

중국의 선박유류오염손해배상 및 보상제도

최 용 철*

목 차

I. 서 설	IV. 법률체제의 개선제의 및 관련제도와의 연계
II. 선박유류오염현황 및 미치는 영향	1. 법률체제의 개선제의
1. 선박유류오염현황	2. 관련제도와의 연계
2. 미치는 영향	3. 특별법도입
III. 선박유류오염관련법규 및 주요내용	V. 결 어
1. 관련법규	
2. 주요내용	

I. 서 설

선박유류오염사고에 국제협약으로 유류오염손해배상 및 보상에 관한 선박소유자의 책임을 규정하고 있는 유류오염손해 ‘민사책임협약’(CLC : International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage)과 선박소유자의 책임한도액을 초과하는 부분에 대해서는 정유사 등 유류를 해상으로 운송하는 화주들이 일정한 한도까지 보상하도록¹⁾ 화주의 책임을 규정하고 있는 ‘국제기금협약’(FC : International Convention on the Establishment of International Fund for Compensation of Oil Pollution Damage)이 있으며, 이 유류오염배상 및 보상협약을 대부분의 국가에서

* 고려대학교 일반대학원 상법전공 박사수료

1) 이승우, “해양유류오염손해배상·보상제도”, 환경법연구 30권 1호(한국환경법학회, 2008), 164-165쪽.

수용하고 있다.

중국은 유류오염손해배상에 국제적으로 하나의 짝으로 그 목적을 달성하는 민사책임협약과 국제기금협약에서 민사책임협약²⁾만 가입하고 국제기금협약에 가입하지 않았다. 그러므로 피해자의 피해액이 거액임에도 선주책임제한제도에 의하여 배상 및 보상액이 제한되는 경우에 이를 넘어서는 일정한 액수까지는 유조선을 이용하여 유류를 수입하는 화주들이 별도의 기금을 마련한 국제기금협약의 배상 및 보상을 받지 못한다. 피해자에 보다 충분한 배상 및 보상을 위하여 국제기금협약의 가입과 자체적 기금의 설립에 많은 논의를 가져왔다.

2012년 5월 11일 재정부, 교통운송부 연합으로 ‘선박유류오염손해배상기금의 징수와 사용관리방법’(船舶油污損害賠償基金征收和使用管理辦法)³⁾ (이하 ‘유류오염기금’ 이라고 함)을 발효하였으며 2012년 7월 1일부터 시행되었다. 유류오염기금은 국제기금협약과 같이 배상 및 보상이 부족한 부분을 보충하는 체제라고 보면 될 것이고 중국은 국제기금협약의 가입보다는 자체적으로 기금의 설립이 더 유리하다고 생각하여 유류오염기금을 설립하였고, 유류오염기금은 강제보험으로 배상 및 보상이 부족한 부분에 추가적으로 최대 3,000만 위안(약 54억 원)⁴⁾까지

2) 중국은 역사상 수많은 환경재난이 있었으나 환경보호에 관한 현대적인 법 개념은 비교적 늦게 도입되었다. 중국은 1972년 스웨덴의 스톡홀름에서 개최된 UN 인간환경회의(United Nations Conference on the Human Environment, 이하 UNCHE라 함)에 의하여 자극을 받아 환경보호에 주의를 기울이기 시작하였다. 1973년 8월에 국무원은 제1차 전국 환경보호 회의를 소집하였다. 그러나 환경보호법제는 정치경제개혁개방이 이루어지면서 1978년에야 비로소 마련되기 시작하였다(경익수(1), “중국의 해양환경보호법제에 관한 연구”, 한국해법학회지 29권 2호(한국해법학회, 2007. 10. 12), 383쪽). 1969 민사책임협약(CLC)에는 1980년 1월 30일 가입하여 1986년 12월 28일에 발효하였다(楊志祥, “船舶油污損害賠償責任限制的國際立法及對我國之借鑑”, 社會科學版(北京理工大學, 2004年 3期), 58쪽).

3) 중국, 선박유류오염손해배상기금과 사용관리방법(船舶油污損害賠償基金征收和使用管理辦法)은 국제기금협약을 참조했고, 해양환경보호법(海洋環境保護法)과 선박해양환경오염방지관리조례(防治船舶污染海洋環境管理條例)를 준용하여 재정부와 교통운송부의 연합으로 제정하였다.

배상 및 보상을 한다.⁵⁾

중국은 선박유류오염사고를 크게 섭외요소와 비섭외요소⁶⁾ 두 가지로 나누어서 본다.⁷⁾ 섭외요소에 관련된 사고는 중국이 가입한 민사책임협약에 의하여 배상 및 보상이 이루어지므로 큰 문제점은 발생하지 않는다. 다만 섭외요소가 아니고 민사책임협약이 적용되지 않는 사고가 발생하면 국내법⁸⁾이 적용되나 중국의 선박유류오염손해 배상 및 보상의 입법은 불완전하며 어떠한 법률에 적용하는가에 따라 그 이론과 실현 중에 존재 하는 관점은 다르다. 또한, 적용 법률이 복잡하여 법적 효력이 떨어지고 법원판단⁹⁾이 통일성 없으며 법적용의 혼란을 가져온다.

아직까지 선박유류오염손해배상에 관한 법률은 비교적 매끄럽지 못하며 조작가능성이 약하다.¹⁰⁾ 그러므로 통일된 유류오염손해배상의 법률제도의 개선이 필요하며 급속 발전하는 석유운송업의 요구에 부합해야 할 것이다.¹¹⁾ 본고에서는 선박유류오염으로 인한 현재 중국의 피해 배상 및 보상체제에 대하여 서술하고 개선점을 제안하였다.

4) 2013월 4월 15일 환율로 54,333억 원이다.

5) 유류오염기금 제18조 참조.

6) 중국국적 선박의 유류유출사고로 중국의 개인 혹은 단체의 손해를 조성한 것.

7) 劉 雅, “論我國船舶油污損害賠償的法律適用”, 金卡工程(上海海事大學 經濟與法, 2010年 11期), 131쪽.

8) 중국 민법통칙, 해상법, 해양환경보호법, 선박해양환경오염방지관리조례, 유류오염기금.

9) 張望平, “對船舶油污損害賠償法律制度建設的思考”, 重慶科技學院學報(西北政法大學國際法學院 社會科學版, 2010年 3期), 71쪽.

10) 唐 華, “論我國船舶油污損害賠償的法律適用”, 科技信息(上海海事大學交通運輸學院, 2007年 14期), 4-5쪽.

11) 陈克宇, “船舶溢油事故与油污損害賠償法律制度”, 中國船检(China Ship Survey, 2005年 3期), 82-83쪽.

II. 선박유류오염현황 및 미치는 영향

1. 선박유류오염현황

2003년 8월 5일 황푸강 상유 상해오경전력부두에 정박한 “장양”선박이 다른 선박의 충돌로 “장양”선박의 연료창이 파손되어 85톤의 연료유를 유출하였다.

2004년 12월 7일, 파나마국적의 “현대촉진”(现代促进)선박과 독일국적 “이룬나”(伊伦娜)선박이 중국 주강(珠江)입구에서의 충돌로 1,200톤의 선박연료유를 유출하여 해면 9마일까지 오염하여 6,800만 위안의 피해를 발생시켰다.

2005년 4월 3일 포르투갈 국적의 “ARTEAGA”(阿提哥) 대련신강 진입 시 의외 좌초로 수백 톤의 원유를 유출시켰다.

선박유류오염사고의 통계에서 일반적으로 연료유 유출 오염도 유조선의 유류유출사고와 같이 보며¹²⁾ 중국의 선박유류유출사고 관련기관의 통계에 의하면, 비유조선사고 즉 연료유오염사고가 전체 유출사고에서 큰 범위를 차지한다. 이처럼 선박유류유출사고가 잦아 중국의 해안환경 오염의 수준이 증가했다. 이러한 유류유출사고가 발생하면 완전히 유류를 제거하는 작업이 불가능하며, 남아 있는 오염물은 해양자체(海洋自身) 회복 능력에 의존할 수밖에 없다. 그러나 이미 오염의 다양한 형태의 장기적인 하에, 중국해안 해양자체 회복은 매우 제한적이다¹³⁾ (중국의 1994-2003년 사이 50톤 이상 유류오염사고).¹⁴⁾

12) 袁基祖, “船舶污染强制责任保险法律制度研究”, 碩士學位論文(哈尔滨工程大学, 2011. 4), 31쪽.

13) 张 明, “石油运输对我国海洋污染的分析与对策”, 中国环境管理(福建交通职业技术学院, 2011. 6. 25), 38쪽.

14) 최용철, “선박유류오염사고 손해배상 및 보상에 관한 연구—한중비교를 중심으로”, 석사학위논문(고려대학교대학원, 2010. 12), 103쪽.

2. 미치는 영향

첫째로 해상유류운송량의 증가, 중국의 “국토자원”¹⁵⁾에 의하면 2006년 중국의 석유소비량은 미국에 이어 세계 2위의 석유소비 국가였다. 원유 수입량은 1.45억 톤으로(2007년 1.59억 톤으로 증가)¹⁶⁾ 미국과 일본에 이어 세계 원유 수입국 3위였고(지난해 12월 미국을 제치고 세계 최대 원유 순수입국이 됐다),¹⁷⁾ 2010년의 경우 원유수요량이 3.5억 톤에 달하였으며 이 중 절반 이상은 수입하였다. 원유수입의 운송경로는 10%의 육로운송을 제외하고 모두 해운운송이었다.¹⁸⁾ 이처럼 수입량의 증가로 해상원유운송이 증가했고 유류오염사고위험도 증가했다. 또한, 원유운송량의 증가와 운송의 비용과 시간을 줄이기 위하여 필연적으로 유조선이 대형화되었으며 대형유류오염사고가 발생할 가능성도 증가하였다.

둘째로 선박노화와 기술부족으로 인한 보양부족, 중국은 대부분의 국내운송 유조선이 80년대에 제조한 선박이 많아 노화되었으며 상태가 비교적 좋지 않고¹⁹⁾ 오염발생가능성이 높다. 선박노화문제는 교통부소속기업의 선박은 물론 기타지방기업 및 개인의 선박에 보편적으로 존재한다. 교통부소속기업의 선박은 기술상의 관리가 비교적 양호하고 보양

15) 國土資源部, <<http://baike.baidu.com/view/126329.htm>>, 검색일 : 2013.4.19.

16) 趙 爽/隋旭东, “对建立我國船舶污染損害賠償机制的探讨”, 天津航海(天津海事局, 2009年 1期), 42쪽.

17) 연합뉴스, “미국, 중국에 8년 만에 원유 수출”, <<http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2013/04/18/0200000000AKR20130418197500074.HTML?input=1179m>>, 검색일 : 2013.4.19.

18) 袁基祖, 앞의 논문, 31-32쪽.

19) 李 敏/庄 艳, “論船舶油污責任强制保險制度的完善”, 珠江水運(上海海運學院, 2004年 6期), 34쪽. 국제해사조직의 제50차 해양환경보호위원회 회의에서 단일선체의 도태가속화와 운송금지규칙을 통과하므로 세계의 90%의 단일선체가 2010년까지 도태할 것이다. 중국 또한 마찬가지이다(高 霏, “关于沿海船舶油污損害賠償相关问题的研究”, 碩士學位論文(上海海事大學 國際法學, 2008. 4), 61쪽).

