

海洋污染危險과 保險擔保의 問題

郭 倬 煥

(海運産業研究院 · 보험팀장 · 商學博士)

目 次

- I. 머리말
- II. 海洋污染危險의 實體
 - 1. 概說
 - 2. 全世界 油濁事故 趨勢
 - 3. 우리나라 油濁事故 實態
- III. 탱커의 油濁責任과 損害補償制度의 概要
 - 1. 船主責任制限制度
 - 2. 油濁問題에 관한 國際條約
 - 3. 油濁責任에 관한 保險 · 補償制度
- IV. 油濁損害의 補償 및 保險擔保의 問題點
- V. 맺음말

I. 머리말

人類가 삶을 영위하고 있는 地表面積중 70% 이상을 차지하고 있는 海洋은 水産資源과 함께 많은 賦存資源을 함유하고 있으므로 人類에게 남아있는 마지막 資源의 寶庫라고 할 수 있다. 그러나 이러한 海洋도 經濟成長 및 産業發展에 따른 각종 汚染物質의 流入이 증대됨에 따라 그 自然的 淨化能

력을 상실해가고 있으며, 海洋環境破壞와 汚染被害라는 새로운 위험에 직면하고 있다.

우리나라는 國土가 이틀에 없이 협소하고 3면이 바다로 둘러 쌓였을 뿐만 아니라 賦存資源이 빈약한 까닭에 海洋은 바로 國土의 延長이며, 특히 沿岸海域은 제2의 國土로서의 구실을 하고 있다. 그러나 3면 環海의 臨海工業團地와 石油コンビナ트가 들어서서 우리나라 沿海는 이들로부터 설새 없이 쏟아져 나오는 産業廢棄物에 의한 汚染에 시달려야 하고 또 거기에 필요한 原油와 石油에너지의 海洋輸送에 따르는 예측할 수 없는 油類汚染事故의 위험을 안고 있다. 따라서 우리나라의 海上公害 내지 海洋汚染의 規制와 海洋環境保全 對策은 세계의 다른 어느 나라의 경우보다 더욱 절실한 문제라고 아니할 수 없다.

產油國이 아닌 우리나라의 경우 국내에서 사용되는 모든 종류의 油類는 그 100%가 外國產으로서 船舶에 의한 海上運送의 방법으로 도입된 것이며, 이는 곧 船舶 특히 油槽船으로부터의 기름油出로 인한 大型油類汚染事故의 가능성이 우리의 海域에 常存한다는 것을 의미한다. 실제로 해상물동량 증가추세에 비례하듯 탱커로 부터 기름이 流

出되어 海洋環境을 汚染시키는 油濁事故도 크게 増加하고 있어 이것이 海上公害로서 다방면에 걸쳐 物的, 人的인 損害를 끼치고 있다.

그래서 이와 같은 海洋汚染리스크에 대처하는 방법으로서 예방과 진압 등의 risk control의 수단이 있지만, 거기에는 스스로의 한계가 있어 海洋汚染危險을 부담해야만 하는 각종의 해사기업은 그에 상응하는 대책을 강구하지 않으면 안된다. 計算不確實性이 강한 이러한 종류의 위험에 대응하는 수단으로서 하나의 기업이 할 수 있는 것으로는 企業利益의 内部留保, 積立金の 設定 등이 있겠지만, 가장 적절한 방법은 危險의 科學的·組織的 轉嫁이며, 共同準備金を 갖는 危險團體에 가입한다고 하는 risk financing 수단의 채용이다. 그것은 P&I保險, TOVALOP나 CRISRAL 등의 각종의 保險加入을 의미한다. 그러나 油濁이 海上危險의 一形態인 이상 公害節減, 公害被害救濟라고 하는 時代的 要請으로 볼 때 民營의 海上保險關係者도 無關心할 수는 없다.

本稿에서는 海洋汚染危險의 保險化라는 관점에서 油濁責任에 관한 保險·補償制度를 살펴본 다음에 保險擔保의 問題點에 대해 고찰해 보고자 한다.

II. 海洋汚染危險의 實體

1. 概說

海洋은 수산, 해운, 해양개발, 조선, 발전, 매립, 관광 등의 생산적인 이용이외에 각종의 육상기업의 産業廢棄物과 都市廢棄物의 배출내지 投棄장소로서 비생산적으로 이용되고 있다. 해양을 생산적으로 이용하든 비생산적으로 이용하든 그것이 해

양의 自淨能力을 초과한 경우에는 확실히 海洋汚染을 야기한다. 해양은 결코 폐기물을 희석하여 無害化하는 영구능력을 가진 것이 아니다.

해양오염의 排出源은 해상과 육상의 쌍방에 있으나 문제는 오염원인 및 오염물이다. 해양의 오염원인이 되는 것은 사업활동에 수반되는 인간의 행위이다. 즉 배출행위, 과실에 의한 배출, 과실과 불가항력(무과실)으로 인한 사고 또는 海難에 의한 배출이라고 하는 형태를 취한다. 배출행위에는 합법적인 것과 그렇지 않는 것이 있다. 합법적 배출행위는 각종의 기업이 水質汚染防止法과 海洋汚染防止法 등의 규제를 준수하면서 행해지는 배출과 투기이다. 문제는 不法排出行爲(故意)이다. 불법배출 내지 불법투기는 법의 규제를 무시한 기업이기주의에 의한 犯罪行爲로 확실히 해양오염으로 직결되는데 이러한 종류의 범죄행위는 규제를 강화해도 여전히 줄지 않고 있는 실정이다.

그런데 適法排出 내지 投棄는 대체로 해양을 만성적으로 오염시키고(慢性汚染), 그 이외의 것은 대체로 해양을 우발적으로 오염시킨다(偶發汚染). 해양을 오염시키는 최대의 오염물질은 석유이며, 그 汚染源의 최대의 것은 석유를 운송하는 탱커, 석유를 연료로 하는 一般商船으로, 소위 海運事業이라고 하겠다. 그러나 油濁을 발생시키는 것은 단지 해운사업에 한정되는 것이 아니고, 해저석유의 채굴에 수반하는 원유분출, 석유정제사업과 발전사업 등의 석유탱커로부터의 유출도 엄청난 유탁을 발생시킨다.

해양오염은 해양환경을 파괴하고, 해양생물과 인간에 대해 중대한 피해를 준다. 이것을 요약해서 열거하면 다음과 같다.

海洋生物에 대한 被害

- (1) 有毒性 → 生育부진, 生殖감퇴
- (2) 산소결핍 → 海中有機物質의 多樣性 變化, 사망
- (3) 서식환경의 변화 → 산호초의 황폐, 생태계의 불안정

人間에 대한 被害

- (1) 公衆衛生 → 해산물중의 독소나 병원균에 의한 질병, 전염병, 중독, 기능장애, 사망
- (2) 급격한 상해 → 油濁에 관련하는 폭발, 화재 등에 의한 상해, 사망
- (3) 쾌적성의 상실 → 관광과 건강증진을 위한 해양이용기회의 상실
- (4) 경제적 손실 → 해산물의 食用不適切, 가격상승, 각종의 어업 피해, 항행에 수반하는 피해, 연안의 재산손해, 해양청소 비용의 지출

해양생물에 대한 피해는 주로 자연과학상의 문제이기 때문에 그 방면의 전문가에게 맡기기로 하고 인간에 대한 피해에 대해 검토해 보기로 한다.

(1)의 전형적인 예는 수온오염으로 인한 “미나타”병으로 인간의 건강을 직접, 간접으로 해치고 있다.

(2)는 주로 油類流出로 인해서 발생하는 폭발 또는 선박화재, 海面火災, 그 연소 등에 의해 인간이 死傷하는 경우이다. 이것은 말하자면 해양오염의 간접적 결과 내지 제2차 공해라고 말할 수 있다.

(3)은 수영과 낚시금지 등에 수반하는 여가활동

기회의 상실, 환경의 급격한 오염에 따르는 관광기회의 상실, 관광사업의 부진 등을 의미한다. 다만, 관광사업의 부진은 (4)의 경제적 손실이라고도 말할 수 있다. 또 악취에 따르는 불쾌감, 쾌적한 일상생활이 박탈당한다고 하는 정신적인 불만도 이 안에 포함된다.

(4)는 주로 해양생물에 대한 피해를 통해서 발생하는 經濟的 損失이다. 그 최대의 것은 漁業被害이다. 즉 공장과 선박으로부터 배출내지 투기되는 廢油, 油性발라스트, 海難에 수반하는 油類流出 등은 慢性油濁을 발생시켜 그것이 油膜을 만들어 漁場을 황폐화시킨다. 이와 같은 해양오염에 수반하는 어업피해는 아주 많은 직·간접의 피해를 발생시켜 극단적인 경우에는 漁業廢止라고 하는 사태로까지 발전한다.

여기서 어업피해를 유형적으로 분류해 보면 ① 財産價値의 減少 내지 喪失 ② 費用의 發生 내지 增加 ③ 收益의 減少 내지 喪失이 된다. ①에 해당하는 것은 선박을 비롯한 어업시설, 漁具 등의 손상, 어획물의 폐기, 양식물의 死滅 등이다. ②에는 어장정비비, 어장복구비, 오염제거비용, 어획물 검사비, 轉業費用 또는 판매불능 등이다. 어업피해는 물론 어민의 피해이지만, 일반소비자도 간접적으로 경제적 손실을 입게 된다. 이것은 가격상승으로서 나타난다. ③에는 어민의 조업지장, 어획 또는 양식대상의 감소, 판매가격의 하락 또는 판매불능 등이다. 어업피해는 물론 어민의 피해이지만, 일반소비자도 간접적으로 경제적 손실을 입게 된다. 이것은 가격상승으로서 나타난다.

이상과 같은 경제적 손실 이외에도 航行被害(선박의 항행불능, 입출항불능), 沿岸被害(오염, 화재, 폭발 등에 의한 연안기업과 주민의 재산적 손

해), 清掃被害와 같은 경제적 손실이 발생한다. 그러나 해양오염의 최대희생자는 어민으로, 質量 모두 漁業被害는 特筆되어야만 한다.

어쨌든 해양을 오염시키는 최대의 오염물질은 석유이며, 그 汚染源의 최대의 것은 석유를 운송하는 탱커, 석유를 연료로 하는 一般商船으로 소위 海運事業이라고 하겠다.

탱커의 海難事故는 중대한 油濁事故가 된다. 석유수요의 증대와 전용선화는 거대탱커의 출현을 가져와 1967년 3월의 Torrey Canyon호 좌초사고와 같은 맘모스해난을 발생시켜 탱커사고에 관심이 집중되었다. 또 그때의 船主責任의 거대함은 세계의 이목을 모아 船主責任制限制度의 존재와 그 내용에 대해 주목을 모으게 되었다.

