

MV Wakashio호 유류유출사고 배상 및 보상책임에 관한 소고

이 은 주*

目 次

- | | |
|----------------------|---------------------------|
| I. 들어가는 말 | IV. Wakashio호 사고의 배상·보상책임 |
| II. 유류유출사고 관련 민사책임제도 | V. 맺음말 |
| III. 선박연료유협약과 책임제한협약 | |

I. 들어가는 말

2020년 7월 25일, 파나마 선적의 화물선 MV Wakashio¹⁾가 인도양에 있는 인구 약 130만 명의 작은 섬나라인 모리셔스(Mauritius) 남동쪽 해안에서 좌초되었다. 사고 발생 12일 후인 8월 6일, 선체의 균열로 인해 선박 연료유인 벙커유 약 1,200톤이 부근 연안의 산호초 석호 지역으로 유출되었다. 이곳은 관광 명소인 블루베이 해양공원, 모리셔

■ 투고일자 : 2023년 11월 27일, 심사일자 : 2023년 12월 18일, 게재확정일자 : 2023년 12월 21일.

* 부산대학교 일반대학원 법학과 박사과정

- 1) MV Wakashio호의 등급은 벌크선이며, 길이는 299.95m이고 총톤수는 101,932톤이다. Wakashio호는 일본 나가시키(Nagashiki) 해운의 자회사인 오키요(Okio) 해운이 파나마에 선박 소유주로 등록되어 있으므로 기국(旗國, flag state)은 파나마이다. 그러나 모회사인 나가시키 해운이 일본에 본사를 두고 있고 실질적인 선박 소유자이므로 파나마는 편의치적국(便宜置籍國, flag of convenience state)으로 보인다. 편의치적국이 자국에 등록된 선박에 대한 규제와 감독 의무를 적절히 이행하지 않는 경우는 드물지 않다. 사고 당시 Wakashio호는 미쓰이(Mitsui) O.S.K. 라인에 용선(傭船)되어 있었다.

스 최후의 건조한 해안 숲(dry coastal forest)인 일 오 아이그레트(Ile aux Aigrettes), 람사르 협약²⁾에 따라 등록되어 국제적으로 보호를 받는 습지 3곳 등으로 이루어진 매우 민감한 자연보호구역이었다.³⁾

Wakashio호 유류유출사고는 다른 유류유출사고에 비해 상대적으로 소량이지만, 민감한 지역에 근접했기 때문에 모리셔스 해안에 큰 영향을 미쳤다. 유류유출로 인한 유독성 탄화수소는 피해 지역의 해양 생태계를 악화시키고 산호초를 표백하고 죽이는 역할을 하였다.⁴⁾ Wakashio호 유류유출사고 직후 모리셔스의 장어, 바다뱀, 문어, 물고기, 조개, 마다가스카르 갯게, 50여 마리의 고래와 돌고래 등 수천 마리 이상의 해양 생물들이 수일에서 수주에 걸쳐 폐사하였다.⁵⁾ 따라서 이 사고는 수중 생태계 및 해양 생물 자원 등 모리셔스의 해양 환경에 부정적인 영향을 끼쳤다.⁶⁾

모리셔스는 해변 풍광과 수상 레크리에이션 활동으로 유명하여 관광객이 연중 찾아오는 곳이다. 모리셔스의 여행 및 관광업은 제조업과 농업에 이어 세 번째 큰 산업으로 GDP의 24.3%를 차지하고 있으며, “해안 관광, 어업, 해산물 가공 및 항만 활동”으로 GDP의 10.5%를 담당하는 “블루 이코노미” 지역에서 사고가 발생하였다.⁷⁾ 모리셔스는 소도서 개발도상국(Small Island Development States: SIDS)⁸⁾으로 유류유출 등의 외부 충격

2) Ramsar Convention on Wetlands of International Importance Especially as Waterfowl Habitat.

3) “The affected area is located in a very sensitive zone that includes the Blue Bay Marine Park, Ile aux Aigrettes, and the Ramsar sites.” IMO helping to mitigate the impacts of MV Wakashio oil spill in Mauritius (17 August 2020), International Maritime Organization(IMO), <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/24-MV-Wakashio-oil-spill-response-Mauritius.aspx>>.

4) Navin Singh Khadka, ‘Why the Mauritius Oil Spill Is so Serious’, BBC News (13 August 2020), <<https://www.bbc.com/news/world-africa-53754751>>.

5) Nishan Degnarain, “Island Of Death: Thousands Of Sea Creatures Found Dead Five Miles From Wakashio Wreck.” Forbes (Oct 9, 2020), <<https://www.forbes.com/sites/nishandegnarain/2020/10/09/island-of-death-thousands-of-sea-creatures-found-dead-5-miles-from-wakashio-wreck/?sh=4ca93ed82099>>.

6) 모리셔스의 수중 생태계는 산호초, 해초, 맹그로브 덕분에 번성하였다. 이 지역에만 집중 서식하는 멸종위기종의 보고이기도 하다. 생물다양성 협약에 따르면 모리셔스 바다에는 800종의 어류, 17종의 해양 포유류, 2종의 거북이 등 1,700종이 서식하고 있다. Convention on Biological Diversity, ‘Mauritius - Main Details’, Biodiversity Facts, <<https://www.cbd.int/countries/profile/?country=mu>>.

7) Paolo Tibaldeschi, “What must we learn from Mauritius’ worst oil spill disaster”, Medium (Aug 14, 2020), <<https://medium.com/@paolo.tibaldeschi/what-must-we-learn-from-mauritius-worst-oil-spill-disaster-f20dde73dfd3>>.

8) SIDS의 개념은 1992년 6월 브라질 리우데자네이루에서 열린 유엔환경개발회의에서 정립되었다. 이들 국가는 지리적 여건이 불리하고, 사회 인프라가 미흡하여 지속적인 경제 발전에 어려움을

에 매우 취약한 국가이기도 하다. 따라서 이 사고는 모리셔스의 어업, 관광업 및 해양 관련업에서 큰 경제적 손실을 초래하였다.

Wakashio호 사고의 당사국과 관련자들은 피해국 모리셔스(어업 및 관광업 종사자 등), 선박 소유자 및 용선자 소재지국 일본(실질적 선주 나가시키 해운과 용선자 미쓰이 O.S.K. 라인)과 기국 파나마(등록 선주 오키요 해운) 등이다. 따라서 유류유출사고로 인한 손해에 대한 책임은 누가 지는지, 배상과 보상⁹⁾ 그리고 책임제한은 어느 정도가 될 것인지, 그리고 적용되는 법규는 무엇이고 재판 관할은 어떻게 되는지가 문제이다.

따라서 본 논문에서는 Wakashio호 유류유출사고 배상 및 보상책임에 대하여 논의해 보고자 한다. 먼저 선박 유류유출사고 관련 국제 민사책임제도를 살펴보고, 본 사건과 밀접한 선박연료유협약과 책임제한협약을 고찰한 후, 본 사건의 배상·보상책임과 관련하여 책임의 주체, 책임한도액, 손해배상의 범위 등을 분석해 보기로 한다.

II. 유류유출사고 관련 민사책임제도

선박 유류유출사고와 관련된 국제법과 제도는 유엔해양법협약(UNCLOS)¹⁰⁾과 국제해사기구(IMO)¹¹⁾ 협약에 근거를 두고 있다. 그 내용은 선박 유류유출사고로 인한 해양오

염고 있는 세계 각지의 작은 섬나라들이다. 이들 국가는 기후 변화로 인한 수몰 위협을 받고 있기도 하다. 모리셔스와 몰디브 등 인도양 도서국, 바베이도스와 아이티 등 카리브해 도서국, 피지와 파푸아뉴기니 등 태평양 도서국, 기타 대서양 및 지중해 도서국 등 52개국이 여기에 속한다.

9) 유류오염손해배상보장법(유배법)상 피해자의 손해전보와 관련하여 유조선 선박 소유주와 P&I 클럽은 '배상'할 의무를 부담하고, 국제기금은 '보상'할 의무를 부담한다. 국제기금이 '보상의무자'로 관여한 유류오염사고에서는 인정된 전체 손해가 전보되므로, 두 용어를 엄격하게 구별하지 않고 '배상', '보상', '배상 및 보상' 등 필요에 따라 혼용하기도 한다. 문광명, "유류오염손해에 관한 보상제도 및 보상절차의 개선방향 -허베이 스피리트호 유류오염사고의 시사점을 중심으로-", 한국해법학회지, 제40권 제2호, 2018, 156면 참조.

10) 유엔해양법협약(United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay, 10 December 1982; UNCLOS)은 바다와 관련된 다양한 제도를 포괄적으로 규정하고 있어서 '바다의 헌법'이라고 한다. 전문, 17부 320개조로 이루어진 본문, 9개 부속서, 6개 특별부속서, 4개 특별결의로 구성된 방대한 내용이다. 해양 오염과 관련해서는 제12부 '해양 환경의 보호 및 보존'에서 사고의 예방 및 통제, 사고 후 구제조치, 분쟁 해결에 관한 포괄적 조항을 규정하고 있으며, 모든 오염원을 포괄적으로 다루고 있다.