도 잘되어 사고 확률은 줄었으나, 기타지방기업 및 개인의 선박은 비용 절감과 이윤증가 및 전문적 기술교육의 부족으로 선박의 관리 및 보양에 허술함이 존재하며 사고발생의 가능성이 증대되었다.

셋째로 연해지역의 급속한 경제발전, 중국은 연해지역의 여행업, 양식업, 운송업 등 이미 중국경제발전의 주요원동력으로 부상하였으며 연해지역의 급속한 경제발전을 이루고 있다. 이러한 과정에 유류오염사고가 발생하면 양식업의 피해와 환경오염으로 인한 여행업의 피해로 급속 발전하는 연해지역에 커다란 경제손실을 가져다줄 것이다.

Ⅲ. 선박유류오염관련법규 및 주요내용

1. 관련법규

국제협약으로는 중국²⁰⁾이 1992 CLC(민사책임협약)와 FC(국제기금협약), 양 협약을 1999년 1월 5일에 국제해사기구에 가입을 제의하였으며 동 협약은 2000년 1월 5일에 발효되었다(1992 FC는 홍콩특별행정구에만 적용). 사건사고에 관련하여 법률과 행정법규는 분산되어 있고 서로 다른 규정을 하고 있다. 일반적으로는 추상적인 원칙성 규정과 절차상의 규정이기 때문에 손해배상에 대한 적용가능성이 낮다.²¹⁾ 2009년 9월 2일에 제정한 ‘선박해양환경오염방지관리조례’²²⁾가 2010

20) 중국은 1992년 민사책임협약에만 가입하고 (1992 민사책임협약 및 1992 국제기금협약 두 협약은 하나의 짝으로 그 목적을 달성할 수 있다) 연료유협약과 HNS협약 등에는 가입하지 않았다.

21) 邹 鸽, “我國沿海運輸船舶油污損害賠償的法律适用—兼评‘闽燃供2轮’案件审理”, 山西財經大學學報(集美大學航海學院 高等教育版, 2008年 S2期), 105쪽.

22) 중국 선박해양환경오염방지관리조례(防治船舶污染海洋環境管理条例)는 2009년 9월 2일 국무원 제79차 당 회의를 통과하여 2010년 3월 1일부터 시행되었으며 본

년 3월 1일부터 시행되었고, 이와 동시에 1983년 12월 29일 국무원이 발행한 ‘선박해역오염방지관리조례’²³⁾는 폐지되었다. 2009년에 선박 해양환경오염방지관리조례와 같이 유류오염기금도 비준을 기다리고 있었으나 유류오염기금은 2012년 5월 11일 재정부, 교통운송부연합으로 발효하였으며 2012년 7월 1일부터 시행되었다. 주요 관련국내법규를 살펴보면 다음과 같다.

1.1 민법통칙(民法通則)

제124조에서는 “국가 환경보호오염방지 규정을 위반하여 환경오염으로 타인에 손해를 발생시키면 법에 의해 민사책임을 부담한다.”고 하여 민사 불법행위에 대해 원칙적인 규정을 두고 있다.²⁴⁾

1.2 해상법(海商法)

‘해상법’은 유류오염손해배상에 대해 특별한 규정이 없다. 단지 1976년 민사책임협약을 수용하여 선박소유자와 보험자에 대하여 배상책임 제도를 두고 있다. 해상법 제208조 제2항 규정에 의하면 중국은 가입한 국제유류오염손해배상 민사책임협약규정에 의하여 유류오염손해에 배상청구를 하며, 동시에 제210조 제5항 규정의 “총톤수 300톤 미만의 중국항구사이 운항에 종사하는 선박과 연해작업에 종사하는 선박은

조례는 선박 및 관련 작업 활동으로 해양환경 오염을 방지하기 위하여, 중화인민공화국 해양환경보호법을 근거로 제정하였다. 선박 및 관련 작업 활동으로 중화인민공화국 관할해역 오염 방지를 본 조례를 준용하며, 선박 및 관련 작업 활동으로 해양환경오염 방지는 예방에 초점을 맞추고, 결합방지의 원칙에 의한다.

23) 중국 선박해역오염방지관리조례(防止船舶污染海域管理条例)는 2010년 3월 1일 폐지.

24) 賴惠燕, “關於建立我國船舶油污損害賠償機制問題研究”, 中國水運(中國海洋大學法學院, 2006年 2期), 190쪽, 참조.

국무원 교통주관부문에 의하여 배상금액을 정하며 국무원에 보고하고 비준 후 시행한다.”에 적용한다. 국제운송과 연해운송 선박의 유류오염 손해배상규정은 “총톤수 300톤 미만의 국제운송 및 연해운송작업 선박은 교통부가 제정한 해사배상책임한도규정”을 적용한다. 하지만 이 규정은 유류오염 손해의 거액으로 해양환경과 피해자에 조성한 거대한 손해에 비하면 명확히 낮으며 피해자의 이익과 해양환경에 충분한 보호가 어렵다.²⁵⁾ 본 조문에 의하여 법원에서 재판할 한 선례가 있다. 하문(厦門)해사법원에서 심사한 “민유1”(閩油1)²⁶⁾ 호의 손해배상책임안건은 본 규정에 의한 것이다.

1.3 해양환경보호법(海洋環境保護法)²⁷⁾

제66조²⁸⁾에서는 “국가가 선박유류오염손해 민사책임배상을 개선

25) 唐 华1, 앞의 논문, 5쪽.

26) 복건해역에서 발생한 선박충돌 사고이다(駱 利, “海岸帶環境保護示範區建設指標體系研究”, 碩士學位論文(河北工業大學, 2002), 11쪽).

27) 중국 해양환경보호법은 행정적·민사적·형사적 책임에 관하여 규정(제41조, 제42조, 제44조)하고 있다(罗 迅, “对船舶油污损害賠償问题的思考”, 航海技术(秦皇島海事局, 2003年 3期), 70쪽). 행정적 책임에 있어서는, 관련감독부서는 범위반자에게 발생한 손해에 대하여 규제를 하고 그에게 벌금을 과하는 권리를 갖는다. 해양오염은 다른 오염보다 심각한 결과를 가져올 수 있고 통상 외국의 선박이나 기업이 관련되기 때문에, 다른 환경법과 비교하여 벌금이 훨씬 높다(통상적인 벌금은 1,000위안 인데 대하여 해양환경보호분야에서는 최고 100,000위안까지이다). 민사책임에 있어서는, 모두 위반자는 전쟁행위·불가항력적 자연재해·과실 또는 직무수행에 있어서 표지 또는 다른 항해보조기구의 유지에 책임이 있는 부서는 기타 불법행위의 경우를 제외하고는 오염손해에 대하여 엄격하게 책임을 진다(제43조). 엄격책임 또는 무과실책임은 중국의 환경법에 있어서 하나의 원칙이 되었다. 형사책임에 있어서는, 동법 제정 시에는 형법상(아직까지 형사문제는 발생한 적이 없다/罗 迅, 위의 논문, 70쪽.) 환경관련범죄규정이 없었기 때문에 논란이 여지가 있었으나(유사성에 근거한 처벌은 집행에 있어서 문제를 일으킬 것이다), 개정된 형법에서는 심각한 오염사고의 발생·유해한 경수의 위법수입·해양생산물의 위법포획 내지 멸종위기생물의 위법포획 및 판매·위법조광·위법벌채 등의 환경법

및 실행함에 있어서 국가는 선박유류오염손해가 발생한 경우 선주와 화주가 공동으로 손해배상 책임을 부담하도록 하고, 선박유류오염손해보험 및 유류오염손해배상기금제도를 건립하여야 한다. 선박유류오염손해보험 및 유류오염손해기금제도의 구체적 실현 방법은 국무원 규정에 의해 시행한다.”고 규정하고 있으나 이법은 원칙성 규정이었으며, 화주의 손해배상으로 하는 기금은 올해에서야 시행되었다. 유류오염손해의 선주와 화주의 공동분담 원칙은 국제협약 및 각국법률 보편적으로 적용되는 “책임주체는 선박소유자”로 한 단일주체 원칙과 상충한다. 동법 규정 제90조는 “해양환경에 오염손해를 발생시킨 책임자는 반드시 위험을 제거하고 손실을 배상해야 한다. 완전히 제3자의 고의 또는 과실로 해양환경오염손해를 조성하면 제3자가 그 위험을 배제하고 배상책임을 진다.”고 한다. 동 조항은 선박유류오염손해배상에 대하여 구체적인 내용이 없으며 원칙성 내용에 불과하며²⁹⁾ 유류오염손해주체 규정과 기타 규제원칙과 모순이 된다. 또한, 제42조에서 말하는 “엄격책임”의 규제원칙이 만약 제3자의 과실로 인하여 면제를 한다면 엄격책임이 아니라 과실책임으로 변하며 책임자는 유류오염불법관계의 불법행위자이다. 그러나 “누가 오염하면 오염한 자가 책임부담 한다.”의 책임자는 유조선소유자를 말한다.³⁰⁾

1.4 선박해양환경오염방지관리조례(防治船舶污染海洋環境管理條例)

제7장에서는 선박유류오염강제보험제도에 대하여 강제보험대상의

죄에 조문이 신설되었다(경익수(1), 앞의 논문, 386쪽).

28) 2000년 4월 1일부터 시행(개정)

29) 韩洪蕾, “我國船舶油污損害賠償機制研究”, 海洋开发与管理(中國海洋大學, 2007年 2期), 74쪽.

30) 高 霏, “关于沿海非涉外船舶油污損害賠償适用法律相关问题的研究”, 广东交通職業技術學院學報(上海海事大學, 2006年 4期), 81쪽.

선박범위 및 보험한도와 강제보험의 승인을 명확하게 규정하고 있다.³¹⁾ 또한 본 조례는 제53조³²⁾에서 오염사고의 크기에 따라 규정을 따로 하고 있으며 오염사고의 조사처리도 따로 규정하고 있다. 오염사고가 발생한 경우 피해자의 충분한 손해배상을 위하여 제56조³³⁾에서는 유류 오염기금에 대하여 언급하였다.

1.5 선박유류오염손해배상기금의 징수와 사용관리방법 (船舶油污損害賠償基金征收和使用管理辦法)

한 세트의 유류오염사고에서 배상 및 보상이 이루어지는 1992 민사 책임협약과 국제기금협약의 양 협약에서 국제기금협약을 참고하여 화주에 분담금을 징수하여 유류오염기금을 건립하였다.³⁴⁾ 유류오염기금

31) 赵 爽/隋旭东, 앞의 논문, 43쪽, 참조.

32) 중국 선박해양환경오염방지관리조례 제53조 중화인민공화국 관할해역 내에 항해하는 선박소유인은 반드시 국무원교통운수주관부문의 규정에 선박유류오염 손해 민사책임보험에 가입하여야 하고 상응하는 재무담보를 취득하여야 한다. 단, 1,000 톤 이하의 비 유류물질을 운반하는 선박은 제외한다. 선박소유인 선박유류오염손해 민사책임보험을 가입하여야 하고 취득한 재무담보의 금액은 중화인민공화국 해방법, 중화인민공화국 참가 혹은 체결한 국제조약 규정의 유류오염배상금액보다 적어서는 아니 된다. 선박유류오염손해 민사책임보험을 책임진 상업성보험기구와 상호성보험기구는 국가해사관리기구의 증명을 구하고 국무원 보험감독관리 기구의 의견 확실하게 정하고 공포한다.