또 1989년에도 알래스카에서 “Exxon Valdez”호가 커다란 사고를 일으켰고, 올해에 들어와서도 스코트랜드에서 Braer호가 좌초하여 84,500톤의 원유가 流出되었는데, 이러한 종류의 사건은 우리나라에서도 빈발하고 있다.

2. 全世界 油濁事故 趨勢

船舶에 의한 해상 油濁事故는 18세기초부터 발생하였으나 1930년대에 船舶燃料가 석탄에서 기름으로 바뀌면서부터 본격화되기 시작하였으며, 이후 에너지資源으로서 기름에 대한 수요가 늘어나면서 증가하기 시작하였다.

오늘날의 현대문명을 석유문명이라 부를 정도로 石油類가 에너지源 및 産業基礎原料로 각광을 받게 되었고, 이를 바탕으로 한 석유관련산업의 괄목할 만한 발전을 가져 왔으며, 이에 따라 원유를

포함한 石油類의 海上輸送이 증가함에 따라 해양 오염피해도 급증하고 있다.

특히 油槽船의 油濁事故는 유류가 제한된 해역에 배출됨으로써 그 피해가 엄청나며, 많은 人力과 막대한 防除費用을 들여서도 효과적인 流出油 除去作業을 할 수 없어 오랜 기간 동안 海洋環境 훼손에 따른 심각한 문제를 야기시키게 된다.

알래스카 프린스 윌리엄사운드에서 1,080만갤론의 기름을 유출한 엑슨 발데즈(Exxon Valdez)호 사고가 발생한 1989년은 가히 “油濁事故의 해”로 기록될만 하지만 그 이전인 1979년이 단연 최고의 유탁사고의 해로 기록될 수 있다(〈그림-1〉 및 〈그림-2〉 참조).

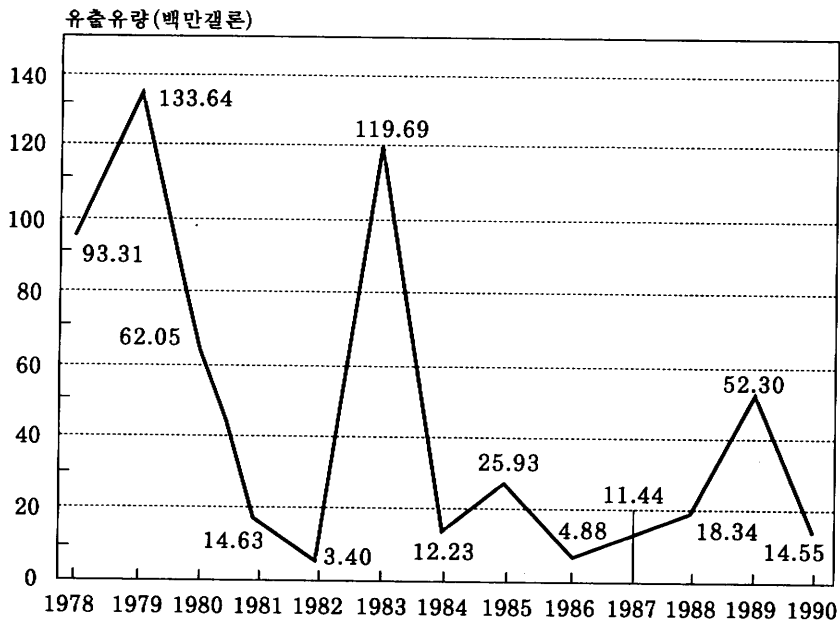
1979년의 流出油의 대부분은 유조선으로부터 유출된 것이며(〈그림-3〉 참조), 멕시코만에서 발생한 익스톡 1호(Ixtoc 1) 사고는 무려 10개월 동안 유출이 지속되었다(〈그림-4〉 참조).

그 후 油濁事故에 대한 사회적 경각심이 높아지고 엄격한 법규가 제정되었으며, 정부와 산업체간의 환경보호 경험이 축적됨에 따라 비록 1,000만 갤론 이상이 유출되는 超大型 流出事故는 계속 발생하였지만 대형유탁사고의 발생건수는 괄목할 만하게 감소되었다(〈그림-2〉 참조).

그러나 과거 유탁사고를 비교해 볼 때 유출된 위치, 流出油의 종류, 유출규모의 요인이 대단히 중요하다. 예를 들어 모로코해안에서 발생한 카크 5호(Khark 5) 유탁사고의 경우 엑슨 발데즈 油濁事故보다 유출량은 2배에 달하였으나 대부분 해안에서 멀리 떨어져 流出되었기 때문에 훨씬 피해액이 적었다.

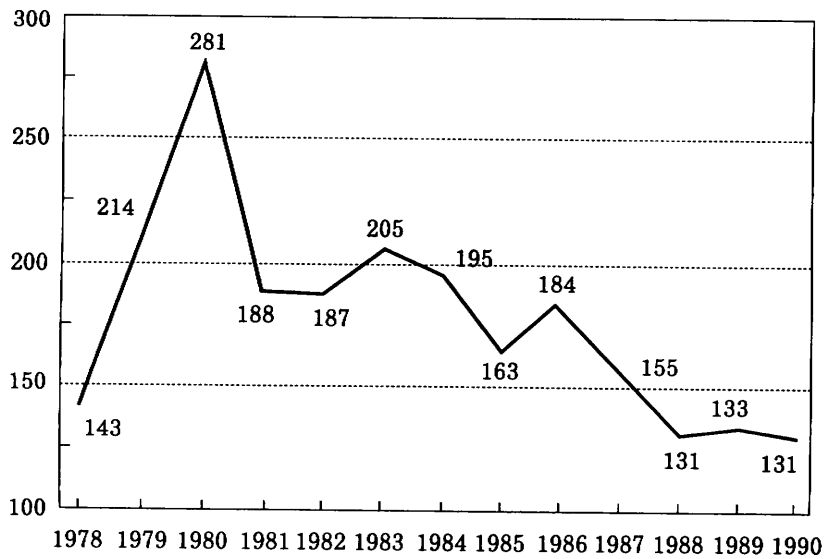
〈그림-1〉

年度別 油槽船 油濁事故 推移



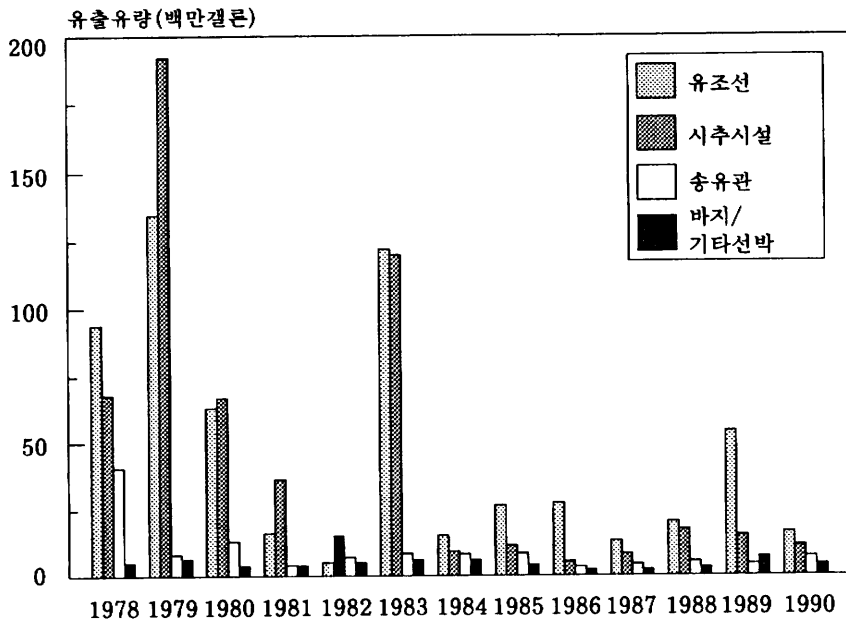
〈그림-2〉

年度別 油濁事故 件數



〈그림-3〉

年度別 原因別 油濁事故



〈표-1〉

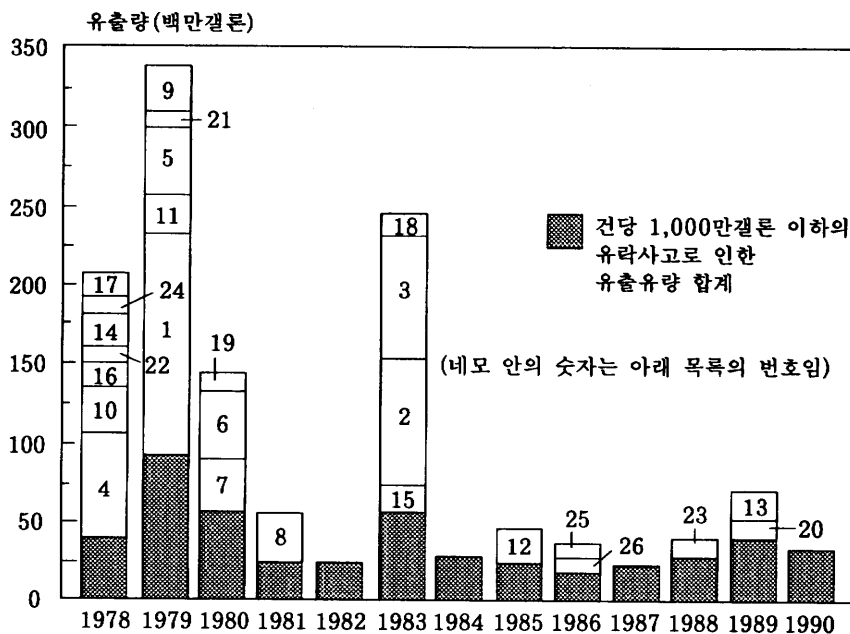
世界的 油濁事故의 要約

연 월	장 소	사고선박	유출량	사고원인	비 고
1967. 3	영국 남서단 100마일 해상	토리 캐년호 (리베리아)	12만톤	암초좌초	헬기로 폭파·소각
1969. 1	미국 캘리포니아 산타바바라 유전	산타바바라 해저 유전 플랫폼(미국)	10만톤	유전폭발	
1978. 3	프랑스 브레타뉴 해안	아모코 캐디즈호 (미국)	22만톤	암초좌초	항공기로 폭파·소각
1979. 6	멕시코 해안	이스톤해상유전	50만톤	시추선 침몰	콘크리트로 봉쇄
1980	그리스 알제리	Irenes Serenade Juan A. Lavalleja	102천톤 4만톤	- -	- -
1981	프랑스	Cavo Cambanos	18천톤	-	-
1983	남아프리카	Castello de Bellver	255천톤	-	-
1984	오만 카타르	Assimi Pericles GC	5만톤 46천톤	- -	- -
1989. 3	미국 알래스카 남서부 해안	Exxon Valdez호(미국)	42천톤	암초좌초	선박·항공기 원유회수

자료 : UNEP, *The State of the World Environment*, 1990.