11) 국제해사기구(International Maritime Organization; IMO)는 해상안전 및 보안, 효율적인 항해 및 선박

염의 예방, 저감 및 통제(공법적 규제)¹²⁾와 오염으로 인한 피해 보상(사법적 규제)으로 구분할 수 있다. 여기에서는 유엔해양법협약의 해양오염 피해 규정을 먼저 개관한 후 국제해사기구의 유류오염 피해 보상과 관련된 민사책임 협약들을 살펴볼 것이다.

1. 유엔해양법협약

유엔해양법협약에 의하면 해양오염으로 인해 피해가 발생한 경우 제235조의 규정을 따라야 한다. 이때 오염원은 기름 등 유류를 포함한 모든 오염원을 말한다.

유엔해양법협약 제235조를 살펴보면,¹³⁾

1. 각국은 해양환경의 보호와 보전을 위한 국제적 의무를 이행할 의무를 진다.

으로 기인한 오염방지 및 통제를 위해 설립된 국제연합 산하의 전문기구이다. IMO는 세계대전 이후 국가 간의 서로 상이한 항만규정, 항행규정, 안전규정, 환경보호 규정 등에 대해 최소한의 기준을 확립하기 위해 설립된 '정부간 해사자문기구(Inter-Governmental Maritime Consultative Organization; IMCO)'의 후신으로, 국제해사기구에 관한 협약(Convention on the International Maritime Organization, 1948)에 따라 설립되었다.

12) 선박에서 배출되는 유류에 의한 해양오염을 방지하기 위한 국제법 제정은 1954년 '석유에 의한 해양오염 방지를 위한 국제협약(OILPOL)' 제정(1958년 발효)이 시초였다. 1967년 유조선 Torrey Canyon호 사건에 대응하여 1969년 '유류오염 사고 시 공해상 개입에 관한 국제협약'이 채택되었다. 1973년에는 '선박으로부터의 오염 방지를 위한 국제협약(MARPOL)'이 채택되었고, 1973년 협약의 개정 및 추가에 따라 '협약 이행을 위한 의정서(MARPOL 73/78)'가 채택되어 1983년에 발효되었다. 이후 규제 대상 선박과 오염원이 확대되면서 MARPOL 73/78은 선박에 의한 해양 및 대기 오염 방지를 위한 포괄적인 제도로 발전하였다. 또한 1990년 유조선 Exxon Valdez호 좌초로 인한 기름 유출 사고를 계기로 유류오염 방지를 위한 국제협약인 '유류오염 대비, 대응 및 협력에 관한 국제협약'이 채택(1995년 발효)되는 등 유류오염 방지를 위한 다양한 협약이 제정되었다.

13) UNCLOS, Article 235 (Responsibility and liability)

1. States are responsible for the fulfilment of their international obligations concerning the protection and preservation of the marine environment. They shall be liable in accordance with international law.
2. States shall ensure that recourse is available in accordance with their legal systems for prompt and adequate compensation or other relief in respect of damage caused by pollution of the marine environment by natural or juridical persons under their jurisdiction.
3. With the objective of assuring prompt and adequate compensation in respect of all damage caused by pollution of the marine environment, States shall cooperate in the implementation of existing international law and the further development of international law relating to responsibility and liability for the assessment of and compensation for damage and the settlement of related disputes, as well as, where appropriate, development of criteria and procedures for payment of adequate compensation, such as compulsory insurance or compensation funds.

각국은 국제법에 따라 책임을 진다.

2. 각국은 자국 관할권하에 있는 자연인이나 법인에 의한 해양환경 오염으로 인한 손해에 관하여 자국의 법제도에 따라 신속하고 적절한 보상이나 그 밖의 구제를 위한 수단이 이용될 수 있도록 보장한다.

3. 각국은 해양환경의 오염으로 인한 모든 손해에 대한 신속하고 적절한 보상을 보장할 목적으로 손해평가와 손해보상 및 분쟁해결을 위한 책임에 관한 현행 국제법의 이행과 국제법의 점진적 발전을 위하여 협력하고, 또한 적절한 경우, 강제보험이나 보상기금 등 적절한 보상지급에 관한 기준과 절차의 발전을 위하여 협력한다.

위의 협약 제235조를 고려해 볼 때, 해양환경 오염으로 인한 손해에 대한 책임은 선박이 등록된 국가(기국) 또는 선박과 관련된 민간단체가 부담해야 하므로, 협약 제12부 위반에 따른 국가책임과 개인책임은 동시에 존재하게 된다. 한편, 협약 당사국은 신속하고 적절한 손해배상을 보장하기 위해 국내법 및 국제법을 제정하고 확장할 의무가 있다. 이는 협약 이전에 제정된 국제해사기구(IMO) 협약에 근거한 민사책임을 전제로 한 것이다.

그러나 현재까지 각국의 관련 제도 실행 현황을 보면, 선박의 국적국이 해당 국가에 등록된 유조선에 의해 발생한 오염에 대해 배상한 극히 일부 사례만 있었을 뿐, 일반적으로 선박에 의한 오염 사고는 국가 간 배상 청구의 대상이 되지 않았다. 오히려 이러한 사례는 국제해사기구의 민사책임 협약에 따른 보상 프레임워크와 민간단체의 민사보상을 통해 해결되고 있다.

2. 국제해사기구 협약

IMO의 전신인 국제해사기구(IMCO) 시절부터 선박의 유류유출로 인한 피해에 대한 보상 제도가 발전해 왔다. 이 제도는 1969년 민사책임협약(CLC)¹⁴⁾과 1971년 국제기금협약¹⁵⁾ 및 이를 보완하는 개정의정서인 1992년 민사책임협약¹⁶⁾과 1992년 국제기금협약¹⁷⁾

14) 1969년 유류오염손해에 대한 민사책임협약에 관한 국제협약(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, Nov. 29, 1969, 973 U.N.T.S. 3).

15) 1971년 유류오염손해에 대한 보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약(International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage).

16) Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution, Nov. 27,

으로 발전하였다. 1992년 국제기금협약은 이를 보완한 2003년 추가기금협약과 통합되어 국제유류오염보상기금(IOPC Funds)¹⁸⁾이 되었고 이 제도가 유류유출 보상 제도의 기반이 되고 있다. 다만 CLC를 중심으로 한 이러한 제도의 적용을 받는 선박은 유조선으로 제한된다. 이는 유조선의 경우 단 한 번의 사고로 막대한 양의 기름이 바다로 유출될 수 있기 때문이며, 이를 고려하여 각국은 민사특별책임제도의 신설을 요구하고 있다.

최근 들어 일반 선박의 연료유(벙커유)로 인한 유류오염 사고가 증가함에 따라 일반 선박에도 적용할 수 있는 민사책임 제도의 필요성이 대두되었다. 이에 따라 2001년 유조선 외의 선박에 의한 유류오염 피해에 대한 민사책임 협약으로 '선박연료유 오염손해에 대한 국제협약(선박연료유 협약)'¹⁹⁾이 제정되었다. Wakashio호는 유조선이 아니라 화물선이므로 일반 선박의 범주에 속하는 까닭에 IOPC Funds가 아닌 선박연료유 협약이 적용된다. 선박연료유 협약에 대해서는 다음 장에서 상세히 논의하기로 한다.

(1) 1969년 민사책임협약 및 1971년 국제기금협약

1967년 유조선 Torrey Canyon호 사고²⁰⁾ 이후 유류유출사고에 대한 보상을 위한 노력의 결과로 1969년 민사책임협약(CLC)과 1971년 국제기금 협약이 체결되었다. 1969년 민사책임협약은 유조선의 유류유출사고로 인해 손해가 발생한 경우 책임소재를 확인하고 적절한 배상을 하기 위한 목적이었다. 오염사고에 대한 1차적 책임은 선박소유자에게 있고 선박 소유주가 면책되기 위해서는 면책 사유를 입증해야 한다고 하여, 엄격책임(strict liability)주의가 채택되었다.²¹⁾ 따라서 전통적 과실 책임주의의 경우 피해자가 선주에게 과실이 있음을 입증하여야 했지만, 이러한 무과실 책임주의의 채택으로 예외로 인

1992, 1956 U.N.T.S. 255.

17) Protocol of 1992 to Amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, Nov. 27, 1992, 1953 U.N.T.S. 373, 35 I.L.M. 1406.

18) International Oil Pollution Compensation Funds.

19) International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

20) 라이베리아 선적의 유조선 Torrey Canyon호는 1967년 3월 영국 남서해안의 암초에서 좌초하였다. 운송 중이던 원유 약 12만톤이 유출된 대형 유류 사고였다. 이 사고로 인해 국제적인 유류오염 손해배상제도가 탄생하게 되었다. 이에 따라 해상보험 재보험시장에서는 유류손해의 담보액을 1,440만달러로 제한하였고, 선채보험증권에 '오염방지위험담보조항'(Pollution Hazard Clause)을 제정·사용하게 되었다. 한낙현·남택삼, "연료유협약상 일반선박의 유류오염손해보상제도에 관한 고찰", 한국해법학회지, 제31권 제2호, 2009, 221-222면 참조.

21) 1969년 민사책임협약, 제3조.

정되는 몇 가지 경우를 제외하고 피해가 발생하면 선주는 무조건 책임을 지게 되었다.

