

독일에서의 해양유류오염에 따른 손해보상 체계와 그시사점

권혁

부산대 법학전문대학원 교수

- I. 서설
- II. 독일에서의 주요 해양 오염사고 내용과 손해보상체계의 개선방향
 - 1. 개요
 - 2. 독일 연안 주요 해양오염 사고
 - 3. 독일에서의 유류오염사고에 따른 손해보상시스템의 개선방향
- III. 해양오염관련 독일 현행법 체계와 주요내용
 - 1. 개요
 - 2. 독일에서의 책임조약 가입과 기금조약의 발효
- IV. 해양유류오염손해 배상과 관련한 독일 현행법 체계
 - 1. 입법관할권과 유류오염관련 규율의 입법
 - 2. 해양유류오염사고에 대한 책임체계
- V. 요약 및 시사점

I. 서설

산업사회의 가장 중요한 동력은 화석에너지로부터 얻어진다. 특히 석유에 대한 의존도는 매우 높다. 하지만 석유를 생산하는 원유는 일부 지역에 편중되어 매장되어 있다. 유럽이나 아시아 지역의

주요 선진산업국가는 그러한 원유매장지역이 아니어서, 주로 원유의 공급을 외부에서 받아야 하는 상황이다.¹⁾ 그래서 원유는 매장국의 주된 수출자원이며, 이러한 수출은 주로 바다를 통하여 이루어진다. 특정 지역에 국한된 것이어서 유조선을 통해 운반되는 거리가 수천 킬로미터에 달하다 보니 해양운송 과정에서 다양한 위험에 직면할 수 있다. 특히 유출되는 기름으로 인한 해양오염의 위험은 매우 심각한 것이다. 물론 기름을 통한 해양오염은 굳이 유조선의 경우가 아니더라도, 각종 선박의 운행을 위해 기름을 사용하게 되므로 선박의 충돌 등 사고가 발생되면 불가피하게 해양기름오염사고가 발생된다. 유조선의 경우가 더욱 주목을 받게 되는 것은 엄청난 양의 원유를 싣고 있어서 사고가 발생될 경우 대규모의 기름오염 사고가 불가피하기 때문이다. 또한 유조선에 의한 오염이라도 유조선의 충돌이나 해안에 자초되는 것에 의해서 기름유출이 야기되는 것보다 주로 유조선의 과실 및 기술적인 장치의 불충분에 의해서 발생하고, 소수의 유조선 선주가 책임을 져야 하는 유출사고에서 많이 발생한다는 평가도 있다. 그 외에도 심해의 원유발견에 따른 자연방출, 도시이용자 및 산업적 소비자 사이의 직접적인 연결 및 강들을 통한 유입도 해양오염사고를 유발하게 된다.

지난 12월 7일 오전 7시경 충남 태안군 앞 해상에서 유조선 허베이 스피리트 호(Hebei Spirit)와 예인선 삼성중공업 T-5호의 충돌사고가 발생하였다. 그로 인해 허베이 스피리트 호 유조창 내에 있는 유류가 유출되어 해상 및 해안가 모두 그 피해가 매우 크다. 정부는 ‘국가적 재난’으로 규정하고 유류오염 방지를 위해 총력을 기울이고 있다.²⁾ 하지만 그 피해가 원상회복되기에는 상당한 시간이 걸릴 것으로 보고 있으며, 현재 그 피해액 산정도 예측하기 어렵다.³⁾

그 동안 해양유류오염사고가 가지는 위험성을 인식하여 왔음에도 불구하고, 우리는 이러한 일련의 사건들을 보면서 새삼 유류오염사고의 치명성을 느끼게 된다. 이제 효율적이면서도 예방적이고 선제적인 해양오염사고 대책이 법적 제도로서 마련될 필요가 절실하며, 그러한 시도를 더 이상 미룰 수 없게 되었다고 생각된다.⁴⁾

1) Altfuldisch, *Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See*, 2006, S.1ff.

2) 이성철, 해양유류오염 배상책임의 범위와 한계 -허베이 스피리트호 충돌사건 중심으로, 법률신문, 2007. 12. 20일자.

3) 지난 1995년 8월 23일에도 남해 여천군 남면 연도리 동쪽 8km 해상에서 키프로스 국적의 14만톤급 유조선 ‘시 프린스(Sea Prince)’ 호가 침몰하면서 연료유, 병커C유 등이 유출되어 남해안의 가두리양식장, 굴양식장 등이 심각한 타격을 입었으며, 이러한 피해는 현재까지도 원상회복되지 않고 있다. 이러한 해양유류오염사고는 우리나라뿐만 아니라 선진국인 영국(1967년 Torrey Canyon 호 사건, 1978년 Amoco Cadiz 사건), 미국(1989년 Exxon Valdez호 사건) 등 세계 도처에서 발생하였으며, 앞으로도 이러한 사고는 끊이지 않을 것으로 보인다(이성철, 해양유류오염 배상책임의 범위와 한계 -허베이 스피리트호 충돌사건 중심으로, 법률신문, 2007. 12. 20일자).



이하에서는 해양유류오염사고에 따른 손해에 대한 보상체계를 중심으로 하여 독일 현행 법체계를 설명하기로 한다. 사실 독일은 해양대국은 아니다. 그럼에도 해양유류오염사고에 대한 독일에서의 이러한 논의가 의미를 갖는 것은, 현행 우리 법제에서 손해의 전보구조는 기본적으로 독일식 민사 법리를 주된 틀로 하고 있기 때문이다.

II. 독일에서의 주요 해양 오염사고 내용과 손해보상체계의 개선방향

1. 개요

독일은 통일 이후 니더작센 주의 서쪽 해안지역인 보르크(Borkum) 섬에서부터 브레멘, 함부르크, 슐레비히-홀스타인(Schleswig-holstein) 및 메클렌부르크-포어포먼 주를 거쳐 폴란드의 슈비네뮈드(Swinemünde) 지역에 이르기 전까지 바다와 맞닿고 있다. 독일에서 바다를 마주하고 있는 연안지역으로 연간 약 14만 척의 배들이 독일 북해를 항행했고, 독일 동해의 경우는 7만 7천여 척의 선박들이 항행하는 것으로 알려져 있다.⁵⁾ 독일 연안의 선박항로들은 오늘날 세계적으로도 물동량이 상당히 많은 항로에 해당된다. 그럼에도 불구하고 독일 인근 연안에서 선박의 균열 등 훼손으로 인한 대규모의 선박유류오염사고는 자주 발생하지 아니하였다.⁶⁾ 그렇다고 해양 선박사고가 없었던 것은 아니며, 발생하더라도 지금까지는 그다지 많이 알려져 있지 않았던 것이라고 할 수 있다. 그 이유는 선박 파손이 일어난 경우라도 유류를 싣고 있지 않기 때문에 그다지 피해가 크지 않았기 때문이다. 하지만 만약 이러한 사고들이 유류⁷⁾를 적재한 화물선, 소위 유조선이었다면 그 피해는 엄청난 것이 될 것이다. 선박 사고 그 자체는 사실 유류를 적재하고 있는 것

4) 유류오염사고에 따른 위자료 청구와 관련한 자세한 내용은 윤효영, 유류오염사고에서의 정신적 손해배상, 경영법률, 2009, 19집 2호, 489면 참고.