(그림-4)

全世界 大型油濁事故



1,000만갤론 이상의 대형유출사고(1978~1990년)

1. 3 Jun 79 ; Ixtoc 1 ; Mexico(140)
2. 4 Fed 93 ; Nowtuz Oil Field ; Arabian Gulf(80)
3. 6 Aug 83 ; Castillo de Bellver, South Africa(78.5)
4. 16 Mar 78 ; Amoco Cadiz ; off Brittany, France (48.8)
5. 19 Jul 79 ; Aegean Captain/Atlantic Empress ; off Tobago(48.8)
6. Aug 80-Jan 81 ; D-103 Libya Well ; Libya(42)
7. 23 Feb 80 ; Irenes Serenade ; Greece(36.6)
8. 20 Aug 81 ; Kuwait National Petroleum Tank ; Kuwait(31.2)
9. 15 Nov 79 ; Independenta ; Istanbul, Turkey(28.9)
10. 25 May 78 ; No. 126 Well ; Ahnazin, Iran(28)
11. 6 Jul 79 ; BP Storage Tank ; Forcados, Nigeria (23.9)
12. 15 Aug-21 Oct 85 ; Nova ; Kharg Island, Arabian Gulf(21.4)
13. 19 Dec 1989 ; Khark 5 ; off Morocco(20)
14. 11 Dec 78 ; BP, Shell Fuel Depot ; Zimbabwe (20)
15. 7 Jan 83 ; Assimi, off Oman(15.8)
16. 12 Jun 78 ; Tohoku Oil Co. ; Sendai, Japan(15)
17. 31 Dec 78 ; Andros Patria ; Cape Villano, Spain (14.6)
18. 10 Dec 83 ; Pericles GC ; Qatar(14)
19. 29 Dec 80 ; Juan A. Lavalleja ; Algeria(11)
20. 24 Mar 1989 ; Exxon Valdez ; Prince William Sound, USA(10.7)
21. 1 Nov 1979 ; Burmah Agate ; Galveston Bay, USA(10.7)
22. 19 Oct 1978 ; Turkish Petroleum Corp. ; Mardin, Turkey(10.7)
23. 22 Apr 1988 ; Athenian Venture ; off Canada (10.6)
24. 14 Dec 1978 ; Storage Tank, Benuelan, Puerto Rico(10.5)
25. 23 Oct 1986 ; PEMEX Production Well, Mexico (10.4)
26. 27 Apr 1986 ; Texaco Storage Tank, Panama (10.1)

3. 우리나라 油濁事故 實態

1981년부터 1990년까지의 油濁事故를 분석한 해양경찰청의 자료에 따르면 먼저 排出源別로는 船舶으로부터의 유출이 1,684건으로 전체의 85.8

%를 차지하고 있고, 그 다음으로 陸上 193건(9.8%), 海洋施設 18건(0.9%), 原因不明 67건(3.4%) 순으로 선박으로 부터의 유출이 대부분을 차지하고 있다.

〈표-2〉

排出源別 油類汚染

연도	계	선박								해양 시설	육상	원인 불명
		소계	화물선	유조선	여객선	관용선	어선	통선	기타			
1981	185	159	37	17		-	35	14	6	-	17	9
1982	221	195	43	24	1	1	111	4	11	-	19	7
1983	248	214	63	19	3	1	107	2	19	3	23	8
1984	226	195	33	11	3	-	124	2	22	3	17	11
1985	166	139	22	14	1	-	88	1	13	-	16	11
1986	158	128	35	16	1	-	64	2	10	1	24	5
1987	152	144	52	17	-	-	64	1	8	-	7	1
1988	158	143	41	10	2	-	73	-	17	-	12	3
1989	200	176	44	18	-	2	92	4	16	3	17	4
1990	248	191	40	18	3	3	96	2	29	8	41	8
합계	1962	1684	410	166	14	7	904	32	151	18	193	67
%	100	85.8	20.1	8.4	0.7	0.4	45.6	1.6	7.7	0.9	9.8	3.4

자료: 해양경찰청

선박에 의한 流出을 다시 세분하면 漁船이 904건으로 전체의 45.6%, 화물선이 410건으로 20.1%, 유조선이 166건으로 8.4% 순으로 流出件數에서는 단연 어선이 가장 큰 비중을 차지하고 있다. 그러나 流出量에 있어서는 유조선과 화물선 등의 기름유출오염사고가 대부분을 차지하고 있다고 할 수 있겠다.

〈표-4〉에 의하면 확인된 유탁건수는 연도에 따라 차이는 있지만, 1989년 이후부터 증가경향에 있다. 문제는 유탁을 발생시키는 원인이다. 그 원인 가운데 가장 많은 것은 取扱不注意로 이것이 전체의 44%를 차지하고 있다. 다음으로 많은 것은 故意排出로 이것은 犯罪行爲이다. 세번째는 해

난에 의한 유탁인데 해난유탁에는 약간의 不可抗力的 要因도 있다고 思料된다.

한편 최근 海上物動量의 증가추세에 따라 선박 사고에 의한 沿岸漁場의 유류오염 피해사고가 증가되고 있으며, 被害漁民에 대한 피해배상에 있어 피해자와 가해자간의 견해차이 등으로 분쟁이 야기되고 있고 賠償解決이 장기간 지연됨으로써 피해어민들이 집단행동을 하는 등의 사회적인 물의가 야기되고 있어 賠償의 조기해결과 피해어민 보호를 위한 關係法의 제정이 절실히 요청되고 있던 次第에 1992년 12월 5일 「油類汚染損害賠償保障法」이 制定・公布되게 되었다.

〈표-3〉

國內 主要汚染事故의 要約

(단위 : 백만원)

오염원	구 분	발생일시 및 장소	유출량 (드럼)	피 해 사 항		
				피해면적(ha)	어민요구액	보상액
경신호 (유조선 995톤)		'88. 2. 24 07:40 경북 영일군 대보동대 앞 해상	방카 C유 1,003	공동어장 2,000	1,680	177
오리엔탈에이스호 (화물선 3,963톤)		'87. 7. 15 여천시 신덕부락해상	방카 C유 560	어장및 양식장 379	3,639	130
알만다라호 (화물선 4,716톤)		'87. 4. 21 부산시 청사포앞 해상	방카 C유 600	양식장 1,374	13,630	1,152
제1보운호 (유조선 9,762톤)		'87. 3. 2 경기도 장안서앞 해상	방카 B유 836	해태 2,158 패류양식장 3,610	20,865	586
해바라기호 (화물선 16,034톤)		'86. 8. 28 전남 여천 학동부락앞	방카 C유 836	어장 및 양식 어장(무허가)	8,790	242
빅토리아호 (화물선 17,899톤)		'86. 8. 28 전남 여천 학동부락앞	방카 B유 및 경유 3,220	어장 및 정치 어장 300	3,740	81
홍콩 컨테이너호 (화물선 38,864톤)		'86. 8. 28 부산 영도앞 해상	방카 C유 2,335	어장, 양식장 12	3,740	99
천일호 (유류바지 721톤)		'85. 3. 14 경북 영일군 구룡포 앞 해상	중질류, 경유 8,400	어장, 양식장 2,510	7,000	125
진용호 (유조선 1,429톤)		'88. 2. 24 07:40 부산 영도앞 해상	방카 C유 6,100	어장, 양식장 21	809	403
비거파이오니아호와 원철회 침몰		'89. 5. 28 전남 신안군 만재도 동방해상	방카 C유 유출	어장, 양식장	425	-
코리아호프호 (유조선 12,644톤)		'90. 7. 15 인천 월미도부근 해상	방카 C유 유출 7,500	어장, 양식장	47,400	5,000

〈표-4〉

原因別 油類汚染

연 도	사고건수	취급부주의	고의배출	해 난	파 손	불 명
1981	185	80	51	31	14	9
1982	221	93	86	8	27	7
1983	248	104	10	25	7	8
1984	226	71	109	27	8	11
1985	166	59	70	21	5	11
1986	158	77	47	24	5	5
1987	152	71	43	31	6	1
1988	158	88	42	19	6	3
1989	200	111	41	39	5	4
1990	248	109	68	47	16	8
합계	1,962	863	661	272	99	67
구성비	100	44.0	33.7	13.9	5.0	3.4

자료 : 해양경찰청

〈표-5〉

水産物被害의 類型과 實例

- 한정된 양식장에 과밀식 : 반월연안 오이도 인근 동죽폐사의 경우('89.8.10) 양식장 총면적('90) : 113천ha
- 공장폐수, 생활하수 : 온산연안 미역, 우렁쉥이 폐사('88.5), 광양만내 바지락 폐사('89.6)
- 수온, 염분, 산소의 결핍(독수대) : 진해만 일원 피조개 피해
- 적조에 의한 피해 : 남해안(마산, 진해 등)의 양식피해 '89년도 적조발생지역 : 마산, 진해(소규모)
- 선박유류의 해상유출 : 전남 신안군 만재도 일원의 양식피해 '89년 선박침몰로 인한 유류유출

그러나 최근에 와서는 선박사고에 의한 유류오염피해가 탱커 뿐만 아니라 최근에 와서는 貨物船에 의한 사고가 증가하고 있으며 〈표-6〉과 같이 1990년 및 1991년에 발생한 대형유류오염사고 6건중 2건이 화물선에 의한 사고이며, 이 3건중 2

건이 他國籍 화물선 사고로서 배상해결이 어려운 실정에 있음을 감안하여 貨物船도 「油類汚染損害賠償保障法」의 적용대상이 되어야 하겠으나, 同法에서는 화물선은 적용이 제외되고 있다.

〈표-6〉

油類汚染被害 現況과 推進狀況

구 분	경기·충남	전남 영광	경기 연평도	부산 오륙도	전남 여주	경남 통영
사고일	'90. 12. 6	'90. 3. 5	'90. 3. 27	'91. 4. 26	'91. 5. 24	'90. 7. 27
유류유출량(D/M)	770	980	300	500	500	150
사고선박	니아가47호	퍼시픽 프렌드호	영신호	제1유일호	제9남성호	태양호
피해지역	瑞山, 泰安 唐津	靈光, 務安 新安, 泰安	延坪島	釜山水協 管内	麗川, 高興	巨濟, 統營 鎭海, 義昌
賠償要求額(억원)	389 (京畿 12, 忠南 377)	337 (全南 105, 忠南 232)	62	19	144 (麗川 112, 高興 32)	태양호 (巨濟 296, 鎭海 5, 義昌 4, 統營 3)
推進事項	印尼船員 仁川地法宣告 判決(91.8.19) · 船長外 3名 懲役 6月 執行 猶豫 1年 船舶假押留措 置(91. 3.25)	全南地域 汚染 被害施設撤法 費 4억5천만원 支拂合意(91. 8.28) 供託金 8억4천 만원 서울民事 地法에 供託 (91.9.26)	P & I 代理社 ITOPF에서 審 査中(91. 8)	앵글로아메리 카 保險會社 代 理社인 ITOPF 에서 審査中 (91. 6)	衝突船舶 海難 審判繫留中 앵글로아메리 카 保險會社 代 理社인 ITOPF 에서 審査中	巨濟地域1種共 同漁場被害 1 억 9천만원 賠 償合意 統營 13백만원 賠償合意(91. 10.10)

III. 탱커의 油濁責任과 損害補償制度的 概要

1. 船主責任制限制度

탱커에 한정되지 않고 船舶의 海洋航行에 수반해서 第三者에게 損害를 입힌 경우에 船主는 그 事故가 船長·船員의 故意 또는 過失로 해서 발생한 것이라면 賠償責任을 負擔하는 것이 原則이다. 다시 말해서 이와 같은 경우에 船主는 선장과 선원의 選任과 業務監督에 대해 충분히 注意를 했다고 해서 免責을 받을 수 없다.

