

# 초국경적 환경오염(Trans-boundary Pollution)에 대한 사례 및 법제 연구

법무법인 청진 대표변호사  
배 성 렬<sup>1)</sup>

## I. 연구의 배경과 목적

## II. Trans-boundary Pollution 사례 분석

1. 트레일 제련소 사건
  - 가. 사건의 개요 및 진행과정
  - 나. 초국경적 환경오염에 대한 국가적 책임 인식 제고
2. 라인강 산도즈 화학물질 유출사건
  - 가. 사건의 개요 및 진행과정
  - 나. 국가 간 신속한 연락망의 부재와 협약의 실패
3. 멕시코 익스톡(XTOC I) 유정 폭발 사건
  - 가. 사건의 개요 및 진행과정
  - 나. 환경에 관한 국가 간 초기 협약의 한계

## III. Trans-boundary Pollution에 대한 손해배상 - 민사책임으로의 전환

## IV. Trans-boundary Pollution에 대한 국제 공조 노력

1. 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제 협약
2. 유류오염손해보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제 협약
3. 환경에 위해한 행위로 야기된 손해에 대한 민사 책임 협약
4. 유해·위험물질 해상운송책임 협약
5. 초국경적 수계를 통한 산업유흥오염사고의 민사책임 배상 의정서
6. 협약의 분석 및 시사점
  - 가. 협약의 특징 및 내용 분석
  - 나. 협약의 시사점

## V. 결론

1) 법무법인 청진 대표변호사, E-MAIL : seong@awcj.net, TEL : 02-735-5370~6, FAX : 02-733-4815~6. 주요업무 분야 : 에너지·자원법, 환경법, 국제거래. 서울대학교 법과대학 공법학과 졸업, 사법연수원 29기 수료, 뉴욕주 변호사.

## 초 록

한 국가의 영토 내에서 발생한 환경오염이 다른 나라에 영향을 미치는 초국경적 환경오염은 국경을 마주하고 있는 국가 간의 분쟁을 통해 오래전부터 국제사회에서 문제 되어 왔으나, 삼면이 바다에 인접한 대한민국의 경우에 이러한 문제가 크게 부각된 바가 없었다. 그러나 최근 대한민국 정부와 기업의 해외 자원개발 투자가 어느 때보다도 활성화되고 있는 지금, 앞으로 일어날 수 있는 환경 피해 사례에 대비하기 위해서는 국경을 초월하는 광역적 환경오염 사례의 양상 및 손해배상에 대한 개괄적인 연구가 필요하게 되었다.

초국경적 환경오염 피해 사례와 그 손해배상 법제에 대한 연구를 위해 본 연구보고서에서는 트레일 제련소 사건, 라인 강 산도즈 화학물질 유출사건, 멕시코 익스톡 유정 폭발사건과 같은 초국경적 환경오염의 대표적인 사례들을 분석하여 과거 사례들에서 관련 국가들이 어떻게 그 사안에 대처하였는지를 살펴보았다. 그리고 위와 같은 환경오염 피해의 경우 피해자들이 어떠한 방법으로 그 구제를 강구하고자 했는지, 또한 국제사회에서 이와 같은 초국경적 환경오염 피해를 사전에 예방하고, 사고 발생 시에는 최대한 신속하고 효과적으로 그 피해를 구제할 수 있도록 어떠한 노력을 하였는지에 대하여 검토하였다.

초국경적 환경오염의 대표적인 과거 사례들을 검토한 결과, 가해국과 피해국간의 상호 연락망의 부재로 환경 피해가 더욱 심화되었으며, 국가 대 국가 간의 사안으로 다루어진 만큼 피해국의 법정에서 가해 기업에 그 책임을 묻기에 어려움이 있었다. 가해국과 피해국이 함께 가입한 관련 조약이 있었던 경우에도 그 실효성이 없어 환경오염의 사후 배상 문제를 다루기에는 그 영향력이 미약하였다. 이에 따라 과거의 사례들은 초국경적 환경오염 사고의 손해배상 문제를 대부분 관련국 간의 합의 또는 호의에 기한 배상의 방법으로 해결하였다.

초국경적 환경오염의 피해자들은 손해배상을 구하는 데 있어 국가의 개입을 요청하였으나, 많은 국가들은 환경오염의 책임을 회피하고자 하였기 때문에 국제법상으로는 실제적인 피해의 구제가 용이하지 않았다. 이에 피해자들은 국제민사소송을 통해 실제 오염 주체에게 직접 책임을 추궁하고자 하였다. 그러나 국제민사소송의 경우 관할권, 외국판결의 승인과 집행과 같은 국제사법적 문제가 발생하여 이 또한 피해자들이 그 손해배상을 구하는 데 어려움이 있었다.

이에 국제사회는 초국경적 환경오염에 관한 공통 법제를 정립하고자 노력하였고 초국경적 환경오염의 예방과 신속한 해결을 목적으로 하는 협약들을 제정하였다. 협약들의 검토 결과, 초국경적 환경오염의 손해배상책임에 관한 효율적인 공통법제의 마련에도 불구하고 대부분의 협약이 가입과 비준의 미비로 그 실효성이 없이 단순한 지역적 합의에 그치고 있는 것으로 나타났다. 그러나 일부 해상유류오염사고 등에 관한 협약은 다수의 가입국 간에 발효되어 초국경적 해상유류오염사고 사례의 해결에 실질적인 도움이 되고 있었다.

초국경적 환경오염은 다수의 국가가 관련된 만큼 그 사안의 예방과 해결에 어려움이 많다. 우리나라 또한 앞으로 해외 자원개발과 관련된 환경오염사태에 직면할 가능성이 높으므로 이러한 국제 사회의 노력에 함께 참여하고, 관련 법제에 대한 더욱 심도 있는 연구를 통해 제도를 정비하여 앞으로 직면할 초국경적 환경오염 피해에 대비해야 할 것이다.

