

2026년 1월 12일

1992년 유류오염손해에 대한 민사책임협약(1992 CLC)상 ‘선박’의 정의에 관하여 회원국에 대한 국제유류오염보상기금(IOPC Funds)의 개정 지침

2025년 11월에 열린 국제유류오염보상기금(International Oil Pollution Compensation Funds; 이하 “IOPC Funds”)의 정기회의에서, IOPC Funds의 집행위원회는 IOPC Funds의 간행물인 ‘Guidance for Member States – Consideration of the definition of ‘ship’ under the 1992 Civil Liability Convention’에 포함시킬 새로운 각주(Footnote)를 승인하였습니다. 본 각주는, 1992년 유류오염손해에 대한 민사책임협약(1992 Civil Liability Convention; 이하 “1992 CLC”)과 2001년 선박 연료유 협약(2001 Bunkers Convention)에 따른 자격을 갖춘 선박이, 1992 CLC상 “선박”으로서의 적용이 중지되는 시점을 결정하는 표준 절차에 대한 지침을 제시합니다.

본 회람은 MARPOL Annex I 상의 화물과 MARPOL Annex II 상의 화물을 바꾸어 가며 선적하는 탱커선에 대한 변경 사유와 지침의 개요를 제공합니다.

법률 체계

지속성 유류를 운송하는 탱커로부터의 유류오염손해에 대한 보상 제도의 개요

1992 CLC, 1992년 국제유류오염보상기금협약(1992 Fund Convention) 및 2003년 추가기금협약(2003 Supplementary Fund Protocol)은 해당 협약의 당사국 영해 또는 배타적 경제수역에서 발생하는 탱커선의 지속성 유류 유출로 인한 오염손해에 대한 책임 제도를 제정하였습니다.

1992 CLC는, 등록선주가 선박으로부터의 지속성 유류 유출 또는 배출로 인한 오염손해에 대해 엄격 책임을 부담하도록 규정하고 있습니다. 이러한 엄격 책임을 부담하는 대신에, 등록선주는 선박의 크기에 따라 최대 89,770,000 SDR(Special Drawing Rights)까지 책임을 제한할 수 있습니다.

1992 Fund Convention은, 1992 CLC를 적용할 수 없거나 불충분한 경우, 피해자에게 상기의 한도를 초과하여 최대 203,000,000 SDR까지 보상하기 위한 제도를 마련하였습니다. 2003 Supplementary Fund

Protocol 은, 1992 Fund Convention 하에서 가용한 금액을 초과하는 추가 보상을 규정하여, 사고당 총 750,000,000 SDR 의 보상 금액을 제공합니다. 두 협약의 자금은 체약국에 있는 유류 수하인의 부담금으로 조달됩니다.

탱커선이 1992 CLC 상 선박으로 적용되는 시점

1992 CLC 의 Article 1(1)은 “선박”을 다음과 같이 정의합니다:

“산적유류를 화물로서 운송하기 위하여 건조되거나 개조된 모든 해상항행 선박 및 모든 형태의 항해선을 말한다. 다만, 유류 및 다른 화물을 운송할 수 있는 선박은 실제로 산적유류를 화물로서 운송하거나 운송 후 항해시 산적유류의 잔재가 없음을 증명하지 아니하는 한 선박으로 간주한다.”

1992 CLC 의 Article 1(5)는 “유류”를 다음과 같이 정의합니다:

“선박에 화물로서 운송되거나 선용유로서 사용되는 원유, 연료유, 중디젤유 및 윤활유 등 모든 지속성 탄화수소 광물유를 말한다.”

1992 CLC 에서는 화물의 유출 뿐만 아니라 화물이 선적된 탱커선에서의 연료유 유출도 해당된다는 의미입니다. 또한, 이전 항차에서 산적유류를 화물로서 운송한 후에 공선 항해시 산적유류의 잔재가 없음을 증명하지 못한 탱커선에서의 연료유 유출도 해당됩니다. 이에 대한 예시로 Bow Jubail 사건이 있습니다.

