하는 것은 당연하다고 하겠다. 그러나 해상기업의 특수성과 위험성 때문에 단독으로 모든 損害를 부담하는 것은 사실상 불가능하기 때문에, 船舶所有者는 損害賠償責任을 保險化에 의하여 사회적으로 분산시킴으로써 기업경영을 합리화하고 기업의 재산을 가늠하게 하고 있다.

1960 년대에 기름 汚染損害에 대한 責任擔保는 P & I (Protection

86) 商法 제 719 ~ 726 조 참조.

87) 郭潤直, 前掲書, p.616.

and Indemnity) 保險制度를 통하였으나 그 담보범위가 제한되어 1969년 10월에는 TOVALOP, 1971년 4월에는 CRISTAL이라는 民間自主協定の 保險制度가 설립되어 P & I 保險으로부터 補償되지 않던 비용과 損害를 담보하면서 각자 나름대로의 기능을 수행하면서 운영되어 왔다.

TOVALOP은 P & I 保險에서 補償되지 않는 비용과 損害를 담보하기 위하여 설립되었고, CRISTAL은 國際基金協約이 발효할 때까지 P & I 保險과 TOVALOP에서 補償되지 않는 대규모의 기름 汚染損害가 발생하면 國際民事責任協約에 따라 船舶所有者의 責任限度를 초과하는 損害를 담보하기 위하여 설립 운영되어 온 것이다.

따라서 여기서는 기름 汚染損害의 補償과 관련된 保險·補償制度인 TOVALOP, P & I 保險, CRISTAL에 대해서 살펴보기로 한다.

II. TOVALOP

1. 성립배경

1967년 3월의 토리 케년호 기름 유출사고는 그 자체의 損害가 막대하였을 뿐만 아니라 해양환경에 미친 被害도 극심하였으며, 그 방계처리작업에 있어서는 최후수단으로서 폭격에 의한 소각 처리까지 하게 되었다.⁸⁸⁾ 이 사고를 계기로 1969년 國際民事責任協約과 1971년 國際基金協約의 성립을 보게 되었는데, TOVALOP은 이들 協約의 발효에 앞서서 민간에 의한 일종의 保險協定으로 발족하게

88) 金石祈, 前掲書, pp.13~33. 및 제1장의 註1) 참조.

된 것이다.

즉, 그 당시 실제로 몇몇 국가에서 기름 汚染사고에 대하여 船舶所有者에게 無過失責任을 부담케 하는 立法을 구체화하는 움직임이 있어 이런 상황을 그대로 방치하면 각국이 독자적인 立法을 제정하여 船舶所有者가 견디지 못할 정도의 엄격한 法制度가 시행될 것이 예상되었다. 이런 상황에서 국제석유자본의 대표적인 7개회사 (BP, Esso, Gulf, Mobil, Shell, Standard Oil California, Texaco)는 자주적인 民間協定을 제정하여 현행 法制度하에서 담보되지 않는 기름 汚染損害를 補償하여 船舶所有者의 방제조치에 대한 자발적인 활동을 촉진한다는 취지로서, 1968년 11월 7일에 TOVALOP (Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution: 기름 汚染責任에 관한 탱커 所有者間 自主協定)이라는 協定을 체결할 계획을 발표하여 전세계 탱커의 50% 이상이 가입한 1969년 10월 6일에 효력을 발생하였으며, 1970년대 중반에는 99% 이상의 탱커가 TOVALOP에 가입하였다.

기름 汚染損害를 補償함에 있어서 P & I 保險은 탱커의 汚染사고에 대하여 船舶所有者의 過失責任이 있을 것을 성립요건의 하나로 한다. 따라서 船舶所有者가 汚染損害에 대하여 無過失인 때에는 P & I 保險으로부터 填補를 받을 수 없다. 즉, 이 경우 船舶所有者가 자발적으로 행한 汚染구역의 청소비 또는 그 被害를 최소로 하기 위하여 지급한 비용 등에 대하여서는 填補가 되지 아니한다. 이러한 문제점을 해결하기 위하여 TOVALOP은 船舶所有者의 자주적 청소비용과 정부의 청소비용을 補償하기 위하여 체결된

탱커 所有者間의 協定이다.

TOVALOP의 기본정신을 요약하여 본다면 過失유무를 불문하고 船舶所有者로 하여금 자발적으로 損害방지과 경감조치를 강구하게 하는 동시에 被害國 정부에 대해서도 그 지출되는 청소비를 담보하므로써 적극적인 활동을 할 수 있게 함에 있는 것이다.

TOVALOP은 CRISTAL과 함께 그 기능의 합리성으로 말미암아 지난 수년동안 아주 적절한 것이었으며,⁸⁹⁾ 國際民事責任協約이 아직 적용되고 있지 않은 세계의 많은 지역의 존재를 생각해 볼 때, 또 탱커로 부터의 위협에 처해있는 많은 국가가 이 自主協定을 계속해서 이용할 것이라는 것을 생각해 보면 당분간 더 존속하리라 생각된다.

2. TOVALOP의 機構와 補償限度額

TOVALOP協定이 유효하게 작용되기 위하여는 이 協定에 의해 인수한 責任과 균형을 이루는 유효한 責任保險을 마련할 필요가 있게 되었다. 그래서 TOVALOP의 성립과 함께 協定 전반의 운영을 행하는 國際탱커船主汚染聯合會社(International Tanker Owners Pollution Federation Limited: ITOPFL)가 런던에 설치되었고, 이 協定을 기초로 하여 船舶所有者 責任을 담보하는 國際탱커損害補償協會(International Tanker Indemnity Association Limited: ITIA)가 버뮤다에

89) TOVALOP이나 CRISTAL은 자수적인 民間協定으로서, 장소를 불문하고 적용되고 재판의 과정을 거치지 않고 協定에 해당되는 損害이면 바로 被害者에게 補償해 주기 때문에 國際民事責任協約과 國際基金協約보다 被害者의 救濟엔 더 효과적이다.

설치되었다.

TOVALOP은 ITOPFL에 의해 운영되는데 TOVALOP에 가입한 탱커 所有者가 이의 회원이 되며 ITOPFL 회원이 되기 위하여는 그의사를 표시하여 특정 P & I 클럽에 가입하면 그 클럽에서 소정의 회원비를 P & I 회비에 추가하여 거두어 들이며, 필요한 모든 조치를 취해 준다. ITIA는 P & I 클럽의 회원이 아니거나 클럽 회원이 되고 싶지 않은 船舶所有者에 대해 保險의 목적상 P & I 保險 대신에 설립된 클럽을 말한다.⁹⁰⁾ 그러나 거의 모든 탱커 所有者는 P & I 클럽을 이용하여 TOVALOP에 가입하고 있고 ITIA는 P & I 클럽의 비가입자에 대해 保險을 제공하기 위한 保險기구로 되어 P & I 保險상의 기름 유출에 수반한 法律상의 賠償責任과 TOVALOP에 기한 任意責任을 함께 인수하고 있다.⁹¹⁾

TOVALOP은 1 사고에 대하여 그 사고의 결과 탱커로부터 유출 또는 배출된 기름에 기인한 汚染損害 및 기름 유출의 위협(threat of escape)을 예방하기 위한 비용에 대해서 총톤수 1톤당 160달러 또는 최고 1,680 만달러 중 적은 금액에 대해 責任을 진다(TO協定⁹²⁾ 제 7 조 A 항).⁹³⁾ 이 責任은 P & I 保險이나 ITIA에 의하여

90) 金石祈, 前掲書, p.279.

91) 谷川久, “海上油濁事故の責任についての保險と補償”, *ジュリスト*, 제 594 호, 1975. 8. 15, p.112.

92) TO協定: TOVALOP協約을 말함.

93) 당초에는 1 사고당의 責任限度額은 총톤당 100 달러이며, 최고 責任限度額은 1,000 만달러 있었으나, 1978년 6월 同協定の 改正에 따라 責任限度가 톤당 160 달러, 최고한도가 1,680 만달러로 인상되었다.

지급된다.