**주요어 : 초국경적 환경오염 , 환경피해 민사책임협약 , 트레일 제련소 사건 , 라인강 산도즈 화학물질 유출사건 , 멕시코 익스톡 유정 폭발 사건**

## I. 연구의 배경과 목적

초국경적 환경오염(Trans-boundary Pollution)이란 공기나 물과 같은 매개체를 통해 한 국가에의 영토 내에서 시작된 오염이 다른 나라의 환경오염을 초래하는 것을 말한다. 이러한 환경오염은 때로는 수백 혹은 수천 킬로미터에 걸쳐 이루어지기도 한다<sup>2)</sup>. 초국경적 환경오염의 특성상 여러 국적의 기업이나 정부가 관련되므로 분쟁이 발생할 경우 그 해결이 용이하지 않은 측면이 있다.

산업의 발전과 자원 개발의 촉진으로 초국경적 환경오염이 문제가 된 사안이 다수 발생하기 시작했고 이에 따라 초국경적 환경오염의 예방과 사후 손해배상의 산정문제에 대한 관심도 높아지고 있다.

유럽이나 미주국가의 경우 국경을 공유하는 인접국가와의 잦은 마찰, 국제하천의 오염문제 등으로 인해 비교적 일찍부터 초국경적 환경피해에 관한 주제가 논의·발전되어왔다. 그에 비해 아직 이렇다 할 초국경적 환경 분쟁이 발생한 사례가 적은 우리나라의 경우, 초국경적 환경피해에 대한 연구 보고는 많지 않다. 그러나 최근 동중국해와 남해 인근에서 한국, 중국 그리고 일본이 석유시추시설을 운영하기 시작했고, 또한 기업의 해외 자원개발이 활발히 진행되고 있는 만큼 초국경적인 환경피해에 대한 관심과 연구가 필요하다.

본 연구 보고서에서는 초국경적 환경오염의 대표적인 사안으로 여겨지는 “트레일 제련소 사건,” “라인 강 산도즈 화학물질 유출 사건,” “멕시코 익스톡 유정 폭발 사건” 등을 통해 그동안 초국경적 환경오염 피해 사례가 어떻게 진행되었고 마무리되었는지를 검토하고[*Trans-boundary Pollution 사례 분석*], 이러한 사례에서 초국경적 환경오염의 피해자들이 어떠한 방법으로 그 손해배상을 구하고자 했는지 전반적인 양상을 살펴본 다음[*Trans-boundary Pollution에 대한 손해 배상- 민사책임으로의 전환*], 최근 만들어지고 있는 초국경적 환경오염에 관련된 협약들을 살펴보면서 국제사회가 어떠한 방향으로 광역적 환경오염에 대한 대비 및 구제 방법을 마련하고자 하는지에 대해 개괄적으로 검토하고자 한다[*Trans-boundary Pollution에 대한 국제 공조 노력*].

2) SDWF(Safe Drinking Water Foundation) definition

## II. Trans-boundary Pollution 사례 분석

### 1. 트레일 제련소 사건<sup>3)</sup>

#### 가. 사건의 개요 및 진행과정

당해 사건은 미국 국경으로부터 약 20km 거리에 위치한 캐나다의 브리티시 컬럼비아(British Columbia)지역에 위치한 제련소에서 발생하였으며, 이는 국경 지역의 대기오염과 관하여 제기된 중재사건이다.

캐나다 소유의 사기업인 이 제련소는 납과 아연을 제련하는 공장인데, 1926년부터 1937년까지의 기간 동안 아황산가스를 배출시켜 미국 워싱턴 지역의 농경지와 숲의 오염을 야기하였다<sup>4)</sup>. 이 문제는 1909년 미국-캐나다 간의 수계에 관한 협약에 의해 설립된 International Joint Commission에 의해 1928년 8월 처음으로 제기되었다<sup>5)</sup>. 미국 내의 피해자들은 미국과 캐나다의 국내 법정에 그 오염으로 인한 손해배상을 요구하고자 하였으나 제련소로부터의 오염원과 미국 내의 환경오염 손해발생 간의 인과관계 입증에 어렵고, 그 손해배상액의 산정 또한 곤란하다는 등의 이유로 미국 정부에 국가적 차원의 개입을 요청하게 되었다.

그리고 1935년 4월, 양국은 캐나다가 미국에 1932년까지 발생한 오염 손해에 대한 배상으로 \$350,000을 배상하는 것으로 하고, 그 이후의 발생한 손해와 차후의 오염에 대한 예방조치에 대하여는 중재에 회부하는 것을 내용으로 하는 협약을 맺게 되었다. 그동안에, 트레일 제련소는 오염을 방지하기 위한 설비를 설치하기 시작했다.

벨기에 국적의 재판장을 중심으로 한 3인의 중재재판부는 캐나다가 트레일 제련소에서 발생한 오염에 대하여 국제법상으로 책임을 진다고 판단하였다. 이에 따라 중재재판부는 캐나다에 당해 오염원으로 인해 1932년부터 1937년 사이에 발생한 미국의 손해에 대하여 \$78,000을 배상하라고 명령하였다. 그러나 3년간의 관찰 결과에 비추어 그 이후의 손해배상에 대하여 제기된 미국 측의 청구를 기각하고, 다만 제련소에 오염방지설비를 완비할 것을 명령하였다. 이외에도 중재재판부는 아황산가스의 최대허용배출량을 규정하기도 하는 등 제련소의 오염방지대책에 대하여 구체적으로 제시하고자 하였다. 이후 미국과 캐나다 국경 지역의 모든 대기상의 오염 문제에서는 International Joint Commission이 이를 담당하게 되었다.