The Bow Jubail

사고 내용

2018 년 6 월 23 일, 유류 및 화학제품 운반 탱커선인 Bow Jubail 이 Rotterdam 항에서 부두와 충돌하여 약 217 톤의 연료유가 유출되었을 때 공선 상태였습니다. 당시 Bow Jubail 은 공선이었지만, Houston 에서 Antwerp 를 거쳐 Rotterdam 으로 향한 이전 항차에서 지속성 산적유류를 화물로서 운송했었습니다. 지속성 유류 화물을 양하 후, 선박은 MARPOL 기준의 사전 세척 과정을 거쳐 슬롭(Slop)을 폐기물 수용

시설로 배출하였을 뿐만 아니라, 다음 항차의 화물 선적에 필요한 청결 기준을 충족하기 위해 두번의 상업적 세척 작업을 수행하였습니다.

선주는 2001 Bunkers Convention 에 근거하여 Rotterdam 지방법원에 해사채권책임제한협약(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims; 이하 “LLMC”)에 따른 책임 제한을 신청하였습니다. 그러나, 법원은 이 신청을 기각하였고, 항소법원에서도 사건 당시 Bow Jubail 에 잔재가 없었음을 선주가 충분히 입증하지 못했다는 이유로, 지방법원의 기각 판결을 유지하였습니다.

사실상, 이는 1992 CLC 가 적용된다는 것을 의미하며, 이에 따라 선주의 책임 한도는 LLMC 상의 한도보다 약 1,600,000 SDR 더 높았습니다. 또한, 오염손해가 선주의 책임 한도를 초과했기 때문에, 1992 Fund Convention 에 따른 추가 보상도 가능했습니다.

대법원 판결

2023 년 3 월 31 일, 네덜란드 대법원은 로테르담 지방법원과 항소법원의 판결을 유지하며, LLMC 에 따른 책임 제한을 선주에게 허용하지 않고, 선주가 이전 항차의 잔재가 없었음을 입증하지 못했다는 이유로 1992 CLC 를 적용했습니다.

본 판결은, 1992 CLC 의 Article 1(1)에 명시된 “선박”의 정의가 집행위원회의 기존 이해와는 상당히 다른 방식으로 해석될 수 있다는 위험성을 알렸습니다. 항소법원에서 지적한 바와 같이, 이러한 해석의 한가지 이유는 MARPOL Annex I 상의 화물과 MARPOL Annex II 상의 화물을 바꾸어 가며 선적하는 선박이 언제 잔재가 없는 것으로 간주될 수 있는지를 결정하기 위한 확립된 표준 절차가 없기 때문일 수 있다는 점에 주목하였습니다.

이 사건이 1992 CLC 상 “선박”의 정의에 더 광범위한 영향을 미칠 수 있다는 우려를 감안하여, 1992 Fund Convention 의 집행위원회는 IOPC Funds 의 Director 에게 Convention 상 “선박”의 자격이 중지되는 시점을 결정하는 표준 절차에 대한 지침 마련 및 1992 CLC 의 Article 1(1)에 명시된 “잔재”라는 단어의 해석도 검토할 것을 요청하였습니다.

이러한 요청에 따라, Director 는 IOPC Funds 의 기존 간행물에 각주 형식으로 넣을 지침 마련을 위해, IG (International Group)를 포함한 업계 대표와 일련의 회의를 개최하였습니다. 제안된 각주의 최종본은, “잔재”라는 용어의 해석을 포함하여, 2025 년 11 월에 열린 IOPC Funds 의 정기회의에 제출되었습니다.