33) 중국 선박해양환경오염방지관리조례 제56조 중화인민공화국 관할수역 내에서 영구적 유류물질화물을 수령하여 해상 운송하는 화물 소유인 혹은 대리인은 반드시 선박유류오염손해배상기금을 납부하여야 한다. 선박유류오염손해배상기금 징수, 상응과 관리의 구체적 방법은 국무원재정부문과 국무원교통운수주관부문이 회동에 의하여 제정한다. 국가가 선박유류오염손해배상기금 관리위원회를 설립하여 선박유류오염손해배상기금의 배상 등 사무를 책임 처리한다. 선박유류오염손해배상기금 관리위원회는 관련행정기관과 선박유류오염손해배상기금을 납부한 주요화주들로 구성한다.

34) 중국이 스스로 기금체제를 건립하기 전 수많은 전문가들은 적합한 시기에 국제기금 협약에 가입을 건의했고 적지 않은 보험업의 사람들도 국제기금협약 가입을 더욱 선호했다. 양협약의 공동 작업이 아주 좋은 선례임을 증명하고 있으며 한편으로는

의 시행으로 완벽한 이중배상제도(제2의 배상주체)가 형성되었으며 선주배상책임으로 부족한 부분에 대하여 필요한 보상을 하는 것이다. 그러나 사건사고 당 최대배상 한도가 3,000만 위안이라는 것이 아쉽다.³⁵⁾

2. 주요내용

2.1 적용범위

중국은 선박유류오염사고를 크게 섭외요소와 비섭외요소 두 가지로 나누어서 보며, 섭외요소에 관련된 사고는 중국이 가입한 민사책임협약에 의하여 배상 및 보상이 이루어지고 아직까지 중국은 발전 중의 국가이므로 유류오염사고의 배상범위 및 배상한도가 비교적 낮은 수준이다. 그러므로 민사책임협약에 적용되는 사고에 배상 및 보상에 큰 문제점은 발생하지 않았다. 현재는 유류오염기금도 시행중이며 선박유류오염사

책임인과 보험인이 대응하는 책임을 부담하고 다른 한편으로는 석유운송 중에 진정한 수익자 석유회사가 공동분담 하는 것이며 최종적으로 유류오염피해자가 때 맞는 보상을 받는 것이다. 중국이 국제기금협약에 가입하지 않은 것은 수익자인 석유회사들의 분담금이 사고로 받은 보상금을 초과할 것이라는 판단 하에 아직까지 가입을 하지 않았으며 현재로서는 국제기금협약에 가입하지 않은 것은 절대적으로 중국에 대해 이익이나 날로 발전하는 중국으로서는 장래에 국제기금협약의 가입을 충분히 고려하고 유류오염기금을 건립하였다(최용철, 앞의 논문, 118쪽 참조).

경제의 지속적인 발전에 따라 금후 1992년 '민사책임협약'의 책임제한을 초과하는 데에는 그리 많은 시간 필요하지 않을 것이다. 중국이 국내기금제도의 건립은 반드시 장래에 '국제기금협약'과 연결될 것을 충분히 고려하여야 한다. 결국 현재로서는 국제기금협약에 가입하지 않은 것은 절대적으로 중국에 대해 이익이다. 이는 중국의 국내 관련 법규의 개정을 촉진하였고 동시에 이익이 더 좋은 법제와 연결되었으며 중국의 운송, 보험, 법률, 환경, 해양 등 관련업계는 급속한 발전을 가져다주었다. 중국이 세계에 뛰어난 이래로 거대한 변화의 발전을 가져온 것은 아주 좋은 법제이다.

35) 2009년 유류오염기금 기준을 기다리고 있을시 최대한도를 5,000만 위안(2013월 4월 15일 환율로 90.555억 원이다.)까지 논의하였으나(최용철, 앞의 논문, 120쪽 참조), 3,000만 위안이란 최대한도 피해보상금액에 부족하지 않은가 생각해 본다.

고마다 3,000만 위안까지 추가 배상 및 보상이 가능한 실정이고 선박유류오염사고의 적용범위에 대하여 살펴보겠다.

2.1.1 유류

‘해양환경보호법’에 의하면 제95조에서 “어떠한 유형의 유류 및 정제품”이라고 규정하여 아주 광범위하고, 유류오염기금은 제5조에서 원유(原油), 연료유(燃油), 중경유(重柴油), 윤활유(潤滑油) 및 지속성 경류(烴類) 광물류(礦物油) 등으로 규정하고 있으며, 이러한 유류의 오염손해에 한정한다.³⁶⁾

2.1.2 선박

중국 해상법과 해양환경보호법은 유류오염관련 선박에 대하여 특별한 규정이 없으므로 중국 관할수역 내에 운행하는 모든 선박을 포함한다. 다만, 선박해양환경오염방지관리조례의 제77조에서 군용선박에 대해 규정하고 있으며 선박유류오염배상의 민사손해배상에는 군용선박과 정부공무선박을 제외한 모든 선박을 포함하고 있으며 상업선박에 적용하여 제한을 받는다.

2.1.3 오염손해

중국은 선박유류오염손해에 적용하는 “오염손해”정의에는 유출 혹은 배출이 어디에서 발생하든 석유의 유출 혹은 배출로 선박 이외의 오염으로 인해 발생한 손해와 손실을 말한다. 오염제거비용, 방지조치비용, 오염제거와 방지조치로 인한 추가적인 손해와 손실,³⁷⁾ 재산손해

36) 유류오염기금 제2조 참조.

37) 오염제거 비용에는 오염사고 발생 후 방지 혹은 오염손해의 감소를 위하여 취한 합리적인 조치비용, 유류오염사고발생의 엄중한 가능성에 오염사고발생의 방지로 취한 합리적인 비용, 오염방지 혹은 오염제거 조치로 발생한 추가적인 손실 혹은 손해(徐国平, “我國船舶油污損害賠償法律制度构想”, 中國水運(上海海事大學, 2006

및 재산손해로 인한 경제손실, 유류오염이 직접 조성한 수익 혹은 이윤 손실,³⁸⁾ 유류오염으로 인한 자원회복비용, 자연자원의 사용권의 손해, 회복이 불가능한 자연자원손해,³⁹⁾ 자연자원손해계산비용을 포함한다.

年 11期), 268쪽), 방지 혹은 오염손해감소의 구조조치비용도 배상에 포함한다(徐国平, 위의 논문, 255쪽). 오염제거, 오염방지 및 오염감소 조치가 합리한가에는 유류유출에 통상필요로 하는 기술로 평정(評定)하고 합리성 조치에 대한 판단표준은 객관적이며 그 사고에 대해 당시 얻은 정보와 기술지도에 의해 구체적인 상황을 고려하여야 한다. 만약 조치가 현명하게 그 상황에 효과가 없을 때에도 계속적으로 작업하는 것은 오염제거조치비용에 대해서는 배상청구를 할 수 없다. 각종 오염제거 조치는 합리성만 갖춘 것은 아니고 기술과 전문가의 의견과 결합할 필요가 있다. 오염방지와 오염감소는 통상적으로 선박소유자 혹은 방제작업자가 다루며 이러한 조치에 합리기준 의견이 발생한다.

- 38) 중국은 현행법에 순 경제손실에 대한 용어도 찾아볼 수 없으며(赖惠燕/王法利/王君玲, “船舶油污损害之純經濟損失賠償問題研究”, 海洋开发与管理(中國海洋大學法學院 中國海洋大學规划建设处, 2006年 6期), 104쪽) 규정 또한 없다. 선박유류오염으로 조성한 경제손실은 대부분 재산손실과 무관하며, 순 경제손실에 포함한다. 피해자는 주요하게 어업 및 기타 관련 산업, 관광업 및 기타 관련 산업, 그 외에는 항구와 항운관련업에 분포되어 있다. 이러한 순 경제손실은 배상범위에 포함여부는 어떻게 확정 지을 수 있는지, 하는 문제가 있으며 선박유류오염손해배상에는 순 경제손실제도 건립이 필요하고 순 경제손실배상에 대하여 인정해야 하며 배상표준이 필요하다. 순 경제손실에는 유류오염으로 인한 이자손실 및 수입손실을 포함한다. 오직 사건의 손해와 원인관계로 순 경제손실배상을 확정한다면 순 경제손실범위에 대하여 한정하기 어렵다. 합리적 표준 요소로 다음의 사항들을 고려해볼 필요가 있다. ① 피해자의 활동과 오염사이에 지리적인 요소, ② 피해자가 경제적으로 오염자원에 의지하는 정도, ③ 피해자가 취득한 기타근원공급의 정도, ④ 피해자의 상업 활동이 유류유출로 영향을 미치는 구역과 구분할 수 없는 일부분에 구성하는지, ⑤ 피해자의 손실감소를 고려하여야 한다. 단, 이러한 표준을 적용하면 매 청구마다 특정 환경 하에 각각의 다른 특점을 고려해야 한다(徐国平, 위의 논문, 255쪽).

- 39) 중국의 선박유류오염배상에 자연자원손해의 계산범위는 자연자원의 회복비용을 위주로 한다. 왜냐하면 자연자원은 시장가격이 존재하지 않고 자연자원에 대하여 손해산정을 하는 것은 어려움이 아주 많다. 추상적방법의 손해를 계산하여 배상주체가 배상을 받아들이기에는 어려움이 많으며 자연자원손해계산범위를 자연자원의 회복비용으로 제한하고, 추상적인 계산방법으로 계산한 손해에는 작업가능성이 어렵고 차이가 있음을 피면(避免)하지 못한다. 자연자원의 자연자원사용권에 대하여 황무지와 갯벌의 일정한 기간 내의 사용권한이 있는 사람도 계속 재배업에 종사 혹은 양식 활동 사용권에 배상을 받을 권리를 획득하고 자연자원 사용권 손실의

직접적인 재산손실이 있으면 재산손해는 현재 법률에 완전한 배상제도가 있으며 불법행위로 금전적 계산이 가능하여 배상에 어려움은 없다.⁴⁰⁾ 아직까지 중국 법으로는 오염제거 비용, 순경제적 손실, 자연자원 손실에는 명확한 규정은 찾아볼 수 없다. 배상범위는 비교적 추상적이므로 각각의 법원에서 현저한 차이를 보이고 있으며 국제기금협약에 가입은 하지 않았지만 오로지 국제기금협약의 보상범위를 원용하여 한정하므로 자국의 입장 차이에 큰 문제점을 발생시킬 것으로 보이며 명확히 할 필요가 있다. 하지만 중국 현재로서는 국내 선박유류오염손해에 배상이 비교적 낮고 오염제거비용에 대하여 완전배상도 현실적으로 어려운 면이 있으며 비 경제손실에 대한 배상은 현실적이지 못하다는 의견도 있다.⁴¹⁾

계산은 사용권자가 사용기간 내에 납부한 세금을 사용비용의 기초로 한다. 회복이 불가능한 자연자원 손해에 대해서는 예로 유류오염사고로 인하여 동식물의 대규모 멸실 기술과 생물학적 방면에서 살펴보면 이런 동식물이 회복이 불가능한 것을 유류오염손해배상에 제공하여 구제(救濟)하고 가격계산의 방법으로 손해의 계산이 가능할 것이다. 만약 회복조치비용과 손해기간의 범위가 분명하게 비례에 어긋나면 제2자의 개입으로 확립하고 합리적인 손해배상액을 확정 할 것이다(徐国平, 위의 논문, 255쪽). 자연자원손실을 회복비용으로 보면 회복수단이 비교적 단순한 경제배상수단의 의의로 볼 수 있다. 회복조치비용은 직접손해계산방법으로 의심할 바 없으나 구체적으로 적용하기에는 문제점이 발생할 수 있으며 어떻게 회복조치 및 지출비용의 합리성을 판단할 수 있는지의 문제점을 제기할 수 있다. 어업자원배상에는 해결할 수 없는 많은 문제점이 존재하는데 근본원인은 전문적인 손해 유형에 대한 구분이 없기 때문이다. 명확한 법률규정이 없으며 각각의 법원은 어업자원손해에 다른 해석을 하고 있으며 판정을 하는데 현저한 차이가 있다. 유류오염으로 인한 어업자원의 손해는 결과적으로 장기손해로 보지만 중국현행 입법관련 손해배상의 규정에는 중장기손해배상을 지지하지 아니한다(徐国平, 위의 논문, 256쪽).