한편, 國際民事責任協約과 國際基金協約의 1984년 改正議定書는 발효하기 까지 상당한 기간이 소요될 것으로 예상되었다. 이에 따라 1986년에 TOVALOP은 國際民事責任協約 1984년 議定書상의 責任限度額과 거의 같은 수준으로 補償限度額을 인상하는 TOVALOP 부록 (Supplement to TOVALOP)을 추가 제정하여 1987년 2월 20일부터 효력을 발생하게 되었다.⁹⁴⁾

1987년 TOVALOP 부록상의 補償限度額을 보면 5,000톤 이하의 소형 탱커인 경우에는 톤수에 관계없이 350만달러로 補償限度를 정하고, 5,000톤을 초과하는 탱커는 톤당 493달러를 350만달러에 추가하여 補償총액을 7,000만달러로 하고 있다 (TOVALOP 부록 제 3조 C항 3호). 그러나 TOVALOP 부록은 1987년 2월 20일부터 5년간만 유효하며, 유의할 점은 CRISTAL 당사자 소유의 화물을 수송하는 가입탱커의 기름 汚染사고에 대해서만 적용되는 것이다 (TOVALOP 부록 제 1조 1항 A호, 제 2조 A항).

3. TOVALOP에 의한 補償범위

(1) 정부에 대한 補償

TOVALOP에 참여하는 탱커의 所有者는 자신의 탱커에서 기름 汚染사고가 발생한 경우 그 사고의 결과로서 탱커로 부터 유출 또는 배출된 기름에 기인한 汚染損害 및 기름의 유출 또는 배출위

94) The International Tanker Owners Pollution Federation Ltd., "TOVALOP", February 1987, pp. 3-4.

협 (threat of escape or discharge) 을 예방하기 위한 비용에 대한 責任을 부담한다 (TO協定 제 4 조 A 항). 이 責任의 성질은 처음에는 立證責任이 전환된 過失責任이었으나 1978 년의 改正시에 嚴格責任으로 변경되었다.

TOVALOP 의 補償대상이 되는 정부의 청소비용은 합리적인 비용이어야 한다 (TO協定 제 1 조 p 항). 정부의 청소비용이 해당 기름유출과 인과관계가 인정되지 아니한 청소비용, 사고에 비하여 지나치게 균형을 상실한 청소비용은 합리적이라 할 수 없다.

TOVALOP 에 의한 補償은 현실적으로 기름 汚染사고가 발생한 후에 이의 예방조치를 위한 비용을 담보할 뿐만 아니라 기름의 유출 또는 배출위험이 있는 경우에 이를 예방하기 위한 비용도 포함한다 (TO協定 제 1 조 k 항).

(2) 船舶所有者에 대한 補償

기름 汚染사고가 발생한 경우 가입船舶所有者가 신속한 방제활동을 행하도록 장려하기 위하여 해당 船舶의 過失유무에 관계없이 船舶所有者가 자발적으로 행한 汚染구역의 청소비 또는 그 被害를 최소로 하기 위하여 지급한 비용을 補償한다. 이 경우 船舶所有者의 행동을 자기의 過失을 인정하는 것으로는 보지 않는다 (TO協定 제 6 조). 이때에 補償되는 비용은 적정한 비용 (reasonable expenditures)이며, 과도한 비용은 인정되지 않는다. 가입船舶所有者는 위의 비용을 P & I 클럽과 ITIA로부터 補償을 받는다.

(3) 免責事由

TOVALOP 은 해당 기름 汚染損害가 國際民事責任協約의 적용을 받

는 경우에는 責任을 지지 않으며, 또한 國際民事責任協約의 제 3 조 2항과 3항에 의한 免責事由가 있는 경우에는 적용되지 않는다 (TO協定 제 4 조 B항, C항).

1978년 TOVALOP의 改正진에는 화재·폭발·간접損害·海產物損害, 제 3자가 행한 청소비용에 대해서 免責事由로 규정하고 있었는데 改正후에는 國際民事責任協約과 동일하게 되었다.⁹⁵⁾

4. TOVALOP과 國際民事責任協約과의 관계

TOVALOP은 國際民事責任協約이 전세계에 걸쳐 광범위하게 적용하는 때에 종료하도록 의도된 것이다. 그러나 TOVALOP은 시초부터 너무나 신속하고 또한 적절하게 운영되어서 구태여 國際民事責任協約에 가입할 필요성을 느끼지 않게 되는 기이한 결과를 초래한 것이다. 여하튼 TOVALOP은 관련업계에 의하여 주도된 매우 효율적인 기름汚染損害의 補償制度라 하겠으나 과연 업계에 의하여 주도된 제도에 의존하는 것이 타당한가 하는 의문이 생긴다. 한편, 國際民事責任協約에서는 2,000톤 이상의 기름을 운송하는 船舶에 대하여 強制保險制度에 가입할 것을 규정하고 있다. 이 제도는 강행규정의 성질을 가지고 있으므로 協約에서 정한 모든 船舶에 적용한다. TOVALOP도 이 규정에 의하여 운영되고 있는 保險制度의 하나이다.

TOVALOP은 다음의 몇가지 점에서 國際民事責任協約과 차이가 있다.

95) 金泰永, “海上油濁事故에 있어서의 保險·補償에 관한 연구”, 서울대학교 석사학위논문, 1987, pp.92-93.

첫째, TOVALOP은 私契約(private agreement)이기 때문에 해당 船舶所有者에 속한 船舶에만 적용되는데, 國際民事責任協約은 締約국 사이의 協約이기 때문에 영역적 기준이 중요한 의미를 갖는다.⁹⁶⁾

둘째, TOVALOP에서는 현실적인 汚染損害 뿐만 아니라 기름의 배출위험이 있는 경우에 취하여진 船舶所有者의 예방적 조치도 적용되나, 國際民事責任協約에서는 현실적인 汚染損害에만 적용된다.

셋째, TOVALOP은 원유, 연료유, 중디젤유, 윤활유 등의 지속성 탄화수소기름에만 적용되고(TO協定 제1조 g항), 고래기름(whale oil)에는 적용되지 않으나 國際民事責任協約에서는 적용된다(民協約 제1조 5항)⁹⁷⁾

넷째, TOVALOP에서는 기름을 撒積한 상태의 탱커와 공선항해 중의 탱커에도 적용되나, 國際民事責任協約에서는 撒積한 기름을 화물로서 실제로 수송하고 있는 탱커에만 적용된다(民協約 제1조 1항). TOVALOP에서 탱커란 「기름을 撒積하여 해상수송할 목적으로 설계, 건조된 모든 종류의 海上航行船 및 海上舟艇을 말하고, 해당 船舶이 해상수송에 실제로 취항중인지의 여부를 묻지 않는다」(TO協定 제1조 a항). 따라서 해상수송중인지의 여부를 묻지 않으므로 공선항해 중은 물론 정박중의 기름 汚染사고에도 적용된다.

다섯째, TOVALOP은 등록船舶所有者 뿐만 아니라 裸傭船者(bareboat charterer)에게도 적용되는데(TO協定 제1조 c항), 國際民事責任協約은 등록船舶所有者에게만 적용된다(民協約 제1조 3항).

96) 李相敦, 前掲論文, 1986. 4, pp.49-50.

97) 1984년 '改正議定書'에는 고래기름이 제외되어 있다.

III. P & I CLUB

1. 개 요

船舶의 운항과 관련하여 船舶所有者는 物的 위험, 비용지출 위험, 책임부담 위험 등에 직면하게 되므로 일반 船舶保險을 통하여 그 경제적 불안을 해소하여 왔다. 그러나 이것은 船舶 자체에 발생한 재산상의 損害를 그 補償대상으로 하고 있을 뿐이며, 船舶의 운항에 따른 船舶所有者의 여객 및 화물의 損害에 대한 賠償責任, 船舶 이외의 다른 구조물에 대한 衝突損害賠償責任, 기름 汚染損害賠償責任, 선원의 사상에 대한 責任이나 비용 등 그 法律的인 責任이나 義務의 부담으로 인한 損害, 이른바 責任損害에 대한 위험은 船舶保險의 담보대상에서 제외하고 있다. 그러나 이들 損害, 費用, 賠償責任을 船舶所有者의 단독부담으로 하고 無保險상태로 방치한다면 해운 경영에 만전을 기할 수 없다. 그래서 이러한 損害를 상호 共濟적으로 補償하기 위하여 발생한 것이 船主責任相互保險 (Shipowners Mutual Protection and Indemnity Insurance)이다.

따라서 P & I 保險은 자기의 재산에 대한 物的損害를 補償하기 위한 것이 아니고 船舶所有者의 제 3자에 대한 損害賠償責任을 위한 保險이라 할 수 있는 것이다. P & I 保險은 18세기의 영국에서 시작되었으며, 현재 영국은 세계의 P & I 保險시장의 중심지로서의 역할을 하고 있다. 우리나라의 船舶所有者들도 대부분 영국을 근거지로 한 P & I 클럽에 가입하고 있다.

