

해양유류유출 사고에 대한 배상 및 보상 책임

- ‘HEBEI SPIRIT호
유류유출사고’를
중심으로 -

한 상 운

법학박사, 한국환경정책·평가연구원

I. 서론

II. 관련 법원판결의 요지

1. 제1심 판결요지
2. 제2심 법원의 판결요지

III. 판결의 의미 및 배상책임자

1. 유류오염피해에 대한 배상책임에 대한 관련법규의 검토
2. 법원 판결의 의미와 민사배상책임청구 사건에 대한 전망

IV. 유류오염손해에 대한 배상 및 보상의 범위

1. 배상 및 보상의 범위에 관한 근거규정
2. 선박소유자의 배상책임의 제한
3. 선주의 배상책임한도를 초과하는 피해에 대한 보상

V. 결론

I. 서론

‘HEBEI SPIRIT호 유류유출사고’는 2007년 12월 7일 오전 7시경 태안군 원북면 신도 남서방 6마일 해상에서 예인선 2척에 의하여 예인되던 삼성중공업 소속 크레인 바지선이 정박 중인 홍콩(중국) 선적 유조선 HEBEI SPIRIT호(146,848t급, 사고 당시 302,640kl, 약 263,944톤의 원유를 적재한 상태였음)와 충돌하여 12,547kl(약 10,900톤)의 원유가 해상에 유출된 사건이다. 바지선(삼성 1호)과 예인선

(T5호, A1호)은 삼성물산(주) 소유이고 운영자는 삼성중공업(주)이나, 동 회사는 사내 협력사인 보람(주)에 선박의 관리·공사수행 등 업무를 위탁해 왔고, 닻 투묘선(삼호 T3)은 삼호 I&D(주)가 운영자이다. 이 사고로 유조선 오일탱크 3곳에 파공이 되었고, 그 결과 국내사상 최대(씨프린스 사고의 2배 이상)인 원유 12,547 kt가 해양으로 유출되어 태안 구름포와 만리포 해수욕장, 소원면 모항리 등 태안 앞바다 및 서남해안 일대 양식장과 해수욕장 등을 오염시키고, 이 기름띠는 태안 반도 해안선을 타고 보령시를 지나 서천군, 이듬해 1월 16일에는 우리나라 최남단 제주도까지 확산되어 그 피해규모는 쉽게 예측할 수 없을 정도로 막대하다.

이 사건발생 후 1년이 넘는 현재까지 유류오염으로 인한 주민들의 고통과 분쟁은 계속 중이다. 사고 직후 재난복구에만 123만 명의 자원봉사자들의 참여가 이루어져 외형상 복구는 어느 정도 이루어졌지만, 생태계 등 환경피해는 여전히 심각한 수준에 머물러 있다. 환경복원과 관련해서는 피해지역을 특별해양환경복원지역으로 지정·고시하고, 기름유출로 인한 태안군의 장기적 환경보전을 위해서 환경기본계획 수립을 마련하고 있으며, 자연환경보전과 복원사업 등의 근간이 될 생태지도의 마련을 위한 용역이 가까운 시일 내에 추진될 예정이다. 또한 사고재발장지를 위해 단일선체유조선의 운항금지 시한을 당초 2015년에서 2010년으로 단축하고, IOPC의 유류오염피해보상한도를 확대하기 위하여 IOPC 추가기금협약의 가입을 검토하고 있는 중이다. 피해배상 및 보상과 관련해서는 피해주민의 생계지원을 위한 주민방제인건비 선지급, 정부대지급 상환문제, 정부의 대부 및 대지급시행을 위한 정보공유전산시스템구축, 맨손어업자에 대한 신속한 구제방안 마련 등 일련의 피해배상 및 보상과 관련된 정부정책이 시행 또는 예정 중이다. 이를 법제도적으로 구체화하기 위해서 2008년 3월에 제정된 “허베이 스피리트호 유류오염사고 피해주민의 지원 및 해양환경의 복원 등에 관한 특별법”(이하 ‘주민지원특별법’이라 함)이 시행 중에 있으며, 이 법에 근거하여 2008년 12월 정부의 대부 또는 대지급 등의 세부절차 등을 규정한 “유류오염사고 피해주민 손해보전의 지원에 관한 규정”을 제정(국토해양부 고시 제2008-741호) 공포한 바 있다.

또한 유류유출사고에 대한 재판이 현재 법원에 계속 중이다. 형사소송사건으로서 2008년 6월 23일 1심법원으로서 대전지방법원 서산지원의 판결과 이에 대한 항소심으로서 2008년 12월 10일 대전지방법원의 판결이 있었으며, 현재 대법원에 상고가 이루어져 계속 중이다. 이와 달리 민사소송으로서 대전지법 서산지원은 유조선측에서 제기한 책임제한 신청사건에 대하여 2009년 2월 9일 그 신청을 인용하여 유조선 선주의 피해배상한도는 선주상호(P&I)보험 가입한도인 8,977만 SDR(국제통화기금의 특별인출권, 1,425억 원) 이내로 확정된 바 있다. 그리고 2008년 5월에 태안주민 5,392명이 정부와 삼성중공업, 현대오일을 상대로 제기한



손해배상청구사건과 태안주민 6,862명이 삼성중공업을 상대로 총 205억 9천만 원에 달하는 생계비지급 가처분신청사건, 그리고 삼성중공업측이 2008년 12월 손해배상 책임을 50억 원으로 제한해 달라는 책임제한 신청사건이 각각 서울중앙지법에서 계속 중이다.

이하에서는 위 사건과 관련된 법원 판결의 전개 및 내용을 간략히 소개하고, 유류오염으로 인한 피해의 배상 및 보상과 관련된 법제를 검토하고, 그 문제점 및 대책을 중심으로 기술하고자 한다.