5) Clauss, *Neue Entwicklungen seegangsunabhängiger Ölskimmersysteme*, Schiff & Hafen, 2003. 06, S.76.

6) Clauss, *Neue Entwicklungen seegangsunabhängiger Ölskimmersysteme*, Schiff & Hafen, 2003. 06, S.76.

7) 현행 유류오염손해배상보장법에서 말하는 '유류'란 선박에 화물로서 운송되거나 선용유로서 사용되는 원유, 연료유, 윤활유 등 지속성 탄화수소 광물성유로서 중유, 윤활유 산업표준화법의 규정에 의한 한국산업규격의 석유제품중류시험방법에 의한 시험에서 섭씨 340도 이하에서 그 부피의 50%를 초과하는 양이 유출되지 아니하는 탄화수소유 등을 포함한다(제2조).

과 그렇지 않은 것이라는 약간의 차이 이외에 본질은 같다. 그만큼 고도의 위험이 항상 내재해 있는 것이다. 이하에서 설명하게 되는 엘베지역 연안에서 큰 손해를 유발한 1981년 아프란 제니스(Afran Zenith) 호 사건이 유독 눈에 띄는 것은 유류 오염에 따른 피해 때문이었다. 당시 약 350여 톤의 원유가 유출되었다. 이듬해인 1982년 온디나(Ondina) 호가 60톤의 원유를 유출한 사고가 발생한 뒤로는 독일 연안에서는 한동안 관련 사고가 발생하지 않다가, 1998년 Amrum 해역에서 Pallas호가 약 15톤의 유류를 바다에 유출한 사건이 발생하여, 독일에 다시금 새로운 유류오염대책을 촉구하는 계기가 되었다.⁸⁾ 독일도 많은 해양사고가 발생하며, 유조선에 의한 유류오염위험으로부터 자유롭지 아니한 국가임을 알 수 있다.

2. 독일 연안 주요 해양오염 사고

그 동안 독일 연안에서 발생한 주요 해양 유류오염 사고를 살펴보면 다음과 같다.⁹⁾

(1) Anne Mildred Brovig호 사건

가장 먼저 언급될 수 있는 사건이 바로 1966년 2월 노르웨이 유조선 Anne Mildred Brovig호가 영국연안예인선과 헬고란트 북서쪽에서 충돌한 사건이다. 이때 16,800톤의 유류가 독일 북해에 유출되었고, 동해 섬들의 바닷가를 완전히 오염시키고 말았다.¹⁰⁾ 잔여 4만 톤의 유류는 추출되어 연안 외곽으로 보내졌었다.

(2) Afran Zenith호 사건

다음으로 아프란 제니스(Afran Zenith) 호 사건을 들 수 있다. 이 사건은 1981년 함부르크 항 인근 해역에서 발생하였다. 이 사건에서 약 350톤¹¹⁾의 원유(Rohöl)가 그대로 유출되었다. 이에 따른 손실이 20 Mio. 마르크 정도로 파악되었으나, 당시 오염연안의 청소비용 등이 추가로 6.5 Mio. 마르크가 소요되었다고 한다.¹²⁾

8) Clauss, *Neue Entwicklungen seegangsunabhängiger Ölskimmersysteme*, Schiff & Hafen, 2003. 06, S.76.

9) Clauss, *Neue Entwicklungen seegangsunabhängiger Ölskimmersysteme*, Schiff & Hafen, 2003. 06, S.76.

10) DIE ZEIT, 31.07.1981 Nr.32.

11) 독일연방의회(Deutscher Bundestag)에서 작성된 자료(BT-Drucks. 14/2430, S.8)에 따르면 300 톤이지만, 350톤이라고 작성된 보고서(Clauss, Günther, *Neue Entwicklungen seegangsunabhängiger Ölskimmersysteme*, Schiff & Hafen, 2003. 06, 76면)도 있다.

12) BT-Drucks. 14/2430, S.8.



(3) Ondina호 사건

독일 연안에서 아프란제니스 호 사건이 발생한 이듬해인 1982년에 Ondina호에 의한 원유유출사고가 발생하였다. 이 역시 함부르크 인근해역에서의 사건이었는데, 손해규모는 25 Mio. 마르크에 달하였고, 유류유출량은 60톤 정도였던 것으로 알려지고 있다.¹³⁾

(4) Pallas호 사건

1998년 Pallas 사건은 Schleswig-holstein주의 발트 해에서 발생한 사건이었는데, 이 사고로 60톤의 중유가 유출되었고, 대략 1만 6천 마리의 새가 죽음을 당했다. 사건의 처리결과 해안방제에 대한 비용에 대해 선박소유자는 책임제한에 3,3 Millionen 마르크만 책임을 지고 10 Millionen 마르크 이상의 비용에 대해서는 책임을 지지 않았다. 이 부분은 사실상 독일국민의 세금을 통해서 지불됨으로써 많은 여론의 비판을 받았고, 이에 따라 책임확대의 필요성이 제기된 바가 있었다.¹⁴⁾

3. 독일에서의 유류오염사고에 따른 손해보상시스템의 개선방향

(1) 개선방향

앞서 언급한 바와 같이 독일도 많은 해양사고가 발생하며, 독일 역시 유조선에 의한 유류오염위험으로부터 자유롭지 않은 국가임이 드러났다. 특히 1998년 Pallas호 사건은 독일에 다시금 새로운 유류오염대책을 요구하게 되는 계기가 되었는데,¹⁵⁾ 그 가운데 특히 눈에 띄는 대목은 유류오염사고에 따른 손해배상체계의 개선에 관한 것이다. 유류오염에 따른 손해의 보상 체계는 피해자와의 관계를 고려하여야 한다. 이에 관하여는 다음과 같은 두 가지 원칙이 견지되어야 한다. 소위 손해보상의 신속한 실현과 완전한 보상이 바로 그것이다. 먼저 해양 유류오염 사고에 따른 손해배상문제에 있어 가장 중요한 원칙은 바로 신속한 손해전보를 실현하는 것이다(신속성의 원칙). 해양 자원을 생계의 기반으로 하는 피해자들에

13) Clauss, *Neue Entwicklungen seegangsunabhängiger Ölskimmersysteme*, Schiff & Hafen, 2003. 06, S.76.