P & I 클럽에서 담보하는 위험은 크게 保護(Protection)와 賠償

(Indemnity)으로 구분되는데, 전자는 船舶의 운항에 수반하는 제3자에 대한 責任 및 선원에 대한 고용주로서의 船舶所有者의 責任을 말하고, 후자는 화물의 운송인으로서의 荷主에 대한 損害賠償 責任을 의미한다.⁹⁸⁾

2. P & I 保險의 담보범위

P & I 클럽에서 補償해 주는 損害는 국가별로 혹은 특정 P & I 클럽에 따라 다소간 차이가 있지만 어느 경우든지 선원의 상해나 제3자에 대한 船舶所有者의 損害賠償責任이 주요한 담보대상이 되고 있으며 船舶所有者는 담보받고자 희망하는 위험을 자유재량으로 선택할 수 있다.⁹⁹⁾

P & I 클럽의 담보위험중 여기서는 기름 汚染損害와 관련된 汚染危險 담보에 대해서 자세히 살펴보기로 한다.

기름 汚染사고에 대해서 船舶保險者는 대체로 무관하며 충돌사고의 경우 被害船舶의 기름 汚染사고에 대해서는 衝突損害賠償責任에 포함되어 가해船舶의 船舶保險者가 補償하는 위험에 포함되나, 가해船舶 자체의 기름 汚染損害는 保險證券상에 명문으로 제외되고 있으며,¹⁰⁰⁾ 설령 船舶保險者의 부담을 경감 또는 확대의 방지를 위한 조치의 결과로 기름 汚染損害가 발생했다라도 船舶保險者의 責任은 제한되어 있다.¹⁰¹⁾ 다만, 汚染방지 및 경감을 위해 정부당국이 취한

98) 李基泰, “海上保險”(서울:法文社, 1987), p.252.

99) 담보위험의 자세한 내용은 李基泰, 前揭書, pp.252-258 참조.

100) ITC (Institute Time Clauses)Hulls 제8조 3/4 Collision Liability Clause 참조.

101) 吳世榮, “油濁損害에 대한 船主責任과 保險·補償制度”, 한국해운학회지, 제2권, 1985, p.208.

조치가 被保險船舶에 物的 被害를 주었을 경우에만 그 損害를 船舶保險者가 補償하여 준다.¹⁰²⁾

기름 汚染損害에 대한 P & I 保險의 保險者는 船舶所有者가 法的 責任(Legal Liability)을 부담할 경우에 한하여 補償한다. 이 法的責任의 내용은 法制度의 變遷과 더불어 變化하고 있다. 종래의 法的責任은 故意 또는 過失을 전제로 하고 있었으므로 P & I 保險에서도 本船의 無過失로서 제 3 자에게 損害가 발생했을 경우 法的責任이 발생하지 않기 때문에 담보의 대상에서 제외하였다.

즉, P & I 클럽에 가입한 탱커가 정박하역중 航法을 위반한 船舶이 가입탱커와 접촉하여 선체가 파손되고 기름이 유출되어 해면청소비용과 어업損害가 발생하였다고 할 때, 이 유출사고는 가입탱커의 過失에 기인하지 않으므로 모든 비용과 損害는 不法行爲를 한 船舶측의 責任이라 할 것이다.¹⁰³⁾ 그러나 우리나라의 海洋汚染防止法은 船舶所有者의 無過失責任을 바탕으로 하고 있으므로 가해 船舶의 所有者나 被害탱커의 所有者는 자신의 過失에 관계없이 모두 기름 유출에 대한 청소 및 방제를 하여야 할 法的義務가 있는 것이다.

따라서 종래 관례로서는 가입탱커의 청소에 대한 責任은 없고 P & I 保險의 대상에서도 제외되었던 사고였지만, 法制度의 變遷으로 인해 가입탱커 所有者의 無過失로 제 3 자에 損害를 가했을 경우 기름유출에 대한 청소 및 방제비용은 TOVALOP에서 보상해 주고 있으며, P & I 保險의 填補범위에 TOVALOP의 責任을 포함하고 있

102) ITC Hulls 제 7 조 Pollution Hazard Clause 참조.

103) 金石祈, 前掲書, p.273.

다.¹⁰⁴⁾

3. P & I 保險의 기름 汚染損害에 대한 填補

P & I 클럽이 담보하는 다른 위험과 비교할 때 기름 汚染損害는 그 위험의 크기 면에서 뿐만 아니라 자연환경에 미치는 영향을 감안한다면, 환경보전의 측면에서 기름 汚染사고의 방지는 물론 일단 발생한 사고에 대해서도 損害가 최소화될 수 있도록 적기에 유출된 기름을 청소하고 제거해야 한다. 뿐만 아니라 기름 汚染사고에 대한 船舶所有者의 賠償責任은 어업자의 현실적인 어업피해와 기름 汚染으로 인한 휴업補償 등의 損害까지도 포함되므로 船舶所有者가 지출할 비용은 막대한 액수에 달할 수도 있다.

P & I 保險에서 保險者는 기름 汚染損害에 대하여 船舶所有者가 法的責任을 부담한 경우의 정부 및 船舶所有者가 지출한 청소비용, 어업被害, 해안의 소형船舶이나 가옥의 汚染, 화재 및 폭발損害(유출된 기름이 인화하여 생긴 제 3자 損害)를 補償하며, 다음 사항에 기인할 것을 조건으로 한다.¹⁰⁵⁾

① 기름 유출로 인한 滅失, 損傷, 汚染에 대한 船舶所有者의 責任이 있을 것.

② TOVALOP 또는 P & I 클럽 이사회에서 인정하는 諸協定을 준수하기 위해 발생한 滅失 및 경비.

104) The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited, "RULES & CORRESPONDENTS", 1986/87, p.34.

105) 白種實, "船舶에 의한 油濁損害와 船主責任에 관한 研究", 한국외국어대학교 무역대학원, 석사학위논문, 1985, pp.82-83.

③ 汚染을 발생시킨지도 모를 기름을 제거 또는 처리하고 기름 汚染損害를 감소화하기 위해 適法하고도 합리적으로 발생된 비용.

④ 가입船舶의 船舶保險(Hull Insurance) 하에 규정의 이행을 위해 발생한 경비 및 방제조치를 위한 경비 등이다.

다만, 본 조항은 기름 汚染損害에 대한 P & I 클럽의 補償責任 및 그 限度는 클럽의 이사회에서 결정한 금액 및 諸要件에 따른다.

따라서 P & I 保險은 전술한 TOVALOP 보다 담보범위가 넓고 保險者가 補償하는 補償限度額도 해마다 증가되어 1970 년의 경우 1,440 만달러이었으나, 1982 년에는 TOVALOP 責任까지 포함하여 3 억달러까지 증가되어 있다.¹⁰⁶⁾

4. P & I 保險과 強制保險制度와의 관계

전술한 바와 같이 國際民事責任協約은 強制保險制度를 채택하여 同協約의 締約국은 자국선에 대하여 強制保險 또는 財政保障을 확보하는 증명서를 발급받지 않으면 취항할 수 없도록 하는 한편, 締約국에 입항하는 탱커는 비締約국의 船舶이라 할지라도 財政保障證明서를 보유하고 있지 않으면 입항하지 못하도록 조치하고 있다(民協約 제 7 조 10 항, 11 항).

이 強制保險에 가입하는 한 방법이 바로 P & I 保險인 것이다. 즉 強制保險制度의 구체적인 수단으로서 船舶所有者가 P & I 클럽으로부터 해당 클럽의 P & I 保險에 付保되어 있다는 사실을 증

106) The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited, op. cit., p.26.

명한 청색증명서 (Blue Certificate) 의 교부를 받아 이것을 계약국의 정부에 제출하여 입출항 허가를 받고 있다.¹⁰⁷⁾

IV. CRISTAL

1. 성립배경

토리 케년호 사건의 영향을 받아 1969년 國際民事責任協約이 채택된 직후 IMO에서는 기름 汚染損害에 대한 責任의 일부를 荷主인 석유산업측도 부담하여야 한다는 國際民事責任協約 성립시의 합의를 토대로 하여 國際基金協約案을 검토하기 시작했다. 이러한 시기에 1970년 4월 8일 런던에서 石油會社國際海事協議會 (OCIMF)가 설립되어, IMO의 國際基金案이 荷主에게 과중한 부담을 주거나 불합리하고 비현실적인 제도가 될 것을 우려하여 석유업계가 독자적인 基金案을 만들어 IMO에 지침으로서 제시함과 동시에 國際基金協約이 발효할 때까지의 공백기간에 이를 적용할 필요성을 느껴 잠정적으로 民間基金인 CRISTAL (Contract regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution : 탱커의 기름 汚染責任에 관한 임시적 補完에 관한 契約)이라는 基金協定案을 제안하였다.