각주

정기회의에서 각주가 다음과 같이 승인되었습니다:

“1992 CLC 의 목적상 ‘잔재’는, 지속성 유류 화물의 잔여물로 물질적인 오염 위험이 있는 분량입니다. MARPOL 73/78 의 Chapter 4, Annex I 에 따라 실시한 탱크 청소는 잔재 및 이에 동반하는 물질적인 오염 위험을 제거합니다. 선박이 MARPOL 73/78 의 Chapter 4, Annex I 에 따라 화물 탱크, 슬롭 탱크, 잔여 유류 저장탱크 및 이와 관련된 모든 펌프와 파이프라인을 청소하고 씻어 내리는 과정을 거치고, 여하한 유류, 탱크 세척수 및/또는 유류 혼합물이 선박 밖으로 배출되거나 이송된 경우, MARPOL 의 규정에 따라 선장이 부서한 완성된 Oil Record Book 은 선박에 잔재가 없다는 추정적 증거(prima facie evidence)가 될 것입니다.”

본 각주는, IOPC Funds 간행물인 ‘Guidance for Member States – Consideration of the definition of ‘ship’ under the 1992 Civil Liability Convention’의 Section 3.1(2)과 3.1(4)에 삽입되었으며, IOPC Funds 의 웹사이트 [IOPC FUNDS | IOPC Funds’ Publications](#) 에서 확인하실 수 있습니다.

“잔재”의 해석

1992 CLC 의 Article 1(1)에 명시된 “잔재”라는 용어의 해석은, 유류가 전혀 남아있지 않았다는 증거를 필요로 하지 않으며, 탱크가 충분히 청소되어 더 이상 물질적인 오염 위험이 없다는 것이 공통된 이해임을 공식화합니다.

선장의 부서

MARPOL 에 따르면, Oil Record Book(이하 “ORB”)의 요건상 담당 항해사가 각 완료된 작업에 날짜 기입 및 서명하고, 선장이 각 완료된 페이지에 부서를 해야 합니다.

각주를 만드는 과정에서, 절차에 대한 몇 가지 제안이 고려되었으며, 이를 준수할 경우 선박에 잔재가 없다는 추정적 증거로서의 역할을 합니다. 궁극적으로, MARPOL 에 따라 요구되는 선장의 부서가 선주에게 추가적인 부담을 주지 않으면서, 명확하고 견고한 절차를 제공하는데 적절한 균형을 맞췄다는 결론이 도출되었습니다.

선장의 부서 위치와 관련하여, 선장은 MARPOL 에서의 필수 요건에 따라 ORB 상의 개별 항목이 아닌 완료된 페이지 하단에 부서해야 한다는 점이 언급되었습니다. 완료되지 않은 페이지에 부서할 경우, 일단의 작업 종료 시 선장은 페이지 하단에 부서 및 해당 페이지의 빈공간에 줄을 그어 후속 항목이 작성되지 않도록 하는 것이 일반적인 관행이라는 점도 언급되었습니다.

Member 를 위한 지침

Member 는 본 지침을 주목하고, MARPOL Annex I 상의 화물과 MARPOL Annex II 상의 화물을 바꾸어 가며 선적하는 탱커선의 선원은 본 지침을 인지하고 준수해야 합니다. 본 지침이 MARPOL 에 이미 규정된 의무를 초과하는 새로운 의무를 만드는 것은 아닙니다. 그러나, 본 각주는, 이 절차를 준수할 경우 선박에 잔재가 없다는 추정적 증거가 된다는 점에서, 긍정적인 발전입니다. 이를 통해, Member 가 이전 항차에서 지속성 유류를 운송한 후에 공선 항해시 잔재가 없음을 입증 및 연료유 유출 사고가 발생한 국가에서 적용되는 LLMC 또는 기타 책임 제한 규정에 따른 책임 제한을 향유할 수 있기 바랍니다. 본 각주는, 만약 잔재가 없음을 입증할 수 있는 추가적인 증거가 있는 경우, 선주가 이러한 추가적인 증거를 활용하지 못하도록 막는 것은 아닙니다.

IG 의 모든 Club 이 이와 유사한 내용의 Circular 를 발행하였습니다.

본 번역본은 한국 Member 를 위한 참고용으로 작성되었으며, 원본(영문본)이 우선함을 양지하시기 바랍니다.