한편, 2,000톤 이상의 유류를 운송하는 선박 소유주는 선박 소유주책임한도에 해당하는 보험 또는 기타 재정보증을 유지하고 증명서를 비치해야 한다고 하여,²²⁾ 강제보험제도를 채택하였다. 즉 선박 소유주는 의무적으로 보험에 가입하게 되지만 유류유출사고 발생 시 보험사에서 일정 한도까지 보상하게 되는 것이다.²³⁾ 따라서 선박 소유주는 일정 금액까지만 책임을 다하면 되는데, 이를 ‘선박소유자의 책임제한제도’라고 한다.²⁴⁾ 1969년 CLC는 약 1,400만 SDR²⁵⁾까지 책임 보상을 제공하였으나 피해에 대한 충분한 보상에 미치지 못했다.

보상 최고액에 대한 불만이 잇따르게 되자, 1971년 국제기금 협약에서는 오염손해²⁶⁾에 대한 충분한 보상의 도모를 위하여 유류수송 도중 발생한 오염손해에 대한 보상을 해운업계와 석유업계가 분담한다는 원칙을 채택하였다. 즉 정유사와 전력회사 등의 화

22) 1969년 민사책임협약, 제7조.

23) 실무상 이러한 보장계약을 제공하는 보험업자는 P&I Club이라는 상호보험조합이다. 선박 소유주가 제3자인 피해자에게 배상해야 하는 손해배상책임을 보험자가 보상하는 것을 약속하고 선박 소유주는 피보험자로서 보험료 지급을 약속하는 보험계약으로 책임보험에 속한다. P&I Club (Protection and Indemnity Club)은 선박 소유주들이 자생적으로 만든 상호보험으로, 통상의 선박보험에서 담보되지 않는 위험(예컨대, 유류오염손해, 화주에 대한 손해배상책임, 선원의 재해보상금 등)을 담보하기 위하여 선박 소유주들 자신이 조합을 결성하여 자신들이 보험자이면서 피보험자가 되는 형식을 취하고 있다. 김인현, “유류오염손해 및 보상법 관련 최근동향”, 인권과 정의 제386호, 대한변호사협회, 2008, 73면 참조.

24) 선박소유자의 손해배상책임 제한은 해상운송 전 과정에 산재한 위험으로 인한 손해발생에 대해 무한책임을 지우기보다는 책임을 제한하여 해상운송업을 보호하려는 정책적 이유에서 유래하였다. 선박소유자의 책임제한제도는 유류오염 손해배상책임 뿐만 아니라 선박소유자에 대한 일정한 채권에 대해 광범위하게 인정되고 있다. 그러나 특정한 경우에는 책임제한을 적용받지 못한다. 즉 선박소유자에 대한 채권이 선박소유자 자신의 고의 또는 손해 발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 생긴 손해인 경우 책임제한을 할 수 없다는 것이다. 우리나라 유류오염손해배상보장법 제7조 제1항 단서가 대표적인 경우이다. 이정원, “선박소유자의 총체적 책임제한의 요건에 관한 검토 -대법원 2012. 4. 17. 자 2010마222 결정을 중심으로-”, 법학연구, 제57권 제3호, 부산대학교 법학연구소, 2016, 244-245면 참조.

25) 국제통화기금 특별인출권(Special Drawing Rights)으로 IMF 등의 국제기구에서 계산단위로 사용되며 그 가치는 IMF에서 매일 게시하고 있다. <https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx>.

26) 오염손해란, 선박에서 기름의 유출 또는 배출(당해 유출 또는 배출의 장소를 불문한다)에 의한 오염으로 인해 선박의 외부에 발생하는 손실 또는 손해(다만 환경의 악화와 관련된 보상은 당해 악화에 의한 일실수익을 제외하고, 환경회복을 위해 실제로 지출되거나, 지출되어야 할 합리적인 조치와 관련되는 비용에 한정된다), 방지조치와 관련된 비용과 당해 조치에 의해 추가로 발생하는 손실 또는 손해를 말한다(CLC 제1조 제6항).

주가 분담금 형식으로 출연해서 별도 기금을 마련하도록 하였다.²⁷⁾

(2) 국제유류오염보상기금(IOPC Fund) 협약

국제해사기구는 1969년 CLC를 개정하여 1992년 CLC 및 1992년 기금 협약을 제정하여 보상 한도를 늘렸다. 이 협약들을 통칭하여 국제유류오염보상기금(IOPC Fund) 체제라고 한다. IOPC Funds 체제의 장점은 오염 피해에 대한 보호 단계가 추가되었다는 점이다. 1969년 협약과 1992년 협약으로 구성된 1단계는 선박 소유주에게 의무보험 가입을 강제하는 책임을 부과하며, 책임한도는 가장 낮은 단계이다. 체약국은 협약 지침에 따라 선박에 대한 잠재적 최대 책임한도까지 보험에 가입해야 한다. 두 번째 단계인 1992년 기금 협약은 1억 3,500만 SDR의 보호 한도를 추가하고,²⁸⁾ 체약국의 민간단체가 기부한 금액으로 기금을 조성하였다.²⁹⁾

IOPC Fund 협약에 가입한 국가에서 발생한 유류오염사고에 대하여 적용되므로,³⁰⁾ CLC에 가입한 국가라고 하더라도 Fund 협약에 가입하지 않으면 자국에서 발생한 오염 사고에 대하여 청구할 수는 없다. 한편, 가해자인 선박소유자가 배상을 못하는 상황이거나 선박 소유주책임 제한액을 넘는 손해가 발생한 경우, 혹은 배상책임을 부담하는 자가 없는 경우에는 FUND에서 최고 2억 3백만 SDR까지 보상하는 것이다.³¹⁾ 즉 유조선 선박 소유주가 1차 책임을 부담하는 경우에는 선박 소유주의 부담 부분을 제외한 나머지 부분을 FUND에서 보상하는 것이다.

(3) 2003년 추가기금(Supplementary Fund) 협약

2002년에 발생한 Prestige호 대형 유류유출사고 이후, IMO는 2003년 추가기금 의정서를 발의하였다. 이 의정서는 IOPC Funds 체제에서 세 번째이자 가장 큰 규모이며, 총 청구 한도는 1992년 CLC와 FUND의 보상액을 포함하여 7억 5천만 SDR을 넘을 수 있도록 허용하였다.³²⁾ 추가기금협약은 1992년 국제기금협약 가입국 중에서 추가기금협약에 가

27) 문광명, 앞의 논문(주 9), 157-158면 참조.

28) 1999년 Erika호 유류유출사고 이후 1992년 CLC 한도는 50% 추가 인상되었다.

29) 연간 15만 톤 이상의 유류를 수입하는 정유사는 원유 수입량에 따라 매년 국가별로 할당되는 기금을 부담해야 한다(IOPC Fund Protocol, 제10조).

30) IOPC Fund Protocol, 제3조.

31) IOPC Fund Protocol, 제4조 제1항, 제4항.

입을 희망하는 국가에만 허용된다. 우리나라는 2010년에 추가기금협약에 가입하였다.

한 국가가 최대 부담하는 액수는 조약발효 후 10년 동안 20%를 넘지 않는다.³³⁾ 이는 추가기금협약에 가입한 국가에서 사고가 발생하면 적용된다. 따라서 1992년 CLC에 비준했으나 추가기금협약에 가입하지 않은 국가에서 사고가 발생한 경우에는 적용이 되지 않는다. 추가기금협약의 경우 분담유 최소 수량량 제도가 존재하는데, 한 국가의 분담유 수량량이 1백만 톤보다 적을 경우 그 국가의 수량량을 1백만 톤으로 인정해주고 이를 근거로 분담금을 낼 수 있도록 하고 있다.³⁴⁾

(4) 소결

국제해사기구는 유류유출사고 피해국을 보호하고 석유 운송업계의 책임을 강화하기 위해 많은 발전을 이루었다. 그러나 이러한 협약들은 석유를 화물로 운송하는 유조선에 대한 보호만을 제공하기 위해 고안되었다. 이러한 협약은 다른 형태의 화물을 운반하는 선박에서 발생하는 유류유출로 인한 오염 피해는 무시하고 있으므로 해양 환경 및 피해자 보호에 큰 공백이 존재한다. 컨테이너선, 화학물질 운반선, 일반 화물선, 여객선, 크루즈선 등 세계에서 가장 큰 선박 중 일부는 석유를 화물로 운송하지 않지만 점점 더 큰 위협이 되고 있다. 이러한 선박은 수백만 갤런의 석유를 운반할 수 있는 능력을 갖추고 있다. 실제로 어떤 경우에는 이러한 선박이 기존 유조선의 운반 능력보다 더 많은 연료유를 운반하기도 한다. 국제해사기구는 '선박연료유 오염손해에 대한 국제협약(선박연료유 협약)'을 제안하면서 이러한 문제를 해결하고자 하였다.

Ⅲ. 선박연료유협약과 책임제한협약

선박연료유란 벙커유(Bunker oil)를 말한다. 벙커유란 선박의 운항 또는 추진을 위해 사용되거나 사용하려는 윤활유를 포함한 모든 탄화수소 광유 및 그러한 유류의 잔류물

32) 이는 처음 두 단계의 보상을 비준한 국가에서 선택적으로 이용할 수 있는 세 번째 단계의 보상이다. UNCTD, Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers, U.N. Doc A/CONF, 2012, p. 32, p. 36.

33) Supplementary Fund Protocol, 제18조 제1항.

34) Supplementary Fund Protocol, 제4조.