그 후 1971년 1월 14일 뉴욕에서 개최된 CRISTAL協會 (Oil Companies Institute for Marine Pollution Compensation : 石油會社海洋汚染補償協會)의 제1회 총회에서 CRISTAL이 조인되어 전년도의 원유·연료유의 인수량이 전세계 물동량의 50%를 차지하는 석유회사가 가

107) 金石祈, 前掲書, p.274.

입하였을 때에 발효한다는 조건에 따라 1971년 4월 1일에 CRISTAL은 정식으로 발효하게 되었다.¹⁰⁸⁾

CRISTAL協定은 기름 汚染損傷에 대하여 船舶所有者 뿐만 아니라 기름이라는 화물의 특수한 위험성 때문에 석유회사도 汚染위험에 대한 責任을 져야 한다는 危險責任說을 바탕으로 하여서, 船舶所有者의 責任限度를 초과하는 損害에 대하여 석유회사도 적극적으로 被害者에 대한 補償責任을 져야 한다는 취지하에, 석유회사가 자발적으로 징수한 民間基金에 의하여 TOVALOP 및 P & I 保險에서 적절히 補償받지 못한 기름 汚染損害에 대해 추가補償하여 주는 석유회사간의 協定이다.

2. CRISTAL에 의한 補償

(1) 補償의 대상

CRISTAL에서 탱커란 「기름을 화물로서 撒積하여 수송하기 위하여 설계되고 건조되었으며, 또한 기름을 화물로서 실제로 수송하고 있는 모든 종류의 海上航行船 및 海上舟艇을 말한다 (CR協定¹⁰⁹⁾ 제 1조 N항). 따라서 공신향해중인 船舶에 의한 汚染損害는 補償의 대상이 되지 않으며, 하천·호수전용선도 대상으로 되지 않는다. 그러나 탱커가 기름 汚染사고시 해상에 있을 필요는 없고 다만 海上航行할 수 있는 능력을 갖추고 있으면 되므로 5대호에 취항하는 탱커는 海上航行船으로 간주된다 (CR協會規則 제 2조 1항).

108) 上掲書, pp.283-286.

109) CR協定: CRISTAL協定을 말함.

規則에 따라 서면으로 CRISTAL 에 통지하여야 한다.

③ 적하의 所有權이 사고당시에 CRISTAL 당사자가 아닌 送荷人에게 있더라도 사고이전에 CRISTAL 당사자인 受荷人 사이에 해당 적하의 양도契約이 체결되어 있는 경우.

④ 해당 적하의 所有權이 비록 CRISTAL 의 당사자에게 없더라도 이를 CRISTAL 의 당사자나 그 계열회사가 所有·備船하고 있는 탱커에 의해 수송중에 있는 경우, 다만 해당 석유회사는 자기가 해당 적하를 所有한다고 보는 취지를 사고이전에 CRISTAL 規則에 따라 서면으로 CRISTAL 에 통지하여야 한다.

이상과 같이 所有되고 있는 적하를 수송하고 있는 탱커의 병커油, 윤활유이고 그 탱커의 운항에 사용하는 목적을 갖는 것은 이 契約의 적용에 즈음하여 적하에 포함되는 것으로 한다.

3. CRISTAL 의 補償限度額

기름의 유출·배출로 기름 汚染損害를 입은 被害者와 기름의 유출·배출위협을 예방하기 위한 비용을 지출한 사람은 탱커 所有者, 汚染損害에 대해 責任있는 所有者 이외의 사람 또는 船舶, 그리고 석유회사의 分擔金으로 구성되고 유지되는 基金에의 制限을 포함하여, 協約·法律·規則하에서 補償받을 수 있는 기타 원천으로부터 충분한 補償을 받기 위해 할 수 있는 모든 適正한 조치를 취한 후에도 補償받을 수 없는 부분에 대해 CRISTAL 은 補償을 한다.

기름 汚染損害 및 기름의 유출·배출 위협을 예방하기 위한 비용에 대한 CRISTAL 의 補償限度額은 1 사고에 대하여 TOVALOP에

의해 지급된 補償限度額을 포함하여 5,000톤 이하의 소형 탱커인 경우에는 톤수에 관계없이 3,600만달러로 補償한도를 정하고, 5,000톤을 초과하는 탱커는 톤당 733달러를 3,600만달러에 추가하여 補償총액을 1억 3,500만달러로 하고 있다(CR協定 제4조 D항 5호). 만약에 補償限度額이 기름 汚染損害의 全被害者에게 補償하기에는 충분하지 못하면 被害者의 債權額에 따라 비례배분한다(CR協定 제4조 D항 6호).

위의 補償限度額은 國際民事責任協約의 1984년 議定書의 발효를 예상하여 TOVALOP의 補償限度額이 改正된 1987년 2월 20일에 TOVALOP의 改正에 상응하여 인상된 것이다.¹¹²⁾ 그리고 1987년 CRISTAL의 補償限度額이 改正 인상된 때에 종래 CRISTAL이 船舶所有者에게 填補하여 주던 “Roll-back System”을 폐지하였다.¹¹³⁾ 이것은 國際基金協約 1984년 議定書에서 “Roll-back System”을 폐지한 것에 부응한 것이라 생각한다.

4. CRISTAL 基金

CRISTAL에 의한 補償을 하기 위한 재정능력을 확보하기 위하여

112) 당초에는 한사고당의 補償限度額은 3,000만 달러이었으나, 1978년 改正으로 3,600만달러로 인상되었고, 1987년 改正에 의해 5,000톤 이상의 탱커에 대해서는 또다시 톤당 733달러를 3,600만달러에 추가하여 1억 3,500만달러까지 補償限度額을 인상시킨 것이다.

113) 改正전 CRISTAL에서는 船舶所有者가 취한 예방조치에 의하여 지출된 비용을 톤당 120달러 또는 1,000만달러중 적은금액을 초과한 船舶所有者의 賠償責任을 톤당 160달러 또는 1,680만달러 중 적은 금액을 한도로 船舶所有者에게 填補하여 주었다.

CRISTAL에서는 CRISTAL 基金을 설정하고, 이 基金을 유지, 관리하기 위하여 CRISTAL 協會가 Bermuda 에 설립되었다. 이 基金은 최초에는 500 만달러로 구성되었다.

CRISTAL 協會에 대한 分擔金은 해당 석유회사의 원유/연료유 수령 (Crude/Fuel Oil Receipts) 을 기초로 해서 계산한다. 여기서 원유/연료유 수령은 다음을 의미한다 (CR 協定 제 7 조 A 항 2 호).

① 탱커에 의하여 석유회사의 시설이나 터미널까지 전적 또는 부분적으로 수송되고 있는 것으로 석유회사의 시설이나 터미널에서 수령한 원유와 연료유로서, 수령시에 석유회사의 所有인 것을 말한다. 다만, 탱커에 의하여 석유회사의 시설이나 터미널까지 수송하기 위해 단지 다른 船舶에 옮겨 실기 위한 목적으로 수령한 원유는 제외한다. ② 수령되지는 않았지만 해당 석유회사가 所有者라고 생각되는 원유와 연료유, ③ 所有權이 해당 석유회사에 있지만 목적지에서 해당 석유회사가 아닌 사람에게 양도된 원유와 연료유, ④ 탱커에 6 개월간 보유되고, 그 당시 해당 석유회사가 所有하는 원유와 연료유.

또한 CRISTAL 協會는 CRISTAL 基金의 능력을 확보하기 위하여 때때로 정기납입금 (Periodic Call) 을 요구하고 있으며, 정기납입금에 대한 分擔金은 정기납입금을 납입한 지난해 정기납입금 날짜에 있어서 해당 석유회사의 납입금액을 모든 해당 석유회사의 원유/연료유 수령의 총량으로 나누어, 그렇게 계산된 숫자에 지난해 동안 각 해당 석유회사의 원유/연료유 수령량을 곱하여 산출한다 (CR 協定 제 7 조 B 항 1, 2 호). 그러나 지난해 동안의 원유/연료유 수령여부에 관계없이 각 해당 석유회사는 CRISTAL 協會가 상황에 비추어

합리적으로 결정한 최소금액만큼은 분담해야 한다(CR協定 제7조 B항 3호 (i)). 그리고 해당 석유회사는 CRISTAL 당사자가 되기 전에 발생한 사고에 대하여 CRISTAL에 의한 補償金을 분담할 責任이 없다(CR協定 제7조 B항 3호 (ii)).