이와 같은 船主의 責任은 無制限이 아니고 一定金額으로 制限할 수 있다고 하는 것이 海商法の 傳統的인 原則으로 그 根據는 巨額의 資金을 投資해서 만든 船舶에 의해 危險성이 큰 航海를 하는 企業, 즉 海運企業에는 陸上の 企業과는 다른 특별한 保護가 필요하며, 또 海運의 發展은 國家經濟의 발전에 있어 不可缺少하며 그 保護가 필요하다는 데에 있다.

船主責任을 制限하는 方法은 各國이 제각기 달라 例를 들면 一定의 金額으로 責任을 制限하는 方法(金額主義), 航海의 終了時點에서의 海產(船舶·運貨 등)의 價額으로 責任을 制限하는 方法(船價主義), 또 이 海產을 債權者에 委付해서 책임을 면하는 方法(委付主義) 등 各國의 事情에 따라 여러가지 方法으로 책임을 제한하고 있었다.

그러나 國際輸送에 종사하는 海運業으로서의 책임을 제한하는 방법이 이처럼 各國마다 다르면 여러가지로 불편하기 때문에 이들의 責任制限方法을 國際적으로 統一할 필요성이 대두되었다. 이와 같은 움직임 속에서 탄생한 것이 소위 57年條約(International Convention relating to the Limitation of

the Liability of Owners of Sea-going Ships)이다.

이 條約은 船主의 過失을 前提로 해서 그 責任을 一定의 金額으로 制限할 수가 있어 지금까지 各國마다 제각기 다른 상태에서 金額表示로 국제적으로 統一되었다고 말할 수 있다. 本 條約은 1957年 10月 10日에 成立하였고, 10年이나 지난 1968年 5月 31日에 發效하여 現在에 이르고 있다.

이 조약은 선주는 항해에 관하여 생긴 債權에 대하여 다음의 금액으로 責任을 제한할 수 있다는 것을 골자로 한다. 즉, ① 물적손해의 경우: 1,000 골드프랑×선박톤수 ② 인적손해의 경우: 3,000 골드프랑×선박톤수. 이 때 선박톤수는 조약톤을 말하는 것으로 순톤수×기관실용적이 된다.

그런데 57年條約은 성립후 20年을 경과하고 있었기 때문에 여러 문제가提起되어 새로운 船主責任制限法으로서 탄생한 것이 1976年 11月 19日 채택된 소위 76年條約(Convention on Limitation of Liability of Maritime Claims)이다. 57年條約이 改正된 要因으로서는 인플레이션에 의해 화폐가치가 下落하여 船主責任限度額을 大幅으로 引上할 필요가 있었기 때문이다.

즉, 76年條約은 57年條約의 責任限度額을 약 2배 가량 引上하였고, 특히 責任制限阻却事由를 엄격히 하였다. 왜냐하면 57年條約은 船主에게 actual fault or privity가 있으면 責任을 제한할 수 없다고 하는 原則을 취하고 있었는데, 前述과 같이 57年條約은 그 責任限度額이 인플레이션에 의해 화폐가치가 하락하여 나라에 따라서는 責任制限訴訟이 제기된 경우에 法院이 被害者 救濟目的으로 賠償請求를 발생시킨 事故가 船主의 actual fault or privity에 의해 발생한 것이라고 判定하여 責任制限의 權利를 否定하는 傾向이 나타났기 때문이다.

또한 救助者 및 그 被用者로 하여금 責任을 制限할 수 있게 했으며, 責任限度額의 表示를 57年條約의 金프랑에서 SDR(IMF의 特別引出權)로 변경하였다.

특히 責任限度額에 대해서는 57年條約에 비해 大幅引上하였으며, 噸당責任額은 一律的이 아니라, 다음과 같이 船型에 따른 區分을 하여 小型船의 책임을 대폭인상하였다.

船舶의 噸수	責任 額
500톤까지	167,000SDR①
501-30,000톤	①에 噸당 167SDR을 加算...②
30,001톤 -70,000톤	②에 噸당 125SDR을 加算...③
70,000톤을 초과한 경우	③에 噸당 83SDR을 加算

이것에 따르면, 이를테면 75,000톤 선박의 경우의 責任額은

$$\begin{aligned}
 &167,000 \text{ SDR} \\
 &+ 29,500 \times 167 = 4,926,500 \text{ SDR} \\
 &+ 40,000 \times 125 = 5,000,000 \text{ SDR} \\
 &+ 5,000 \times 83 = 415,000 \text{ SDR}
 \end{aligned}$$

計 10,508,500 SDR이 된다.

本 條約은 1986年 12月 1日에 發效하였으며, 우리나라는 1991年 12月 31日 공포된 改正商法에서 이 條約의 內容을 受容하고 있다.

그런데 탱커의 油濁事故에 대해서는 다음에 언급할 CLC가 適用되기 때문에 57年, 76年條約의 適用은 排除된다. 다시 말해서 57年, 76年條約을 一般法이라고 한다면 CLC는 特別法의 關係에 있

다고 할 수 있다.

2. 油濁問題에 관한 國際條約

1) 1969年 CLC

탱커의 大型化에 따라 만일 사고가 났을 때의 油濁損害도 大規模化하게 되어, 이 大型損害에 비해 종래의 船主責任制限制度에 의한 責任限度는 너무 낮지 않느냐 하고 問題視되고 있던 시점에서 1967年 3月 Torrey Canyon號의 坐礁事件이 발생하여, 積載한 原油 117,000톤이 거의 전부 流出하여 英·佛兩國의 沿岸에 막대한 損害를 끼치게 되었다.

이 事件에서 英佛兩國政府는 1,600만달러에 달하는 巨額의 損害賠償을 請求하여, 이러한 거대한 損害를 誘發하는 油濁事故에 관한 國際條約制定의 必要性이 提起되게 되었다. 이와 같은 社會的 要請에 따라 IMCO(1982年 5月에 IMO로 改稱)가 소집한 國際法律會議에서 1969年 11月에 성립된 것이 油濁民事責任條約(International Convention on Civil Liability or Oil Pollution Damage : 以下, CLC로 引用)이다. 本 條約은 57年條約의 特別法으로서 位置하고 있는 것으로 1975年 6月 19日에 發效하였다.

69年 CLC는 貨物로서 油類를 輸送하고 있는 船舶이 일으킨 油濁損害에 適用되며 그 骨子は 다음과 같다.

- ① 過失責任主義를 채택하고 있는 57年條約과는 달리 탱커船主에게 無過失의 損害賠償責任을 附加(嚴格責任主義)함으로써 被害者保護를 도모하고 있다.
- ② 船舶所有者(登録船主)에게 責任을 집중시키고 있다.

③ 船舶所有者는 그 事故에 대해 스스로에게 故意 또는 過失이 없다면 責任을 制限할 수 있다. 責任限度額은 物損害로 보면 57年條約이 條約噸當 1,000金프랑이며, 한편 69年CLC는 條約噸當 2,000金프랑으로 되어 있어 57年條約의 2倍 수준이 되고 있다. 단 69年CLC에서의 最高限度額은 2億 1,000萬金프랑이다.

④ 2,000톤을 초과하는 탱커는 責任限度額에 상응하는 금액에 대해 責任保險에 付保 하든가 이것에 대신하는 金融保證을 확보할 義務가 있으며, 이와 같은 保險 등이 有效하다는 證明書(締約國 政府가 발행)를 갖고 있지 않은 船舶은 締約國의 港口에 入港할 수 없다.

2) 1971年 FC

69年CLC는 船主의 責任을 無過失責任으로 했지만 海商法の 전통에 따라 責任制限의 制度를 그대로 존속시키고 있으며, 責任限度內에서의 履行을 保障하기 위해 保險에 付保할 것을 強制하고 있다는 것은 前述한 바이다. 그러나 船主가 責任을 制限하면 大規模 事故가 발생했다든가 탱커의 噸수에 비해서 被害額이 큰 사고가 발생했을 때 被害者는 충분히 救濟받을 수 없는 가능성이 있다.

그래서 69年CLC에서는 附滯決議로서 새로이 국제적인 補償基金을 만들어 被害者의 救濟를 도모하고, 그것과 동시에 CLC 아래에서 船主에게 부과된 追加의 財政負擔을 輕減할 것을 결의하였는데, 이 決議의趣旨에 따라 탄생한 것이 1971年 12월에 成립된 油濁國際基金條約(International Convention on the Establishment of on International Fund for Compensation for Oil Pollution

Damage : 以下, FC로 引用)이다.

71年FC는 年間 15萬톤 이상의 石油을 탱커로 실어나르는 石油業者로 부터 각출받은 資金으로 國際基金을 설립하여 첫째, 限度額 4億 5,000萬金프랑(註:1979년에 6億 7,500萬金프랑까지 引上되었다. 그리고 總會의 결정으로 9億金프랑까지 增額可能)의 범위에서 被害者에게 補償함으로써 더한층의 被害者를 保護하고 있으며, 둘째, 過重된 船主責任을 輕減하기 위해 69年CLC에서 船主가 負擔하는 條約噸當 2,000金프랑(上限 2億 1,000萬金프랑) 가운데 條約噸수×1,500金프랑 또는 1億 2,500萬金프랑의 어느 쪽인가 낮은 금액을 초과하는 부분에 대해서는 基金이 船主에게 補填하기로 하였다(소위 "ROLL BACK").

本 條約은 1978年 10月 16일에 發效하였는데, 前述한 Torrey Canyon號 事件에 이어 1989年 3月 24日には Exxon Valdez號가 알래스카에서 坐礁되어 約 27만배럴 이상의 石油가 流出됨으로써 미국 역사상 최대의 油濁事故로 기록되고 있으며, 우리나라에서도 1987年 3月 2日 서해안을 오염시켰던 제1보운號 事件, 1990年 7月 15日 仁川港에서 충돌하여 서해안 북부를 기름으로 뒤덮은 코리아호프號事件 등의 油濁事故가 발생하여 油濁은 커다란 關心事가 되고 있다.