을 뜻한다.³⁵⁾ 선박연료유 협약에 의하면 선박 소유자는 선박연료유로 인한 오염 피해에 대해 엄격한 책임 즉, 무과실 책임을 져야 한다. 등록 선박 소유자는 오염 피해에 대한 보상을 보장하기 위한 책임 보험에 가입해야 할 의무가 있다. 피해자는 선박 소유자의 보험사에 직접 보상금 지급을 청구할 수 있다. 이 사건의 경우, 피해국인 모리셔스는 이 협약에 근거하여 보험사 즉 나가시키 해운주식회사의 보험사인 일본 P&I 클럽에 직접 손해배상금 지급을 청구할 수 있다. 그러나 선박연료유 협약은 앞 장에서 살펴본 유조선의 유류유출사고와 관련한 보상제도와 여러 면에서 상이하다. 특히 선박연료유 협약은 별도의 최대 책임 총액을 규정하고 있지 않으며, 이 제도를 보완하는 국제 기금 또한 존재하지 않는다.

1. 2001 선박연료유 협약과 그 특성

CLC-IOPC 기금 제도는 석유를 화물로 운송하기 위해 건조되거나 개조된 선박 즉 유조선에서 유류가 유출된 경우에만 오염 피해를 보상하기 때문에 비 유조선에 대한 보상 범위에 공백이 존재한다. 2001년 선박연료유 오염손해에 대한 국제협약은 1969년 민사 책임협약을 모델로 했지만, 적용 범위의 격차를 해소하기 위해 “모든 유형의 항해 선박 및 해상 선박”을 포함하도록 재정의하였다.³⁶⁾

유조선이 아닌 선박의 소유주는 다른 모든 범주의 항해 선박에서 발생한 선박연료유 오염 피해에 대해서는 유한책임이 적용된다. 선박 소유주가 재정적 배상 불능을 주장하여 책임을 회피할 수 없도록, 선박연료유 협약은 선박 소유주가 특정 유출 재해에서 직면할 수 있는 최대 잠재적 책임 금액에 해당하는 보험 또는 재정적 담보를 보유하도록 강제하고 있다.³⁷⁾

35) International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 제1조 제5항.

36) International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 제1조 제1항.

37) 이 협약은 총톤수 1,000톤 이상의 선박이 “해당 국내 또는 국제 책임제한에 따른 책임 한도와 동일한 금액으로 오염 피해에 대한 등록 소유자의 책임을 보장하기 위해 보험 또는 은행 또는 유사한 금융 기관의 보증과 같은 기타 재정적 담보를 유지하되, 모든 경우에 ‘1976년 개정된 해상 클레임에 대한 책임 제한 협약’에 따라 산출된 금액을 초과하지 않도록” 요구한다. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 제7조 제1항.; 또한 오염 피해에 대한 배상 청구는 등록된 선박 소유주의 오염 피해에 대한 책임에 대해 재정적 담보를 제공하는 보험자 또는 기타 자(전통적으로 P&I 클럽)를 상대로 직접 제기할 수 있다고 규정하고 있다. 협약 제7조 제2항.

2001년 선박연료유 협약은 강력하지만 해결해야 할 몇 가지 문제가 남아 있다. 첫째, 모든 국가가 선박연료유 협약의 회원국은 아니며, 대부분의 SIDS도 체약국이 아니기 때문에 많은 국가가 피해에 취약한 상태이다. 둘째, 선박에 동력을 공급하는 선박연료유는 현존하는 원유 중 가장 등급이 낮고 유해성이 가장 높다. 셋째, 선박 소유주에게 부과되는 책임 한도는 선박연료유 유출 사고의 잠재적 피해국의 피해를 보상하기에는 충분하지 않다.

(1) 선박연료유 협약 체약국과 SIDS

총 58개 SIDS 중 26개국 만이 선박연료유 협약을 비준하였다. 따라서 그 수는 절반에도 미치지 못하고 있다. 이는 SIDS 자신들에게 이런 사고가 일어날 확률이 너무 낮다는 단순한 믿음 때문이다. 그러나 이러한 국가들에는 몇 가지 미묘한 이유가 더 있을 수 있다. 이들 정부는 대부분 규모가 매우 작고 매일 수많은 긴급한 문제를 관리해야 한다. 이들 국가 정부 중 일부는 유엔협약 비준에 시간, 에너지, 자원을 투입하는 것에 우선순위를 매우 낮게 둔다. 일부 SIDS는 법적 조치를 취할 경우 손해배상 책임이 있는 기업의 소속 국가가 원조 축소와 같은 보복을 취할 수 있다는 우려 때문에 이러한 협약을 비준하지 않기로 결정하기도 한다.³⁸⁾

선박연료유 협약이 실제 누구를 보호하는지에 대해서도 의문이 존재한다. 이 협약은 오염을 초래한 선박 소유주에게 책임을 부과하고 있지만, 일부 SIDS는 이 협약이 선박 소유주가 협약의 한계를 넘어서는 많은 책임에서 벗어날 수 있게 해준다고도 생각한다. 이로 인해 일부 SIDS는 협약에 비준하지 않음으로써 실제로 협약보다 더 많은 금액을 회수할 수 있을 것으로 막연히 기대하고 있다. 그러나 협상력의 격차와 주요 해운회사의 본거지인 부유한 국가들의 재정적 이해관계가 영향을 미쳐서 선박연료유 협약을 비준하지 않은 SIDS 국가들이 회수에 불리할 수 있다.³⁹⁾ 세계적인 대기업이 SIDS 국가 전

38) 보복은 대형 해운 기업의 본국으로부터 원조를 줄이거나 완전히 무효화하는 형태로 이루어질 가능성이 높다. Maxine Burkett, A Justice Paradox: On Climate Change, Small Island Developing States, and the Quest for Effective Legal Remedy, University of Hawaii Law Review, Vol. 35, No. 2, 2013, pp. 633-643.

39) “일본 언론은 9월 1일 모리셔스 정부와 일본이 Wakashio호 유류유출사고 정화를 위해 3,400만 달러를 신속하게 처리하기 위한 비밀 협상을 진행 중이라고 보도했다. 이 자금은 어선 100척을 새로 구입하는 데 사용될 것으로 알려졌다.” Nishan Degnarain, *supra* note 5.

체를 위험에 빠뜨리고도 최소한의 보상만 제공한다면 현재의 정책을 재고해야 할 필요가 있을 것이다.

(2) 선박연료유의 유해성

선박연료유는 지속성 유류⁴⁰⁾로 매우 두꺼운 특성으로 인해(그래서 重油라고 불리기도 한다) 해당 지역의 해양 생물을 물리적으로 질식시킬 수 있다.⁴¹⁾ 선박연료유는 두꺼워서 증발과 분산이 억제되어 가벼운 기름에 비해 소멸하는 데 시간이 더 오래 걸리는 경우가 많다. 선박연료유는 정제 공정이 끝날 때 나오는 슬러지로서 수생 생물에 매우 유해하고 독성이 강하며 그 영향이 오래 지속되는 물질로 평가된다.⁴²⁾ 환경에 대한 광범위한 피해를 넘어 인간에게 특히 우려되는 것은 이러한 유형의 유류에 노출될 경우 발암 물질로 의심되기도 한다.⁴³⁾ 인간은 오염된 바다에 서식하는 어류를 섭취함으로써 이러한 기름에 노출될 수 있다. 선박연료유는 독성이 강하기 때문에 일부 대형 유조선 사고와 비교했을 때 유출량이 상대적으로 적다는 점에서 유출 사고가 미미해 보일 수 있지만, 피해국에 막대한 피해와 정화 비용을 초래할 수 있다.⁴⁴⁾⁴⁵⁾

전통적인 선박연료유보다 더 우려스러운 것은 플라스틱을 연료화하는 동향에 따라 개발되고 있는 하이브리드 연료 분야이다. 전 세계 국가들은 엄청난 양의 플라스틱으로 인한 환경 위기에 대처하기 위해 고군분투하고 있다. 현재 일상적으로 사용되고 있는 플라스틱은 분해되는 데 10년에서 1000년이 걸리며, 대부분 재활용되지 않아 많은 국가에서 버려진 플라스틱이 넘쳐나고 있다. 플라스틱을 생산하는 주요 석유 회사들은 이러

40) 지속성 유류(persistent oil)란 원유, 중유, 벙커C유 등으로 해상에 유출되었을 때 쉽게 증발·분산되지 않는 성질을 가지고 있으므로 오염효과가 지속되는 유류를 말한다.

41) 두꺼운 유막은 환경에 가장 큰 피해를 준다. 독성 석유 제품을 먹거나 먹이를 통해 흡입하면 포유류나 조류의 소화, 호흡기, 순환 시스템에 부정적인 영향을 미친다. 또한 유막은 바닷새와 해양 포유류에게 가장 큰 위협이 되며 피부나 깃털을 오염시킨다.

42) Derrick Penner, What is bunker fuel?, Vancouver Sun (Apr 10, 2015), <<https://vancouversun.com/news/metro/what-is-bunker-fuel>>.

43) *Ibid.*

44) UNCTD (2012), *supra* note 32, p. 99.

45) 1997년 캘리포니아 해안에서 목재조각을 운반하던 Kure호가 선박연료유를 105배럴 유출한 사고가 있었다. 10일간 방제 작업 비용은 4,700만 달러였는데, 이는 '배럴당 기준 가장 비싼 기름 유출 사고' 기록을 경신한 것이다. 이 사고에서 연료유 한 배럴을 청소하는 데 들어간 비용은 일반 기름 가격의 약 10,000배에 달했다. U.S. Department of the Interior, M/V Kure Fuel Oil Spill <https://www.cerc.usgs.gov/orda_docs/CaseDetails?ID=947>.