5. CRISTAL과 國際基金協約과의 관계

CRISTAL은 國際基金協約이 시행되기까지의 잠정적 조치이나 國際基金協約의 걸림을 보완하여 보다 효율적이고 향상된 모습을 갖고 있으며, 또한 國際民事責任協約과 더불어서 훌륭하게 기능할 수 있다는 점에서¹¹⁴⁾ CRISTAL의 존재는 國際基金協約을 조속히 채택하여야 할 당위성을 잠식하고 있다. 그러나 CRISTAL은 TOVALOP과 같이 어디까지나 관련업계가 자수적으로 체결한 私契約임으로 이에 기른 汚染損害補償문제를 의존하는 것은 결코 바람직하다고 할 수 없으므로 궁극적으로는 國際民事責任協約과 더불어 國際基金協約이 보다 널리 채택되어야 할 것이다. CRISTAL은 다음과 같은 점에서 國際基金協約과 차이가 난다.

첫째, CRISTAL은 이에 가입된 석유회사에 속한 기름에 적용되며, 國際基金協約은 제약국에 등록된 船舶 및 영역이라는 기준에 의하여 적용된다.

둘째, CRISTAL은 불가항력적인 자연현상과 제3자의 행위에 의한 汚染損害에 대하여는 補償하지 않으나 國際基金協約은 이러한 경우에도 補償한다.

114) David Abecassis, op.cit., pp.242-243.

세째, CRISTAL은 船舶所有者에 대한 填補制度를 폐지하였으나 國際基金協約은 1984년 議定書가 아직 발효되지 않아 계속 존속하고 있다.

네째, CRISTAL은 기름 汚染損害가 일어날지도 모르는 위험적인 사태에도 적용되나 國際基金協約은 그러하지 아니하다.

다섯째, CRISTAL은 등록船舶所有者와 裸傭船者에게도 적용되나 國際基金協約은 등록船舶所有者에게만 적용된다.

V. 문 제 점

1967년 탱커 토리 케년호의 좌초사고로 인해 엄청난 액수의 기름 汚染損害를 일으킴으로써 과거부터 존속하여온 P & I 保險制度로는 그 담보범위가 제한되어 기름 汚染損害를 입은 被害者의 救濟에는 매우 미흡하였다. 따라서 당시의 환경보호주의라는 국제여론의 압력에 대해 관련업계가 내어 놓은 TOVALOP과 CRISTAL이라는 任意的 保險制度 성격의 自主協定이 설립되면서 P & I 保險으로부터 補償되지 않던 損害와 費用을 담보하게 되었다.

그러나 TOVALOP과 CRISTAL은 원래 國際民事責任協約과 國際基金協約이 전세계적인 발효와 시행을 할 때까지의 공백기간 동안만 탱커 所有者와 荷主들이 자주적으로 기름 汚染損害를 입은 被害者를 補償해 주기 위한 임시적인 協定에 불과하였지만, 그 기능의 효율성과 합리성으로 말미암아 발효당시부터 아주 신속하고 적절하게 운영되고 있으며, 1978년의 개정 이후 國際民事責任協約과 國際基金協

約의 구조에 매우 근접하고 있다. 또한 우리나라를 포함한 세계의 거의 모든 해운업계와 석유업계가 가입하고 있으며, 위의 兩協約보다 그 적용범위가 넓고 이의 결점을 보완하고 있어 매우 효과적이라고 하겠다. 그리고 P & I 保險에서도 1982년에는 그 責任限度額을 3억달러로 올려 거의 모든 기름 汚染損害를 담보하고 있다.

TOVALOP, P & I 保險 및 CRISTAL의 이러한 현상은 國際民事責任協約과 國際基金協約의 조기 채택의 필요성을 시사시키고 있다고 볼 수 있으며, 이것은 모처럼의 해양환경보호와 被害者救濟를 위한 국가간의 합의를 無用하게 할 위험이 있는 것이다.

더구나 TOVALOP, P & I 保險 및 CRISTAL은 相關업계가 자발적으로 체결한 任意契約으로서, 탱커 所有者와 기름의 所有權을 가진 석유회사 등이 강제적으로 이러한 補償機構에 가입할 의무가 없다. 즉, 이들 協定の 가입은 강제적이 아니므로 결과적으로 被害者의 救濟가 확실하지 않게 된다.

따라서 이들 協定은 國際民事責任協約과 國際基金協約을 國內法으로 立法하고서, 이 法律에 의거한 實行的 補償制度로서 자율적 協定 機構로 발전시켜 나가야 할 것이다.

제 5 장 우리나라의 海洋汚染補償制度

I. 序 說

탱커와 같은 대형船舶에 의한 해난사고는 기름 汚染損害를 수반하여 제 3자에 대한 損害賠償 문제를 必然적으로 발생시킬 뿐만 아니라 그것은 기름이 가지는 특수성 때문에 損害범위가 광범위하며 또한 補償額은 거액에 달하게 된다. 이러한 기름 汚染損害에 대한 被害者를 救濟하기 위한 國際協約으로서 1969년 國際民事責任協約과 1971년 國際基金協約을 제 2장과 제 3장에서 살펴보고, 거액의 기름 汚染損害에 대한 가해자의 責任을 사회적으로 분산시키기 위한 保險·補償制度를 통한 被害者 補償問題를 제 4장에서 살펴보았다.

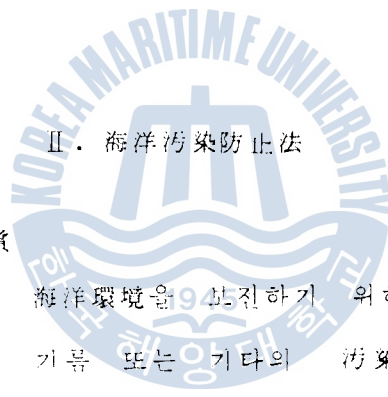
우리나라에서는 船舶에 의한 海洋汚染에 대한 被害者의 救濟와 관련하여 1978년에 國際民事責任協約을 비준하였으나 이를 國內적으로 실시하기 위한 國內立法 및 조치가 미비하여 海洋汚染에 대한 損害賠償制度를 포괄적으로 規律하는 特別法은 마련되어 있지 않다.¹¹⁵⁾ 다만 海洋汚染防止法, 水産業法, 開港秩序法 등의 行政法律에서 船舶所有

115) 1987년에 우리나라의 환경청에서 國際民事責任協約을 근거로 한 海洋汚染被害賠償保障法案을 제정하여 법제처에 제출한 바 있으나, 船舶所有者(海運會社)와 荷主(石油會社)사이의 被害者補償에 대한 이해관계가 상충되어 國內立法이 보류된 바 있다. 즉, 國際民事責任協約만을 國內立法化한 관계로 기름 汚染損害에 대하여 荷主는 아무런 補償責任을 지지 않고 船舶所有者만 과도한 賠償責任을 지게 됨으로써 船舶所有者側에서 반발하였던 것이다.

종에게 無過失의 責任과 청소 및 원상회복 의무가 있음을 규정하고 있을 뿐이다.

따라서 현재로서는 海洋汚染에 대한 被害者의 救濟를 위한 法制는 불완전한 狀態에 있고, 法理上으로 不法行爲法의 일반원칙과 商法上의 船舶所有者責任規定에 의하여 규제되고 있으므로 선의의 被害者는 賠償請求에 있어서 크게 制限을 받고 있다.

이 장에서는 海洋汚染에 대한 損害賠償責任과 관련하여 海洋汚染防止法, 水産業法, 開港秩序法 등에서 관계규정만을 간단하게 살펴 보기로 한다.