그런데 우리나라는 69年 CLC와 71年 FC를 비준하는 한편, 이를 시행하기 위하여 이 두 조약을 하나의 法律로서 國內法化하기 위하여 「油類汚染損害補償保障法」을 1992年 12月 8일에 制定·公布하였다.

3) 1984年 兩條約의 改正

1978年 10월에 71年FC가 發效하고, 11월에 國

際油濁基金의 第1會總會가 IMO本部에서 召集되었다. 그때 마침 Torrey Canyon號 事故로 부터 11年 지난 1978年 3月 16日에 리베리아船籍의 탱커 Amoco Cadiz號가 坐礁하여 約 22萬톤에 달하는 原油가 流出하여 프랑스를 중심으로 막대한 損害가 발생하였다. 이에 이 總會에서는 71年FC의 補償限度額이 너무 낮다고 하는 主張이 있어 결국 第2會總會(1979年 4月)에서 71年FC의 補償限度額을 4億 5,000萬金프랑에서 6億 7,500萬金프랑으로 引上하였다. Amoco Cadiz號 事件 以後에도 Antonio Gramsci號(1979年 2月 27日), Tanio號(1980年 3月 7日) 事件 등 커다란 油濁事故가 발생했으며, 또 前述한 76年條約이 성립하여 船主의

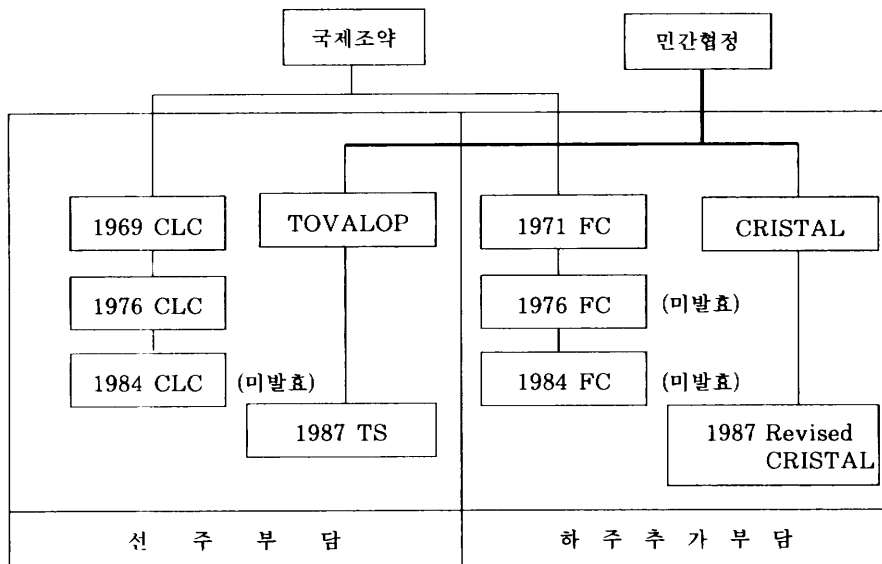
責任限度額이 引上된 것 등에 영향을 받아 兩條約의 改正의 必要性이 강하게 대두되었다.

이러한 흐름 가운데서 IMO의 法律委員會에서의 여러 論議를 거쳐 69年CLC, 71年FC 兩條約의 84年 議定書가 84年 5月 런던의 外交會議에서 採擇되었다. 兩議定書의 改正點의 骨子は 다음과 같다.

- ① 責任限度額, 補償限度額이 대폭적으로 引上되었다. CLC改正에서는 小型船(5,000톤以下)의 最低責任限度額을 300萬SDR로 하고, 5,000톤을 초과하는 1톤에 대해서는 420SDR를 責任限度額으로 하고 있는데, 다만 最高限度額은 5,970萬SDR로 하고 있다. 한편, FC改正에서는 限度額은 1億 3,500萬SDR

〈그림-5〉

國際油濁補償制度의 體系



- 주 : 1) CLC : 油濁民事責任條約
 2) FC : 油濁補償基金條約
 3) TOVALOP : 油濁責任에 관한 油槽船船主의 自主協定
 4) CRISTAL : 油槽船의 油濁責任에 대한 荷主追加補償協定
 5) TS : TOVALOP Supplement

이나, 다만 第2段階로서 加盟上位 3개국의 각출油의 受取合計가 6億톤을 초과한 경우에는 限度額은 2億 SDR로 增額된다.

② 條約의 地理的 適用範圍가 現條約의 締約國의 領域(領海 포함)에서 排他的 經濟水域으로 확대되었다.

③ 責任制限을 할 수 있는 者로서 「導先士, 用船者(裸用船者를 포함), 船舶管理人 또는 運航者, 救助活動을 행한 者, 防止措置를 한 者 및 이들의 被用者 또는 代理人」이 종래의 「所有者 및 그 被用者 및 代理人」에 추가되었다.

④ 責任制限阻却事由가 嚴格化되어 前述한 76年條約과 같이 「故意 또는 無謀한 行爲」의 경우에는 責任制限은 인정되지 않게 되었다.

⑤ 71年FC에서 規定되고 있는 船舶所有者에 대한 補填制度(“ROLL BACK”)가 폐지되었다.

한편, 兩議定書의 發效要件은 CLC의 경우 100萬톤 以上の 탱커保有國 6개국을 포함한 10개국이 加盟한 뒤 1年後 發效하며, FC의 경우는 8개국 以上の 加盟이 있고 또 가맹한 나라의 각출油 受取量의 合計가 6億톤에 달한 날부터 1年後에 發效하나, CLC의 發效가 前提되어야 한다.

〈표-7〉

油濁補償에 관한 各種條約 比較

구 분	69CLC (75.6.19발효)	84CLC의정서 (84.5.25성립, 미발효)	71FC (78.10.16발효)	84FC (84.5.25성립, 미발효)
책임주체 (기금각출자)	등록선주 또는 소유자	등록선주 또는 소유자(구상의 불가능한 대상을 구체적으로 열거)	유류 수령자 (연간 15만 이상)	좌 동
대상선박	기름을 살물로 수송하는 해상항행 선박(단, 군함, 공용성은 제외)	空船상태의 유조선, 겸용선(殘油가 없는 경우는 제외)을 추가	69CLC와 동일	84CLC와 동일
기 롬	원유, 중유, 윤활유, 경유 등의 지속성유	원유, 중유, 윤활유 등의 지속성 탄화수소계 광물유	69CLC기름 가운데 고래기름 제외 각출유는 원유, 중질중유	84CLC와 동일 (각출유는 71CLC)와 동일
오염손해	수송중의 선박으로부터 유출에 의한 오염손실 또는 손해, 방지조치비용 및 조치에 의한 손실, 손해 포함	CLC에 단서추가(단, 환경파괴에 의한 이익의 상실 이외의 보상을 실제, 합리적 회복조치비용에 한정함)	69CLC와 동일	84CLC와 동일
지리적 적용범위	계약국의 영해	영해 및 배타적 경제 수역(200해리)	69CLC와 동일	84CLC와 동일

구 분	69CLC (75.6.19발효)	84CLC의정서 (84.5.25성립, 미발효)	71FC (78.10.16발효)	84FC (84.5.25성립, 미발효)
강제보험	2,000톤을 초과하는 기름 을 수송하는 선박소유자	좌 동	배출자는 보험과 관 계없음	좌 동
책임보험	엄격책임	좌 동	좌 동	좌 동
면책사유	1) 전쟁, 내란, 폭동 2) 천재지변 3) 제3자의 고의 4) 항행보조시설의 관리	좌 동	69CLC와 대체로 같 음. (1)전쟁, 내란, 폭동 및 채권자가 선박에 의한 사고임을 증명 하기 불가능한 경우	좌 동
책임제한 소각사유	선주자신의 고의 또는 과 실	고의 또는 그에 준한 무모 한 행위	69CLC와 동일	84CLC와 동일
책임한도액(환 산율 1협약톤 =0.92톤)	Min. 2,000 프 랑 / 협 약 톤 = 133SDR Max. 1400만 SDR 100SDR/협약톤 Max. 833만 SDR	Min. 300만 SDR 5,000 총 톤 ~ : 420SDR / 총 톤 14만총톤 ~ : Max. 5,970만SDR	1)제3자보상 : 9억프 랑(6,000만SDR) 2) 선 주 보 상 : 500 프 랑(33.3SDR)/협약 Max. 8,500만프랑 (567만SDR)	제1단계 : 1.35억SDR 제2단계 : (3개국, 6억 톤)2억SDR
한도액의 규정	규정이 없음	2/3이상의 다수결. 단, 동결 기간은 5년, 년율은 6%이 내, 한도액의 3배 이상	3/4이상의 다수결 당 초 4.5억프랑, 2배인 상가능	84CLC와 동일
발효요건	8개국(100만총톤을 소유 한 5개국)	10개국(100만총톤을 소유한 6개국)	8개국 7.5억톤	8개국 6억톤(7.5억톤 에 달하면 CLC/FC폐 기)
화폐단위	골드프랑 → SDR	SDR	골드프랑 → SDR	SDR
톤단위	협약톤	총톤(69년 톤수)	69CLC와 동일	84CLC와 동일

주 : 환산율 15프랑=SDR

골드프랑 → SDR은 1976년 CLC, FC 개정의정서에 의함

4) 1992年議定書

92년의정서는 84년의정서를 早期에 發效시킬 것
을 목적으로 한 것으로, 補償限度額의 내용에 대해
서는 84년의정서를 그대로 수용하고 있다. 다시
말해서 84년의정서를 발효시키기 위한 요건 충족

이 진전되고 있지 않은 참에 미국이 90년 Oil Pol-
lution Act를 성립시켜, 이 의정서 비준의 가능성
이 전적으로 없어짐에 따라 발효요건을 완화하여
미국을 제외하더라도 84년의정서를 발효시키려고
하는 목소리가 유럽에서 크게 대두되었다는 점에

서 비롯되었다.

90年 9月 런던 IMO본부에서 개최된 國際油濁補償基金(IOPC FUND)의 제13회 총회에서 영국의 제안에 따라 조약재검토를 위한 작업부회의 설치 가 결정되어, 部會는 2회, 91년 3월 및 6월 IMO 본부에서 개최되었다. 그 결과를 거쳐 92년 11월 23일 ~ 27일의 외교회의에서 92년의정서가 채택 되었다.