#### 나. 초국경적 환경오염에 대한 국가적 책임 인식 제고

트레일 제련소 사건은 국가 간의 공해(公害) 오염 분쟁이 중재로 해결된 최초의 사건이며, 오염을 일으킨 당사자가 그 오염으로 인한 손해를 배상하는 ‘오염자 손해배상

3) Trail Smelter Case (United States v. Canada), 3RIAA, 1938, 1965-66 (1941)

4) 부록, <그림 1> 참고

5) Peter H. Sand, "Legal Means to Control and Avoid Trans-frontier Pollution", In: Legal Protection of the Environment in Developing Countries (I. Carrillo Prieto & R. Nocedal eds.), Mexico: Universidad Nacional Autónoma 1976 pp.191-192.

원칙'이 제대로 확인된 사건이라는 점에서 그 의의가 있다<sup>6)</sup>. 트레일 제련소 사건 당시에는 대기 오염에 대한 국제적인 협약이 존재하지 않았다<sup>7)</sup>. 따라서 트레일 제련소 사건을 담당한 중재 판정부는 미국의 주와 주 사이의 대기오염에 관한 미국의 판례를 대부분 참고하여 중재 판정을 내렸다<sup>8)</sup>.

본 사건의 중재 결정은 사기업이 일으킨 공해 문제에도 국가가 이를 관장하여 해결하려는 자세를 보였다는 점에서도 의미가 있는데, 이에 따라 본 결정문 이후 많은 국가가 민간이 아닌 국가적 차원에서 환경 공해를 방지하고 사후 피해에 대하여 배상책임을 지는 방안을 모색하게 되는 국제적 기조가 발생하였다<sup>9)</sup>.

또한, 중재 판정부는 결정문에서 트레일 제련소 사건에 대한 캐나다의 책임을 직접 언급하였다. 이는 어떠한 국가도 다른 지역의 사람이나 자산을 해하는 심각한 결과를 초래할 만한 믿을 만한 정황이 있을 경우, 그 행위를 허가해서는 안 된다는 국제법의 원칙을 다시 재확인한 것이다. 즉, 이는 중재 판정부가 초국경적 환경오염을 초래하지 않을 국가의 국제법적 의무를 확인한 것으로 볼 수 있다<sup>10)</sup>.

## 2. 라인 강 산도즈 화학물질 유출사건

### 가. 사건의 개요 및 진행과정

1986년 11월 1일, 스위스 바젤(Basel) 근처의 산업지구에서 Sandoz사의 화학약품 창고가 폭발했다<sup>11)</sup>. 불길은 빠르게 퍼져 약 160명의 소방관이 동원되었고, 불은 5시간이 지나서야 진화되었다. 이 창고에는 독성이 강한 살충제, 살균제, 및 수은 등 약 1,300톤에 달하는 90여 종의 화학물질이 보관되어 있었다.

이 화재는 단순히 화학약품들의 폭발뿐만 아니라 그 화재 진압 과정에서 더욱 심각한 환경오염을 발생시켰다. 창고에는 약 1,371톤가량의 다양한 정도의 유독성과 생물 분해성을 가진 화학물질이 저장되어 있었다. 화재를 진압하는 과정에서 소방관들은 수백만 리터의 물을 창고에 뿌려야 했고, 화재 진압에 사용된 물은 살충제 성분을 그대로 가지고 라인 강(Rhine River)으로 흘러들어 갔다. 그 외에도, 창고 시설의 누수로 60여 톤의 오염수가 화재 6일 만에 라인 강까지 추가로 유입되었다<sup>12)</sup>. 이 사건으로 약 70km에 이르는 붉은 띠 모양의 화학물질들이 라인 강을 타고 4개의 국가를 거쳐 북해(North Sea)로 흘러들어 가는 결과를 초래했다<sup>13)</sup>.

라인 강의 화학물질 유출 사고로 스위스, 프랑스, 독일, 네덜란드로부터 1,100건 이상

6) Jaye Ellis, "Has International Law Outgrown Trail Smelter?". Bratspies, Rebecca and Miller, Russell ed., *Transboundary Harm in International Law: Lessons from the Trail Smelter Arbitration* (2010), p.133

7) Alfred Rubin, "Pollution by Analogy: The Trail Smelter Arbitration [Abridged]". Bratspies, Rebecca and Miller, Russell ed., *Transboundary Harm in International Law: Lessons from the Trail Smelter Arbitration* (2010), p.48

8) Ellis, *supra* note 6, p.58

9) Ellis, *supra* note 6, p.64

10) Reports of international arbitration awards -Trail smelter case (United States, Canada) 16 April 1938 and 11March 1941 VOLUME III pp. 1905-1982

11) 부록, <그림 2> 참조.

12) Aaron Schwabach, "Death Watch on the Rhine", 75 BUS. & SOC. REV. (fall, 1990) p.36 .

13) Aaron Schwabach, "The Sandoz Spill : The Failure of International Law to Protect the Rhine from Pollution", 16 ECOLOGY L.Q. 443, 459 (1989) p.466

의 손해배상이 청구되었고, 이에따라 Sandoz 사에 대해서 수백만 건의 소가 제기되었으나 Sandoz 사가 손해배상에 대한 의지를 밝힘으로써 이 사건의 손해배상은 사법적 절차를 거치지 않고 사인 간의 합의로써 처리되었다. 화재 사고로부터 1년 이내에 70%에 이르는 배상청구가 모두 합의되었고, 1989년 6월까지 93.5%, 그리고 1997년에 이르러 모든 손해배상이 합의되었다<sup>14)</sup>. 당시 배상액은 스위스에 610만 스위스 프랑, 프랑스에 770만 프랑, 독일에 1,280만 프랑, 네덜란드에 160만 프랑이 지급되었고, 기타 추가적인 피해에 대한 보험을 위해 1,380만 스위스 프랑이 지급되었다. Sandoz사에 제기된 모든 배상청구는 대부분이 책임보험에 의해 충당되었다.