II. 海洋汚染防止法

1. 被害者에 대한 賠償

海洋汚染을 방지하고 海洋環境을 보전하기 위하여 사전에 船舶이나 海洋施設 등으로 부터 기름 또는 기타의 汚染물질의 배출을 규제하고 있는 海洋汚染防止法¹¹⁶⁾은 1986년 12월 31일 改正法律에 새로 물 被害賠償규정에서 船舶 또는 海洋施設로 부터 배출된 기름 또는 廢棄物에 의한 海洋의 汚染으로 인하여 타인의 생명·신체 또는 재산에 被害를 준 때에는 그 기름 또는 廢棄物을 배출한 船舶

116) 1954년 海洋汚染防止協約과 1969년 기름 汚染사고 발생지 公海上에 關하여 國際協約을 모범으로 한 海洋汚染防止法을 1977년 12월 31일 法律 제 3079호로 제정되어 1978년 7월 1일부터 시행되어 오다가, 1981년 12월 31일 法律 제 3531호로 改正되고, 또 다시 1973/78 MARPOL 協約을 대폭 수용하여 1986년 12월 31일 法律 제 3905호로 改正되어 1987년 7월 1일부터 시행하고 있다.

所有者 또는 海洋施設設置者는 그 被害를 賠償할 責任이 있다 (제 37 조의 2 1항)고 규정함으로써, 汚染을 발생시킨 主體에 대해서 物的損害 뿐만 아니라 人的損害에 대해서도 無過失責任에 의한 損害賠償責任을 부과하여 被害者救濟를 확실히 하려는 方向으로 나아가고 있다.

여기서 海洋施設이라 함은 海域 또는 海域과 육지를 연결하여 설치되는 구조물로서 보건의사회부령으로 정하는 것을 말하고 (제 2 조 7 호, 시행규칙 제 3 조) 海域의 범위는 領海法の 규정에 의한 領海 및 內水로 한다 (시행령 제 2 조).

그러나 제 37 조의 2 1항의 규정에 의한 賠償의 기준 등 기타 필요한 사항은 별도 法律로 정하도록 하고 있으나 (제 37 조의 2 2 항), 여기에 대한 特別法이 마련되지 않은 현재 이의 제정이 시급하다 할 것이다.

2. 방제조치비용의 부담

대량의 기름이 배출되는 경우 배출된 기름이 적재되어 있던 船舶의 船長이나 施設의 관리자, 船舶 또는 施設의 종사자가 아닌 기름의 배출원인이 되는 행위자 (제 26 조 1항, 1, 2 호)는 大統領令으로 정하는 바에 의하여 배출된 기름의 확산과 제거 및 계속되는 배출의 방지를 위한 응급조치를 하여야 하고 (제 27 조 1항), 배출된 기름이 적재되어 있던 船舶의 所有者나 施設의 設置者 (施設의 賃借人도 포함) 또는 그 이외의 사람으로서 당해 업무에 관련하여 기름의 배출원인이 되는 행위를 한 사람의 사용자는 大統領令으로 정

하는 바에 따라 배출되는 기름의 방제조치를 즉시 취하여야 한다 (제 27 조 2 항).

따라서 방제조치를 하여야 할 사람이 그 조치를 하지 아니하거나 그 조치만으로 海洋의 汚染을 방지하지 못하였을 때에는 내부부장관은 관계기관의 협조를 얻어 필요한 조치를 취하고, 천재, 지변, 전쟁 기타 不可抗力의 사유로 기름 또는 廢棄物이 발생한 경우 이외에는, 방제 조치에 소요된 비용을 大統領令이 정하는 바에 따라 船舶所有者 또는 施設의 設置者에게 부담시킬 수 있다(제 30 조 1 항). 이와같이 배출된 기름의 방제조치 비용에 대해서도 無過失責任에 의하여 船舶所有者 또는 施設의 設置者에게 損害賠償責任을 지우고 있다.

다만, 기름 또는 廢棄物의 배출에 대하여 責任을 질 사람이 따로 있는 때에는 船舶所有者 또는 施設의 設置者는 그 사람에 대하여 부담한 비용의 求償權을 가질 뿐이다(제 30 조 3 항).

Ⅲ. 水産業法

水産業法은 水質汚染에 의한 損害賠償규정에서 산업시설이나 기타 사업장의 전설 또는 조업이나 탱커의 기름누설 등에 의한 水質汚染으로 인하여 번려받은 어업에 損害가 발생한 때에는 그 汚染발생시설의 경영자는 被害者에게 정당한 賠償을 하여야 한다(제 76 조 1 항)고 하고, 汚染발생시설의 경영자가 損害발생후 그 사업을 양도할 때, 그 시설의 전설이나 조업이 통상으로 汚染발생을 수반하는 성질의 것인 경우에는 損害발생 당시의 시설의 경영자와 시설을 양수한 경

영자가 연대하여 그 損害를 배상하여야 한다(제 76 조 2 항)고 規定하고 있다.

이 규정 역시 면허어업에 대해 汚染損害를 입은 被害者를 충분히 보호하기 위하여 水質汚染損害를 일으킨 시설의 경영자에게 無過失責任을 지우고 있는 것이다.

IV. 開港秩序法

開港의 港界內에서 船舶交通의 안전과 질서를 유지함을 목적으로 하는 開港秩序法은 누구든지 開港의 港界內 또는 港界外 1 만미터 이내의 수면에 함부로 동물의 사체, 荷粉, 석탄, 발라스트(ballast), 廢油 또는 이와 유사한 廢物을 버리지 못하도록 정하고(제 26 조 1 항), 지방해운항만청장은 開港의 港界內 또는 港界 부근에서 다른 船舶의 航行을 방해하거나 航行에 위험을 미칠 우려가 있는 표류물, 침몰물 기타의 물건을 발견한 때에는 당해 물건의 所有者, 占有者에 대하여 그 제거를 명할 수 있으며(제 28 조 1 항), 위의 명령을 이행하지 아니하거나 당해 물건의 所有者 또는 占有者를 알 수 없을 때에는 大統領令이 정하는 바에 의하여 그 물건을 제거할 수 있다. 이 경우 제거에 소요된 비용은 당해 물건의 所有者 또는 占有者의 부담으로 하며, 당해 물건의 所有者 또는 占有者를 알 수 없을 때에는 大統領令이 정하는 바에 의하여 당해물건을 처분하여 그 비용에 充당한다(제 28 조 2 항).

이와같이 船舶의 安全航行을 저해할 우려가 있는 물건이나 물질의

所有者 또는 占有者에게 障害物 제거비용을 부담시키는 것도 海洋汚染防止法과 水産業法의 경우와 같이 障害物건의 所有者 또는 占有者의 無過失責任을 인정한 것이다.

V. 問題點

우리나라에서는 海洋汚染에 대한 被害者의 救濟와 관련하여 海洋汚染防止法 등에서 汚染을 발생시킨 主體에 대하여 無過失責任을 부담시키고 있을 뿐이다. 그러나 이 법은 사고船舶의 所有者에게 無過失의 責任이 있음을 주의적으로 선언하고 있을 뿐, 구체적으로 그 절차와 賠償기준 및 強制保險 또는 基金의 形成과 分配에 관해서는 실제구정을 두고 있지 않으므로¹¹⁷⁾ 被害者의 救濟가 제대로 이루어지지 않고 있다.

따라서 被害者의 救濟를 확실하게 하고 被害者에 대한 충분한 賠償과 補償을 하기 위해서는 國際民事責任協約과 國際基金協約의 내용을 國內立法化하여 被害者의 救濟를 제도적으로 보장하는 것이 필요하다.

117) 海洋汚染防止法에 있어서 주요한 立法내용을 분류해 보면 다음과 같다.

- 船舶으로부터의 기름 또는 廢棄物의 배출규제 : 제 5 조~제 14 조
- 海洋施設로부터의 기름 또는 廢棄物의 배출규제 : 제 15 조~제 16 조
- 폐유처리사업등 : 제 17 조~제 25 조
- 海洋汚染 방제조치 : 제 26 조~제 31 조
- 被害賠償 : 제 37 조의 2

따라서 海洋汚染防止法에서는 被害者의 救濟를 아주 소극적으로 규정하고 있을 뿐이다.

또한 이러한 國內立法을 통하여 은행保證 또는 保險保證 등의 방법으로서 汚染을 발생시킨 主體가 기름 汚染損害에 대한 補償責任을 담보할 수 있게 되면, 船舶의 출입항 통제 또는 장기 억류 등에 따른 不利益을 받지 않도록 조치해야 할 것이다.