II. 관련 법원판결의 요지

2008년 6월 23일 대전지방법원 서산지원은 선박충돌로 인한 유류유출사건에 대하여 관련 선박의 선장 등 선원 및 소속 법인에 대한 해양오염방지법위반 및 업무상과실선박과괴, 그리고 선원법위반으로 기소된 형사재판 제1심 판결로서 주예인선 선장 및 부예인선 선장 및 삼성중공업측에 유죄를 인정하여, 각각 징역 및 벌금에 처하도록 하였다. 그러나 유조선측 선장 등 선원이나 법인에 대해서는 업무상 과실이 없다고 하여 무죄를 선고한 바 있다. 이에 대하여 검찰측이 항소하여 대전지법 항소심이 2008년 12월 10일 종결되었는데, 그 판결 내용은 1심과 달리 예인선 선장 등은 물론이고 정박 중인 유조선측 선장 및 선원과 소속 법인에 대하여도 각각 유죄선고를 하였다.

1. 제1심 판결요지

대형 해상크레인 적재 부선을 예인하는 주예인선의 선장에 대하여는 업무상 주의의무위반을 인정하고, 해양환경관리법 부칙 제22조에 따라 구 해양오염방지법(2007. 1. 19 폐지) 제71조 제2항 제1호 및 제5조 제1항에 의해 과실로 선박으로부터 기름을 배출한 죄, 형법 제189조 제2항, 제187조에 근거하여 업무상과실선박과괴의 죄에 각각 해당한다고 하여 유죄선고를 하였다. 다만 선원법 제135조 제6호, 제20조 제1항 3호의 거짓으로 항해일지를 기재한 점에 대해서는 항해일지에 기재한 시간과 실제 교신 시간에 큰 차이가 없음을 이유로 무죄를 선고하였다. 그리고 부예인선의 선장에 대해서도 업무상 주의의무위반을 이유로 위의 구 해양오염방지법과 형법의 각각의 범죄에 해당한다고 판단하였다. 그리고 양벌책임을 물어 삼성중공업에 대하여도 유죄를 인정하였다. 제1심 법원은 피고인인 예인선 선장들의 업무상 주의의무로서 기상상황 확인 및 항해 계속과 관련한 주의의무, 피항을 위한 비상투묘를 할 주의의무, 교신의무를 이행할 주의의무, 예인줄 파단

과 관련한 주의의무, 조종제한등화를 하지 않은 주의의무, 직접 조선의무 등을 인정하고, 각각의 의무에 대하여 위반하였다고 보았다.

다만 해상크레인을 적재한 부선의 선장은 예인선단의 선단장으로서 선단의 운영, 작업 등에 대한 총괄책임자이지만, 부선은 기본적으로 무동력선으로서 항해 중 위험을 예견하고 그 위험의 실현을 회피하여야 할 주의의무가 없다고 보아 무죄라고 하였다.

또한 유조선의 선장과 1등 항해사에 대해서는 통상의 의무로서 각각 경계의무, 충돌회피의무를 인정하면서도 정박지의 특성이나 단일선체 유조선의 경우 주의의무가 가중되는 것은 아니라고 판단하였으며, 이 사건 충돌은 T-5호의 예인줄 파단이라는 예상하기 어려운 사태로 인한 충돌이므로 유조선 선장 등의 경계의무 및 충돌회피의무의 위반은 없다고 하여 무죄선고를 하였다.¹⁾

2. 제2심 법원의 판결요지

제1심 판결에 대하여 검찰은 주예인선 선장의 선원법상 항해일지 거짓 기재 부분과 크레인 부선의 선장이자 예인선단장, 그리고 유조선측 선장 등에 대한 무죄 부분에 대하여 항소를 하였으며, 제1심에서 유죄를 선고받은 피고인들의 사실오인과 법리오해 및 양형부당을 이유로 항소하였다. 이에 대하여 제2심 법원인 대전지방법원은 2008년 12월 10일 항소심에서 예인선의 선장과 삼성중공업에 대하여는 원심과 마찬가지로 유죄를 인정하였지만 나머지 쟁점에 대해서는 원심을 파기하고, 다음과 같이 판단하였다.

먼저, 해상크레인을 적재한 부선의 선장이자 예인선단의 선단장은 원칙적으로 항해 중 위험을 예견하고 그 위험의 실현을 회피하여야 할 주의의무가 없지만, 주예인선 선장의 조력자의 지위에서 항해의 안전에 대한 주의의무가 인정되며, 비상투묘를 실시하여야 할 주의의무가 있음을 인정하고 이를 위반하여 1심과 달리 유죄를 선고하였다.

둘째, 유조선의 선장과 1등 항해사에 대해서는 통상의 의무로서 각각 충돌회피의무, 경계의무를 인정하고, 더 나아가 정박지의 특성이나 단일선체 유조선의 경우 1심과 달리 주의의무가 가중된다고 판단하였다. 그리고 유조선측 1등 항해사에 대해서는 경계의무 위반, 선장에 대해서는 충돌회피의무 위반을 각각 인정하고, 1심과 달리 유죄를 선고하였다.

1) 대전지법 서산지원 2008고단11, 2008.6.23. 판결선고.