14) 독일 일간지 DIE ZEIT, 31.07.1981 Nr. 32.

15) Clauss, *Neue Entwicklungen seegangsunabhängiger Ölskimmersysteme*, Schiff & Hafen, 2003. 06, S.76.

대하여 보다 신속하게 손해를 전보하여 주는 것이 필요하기 때문이다. 두 번째로는 손해배상의 완전성 원칙이다. 앞서 해양 유류오염에 따른 손해의 신속한 보상 체계와 더불어 중요한 것은 유류오염에 따른 손해를 충분하고 완전하게 보상하여 주는 것이다. 이를 위해서는 유류오염 손해의 인정 범위를 보다 광범위하게 파악하고, 보다 분명하게 이를 산정하는 것이 필요하다.

하지만 흥미로운 점은 이러한 양 원칙이 실은 모순되는 측면이 있다는 점이다. 신속한 배상체계를 구현하자면, 손해의 산정이 빠르게 이루어져야 하는데, 이러한 경우 충분한 손해배상 범위의 확정이 어렵게 되기 때문이다. 반대로 완전한 배상을 구현하기 위하여는 손해의 산정이 면밀하게 이루어져야 하는데, 신속한 배상을 실현하는 데에는 도움이 되지 못한다. 결국 이러한 양 원칙을 조화하는 방향으로 개선이 이루어져야 한다.

(2) 독일에서의 유류오염손해보상 체계 개선 관점

독일에서의 유류오염손해보상 체계에 대한 개선 필요성 논의의 출발점은 유류오염에 따른 손해배상방식과 그 책임소재를 분명히 하도록 하는 규율을 마련하는데 있다고 할 수 있다. 이를 위하여 독일에서는 대체로 다음과 같은 세 가지의 관점이 검토되었다.

1) 손해배상체계와 방식의 개선 필요성

첫 번째는 손해배상 체계와 방식에 관한 것이다. 기본적으로 유류오염에 따른 손해의 전보 방식으로서 두 가지 체계, 즉 개별 민사책임방식과 집단적 공동손해보상방식인 이른바 기금방식의 장단점을 살피는 것이다. 두 가지 방식을 혼용하는 경우에도 1차적인 민사책임과 2차적인 기금보상, 그리고 이에 더하여 제3의 단계로서 추가적인 보상 수단을 도입할 것인지 여부도 논의의 대상이 될 수 있다. 다른 한편 이러한 논의를 통해 합리적인 보상시스템을 고안하는 경우에도, 이러한 시스템이 국제적 차원에서 통용될 수 있도록 하는 것이 현실적으로 가능한지와 만약 이것이 어렵다면 그 대안으로서 유럽 자체의 독자적인 책임시스템의 마련이 필요한지에 대하여도 논의해야 할 것이다.

2) 책임범위와 책임제한권 개선 필요성

두 번째로는 책임의 범위와 책임제한권에 관한 것이다. 책임의 인정범위와 책임의 범위에서 원칙적으로 선박소유자에게 책임제한권이 인정되고 있는데 이에 대한 문제는 없는지 살펴보고 무제한책임을 인정할 수 있는 가능성을 검토해 볼 필요가 있다. 현행 책임제한권의 예외를 적극적으로 활용할 수 있는 방안이나 선박크기에 따른 최고보상액에 대한 조정의 필요성 등이 이에 해당한다.



3) 손해보상기금제도 개선 필요성

세 번째로는 기금을 통한 손해전보 한도가 지나치게 낮다는 점에 관한 것이다. 유류오염사고에 따른 손해를 기금을 통하여 보상하게 되는 경우라도, 최근의 현실에서 보듯이 그 손해의 범위가 매우 광범위하고 치명적이어서 이에 따른 손해의 보상한계액이 지나치게 낮다는 문제가 제기되고 있다. 따라서 이러한 문제해결을 위한 다양한 해결방안들을 살펴보고 비교검토해 볼 필요가 있다.

Ⅲ. 해양오염관련 독일 현행법 체계와 주요내용

1. 개요

독일에서의 해양오염사고에 대한 연구는 독일의 경우 주로 사전 예방조치를 충분히 하였는가와 사후적으로 그 책임소재를 밝히고, 그에 따른 손해의 합리적이고 충분한 전보를 구현하는 시스템을 마련하여 두는 데 집중되어 왔다. 연혁적으로 볼 때 독일에서 해양유류오염과 관련한 문제가 학문적 연구의 대상으로서 본격적으로 면밀하게 검토되기 시작한 것은 바로 1967년 Cornwall 해안에서 토리캐년(Torrey-Canyon) 호가 좌초되면서 유류오염사고가 발생하면서였다. 유럽에서, 특히 독일에서 유조선에 의한 엄청난 유류오염사고 위험을 인식하고, 이에 대한 방제 및 다양한 보상시스템이 논의됨과 더불어 국제적인 공조의 필요성이 제기된 계기가 되었다.¹⁶⁾

2. 독일에서의 책임조약 가입과 기금조약의 발효

(1) 유류책임조약

독일도 역시 다른 해운선진국들과 마찬가지로 해양선박에 의한 유류오염피해에 대한 책임과 보상에 관한 국내법을 통해 이에 관한 국제협약들의 내용을 거의 그대로 반영하는 입장을 취하고 있다. 유류책임조약(ÖIHÜ 69: CLC)은 기본적으로 (1) 책임부과 시스템과 (2) 손해 보상시스템의 완비라는 지향점을 가지고 있었다.