제 6 장 우리나라의 기름 汚染補償制度의 문제점과 해결방법 (맺음말)

I. 制度上的 문제

우리나라와 같이 자원이 빈곤한 입지조건하에서 경제개발을 추진하기 위해서는 원유 등을 포함한 원자재의 해상으로의 대량수송이 불가피하게 된다. 그러나 대형 탱커에 의한 석유수송이 증가함에 따라 3면이 바다로 둘러 싸인 우리나라의 연안은 이들 船舶에 의한 기름의 유출 또는 배출로 말미암아 기름 汚染사고의 발생 가능성을 항상 지니고 있다. 따라서 船舶에 의한 海洋汚染을 방지하고 海洋環境을 보전하기 위하여서는, 海洋汚染防止法과 같은 예방적 조치로서의 公法的 規制에 의하여 사전에 船舶으로부터 기름 기타의 汚染物質의 배출을 방지하여야 할 뿐만 아니라, 사후적 조치로서 海洋汚染으로 인하여 損害를 입은 被害者를 보호하기 위한 私法的 救濟方案도 제도적으로 강구되어야 한다.

이와 관련한 國際協約으로서 國際民事責任協約은 종래의 전통적인 海事法의 기본원칙이었던 過失責任主義를 嚴格責任主義로 바꾸고, 船舶所有者에게 責任을 집중시켜 協約에서 정한 免責事由가 없는 한, 船舶所有者는 過失유무를 막론하고 被害者에게 損害賠償責任을 지도록 하고 있다. 또한 國際基金協約에서는 기름이라는 화물의 특수한 위험성 때문에 荷主도 기름 汚染損害에 대한 責任을 지야 한다는 特殊不法行爲에 있어서 危險責任說을 근거로, 荷主의 無過失責任을 인정하여 國際民事責任協約상의 船舶所有者의 責任限度를 초과하는 損害에 대하여

被害者에게 補償하도록 규정하고 있다.

그러나 우리나라에서는 기름 汚染損害를 입은 被害者를 보호하기 위한 제도적 장치가 미비하여 다음과 같은 문제점이 있다.

첫째, 우리나라는 1978년에 國際民事責任協約만 비준하고 國際基金協約에는 아직 비준하지 않은 관계로, 기름 汚染損害가 발생한 경우에 船舶所有者만 賠償責任을 지고 荷主가 補償하여 주는 제도는立法되어 있지 않다. 따라서 하주의 補償責任을 제외시키고 船舶所有者에게만 기름 汚染損害에 대한 賠償責任을 지도록 한 것은 船舶所有者의 損害賠償의 담보능력을 가중시켜 해상거래의 신속성과 안정성을 깨뜨릴 우려가 있다.

둘째, 國際民事責任協約만 비준하는 것은 비록 이 協約이 船舶所有者에게 無過失責任을 인정하고 있지만, 전통적인 海事法の 責任制限制度를 채택하고 있기 때문에 責任限度額을 초과하는 대규모 기름 汚染 사고가 발생하였거나 船舶所有者가 免責인 기름 汚染 사고가 발생하였을 경우에는 被害者에게 충분한 補償이 이루어지기는 어렵다.

셋째, 國際民事責任協約을 근거로 한 國內立法이 이루어지지 아니하였으므로 被害者를 救濟하기 위한 제도적인 보호장치가 미비하다. 따라서 현재로서는 被害者救濟의 방법은 당사자 사이의 합의가 아니면 不法行爲法の 일반원칙이나 商法上的 船舶所有者責任규정에 의하여 규제되고 있으므로 선의의 被害者는 賠償請求에 있어서 크게 제약을 받고 있다. 즉, 國際民事責任協約이 嚴格責任과 높은 責任限度額을 채택하고 있는데 반해, 不法行爲法상의 過失責任主義나 商法상의 매우 낮은 責任限度額으로는 被害者의 보호가 어려워질 수 밖에 없다.

넷째, 國際民事責任協約상의 強制保險制度에 대해서는 國內法상 이를 嚴格하게 준수하도록 강제할 수도 없고, 또한 감독할 근거와 처벌규정이 없어서 그 法的 實行성이 없다.

다섯째, 強制保險 및 保障基金 또는 國際基金의 形成·分配·管理에 관한 國內法이 제정되어 있지 않아서 각 契約의 成立이 不可能하고 분쟁에 대하여 法的節次에 따른 해결이 불가능하다.

여섯째, 2,000 톤 이상의 소형 탱커의 기름 汚染사고도 그 被害額이 매우 크다. 그러나 國際民事責任協約상 強制保險制度가 적용되지 않는 관계로 만약 船舶所有者가 責任保險에 付保하지 않아서 기름 汚染損害를 감당하지 못할 경우, 被害者는 기름 汚染損害를 補償받을 길이 없다.

일곱째, TOVALOP, P & I 保險 및 CRISTAL 은 그 기능의 효율성과 합리성으로 말미암아 國際民事責任協約과 國際基金協約의 조기 채택의 필요성을 전하고 있다. 그러나 이들 協定은 관련업계가 자발적으로 체결한 任意契約으로서, 탱커 所有者와 기름의 所有權을 가진 積유회사 등이 강제적으로 이러한 補償機構에 가입할 의무가 없다. 즉, 이들 協定의 가입은 강제적이 아니므로 결과적으로 被害者의 救濟가 확실하지 않을 것이다.

II. 立法論的 해결방법

앞서 지적한 우리나라의 기름 汚染補償制度의 問題點을 해결하고 기름 汚染損害의 被害者 補償制度를 확립하기 위하여 그 立法論的 해

결방안을 제시하여 보면 다음과 같다.

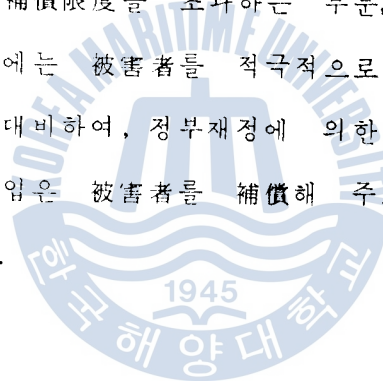
첫째, 기름 汚染 사고는 그 損害의 특수성 때문에 어느 정도의 船舶所有者의 責任가중은 부득이한 요청이지만, 선의의 被害者를 보호하기 위해서 私的企業의 財産적 기초를 도외시하고 船舶所有者에게만 과도한 責任을 지우는 것은 해상거래의 신속성과 안정성 및 法的 안정성과 합리성을 깨뜨릴 우려가 있기 때문에 이를 해결하고, 또한 被害者를 충분히 救濟하기 위해서는 기름 汚染損害에 대하여 危險責任說을 근거로 荷主에게 無過失責任을 인정하고 있는 國際基金協約의 수용이 절실하다.

이와 같이 船舶所有者에 대한 責任의 집중과 관련하여 危險責任理論을 넓게 수용하여서 荷主人 석유회사측도 합리적으로 그 責任을 분담할 수 있도록 企業의 社會的 責任을 제도적으로 강화시킬 필요가 있다고 생각한다. 따라서 하루속히 國際基金協約을 수용하여 國際民事責任協約과 國際基金協約을 유기적으로 통합시키는 國內法을 제정하여야 할 것이다. 이미 선진해운국에서는 영국은 商船(기름 汚染)法, 미국은 水質改善法, 일본은 油濁損害賠償保障法으로 國內의 特別法으로 제정되어 있다.

둘째, 2,000 톤 미만의 소형 탱커의 기름 汚染損害에 대해서도 國際民事責任協約상의 強制保險制度를 확대 적용하여 國內立法化하고, 또한 國際基金協約을 수용한 國內法을 통하여 被害者를 적극적으로 보호할 필요가 있다. 다만, 強制保險制度의 확대로 인하여 소형 탱커 所有者의 責任이 강화되므로 소형 탱커 所有者의 소규모 기업성을 고려할 필요가 있을 것이다.

셋째, TOVALOP, P & I 保險 및 CRISTAL 은 任意契約으로서 이들 協定の 가입은 강제적이 아니므로 國內立法을 통하여 모든 船舶所有者와 석유회사가 이러한 私的 補償機構에 강제적으로 가입토록 규정할 필요가 있으며, 이 法律에 의거한 實行的 補償制度로서 자율적 協定機構로 발전시켜 나가야 할 것이다.

넷째, 國際民事責任協約과 國際基金協約을 수용한다고 해서 기름 汚染損害에 대한 被害者의 救濟에 만전을 기할 수 있는 것은 아니다. 즉, 兩協約의 적용에서 제외되는 기름 汚染損害와 兩協約상 船舶所有者와 基金의 責任내지 補償限度를 초과하는 부분, 나아가 가해船舶 불명의 기름 汚染損害의 경우에는 被害者를 적극적으로 救濟할 수가 없다. 따라서 이러한 경우에 대비하여, 정부재정에 의한 별도의 基金을 설정하여 기름 汚染損害를 입은 被害者를 補償해 주도록 특별한 立法 조치를 취할 필요가 있다.