셋째, 제1심법원에서 판단을 유달한 기름유출확산에 대한 과실과 관련하여, 제2심 법원은 유조선측 선장과 화물책임자에 대하여 기름유출을 막기 위한 필요할 조치를 취해야 할 의무를 이행하지 아니한 추가과실을 각각 인정하고, 다만 이를 양형참작의 사유로 삼았다. 그리고 유조선측 법인에 대해서도 양벌규정을 적용하여 유죄를 선고하였다.²⁾

Ⅲ. 판결의 의미 및 배상책임자

1. 유류오염피해에 대한 배상책임에 대한 관련법규의 검토

대안 기름유출로 인한 책임에 관한 관련법규로서 선박충돌에 관해서는 상법규정이, 유류오염피해에 관해서는 유류오염손해배상보장법(이하 ‘유배법’이라 한다)이 각각의 근거법으로서 적용된다.

(1) 해상법상의 규정

일반적으로 선박충돌은 위법행위로서 민법 제750조의 불법행위에 해당하지만 그 특수성을 인정하여 상법상의 성립요건에 따라서 손해배상에 관한 책임원칙을 달리하고 있다. 상법상 ‘선박의 충돌’이란 2척 이상의 선박이 그 운용상 작위 또는 부작위로 선박 상호 간에 다른 선박 또는 선박 내에 있는 사람 또는 물건에 손해를 생기게 하는 것을 말하며, 직접적인 접촉의 유무를 묻지 아니한다(상법 제876조 제2항, 전문개정 2007.8.3). 먼저, 선박의 충돌이 불가항력으로 인하여 발생하거나 충돌의 원인이 명백하지 아니한 때에는 피해자는 충돌로 인한 손해의 배상을 청구하지 못한다(상법 제877조). 그리고 선박의 충돌이 일방의 선원의 과실로 인하여 발생한 때에는 민법상 불법행위이론에 따라 그 일방의 선박소유자는 피해자에 대하여 충돌로 인한 손해를 배상할 책임이 있다(상법 제878조). 선박의 충돌이 쌍방의 선원의 과실로 인하여 발생한 때에는 쌍방의 과실의 경중에 따라 각 선박소유자가 손해배상의 책임을 분담하며, 이 경우 그 과실의 경중을 판정할 수 없는 때에는 손해배상의 책임을 균분하여 부담하고(상법 제879조 제1항), 다만, 제3자의 사상에 대한 손해배상은 쌍방의 선박소유자가 연대하여 그 책임을 진다(동조 제2항). 이와 같은 쌍방과실로 인한 경우에는 선박충돌이라는 공동불법행위를 구성하는 것으로 볼 수도 있지만, 상법은 각 선박의 별개의 과실로 인하

2) 대전지법 항소심 2008노1644, 2008.12.10. 판결선고.

여 발생한 독립된 불법행위로 보아 민법상 공동불법행위에 관한 원칙이 배제된다. 이와 달리 외부관계에 있어서 제3자에 대한 인적 손해에 한정해서 상법 제 879조 제2항에서 공동불법행위에 따른 연대책임을 규정하고 있지만, 제3자에 대한 물적 손해에 대해서는 해석상 공동불법행위책임원칙의 적용을 배제하고, 각자의 과실에 따라서 손해배상의 책임을 개별적으로 부담한다.

(2) 유배법상의 규정

제3자에 대한 물적 손해 가운데 유류유출에 따른 물적 손해에 관해서는 유배법이 상법의 특별법으로서 우선적으로 직접 적용된다. 따라서 상법 제879조 제1항 및 제2항에 따른 해석론으로서 각자의 과실에 따라서 손해배상의 책임을 개별적으로 부담하는 것이 아니고, 유배법이 정한 바에 따른다. ‘유배법’은 1969년 「해양오염손해의 민사책임에 관한 국제협약」(International Convention on civil Liability for Oil Pollution Damage, 이하 ‘민사책임협약’ 또는 ‘CLC’라고 함)과 1971년 「유류오염손해에 관한 국제보상기금의 설치에 관한 협약」(International Convention on the Establishment of International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 이하 ‘기금협약’ 또는 ‘FC’라고 함)에 근거하여 1992년 제정되었다. ‘민사책임협약’은 1967년 토리 케년 호 유류오염사고를 계기로 제정된 유류오염손해배상에 관한 선주의 책임에 관한 국제협약이며, ‘기금협약’은 석유업계의 손해분담에 관한 국제기금조성 및 운영에 관한 협약이다. 한국은 각각 1978년과 1993년에 가입하였다.

유류오염사고가 발생한 경우 그 배상책임의 주체는 사고 당시의 ‘선박소유자’이다(92CLC 제3조 1호, 유배법 제4조 제1항). 여기서 선박소유자는 선박법 제8조 제1항의 규정 또는 외국의 법령에 의하여 선박의 소유자로서 등록된 자를 말하며, 등록되어 있지 아니한 경우에는 선박을 소유하는 자를 말한다(동법 제2조 제2호). 그리고 유류오염손해를 배상한 선박소유자는 사고와 관련된 제3자에 대하여 구상권을 행사할 수 있다.

92CLC에 의하면 책임의 주체를 ‘선박의 소유자’로 단일화하여 이외의 다음에 해당하는 자에 대하여는 이 협약이나 다른 근거에 의하여 유류오염에 대한 손해배상을 청구할 수 없도록 규정하고 있다(92CLC 제4조 4호). 그러나 오염손해가 이들의 고의나 손해발생의 위험이 있음을 알면서 무모하게 행한 작위 또는 부작위로 인하여 손해가 발생한 때에는 이들도 책임의 주체가 될 수 있다.