16) 토리캐년 호 사고는 1967년 3월 18일 페르시아 만에서 12만 톤의 원유를 적재한 대형 유조선 Torrey-Canyon호가 영국 근해 Scilly섬 근처에서 암초에 부딪치고, 이로 말미암아 운송하던 원유가 유출된 사건을 말한다. 당시로서는 생소한 유조선의 원유유출사고였는데, 그 피해가 매우 크고 광범위하여 유럽사회에 큰 충격을 준 사건이라고 할 수 있다. 이 사건으로 영국은 물론 프랑스 인근 노르망디 해안까지 원유로 오염되었고, 그 결과 갈매기 등 각종 해양 조류들이 집단적으로 죽는 등 해양 생태에 엄청난 손실을 가져 왔다.

1) 책임부과시스템

첫 번째로 이 조약은 주로 유류오염으로 인해 발생된 손해에 대하여 그 전보 방식이나 '민사상 책임'의 귀속 문제를 분명히 하기 위한 데에 주된 내용이 있었다. 이에 따르면 우선 선박의 소유자는 선박으로부터 기름의 유출(Ausfließen oder Ablassen)에서 발생하는 손해에 대해서 어떤 과실여부와는 별도로 손해배상책임을 진다. 그리고 일반선주책임제한제도에 비하여 선주의 책임제한액을 증액시켰으며, 아울러 선주로 하여금 오염사고 배상액에 대하여 강제보험에 가입시키고 피해자에게 보험자에 대한 직접청구권을 부여하였다. 위험책임의 또 다른 영역에 대한 보상으로서 이와는 반대로 소유자는 자신의 책임 최고한도액을 정할 수 있는 가능성이 있다.

2) 손해보상시스템

두 번째 단계로서는 피해자들을 더욱 두텁게 보호하기 위하여, 피해자의 피해액이 거액임에도 선주책임제한제도에 의하여 배상액이 제한되는 경우에 이를 넘어서는 일정한 액수에 대하여까지는 유조선을 이용하여 유류를 수입하는 정유사들이 별도의 기금을 마련하게 되었는데, 이것이 바로 국제유류오염손해보상기금(International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC Fund))이다.¹⁷⁾

(2) 독일의 책임조약 및 기금조약 가입 및 국내법화

독일의 경우 - 다른 국제조약과 마찬가지로 - 이 조약이 국내법적으로 효력을 발생하기까지 몇 년이 소요되었다. 그래서 이 책임조약이 발효된 것은 1975년이며,¹⁸⁾ 국제기금조약은 1978년에야 가입하고, 국내법적으로 효력을 발하게 되었

17) 원래 이전까지는 이와는 별도로 대형 정유회사들이 자체 기금에서 충당되기 어려운 손해의 전보를 위해 추가적으로 민간차원에서 자발적으로 두 가지의 사법상 협약들을 체결하게 된다. 이른바 TOVALOP협약과 CRISTAL협약이 바로 그것이다. 여기에는 BP, Esso, Gulf, Mobil 등 7개의 대형정유사가 포함되어 있었다. TOVALOP협약(Tanker Owners, Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution Damage)은 책임(ÖHÜ)조약을 모델로 하고 있고, 1969년 10월에 발효되었다. CRISTAL협약(Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution)은 1971년에 발효되었다. 이를 통해 유조선이 야기한 기름오염손해를 입은 나라가 적절한 보상을 받도록 하는 동시에 정유사의 손해 발생도 줄이고자 하였다. 하지만 이러한 사적 계약의 성격을 가지는 협약들은 점차 그 역할과 의의를 상실하여 TOVALOP와 마찬가지로 CRISTAL도 1997년 2월 중단되었다. 그 이유는 1992년의 책임조약(ÖHÜ)과 기금조약(ÖIFÜ)에 대한 개정프로토콜이 1996년 발효됨으로써, 조약적용과 기금 확보 대상이 사실상 거의 전세계적 규모로 확충되었고, 자체 책임한도도 매우 높게 잡고 있었기 때문이었다.

18) BGBl. 1975 II, S.1106.



다.¹⁹⁾ 독일 국내법상 해양선박에 의한 유류오염피해에 대한 책임과 보상에 관한 일반법으로 1988년 9월 30일 제정된 “해양선박에 의한 유류오염피해에 대한 책임 및 보상에 관한 법률”(이하 유류오염손해법(Ölschadengesetz))을 두고 있다.²⁰⁾ 이 역시 그러한 입법주의의 소산이라 할 수 있다. 규정은 과거 1992년 책임조약²¹⁾과 기금조약²²⁾ 및 추가기금조약²³⁾에 가입하면서 이러한 내용을 국내법으로 입법화한 것이다. 또한 최근에는 유조선에서 방출된 기름유출 이외의 유류오염사고에 대한 손해와 관련하여 병커유조약(BunkerölÜ)²⁴⁾에 가입하면서, 이를 독일 국내법으로 입법화하여 적용하고 있다. 이와 같은 차원에서 독일에서는 유류오염손해법(ÖISG)²⁵⁾과 기름손해법에 따른 증명서발급에 대한 시행령(ÖIHBeschV)²⁶⁾에서 개정 및 보완되기에 이른다.

IV. 해양유류오염손해 배상과 관련한 독일 현행법 체계

1. 입법관할권과 유류오염관련 규율의 입법

독일의 경우, 해양오염책임에 대한 통일적인 단행 법률을 두고 있지 않다.²⁷⁾ 대신 독일은 해양오염에 대해서 그 발생의 다양한 원인과 양상을 고려하고, 나아가 오염의 정도 차이에 따라 상이하게 다루도록 개별 규범에서 별도의 법적 규율 영역을 정하여 두고 있다. 입법관할권과 관련하여, 해양오염에 대한 책임규정은 우선 독일연방기본법 제70조 이하에서 정한 바와 같이 연방법과 주법 사이의 관할 배분에 따라 달라진다. 우선 연방은 다음과 같은 사항에 관하여 우선적인 입법관할권을 가진다.²⁸⁾ 우선 해양오염에 따른 민사상 환경책임과 형사상 해양환경책임

19) BGBl. 1978 II, S.1211.

20) 정식명칭은 “Gesetz über die Haftung und Entschädigung für Ölföverschmutzungsschäden durch Seeschiffe vom 30. September 1988 (BGBl. I S. 1770)” 이다.

21) BGBl. 1994 II S.1152.

22) BGBl. 1994 II S.1169.

23) BGBl. 2004 II S.1290.

24) BGBl. 2006 II S.578.

25) BGBl. 1988 I S.1770.