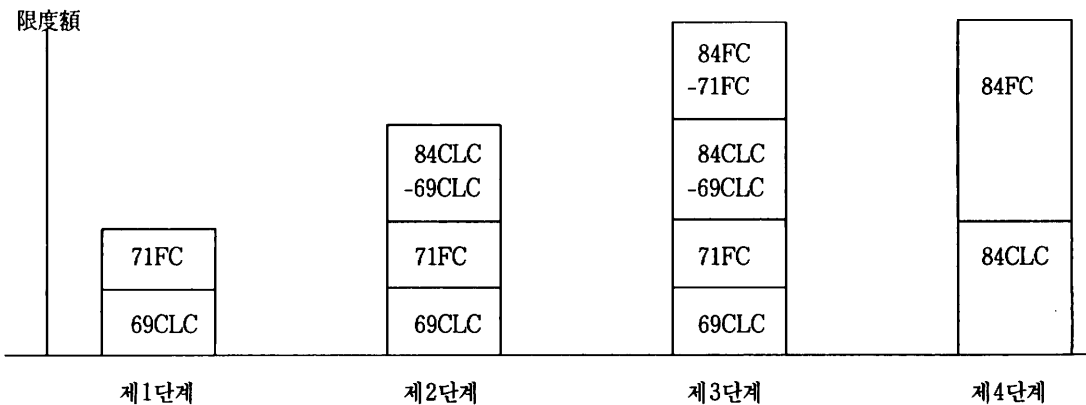
주요 개정점을 보면 첫째 發效要件의 改正을 들 수 있겠다. 84년 CLC의 「10개국 이상이 비준하고, 그 중 6개국이 탱커보유량 100만 중량톤 이상 일 것」을, 4개국이 탱커보유량 100만 중량톤 이상 이면 충분하다고 완회시켰다. 한편 84년 FC의 「8 개국 이상이 비준하고 또 2년간 거출유량(Contributing Oil)이 6억톤을 충족시킬 것」을 8개국 이상

이 비준하고 또 연간 거출유량이 4.5억톤을 충족 시키면 좋다고 대폭적으로 완회시켰다.

그러나 이 4.5억톤이더라도 일본이 비준하지 않으면 달성은 용이하지 않다. 만일 일본이 빠지고 달성되었다고 하더라도 71년 FC에서 전체 거출유량의 28.92%(1991년)의 몫을 차지하고 있는 일본 이 92년FC에 참가하지 않게 되면 일본이외의 나 라의 석유업계가 그 몫을 부담하게 되어, 그 부담 은 아주 크게 된다. 다른 한편 일본의 석유업계로 서는 보상금액이 대폭적으로 인상되고, 게다가 커 다란 share부담을 하게 되는 것은 어떻게 해서라 도 피하고 싶다고 하는 점에서, 일본으로부터 거출 금의 부담비율에 일정의 上限을 둔다는 소위 Cap ping의 제안이 있었다.

〈그림-6〉

協約移行段階



주 : 제1단계 : 현행 69CLC 및 71FC 상태.

제2단계 : 84CLC 개정의정서가 발효. FC의 한도를 초과하는 손해에 대해서는 선주가 차액에 대해 책임을 부담.

제3단계 : 84FC 개정의정서가 발효. 제2단계를 초과하는 손해에 대하여 새로운 국제기금이 신구의 배상한도액의 차액에 대하여 배상함.

제4단계 : 가입국이 8개국 이상이고, 그 소령유량의 합계가 4억 5천만톤에 달한 18개월 후부터 84FC가 발효되고 신체제로 완전 이행함.

作業部會에서는 일본의 제안을 정치적 문제라고 해서 구체적으로 토의하지 않고, 그 해결을 外交會議에 위임했다. 쟁점은 어떻게 해서라도 일본을 참가시켜 자신들의 부담을 가볍게 하려고 하는 일본이 외국의 여러나라와 석유업계의 부담을 제한하려고 하는 일본이 쌍방의 實利追求를 위해 교섭한 결과 一國의 지출금은 27.5%로 제한할 것을 합의했다.

84년의정서가 채택되었을 당시 선주로서는 선주의 책임액의 인상이 너무 크다고 해서 비준에 반대하였다. 그러나 그 후 민간협정인 TOVALOP Supplement가 합의되고 실질적으로 선주의 부담이 84년의정서와 거의 같은 금액이 되었고, 게다가 미국의 90년 Oil Pollution Act를 성립시킨 바도 있어 현재로서는 비준에 이의를 제기할 만한 입장을 취하고 있지 않기 때문에 빠르면 95년에 이 의정서는 발효하지 않을까 하는 견해도 있다.

3. 油濁責任에 관한 保險·補償制度

1) 概說

故意 또는 過失에 의해 他人의 財産과 身體나 名譽 등을 침해한 者는 侵害行爲에 의해 발생한 損害를 賠償할 責任을 진다고 하는 것이 우리나라 民法이 規定하고 있는 大原則이다. 뒤집어 말하면 過失이 없는 곳에 責任이 없다고 하겠는데, 모든 것은 여기에서 출발한다. 他人의 不法行爲로 손해를 입은 사람은 賠償을 청구할 수 있지만, 상대방이 이런 저런 이유로 해서 이에 응하지 않을 경우에는 상대방에게 過失이 있고 그 때문에 자신은 이 만큼의 손해를 입었다고 하는 因果關係를 裁判에서 立證하지 않으면 안된다.

한편, 近代의 科學技術의 發達과 産業과 交通의 發展에 수반하여 지금까지 생각지도 않았던 種類

나 規模의 權利侵害가 발생하여 이 大原則에 대한 修正이 加해지고 있다는 것은 周知하는 바와 같다. 이를테면, 자동차에 의한 人身事故의 케이스에서도 過失責任原則은 관찰되고 있지만, 「自動車損害賠償保障法」에 의해 立證責任이 加害者에게 轉換되고 있다. 즉 ① 자신의 運轉에 대해 注意를 기울이지 않았으며, ② 被害者 또는 자기以外的의 第三者에게 故意·過失이 있었으며, ③ 자동차에 構造上의 缺陷 또는 機能上의 障害가 없었다는 것을 운전한 사람이 증명하지 않는 限 責任을 지지 않을 수 없고 이것을 전부 증명한다는 것은 아주 어려운 일이다.

따라서 이 規定에 의해 운전한 사람의 免責은 어렵게 되어 被害者가 별수 없이 참아야만 했던 사정은 확실히 줄어들었지만, 問題는 그것만으로 해결되지 않는다. 만일 운전한 사람에게 責任이 있다고 해도 「전체 지구보다도 무겁다」고 일컬어지는 人命에 걸맞는 賠償金을 지불한다는 것은 아주 富者가 아닌한 곤란하게 된다.

여기에서 등장하는 것이 「保險」이다. 賠償責任 保險에 충분히 付保하고 있다면 有事時에 加害者인 運轉者의 家族들이 집밖을 헤매는 일은 없을 것이다. 法律로 一定限度의 賠償責任保護에 加入하는 것을 義務로 하고, 付保證明書가 없는 자동차는 運行禁止한다면 被害者保護에 대단히 도움을 줄 것이다.

1992年 12月 8日에 制定·公布한 「油類汚染損害賠償保障法」은 ① 原因者의 免責을 어렵게 하고 있으며, ② 付保하는 것을 強制로 하고 있으며, ③ 付保證明書を 備置시키고 있으며, ④ 被害者가 保險者나 基金에 直接請求할 수 있게 하는 등의 內容을 規定하고 있다. 그러한 意味에서 「油類汚染損

害賠償保障法」은 「바다의 自動車損害賠償保障法」이라고 해도 좋을 것이다.

그러나 크게 다른 것은 「油類汚染損害賠償保障法」에서는 海商法獨特의 責任制限이 적용되고 있어 船舶所有者는 그 책임을 一定金額으로 制限하는 것이 인정되고 있다는 것이다. 一定金額으로 책임을 제한해서는 被害者로서는 만족할 수 없기 때문에 여기서 무엇인가의 「補償」이 필요하게 되었고, 이 補償을 石油의 海上輸送에 利害關係를 갖는 石油業者나 石油需要者로 부터 모은 基金으로 조달하려고 하는 것이 前述의 FC의 趣旨인 것이다.

以下에서는 간단히 이들 保險機構, 補償制度의 相互關聯을 중심으로 油濁損害를 補償하는 主體에 대해 考察해 보기로 한다.

2) 民營의 損害保險會社

탱커海難은 船舶, 積荷의 損傷뿐만 아니라 流出油에 의한 海洋汚染, 火災發生 등 災害가 社會問題化하는 경향이 있다. 一般的으로 油類에 의한 海洋汚染損害는 P & I, TOVALOP 또는 CRISTAL에 관한 事故로 생각되고 있다. 또 선박의 충돌의 결과 기름이 유출하여 過失이 있는 船主가 油濁에 관한 損害賠償責任을 부담하는 경우라도 船舶保險에서는 約款上 保險者 免責을 명확히 하고 있다 (ITC-Hulls 第8條 第42項).

그러나 民間損害保險會社가 油濁에 의한 損害를 전혀 補償하지 않는다고는 말할 수 없다. 周知하는 바와 같이 P & I 클럽이 引受하지 않는 起重機船, 浚渫船 등의 特殊船에 대해 損保社가 P & I 危險을 擔保하는 경우, 保險者는 IPC(Institute Port-risks Clauses)條件에 의한 P & I 危險을 引受하고 있다.

물론 IPC條件에서도 油濁損害는 保險者免責이 되고 있지만 本約款을 復活擔保(buy back)하는 방법이 있다. 즉 IPC條件에 의한 “Marine Pollution Exclusion Clause”를 復活擔保하는 約款은 “Pollution Endorsement”이며, IPC條件에 의한 P & I 危險의 料率 以外에 割増保險料를 지불함으로써 Exclusion Clause에 의해 免責되고 있는 油濁損害를 復活해서 擔保받을 수 있다. 그러나 復活擔保約款에서도 船主의 油濁清掃費用은 不擔保로 하고 있다.

3) P & I 保險과 TOVALOP

前述한 바와 같이 71年FC는 1978年 10月 16日에 發效하여 69年CLC와 함께 法制度로서의 責任補償體制는 확립했지만, 國際條約은 본래 締約國만이 대상이 되기 때문에 補償體制로서 완벽하다고는 말할 수 없다. 그래서 法制度의 不便을 메우기 위해서 TOVALOP과 CRISTAL이라고 하는 民間의 補償協定이 탄생했다. 또 船主責任을 擔保하는 保險으로서 이미 P & I 保險이 있기 때문에 이것들이 相互補完하면서 補償을 해 오고 있다.