- (a) the servants or agents of the owner or the members of the crew; 선주의 사용인, 대리인, 선원
- (b) the pilot or any other person who, without being a member of the



crew, performs services for the ship; 도선사, 기타 선원이 아니면서 선박에 역무를 제공하는 자

(c) any charterer(howsoever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship; 선박의 용선자(나용선자 포함), 선박의 관리자 또는 운항자

(d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority; 선주의 동의에 의하여 또는 권한 있는 당국의 지시에 의하여 구조작업을 하는 자

(e) any person taking preventive measures; 방제조치를 취하는 자

(f) all servants or agents of persons mentioned in subparagraphs (c), (d) and (e); 위의 (c), (d), (e)의 사용인 또는 대리인

이에 관해서는 유배법도 92CLC와 대부분 동일하게 규정하고 있지만(동법 제4조 제5항) 92CLC와 달리 '나용선자'(해석상 재나용선자 포함)도 책임의 주체로 본다(동법 제2조 제2호 단서, 제4조 제5항 3호). 대한민국 국민이 나용선한 외국국적 선박으로 인하여 유류오염손해가 발생한 경우에는 그 선박의 소유자와 나용선자가 연대배상책임이 있다(동법 제4조 제4항).

그리고 유류오염손해를 배상한 선박소유자는 사고와 관련된 제3자에 대하여 구상권을 행사할 수 있지만, 책임의 주체가 될 수 없는 자에 대한 구상권의 행사는 그 손해가 이들의 고의로 인하여 발생한 경우 또는 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 발생한 경우에 한정하고 있다(동법 제4조 제6항).

또한 유배법상 유류오염사고는 선박에 의한 유류의 운송이라는 고도의 위험이 내포하고 있는 행위로부터 초래되므로 행위자의 고의·과실에 상관없이 그 책임을 행위자에게 귀속시킬 수 있는 무과실책임을 인정하고 있다. 이와 같은 유류오염에 따른 '무과실책임'은 '위험책임'의 대표적 속성으로서 사회적으로 위험을 야기하였다는 점에 근거하여 그 책임을 부담하게 하는 것이다. 즉 유조선으로부터 유류가 유출 또는 배출되어 오염이 발생하고 그로 인하여 손해가 발생하면 선박소유자의 배상책임이 인정된다. 따라서 유류의 유출 또는 배출이 사고로 인한 것이든 선박소유자나 선장·기타 사용인의 과실에 의한 것이든 그 유무를 따지지 않고 선박소유자의 배상책임이 인정된다.

2. 법원 판결의 의미와 민사배상책임청구 사건에 대한 전망

선박충돌에 따른 유류유출과 그로 인한 해양오염에 관하여 1심 법원의 판결은

선박충돌과 그로 인한 해양오염 전부에 대하여 예인선단의 과실만 인정하고, 유조선측의 과실은 인정하지 않았다. 즉 유조선 과공에 따른 유류유출사고에 대하여 선박충돌의 원인규명에 중점을 두고 예인선단의 일방과실만을 인정함으로써 결과적으로 선박충돌로 인한 해양오염의 책임을 인정하고 있다. 이에 달리 2심 법원은 선박충돌의 원인에 대하여 예인선단 및 유조선측의 쌍방과실을 인정하고, 더 나아가 유조선이 과공된 이후의 기름유출 방지 및 경감조치와 관련하여 유조선측의 추가과실을 인정함으로써 해양오염확산에 대한 결과책임이 예인선단과 비교하여 유조선측이 크다고 판시하였다. 이와 같은 형사소송의 결과는 유류오염에 따른 손해배상청구사건 등 민사소송에도 많은 영향을 끼칠 수 있다는 점에서, 1심 판결과 2심 판결은 나름대로 향후 배상책임을 전망하는 데 매우 중요한 의미를 지니고 있다.

다만 위에서 관련법규를 검토하였듯이 유류오염피해에 대한 손해배상은 유조선측의 과실을 부정하고 예인선단의 일방과실만 인정하는 1심판결에 의하든, 양측의 쌍방과실을 인정하는 2심에 의하든 이 사건 유류오염손해의 배상책임의 주체는 허베이 스피리트 호 선박소유자이고, 실무적으로는 선박소유자의 손해를 전보하거나 배상부담의 이행을 담보하는 보험자, 즉 중국측 P&I Club이나 보험사 등이다. 다만 선박의 나용선자가 있는 경우에는 92CLC에 따르면 여전히 사고당시 선박의 소유자가 책임의 주체가 되지만 유배법에 따르면 나용선자도 책임의 주체가 될 수 있다. 그리고 선박의 소유자측이 손해를 배상한 경우에는 사고와 관련된 삼성측에 대하여 구상권을 행사할 수 있다. 이 경우 양측의 과실비율에 따라 구상금액이 정해진다는 점을 고려하면, 1심판결보다는 쌍방과실을 인정하고, 유조선측의 해양오염확대에 대한 추가과실까지 인정하고 있는 2심판결에 의할 때, 삼성중공업의 구상책임부담이 적어지는 것은 분명하다. 삼성물산은 국제유류오염보상기금(IOPC 1992)이 중국 영과해사법원에 태안사고와 관련해 2,795억 4,000만 원 상당의 구상소송을 제기했다고 2009년 2월 12일 공시했다. Hebei Spirit Shipping사도 삼성물산에 동일한 금액의 손해배상청구소송을 제기했다.³⁾

다만 이와 같은 일방과실만 인정하든 쌍방과실을 인정하든 주민의 피해배상청구에 따른 책임의 범위에는 직접적으로 아무런 영향이 없다. 그 이유는 유류유출에 따른 주민피해에 대한 배상책임액은 유배법과 관련 국제협약에 의하여 법적으로 제한되어 있기 때문이다. 다만 현재 주민들이 정부 및 삼성중공업 및 현대오일을 상대로 제기한 손해배상청구사건⁴⁾과 관련하여, 특히 삼성중공업을 상대로 제

3) <http://www.cctoday.co.kr/news/articleView.html?idxno=314147>.