40) 吴晓敏, “船舶油污损害的赔偿范围”, 社会科学版(武汉理工大学, 2004年 3期), 347쪽.

41) 李 茜, “海上船舶油污损害赔偿法律问题研究”, 硕士学位论文(中国政法大学国际法学院, 2007年 1期), 23쪽.

2.1.4 장소

선박유류오염 적용 장소는 유류오염손해가 발생한 지리적 범위를 말하고 유류유출사고가 발생한 지리적 범위를 말하는 것은 아니다. 즉 관할해역에 발생하였거나 중국 관할해역 외에 발생하였으나 중국 관할 해역을 오염시킬 우려가 있는 것을 말하고⁴²⁾ 즉시 상응하는 대비책을 작동시키고, 통제조치와 오염제거를 취해야 하며 가까운 해사관리기구에 보고하여야 한다.⁴³⁾

2.2 배상책임주체

2.2.1 서설

불법행위의 원칙에 의하여 민사상의 불법행위를 야기한 자는 국제협약 배상책임의 주체가 된다. 선박소유자의 청산보증능력을 위하여 강제 책임보험 및 재무보증 제도를 건립하여 민사책임인, 보험인 및 보증인이 제1의 배상 주체가 된다. 중대오염사고가 발생하여 선박소유자의 보험한도를 초과하면 피해자의 충분한 피해보상을 위하여 기금(국제기금협약)이 제2의 배상 주체가 되나⁴⁴⁾ 중국은 국제기금에 가입하지 않았으므로 제2의 배상주체는 현 시행중인 유류오염기금으로 볼 수 있다. 그 외에 중국의 석유회사, 선박운항회사는 대다수 국가소유⁴⁵⁾이므로

42) 중국 선박해양환경오염방지관리조례 제37조. 중국은 유류오염의 규정보범위는 내수와 영해 그리고 중국관할의 기타 해역(other sea areas under China's jurisdiction)에 적용된다. “중국 관할의 기타 해역”이란 중국의 영해 밖이지만 중국의 잠재적 EEZ와 중국의 1996년 EEZ를 선언하기 전의 대륙붕내의 해역을 가리키는 것으로 생각된다(경익수(1), 앞의 논문, 383쪽).

43) 徐国平, 앞의 논문, 253-254쪽.

44) 曹艳梅, “論船舶油污損害賠償主體制度”, 碩士學位論文(中国政法大学法律學院, 2008年 10期), 200쪽.

45) 王玫黎(1), “國家在船舶油污損害賠償的義務主體探討”, 學海(Academia Bimestris, 2008年 2期), 160쪽.

유류오염손해의 발생으로 국가가 제3의 배상주체가 되는가 하는 문제도 있다.⁴⁶⁾

2.2.2 제1의 배상주체

2.2.2.1 민사법규 관련 규정

유류오염 손해 배상에 대하여 중국은 민법통칙 제117조 제1호, 제124조 제2호에 관련 규정이 있으며 두 조문에 의하면 오로지 “침해인”이라는 단어를 찾아볼 수 있으며 유류오염 손해 배상 주체에 대하여 명확히 확정짓지 않았다. 또한 해상법에서도 유류오염손해 배상문제에 대하여 전문규정을 두고 있지 않으며 단지, 제11장 “해사배상책임제한” 제208조에 관련 규정이 있다(본문은 섭외요소가 없는 안전에 의하여 준용한 국내법적 관점이다).

해상법규정에 의하면 해사손해배상책임의 제도적 주체는 선박 소유인(선박임차인, 선박경영인 포함), 구조인, 책임보험인⁴⁷⁾ 및 기타 고용

46) 중국의 석유회사(예컨대 Sinopec(中國石化)와 PetroChina(中国石油天然氣股份有限公司)가 중국 총원유수입량의 85%를 관리하고 있는데 이 회사들은 정부소유이다(경יש수, “중국의 유탁손해배상제도에 관한 연구”, 한국해법학회지 31권 1호(한국해법학회, 2009), 345쪽), 선박운항회사는 대다수 국가소유이다. 때문에 국가소유의 선박이 유류오염을 조성하면 국가를 책임주체로 보고 유류오염손해배상을 청구할 수 있다고 주장하는 사람도 있다. 중국은 공유제(公有制)국가이고 국유재산 전 인민소유이다. 다만, 중국이 20세기 80년대에 와서 경제체제개혁을 실행하여 모든 권한을 경영권으로 분리하여 단계적으로 기업에 대하여 과도하게 집중된 권력(權力)을 하급자(下級者) 또는 하급 기관(下級機關)에 넘겨는 조치를 취하였다. 이로 인하여 민법통칙 제28조 규정에서는 “전인민소유제기업을 국가에 의하여 수여하면 법에 의하여 경영권을 향유할 수 있고 법률보호를 받을 수 있다.” 전 인민소유제기업이 민사책임을 부담한다는 것은 민법통칙 제48조 규정에 의하면 “전인민소유제기업법은 국가에 의하여 수여한 경영관리의 재산에 민사책임을 부담할 것을 수여받았다.” 그러므로 손해배상책임을 부담해야 하는 주체는 여전히 국가가 아니다(王玫黎 (1), 앞의 논문, 160쪽). 자세한 내용은 최용철, 앞의 논문, 65쪽 참조.

47) 유류오염손해 책임보험인 보험법 의의상의 배상의무주체이다. 즉 선박 소유자가 유류오염에 대한 민사책임 보험범위 내에 충분히 피해자의 이익을 보호할 수 있는지

인, 대리인으로 볼 수 있다.⁴⁸⁾

또한, 2,000톤 이상의 유류를 산적(散積)한 선박소유인은 반드시 보험에 가입하거나 재무보증을 취득하여야 하며, 은행보증 혹은 국제배상기금의 증서를 수령 하여야 한다는 민사책임협약의 강제보험 제도를 적용하고 있으며,⁴⁹⁾ 유류오염 손해 배상제도의 전통해사 불법행위에 의하여 책임자에 보험 혹은 보증을 제공하면 보험인 혹은 보증인도 공동책임으로 제1의 배상의무 주체가 되고⁵⁰⁾ 보험자에 피해자의 직접 청구권도 인정하고 있다.⁵¹⁾

2.2.2.2 행정법규 관련 규정

해양환경보호법의 제66조를 살펴보면 “선박유류오염 손해배상책임은 선주와 화주가 공동으로 분담하는 원칙에 의해 손해배상기금을 제정하고, 구체적인 규정은 국무원 규정에 의한다.”와 중국 기존법률규정에서 수상(水上)의 오염제거 원칙인 “해양환경 오염손해를 조성한 자가 부담한다.”는 것을 찾아볼 수 있다.⁵²⁾

선박해양환경오염방지관리조례에서는 “해양환경오염에 손해를 조성한 자는 반드시 위험을 제거하고 손해를 배상해야 한다. 완전히 제3자의 고의 혹은 과실로 해양환경오염 손해를 조성하면 제3자가 위험을

를 의심할 바가 없어야 하고 책임임자 피해자에게 신속배상을 빠트리는 것을 방지하여야 한다.

48) 田 原, “論沿海運輸船舶油污損害的賠償主體”, 金卡工程(上海海事大學法學院 經濟與法, 2009年 3期), 100쪽.

49) 康 丹, “船舶油污損害的賠償主體的研究”, 金卡工程(上海海事大學法學院 經濟與法, 2009年 3期), 86쪽.

50) 康 丹, 위의 논문, 86쪽.

51) 중국 ‘해사소송 특별 절차법’ 제79조 제1항 규정에 의하여 선박 유류오염에 의한 배상청구는 피해자가 유류오염을 조성한 선박 소유자에 손해배상을 청구할 수도 있고 직접 선박소유자의 유류오염손해 책임보증인 혹은 기타 재무보증을 제공한 자에 청구할 수도 있다.

52) 呂 航, “油污損害將獲充分賠償”, 中國船檢(China Ship Survey, 2002年 8期), 17쪽.

제거하고 손해배상 책임을 부담한다.”⁵³⁾로 규정하고 있으며 오염을 조성한 자와 고의 혹은 과실이 있는 제3자를 배상의 주체로 규정하고 있다. 이 경우 민사책임협약의 체약국이면서도 민사책임협약의 무과실 책임주체와 상충한다. 필자의 견해로는 민사책임협약의 적용을 받지 않는 내수운용선박에 한하는 것으로 이해된다.

2.2.2.3 소결

위 법 조문을 살펴보면 중국의 선박오염손해 배상 법률은 분산되어 있고 추상적이다. 그러므로 적용가능성이 약하고 사법실행에 쉽게 문제점을 가져다준다. 연해운송선박 유류오염손해배상주체를 위의 여러 법률적 규정에서 살펴보면 책임주체에 대한 통일성이 없으며⁵⁴⁾ 이에 대하여 개선의 견해들이 있다.⁵⁵⁾ 어떠한 법률을 적용하느냐에 따라 손해배상의 책임주체가 달라지며 연해운송선박 유류오염 손해 안전에 적용 법률이 원래부터 비교적 많은 논쟁을 가져오는 데 반하여 사법 실행과정에 쉽게 혼란을 가져올 수도 있다.

2.2.3 제2의 배상주체

2.2.3.1 국제기금

국제해사조직의 선박유류오염손해배상제도의 건립으로 체약국에 한 세트의 통일된 유류오염손해배상의 해결방안 및 원칙과 실행방법은 이미 세계의 대부분 국가의 인정을 받고 있다. 1969년 민사책임협약에 의하면 대형유조선의 증가와 협약규정의 배상 및 보상금액이 중대유류오염사고에 피해자의 손실보상에 부족함을 인식하고 1969년 민사책임협약 외 석유업계 배상책임을 부담하는 협약(71년 국제기금

53) 중국 선박해양환경오염방지관리조례 제50조.

54) 田 原, 앞의 논문, 100쪽.

55) 陈克宇, 앞의 논문, 82-83쪽.

협약)을 제정하여 선박소유자의 부담을 덜고 피해자에 충분한 보상을 하였다.

2.2.3.2 미국

미국은 유류에 의한 환경오염을 방지하고자 최대 선주의 무한책임을 담보로 하는 강력한 ‘유류오염방지법’(Oil Pollution Act of 1990, OPA 1990)을 1990년에 제정하였고 동법에 근거하여 유류오염에 관한 신탁기금(Oil Spill Liability Trust Fund, OSLTF)을 설립하였으며 기금의 자금은 석유회사에서 분담하며 수입과 국내생산의 석유1배럴에 5달러를 징세하였다. 그 외에도 이자수익, 민사책임자 및 보증인에 대한 구상비용과 손해배상비용 민사와 형사벌금을 포함 한다. 미국의 제2의 배상주체는 신탁기금으로 볼 수 있다.