한 버려진 플라스틱을 선박연료유 첨가제로 사용하기 위해 로비를 벌이고 있다. 현재 개발 중인 하이브리드 오일은 기존 선박연료유보다 독성이 훨씬 강하며, 환경에 미치는 지속적인 영향은 아직 알려지지 않았다. Wakashio호가 이 오일을 사용했다는 추측이 제기되면서 정화 및 복구 노력에 완전히 새로운 문제가 추가되었다.⁴⁶⁾

(3) 선박연료유 협약의 책임제한

선박연료유가 초래할 수 있는 심각한 피해 수준을 고려할 때, 이러한 기름 유출 사고의 피해자에 대한 잠재적 보호가 유조선의 유류유출사고와 비슷할 것으로 여겨지겠지만 실제로는 그렇지 않다. 실제로 선박이 유조선이 아닌 경우 선박연료유 재난에 대한 잠재적 책임 한도는 훨씬 낮다.⁴⁷⁾ 한도가 훨씬 낮을 뿐만 아니라 피해 평가 방식 역시 직관적이지 않다. 선박연료유 오염 협약에서 회원국에 대한 손해배상은 실제 유출된 기름의 양이나 유출로 인해 발생한 비용이 아니라 오염을 일으킨 선박의 총 중량(톤수)을 기준으로 산정된다. 이 계산 방식은 소량의 기름만을 유출한 대형 선박에는 피해 산정에 유리해 지지만, 이례적으로 많은 양의 선박연료유를 배출하여 광범위한 피해를 초래한 소형 선박의 경우 피해 산정에 불리해지므로 피해와 책임 사이의 큰 불균형이 발생할 수 있다.

선박연료유 협약은 1992년 CLC를 모델로 하고 있지만, 보상 범위가 중첩되는 방식에는 큰 차이가 있다. 앞서 보았듯이 CLC-IOPC 기금 체제는 회원국에 대해 최대 3단계의 보상 범위 보호를 제공한다. 그러나 선박연료유 협약은 오염 선박의 총 중량을 기준으로 단지 한 단계의 보상 범위만 존재한다. 그러나 이 협약은 선박 소유주가 관련 국가에 적용되는 국내 또는 국제 제도에 따라 책임을 추가로 제한할 수 있도록 허용한다.⁴⁸⁾ 선박 소유주가 책임 한도를 더 낮출 수 있는 별도의 기존 제도로 회피가 가능하므로 보상 범위에 중대한 약점으로 작용할 수 있다.⁴⁹⁾ 이는 선박 소유주와 관련 정부가 어떤

46) Nishan Degnarain, "Was Plastics Being Mixed With Oil In Mauritius Spill To Produce A Horror 'Frankenstein Fuel'?" Forbes (Nov 3, 2020), <<https://www.forbes.com/sites/nishandegnarain/2020/11/03/was-plastics-being-mixed-with-oil-in-mauritius-spill-to-produce-a-horror-frankenstein-fuel/?sh=256f062049ae>>.

47) 이는 발생한 피해 금액이 아닌 선박의 톤수를 기준으로 손해배상을 산정하기 때문이다. 책임은 총 89,770,000 SDR로 제한된다. UNCTD (2012), *supra note* 32, pp. 101-102.

48) UNCTD (2012), *supra note* 32, p. 103.

49) 첫째, 선박연료유 오염에 대한 책임의 한도액과 권리가 오염이 발생한 국가의 법률에 따라 결정되기 때문에 어느 정도의 책임이 적용될지 불확실하다. 싱가포르와 스웨덴과 같은 일부 국가는

제도가 적용되는지 파악하기 위해 시간과 재정적 자원을 투입해야 하므로 또 다른 복잡성과 혼란을 가중시킨다.

잠재적 피해를 설명하기 위해 총톤수 40,000톤인 비 유조선이 좌초되어 선박연료유로 인해 계약국에 피해를 입힌 경우를 예로 들어본다. 피해국은 선박연료유 협약에 따라 최대 1520만 SDR을 회수할 수 있다.⁵⁰⁾ 그러나 동일한 크기의 선박이 유조선인 경우, 계약국은 CLC-IOPC 및 추가기금에 따라 10억 달러 이상을 회수할 수 있다. 앞서 살펴본 Kure호 연료유 유출 사고의 방제 비용을 고려할 때, 인플레이션을 고려하지 않더라도 크루즈선이나 대형 컨테이너선이 선박연료유를 10% 미만으로 배출할 경우 피해국은 10억 달러 이상의 비용을 부담해야 할 수도 있다.

2. 책임제한협약

총체적 책임제한제도(global limitation of liability)란 선박 소유자 등이 선박의 항행 활동과 관련하여 부담하는 법률상의 책임(불법행위책임 및 계약상 책임)을 일괄적으로 일정 한도 내로 제한하는 특유의 제도를 말한다. 개별적 책임제한제도와 더불어 각국에서 인정받고 있다. 선박 소유자의 책임 범위를 사고마다 채권을 발생시킨 선박의 톤수에 일정 금액을 곱하여 산출된 금액을 한도로 제한하는 금액책임주의가 대표적인 방식이다. 총체적 책임제한에 관한 국제협약으로는 1924년 선박소유자책임제한협약,⁵¹⁾ 1957년 선박소유자책임제한협약,⁵²⁾ 1976년 해사채권에대한책임제한협약,⁵³⁾ 1996년 해사채권에대

제한 협약 중 하나의 당사국이고, 영국과 캐나다를 포함한 다른 국가는 CLC 제도를 선박연료유 유출에 확대 적용하고 있으며, 나머지 국가 중 일부는 미국의 OPA와 같이 유출 책임과 제한을 다루는 특별법이 있는 반면, 중국과 같이 오염 피해에 적용되는 제한법률이 없는 국가도 있다. 제한법률이 없는 국가가 선박연료유 협약의 당사국이 되면 선박연료유 오염 피해에 대한 선박 소유주의 책임은 무제한이 된다. 이로 인해 유사한 피해에 대해 책임을 지는 당사자들 간에 매우 다른 한도액이 적용될 뿐만 아니라 선박연료유 유출로 인해 관할권마다 직면하는 다양한 재정적 위험을 예측할 수 없게 된다. Chao Wu, Liability and Compensation for Bunker Pollution, Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 33, No. 553, 2002, pp. 561-562.

50) 40,000 GT 선박의 경우, 한도는 $(1,000,000 \text{ SDR}) + (400 \text{ SDR} \times 28,000) + (300 \text{ SDR} \times 10,000) = 1520 \text{ 만 SDR}$.

51) International Convention for the unification of certain rules relating to the limitation of liability of owners of sea-going vessels, 1924.

52) International Convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels, 1957.

53) Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC).

한책임제한협약개정(정서,54) 1996년 개정(정서의 책임제한액 개정55) 등이 있다.

(1) 1976년 LLMC와 1996년 개정(정서)

LLMC협약은 총 23개조로 구성되어 있다. 책임제한 주체로서 항해 선박의 소유자, 용선자, 관리인 및 운항자를 포함함으로써 종래 선박 소유자 중심에서 해사채권(Maritime claims) 중심의 제도로 전환하였다.⁵⁶⁾ 책임제한채권의 범위로는 선박에서 또는 선박의 운항이나 구조활동에 직접 관련하여 발생한 사람의 사망, 신체의 상해 또는 선박 이외 물건의 멸실 또는 훼손으로 인하여 생긴 손해에 관한 채권, 운송물, 여객 또는 수하물의 운송 지연으로 생긴 손해에 관한 채권, 이외의 선박의 운항 또는 구조 활동과 직접 관련하여 발생한 계약상의 권리 이외의 타인의 권리 침해로 인하여 생긴 손해에 관한 채권 및 상기 채권의 원인이 된 손해를 방지 또는 경감하기 위한 조치에 관한 채권 또는 그 조치의 결과로 인해 생긴 손해에 관한 채권을 포함하였다.⁵⁷⁾

이 협약에서 책임제한은 두 가지의 클레임, 즉 인명손상 또는 신체손상에 대한 클레임과 다른 선박 또는 재산이나 항만과 같은 재산에 대한 클레임에 대하여 적용된다. 인명 클레임에 대한 책임은 500톤 이하 선박인 경우는 330,000 SDR로 제한되며, 500톤 이상의 선박에 대하여는 각 크기별로 톤당 규정액이 정해져 있다. 재산에 대한 클레임은 500톤 이하의 선박은 200,000 US\$로 제한되며, 그 이상의 선박은 인명 클레임보다 낮은 액수나 그와 유사하게 규정되어 있다.

청구 한도는 선박의 톤수에 따라 결정되며, 1976년 LLMC에서는 최대 1,300만 SDR, 1996년 의정서에서는 최대 4,650만 SDR로 제한된다. 1976년 해사채권책임제한협약(LLMC)에서 기타 물적손해채권에서 책임제한의 한도액은 500톤 이하는 16만7천 SDR이고, 500톤 초과 선박은 앞의 금액에 일정 톤수를 기준으로 1톤당 일정 금액을 가산하게 된다.⁵⁸⁾ 1996년 해사채권에 대한 책임제한협약 개정(정서(LLMC Protocol 96)에서는

54) Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of 1976.