4) 중앙지법 2008가합511187.



기한 소송의 핵심은 예상컨데 예인선단의 선장 등의 중과실여부가 주된 논점으로 서 다투어질 수 있지만 유류오염확산에 대한 유조선측의 추가과실을 인정하고 있는 2심 법원의 입장에서 살펴보면 유류오염피해에 대한 삼성측의 중과실을 인정하기에는 어렵다고 판단된다. 그런 측면에서 1·2심 판결의 내용은 삼성중공업측의 구상책임의 범위 외에는 주민피해에 대한 손해배상청구소송에는 커다란 영향을 줄 수 없다고 본다. 그리고 삼성중공업측이 2008년 12월 구상책임 등 손해배상 책임을 50억 원으로 제한해 달라는 책임제한 신청사건이 서울중앙지법에서 계속 중인데, 상법상 선박소유자의 유한책임제도(상법 제769조)에 근거한 것으로서, 선박소유자는 청구원인의 여하에 불구하고 동법 제770조에 따른 금액의 한도로 그 책임을 제한할 수 있다. 그러나 상법 제773조에서 규정하고 있는 유한책임의 배제사유 중 제3호인 1969년 11월 29일 성립한 「유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제조약」 또는 그 조약의 개정조항이 적용되는 유류오염손해에 관한 채권에 해당하는 경우에는 그 책임을 제한하지 못하도록 하고 있음을 고려할 때 청구가 인용되기는 어렵다고 생각된다.

결론적으로 유류오염손해에 대한 배상 및 보상은 원칙적으로 유배법상의 규정에 근거하여 책임의 범위가 정해질 수밖에 없으며, 그 이상의 손해에 대해서는 주민지원특별법에 의한 보상에 따를 수밖에 없는 것이 현실이다.

IV. 유류오염손해에 대한 배상 및 보상의 범위

1. 배상 및 보상의 범위에 관한 근거규정

1969년 유류오염손해에대한민사책임에관한국제협약(69CLC)에서는 제1조 제6호에서 유류오염손해를 “유출 또는 배출의 발생 장소에 관계없이 선박으로부터의 유류의 유출 또는 배출로 인한 오염에 의하여 유류를 운송하는 선박의 외부에서 발생한 손실 및 손해를 말하며, 예방조치의 비용 및 예방조치에 의하여 야기된 그 밖의 손실 및 손해를 포함한다”고 정의하고 있으나 유류오염손해의 배상범위에 관하여는 따로 규정을 하지 않고, 1971년 유류오염손해보상을위한국제기금의설치에관한국제협약(71FC)에서는 유류오염손해에 관한 정의나 그 배상범위에 관한 규정을 두지 않고, 위 민사책임협약상의 유류오염손해를 원용하여 제4조 제1항에서 “유류오염손해를 입은 자가 다음의 사유로 인하여 손해에 대하여 충분하고 적절한 보상을 받을 수 없는 경우에는 기금은 그 오염손해의 피해자에게 보상금을 지급할 의무를 부담한다”고 규정하고 있을 뿐이므로, 위 조약상 유류오염손해와 그 배상범위에 관하여는 법정지법인 우리나라의 일반 손해배상법리에 따를 수

밖에 없다.⁵⁾ 위에서 말한 69CLC 제1조 제6호의 유류오염손해의 정의는 동일하게 현행 유배법 제2조 4호에 규정되어 있으나 손해배상의 범위에 관해서는 유배법에서도 규정하고 있지 않은 점을 고려하면, 손해배상의 범위에 대해서는 마찬가지로 일반적인 손해배상의 법리에 따라서 해석할 수밖에 없다.

2. 선박소유자의 배상책임의 제한

상법상 선박소유자의 책임제한규정에 대한 특칙으로서 유류오염손해에 대해서는 유배법에서 92CLC 및 92FC에 따라 선박소유자의 책임제한을 규정하고 있다.

(1) 책임한도액

1992 CLC에 의해 선박소유자가 부담하게 되는 손해배상책임은 선박의 톤수에 따라 다르다. 2000년에 상향조정된 선주의 책임한도액은 5,000톤까지 451만 SDR, 5,000톤 초과인 경우에는 1톤당 631 SDR을 가산하되, 최고 8,977만 SDR(약 1,340억, 92CLC 제5조 제1호 (b), 2000 개정)의 범위 안에서 5,000톤을 초과하는 때 톤당 631 계산단위를 곱하여 얻은 금액을 가산한 금액으로 제한한다(유배법 제7조 제2항).

(2) 면책사유

선박소유자는 오염손해(pollution damage)가 다음 각호의 사유에 해당함을 입증하면 면책된다(92CLC 제4조 제2호, 유배법 제4조 제1항).

- i) 전쟁, 적대행위, 내란, 폭동 또는 예외적이고 불가피하며 불가항력적 성질의 자연현상에 의해 발생하거나,
- ii) 전적으로(wholly) 손해를 발생시킬 의도로서 행한 제3자의 작위 또는 부작위에 의하여 발생하거나,
- iii) 전적으로(wholly) 기타 항로시설의 유지에 관하여 책임 있는 정부, 기타의 당국의 그 시설 유지에 관한 과실 또는 고의에 의하여 발생한 경우

(3) 책임제한 배제사유

92CLC는 선박소유자의 책임제한 배제사유를 규정하고 있다. 즉 선박소유자 자신이 그 손해를 일으킬 의도로 한 작위나 부작위(personal act or omission, committed with the intent to cause such damage) 또는 그러한 손해 발생의 염려가

5) 대법원 2004.4.28. 선고 2001다36733 선고 판결.



있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위(personal act or omission, recklessly and with knowledge that such damage would probably result)로 인한 손해인 경우에는 책임제한이 배제된다(92CLC 제6조 제2호, 2000개정).