TOVALOP(Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution)은 油濁責任에 관한 탱커船主間의 自主協定으로 過失有無에 관계없이 加入탱커로 부터 流出한 油濁事故에 대해 현재 船主清掃費用, 政府의 清掃費用 및 第三者 損害(以下 TOVALOP 본래의 커버로 인용) 등을 船舶噸當 160달러의 總額과 1,680만달러를 비교하여 補償하나 적은 액수를 最高限度額으로 보상한다. 한편, 油濁事故의 大型化 傾向에 따라 지금의 TOVALOP만으로는 충분하게 보상하지 못하는 경우도 발생하는 수가 있어, 1987年 2月

改正된 TOVALOP Supplement에서는 追加補償의 뜻으로 여기에서는 最低基準을 도입하여 총톤수 5,000톤까지는 최저 350만달러, 총톤수 5,000톤을 초과하는 탱커는 350만달러에 더하여 총톤수 5,000톤을 초과하는 1톤당 493달러를 곱한 금액으로 하되, 최고 7,000만달러를 最高限度額으로 보상한다. 그리고 이와 같은 TOVALOP協定에 의한 船主責任을 수행하기 위한 조직으로서 ITIA(International Tanker Indemnity Association Ltd)가 설립되어 있다.

또 P & I클럽은 加入船舶으로 부터 流出한 기름에 起因해서 발생한 損害에 대한 組合員의 法律上の 賠償責任 및 費用(以下 P & I 클럽 본래의 커버로 인용)에 대해 事故當 P & I保險의 油濁事故 限度額은 1970년에 一般事故와는 달리 1,440萬달러로 했는데, 그후 保險市場의 引受能力의 增大로 增額되어 1990년 2月 이후 부터는 5億달러를 限度로 해서 補償하고 있다. 그런데 69年CLC 成立 및 그것에 맞춘 各國法의 整備에 따라 탱커船主의 法律上の 責任이 擴大되어 종래의 P & I클럽의 커버와 TOVALOP커버와의 限界가 不分明하게 되었다. 이에 런던의 主要 P & I클럽과 TOVALOP은 協議한 끝에 1969년 6月 이후 P & I 클럽은 종래의 커버에 TOVALOP에 의해 커버되는 責任, 費用의 커버를 新設하고, 또 TOVALOP도 ITIA의 規定을 改正하여 當初의 TOVALOP 본래의 커버에 油濁損害에 관한 P & I클럽 본래의 커버를 追加하게 되어 船主는 P & I 클럽 및 ITIA의 어느 쪽을 청구로 하든지 간에 雙方의 커버를 購入할 수 있게 되었다.

그래서 TOVALOP커버에서 補償되는 것에 대해서는 TOVALOP에서 補償하고, P & I커버에서 補

償할 수 있는 것은 P & I에서 補償하게 되어 있다. 다만 현실적으로 兩커버의 구별은 분명치 않아서 이를테면 同一事故에 의해 政府가 지출한 費用(損害防止費用 포함)이 TOVALOP의 最高限度額을 초과한 경우, 費用總額과 最高限度額과의 差額은 그 費用의 性格이 P & I의 커버인 「法律上の 責任」에 해당하는 것이라면 TOVALOP 본래의 커버와는 별개로 P & I 클럽에서도 補償을 받게 된다.

4) CRISTAL

CRISTAL은 1971년 4月 發足を 본 탱커의 油濁責任에 관한 暫定的인 補償契約(Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution)을 意味한다. 이 보상계약은 前述한 FC가 發效될 때까지 세계의 主要 石油會社가 탱커에 의한 油濁損害에 대하여 臨時補完的으로 만든 補償制度이다. 즉 加盟石油會社가 分擔한 基金으로서 船主의 責任限度額과 保險·補償額을 초과하는 油濁損害에 대하여 超過補償을 目的으로 한다.

다시 말해서 前述의 P & I保險이 船主의 相互保險이며, TOVALOP가 탱커船主의 自主協定인데 대해서, CRISTAL은 세계의 主要石油會社間의 協定으로 FC가 發效하여 세계의 넓은 지역을 커버하게 될 때까지 石油會社로 부터 각출한 民間基金에 의해 現行의 法制度下에서 적용되는 船主의 責任限度와 保險 등의 補償額을 상회하는 損害에 대해 追加補償하는 것을 目的으로 하고 있다.

이것은 油濁事故에 대한 責任은 船主에 있지만 石油會社도 油濁事故에 대해서는 二次的 責任을 負擔해야만 하며, 船主責任限度를 초과한 부분은 石油會社가 積極的으로 被害者補償의 役割을 하여

〈표-8〉

TOVALOP과 TOVALOP Supplement의 비교

구 분	TOVALOP	TOVALOP Supplement
定義	○ 「適用事故」를 CRISTAL가입 Cargo에 한정하지 않고 空船狀態油濁事故도 對象 ○ 「油濁損害」에 대해 간단하고 포괄적으로 규정 ○ 「톤 數」는 協約톤	○ CRISTAL가입 Cargo를 적재한 유조선에 한정 ○ 非經濟的, 非合理的인 청구를 배제하기 위해 엄격히 규정 ○ 1969年 噸數測定條約상의 總톤
責任 -商用 -基金釀出金の 賠償 -免責私有 (CRISTAL에 대해) -責任限度額	CLC가 적용되지 않는 事故에 적용	CLC, FC 또는 國內法適用 여하에 불문하고 適用
	規程없음	FC체약국 荷主의 釀出金을 CRISTAL협회에 대해 보상함
	CLC 免責事由와 同一	1)전쟁, 내란, 폭동 2)의도적으로 事故를 초래한 제3자의 作爲, 不作爲(스트라이크, 사보타지 포함)
	協約 噸當 160달러 또는 최고 1천6백 8만달러	최소 350만달러(∼5,000G/T), 噸當 493달러(5천∼14만G/T) 최대 7천만달러(14만G/T∼)
請求의 通知	事故發生日로부터 2年 以內	事故發生日로부터 2年以內 基金釀出金の賠償은 基金支拂日 이후 1年 以內

야만 한다고 하는 石油業界의 自覺에 의한 것이다. 補償限度額은 1事故當 3,600만달러로 이 안에는 TOVALOP에 의한 補償이 포함된다.

그런데 인플레이에 의한 補償金額의 價値下落과 豫想外의 巨大事故의 發生에 따라 現行 補償限度額으로는 커버할 수 없는 케이스가 발생하게 되어 TOVALOP Supplement에 대응하여 改正

CRISTAL이 1987年 2월에 發效하였다. 改正 CRISTAL에 의한 補償限度額은 TOVALOP Supplement와 같이 最低基準制度를 도입하여 총톤수 5,000톤까지는 최저 3,600만달러, 총톤수 5,000톤을 초과하는 탱커는 3,600만달러에 더하여 1톤당 733달러를 곱한 총액으로 하되, 최고 1억 3,500만 달러로 하고 있다.

〈표-9〉

CRISTAL과 改正 CRISTAL의 比較

구 분	CRISTAL	改正 CRISTAL
定義	「油濁損害」, 「톤數」의 定義는 TOVALOP과 TOVALOP Supplement의 比較와 동일	
適用範圍	FC가 적용되지 않는 損害에 적용	CLC, FC 또는 國內法適用 여부에 관계없이 適用
基金醜出金의 補償	規定없음	會員에 대해 FC基金의 補塡을 해줌
免責事由 (基金醜出者에 대해)	TOVALOP와 동일 (CLC의 免責事由와 동일)	1)전쟁, 내란, 폭동 2)의도적으로 事故를 초래한 作爲, 不作爲(스트라이크, 사보타지포함)
責任限度額	協約 噸當 120달러를 供한 금액이나 1,000만달러의 적은 金額을 초과하여 최대 3,600만달러(재량에 따라 증액가능)	선주: 최소 350만달러(5,000G/T) 최대 7천만달러(14만G/T) 하주: 최소 3,600만달러(5,000G/T) 톤당733달러가산(5,000G/T~) 최대 1억 3,500만달러(14만G/T~) (단, 선주의 책임한도액 배상이행이 전제조건)
CRISTAL基金	50만달러 초과분은 책임없음 가맹기간 事故발생일로부터 2年이내	가맹전 事故에 대해 책임없음 중도가맹의 경우 당년도분 전부지급
請求의 通知	事故發生日로부터 2年 以內	事故發生日로부터 2年以內 基金醜出金의 賠償은 基金支拂日 이후 1年 以內

Ⅳ. 油濁損害의 補償 및 保險擔保의 問題點

油濁에 의해 발생한 損害는 因果關係原則의 適用與否에 따라 광범위하고 종류가 多樣하지만, 그 중심은 무어라해도 水産被害와 清掃費用일 것이다. 前者는 漁場喪失, 漁船 및 漁網의 損傷, 漁獲物減少, 養殖魚의 死亡, 着臭魚의 販賣不能, 魚價下落 등을 意味하며, 後者는 政府, 地方公共團體, 船主 등의 海面清掃費用과 油濁防除費用의 支出을

意味한다. 이들의 被害를 둘러싼 補償機構나 保險制度의 概略의인 內容에 대해서는 이미 언급했으므로 여기서는 그 問題點에 대해, 또는 이들의 被害가 完全하게 補償되는 것이냐 하는 점에 대해 考察해 보기로 한다.

첫째, 現行制度下에서는 陸上施設과 海底油井 등의 海洋施設로 부터의 油濁에 관한 補償과 保險이 整備되어 있지 않다. 물론 海洋施設로부터 大量의 기름이 排出되는 경우에는 海洋汚染防止法 第27條에 의해 海洋施設의 設置者는 排出油의 防

除을 위한 應急措置 및 必要措置를 강구하여야만 한다. 만약 이러한 措置가 취해지지 않는 경우, 또는 그와 같은 措置만으로 海洋汚染을 防止할 수 없다고 판단되는 경우에는 關係機關의 協助를 얻어 그 費用을 施設의 設置者에게 負擔시킬 수 있다(第30條). 이와 같은 費用負擔은 無過失責任이며 또한 無限責任이다. 그런데 이와 같은 責任負擔危險을 分散하기 위한 保險과 補償機構는 없다. 또 이러한 油濁에 수반하는 水産被害에 관한 海洋施設設置者의 責任은 過失責任이며, 이러한 損害賠償責任의 履行을 확보하기 위한 保險과 補償制度는 존재하지 않는다.

둘째, 原因不明으로 油濁이 발생하는 경우가 있다. 이것은 船舶이나 海洋施設로 부터의 不法의인排出, 投棄 및 沿岸의 工場으로 부터의 不法의인排出로 부터 發生하는 것이라고 보아도 좋다. 이 경우의 油濁의 樣態는 慢性油濁과 같은 完만한 狀態의 경우와 海難油濁과 같은 急激하고도 非正常的의인 狀態의 경우가 있을 수 있다. 어쨌든 이 경우는 加害者가 모르는 채로 水産被害가 일어나 그 救濟手段이 없다고 하겠다. 그러나 原因不明이라고 해서 漁民이 입은 巨額의 損害를 放置할 수는 없다. 加害者가 누구인지 모르는 自動車 人身事故에 대해 自動車損害賠償事業이 있는 것처럼 하루빨리 原因不明의 油濁事故補償制度의 形成이 바람직하다.