55) Limits of liability for shipping raised with adoption of amendments to 1996 Protocol to the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims.

56) LLMC, 제1조.

57) LLMC, 제2조.

58) 물적 손해에 대한 채권은 먼저 300톤 이하 선박에 대해서는 각국의 자율입법에 맡기고, ① 300~500톤이하 선박은 167,000 SDR(정액), ② 501~3만톤 선박은 ①의 금액과 5백톤 초과분 톤당 167 SDR의 총액, ③ 30,001~7만톤 선박은 ②의 금액과 3만톤 초과분 톤당 125 SDR의 총액, ④ 7만

LLMC 대비 책임한도액을 2~4배 인상하였다.⁵⁹⁾

(2) 책임한도액의 결정

선박 소유주의 책임에도 불구하고, 선박연료유 협약 제7조 제1항에 따라 총톤수 1,000톤 이상의 선박은 보험에 가입하거나 은행 또는 기타 금융 기관의 재정적 담보 하에 유지되어야 한다. 이 조항에 따라 보험자는 피보험자를 대신하여 해당 한도액 범위 내에서 오염 피해자에게 보상금을 지급해야 한다. 보험은 오염 피해를 보상하되, 보험 금액은 LLMC에 따른 최대 책임 금액으로 제한된다. 청구인은 오염으로 인한 보상 및 손실에 대해 보험사 또는 선박에 대한 금융 담보를 제공하는 지정된 금융 기관에 직접 소송을 제기할 수 있다.

일본은 LLMC 및 1996년 개정의정서의 당사국이기 때문에 Wakashio호는 일본 P&I 클럽에 보험이 가입되어 있다. 따라서 1996년 개정의정서에 따라 최대 4650만 SDR의 강제 손해 및 오염 보험금을 청구할 수 있다. 모리셔스는 1976년 LLMC의 당사국이지만 1996년 개정의정서에는 가입하지 않았다. 모리셔스와 일본은 서로 다른 LLMC 조약을 비준했기 때문에 모리셔스 법원이 해당 조약의 해석을 어떻게 결정하느냐에 따라 한도액이 결정될 수 있다.⁶⁰⁾ 이는 선박연료유 협약에서는 유류오염피해가 발생한 국가의 법원에서만 선박소유자 등 책임 있는 자에게 손해배상을 청구할 수 있도록 규정하고 있기 때문이다(선박연료유 협약 제9조 제1항). 이에 근거하여 이 사건은 모리셔스 법원이 관할권을 가지고 있다.

톤 초과 선박은 ③의 금액과 7만톤 초과분 톤당 83 SDR의 총액으로 제한하였다(LLMC, 제6조 제1항b).

59) 물적 손해에 대한 채권은 ① 2000톤 이하 선박에서 1백만 SDR(정액), ② 2001~3만톤 선박에서는 ①의 금액과 2천톤 초과분 톤당 400 SDR의 총액, ③ 30,001~7만톤 선박에서는 ②의 금액과 3만톤 초과분 톤당 300 SDR의 총액, ④ 7만톤 초과 선박에서는 ③의 금액과 7만톤 초과분 톤당 200 SDR의 총액으로 제한하였다(LLMC Protocol 96 제6조 제1항b).

60) Reuters, Who pays for Mauritius oil spill and how much?, (August 14, 2020)
<<https://www.reuters.com/article/idUSKCN25A196/>>.

IV. Wakashio호 사고의 배상 · 보상책임

1. 책임의 주체

선박연료유 협약 제3조 제1항에 따라 선박 소유주는 오염 피해(Pollution damage)에 대한 책임을 져야 한다. 선박소유자는 협약 제1조 제3항에 따라 선박의 등록 소유자, 용선자, 관리자 및 운영자를 포함한 소유자 등으로 광범위하게 정의된다. 이러한 광범위한 정의의 결과, 각 유형의 선박 소유주가 피해에 대한 책임을 질 수 있다.

협약은 오염 피해를 야기한 사고에 대해 책임이 있는 자 또는 당사자가 둘 이상인 경우, 협약 제3조 제2항에 규정된 바와 같이 연대책임 원칙을 확립하고 있다. Wakashio호는 나가시키 해운이 소유하고 있었으며 미쓰이 O.S.K. 라인이 운항하였다. 선박연료유 협약에 따라 이 두 회사는 선박 소유주로 분류되기 때문에 선박 좌초 사고의 원인이나 조치에 따라 유출 사고로 인한 피해를 보상할 책임은 개별적으로 또는 공동으로 존재할 수 있다.

이러한 광범위한 정의와 연대책임은 선박연료유 협약이 CLC 제도와 같은 2차 보상 메커니즘이 없는 독립적인 협약이기 때문에 의도된 것이라는 주장이 제기되기도 하였다.⁶¹⁾ 이 조항은 피해를 야기한 모든 관련 당사자에게 책임을 묻고 보상금을 지급할 책임을 지우는 것을 목표로 한다. 또한, 협약의 특정 유형의 선박 소유주가 파산하여 피해를 보상할 수 없는 경우 다른 선박 소유주가 유류오염 피해에 대한 비용을 지불할 책임이 있을 수 있다는 점을 예비하기 위하여 책임 주체를 광범위하게 정의하였다.⁶²⁾

이 사건의 경우 미쓰이 O.S.K. 라인은 이 사건 선박의 용선자이고, 이 사건 선박의 운항관리는 나가시키 해운 주식회사가 수행하였다. 그러나 미쓰이 O.S.K. 라인이 선박연료유 협약에 따라 배상 책임을 져야 할 가능성은 매우 낮다. 선박연료유 협약은 등록된 선박 소유주에게만 의무보험을 부과하고 있다. 나가시키 해운 주식회사는 그 규정에 따라 보험에 가입하였으므로, 이 사건 오염 피해에 관한 비용 청구는 나가시키 해운 주식

61) Nicholas Gaskell and Craig Forrest, Marine Pollution Damage in Australia: Implementing the Bunker Oil Convention 2001 and the Supplementary Fund Protocol 2003, University of Queensland Law Journal, Vol. 27, No. 2, 2008, p. 137.

62) Ling Zhu (ed), 'Pollution from Ships' Bunkers and the Advent of the Bunkers Convention' in Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, Springer Berlin, Heidelberg, 2007, p. 30.

회사와 보험회사에 이루어질 것이다.⁶³⁾

2. 책임한도액

이 사건의 경우 일본은 LLMC 1996(총 최대 책임액 약 6,500만 달러)의 당사국이며, 모리셔스는 LLMC 1976(총 최대 책임액 약 1,800만 달러)의 당사국이다. 총 최대 배상책임액이 어느 정도인지에 대해서는 LLMC 1996의 총 최대 배상책임액인 약 6,517만 달러가 될 수 있다는 견해가 있다.⁶⁴⁾ 그러나 궁극적으로 결정은 법원에서 내려질 것이다.

향후 피해자와 선박 소유자 또는 보험자가 지급해야 할 손해배상액에 대한 합의가 이루어지지 않을 경우 국내 법원에 소송을 제기하여 법원에서 사건을 심의할 수도 있다. 물론 소송절차 개시 후 재판 외 합의 또는 사적 합의를 통해서도 합의가 이루어질 수도 있다. 그러나 엄밀히 말하면, 유류오염 피해 이외의 쟁점(예: 좌초로 인한 산호초 피해 비용 등)에 대해서는 다른 국가의 법원도 관할권을 가질 수 있다.⁶⁵⁾ 소송을 제기하는 방법과 장소는 모리셔스의 청구인에 따라 달라질 것이다.

한편, LLMC에 따른 총 최대 책임액이 적용되지 않을 가능성도 있다. 이는 선박 소유주가 법원에 LLMC 적용을 신청하지 않는 경우이거나, 법원이 선박 소유주가 극도로 악의적인 행위를 했다고 판단하는 경우이다. 일반적으로 보험 약관 등에서는 이러한 경우 선박 소유주에게 보험금을 지급하지 않는다고 규정하고 있다. 그러나 현실적으로 선박 소유주가 악의적인 행위를 한 것으로 간주되는 경우는 매우 드물다. 일반적으로 선장 및 선원 등의 행위는 선박 소유자의 행위와 별개로 간주된다. 따라서 선박의 선장이 극도로 악의적인 행위를 한 것으로 간주되더라도, 이로 인해 선박 소유자도 당연히 극도로 악의적인 행위를 한 것으로 간주되는 것은 아니다.

이 사건의 경우, 나가시키 해운이 극히 악의적인 행위를 한 것으로 판단될 가능성은

63) 물론 법적 책임과 별개로 미쓰이 O.S.K. 라인은 용선자로서 이 선박의 용선을 통해 달성된 상업 활동의 수혜자로서 사회적 책임을 다해야 한다는 점은 분명하다. 오염 제거 및 피해 배상 등을 지원함으로써 사고로 인해 피해를 입은 모리셔스의 사회, 주민, 환경에 대한 긴밀한 지원을 제공하는 것이 필요할 것이다.

64) UNCTAD, Mauritius oil spill puts spotlight on ship pollution, (19 Aug 2020)
<<https://unctad.org/news/mauritius-oil-spill-puts-spotlight-on-ship-pollution>>.