유배법도 제6조 제1항 단서에서 책임제한의 배제사유를 유류오염손해가 “선박소유자 자신의 ‘고의’로 인하여 발생한 경우”와 “손해 발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 발생한 경우”로 규정하고 있다. 이것은 “손해를 발생시킬 의도로 한 행위”를 ‘고의’로 이해한 것으로 생각된다. 그리고 “손해발생의 개연성을 인식하면서 한 무모한 행위로 인하여 손해가 발생한 경우”를 우리 법체계와 관련하여 그 의미를 어떻게 부여할 것인지에 관해서는 학설이 대립하고 있다. 92CLC상의 “당해 손해를 발생시킬 의도”는 우리 법체계상의 확정적 고의와도 다른 개념으로 보면서, 우리 유배법상의 ‘고의’는 92CLC의 해석에 맞추어 일반적인 확정적인 고의와는 다른 것으로서 당해 손해의 발생을 의욕한 행위라고 해석해야 한다는 견해도 있다. 그리고 “손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 한 무모한 행위”를 “중과실보다는 고의에 더 가까운 개념”이라고 하거나 “고의에 준하는 것”이라고 보는 준고의설, 미필적 고의설, “중대한 과실로 손해가 발생하지 않을 것으로 믿거나 혹은 중대한 과실로 손해발생가능성에 대한 인식이 미치지 못하고 행한 모든 행위”라는 중과실설 등이 대립한다.⁶⁾

(4) 이 사건 유조선 소유자의 배상책임의 제한

현행 유배법상 유조선측 소유자는 책임제한절차의 개시신청을 할 수 있고(제33조 내지 제42조 참조), 이것은 상법상 책임제한절차를 규정하고 있는 제769조부터 제776조까지의 규정에 의한 선박소유자 등의 책임제한의 절차에 관하여 필요한 사항을 규정하고 있는 “선박소유자 등의 책임제한절차법”이 적용된다. 이와 같이 유배법상 유조선 소유자는 배상책임이 제한되지만 이 사건 유조선측이 면책사유나 책임제한 배제사유에 해당하는지 여부가 먼저 검토될 필요가 있다.

먼저, 이 사건 유조선측의 면책사유를 규정하고 있는 92CLC 제4조 제2호와 유배법 제4조 제1항의 사유 가운데, 특히 “유류오염이 예외적이고 불가피하며 불가항력적 성질의 자연현상에 의해 발생되었는지 여부”와 관련하여 1심판결에 의하든 2심판결에 의하든 선박충돌로 인한 유류오염은 일방과실이든 쌍방과실에 의하든 유류오염이 예외적이고 불가피하며 불가항력적 성질의 자연현상에 의해 발생되었다고 볼 수 없다는 점에서, 즉 1심판결에 의하면 유조선측의 과실이 없지만

6) 최중현, 유류오염손해배상보장법의 개정방향, 한국해법학회지 제28권 제1호, 2006, 124-129쪽 참조.

그렇다고 면책사유에 해당될 수 없고, 2심판결에 의하면 유조선측의 과실도 인정되므로 더욱이 면책사유에 해당되지 않는다는 점은 분명하다.

둘째, 책임제한 배제사유로서 유조선측이 유류오염이라는 “손해 발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위(personal act or omission, recklessly and with knowledge that such damage would probably result)”에 해당하는지 여부가 문제될 수 있다. 이것은 유조선측의 과실을 인정하고 있지 않는 1심판결에 의하면 문제될 수 없지만 유조선 선장 및 항해사의 과실을 인정하고, 특히 유류오염확산에 대한 추가과실까지 인정하는 2심판결에 의하면 배제사유에 해당될 가능성도 열어 놓고 있다고 평가된다. 이 부분은 민사소송을 통하여 유조선측의 무한책임을 인정할 수 있는 유일한 방안이지만 현재까지 유조선측을 상대로 손해배상청구소송이 없다는 점에서 이에 관한 법원의 판단을 구하기에는 어려운 점이 있다. 물론 형사소송으로서 이미 선고된 항소심에 불복하여 유조선측이 상고를 하여 대법원에 계속 중이므로 형사적 관점에서의 유조선측의 중과실 여부에 관한 판단이 불가능한 것은 아니지만 손해배상청구와 관련된 민사책임의 제한여부에 관한 판단은 현실적으로 불가능한 것으로 생각된다. 이것은 앞에서 언급한 바와 같이 대전지법 서산지원에서 유조선측에서 제기한 책임제한 신청사건에 대하여 이미 그 신청을 인용하여 배상한도를 선주상호보험(P&I) 가입한도인 8,977만 SDR(국제통화기금의 특별인출권 1,425억 원) 이내로 확정된 바 있기 때문이다. 유배법은 유류오염배상의무를 담보하기 위해 대한민국 국적을 가진 선박은 물론 대한민국 국적을 가진 선박 이외의 선박에 대하여 200톤 이상의 산적유류를 화물로서 운송하는 선박소유자는 유류오염에 대한 손해배상보장계약을 체결하도록 하고 있다(법 제14조). 유류오염손해배상보장계약은 그 선박이 적재한 유류에 의한 오염손해에 대하여 책임을 지는 경우에 이 배상책임을 담보하기 위해 교통부령이 정하는 선주상호보험공제조합(P&I), 보험회사, 금융기관, 기타 이와 유사한 법인이 선주와 보장계약을 체결할 수 있다.