26) Verordnung über die Ausstellung von Bescheinigungen nach dem Ölschadengesetz (Ölhaftungsbescheinigungsverordnung) vom 30. 5. 1996 (BGBl 1996 I S.707).

27) 이러한 점은 해안이나 섬이 많은 국가들에게 필수적인 바다의 중요성이 다소 떨어진다라는 점과 관련이 있을지 모른다.

28) Erbguth, NuR 1994, 377.

에 대해서 입법관할권을 가진다.²⁹⁾ 또한 해양폐기물제거관련 사항에 관하여 연방이 입법관할권을 가진다. 그 외에도 연방은 자연보호지역과 하천관리영역에 대하여 필요한 제반 사항을 최소한의 지침 차원에서 연방법으로 규율할 수 있다. 이러한 연방법을 구체화하기 위한 세부적인 규율은 각 지방자치단체가 당해 지역의 실정에 맞게 형성해 나가게 된다.³⁰⁾

2. 해양유류오염사고에 대한 책임체계

해양유류오염을 유발한 행위에 대하여는 당연히 독일 민법상 제823조에 따른 불법행위의 문제를 유발하게 된다. 따라서 일반 민사상 책임문제가 발생됨은 물론이다. 하지만 여기에 그치지 않는다. 그러한 행위에 대하여는 이러한 일반 책임문제 이외에도 독일 하천관리법(WHG) 제22조 제1항과 유류오염손해법(Ölschadengesetz)³¹⁾에 따른 특별책임문제가 발생하게 된다. 또한 그러한 행위 그 자체에 대한 책임과는 별도로 관련 시설책임문제가 유발된다. 이는 환경책임법(UmweltHG)³²⁾과 하천관리법(WHG) 제22조 제2항에서 명문의 근거를 두고 있다. 우선 특별법의 체계를 살펴보기로 한다.

(1) 환경책임법(UmweltHG)에 따른 책임

1) 개요

환경책임법(UmweltHG)은 환경책임에 대한 중심적인 법률로서 기능을 한다. 이러한 환경책임법에 따른 사법상의 위험책임은 오해의 여지가 있는 법률의 제목과는 달리 원래의 환경손해에 적용되는 것이 아니라 개별적인 법익, 즉 생명, 건강, 신체, 소유권의 침해에 대해 적용되는 것이다. 물론 이것은 특정유형의 시설에서 나오는 환경영향(Umwelteinwirkung)으로 법익침해가 야기되는 것을 요건으로 하고 있다. 따라서 환경책임법 제1조에 따른 책임은 환경영향³³⁾을 통해서 발생하는 손해만을 책임진다는 점에서 일반적인 시설책임과는 구별된다.

29) 독일 기본법 제74조

30) 독일 기본법 제75조. 이러한 연방규율형태를 소위 '지침입법(Rahmengesetzgebung)' 방식이라고 한다. 주로 해안에 접하여 이를 관리하여야 할 독일 내 주들인 니더작센 주, 브레멘, 함부르크, 슬레비히홀스타인 및 메클렌포어포먼 주는 하천보호와 자연보호 및 부두관리, 그리고 해양경찰 및 해양폐기물관련연방법을 바탕으로 이를 실현하는 세부적인 규율을 만들고, 이를 적용하게 된다.

31) 정확한 명칭은 Gesetz über die Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden durch Seeschiffe(Ölschadengesetz - ÖLSG) vom 30. September 1988 (BGBl. I S.1770)이다.

32) UmweltHG vom 10. 12. 1990 BGBl I S.2634, 1991년 1월부터 공포된 법률이다.

33) 환경영향에 속하는 것으로는 환경책임법 제3조 제1항에 따르면 물질(Stoffe), 진동(Erschütter-



2) 환경손해배상액 산정의 특수성

이에 반해 환경법의 자체에 대한 원래의 생태계상의 손해는 환경책임법상의 책임요건에 포함되지 않는다. 생태계상의 손해(Ökologische Schäden)는 환경책임법에 따르면 단지 생태계상의 손해가 소유권 침해로 볼 수 있는 경우에만 배상될 수 있다. 따라서 사법상의 소유권 속에 환경법익이 존재해야 한다는 것을 요건으로 하고, 이는 예를 들면 각종 산림(Wälder), 하천(stehenden Gewässer), 대지(Böden) 그리고 사냥권에 포함되는 동물 등과 같은 많은 법익들에 적용되는 것으로 말한다.

하지만 소유권 침해에 따른 배상액수의 산정에서 소유권자에게 발생된 소유권의 가치상실액을 기준으로 고려하지 않는다는 데 유의해야 한다. 그 이유는 해당 오염 대상 토지 및 하천의 거래가치가 실제로 상당히 적을 수 있기 때문이다. 이러한 상황에 대비하여 환경책임법 제16조는 손해를 입은 소유권자의 원상회복청구권 강화 차원에서 접근하고 있다. 즉, 피해자가 해당 환경을 원상복구하는 데 필요한 비용을 고려할 수 있도록 함으로써, 객관적인 소유권 거래 가치만을 통한 손해산정을 막고 있다.³⁴⁾ 이전상태로의 복구에 대한 비용은 물건의 가치가 높다고 해서 높아지는 것은 아니고, 오히려 물건의 가치가 낮더라도 복구 자체에는 상당한 비용이 소요될 수 있기 때문이다.

3) 배상 한도

배상의무자는 사망이나 상해 혹은 건강침해에 따른 손해에 대하여 85 Mio. Euro의 한도 내에서 책임을 부담하며, 물적 손해에 대하여도 마찬가지로 85 Mio. Euro의 한도 내에서 책임을 져야 한다. 물론 이러한 인적, 물적 손해는 유류 오염이 객관적으로 환경에 영향을 미쳤고, 그러한 환경영향으로 인하여 발생된 것이어야 한다.³⁵⁾

(2) 하천관리법(WHG)에 따른 책임

우선 하천관리법에서 의미하는 하천은 전형적인 내륙하천도 있지만, 해안선 또는 연안해의 경계 사이에 있는 바다에도 적용된다.³⁶⁾ 그러므로 독일은 주로 해양

ungen), 소음(Geräusche), 압력(Druck), 광선(Strahlen), 가스(Gase), 증기 (Dämpfe), 열 (Wärme) 또는 대지, 공기 또는 하천으로 확대되는 그밖의 현상이 이에 속한다.