셋째, 탱커油濁이 발생한 경우, CLC와 FC의 結合으로 또는 TOVALOP와 CRISTAL의 結合으로 油濁損害(清掃被害 및 水産被害 등)는 補償되게 된다. 그러나 被害者救濟라고 하는 觀點에서 볼 때 油濁에 의한 直接損害를 漁民이 입더라도 條約上도 自主協定上도 加害者인 船主 및 補償者가 免

責되는 경우도 있어 完전하다고는 말할 수 없다. 게다가 TOVALOP와 CRISTAL에 加盟하고 있지 않은 船主나 石油業者도 있기 때문에 被害者救濟라고 하는 점에서는 충분하다고는 말할 수 없다.

네째, 탱커船主가 TOVALOP에 加盟한 경우, TOVALOP의 保險機關의 一種인 前述의 ITIA를 이용하거나, 外國의 P & I클럽에 TOVALOP risk를 付保한다. 그런데 우리나라의 損害保險市場은 No-Touch 狀態를 保持하고 있다. 油濁責任은 P & I 保險의 分野라든가 油濁責任은 巨額에 달해도저히 擔保力이 뒷받침되지 않는다고 하는 理由에서 損保社가 原受를 引受치 하려고 하지 않는 태도는 아무리 社會的 要請이 있더라도 危險性이 있는 事業은 一切 하지 않는다는 批判을 받더라도 마땅하다.

그동안 유류오염손해는 위험이 거대하고 예측불능인 점에서 합리적인 보험료산출이 어렵고 따라서 保險擔保의 대상이 아니라는 것이 일반적인 견해였으나 최근 환경문제에 대한 관심의 고조와 관련하여 볼 때, 보험의 公益的 次元에서도 이러한 문제에 적극적으로 대응할 필요가 있다고 생각된다.

다섯째, TOVALOP 및 CRISTAL은 油濁補償을 위한 暫定措置로 이것들은 CLC 및 FC가 發效함에 따라 消滅한다. 그러면 TOVALOP는 CLC의 強制保險으로 移行하게 된다. 우리나라도 이번에 양조약을 비준하고 「油類汚染損害賠償保障法」을 制定·公布하여 國內法化하였다. 이 法律에서는 油濁損害에 대한 탱커船主의 損害賠償責任에 強制保險制度를 도입하고 있다. 따라서 우리의 損保社는 自賠償의 경우에서처럼 새로이 法的으로 創設되는 保險需要에 부응해야만 할 것이다. 특히 금번 제정된 유류오염손해배상보장법이 해양오염의

주범인 유류오염손해의 예방 및 피해자보호라는 차원에서 국적선의 경우 연안을 항해하는 小型탱커에 대한 보장계약체결 의무를 부과하고 있음과 관련하여 불배 입법취지와 공익적 견지에서도 이의 擔保可能與否를 신중히 검토할 필요가 있을 것이다.

V. 맺음말

1960年以來 우리나라는 經濟發展에만 總力을 기울이는 가운데 環境問題에 대한 관심이 약했던 것만은 사실이다. 環境汚染 가운데 특히 海洋環境은 一般國民이 쉽게 느끼지 못하는 가운데 서서히 汚染되어 이제 原狀回復하기에는 엄청난 노력과 희생을 요구하게 되었다.

특히 油濁事故가 일단 발생하면 그 被害額은 천문학적인 숫자에 이르기 때문에, 1960年代 後半부터 海洋汚染에 관한 세계의 여론이 비등하여 國際的으로도 國內的으로도 각종의 論議를 불러 일으켜 多方面에 걸친 對策이 강구되어 왔다. 公害와 環境汚染에 관한 告發과 社會的責任(法的責任도 포함)의 추구도 물론 필요하지만, 汚染極小化를 위한 公害防止論, 被害者의 完全救濟論, 被害補償의 社會化論, 海洋汚染의 保險化論 등에 관한 전개가 충분하지 못한채로 오늘에 이르고 있었다. 그러나 뒤늦게나마 유류오염보상을 위한 관련 국제조약을 비준하고 「油類汚染損害賠償保障法」이라는 特別法을 제정하게 된 것은 무척이나 다행스런 일이라 하겠다.

한편, 現在의 海事社會에서는 전통적인 海上保險이 대상으로 해왔던 物的危險에서 責任負擔危險으로 그 重點을 移行하려고 하고 있다. 다시 말해

서 海上保險分野에서도 物保險에서 責任保險의 時代로 進入하려고 하고 있다. 그것은 海洋汚染의 意識與否에 관계없이 被害者保護라고 하는 時代의 흐름인 것이다. 거기에 비해 損害保險業界나 學界의 관심이 높다고는 생각지 않는다. 業界나 學界의 장래를 생각할 때 근본적으로 意識을 轉換해야 한다고 생각한다. 그것을 위해서는 船主나 荷主의 危險의 一部를 補償하는 전통적인 海上保險의 領域에 拘束을 필요없이 P & I保險, 油濁補償制度, 船舶共濟 등을 종합적으로 파악하여 現代의 海上危險에 대한 保險制度 또는 保險經營이 추구하여야 할 새로운 方向을 設定하고 바람직한 制度, 約款 및 그 支柱로서의 理論을 구축해야 할 것이다.

특히 이번에 제정된 「油類汚染損害賠償保障法」에서는 그 적용대상을 유조선의 유류오염손해에 국한시키고 있고, 責任制限도 있으므로 危險의 評價나 豫測이 어느정도 가능할 수 있다고 본다. 국내에서 이러한 위험을 담보할 수 있는 保險機構로서는 海運組合, 民營의 損保社 또는 Korea P & I 클럽 설립 등을 생각할 수 있겠으나, 기술적인 문제나 담보력 등의 면에서 민영의 보험자가 우월성을 가지고 있다고 판단된다. 이러한 점에서 損保社가 유류오염손해배상보장법에서 규정하고 있는 責任制限額을 보상할 수 있는 방안마련에 적극적인 행동을 보아야 할 필요가 있다고 사료된다.

參 考 文 獻

具然昌, 「環境汚染被害의 救濟制度의 確立」, 「環境法研究」 第2卷, (서울:韓國環境法學會, 1980)

- 羅允洙, 「1990年 美國의 海洋汚染規制法과 우리나라의 法制」, 「空軍士官學校 論文集」 第31輯(1992. 6)
- 朴容變, 「美國의 海洋기름汚染防止法 解説」, 「韓國海法會誌」 第13卷 第1號(서울: 韓國海法會, 1991)
- 徐憲濟, 「油類汚染損害賠償體系的 問題點과 立法的 對策」, 「考試研究」 (서울: 考試研究社, 1991. 9)
- 李均成, 「海上油濁損害와 船主責任」, 「海洋韓國」 第47號(서울: 韓國海事問題研究所, 1977. 8)
- _____, 「船主의 海洋油濁防除義務와 그 費用負擔關係」, 「海運港灣」 通卷 32號(1979. 8)
- _____, 「船舶에 의한 海洋汚染과 海洋環境保全法制」, 「海運港灣」 通卷 66號(1983. 7)
- 李相敦, 「海底石油開發過程에서 發生하는 海洋汚染의 法的 問題點」, 「環境法研究」 第5卷(서울: 韓國環境法學會, 1983. 12)
- _____, 「油類에 의한 汚染被害를 填補하기 위한 美國의 法制」, 「韓國海法會誌」 第6卷 第1號(서울: 韓國海法會, 1984)
- _____, 「船舶의 運用에서 發生하는 海洋油類汚染의 國際的規制」, 「韓國海法會誌」 第7卷 第1號(서울: 韓國海法會, 1985)
- _____, 「油槽船의 事故로 인한 油類汚染被害를 구제하기 위한 國際協約에 관한 考察」, 「法曹」 第35卷 第3號, 4號(서울: 法曹協會, 1986)
- 林東喆, 「船舶으로 인한 海洋汚染에 관한 法制的 構成」, 「海運學會誌」, 第13號(서울: 韓國海法會, 1991)
- 龜井利明, 「海上公害論」(京都: ミネルヴァ 書店, 1974)
- 時岡泰, 谷川久, 相良朋紀(共著), 「逐條 船主責任制限法・油濁損害賠償保障法」(東京: 商社法務研究會, 1978)
- 谷川 久, 「油濁損害に對する民事責任に關する國際條約について」, 「海法會誌」 復刊 第15號(東京: 勁草書房, 1970)
- _____, 「海上油濁事故の責任について保險と補償」, 「ジュリスト」 No.594(東京: 有斐閣, 1975).
- 末次克己, 「アメリカ合衆國新油濁法(Oil Pollution Act of 1990)の概要」, 「海事法研究會誌」, No. 104(東京: 日本海運集會所, 1991. 10)
- 櫻井玲二, 「タンカーによる油濁の補償制度」, 「海事産業研究所報」 No. 229,(東京: 海事産業研究所, 1985. 12)
- Abecassis, Dabid W., *The Law and Practice relating to Oil Pollution from Ships*, London: butterworth, 1978
- _____, "IMO and Liability for Oil Pollution from Ships: a retrospective", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 2, May 1983
- Becker, Gordon L., "A Short Cruis on the Good Ships TOVALOP and CRISTAL", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.5 No.4, July 1974
- Clark, A.F.Bessmer, "The U.S. Oil Pollution Act of 1990", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 2, May 1991
- Cohen, L. G., "Revision of TOVALOP and CRISTAL: Strong Ships for Stormy

-
- Seas", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.18 No.4, October 1987
- Collins, D. M., "The Tanker's Right of Harmless Discharge and Protection of the Marine Environment", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 18 No. 2, April 1987
- Cusine, D. G., and Grant J. P., *The Impact of Marine Pollution*, London : Croom Helm, 1980
- Doud, Alden Lowell, "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
- Healy, N. J., "The CMI and IMCO Draft Convention on Civil Liability for Oil Pollution", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 1 No. 1, October 1969
- Foster, M., "Civil Liability of Shipowners for Oil Pollution", *Journal of Business Law*, January 1973
- _____, "Civil Liability for Pollution Damage", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 1 No. 2, January 1970
- Hunter, L. A. W., "The Proposed International Compensation Fund for Oil Pollution Damage", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 4 No. 1, October 1972
- Jacobsson, M. and Trotz, N., "The Definition of Pollution Damage in the 1984 Protocols to the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 17 No. 4, October 1986
- OCIMF, Oil Spill Pollution Liability and Compensation, 1984
- Selving, E., "The 1976 Limitation Convention and Oil Pollution Damage" *Lloyd's Maritime Law and Commerce*, Part 1, February 1979
- The Britannia Steam Ship Insurance Association, TOVALOP & CRISTAL, 1987
- Wagner, T. J., "The Oil Pollution Act of 1990 : an Analysis", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 21 No. 4, October 1990