3. 선주의 배상책임한도를 초과하는 피해에 대한 보상

(1) 국제보상기금(92FC)에 의한 보상

현행 유배법은 유조선 소유자의 책임한도를 초과하는 피해에 대하여 국제기금협약 제4조 제12항에 의하여, 피해자는 국제기금(IOPC)에 대하여 그 보상을 청구할 수 있다(법 제23조). 다만 국제기금의 보상액도 한도가 정해져 있으며, 그 범위 내에서 보상하도록 규정하고 있다. 현재까지 한국은 7.5억 SDR(약 1조 1,881억 원)을 최대보상한도로 정하고 있는 2003보충기금협약에 가입하지 않아서



2003보충기금(supplementary fund)의 적용을 받지 못하고, 다만 '92FC' 규정의 적용을 받아 92CLC의 배상한도(8,977만 SDR, 1,425억 원)를 포함하여 그 보상한도를 2.03억SDR(약 3,216억)이 최대보상 한도액이다(제4조 4호 (a), 2003 개정). 그런데 지난 10월 13일부터 영국에서 열리고 있는 국제유류오염보상기금(IOPC Fund) 총회 및 집행이사회에서 우스터빈 사무국장은 “허베이 스피리트 호 유류 오염사고 최대 피해액이 최대 6,013억 원으로 추정된다” 고 발표했다. 이것은 지난 6월 발표된 최대 피해추정액(5,735억 원)보다 278억 원 증가한 규모로 모두 방제 작업과 관련된 비용이 증가한 데 따른 것이다.⁷⁾

또한 유류오염손해가 각호에 해당되는 경우에는 IOPC Fund의 책임도 면제된다(단, 방제비용에 대해서는 적용되지 않음. 92FC 제4조).

- i) 전쟁, 적대행위, 내란 또는 폭동으로 발생한 때(단, 오염손해가 예외적이고 불가피하며 불가항력적 성질의 자연현상인 경우에는 제외),
- ii) 군함과 비상업적 용도에 쓰이는 정부소유의 공용선으로부터 유출된 기름으로 손해가 발생한 때,
- iii) 오염손해가 적용대상선박에 의한 사고에서 비롯된 것임을 청구자가 입증하지 못한 경우,
- iv) 오염손해가 전적으로 또는 부분적으로 피해자의 고의 또는 과실로 인하여 발생한 것임을 입증한 경우(이 경우에는 전부 또는 일부 면책됨)

이와 같이 IOPC Fund의 보상책임은 면제사유 가운데 특히 iii) 오염손해가 적용대상선박에 의한 사고에서 비롯된 것임을 청구자가 입증하지 못한 경우에는 보상대상에서 제외된다는 점을 고려하면, 입증자료를 제출하기 어려운 맨손어업인들과 소형어선을 가진 주민, 소형음식점 및 숙박업을 하는 사람들이 피해보상을 받기가 대단히 어렵다는 점이며, 이들은 전체 피해의 약 65% 정도를 차지하고 있다.

(2) 주민특별법에 의한 보상 및 지원

'92FC' 규정의 적용을 받아 IOPC Fund에 의한 보상한도는 2.03억 SDR(약 3,216억 원)인데, IOPC Fund의 사무국장이 추정한 이 사건 최대피해액이 6,013억 원이라면 IOPC의 보상한도를 초과하는 피해에 대해서는 2008년 3월 제정된 “허베이 스피리트 호 유류오염사고 피해주민의 지원 및 해양환경의 복원 등에 관한 특별법”(이하 ‘주민특별법’)에 근거하여 국가 및 지방자치단체가 지급하는 한

7) <http://www.cctoday.co.kr/news/articleView.html?idxno=293532>.

도초과보상금 등으로 그 부족분을 충당하게 된다. 국제기금의 보상한도액을 초과하는 경우의 특례를 규정하고 있는 동법 제9조에 따르면 국가 또는 지방자치단체는 국제기금의 보상한도액을 초과하면서 선박소유자의 책임제한이 인정되어 국제기금의 보상한도액 초과부분에 대한 배상책임자가 없는 경우 또는 선박소유자의 책임제한이 인정되지 아니하여 선박소유자의 배상책임은 있으나 선박소유자의 배상능력이 부족한 경우에는 지급받지 못한 금액의 전부 또는 일부를 지급할 수 있도록 규정하고 있으며(제1항), 다만 그 지급액은 책임협약 및 국제기금협약에 따라 국제기금에서 인정한 총 사정액을 초과할 수 없도록 규정하고 있다(제2항). 따라서 만약 국제기금에서 인정한 총 사정액이 국제기금에서 추정한 최대 피해액(6,013억 원)이라면, 국제기금의 최대보상한도(약 3,216억 원)를 제외한 나머지 피해금액(약 2,797억 원)을 국가나 지방자치단체가 지급하도록 규정하고 있다.

또한 손해보전의 지원을 규정하고 있는 동법 제8조에 의하면 국가 또는 지방자치단체는 허베이 스피리트 호 유류오염사고와 관련하여 「유류오염손해배상 보장법」에 따른 손해배상 또는 보상을 청구한 자가 손해배상금 또는 보상금을 지급받기 전에 손해배상청구권 또는 보상청구권의 대위행사를 전제로 일정 범위의 금액을 지급할 수 있도록 규정하고(제1항), 그 금액은 책임협약 및 국제기금협약에 따라 선박소유자, 보험자 또는 국제기금(이하 ‘국제기금등’이라 한다)에서 사정한 손해액을 기준으로 산정하도록 하고 있다(제2항). 그리고 국가 또는 지방자치단체는 유배법에 따른 손해배상 또는 보상의 청구일부터 6개월 이내에 손해액의 사정이 이루어지지 아니하는 경우 해당자에게 대부 등의 지원을 할 수 있도록 규정하고 있다(제5항). 이 법에 근거하여 대부 또는 대지급 등의 세부절차 등을 규정한 “유류오염사고 피해주민 손해보전의 지원에 관한 규정”을 제정하였고(국토해양부 고시 제2008-741호), 이에 따르면 대지급금은 국제기금의 사정액 전액을 지급하되, 지급절차는 국제기금으로부터 사정액을 통보받은 주민이 시·군에 대지급을 신청하고, 시·군에서 국토해양부로 보고하면 이를 확인하고 금융기관을 통해 대지급금을 지급하도록 하고 있다. 그리고 대부금은 피해주민이 시·군에 신청하면 시·군에서 보상청구일자 등을 확인하고 보상청구업종과 지역에 따른 대부금을 결정하여 금융기관을 통해 지급하도록 하고 있다.