65) 사고 당시 일본에서는 선박연료협약이 아직 발효되지 않았기 때문에(기타는 완료되었지만) 협약의 구속을 받지 않는다. 그러나 일본 법원이 관할권을 인정할 가능성도 있다.

낮다고 판단되며(그러나 이는 관할 국내 법원에 따라 달라질 수 있다), LLMC 1976 또는 LLMC 1996 중의 어느 하나의 총 최대 책임액이 적용될 것으로 보인다. 그러나 과거 사례와 비교해보면 이번 사고의 손해배상액이 LLMC에 명시된 총 최대 배상액을 초과할 가능성도 없지는 않다.

유조선에 대한 체제와 달리 선박연료유 협약 체제는 민사책임을 보완하는 국제 기금이 존재하지 않는다. 보험으로 완전히 보상할 수 없는 오염 피해의 경우 피해자 보상이 적절히 확보되지 않을 수 있다. 특히 모리셔스는 SIDS로서 법적 경제적 사회적 자원이 많이 취약한 국가이기에 이러한 요소는 더욱 부각될 수 있다. 이러한 점이 국제사회에서 협약의 한계를 고려하면서 대책 및 보상의 실효성을 확보하기 위한 논의를 촉발시켰다는 지적 역시 제기되고 있다.

3. 손해배상의 범위

총 책임 한도액과 함께 다른 문제들도 향후 중요한 논의의 대상이 될 것이다. 즉, 기름 제거, 회수, 방제 외에 어업과 관광업에 대한 피해는 어느 정도까지 보상할 것인가, 즉 보상의 대상이 되는 피해의 종류가 무엇인가 하는 것들이다. 선박연료유 협약에 따르면 보상의 대상이 되는 피해는 오염으로 인해 선박 외부에서 발생한 손실 또는 손해이다. 환경 악화로 인한 이익의 손실을 제외하고 실제로 시행된 합리적인 복구 조치 비용, 예방 조치 비용 및 예방 조치의 결과로 발생하는 손실 또는 손해가 포함되는 것이다(선박연료유 협약 제1조 제9항).

구체적으로 보상되는 비용은 어떻게 될 것인가? 유조선에 대한 제도에 따라 국제유류오염보상기금(IOPC Funds)에서 제작한 클레임 매뉴얼을 참고할 수 있다. 이 매뉴얼은 청구인이 IOPC에 손해배상을 요청할 때 참고하도록 제작되었다. 선박연료유 협약 사건에 이를 직접 적용할 수는 없지만, 손해의 정의는 두 제도에서 유사하다. 따라서 이 매뉴얼은 이 경우에도 유용한 참고 자료가 될 수 있을 것이다.

클레임 매뉴얼은 보상 청구가 가능한 손해의 범위를 다음에 표시된 범주에 따라 분류하였다.⁶⁶⁾ 청구 내용으로는 ① 기름 제거, 복구 및 청소 비용, ② 재산 피해 - 기름에 오염된 자산 소유자의 이익 손실 (예: 오염된 어망의 청소, 수리, 교체 비용), ③ 결과적

66) IOPC Funds, Claims Manual (2019)

<https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2019-Claims-Manual_e-1.pdf>.

손실 - 오염된 자산을 사용할 수 없게 됨에 따라 얻었어야 할 금전적 수입의 손실 (예: 오염된 그물로 인해 손실된 어획물의 가치), ④ 순수한 경제적 피해 - 예를 들어, 어민들의 소유물이 유류 오염 피해를 입지는 않았지만, 평소 조업하던 해역이 오염되어 대체 조업 지역이 없어짐에 따라 발생한 어업 손실, ⑤ 환경 피해 - 환경 피해의 자연적 회복을 가속화하기 위한 합리적인 복원 조치 비용. 그러나 오염과 피해 사이에 밀접한 인과 관계가 존재해야 하며, 이를 정량화할 수 있어야 한다. 이론적 모델에 따른 추상적 정량화 계산에 근거한 보상은 인정되지 않는다.

이 사건이 발생한 장소는 랍사르 협약에 따라 등록된 습지 세 곳과 가깝다. 관광 및 수산업에 중요한 산호초 등 생태계에 대한 오염이 확산되고 있다. 이러한 경우 다음과 같은 질문이 중요한 논의 대상이 될 수도 있다: 위의 ②~⑤에 나타난 각 피해, 특히 추정정이 어려운 ⑤의 환경 피해에 대한 복구 비용을 어느 정도까지 인정해야 하는가? 피해 비용으로 인정되지 않는다면 어떤 국제적 지원과 지원이 가능한가? 이러한 문제들은 그야말로 난제라고 할 수 있을 것이다. 그러나 이 문제는 향후의 연구 과제로 남긴다.

V. 맺음말

이 사건에 적용되는 사법 규정은 일반 선박에 의한 유류오염 피해를 규율하는 선박 연료유 협약과 선박 소유주가 지급해야 할 최대 배상액을 규정하는 LLMC 1976 및 LLMC 1996이 된다.⁶⁷⁾ 선박연료유 협약에 근거한 손해배상 청구는 선박 소유자인 나가 시키 해운을 대상으로 하며, 이는 기름유출 피해가 발생한 모리셔스의 국내 법원의 관할에 속한다.

최종 금액은 모리셔스 국내 재판의 향방에 따라 달라지겠지만, LLMC 1976 또는 LLMC 1996이 적용될 경우 최대 약 1,800만 달러(LLMC 1976) 또는 약 6,500만 달러(LLMC 1996)의 배상금이 부과될 것으로 예상된다. 이 경우 피해국인 모리셔스와 선박 소유주

67) 선박 기인 오염 예방, 저감 및 통제 조치에는 공법 규정이 적용된다. 공법 규정에 따라 기국은 주요 책임의 주체로 간주된다. 따라서 Wakashio호의 기국인 파나마도 유엔해양법협약 및 관련 IMO 협약에 따른 기국의 의무를 준수했는지에 대하여 책임을 피할 수 없다. 그러나 편의치적국인 파나마가 합당한 책임을 질 것으로 기대하기는 현실적으로 쉽지 않다.

의 소재국인 일본이 비준한 협약이 다르기 때문에 법원의 판결에 의해 최대 배상액이 결정될 가능성이 높다. 그러나 피해자의 구제를 목적으로 한다면 피해자와 가해자(보험금 지급자)가 모두 최대 배상액을 예측하기 쉬운 상황을 만드는 것이 바람직할 것이다.

모리셔스와 일본 정부가 비공개 협상을 통해 Wakashio호 유류유출사고 정화를 위해 3,400만 달러에 합의했다는 보도가 있었다.⁶⁸⁾ 모리셔스 정부의 제안에 따르면 3,000만 달러는 어선 100척 건조에, 245,000달러는 어부 475명과 선장 60명 교육에, 300만 달러는 알비온 수산연구센터 개보수에 사용될 예정이라고 한다. 일본 정부와의 합의에 따라 모리셔스 정부는 2020년 8월 Wakashio호 유류유출사고로 인한 지역 어민과 관광업 종사자들의 소득 손실을 보상하기 위해 250달러의 보조금을 지급하기 시작하였다. 모리셔스 국민들은 환경 관련 재할 및 복원 프로그램과 같은 환경 피해에 대한 고려가 부족하다는 이유로 3,400만 달러의 보상금을 비판하였다.⁶⁹⁾ 이러한 비판은 Wakashio호 유류유출사고로 인한 오염이 청정 해양 지역에 영향을 미쳐 희귀종과 고유종이 풍부한 생태계와 모리셔스의 경제에 큰 영향을 미쳤기 때문에 당연한 것으로 보인다.

이 사건을 계기로, 더 많은 국가들이 더 큰 보상을 제공하는 LLMC 1996를 비준하고 총 최대 책임액에 관한 법적 안정성을 더 강화해야 한다는 요구가 거세지고 있다. 특히 모리셔스와 같은 소도서 개발도상국(SIDS)은 관광업과 수산업 등 해양 수산 관련 경제에 대한 의존도가 상당히 높으므로 선박에 의한 유류유출 위험에 대단히 취약하다.⁷⁰⁾ 따라서 모리셔스와 같은 국가들이 피해 발생 시 최대한 보상을 받을 수 있도록 하려면 소도서 개발도상국(SIDS)이 협약에 더 많이 참여하도록 유도하는 장려책이 필요할 것으로 생각된다.

68) Nishan Degnarain, 'Mauritius Seeks Quick Backdoor Deal With Japan For \$34 Million Over Wakashio Oil Spill', Forbes (Sep 1, 2020). <<https://www.forbes.com/sites/nishandegnarain/2020/09/01/mauritius-seeks-quick-backdoor-deal-with-japan-for-34m-over-wakashio-oil-spill/?sh=5c2e100e7cf8>>.

69) *Ibid.*

70) UNCTAD, Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: Studies in Transport Law and Policy, 2012 No. 1, 2012, p. 1.

참 고 문 헌

김인현, “유류오염손해 및 보상법 관련 최근동향”, 인권과 정의 제386호, 대한변호사협회, 2008.

문광명, “유류오염손해에 관한 보상제도 및 보상절차의 개선방향 -허베이 스피리트호 유류오염사고의 시사점을 중심으로-”, 한국해법학회지, 제40권 제2호, 2018.

이정원, “선박소유자의 총체적 책임제한의 요건에 관한 검토 -대법원 2012. 4. 17. 자 2010마222 결정을 중심으로-”. 법학연구, 제57권 제3호, 부산대학교 법학연구소, 2016.