#### 나. 국가 간 신속한 연락망의 부재와 협약의 실패

라인 강의 수질 오염 사태를 악화시킨 것은 스위스 정부의 신속하지 못했던 정보 전달뿐만 아니라 각 국가 간의 빠르고 신속한 연락망의 부재에서 기인한 것이기도 했다. 각 국가 간의 연락망은 제각각으로, 하나의 체계로 통합되어 있지 못했다<sup>15)</sup>. 한 예로, 스위스 정부 관계자들은 프랑스와 서독 연락 관계자가 누구인지도 확실하게 알고 있지 못했다.

라인 강의 화학물질 유출 사건 발생 당시에는 라인 강을 주변국 간에는 베른협약<sup>16)</sup>과 라인 강의 화학물질 공해 오염 방지 협약<sup>17)</sup>이라는 두 개의 협약이 이미 체결되어 있었다. 그러나 이 두 협약은 라인 강의 수질 오염 방지와 당해 사고에 대한 사후 대처에 큰 영향을 미치지 못하였다.

과거 라인 강의 수질 오염 문제가 제기되면서, 이를 방지하고자 베른에서 1963년 4월 28일 체결된 베른협약은 1965년 스위스, 서독, 네덜란드, 프랑스, 룩셈부르크가 참여한 가운데 1965년 발효되었다<sup>18)</sup>. 이 협약은 라인 강 오염방지 위원회(International Commission for the Protection of the Rhine Against Pollution)를 창설하였고, 이 위원회에 ① 수질 오염의 원인을 분석할 것과 ② 체결국에 라인 강의 수질 보호를 위한 조치를 취할 것, 그리고 ③ 앞으로 라인 강 수질 보호를 위한 향후 다른 협약 체결의 준비라는 세 가지의 과제를 부여하였다.

베른협약과 그에 따른 추가적인 노력에도 불구하고 라인 강의 수질 오염은 계속되었다. 대표적인 예로, 1880년도에는 20밀리그램으로 비교적 적었던 라인 강의 염화물 함유량이 1979년에는 최대 리터당 273밀리그램의 함유량을 나타내면서 라인 강 수질 문제가 심각하게 대두하였다. 1971년 여름에 급기야 라인 강의 중부에서 100킬로미터에 걸친 지역의 산소가 고갈되는 사태가 발생하였고, 유럽 정부들은 이 문제에 대해 긴급 조치를 취하지 않을 수 없었다. 따라서 1972년 3월 22일 유럽 공동체는 베른협약의 체결국들에 라인 강 수질 개선을 위한 긴급 프로그램을 조성할 것을 요청하였다. 1975년 6월 20일,

14) Astrid Boos-Hersberger, "Transboundary Water Pollution and State Responsibility : the Sandoz Spill", Annual Survey of Int'l & Comp. Law Vol:4, 1997, p. 109

15) Schwabach, supra note 13, p.466

16) Convention Concerning the international Commission for the Protection of the Rhine Against Chemical Pollution, (1963)

17) Convention for the Protection of the Rhine Against Chemical Pollution, (1975)

18) Alexander Kiss, "The Protection of the Rhine Against Pollution", 25 NAT. RESOURCES J. 613, 621(1985). 1963 베른에서 서명된 추가적 합의 사항에서 EC는 베른협약의 가입국이 되기로 하였고, 주요 용어인 "조인 정부(Signatory Governments)"를 1979년부터 효력 있는 "체약국(Contracting Parties)"로 변경하기로 하였다.

유럽연합 의회는 베른협약과 유럽 공동체에 동시에 가입된 국가들로 하여금 당면한 라인 강 오염문제에 대한 신속하고, 실질적이며, 균형 잡힌 해결책을 강구할 것을 요청하였다<sup>19)</sup>. 이에 따라 베른협약의 체결국들은 라인 강의 화학물질 공해 오염 방지 협약<sup>20)</sup>을 채택하게 되었다.

그러나 베른협약이나 라인 강의 화학물질 공해 오염 방지 협약 모두에는 체결국이 협약을 어겼을 경우에 협약의 준수를 강제하는 내용의 법 조항이 빠져있었다. 체결국들이 강력히 산업화를 추구하는 국내 정치 상황 하에서 협약에 대한 이행에 어떠한 인센티브나 불이행에 대한 제재가 없이 자발적인 희생을 감수하고 라인 강의 수질 오염을 예방하기 위한 적극적인 노력을 기대하기는 어려웠다. 또한 베른협약에서 동 위원회에 부여된 세 가지 과제는 수질 오염 예방에 관한 것이라기보다는 오염의 원인 파악 등에 대한 조사의 성격이 더 강했으며, 위원회에서 규칙을 만들기 위해서는 체결국 전원의 만장일치 과정을 거쳐야 한다는 제약은 위원회로 하여금 효과적인 제재 규칙을 만들기 어렵게 했다.

### 3. 멕시코 익스톡(IXTOC I) 유정 폭발 사건<sup>21)</sup>

#### 가. 사건의 개요 및 진행과정

1979년 6월 3일, 멕시코 만의 캄페체(Campeche) 해안가에서 38마일 떨어진 곳에서 큰 폭발이 일어났다. 당시 그 곳에서는 텍사스 기업 Sedco, Inc.(이하 “Sedco”)의 Ixtoc I 유정에서 실험적 시추가 진행 중이었다. 사안에서 문제가 된 굴착장치는 Sedco의 소유였다. 당시의 폭발로 인해 유정으로부터 하루에 10,000에서 30,000배럴의 오일이 멕시코 만으로 흘러들어 갔다. 1979년 8월, 유막은 텍사스 주의 브론스빌부터 메타고다섬까지 확장되었다<sup>22)</sup>. 유막은 개인 소유의 해변, 해변의 공원, 낚시 포인트 등에 퍼져 나갔다. 9개월 후인 1980년 3월 25일에야, 유정은 그 유출이 중단되었다. 당시 Sedco는 굴착장치와 인력을 멕시코 사기업인 Perforaciones Marinas del Golfo, S.A.(이하 “Permargo”)에 대여 중이었고, Permargo는 멕시코 국영 기업인 Petroleos Mexicanos(이하 “Pemex”)와의 계약 하에서 프로젝트를 진행 중이었다.