(3) 소결론

유류오염에 대한 주민피해보전이라는 차원에서 주민들의 실제 피해가 국제기금의 보상에 의하여 전보될 수 있다면 현재 제도시행과 관련하여 큰 문제는 없다고 본다. 다만 이번 사건과 같이 주민의 실제피해가 국제기금에 의한 보상한도를



초과하는 경우는 물론 주민지원특별법상의 지원에 의하여도 그 손해가 전보될 수 없다면, 이것은 커다란 사회문제가 아닐 수 없다. 그리고 국제기금의 피해 사정액(V)이 실제 피해액(D)과 일치하는 경우라고 가정할 때, 첫째, 피해금액(V, D)이 국제기금의 최대보상한도액(L) 이내인 경우에는 특별히 문제되지 않을 것이다. 둘째, 피해금액(V, D)이 국제기금의 최대보상한도액(L)을 초과하는 경우(V, D > L)에는 주민지원특별법에 따른 지원금(S)에 의하여 충당될 수 있다면 주민손해전보라는 관점에서는 문제가 없지만, 이 경우에는 지원금(S)의 재원이 국민의 세금으로서 충당되고 있다고 하는 점에서 문제가 있다고 본다. 물론 이 사건과 같이 유류오염사고가 발생한 이후에 그 보상의 문제를 해결하는 데 있어서 현실적으로 국민 세금을 재원으로 하는 특별법 형식의 지원은 어쩔 수 없는 측면이 있다. 그러나 이와 같은 국제기금에 의한 보상한도를 초과하는 유류오염 손해에 대하여 장래에도 동일하게 대처하는 것은 문제가 있다고 본다. 이 사건과 같이 정부나 지방자치단체가 손해에 대한 보상을 하고, 구상권을 행사하더라도 상법과 유배법 및 국제협약에 따라 그 책임이 제한된다는 점을 고려할 때 실효성이 크지 않다고 본다. 즉 유류오염에 따른 손해는 유류운송에 따른 이익을 챙기는 정유사 등의 부담이 보다 더 고려되어야 하며, 이 경우에도 그 부담을 어느 정도로, 어떤 형식으로 할 것인지는 보다 신중한 검토가 필요하다.

V. 결론

앞에서 검토하였듯이 이 사건 관련 피고인들에 대한 1심과 2심의 형사소송의 판결은 이 사건과 같이 피해액이 국제기금의 보상한도를 초과하는 경우에는 주민들의 피해배상 및 보상에 별로 영향이 없으며, 유류오염 피해에 대한 완전한 배상 및 보상은 결국 기금을 통하여 해결할 수밖에 없다고 본다.

현행 92FC체제를 바탕으로 국제기금의 보상한도를 초과하는 경우에 유류오염에 따른 완전한 피해 배상 및 보상을 위해서는 여러 가지 고려가 있을 수 있다. 예를 들면 유류오염 피해와 관련하여 선박소유자의 무한책임제도를 도입한다든지, '2003보충기금협약'에 가입하여 국제기금의 보상한도액을 상향조정하는 것이다. 현실적으로 올해 1월에 국토해양부 장관은 보충기금에의 가입을 검토하고 있다고 발표한 바 있다.

그러나 2003보충기금(supplementary fund)의 재원은 선박소유자에게는 추가적인 부담없이, '하주'의 부담금 추가 납부를 통하여 조달하도록 하고 있으므로 정유사의 부담금이 급격히 증가한다는 점, 그리고 만일 한국의 연해에서 이번 사

건과 같은 대형 사고가 발생할 가능성이 크지 않다고 본다면 제도의 효율성이 낮아질 것이라고 본다.

그런 점에서 92FC의 보상한도를 초과하는 피해액의 일정 부분을 보전할 수 있는 ‘국내 Fund’를 창설하는 것이 보다 효율적이라고 판단된다. 현행 주민지원특별법에 의해 국가 또는 지방자치단체가 92FC의 보상한도액을 초과하는 손해에 대한 ‘한도초과보상금’ 지급제도를 정유사가 일정액의 분담금을 납부하여 조성된 ‘국내 Fund’로서 대처하는 것이다. 다만 ‘국내 Fund’의 보상한도는 국제기금에서 인정한 총사정액에서 국제기금의 보상한도액을 차감한 금액을 초과할 수 없도록 하거나, 객관적으로 인정되는 실손해액이 92FC의 보상한도액을 초과하는 경우 그 초과금액의 일정 비율(예를 들면 50%)로 한정할 수도 있다. 이를 위해서는 분담금납부의무주체와 분담비율, 그리고 보상한도설정 등에 관한 구체적인 검토가 필요하다.⁸⁾

8) 줄지, 한국의 해양유류오염피해에 대한 법적 대응과 과제-HEIBEI SPRIT호 유류유출사고를 중심으로-, 환경정책연구 제7권 제3호, 한국환경정책·평가연구원, 2008, 109-112쪽 참조.