2.2.3.3 중국

중국 또한 선주와 화주가 공동으로 유류오염손해배상의 위험을 부담하는 민사책임협약과 국제기금협약의 원칙을 적용하므로 석유화주들의 분담금으로 배상기금을 건립하여 완벽한 이중배상제도로 선박배상책임으로 부족한 부분에 필요한 보상을 하는 유류오염기금이 2012년 7월 1일부터 시행되고 있으며, 선박유류오염배상에 제2의 배상주체이다. 기금의 자원은 석유화물의 수령자에서 징수한 분담금, 오염선박의 행정벌금, 기금수익 등 석유화물 분담금 등이 자금근원이 된다.⁵⁶⁾

유류오염기금의 제15조에서 선박유류오염에 배상 및 보상하는 경우를 규정하고 있다. 그 내용으로는 ① 선박소유자의 강제보험을 초과하는 유류오염사고, ② 선박소유자가 법에 의해 책임이 면제되는 사고, ③ 선박소유자, 유류책임보험인 및 재무보증인이 유류오염사고에 재정상 부분 또는 전부의무를 이행이 불가능하거나, 지불 능력에 따라 자신의 의무의 일부 또는 전부를 수행할 능력이 없는 것으로 간주된 경우,

56) 徐国平, 앞의 논문, 267-268쪽.

④ 유류오염을 한 선박을 찾을 수 없는 경우에 사건당 최대 3,000만 위안까지 보상 및 배상이 가능하다.⁵⁷⁾ 본법에 의하면 해양환경보호법 제42조에서 규정하는 “엄격책임(무과실책임)”과 달리 “선박소유자가 법에 의해 책임이 면제되는 사고”라는 규정이 있으며 유류오염기금은 과실책임을 취하고 있다. 기금이 피해자보호 및 선박소유자의 보호를 위한 취지이다.

2.3 책임의 원칙-무과실책임

선박유류오염행위는 고도의 위험성이 있으며 피해자의 요구에 의하여 책임인 배상책임을 법적으로 무과실책임을 부여하고 있다. 1982년 해양환경보호법은 중국에서 최초로 환경에 불법행위를 입법한 무과실 책임법률이다. 동법 제42조 규정을 살펴보면 “해양환경오염의 원인으로 손해를 입은 기관과 개인은 오염손해를 조성한 상대방에 대하여 손해배상을 청구할 권한이 있다.”라고 규정하였고, 1999년 개정된 해양환경보호법 제42조 규정은 “해양환경오염으로 손해를 입은 기관과 개인은 오염손해를 조성한 상대방에 손해배상을 청구할 권한이 있다.”고 규정하고 있다.

유류오염의 손해배상에 무과실책임의 국제법상 확립은 1969년 민사 책임협약 제3조 제1항, 1971년 국제기금협약 제4조 제1항과 1990년 미국의 유류오염 법 제2702조 등 규정에서도 책임인은 유류오염사건에서의 무과실책임을 부담함을 알 수 있다.⁵⁸⁾

57) 유류오염기금 제18조.

58) 王玖黎(2), “論我國船舶油污損害賠償的歸責原則”, 西南民族大學學報(西南政法大學經貿法學院 人文社科版, 2008年 7期), 229쪽.

2.4 배상제한

2.4.1 서설

손해배상책임의 규정은 해상법 제11장 “해사배상책임제한” 중에서 구현하고 있다. 주의가 필요한 것은 중국이 현재 가지고 있는 제도 하에 선박유류오염손해배상의 책임제한제도는 이원설을 적용하고 있다.⁵⁹⁾ 즉, 국제운송에 종사하는 선박의 유류오염손해배상은 1992년 민사책임협약의 관련규정에 근거하여 규정하고 있으나 국내운송에 종사하는 선박에 대하여서는 국내의 관련법에 적용하여 규정한다. 이것은 중국이 아직 발전중의 국가이며 운송업의 발전을 위하여 보호가 필요하므로 국내 유류오염손해배상문제의 배상범위 및 배상한도의 규정이 비교적 낮은 수준이다. 하지만 기술을 바탕으로 항운업이 발전하고 국가는 해양환경보호를 중시하게 되었으며 기존의 법률규정으로는 현실적 발전에 만족하지 못하므로 이에 대한 조정이 필요하다.⁶⁰⁾ 섭외요소에 관한 전형적인 예로 중국의 회사가 외국선박을 용선한 경우 그 선박으로 연해운송 중에 유류오염사고를 조성하면 “섭외”인지 아닌지 문제이고⁶¹⁾ 1992년 민사책임협약적용여부에 대하여 필자는 선박의 국적이 외국이므로 섭외요소에 포함시킬 것으로 본다. 즉, 외국 선박은 상응하는 보험에 가입하고 있으므로 피해자 보호가 유리하다.

해상법 제208조 제2항⁶²⁾과 2005년도 “제2차 전국 섭외상사해사심판 작업회의 개요”(第二次全國涉外商事海事審判工作會議紀要) 제141조

59) 王玫黎(3), “船舶油污損害賠償法律制度研究”, 博士學位論文(西南政法大學, 2007. 11), 124쪽.

60) 孙永卫, “論國內船舶溢油污染損害賠償中的法律問題”, 中國水運(烟台海事局指揮中心, 2008年 1期), 234쪽.

61) 王 璠/于 静, “船舶油污損害賠償的法律適用”, 中國海事(上海海事大學交通運輸學院, 2006年 5期), 38쪽.

62) 중국 해상법 제208조 제2항 “유류오염손해배상은 중국이 가입한 국제유류오염손해 민사책임협약규정에 의하여 배상청구를 한다.”

의 규정에서 섭외요소를 갖춘 유류오염사건(2,000톤 이상의 산적유류를 운송하는 선박이 조성한 유류오염사건을 포함)은 전부 1992년 민사책임협약 규정을 적용하게 된다. 그리고 섭외요소를 갖추지 않은 유류오염손해배상안건의 책임제한은 해상법 제11장을 적용한다.

해상법 제204조의 규정을 살펴보면 선박유류오염손해배상 사건 중에 책임제한의 이익을 향유(享有)할 수 있는 주체는 선박소유인과 구조인이며 그 중 선박소유인은 선박경영인과 선박임차인을 포함한다. 만약 선박소유인과 선박임차인이 보험계약을 체결해 두었다면 보험인도 책임제한의 이익을 향유할 수 있다.⁶³⁾

2.4.2 책임제한 범위

중국은 민사책임협약을 준용하고 있으며 책임제한 범위는 다음과 같은 규정을 적용하고 이다(해상법 제207조). ① 선상에서 발생해야 하고 선박운영 혹은 구조작업에 직접관련이 있는 인명상해·사망 및 재산의 손실 혹은 손해(항구공사, 선거‘船渠’, 항로와 조항시설의 손해 등을 포함) 및 상응하는 손실의 청구 ② 해상화물, 여객 및 기타 운송물 지연으로 인하여 발생한 손실의 청구 ③ 선박운영 혹은 구조작업에 직접 관련하여 계약권리 이외의 권리침범으로 인한 기타손실의 청구 ④ 침몰, 조난, 좌초 혹은 버려진 선박(선상의 모든 물건 포함)의 인양, 청소, 훼손 혹은 무해로 변한 청구 ⑤ 선상의 화물을 청소, 훼손 혹은 무해로 변한 청구 ⑥ 관련 책임인 이외의 모든 사람은 책임자가 본 협약의 규정으로 제한 가능한 책임의 손실을 피면 혹은 감소시키려는 조치를 취하였으나 이러한 조치로 인한 추가적인 소실의 청구 등을 포함하고 있다.

동시에 위의 각 조항의 청구 혹은 계약을 근거로 배상을 요구하는 방식 혹은 기타방식의 제출도 책임제한의 제약을 받는다. 단, ④, ⑤와

63) 王玫黎(3), 앞의 논문, 124-125쪽.

⑥항에서 열거한 청구는 책임자가 체결한 계약 중에 기재된 내용과 관련되면 책임제한의 제약을 받지 아니한다.⁶⁴⁾

2.4.3 책임제한 소멸

1992 민사책임협약 제4조에서는 “책임인 본인의 의사에 의하여 조성한 손실 혹은 명백히 예상하면서도 경솔한 행위로 인하여 조성된 것이 증명된 경우 책임인은 책임제한을 할 권한이 없다.”라고 규정하고 있다.

해상법 제209조에서 “유류오염으로 조성한 손실이 선박소유인의 고의 혹은 손실조성이 명확하지 않고 경솔한 작위 혹은 부작위로 인한 것이면 선박소유인 및 보험인은 본장의 규정에 의해 배상책임제한을 할 권한이 없다.” 규정하고 있다.

2.4.4 소결

책임제한은 선박유류오염손해배상제도 중 하나의 특별한 제도이며 일반손해배상법상의 전액배상원칙을 타파하였으며 목적은 항운업의 안정적 발전을 제공하기 위한 보장제도이다. 책임제한은 구체적으로 배상한도를 표현하고 선박소유인의 배상책임을 한도 이하로 한정하였다. 중국은 선박유류오염사고에 책임제한을 섭외유류오염사건에는 민사책임협약의 규정을 적용하고, 비섭외유류오염사건에는 해상법과 “총 톤수 300톤 미만의 선박이 연해운송과 연해작업의 해사배상한도의 규정”을 적용한다.⁶⁵⁾

2.5 배상 유한성

국제협약과 미국입법의 목적은 부족한 손해를 충분히 보충하는 것이

64) 王玫黎(3), 위의 논문, 128-130쪽.

65) 王玫黎(3), 위의 논문, 135쪽.

지 배상을 제한하는 것은 아니며 점차적으로 유류오염손해배상의 배상한도를 높여왔다.

미국은 처음부터 자국 법에 의해 유류오염손해를 출발점에 온힘을 다하여 협약을 축성(促成)하여 배상액을 높여왔다. 이러한 법제를 통하여 중국은 배상액의 부족으로 유류오염손해배상이 어려움을 인식하고 자국의 유류오염기금을 제정하였다. 하지만 사건당 3,000만 위안까지만 배상 및 보상이 이루어진다.

중국은 유조선이 대부분 소형유조선이므로 오염손해가 조성되면 협약의 배상액보다 일반적으로 낮으며 너무 높은 배상한도는 유류오염배상기금의 분담자로 하여금 불필요한 부담을 가져온다. 다른 한편으로 중국 현재 단계의 항운업과 석유업에 존재하는 힘든 점을 고려하여야 하고 유류오염 피해자의 이익과 자연환경을 소홀히 하여서는 아니 된다.⁶⁶⁾ 또한, 협약 혹은 외국입법을 맹목적으로 답습할 필요는 없으며 중국 실정에 맞게 운항이 가능한 수역에 발생 가능한 최대유류오염손해 배상액을 고려해보아야 하고, 최대적재 유조선의 조성 가능한 손해에 근거하여 계산을 하고 책임자의 최대책임한도 및 유류오염배상기금의 최대배상한도를 상향 조절할 수도 있을 것이다.

선박유류오염손해배상은 국제협약과 미국입법의 불법행위 원칙객 관성, 강제책임보험, 배상책임기금, 배상범위확대, 배상책임제한은 근 40년의 선박유류오염손해배상의 기본원리에 필요성과 실행함에 효과가 있음을 증명하였으며 중국의 추후 선박유류오염손해배상의 법률개정에 참고하는 것이 많은 도움이 될 것이다.

66) 徐国平, 앞의 논문, 268쪽.