오일 유출로 인한 사고에 관한 소송은 미국 텍사스 남부 법원에서 시작되었다. 1979년 9월에 어부들이 시작한 1억 5천 5백만 달러 상당의 소송을 기점으로 다른 사적 주체들이 소송에 합류하였고, 텍사스 주 당국은 10월에 천만 달러의 재해 처리 비용을 청구하였으며, 미국 연방 당국은 역시 10월에 약 6백만 달러 상당의 소송을 제기하였다. 모든 소송에서의 피고는 Sedco, Permargo, Pemex 세 기업이었다. 당시 소송에서 가장 문제 되는 것은 법원의 관할권이었는데, 당해 사고가 멕시코 해역에서 발생하였고, 멕시코 국영기업에 의해 시추에 대한 대부분의 자금이 지원되었으며, 시추의 목적이

19) European Parliament: Resolution on the Acute Danger of Further Pollution of the Rhine, 18 O.J. EUR. COMM. (No. C 157/91) (1975), reprinted in 11 B. ROSTER & B. SIMMA, INTERNATIONAL PROTECTION OF THE ENVIRONMENT 5825 (1977).

20) Convention on The Protection of the Rhine Against Chemical Pollution

21) Hilde, D. Preston, “Domestic and International Liability for the Bay of Campeche Oil Spill”, 6Md. J. Int’l L. 55(1980).

22) 부록 <그림3> 참조.

석유의 생산이 아닌 실험적 성격을 띠고 있었기 때문이다.

물론 Sedco는 미국 텍사스 기업이었으므로 관할권에 대한 문제는 없었지만, Sedco는 매우 재빠르게 1851 유한 책임 배상법 (1851 Limitation of Liability Act)을 기반으로 손해배상액을 300,000 달러(사고 이후의 굴착장치 가격과 Sedco의 본 계약에서의 이익금)로 제한하고자 하였다.

따라서 Permargo와 Pemex에 대한 관할권 문제에 대해 원고들은 주 내에서 사업하고 있거나 주와의 연결고리를 지니고 있는 외국 기업에 대해 관할권을 확장하는 텍사스 관할확장법(Long—arm Statute)에 근거하여 소를 제기하였다. 그러자 Pemex는 곧바로 외국 주권 면제 법(Foreign Sovereign Immunities Act of 1976)을 들며 Pemex가 멕시코의 국영기업이므로 다른 동등한 나라의 법원에서 재판받을 수 없음을 주장하였고, Permargo는 외국 기업에 대해 관할권을 확장하는 텍사스 관할 확장법의 기준에 자사가 해당할 만큼의 자사의 텍사스와의 연결고리가 없다고 주장하였다. 1982년 3월 30일 선결적 판결(preliminary ruling)에서 텍사스 지방 법원 판사 O' Conor 는 Pemex의 외국 주권 면제법 조항의 항변을 받아들였으며, Permargo의 항변에 대해서는 Permargo가 외국 기업에 대해 관할권을 확장하는 텍사스 관할 확장법의 대상이 됨을 들어 미국 텍사스 지방 법원의 관할을 인정하였다.

1983년 2월 O' Conor 판사는 당사자들 간의 비공개 회의를 열었으며, Sedco는 재판 외 합의로 사건을 종결짓자는 의견을 표명하였다. 미국 정부와 개인사업자들은 이 제안을 1983년 3월에 받아들이고, Sedco는 2백만 달러, 214만 달러를 각각 미 정부와 사업자들에게 배상하였다. 합의안대로 이후에 이 원고들은 Permargo와 Pemex에 대한 소를 취하하였다. 그러나 Sedco는 이후에 두 멕시코 기업(Permargo, Pemex)에 대해서 구상의 소를 제기하였고, 사건은 중재로 합의되었다.

#### 나. 환경에 관한 국가 간 초기 협약의 한계

멕시코 유정 폭발 사고는 한 나라의 영해에서 시작된 석유 시추 사고가 다른 나라의 해양을 오염시킨 경우로, 미국 기업뿐만이 아닌 멕시코 사·국영 기업이 얽혀 있어 그 손해배상을 구하는 데에 국제재판관할권문제 등의 많은 어려움이 있었다. 이런 경우 사전에 효과적인 손해배상과 그 조치에 대한 국가 간의 합의가 있었다면 다소 사안이 신속하고 빠르게 결론지어졌을 수 있었을 것이다. 그러나 사안의 경우 멕시코와 미국 양국이 가입된 관련 협약들은 모두 초국경적 환경오염의 손해배상에 대한 구체적인 조항이나, 오염 방지 의무에 대한 강제 이행 조항 등을 갖추고 있지 않았다. 당시 멕시코와 미국이 동시에 가입되어 있던 협약은 공해(公海)에 관한 협약(1958 Convention on the High Seas)과 대륙붕에 관한 협약(1958 Convention on the Continental Shelf) 뿐이었다.