參 考 文 獻

國內文獻

- 郭潤直, 債權各論(再全訂版), (서울:博英社, 1987).
- 裴炳泰, 註釋海商法, (서울:한국사법행정학회, 1979).
- 徐燉珏, 商法講義(下), 제 3 全訂, (서울:法文社, 1987).
- 李基泰, 海上保險, (서울:法文社, 1987).
- 朴椿浩·柳炳華, 海洋法, (서울:民音社, 1986).
- 金石祈, “기름유출에 의한 海洋汚染의 對策과 처리”, (서울:한국검
사정공사, 1982).
- 朴容燮, “油濁汚染損害의 民事責任協約의 法律問題에 관한 考察”, 海
洋韓國, 1979.11 ~ 1980. 2.
 , “船舶에 의한 海洋汚染損害의 賠償保障을 위한 國際協約의 改
正方向”, 한국해사연구논문집, 1983.12.
 , “船舶에 의한 海洋汚染損害와 國際民事·基金協約”, 부산지방
변호사회지 제 2 호, 1983.11.
- 裴炳泰, “1969 年 油濁損害에 대한 民事責任에 관한 國際條約의 研
究”, 海洋韓國, 1974.6 ~ 1974.9.
 , “1969 年 油濁民事責任條約과 1971 年 油濁補償國際基金條約
의 개요와 그 改正動向”, 한국해법회지, 제 5 권 제 1 호, 1983.
- 李均成, “海洋環境保全法制—船舶에 의한 海洋汚染을 중심으로—”, 環
境法研究, 제 4 권, 1982.
- 李相教, “油槽船의 事故로 인한 油類汚染損害를 救濟하기 위한 國際

- 協約에 관한 考察”, 法曹, 제 35 권 제 2~4 호, 1986. 2~4.
- 孫珠瓚, “船舶所有者的 責任制限에서의 限度額의 表示單位에 관한 問題”, 한국해법회지, 제 4 권 제 1 호, 1982.
- 全昌祚, “公害의 私法的 救濟의 法理에 관한 研究”, 동아대학교 대학원, 법학박사학위논문, 1974.
- 金泰永, “海上油濁事故에 있어서의 保險·補償에 관한 研究”, 서울대학교 대학원, 석사학위논문, 1987.
- 李相勳, “油槽船에 의한 油濁損害賠償責任에 관한 研究－油濁民事責任 協約을 중심으로－”, 서울대학교 대학원, 석사학위논문, 1987.
- 白種實, “船舶에 의한 油濁損害와 船主責任에 관한 研究”, 한국외국어대학교 무역대학원, 석사학위논문, 1985.
- 李大洪, “海上油濁과 保險化 推移에 관한 研究”, 성균관대학교 경영행정대학원, 석사학위논문, 1984.
- 金龍煥, “海難油濁에 대한 防除制度의 改善方向”, 한국외국어대학교 무역대학원, 석사학위논문, 1987.
- 吳世榮, “油濁損害에 대한 船主責任과 保險·補償制度”, 한국해운학회지, 제 2 권, 1985.10.
- 朴永浩, “油濁損害補償法制에 관한 考察－油濁民事責任條約을 중심으로－”, 해운경영학회지, 제 1 호, 1985.
- 油公海運海務部, “1969 년 國際民事責任協約과 1971 년 國際基金協約의 改正, 採擇을 위한 IMO 參加報告書”, 1984. 7.
- 韓國海技研修院, IMO 海事國際協約集 Ⅲ, 1985.

外國文獻

- 時岡泰・谷川久・相良明紀, “逐條 船主責任制限法・油濁損害賠償保障法”, 東京: 商事法務研究會, 1979.
- 谷川久, “海上油濁事故の責任についての保険と補償”, *ジュリスト*, 第 594 号, 1975. 8.15.
- 日本海技協會, “海洋汚染及び海上災害”, 船長ハンドブック 第 9 卷, 東京: 成山堂書店, 1983.
- D.W. Abecassis, *The Law and Practice relating to Oil Pollution from Ships*, London: Butterworths, 1978.
- D.W. Abecassis, *IMO and Liability for Oil Pollution from Ships: a retrospective*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law quarterly*, 1983.
- G.L. Becker, *A Short Cruise on the Good Ships TOVALOP AND CRISTAL*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.5, No.4, July 1974.
- D.J. Cusine, *The International Oil Pollution Fund as Implemented in the United Kingdom*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.9, No.4, July 1978.
- A.L. Doud, *Compensation for Oil Pollution Damage : Futher Comment on the Civil Liability and Compensation Fund Conventions*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.4, No.4, July 1973.

Michael Thomas & David Steel, The Merchant Shipping Act, London,
Stevens, 1976.

The International Tanker Owners Pollution Federation Ltd., TOVALOP,
February 1987.

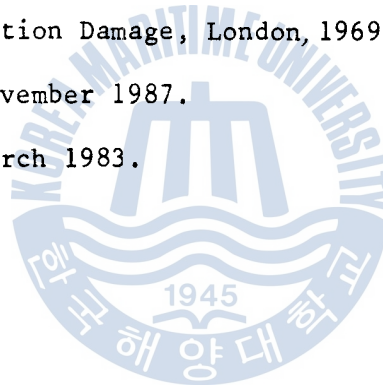
CRISTAL Limited, CRISTAL , February 1987.

The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.,
RULES & CORRESPONDENTS , London, 1986/87.

IMO, Official Records of the International Legal Conference on
Marine Pollution Damage, London, 1969.

IMO, NEWS LETTER, November 1987.

CMI, NEWS LETTER, March 1983.



船員의 災害補償에 관한 研究

— 責任保險을 中心으로 —

A Study on Compensation for Seaman's Accidents

睦 鎮 庸

Jin - Yong Mok

< 目 次 >

Abstract

第1章 序 論

第1節 研究의 目的

第2節 研究의 範圍 및 方法

第2章 災害補償制度의 沿革과 法的性質

第1節 序 言

第2節 災害補償制度의 展開

I. 英國

II. 獨逸

第3節 우리나라 災害補償制度의 展開

I. 團體協約에 의한 災害補償

II. 勤勞基準法 및 船員法에 따른 個別使用者 責任에 의한 災害補償

III. 産業災害補償保險法 產災保險 및 船員保險法에 의한 災害補償

第4節 災害補償制度의 法的性質

I. 序 言

II. 災害補償의 法的性質에 관한 學說

III. 災害補償의 法的性質에 관한 學說의 批判

第2節 船員勤災保險

I. 船員勤災保險의 沿革 및 現況

II. 船員勤災保險의 內容

III. 問題點

第3節 船員共濟

I. 序 言

II. 水産業協同組合法에 의한 船員共濟

III. 韓國海運組合法에 의한 船員共濟

IV. 船員共濟의 問題點

第4節 P&I 保險

I. P&I 保險에 의한 船員災害補償

II. P&I 保險에 의한 船員災害補償의 內容

III. 問題點

第5章 船員災害補償保險制度에 관한 比較

法的 考察

第1節 序 言

第2節 各國의 船員災害補償保險制度

I. 英國의 경우

II. 美國의 경우

III. 西獨의 경우

IV. 프랑스의 경우

V. 日本의 경우

第3章 우리나라 船員法上의 災害補償

第1節 船員勞動의 特殊性

I. 船員勞動의 本源的인 特殊性

II. 船員勞動의 個別的인 特殊性

III. 船員에 있어서의 特殊性

第2節 船員法上의 災害補償의 主體

第3節 船員法上의 災害補償의 要件

I. 序 言

II. 職務上 災害의 認定基準

III. 職務上 疾病의 認定基準

IV. 船員의 故意·중대한 過失

第4節 船員法上의 災害補償의 內容

I. 恙補償

II. 傷病手當

III. 障害手當

IV. 遺族手當

V. 葬祭費

VI. 行方不明手當

VII. 所持品 遺失補償

VIII. 一時補償

第4章 船舶所有者의 災害補償責任保險制度

第1節 序 言

第3節 우리나라 船員保險法에 의한 災害補償

I. 序 言

II. 船員保險法에 의한 災害補償의 內容

III. 問題點

第6章 結 論

第1節 要 約

第2節 船員災害補償保險法의 必要性

參考文獻