2.6 강제보험제도

2.6.1 강제보험의 필요성

해양환경보호법 제66조에서는 “선박유류오염손해의 민사책임배상 제도는 선박유류오염손해의 배상책임에 선주와 화주가 공동손해배상 원칙을 적용하고 국가가 선박유류오염손해보험, 유류오염손해배상기 금제도를 건립하고 개선 및 실시한다.”고 규정하여 국제운송에서 2,000톤 이상을 운반하는 유조선이 중국항구와 기타관할수역에 진입하는 경우, 혹은 2,000톤 이상의 유류를 산적한 외국선박에 유효한 보험증명을 소지 및 기타 재무담보를 요구하고 있으나⁶⁷⁾ 2,000톤 이하의 산적유류운송에 종사하는 유조선에는 상응하는 법률로 강제보험을 요구하지 않았다. 그러므로 이런 선박이 유류오염사고가 발생하면 선주가 배상능력이 없거나 유류오염책임보험을 가입하지 않았으면 유류오염으로 인한 피해자는 충분한 배상을 받을 수 있는 방법은 없다.

중국은 국내운송 유조선이 대부분 유류오염보험을 수행하지 않았고 국내운송의 유조선 대부분이 80년대 이전에 건조된 오래된 것이어서 선박상태가 비교적 좋지 않고, 기술부족으로 인한 보양부족으로 유류오염사고발생이 잦으며 사고가 발생하면 연해지역의 급속한 경제발전에 피해가 크다.

선박유류오염에 강제보험이 없으면 피해자는 최소한의 보장도 받기 어려우며, 해사부문이 오염을 제거(清污)하는데 오염 제거비용의 근원(來源)이 없으므로 해사부문조직의 오염제거 효율에 직접영향을 주며 심지어 누가 오염을 제거하면 누가 손해를 보는 곤경에 놓이게 된다. 그러므로 각 방면의 이익을 보호하고 선박유류오염책임에 강제보험 제도를 법률로 명확히 정할 필요가 있었다.⁶⁸⁾

67) 중국은 담보의 방식에는 현금담보, 보증, 저당권 설정 또는 질권 설정이 있다. 외국계 기업의 보증장은 일반적으로 직접 법원에 접수되는 것이 아니라, 중국 국내의 은행, 보험사, 대기업에 제출되며 중국 국내의 은행 등에서 법원에 제출한다.

2.6.2 강제책임보험

책임보험제도의 책임은 불법행위의 책임자에서 보험인으로 이전하고 불법행위의 책임자는 명의상 손해배상책임자가 되고 책임보험자가 손해배상책임을 실제로 부담한다. 입법 전에 국제협약과 미국의 입법을 참조하여 선박유류오염손해배상에 대하여 선박이 재무능력보증을 취득 및 소지를 요구하여 강제보험제도 실시하여야 한다는 논의가 있었으며, 2010년 3월 1일부터 시행한 선박해양환경오염방지관리조례의 제53조에서 “중국 관할해역 내에 항해하는 선박소유인은 반드시 국무원교통운수주관부문의 규정에 의하여 선박유류오염 손해 민사책임보험에 가입하여야하고 상응하는 재무담보를 취득하여야 한다. 단, 1,000톤 이하의 비유류물질을 운반하는 선박은 제외한다. 선박소유인은 선박유류오염손해 민사책임보험을 가입하여야 하고 취득한 재무담보의 금액은 중국 해상법, 중국이 가입한 국제협약 규정의 유류오염배상금액보다 적어서는 아니 된다.”로 규정하고 있으며 강제보험에 대하여 명확하게 규정하고 있다.

중국선박유류오염책임보증의 형식에 관해해서는 보험 혹은 기타보증형식을 채용하나 보험을 위주로 한다. 보험금액은 민사책임 최대한도와 같아야 하고 매 선박의 선박소유인, 선박경영인과 선박용선인은 한 부의 재무보증서를 취득 혹은 소지하여야 한다. 재무보증서의 수령과 보관인은 선박경영인으로 한다. 정부주관부문이 발급한 재무보증서는 선박등기소유인, 선박경영인과 선박용선인의 책임보험을 전제로 하거나 기타 형식의 보증취득뿐만 아니라 보험인 혹은 기타보증인 승낙행위로 보증인이 청구자의 직접청구를 승낙한 것으로 본다.⁶⁹⁾

68) 李晓盛, “关于我国船舶油污损害赔偿中的强制责任保险制度探析”, 资治文摘(深圳市公安局宝安派出所, 2009年 1期), 167쪽.

69) 徐国平, 앞의 논문, 267쪽.

2.6.3 직접청구제도

2.6.3.1 학설

직접청구권은 본질상 일종의 독립적 청구 권리이고 피해자의 손해배상청구권과 강제보험청구권은 피해자의 손해전보목적에 있으며 다음과 같은 내용을 포함하고 있다. 피해자는 보험자의 보험금액 범위 내에 직접청구권을 원용하고 동 권리는 피보험인의 권리에 의존하지 않고 가해자에 형식적인 청구를 전제로 하지 않으며 청구권의 행사에는 선후 순서를 구분하지 않는다. 단, 동일한 손해에 중복청구는 할 수 없고 피해자의 청구로 일방의 지급을 받은 후에는 타 일방 청구권에 상응하는 배상액 범위 내에서 소멸한다. 학설상 피해자 직접청구권은 다음과 같이 나누어 볼 수 있다.⁷⁰⁾

- ① 원인취득설(법정권리설)은 법률규정 혹은 보험계약의 특별약정에 따라서 피해자는 피보험자가 가지는 권리를 원시적으로 취득하는 완전 독립적 권리이다.⁷¹⁾
- ② 전의설(대위설)은 보험금의 청구권은 피보험자의 전용권이 나 법률규정에 근거하여 가해자가 채무 등 이행을 하지 않은 조건하에 피해자에게 이전하여 피해자가 대위 행사하는 것이다.⁷²⁾
- ③ 책임면탈급부설은 가해자가 책임을 회피 혹은 책임부담능력이 없으면 보험자가 손해배상 연대채무인의 법률지위를 가진다.⁷³⁾

70) 宋偉莉, “論受害人對船舶油污責任保險人的直接請求權－兼談‘中華人民共和國海事訴訟特別程序法’第97條的立法完善”, 中國海商法年刊(廣州海事法院, 2009年4期), 71쪽.

71) 박세민, “책임보험상의 직접청구권을 둘러싼 법적 논점에 관한 고찰”, 안암법학 27권(안암법학회, 2008), 505쪽 법정효과설 참조 바람.

72) 책임보험 본질설과 같음(박세민, 위의 논문, 505쪽).

73) 법적지위의 확립이므로 법정효과설의 일부분이라고 생각한다.

원인취득설과 책임면탈급부설은 서로 결합한 청구권(종합설)이며 피해자가 보험자에 직접청구하는 권리의 해석이론에 비교적 합리적이다. 1969년 민사책임협약규정에서 피해자는 보험자에 대하여 직접청구를 하는 권리근거에 의하면 법률규정에 의한 것이고, 원시취득의 권리 성질에 의하면 유류오염손해배상청구권 일종의 손해배상책임에 대한 재무보증이지 보험금청구권은 아니다. 보험자는 가해자의 손해배상청구에 항변할 수 있다(가해자의 실제과실 혹은 사적으로 인한 상실 책임 제한의 항변사유가 된다). 보험자와 피보험자 사이의 항변사항은 피해자에 대항할 수 없다. 직접청구권은 책임자의 배상도피 혹은 배상능력이 없는 상태에 피해자의 실제손실을 보호하는 것이다. 그러므로 협약은 보험자와 가해자의 배상책임에 대하여 부담형식을 명확하게 한 것이 아니라 각국의 국내법으로 처리하기로 하였고 보험자와 피보험자가 피해자에 대한 손해부담연대책임을 확립하였다.⁷⁴⁾

2.6.3.2 관련 법

1969년 민사책임협약을 수용하여 ‘해사소송 특별 절차법’ 제79조를 제정하여 선박유류오염에 의한 배상청구는 피해자가 유류오염을 조성한 선박 소유자에 손해배상을 청구할 수도 있고 직접 선박소유자의 유류오염손해 책임보증인 혹은 기타 재무보증을 제공한자에 청구할 수 있도록 규정하고 있다.⁷⁵⁾

피해자가 책임보험인 혹은 재무보험인에 직접 소송제기가 가능하며 일종의 특별법률 제도이고 목적은 피해자를 보호하는 것이며 이것은 선박소유인의 “선 지급원칙”을 타파하였으며 유류오염 피해자가 제때에 보상받을 수 있는 것을 보장하며 선박소유인의 선 배상, 재청구의 난점을 제거하였다. 강제보험의 핵심도 수권(授權) 피해자가 직접 사고

74) 宋偉莉, 앞의 논문, 71-72쪽.

75) 宋偉莉, 위의 논문, 69-70쪽.

선박소유인 혹은 기타 책임보험인 혹은 재무보증인을 선택하여 배상 청구가 가능한 것이다. 1969년 민사책임협약 제7조 제8항에서 “유류오염손해는 선박소유인 책임을 분담하는 유류오염손해책임의 보험인 혹은 기타 재무보증을 제공한자에 대한 직접청구를 제기할 수 있다.”라고 규정하고 있다.

협약의 규정으로 살펴보면 피해자는 직접 책임보험인 혹은 기타 재무보증인에 청구가 가능하며 이들도 책임주체가 된다. 그러므로 보험인 혹은 기타재무보증인도 다음과 같은 권리를 향유할 수 있다. 선박소유인의 실제과실 혹은 본인에 의해 조성했다면 보험인 혹은 보증인은 협약의 제5조의 책임제한을 인용할 수 있고 보험인 혹은 보증인은 선박소유자의 항변권을 인용할 수 있으나 선박소유자의 파산 혹은 폐업을 제외한다. 마지막으로 보험인 혹은 보증인이 손해원인이 선박소유자의 고의의 부당행위에 의한 것임을 증명하면 배상책임을 지지 아니한다. 다만, 선박소유자가 소송 중에 제기한 항변권은 인용할 수 없다. 제5조 제2항에 의하여 사건이 선박소유자의 실제과실 혹은 본인에 의해 조성했다면 선박소유자는 본조규정의 책임제한을 원용(援用)할 권한이 없다.⁷⁶⁾

IV. 법률체제의 개선제의 및 관련제도와의 연계

1. 법률체제의 개선제의

민사책임협약에 해당하는 내용은 중국 해양환경보호법에서 책임원칙(무과실책임)을 정하고, 책임제한은 해상법에서 정하고, 강제보험은 선박해양환경오염방지관리조례에서 정하고 있다. 이처럼 복잡한 중국

76) 汪麗華, “船舶油污損害賠償法律制度研究”, 碩士學位論文(外交學院, 2006. 7), 17-18쪽.

의 적용 법률을 미국의 유류오염방지법 및 한국의 단행법 ‘유배법’⁷⁷⁾같이 선진법제를 참고하여 중국의 국정현황에 결합하여⁷⁸⁾ 독립된 “선박 유류오염손해배상법” 혹은 “해상법”⁷⁹⁾에 하나의 장을 추가하는 방식으로 “유류손해배상법률규제”를 둘 필요가 있다.⁸⁰⁾ 주요내용은 다음과 같다.