34) 물론 이것은 피해자가 이전상태로 사실상 회복하였거나 이를 의도하는 경우에만 적용된다. 만약 피해자인 소유권자가 해당 피해지역의 소유권을 포기하는 경우에는 거래가치의 하락이 손해배상의 기준금액이 될 것이다.

35) §15 UmweltHG.

이 좁은 범위에 속하는 나라이므로, 해양기름오염사고의 경우에 하천관리법은 중요한 기능을 수행한다. 하천관리법은 주로 행위관련책임과 시설관련책임으로 나뉘어 규율하고 있다. 우선 인적 행위책임에 대하여는 하천관리법(WHG) 제22조 제1항에서 규율하는데, 예를 들어 해안근처에 하천성질에 대한 물리학적, 화학적 또는 생물학적 변경과 제3자의 손해발생이 시작되는 경우에 적용되게 된다. 다른 한편 시설관련책임에는 하천관리법(WHG) 제22조 제2항에 따라 성립할 수 있는데, 이때 시설의 의미와 관련하여 독일법원은 관례에서 유조선 및 정유 파이프라인도 포함시키고 있다.³⁷⁾ 특이한 것은 이러한 하천관리법에 따른 책임으로서 손해배상의 범위는 인적 손해와 물적 손해를 불문하고, 그 최대한도의 제한을 두고 있지 않다는 점이다.

(3) 환경손해방지와 복구에 대한 법률(환경손해법)(USchadG)

1) 입법 개요

독일은 2007년 5월 10일 환경손해법(Umweltsschadensgesetz)을 제정하여 환경오염에 대한 책임 일반을 규율하고 있다. 독일 환경손해법(USchadG)³⁸⁾은 환경침해가 인적 손해 또는 물적 손해가 증명된 경우에만 보상되는 민사책임과는 달리 개인의 손해가 성립하지 않더라도 자연법익(Naturgüter)에 대한 손해가 발생하는 경우에도 적용되는 규율이다. 사실 이러한 독일 환경손해법은 지금까지 독일 국내법상에서 단지 일부에서만 논의되었던 순수한 생태학적 손해에 대한 회피와 제거에 대한 배상책임을 규정하고 있다는 점에서 중요하다.³⁹⁾

환경손해법은 환경손해가 발생된 경우 그러한 손해의 제거를 위한 통일적인 기준을 마련하고 있다. 우선 1차적으로 원상회복조치이다. 즉, 1차적인 손해의 제거 조치는 환경손해발생 이전시점 상태로의 원상회복을 의미하며, 이를 지원하기 위해 규정된 것이 바로 환경손해법인 것이다. 손해발생 시점에서부터 손해발생 이전시점까지 자연자원 또는 기능에 대한 시간적인 손실을 막기 위해서는 1차적 환경손해제거의 효과가 완전하게 실행되도록 소위 원상회복조치(Ausgleichssanierung)

36) §1 Abs.1 Nr.1a WHG.

37) BGH VersR 1969, 925.

38) 정확한 명칭은 Gesetz über die Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden.

39) 이에 관하여 자세히는 Wagner, VersR 2008, 565ff.; Diederichsen, NJW 2007, 3377ff.; Scheidler, NVwZ 2007, 1113ff. 참고.



를 해야 하는데, 여기서 손해의 순수한 재정적인 비용은 고려되지 않는다. 환경손해법은 환경보호영역에서, 심지어 무과실책임규정을 담고 있고 책임의 최고한계 기준이 없다. 이러한 점에서 환경손해의 제거가 개별적인 사례에서 현저하게 큰 경우 기업의 존립을 위해서 큰 부담이 될 수 있고, 이 때문에 환경손해법이 기업의 입장에서 보면 예상할 수 없는 책임법적 위험을 해당기업에 영향을 줄 수 있다는 점에서 책임의 확대결과를 가져 올 수 있다.

2) 입법의 의의

다만, 이 법률은 제3조 3호에서 1992년의 책임협약 및 1992년의 기금협약이 적용되는 경우 법 적용이 배제된다는 명문의 규정을 두고 있다. 그래서 이러한 환경손해책임에 대한 규정을 담고 있는 국제조약⁴⁰⁾이 독일 환경손해법에 우선하여 적용된다(환경손해법 제3조 제3항 제3호, 제4호 및 제5호). 이러한 점을 고려할 때 해양선박에 의한 유류오염피해에 대한 책임 및 보상에 대한 준거법으로 보기는 어렵고, 따라서 독일의 해양유류오염사고에서는 이 법에 의해 방제책임 등 공법상 책임을 물을 수 없다는 한계가 있다. 그럼에도 불구하고 일단 발생하면 피해 범위가 넓고 복구가 어렵거나 복구에 장기간을 요하는 선박사고로 인한 해양유류오염의 특성상 그와 같은 선박사고를 미연에 방지하기 위한 안전장치를 강구할 필요성, 그리고 향후 우리 법제개선에 있어 독일 환경손해법과 같은 입법을 추진하는 것이 필요한지 여부에 대해서는 좀 더 진지한 고민이 필요하다고 본다.

3) 적용범위

환경손해법은 개별적인 법익에 대한 사인이 입은 손해에 대해서는 적용하지 않고 단지 환경 자체에 대한 손해, 즉 소위 생태학적 손해(ökologischer Schaden)만을 그 내용으로 한다.

환경손해법의 보호영역에 대한 이러한 제한은 환경손해법 제2조 제2호에 규정된 환경손해의 법적 개념정의에서 나온다. 이에 따르면 법률상의 의미에서 손해는 “자연자원(종과 자연적인 생활공간, 하천 및 대지)의 직접 또는 간접적으로 발생하는 불리한 변경 또는 자연자원의 기능침해”로 규정하고 있다. 이에 반해 생명, 신체, 건강, 자유 및 소유권 등의 개별적인 법익은 개인적인 재산상의 이익과

40) 원자력책임에 대한 파리조약(Pariser Übereinkommen über die Atomhaftung) (Anl. 3 Nr. 1) 및 기름오염손해에 대한 민사법적 책임에 대한 조약(Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden) (Anl. 2 Nr. 1) 등이 바로 그것이다.