공해에 관한 협약 제24조에서는 “모든 국가는 해양의 오염방지에 관한 현행 협약규정을 고려하여 선박 또는 도관으로부터의 유류의 배출 또는 해상 및 해저지하의 개발과 탐사로부터 유래하는 해양의 오염을 방지하기 위한 규칙을 제정하여야 한다.” 고 규정하고 있었고, 대륙붕에 관한 협약 제5조에서는 “대륙붕의 탐사 및 그 천연자원의 개발



은 항행, 어업 또는 해양생물자원의 보존에 대한 어떤 부당할 방해할 초래하거나 공표할 목적으로 행하는 기초적인 해양학상 또는 그 밖의 과학상 조사에 대해 어떤 방해의 결과를 초래해서는 안 된다” 고 규정하고 있을 뿐이었다.

위 두 조문에 따르면, 사안의 경우 멕시코의 국영기업과 사기업의 행위는 본 협약 조항을 위반하는 결과를 낳았으나 본 협약들은 자체적인 제재나 손해배상 조항을 규정하고 있지 않아 협약 위반에 관한 어떠한 문제도 제기되지 않았다. 따라서 협약 위반 및 초국경적 환경오염에 따른 손해배상은 각 체약국의 신의성실의 의무 이행에 기달 수밖에 없었고, 결과적으로 본 협약은 멕시코 기업들에 당해 사고에 대한 어떠한 손해배상의 의무도 강제하지 못하였다.

### Ⅲ. Trans-boundary Pollution에 대한 손해배상- 민사책임으로의 전환

초국경적 환경오염으로 인한 피해는 광범위한 지역에 걸쳐 그 결과가 나타나므로 그 환경피해를 유발하고 관여한 요인을 밝히는 것 또한 쉽지 않다. 여기에서 환경피해라는 문제 자체가 가진 인과관계 입증 문제가 심화되고, 누구를 피고로 할 것인가의 문제가 동반하여 나타나게 된다<sup>23)</sup>.

지난 30년간 환경에 관한 국제적 합의를 협상하고 보충하면서, 법 기술자들은 환경적 위해에 대한 국가 및 사인의 책임을 구체적으로 규정한 국제적 협약의 필요성을 인식했다. 국제법적 측면에서 가장 중요한 문제는 국가의 경계를 가로지르고 광범위한 지역에 널리 퍼진 환경적 위해에 대해 오염 주체가 경제적 책임을 어떻게 지도록 할 것인지의 문제였다. 1992년 리우선언 제13조에서는 이러한 문제를 지적하고, 국가로 하여금 국가 관할 및 지배의 범위 안과 밖을 불문한 행위로 인한 환경적 위해에 대하여 책임 및 손해배상체제를 발전시키는 것에 협조할 것을 요청하였다. 그럼에도 불구하고, 많은 국가는 국가 간의 소송을 통하여 환경피해에 대한 책임을 추궁하는 것을 매우 꺼렸고, 자연스럽게 환경오염 피해에 대한 국제 공법적 책임에 대한 메커니즘은 발달하기 어렵게 되었다.

이에 따라 초국경적 환경피해에 대해 국제법상의 책임으로 해결하기 보다는, 실제 피해자가 가해자에게 직접 손해배상을 청구함으로써 구제를 받을 수 있는 사적(私的) 구제수단이 주목을 받게 되었다. 그러나 이 수단도 완전한 방법은 될 수 없었는데, 초국경적 환경피해에 관한 손해배상소송 역시 국제재판관할권문제로 대표되는 국제소송으로서의 한계를 그대로 수반하였기 때문이다.

국제재판관할권(國際裁判管轄權)이란 어떠한 경우 어느 나라의 재판소에서 국제 사

23) Alexander Kiss, "Present Limits to the Enforcement of State Responsibility for Environment Damage," in International Responsibility for Environmental Harm, F.Francioni, T. Scovazzi, eds., Graham & Trotman, 1991, pp. 5-7.

범사건(國際 私法事件)에 대해 재판할 것인가 하는 문제이다. 이는 한 국가의 사법적 관할권이 어디까지 미치는지의 문제와도 같다. 우리나라 대법원은 국제사법 제2조 1항과 관련한 국제재판관할 결정시 판결 기준에 대하여 “국제재판관할을 결정함에 있어서는 당사자 간의 공평, 재판의 적정, 신속 및 경제를 기한다는 기본이념에 따라야 할 것이고, 구체적으로는 소송당사자들의 공평, 편의 그리고 예측 가능성과 같은 개인적인 이익뿐만 아니라 재판의 적정, 신속, 효율 및 판결의 실효성 등과 같은 법원 또는 국가의 이익도 함께 고려하여야 할 것이며, 이러한 다양한 이익 중 어떠한 이익을 보호할 필요가 있을지는 개별 사건에서 법정지와 당사자와의 실질적 관련성 및 법정지와 분쟁이 된 사안과의 실질적 관련성을 객관적인 기준으로 삼아 합리적으로 판단하여야 할 것이다.” 라고 제시하고 있다<sup>24)</sup>.

이 외에, 대표적으로 미국의 경우 주 외에 소재하는 피고일지라도 주와의 사이에 특정의 관련을 갖는 경우에는 해당 주의 재판에 따를 것을 규정하고 있다. 이를 Long-arm Statute라고 하는데, “특정의 관련”의 기준에 있어서는 그 주와 최소한의 연관성(minimum contacts)을 가지고 그 주에서 영업(doing business)하고 있다면 그 기업에 관해서는 관할권을 가진다고 하는데, 이는 매우 완화된 기준이라고 할 것이다<sup>25)</sup>.

한편, 초국경적 환경피해에 대한 손해배상을 청구하기 위하여 제소할 수 있는 재판소로는 피해자 국적의 재판소와 가해자 국적의 재판소가 있다. 피해자가 자국의 재판소에 손해배상을 청구하는 경우 피해자로서는 자국의 사법 절차 및 언어에 익숙하다는 장점을 가지고 소송에 임할 수 있다. 또한, 가해자 국적의 국가에서 재판을 할 때 받을 수 있는 지역적 편견으로부터 자유로울 수 있다는 점에서 그 장점이 있다<sup>26)</sup>. 그러나 피해자가 자국의 재판소에서 손해배상의 소를 제기하여 승소한다고 하더라도 피해자 국가에 가해자의 유형 재산이 없는 경우가 많고, 또다시 가해자의 국가에 이 판결의 승인 및 집행허가를 받아야 하므로 이를 집행한다는 것은 실질적으로 어렵다<sup>27)</sup>.