- ① 적용범위-중국영해와 내수(內水)에 운항하는 모든 선박으로 규정한다.⁸¹⁾
- ② 이중배상주체-피해자에 충분한 배상 및 보상을 위하여 국제협약을 참고하고, 민사책임인과 재무보증인을 1차배상주체로 하고 분담금, 세금, 벌금 등으로 조성한 배상기금이 2차배상주체로 규정한다(2차 배상기금은 시행된 유류오염기금이다).
- ③ 책임의 원칙(무과실책임)-선박유류오염행위는 고도의 위험성 있으며 피해자의 보호를 위하여 책임인 배상책임을 해양환경보호법, 수질오염방지법에서 무과실책임을 부여하고 있으며 원용하여 규정한다.
- ④ 책임제한-해상법 제11장 “해사배상책임제한”에서 규정하고 있으나 책임제한제도는 이원설을 적용하고 있다. 즉, 국제운송 선박의 유류오염손해배상은 1992년 민사책임협약이 적용되고

77) 유배법은 1969년 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약(CLC) 및 1971년 유류오염손해보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약(IOPC FUND)을 1992년 입법한 것이고, 양협약의 1992년의 개정의정서에 의해 이를 바탕으로 1999년 개정되었다. 그 후 2003년과 2009년 추가로 개정 되었다(김인현, 海商法 제3판(法文社, 2011), 366-367쪽 참조).

78) 吳 昊, “論我國船舶油污損害賠償法律制度的完善”, 江蘇科技大學學報(揚州海事局社會科學版, 2010年 1期), 29쪽.

79) 해상법에 하나의 장으로 추가한 유류오염손해배상규제의 내용은 “영국의 1995년 상선법”을 참고로 개선할 필요도 있다(唐曉春, “設立船舶油污損害賠償責任限制基金的法律適用”, 金卡工程(上海海事大學 經濟與法, 2010年 11期), 147쪽).

80) 霍艷偉, “論船舶油污損害賠償主體”, 法制與社會(上海海事大學法學院, 2010年 31期), 259쪽.

81) 吳 昊, 앞의 논문, 29쪽.

국내운송선박에 대하여서는 국내법이 적용한다. 중국은 운송업의 발전 보호가 필요하였으므로 책임제한이 비교적 낮은 수준이었다. 하지만 기술을 바탕으로 항운업이 발전하고 국가는 해양환경보호를 중시하게 되었으며 기존의 법률규정으로는 현실적 발전에 만족하지 못하므로 책임제한을 상향 조정하여 규정한다.

⑤ 배상범위-순경제적손실의 범위는 주요하게 어업, 수산 양식업에 종사하는 상인, 숙박업, 판매업, 해양시설 및 관련활동을 하는 여행사 등을 포함한다.⁸²⁾ 순경제적손실은 중국 현지 각각의 다른 특점을 고려하여 정확한 기준을 마련하기는 힘들다. 단, 국제기금협약을 참고하여 최소한의 배상 및 보상을 받을 수 있는 최소기준이라도 마련을 해야 한다. 또한, 자연자원 손해를 장기손해라고 볼 수 있으나 현행 입법관련 장기손해배상을 인정하지 않으므로 이에 대한 규정도 할 필요가 있다.⁸³⁾

⑥ 강제보험-2010년 3월 1일부터 시행한 선박해양환경오염방지관리조례에서 1,000톤 이하의 비유류물질을 운반하는 선박은 제외하고 모든 선박을 규정하고 있으므로 강제보험 적용범위가 비교적 넓으며 원용하여 규정한다.

82) 易傳劍, “論船舶油污損害賠償範圍的法律界定—兼論環境侵權賠償過程中的利益衡量”, 紹興文理學院學報(浙江大學光華法學院 哲學社會科學, 2010年 2期), 25쪽.

83) 현 중국은 발전국가이므로 유류오염사고 배상 및 보상에 대하여 국제협약에 비하면 한도가 매우 낮다. 법안을 마련하면서 고려해야 할 문제는 피해자와 가해자 관련 이익 즉, 다당사자의 형평성을 고려하여야 한다. 대형유류오염사가 발생하여 적용한도 배상범위를 초과하면 가해자인 선박소유자는 파산할 경우도 있으므로 중국의 해양운송업의 발전에 불리함(鄭雪飛, “我國海上船舶油污損害賠償範圍法律規則探析”, 中國水運(下半年)(遼寧海事局法規處, 2010年 4期), 70쪽)도 염두해 두어야 한다. 이러한 형평성은 사회배경에 의하여 찾아야 하며 당사자의 이익은 반드시 존중 받아야(피해자와 가해자의 이익도 포함)한다. 국가의 이익 사회공공이익을 이유로 개인이익을 부인할 수 없으며 이익의 충돌이 발생하면 제3자의 이익이 최대 한도로 그 형평성을 찾아야 한다. 국가가 개인이익을 보호하는 것은 현대법제의 기본가치 취득의 하나이나 국가의 이익과 공공이익에 충돌이 발생할 수 있다. 개인의 이익의 보호를 통하여 국가의 이익과 공공의 이익은 발전이 된다. 환경 불법행위 배상에는 사회공공이익위하여 가해자의 배상책임을 가중시킬 수는 없다(易傳劍, 앞의 논문, 25쪽).

- ⑦ 직접청구권-해사소송 특별 절차법을 원용하여 규정한다.
- ⑧ 배상 및 보상의 선 지급-배상 및 보상의 기간이 길어질 수 있으며 유류오염기금으로 피해자의 보호를 위하여 일정범위금액의 선 지급을 규정한다.

2. 관련제도와의 연계

유류오염사고 시 신속한 대비능력의 보장을 제정, 시장화의 운용은 발전강화 오염물제거능력의 유효한 경로, 시장화제정이 국정현황과 부합해야 하며, 동시에 외국입법도 참고할 필요가 있다. 우선 관리방면에 오염물제거능력에 관련하여 정책적 지지가 필요하고 오염제거단위(單位)의 업무개발을 보장해주어야 한다. 또한 오염제거단위의 자금제정에 시장표준을 두어야 하며 심사도 하고 단위의 오염제거능력축진을 보장해야 한다.⁸⁴⁾ 오염제거 기술인원들의 전문가양성 정기교육이 필요하고 신속히 사고에 대비하는 것을 보장하기 위해 24시간 대기하고 사고 당시 신속하게 사고지점에 도달하여 오염 확대를 방지하는 데 효과적일 것이다. 이 외에도 선박유류오염사고를 미리 방지하고 줄일 수 있도록 선박노화 및 보양에 관련 전문기술과 전문가 양성에 관련 정책적 지원도 필요할 것이다.

3. 특별법도입

한국의 경우 2007년 12월 7일 유조선 허베이 스피리트호가 삼성중공업의 예인선단과 부딪혀 원유가 바다로 유출되었다. 유조선 선주의 책임제한액은 약 1,300억으로 제한되고, 1992년 국제기금의 책임은 약

84) 梅 宏, “船舶溢油应急响应机制的资金保障制度研究”, 中国海洋大学法政学院(潍坊学院法学院, 2010. 10. 15), 97쪽.

3,200억으로 제한된다. 국제기금의 공식견해에 따르면 총 피해액은 약 6,000억 원에 가까웠다.⁸⁵⁾

당시 정부는 “허베이 스피리트호 유류오염사고 피해주민의 지원 및 해양환경의 복원 등에 관한 특별법”(법률 제8898호, 2008. 3. 14)을 제정하여 손해배상 또는 보상을 청구한 자가 손해배상금 또는 보상금을 받기 전에 손해배상청구권 또는 보상청구권의 대위행사를 전제로 일정 범위의 금액을 국가가 먼저 지급하였으며 손해가 발생한 피해자에게 신속하고 충분한 보상을 하였으며, 이러한 행정적인 측면에서 중국도 유류오염사고에 신속하게 대응하고 피해자들의 보호를 위하여 사건사고마다 신속히 적용할 필요가 있으며, 사건사고마다 일정 범위의 금액을 기금에서 먼저 지급하여 추가적인 손해 및 피해자가 손해를 보상받지 못해 발생하는 2차적인 손해를 줄이는 데 큰 도움이 될 것이다.

V. 결 어

국제사회는 일반 선박소유자책임제한제도(LLMC)와 다른 법제도를 마련하여 첫째로 유조선의 선주는 무과실책임을 부담으로 함, 둘째로

85) 김인현, 앞의 책, 379-380쪽. “허베이 스피리트호 유류오염사고 피해주민의 지원 및 해양환경의 복원 등에 관한 특별법”(법률 제8898호, 2008. 3. 14)은 유배법에 따라 손해배상 또는 보상을 청구한 자가 손해배상금 또는 보상금을 받기 전에 손해배상청구권 또는 보상청구권의 대위행사를 전제로 일정 범위의 금액을 국가가 먼저 지급할 수 있다(제8조 제1항). 이렇게 지급되는 금원을 대지급금이라고 한다. 또한 유배법에 따른 손해배상 또는 보상의 청구 일부터 6개월 이내에 손해액의 사정이 이루어지지 않으면 해당자에게 국가 또는 지방자치단체는 대부지원이 가능하다(제8조 제5항). 선박소유자의 책임제한액과 국제기금의 보상한도액을 넘어서기 때문에 손해액의 일부만 지급받는 자는 대통령령으로 정하는 자에 따라 지급받지 못한 금액의 전부 또는 일부를 지급받을 수 있다(제9조). 이는 지급받는 금원은 한도초과 보상금이라 불리고, 동 사건에만 적용한 한시적인 것이다.

선박소유자는 책임제한을 할 수 있지만 일반 선박의 경우보다 상향조정된 높은 액수로 책임을 제한으로 함, 셋째로 책임제한액수만큼 강제보장계약을 체결하도록 함, 넷째로 국제기금을 만들어 유조선 선박소유자들의 책임제한액 이상의 일정금액을 기금에서 보상하게 하였다. 이런 제도는 민사책임협약과 국제기금협약에 구현되어 있다.⁸⁶⁾

중국은 양 협약 중 민사책임협약만 수용하고 2010년 3월 1일부터 시행된 선박해양환경오염방지관리조례에서 강제보험을 시행하여 제1의 배상주체인 보험책임자보험한도내의 소규모 사고에는 배상해결이 가능하다. 제2의 배상주체인 기금으로 인한 배상 및 보상은 2012년 7월 1일부터 시행한 유류오염기금으로 하고 있다. 이러한 중국의 양 제도는 국제적인 양 협약과 유사하다.

중국은 선박유류오염사고를 섭외와 비섭외로 나누어 이원설을 적용하고 있다. 국제운송에 종사하는 선박의 유류오염손해배상은 1992년 민사책임협약의 관련규정에 근거하여 규정하고 있으나 국내운송에 종사하는 선박에 대하여서는 국내의 관련법에 적용하여 규정한다. 국제운송에 종사하고 민사책임협약에 적용되는 경우 기본적인 배상 및 보상은 이루어졌으나⁸⁷⁾ 민사책임의 적용되지 않고 국내법에 적용되는 사고에 대하여 배상 및 보상은 어려움을 겪고 있었다. 이러한 배상 및 보상 문제로 올해부터 유류오염기금이 시행되었으며 제15조에 의하여 사건 사고마다 최대한도 3,000만 위안까지 보상 및 배상한다. 비록 3,000만 위안이라는 유한성은 있으나 사고의 유형을 볼 때 소형사고가 많고 강제보험으로 부담한 후 추가로 3,000만 위안까지 보상이 되고, 민사책임협약에 적용되는 사고가 발생 시 동 협약을 초과하는 손해가 발생했

86) 김인현, “2009개정 유류오염손해배상보장법의 주요내용과 시사점”, 2010년 한국해사법학회(추계학술대회, 2010. 11. 5), 1쪽.