마찬가지로 규정하고 있지 않다. 이 법률이 기초하고 있는 지침을 보더라도 명확하게 알 수 있다. 지침 제3조 제3항에 따르면 명시적으로 “이러한 지침에 따르면 사인 측(Privatparteien)은 환경손해 또는 그와 같은 손해의 직접적인 위협으로 인한 손해배상청구권은 가지지 아니한다”고 규정하고 있다.⁴¹⁾

4) 공법적 구성체계로서의 환경손해법의 체계적 특수성

집단적 손해(Kollektivschäden)에 대한 유럽법상의 환경책임에 대해 독일의 입법자는 환경손해법에 따른 책임을 전체적으로 공법으로 구성하도록 하였다. 따라서 환경손해법에 따른 책임은 단지 사법상의 손해배상책임의 문제가 아니라 경찰법상의 문제유발자책임(Störerhaftung)⁴²⁾을 모델로 하는 질서법상의 책임(Verantwortlichkeit)이라고 할 수 있다. 따라서 - 경찰법과 같은 다른 질서법과 같이 - 민사상 금전배상이 주된 목적이 아니고 위험의 예방 및 이미 발생한 위험의 원상회복 형태를 목적으로 하게 된다. 이러한 이유 때문에 만약 원상회복이 불가능하거나 지나치게 힘든 경우에 해당 오염토지나 상품의 가치에 상당한 금전으로 보상을 갈음하는 이른바 금전보상청구권은 - 이른바 생태학적 손해를 내용으로 하는 - 환경손해법에서 인정되지 않는다.⁴³⁾ 왜냐하면 환경생태적 손해의 발생에 대한 예방이나, 그러한 손해가 발생하였을 경우 이를 제거함으로써 종전의 생태적 상황으로 원상회복하는 문제는 결국 어느 개인에게 속한 사적 당사자 관계상의 문제가 아니라, 공법적 차원의 문제로서 파악해야 하기 때문이다. 그래서 공법상의 기관이 환경생태상의 손해에 대한 직접적인 개입이 이루어지게 된다.⁴⁴⁾

(4) 해양유류오염 손해에 대한 민사상 책임과 보상 체계

1) ‘양자택일적 손해배상주의’ 와 ‘혼합적 손해배상주의’

유류오염손해의 보상 방식은 크게 두 가지가 있다. 하나는 책임을 기준으로 하여 민사상 손해를 보상하도록 하는 방식이다. 이는 전형적인 민사책임법리와 상통하는 방식이기도 하다. 다른 한편 책임법리를 통한 개인손해전보방식의 대척점

41) 이에 대한 자세한 내용은 Wagner, VersR 2005, 177(178); Scheidler, NVwZ 2007, 1113(1114) 참조.

42) BT-Drucks. 16/3806, S.20: *Polizeipflicht*; Scheidler, NVwZ 2007, 1113(1114) 참조.

43) 이에 대해 자세한 것은 Wagner, VersR 2005, 177(181).

44) 9일 서울신문이 입수한 국제유류오염보상기금(IOPC)의 ‘허베이 스피리트 호 사건 보고서’에 따르면 IOPC는 피해규모를 3520억~4240억 원(2월 26일 현재)으로 추정했다. 그 중 방제작업으로 인한 손해액이 1100억 원에 달한다고 보았다.



에는 기금형성을 통한 공동손해전보방식이 있다. 유류오염발생 유발의 위험을 가지는 다수의 자들이 기금을 마련하고, 이를 통해 유류오염손해를 전보하는 방식을 말한다.⁴⁵⁾ 이렇게 책임법리를 통한 보상주의와 공동손해전보주의 방식을 두고, 어느 하나의 방식만으로 해결할 것인가 그렇지 않고 두가지 방식을 조화롭게 혼용할 것인가를 두고 다시금 입장이 나뉠 수도 있다. 이른바 ‘양자택일적 손해배상주의’와 ‘혼합적 손해배상주의’가 있을 수 있다.⁴⁶⁾ 독일의 논의를 통해 알 수 있는 것은, 결국 책임법리를 통한 개별적 손해보상시스템과 기금을 통한 공동 손해보상시스템의 조화를 꾀하고 있다는 점이다. 우리의 경우에도 유류오염에 따른 민사책임관련 규율을 그와 같이 할 수밖에 없을 것이다. 여전히 남는 문제는 어떠한 방식으로 조화를 꾀할 것인가 하는 점인데 다음에서 살펴보기로 한다.

2) 책임법리를 원칙으로 한 손해전보방식

앞서 언급한 두 가지 보상시스템 중 어떠한 보상시스템을 기본적인 베이스로 삼을 것인가가 가장 중요한 핵심이다. 결론부터 간단히 말한다면 독일은 민사 ‘책임’ 법리를 통한 개인손해전보방식을 원칙으로 하여야 한다는 입장이다.⁴⁷⁾

3) 책임의 개념과 제한

책임법리를 원칙으로 한다면, 독일 국내법상 책임의 근거는 민법상의 불법행위(독일 민법 제823조 제1항)가 될 것이다. 즉, 해양 유류오염으로 타인의 소유권 또는 다른 법익의 침해가 발생한 경우이다. 하지만 과실의 문제와 손해의 확정문제가 남는다.⁴⁸⁾

대체로 독일은 책임의 범위를 앞서 언급한 유발자의 책임에서 ‘책임’의 기본개념에 대하여 대체로 다음과 같은 결론을 내리고 있다. 다른 물질과 달리 고도의 위험을 내포하는 유류운송에 대하여는 무과실책임, 즉 위험책임이 되도록 하되,

45) Altfuldisch, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, 2006, S.137ff.

46) Gütersloh, Umwelthaftungsfonds, Haftungs- und versicherungsrechtliche Aspekte eines kollektiven Entschädigungssystems für Umweltschäden, 1999, Diss. (Hamburg) 1998. S.99ff.

47) 이에 관하여 자세히는 Gütersloh, Umwelthaftungsfonds, Haftungs- und versicherungsrechtliche Aspekte eines kollektiven Entschädigungssystems für Umweltschäden, 1999, Diss. (Hamburg) 1998. S.99ff.

48) 물론 하천관리법(WHG) 제22조에 따른 책임은 위험책임으로서 과실을 요하지 않기 때문에 간단할 수 있다.