가해자 국적의 재판소에 손해배상의 소를 제기하는 경우에는 이와 반대로 외국의 언어로 진행되는 낯선 사법절차를 거쳐야 한다는 점에서 단점이 있지만, 승소할 경우 가해자의 유형 재산이 그 국가에 존재할 가능성이 높기 때문에 판결의 집행이 용이하다는 점이 있다<sup>28)</sup>.

그 외에도 준거법의 결정 문제, 외국 국가에서 손해배상판결을 받은 경우 다른 국가에서 그것을 승인하고 집행할 수 있는지의 문제 등이 여전히 존재하였다. 초국경적 환경피해의 결과가 매우 광범위하고 치명적임에 비해 그 피해자들에 대한 구제방법이 매우 자의적이고 불투명하다는 점이 지적됨에 따라, 세계 각국들은 산업 활동으로 인해 발생하는 초국경적 환경오염을 비롯한 광범위한 환경피해의 경우 민사적 배상을 구할

24) 대법원 2005.1.27. 선고 2002다59788 판결

25) International Shoe Co. v. State of Washington., 326 U.S. 310 (1945)

26) Stephen C. McCaffrey, "Private Remedies for Transfrontier Environmental Disturbances", International Union for Conservation of Nature and Natural Resources Morges, Switzerland, 1975, No. 8. p.17

27) ibid.

28) ibid.

수 있도록 일정한 기준을 만들어나가고자 인접 국가들 간의 지역적 협약이나 국제사회 전반의 광범위한 다자적 협약 등을 체결하려고 노력하였다. 아래에서는 과거 발생한 초국경적 환경오염사고 및 그 피해 상황, 그리고 피해자에 대한 법적 구제의 다양한 양상을 살펴보고, 민사적 구제에 대한 일정한 기준과 방법을 세우고자 한 국제사회의 대표적인 협약들을 검토하고자 한다.

## IV. Trans-boundary Pollution에 대한 국제 공조 노력

환경피해에 대한 사후적 대책의 더욱 효율적인 정립을 위하여, 세계 각국들은 민사적인 배상 책임의 공동 기준을 만들기 위해 인접 국가 간의 지역적 협약이나 국제사회 전반의 광범위한 다자적 협약 등을 체결하고자 하였다. 당해 협약들은 오직 초국경적 환경오염상황만을 상정하고 제정된 것은 아니지만, 각 산업 분야에 있어서 발생할 수 있는 국제적인 환경오염 상황을 전제하는바 초국경적 환경오염의 경우를 함께 규정하고 있다. 이하에서는 그러한 협약들의 대표적인 사례를 살펴보고자 한다.

### 1. 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제 협약

#### 가. 협약의 개념 및 의의

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage라고 한다. 본 협약은 1969년에 제정되었고, 의정서에 의해 1992년 개정되었다. 이 협약은 유류운송 선박에 의한 해상오염으로 입은 피해에 대하여 그 보상을 보장하기 위해 채택되었다. 간략히는 1992 Liability Convention(CLC 협약)이라고 불린다. 1992 CLC 협약 제3조에 의하면, 본 협약은 영해를 포함한 체약국의 영토 및 국제법에 따라 설정된 체약국의 배타적 경제수역, 또는 체약국이 그러한 수역을 설정하지 아니한 경우에는 그 국가의 영해에 접속하고 또한 그 국가의 영해의 폭을 측정하는 기선으로부터 200해리 이내로 국제법에 따라 동 체약국이 결정하는 확장된 해역에서 발생한 오염손해, 장소를 불문하고 그러한 손해를 예방하거나 최소화하기 위하여 취하여야는 예방 조치에 대하여 적용된다<sup>29)</sup>.

우리나라도 1969 CLC 협약에 가입, 1979년 3월 18일부터 동 협약을 발효하였고, 1992 의정서에 의해 개정, 추가된 새로운 CLC 협약도 1996년 5월 30일부터 발효된 상태이다.

#### 나. 주요 내용

책임의 주체는 선박소유자이다. 그러나 선박소유자의 사용인 및 대리인 또는 선원, 도선사, 선원은 아니나 그 선박을 위하여 용역을 제공하는 자는 제외된다. 또한, 선박의 용선자, 관리자 또는 운항자, 선박소유자의 동의 또는 관계 당국의 지시에 의해 구난작업을 행하는 자, 예방조치를 취하는 모든 사람, 그리고 그들의 사용인 또는 대리인

29) Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969, Art. 3

또한 책임의 주체에서 제외된다<sup>30)</sup>.

몇 가지 법률상의 예외를 제외하고, 사고 당시의 선박소유자, 또는 사고가 일련의 사건으로 이루어진 경우에는 최초의 사건 당시의 선박소유자는 사고의 결과로서 선박에 의하여 야기된 모든 오염손해에 대하여 책임을 진다<sup>31)</sup>. 이는 유류 환경오염 사고에 대한 선박소유자의 엄격책임(strict liability)을 명시한 것이다.

선박소유자는 매 사고당 이하의 총액 한도 내에서 그의 책임을 제한할 권리가 있다. 첫째, 5,000톤 이하의 선박의 경우에는 3,000,000 SDR<sup>32)</sup>, 둘째, 5,000톤을 초과하는 선박의 경우에는 3,000,000 SDR에 추가하여 초과하는 매 톤당 420 SDR을 더한다. 셋째, 책임 한도 총액은 어떠한 경우에도 59,700,000 SDR을 초과할 수 없다. 그러나 손해가 고의 또는 손해발생의 우려가 있음을 인지하면서 무모하게 행한 선박소유자의 개인적 작위 또는 부작위로 인하여 발생하였음이 입증될 경우, 동 선박소유자는 이 협약상의 책임제한에서 제외된다.