87) 중국은 아직 발전 중인 국가이며 운송업의 발전을 위하여 보호가 필요하므로 국내 유류오염손해배상문제의 배상범위 및 배상한도의 규정이 비교적 낮은 수준이다. 위위 법률체제의 개선제의를 참고 바란다.

을 때도 3,000만 위안까지 추가 배상 및 보상이 이루어질 것으로 해석이 된다.

아쉬운 점이 있다면 중국의 유류오염사고에 아직은 통일체제가 없으며,⁸⁸⁾ 관련된 법률은 비교적 매끄럽지 못하고 조작 가능성이 약하다. 그러므로 법률적용에 혼란을 가져올 수 있으며 급속 발전하는 석유운송업의 요구에 통일된 법률제도가 필요하며 미국 및 한국과 같이 단행법을 제정하거나 해상법에 하나의 장으로 통일된 법제도를 둘 필요가 있을 것이다. 또한, 새롭게 도입하여 시행된 유류오염기금의 최대한도가 3,000만 위안이므로 이러한 한도를 초과하는 사고가 충분히 발생할 수도 있으며, 국제기금협약에 비하면 턱없이 부족한 금액이고 중국의 사회적 발전 및 해안지역의 경제적 발전에 따라 배상 및 보상 한도를 상향 조정할 필요가 있을 것이다.

(투고일 2013년 4월 22일, 심사(의뢰)일 2013년 5월 30일, 게재확정일 2013년 6월 18일)

주제어 : 선박유류오염, 선박강제보험, 손해배상, 직접청구권, 중국유류오염배상

88) 어떠한 법률에 적용하는가에 따라 그 이론과 실현 중에 존재하는 관점은 다르다. 또한, 적용 법률이 복잡하여 법적 효력이 떨어지고 법원판단이 통일성 없다. 그러므로 통일된 체제의 유지가 필요하며 위의 “법률체제의 개선제외”를 참고 바란다.

참고문헌

1. 단행본

김인현, 海商法(제3판), 法文社, 2011.

2. 논문

경익수, “중국의 유탁손해배상제도에 관한 연구”, 한국해법학회지 31권 1호, 한국해법학회, 2009, 339-358쪽.

——, “중국의 해양환경보호법제에 관한 연구”, 한국해법학회지 29권 2호, 한국해법학회, 2007. 10. 12, 379-401쪽.

김인현, “2009개정 유류오염손해배상보장법의 주요내용과 시사점”, 2010년 한국해사법학회, 추계학술대회, 2010. 11. 5, 1-14쪽.

박세민, “책임보험상의 직접청구권을 둘러싼 법적 논점에 관한 고찰”, 안암법학 27권 0호, 안암법학회, 2008, 497-540쪽.

이승우, “해양유류오염손해배상·보상제도”, 환경법연구 30권 1호, 한국환경법학회, 2008, 163-188쪽.

최용철, “선박유류오염사고 손해배상 및 보상에 관한 연구—한중비교를 중심으로”, 석사학위논문, 고려대학교 대학원, 2010. 12.

康 丹, “船舶油污損害的賠償主體的研究”, 金卡工程, 上海海事大學法學院 經濟与法, 2009年 3期, 83-87쪽.

高 霏, “关于沿海非涉外船舶油污損害賠償适用法律相关问题的研究”, 广东交通職業技術學院學報, 上海海事大學, 2006年 4期, 80-91쪽.

——, “关于沿海船舶油污損害賠償相关问题的研究”, 碩士學位論

- 文, 上海海事大學, 國際法學, 2008. 4.
- 霍艷偉, “論船舶油污損害賠償主體”, 法制與社會, 上海海事大學法學院, 2010年 31期, 258-259쪽.
- 罗 迅, “对船舶油污損害賠償问题的思考”, 航海技术. 秦皇岛海事局, 2003年 3期, 70-71쪽.
- 駱 利, “海岸帶環境保護示範區建設指標體系研究”, 碩士學位論文, 河北工業大學, 2002.
- 賴惠燕, “關於建立我国船舶油污損害賠償机制問題研究”, 中國水運, 中國海洋大學法學院, 2006年 2期, 189-191쪽.
- 賴惠燕/王法利/王君玲, “船舶油污損害之純經濟損失賠償問題研究”, 海洋开发与管理, 中國海洋大學法學院 中國海洋大學规划建设处, 2006年 6期, 104-107쪽.
- 唐曉春, “設立船舶油污損害賠償責任限制基金的法律適用”, 金卡工程, 上海海事大學, 經濟與法, 2010年 11期, 144-148쪽.
- 唐 华, “論我國船舶油污損害賠償的法律適用”, 科技信息, 上海海事大學交通運輸學院, 2007年 14期, 4-6쪽.
- 呂 航, “油污損害將獲充分賠償”, 中國船檢, China Ship Survey, 2002年 8期, 16-18쪽.
- 梅 宏, “船舶溢油应急反应机制的资金保障制度研究”, 中国海洋大学政法学院, 濰坊学院法学院, 2010. 10. 15, 90-98쪽.
- 徐国平, “我國船舶油污損害賠償法律制度构想”, 中國水運, 上海海事大學, 2006年 11期, 253-256쪽.
- 孙永卫, “論國內船舶溢油污染損害賠償中的法律问题”, 中國水運, 烟台海事局指挥中心, 2008年 1期, 233-234쪽.
- 宋偉莉, “論受害人對船舶油污責任保險人的直接請求權－兼談‘中華人民共和國海事訴訟特別程序法’第97條的立法完善”, 中國海商法年刊, 广州海事法院, 2009年 4期, 69-73쪽.

- 楊志祥, “船舶油污損害賠償責任限制的國際立法及對我國之借鑑”, 社會科學版, 北京理工大學, 2004年 3期, 58-60쪽.
- 吳 昊, “論我國船舶油污損害賠償法律制度的完善”, 江蘇科技大學學報, 揚州海事局, 社會科學版, 2010年 1期, 26-30쪽.
- 吴晓敏, “船舶油污損害的賠償范围”, 社會科學版, 武汉理工大學, 2004年 3期, 346-349쪽.
- 汪麗華, “船舶油污損害賠償法律制度研究”, 碩士學位論文, 外交學院, 2006. 7.
- 王玫黎, “國家在船舶油污損害賠償的義務主體探討”, 學海, Academia Bimestris, 2008年 2期, 156-160쪽.
- , “論我國船舶油污損害賠償的归責原則”, 西南民族大學學報, 西南政法大學經貿法學院 人文社科版, 2008年 7期, 226-230쪽.
- , “船舶油污損害賠償法律制度研究”, 博士學位論文, 西南政法大學, 2007. 11.
- 王 璠/于 静, “船舶油污損害賠償的法律適用”, 中國海事, 上海海事大學交通運輸學院, 2006年 5期, 35-38쪽.
- 袁基祖, “船舶污染强制責任保險法律制度研究”, 碩士學位論文, 哈爾濱工程大學, 2011. 4.
- 劉 雅, “論我國船舶油污損害賠償的法律適用”, 金卡工程, 上海海事大學 經濟與法, 2010年 11期, 131쪽.
- 李 敏/庄 艳, “論船舶油污責任强制保險制度的完善”, 珠江水運, 上海海運學院, 2004年 6期, 34-36쪽.
- 易傳劍, “論船舶油污損害賠償範圍的法律界定—兼論環境侵權賠償過程中的利益衡量”, 紹興文理學院學報, 浙江大學光華法學院, 哲學社會科學, 2010年 2期, 22-25쪽.
- 李 茜, “海上船舶油污損害賠償法律問題研究”, 碩士學位論文, 中國政法大學國際法學院, 2007年 1期.

- 李晓盛, “关于我國船舶油污損害賠償中的强制責任保險制度探析”, 資治文摘, 深圳市公安局宝安派出所, 2009年 1期, 167쪽.
- 張望平, “對船舶油污損害賠償法律制度建設的思考”, 重慶科技學院學報, 西北政法大學國際法學院 社會科學版, 2010年 3期, 70-84쪽.
- 张 明, “石油运输对我国海洋污染的分析与对策”, 中国环境管理, 福建交通职业技术学院, 2011. 6. 25, 38쪽.
- 田 原, “論沿海運輸船舶油污損害的賠償主體”, 金卡工程, 上海海事大學法學院 經濟与法, 2009年 3期, 96-102쪽.
- 鄭雪飛, “我國海上船舶油污損害賠償範圍法律規則探析”, 中國水運 (下半月), 遼寧海事局法規處, 2010年 4期, 70-87쪽.
- 赵 爽/隋旭东, “对建立我國船舶污染損害賠償机制的探讨”, 天津航海, 天津海事局, 2009年 1期, 42-44쪽.
- 曹艳梅, “論船舶油污損害賠償主體制度”, 碩士學位論文, 中国政法大學法律學院, 2008年 10期.
- 陈克宇, “船舶溢油事故与油污損害賠償法律制度”, 中國船检, China Ship Survey, 2005年 3期, 82-84쪽.
- 邹 鸽, “我國沿海運輸船舶油污損害賠償的法律适用－兼评‘闽燃供2轮’案件审理”, 山西財經大學學報, 集美大學航海學院 高等教育版, 2008年 S2期, 105-106쪽.
- 韩洪蕾, “我國船舶油污損害賠償机制研究”, 海洋开发与管理, 中國海洋大學, 2007年 2期, 73-76쪽.

3. 기타

연합뉴스, <<http://www.yonhapnews.co.kr/>>, 검색일 : 2013.4.19.

國土資源部, <<http://baike.baidu.com/view/126329.htm>>, 검색일 : 2013.4.19.

[Abstract]

China Shipping Oil Pollution Damages and Compensation

Long-Zhe Cui*

There are two international legal systems with respect to oil pollution damages and compensations of oil ship; ‘International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damages(CLC) in 1992’ and ‘International Convention on the Establishment of International Fund for Compensation of Oil Pollution of Oil Pollution Damage(IOPC FUND) in 1992’. China is the member of ‘CLC in 1992’. On the other hand, Hong Kong takes part in the other organization ‘IOPC FUND in 1992’. As a result of different membership, China could not request compensation to IOPC FUND for damages which exceed restricted liability of ship owner. As of 1st of July, 2013, Oil Pollution Fund was launched in IOPC FUND, which compensates RMB 30million per accident of ship oil pollution in maximum as a second compensator. On the contrary to Korea, China has no single-law governing maritime issues, however there are various laws regulating oil pollution damages and compensations. Foreign ships and some sort of domestic ships are subjects to CLC in 1992 charter. On the other hand, the other domestic ships beyond CLC regulations must be subject to the Chinese domestic regulations. A ship owner bears unconditional duties on the basis of Marine

* Korea University Graduate School of General Commercial Law major Doctor Completion

Environment Protection Law, and its limit of liability should be determined by Marine Law. Compulsory insurance is to be done under Ship Marine Environment Pollution Protection Management Regulation. China needs to improve legal system by unifying regulations regarding the oil damage and compensation. Considering China's actual condition, it must be formed as an independent law such as "Shipping Oil Pollution Damage Compensation Act". It can be also considered to improve Chinese Marine Law imitating and reflecting other countries' laws like "Oil Pollution Act" of U.S and "Oil Pollution Damages Security Act" of Korea.

Key Words : ship oil pollution, ship compulsory insurance, damages, direct claims, oil pollution compensation in China