한낙현 · 남택삼, “연료유협약상 일반선박의 유류오염손해보상제도에 관한 고찰”, 한국해법학회지, 제31권 제2호, 2009.

Ling Zhu (ed), ‘Pollution from Ships’ Bunkers and the Advent of the Bunkers Convention’ in Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, Springer Berlin, Heidelberg, 2007.

Chao Wu, “Liability and Compensation for Bunker Pollution, Journal of Maritime Law & Commerce”, Vol. 33, No. 553, 2002.

Maxine Burkett, “A Justice Paradox: On Climate Change, Small Island Developing States, and the Quest for Effective Legal Remedy”, University of Hawaii Law Review, Vol. 35, No. 2, 2013.

Nicholas Gaskell and Craig Forrest, “Marine Pollution Damage in Australia: Implementing the Bunker Oil Convention 2001 and the Supplementary Fund Protocol 2003”, University of Queensland Law Journal, Vol. 27, No. 2, 2008.

IOPC Funds, Claims Manual (2019)

<https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2019-Claims-Manual_e-1.pdf>.

UNCTD, Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers, U.N. Doc

A/CONF, 2012.

UNCTAD, Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: Studies in Transport Law and Policy, 2012 No. 1, 2012.

Derrick Penner, What is bunker fuel?, Vancouver Sun (Apr 10, 2015),

<<https://vancouversun.com/news/metro/what-is-bunker-fuel>>

Navin Singh Khadka, 'Why the Mauritius Oil Spill Is so Serious', BBC News (13 August 2020),

<<https://www.bbc.com/news/world-africa-53754751>>.

Nishan Degnarain, "Island Of Death: Thousands Of Sea Creatures Found Dead Five Miles From Wakashio Wreck." Forbes (Oct 9, 2020), <<https://www.forbes.com/sites/nishandegnarain/2020/10/09/island-of-death-thousands-of-sea-creatures-found-dead-5-miles-from-wakashio-wreck/?sh=4ca93ed82099>>.

Nishan Degnarain, 'Mauritius Seeks Quick Backdoor Deal With Japan For \$34 Million Over Wakashio Oil Spill', Forbes (Sep 1, 2020). <<https://www.forbes.com/sites/nishandegnarain/2020/09/01/mauritius-seeks-quick-backdoor-deal-with-japan-for-34m-over-wakashio-oil-spill/?sh=5c2e100e7cf8>>.

Nishan Degnarain, "Was Plastics Being Mixed With Oil In Mauritius Spill To Produce A Horror 'Frankenstein Fuel'?" Forbes (Nov 3, 2020), <<https://www.forbes.com/sites/nishandegnarain/2020/11/03/was-plastics-being-mixed-with-oil-in-mauritius-spill-to-produce-a-horror-frankenstein-fuel/?sh=256f062049ae>>.

Paolo Tibaldeschi, "What must we learn from Mauritius' worst oil spill disaster", Medium (Aug 14, 2020), <<https://medium.com/@paolo.tibaldeschi/what-must-we-learn-from-mauritius-worst-oil-spill-disaster-f20dde73dfd3>>.

Reuters, Who pays for Mauritius oil spill and how much?, (August 14, 2020)

<<https://www.reuters.com/article/idUSKCN25A196/>>.

IMO helping to mitigate the impacts of MV Wakashio oil spill in Mauritius (17 August 2020) International Maritime Organization(IMO), <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/24-MV-Wakashio-oil-spill-response-Mauritius.aspx>>.

금융법연구 제13권 제1호(통권 제18호)

UNCTAD, Mauritius oil spill puts spotlight on ship pollution, (19 Aug 2020)
<<https://unctad.org/news/mauritius-oil-spill-puts-spotlight-on-ship-pollution>>.

U.S. Department of the Interior, M/V Kure Fuel Oil Spill
<https://www.cerc.usgs.gov/orda_docs/CaseDetails?ID=947>.

Convention on Biological Diversity, 'Mauritius - Main Details', Biodiversity Facts,
<<https://www.cbd.int/countries/profile/?country=mu>>.

Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC).

Convention on the International Maritime Organization, 1948.

International Convention for the unification of certain rules relating to the limitation of liability
of owners of sea-going vessels, 1924.

International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, Nov. 29, 1969

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil
Pollution Damage

International Convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels,
1957.

International Oil Pollution Compensation Funds.

Limits of liability for shipping raised with adoption of amendments to 1996 Protocol to the
Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims.

Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution,
Nov. 27, 1992

Protocol of 1992 to Amend the International Convention on the Establishment of an
International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971

Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of
1976.

Ramsar Convention on Wetlands of International Importance Especially as Waterfowl Habitat.

United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay, 10 December 1982

<국문요약>

2020년 7월 25일, 파나마 선적의 화물선 MV Wakashio호가 모리셔스 남동쪽 해안에서 좌초되었다. 8월 6일, 선체의 균열로 인해 선박연료유 약 1,200톤이 매우 민감한 자연보호구역으로 유출되었다. Wakashio호 유류유출사고는 다른 유류유출사고에 비해 상대적으로 소량이지만, 민감한 지역에 근접했기 때문에 모리셔스 해안에 큰 영향을 미쳤다.

이 사건에 적용되는 사법 규정은 일반 선박에 의한 유류오염 피해를 규율하는 선박연료유 협약과 선박 소유주가 지급해야 할 최대 배상액을 규정하는 LLMC 1976 및 LLMC 1996이 된다. 선박연료유 협약에 근거한 손해배상 청구는 선박 소유주인 나가시키 해운을 대상으로 하며, 이는 기름유출 피해가 발생한 모리셔스의 국내 법원의 관할에 속한다.

최종 금액은 모리셔스 국내 재판의 향방에 따라 달라지겠지만, LLMC 1976 또는 LLMC 1996이 적용될 경우 최대 약 1,800만 달러(LLMC 1976) 또는 약 6,500만 달러(LLMC 1996)의 배상금이 부과될 것으로 예상된다. 이 경우 피해국인 모리셔스와 선박 소유주의 소재국인 일본이 비준한 협약이 다르기 때문에 법원의 판결에 의해 최대 배상액이 결정될 가능성이 높다. 그러나 피해자의 구제를 목적으로 한다면 피해자와 가해자(보험금 지급자)가 모두 최대 배상액을 예측하기 쉬운 상황을 만드는 것이 바람직할 것이다.

이 사건을 계기로 더 많은 국가들이 더 큰 보상을 제공하는 LLMC 1996을 비준하고 총 최대 책임액에 관한 법적 안정성을 강화해야 한다는 요구가 더욱 거세지고 있다. 특히 모리셔스와 같은 소도서 개발도상국(SIDS)은 관광업과 수산업 등 국내 경제의 바다 의존도가 높기 때문에 선박에 의한 유류유출 위험에 매우 취약하다. 모리셔스와 같은 국가들이 피해 발생 시 최대한 보상을 받을 수 있도록 하려면 소도서 개발도상국(SIDS)이 협약에 더 많이 참여하도록 유도하는 장려책이 필요할 것이다.

주제어 : MV Wakashio호, 유류유출사고, 해양 오염, 선박연료유 협약, 책임제한 협약, 총 최대 책임액

<Abstract>

A Study on MV Wakashio Oil Spill Compensation and Liability

Lee, Eun Ju^{*}

On July 25, 2020, Japanese-owned bulk carrier MV Wakashio flying Panama's flag ran aground off the southeast coast of Mauritius. On August 6, a crack in the hull released approximately 1,200 tons of marine fuel oil into a highly sensitive Nature Reserve. Although the amount of oil spilled from the Wakashio was relatively small compared to other oil spills, it had a significant impact on the coast of Mauritius due to its proximity to the very sensitive area.

The applicable legal rules in this case are International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (Bunker Convention), which governs oil pollution damage caused by ordinary ships, and Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC 1976) and LLMC 1996, which provide for maximum compensation payable by ship owners. Claims for damages under Bunker Convention are directed against the ship's owner, Nagashiki Shipping, which falls under the jurisdiction of the domestic courts of Mauritius where the oil spill occurred.

Total maximum liability will depend on the outcome of the Mauritian domestic proceedings, but it is expected to be up to approximately \$18 million (LLMC 1976) or approximately \$65 million (LLMC 1996) if the LLMC 1976 or LLMC 1996 applies. In this case, total maximum liability is likely to be determined by the court due to the different conventions ratified by the victim country, Mauritius, and the ship owner's country, Japan. However, for the purpose of victim relief, it is desirable to create a situation where both the victim and the perpetrator (insurance payer) can easily predict the maximum amount of compensation.

This incident has increased calls for more countries to ratify the LLMC 1996, which provides for greater compensation, and for greater legal certainty regarding aggregate maximum liability.

^{*} Doctoral student, Department of Law, Graduate School, Pusan National University.

MV Wakashio호 유류유출사고 배상 및 보상책임에 관한 소고

Small Island Developing States (SIDS), such as Mauritius, are particularly vulnerable to the risk of oil spills from ships due to the high dependence of their domestic economies on the sea, including tourism and fisheries. To ensure that these countries receive total maximum liability in the event of damage, incentives will be needed to encourage greater participation in the Convention in the future.

Keywords : MV Wakashio, oil spill, marine pollution, Bunker Convention, LLMC 1976, LLMC 1996, Total maximum liability.