대신 그 사고 유발자의 책임한도를 일정한 액수로 제한하는 권리, 이른바 책임제한권을 원칙적으로 인정한다.⁴⁹⁾ 다만 예외적으로 행위자가 특별한 과실을 통해서 책임제한권을 상실하는 경우에는 무제한 책임을 지도록 하였다.⁵⁰⁾ 무과실에 따른 위험책임을 부담시키므로, 직접적인 과실 책임에 비해 예방적 효과가 보다 증가된다. 이러한 점은 피해자의 손해전보라는 관점에서 매우 중요하다.⁵¹⁾ 물론 이에 반대하는 견해도 있다.⁵²⁾ 즉, 위험책임을 통해 전체 가해자에 대하여 손해전보책임을 부담하도록 하는 것보다 귀책사유 있는 개별적인 가해자에 대하여 분명한 책임을 지우는 것이 예방적 효과가 크다고 주장하기도 한다.⁵³⁾

4) 책임의무자의 범위 확대

국제조약에서는 선주의 책임집중화를 규정하고 있다. 문제는 누구에게 어떠한 책임을 질 것인가이다. 해안의 보호에 대해서는 독일의 입법적인 흠결이 있고 환경손해와 같은 큰 손해에 대해서는 환경손해법에서 따로 규율하고 있지만 이는 공법상의 책임규정이므로 사법상의 손해배상규정은 없다. 이와 관련하여 독일에서는 책임부담자의 외연을 확대하여야 할 필요성이 제기되고 있다.⁵⁴⁾ 종래 유류오염사고와 관련하여서 보면, 그러한 사고를 유발한 직접적인 야기자 이외에도 그 주변에는 다양한 관련자들이 존재하므로 선박항행에 따른 이익을 향유하는 자는 반대로 그로부터 발생된 불이익을 스스로 감수하여야 함이 형평의 법리에 부합한다는 것이다(이익향유자위험부담주의원칙)⁵⁵⁾. 이러한 관점에서 책임부담자로

49) 원래 선박운송의 위험은 크고 이윤창출가능성이 불안정하기 때문에 선박소유자에게 자신의 위험을 처음부터 예상 가능하고 계산할 수 있는 금액에 한정할 수 있는 가능성을 제공하기 위해서 책임제한이 도입되었다. 최근 독일에서는 이러한 책임제한제도는 폐지되어야 한다는 지적과 책임제한제도를 종전과 같이 유지하도록 하는 것이 옳다는 반론도 만만치 않다(Bergkamp, RECIEL 2003, 269 (271)).

50) Altfuldisch, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, 2006, S.136.

51) Gütersloh, Umwelthaftungsfonds, Haftungs- und versicherungsrechtliche Aspekte eines kollektiven Entschädigungssystems für Umweltschäden, 1999, Diss. (Hamburg) 1998, S. 99ff.

52) Deutsch/ Ahrens, Deliktrecht, 4. Aufl., 2002, S.162f.; Deutsch, Allgemeine Haftungsrecht 2.Aufl., 1996, S.406.

53) Deutsch/ Ahrens, Deliktrecht, 4. Aufl., 2002, S.162f.; Deutsch, Allgemeine Haftungsrecht 2.Aufl., 1996, S.406.

54) Altfuldisch, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, 2006, S.136.

55) Basedow/Wurmnest, Third-Party Liability of Classification Societies - A Comparative Perspective, 2005, S.15ff. 참고.



고려될 수 있는 것은, ‘선박소유자’ 나 선박용선인(Charterer) 이외에도 ‘기금출연의무자의 확대’ 와 원유수령자(Ölempfänger des Öls) 및 당초 유류 소유자(Eigentümer des Öls)가 있을 수 있다.⁵⁶⁾ 그 외에도 선박운항측면과 선적 화물측 이외에도 유류 및 다른 위험물질의 운송에는 간접적인 이해관련자로서 다수의 인원과 기업이 동시에 참여하게 된다. 이와 관련하여 가장 먼저 언급될 수 있는 것이 바로 선급회사(Klassifikationsgesellschaften)이다.⁵⁷⁾ 마지막으로 도선사(Lotsen)도 이해관련당사자로서 평가할 수 있다.⁵⁸⁾ 다만 이들과 같이 선박운송과 관련하여 부수적인 서비스 제공자들에 대한 그 책임부담은 앞서 직접적인 운송참여자와는 달리 ‘과실 책임’ 의 구조여야 한다고 본다.⁵⁹⁾

V. 요약 및 시사점

1. 해양유류오염사고는 허베이 스피리트 호 사건에서 보듯이 그 손해가 엄청나다. 하지만 손해의 개념은 다소 모호하다. 왜냐하면 재산상의 손해 이외에 환경오염에 관한 손해⁶⁰⁾의 범위를 확정하거나 확인하는 것이 쉽지 않기 때문이다. 이 때문에 독일에서와 같이 유류오염에 따른 손해의 전보와 관련하여서는 책임주의를 원칙으로 하되, 과실 등 귀책사유 유무에 상관없이 그 책임을 묻는 이른바 위험책임주의를 강화하는 노력이 필요하다. 이를 통해 손해 입증의 문제와 그 증거의 수집 등 여러 가지 절차적 문제를 해소할 수 있게 될 것이다. 특히 환경손해의 경우에 유난히 복잡하다는 점도 고려할 필요가 있다.
2. 선박소유자에 대하여만 그 책임을 묻는 종래의 방식은 반드시 개선되어야 한다. 그 개선방향은 선박운송에 따른 책임인정 범위를 가능한 그 관련자들로

56) Basedow/Wurmnest, Third-Party Liability of Classification Societies - A Comparative Perspective, 2005, S.15ff. 참고.

57) 선급회사(Klassifikationsgesellschaften)의 책임확대는 무엇보다도 Erika 호 사고 이후 필요성이 논의되었다. 해상운송에서 선급회사의 책임에 대해서는 Basedow/Wurmnest, Third-Party Liability of Classification Societies - A Comparative Perspective, 2005, S.15ff. 참고.

58) Altfuldisch, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, 2006, S.270ff..

59) Altfuldisch, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, 2006, S.277ff..

60) 환경손해의 개념이 상당히 모호하기 때문에 환경손해에 대한 원상회복조치의 비용 이외에 독일 환경손해법을 보상하는 것이 어느 부분까지인지에 대하여 독일에서 다양한 견해가 제시되고 있다.

넓히도록 하여야 한다. 그리하여 예컨대 용선계약자 등 운송관련자들에 대하여도 유류오염사고에 대한 책임을 부담시키도록 하는 것이 필요하다.

3. 환경손해와 관련하여 손해배상의 내용을 확대하는 것이 필요하다. 환경손해 보상시스템은 비용의 다과와 상관없이 원상회복을 원칙으로 하고, 이를 위해 필요한 조치를 취하면서 요구되는 제반 비용이 우선적으로 보상되도록 하여야 한다.