사고가 하나 또는 그 이상의 체약국의 영해 및 제2조에서 언급된 영역을 포함하는 영토 내에서 오염손해를 야기한 경우, 또는 동 영해 및 영역을 포함한 그러한 영토에서 오염손해를 방지하거나 경감시키기 위하여 예방조치가 취해진 경우에, 배상을 위한 소송은 당해 체약국의 법원에만 제기할 수 있다<sup>33)</sup>. 이 경우 체약국은 본 협약에 규정된 관할권에 의한 소송에 따라야 하며, 주권국가로서의 그의 지위에 기인하는 모든 항변을 포기하여야 한다<sup>34)</sup>.

체약국에 등록된 유류 2,000톤 이상을 화물로써 운송하고 있는 선박의 소유자는 본 협약에 의거한 오염손해에 대한 그의 책임을 부담하기 위하여 본 협약의 책임제한 기준에 의해 산정된 액수에 해당하는 보험 또는 은행의 보증 또는 국제배상 기금에 의하여 발급된 증명 등 기타 재정보증을 유지할 것이 요구된다<sup>35)</sup>.

본 협약에 따른 배상청구권은 손해가 발생한 일자로부터 3년, 사고일자로부터 6년의 제척기간을 갖는다<sup>36)</sup>. 관할권을 가진 재판소가 내린 판결은 그 국가에서 더 이상 통상의 재심형식에 따를 수 없는 경우, 규정의 예외적인 경우를 제외하고는 어느 체약국에 의해서도 승인되어야 한다. 승인된 판결은 체약국에서 요구하는 형식적 절차가 완료되면 즉시 각 체약국 내에서 시행된다. 형식적 절차는 사건의 본안을 재개하는 것을 허용하지 아니한다<sup>37)</sup>.

## 2. 유류오염손해보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제 협약

### 가. 협약의 개념 및 의의

30) *ibid.* Art. 4 (2)

31) International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969, Art. 3 (1)

32) SDR : Special Drawing Right. 국제통화기금(International Monetary Fund)의 특별인출권.

33) Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969, Art. 8 (1)

34) International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969, Art. 11 (2)

35) *ibid.* Art. 7 (1)

36) *ibid.* Art. 8

37) *ibid.* Art. 10

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage라고 한다. 이 협약은 1969년 CLC 협약상 부여되는 보호가 불충분한 범위에 대하여, 오염손해에 대한 보상을 제공하기 위하여 1971년 제정되었고, 1992년 의정서에 의해 개정되었으며, 간략히는 FC 협약이라고 불린다. 이 협약은 영해를 포함한 체약국의 영토 및 국제법에 따라 설정된 체약국의 배타적 경제수역, 또는 체약국이 그러한 수역을 설정하지 아니한 경우에는 그 국가의 영해에 접속하고 또한 그 국가의 영해의 폭을 측정하는 기선으로부터 200해리 이내로 국제법에 따라 동 체약국이 결정하는 확장된 해역, 그리고 장소를 불문하고 그러한 손해를 예방 또는 최소화하기 위하여 취해지는 예방 조치에 대하여 배타적으로 적용된다<sup>38)</sup>. 우리나라도 1971 FC 협약에 가입, 1993년 3월 6일부터 동 협약을 발효하였고, 1992 의정서에 의해 개정, 추가된 새로운 FC 협약도 1998년 5월 16일부터 발효된 상태이다.

#### 나. 주요 내용

오염 손해를 입은 자가 CLC 협약의 규정에 따라 충분하고 적절한 보상을 받을 수 없는 사정으로서 법률에 규정된 경우는 일부의 예외를 제외하고, 기금에서 오염피해자에게 보상금을 지급한다<sup>39)</sup>. 그러나 하나의 사고에 대하여 기금으로부터 받을 수 있는 보상금의 합계액은 일반적으로 135,000,000 SDR을 초과하지 못한다<sup>40)</sup>. 기금에 대하여 확정된 청구금액의 합계가 당해 금액을 초과하는 경우, 주장된 청구액과 청구권자가 실제로 지불받게 되는 보상금액 사이의 비율이 모든 청구권자에게 동일하게 되도록 적용하여 이용 가능한 자금을 배분한다<sup>41)</sup>.

이 협약에 따라 기금이 지급한 오염손해의 보상금에 대하여, 기금은 이와 같이 보상 받은 사람이 1992년 책임협약에 따라 선박소유자 또는 그의 보증인에 대하여 향유할 수 있는 권리를 대신 취득한다<sup>42)</sup>.

보상, 또는 배상에 대한 권리는 손해발생일로부터 3년, 손해를 일으킨 사고의 발생일로부터 6년의 제척기간을 가진다<sup>43)</sup>.

### 3. 환경에 위한 행위로 야기된 손해에 대한 민사 책임 협약

#### 가. 협약의 개념 및 의의

Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment이며, Lugano 협약이라고도 한다. 본 협약은 1993년 3월 8일 European Council의 각료 이사회에서 채택되고, 1993년 6월 21일 서명되었다. 현재(2013년 9월

38) Protocol of 1992 to Amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, Art. 4 (a)

39) Protocol of 1992 to Amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, (1971), Art. 3 (1)

40) ibid. Art. 6 (1)

41) ibid. Art. 6 (5)

42) ibid. Art. 11 (1)

43) International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, (1971), Art 6 (1)

기준) 유럽 국가를 비롯해 총 9개 국가가 서명하였으나 협약을 비준한 국가는 없다. 이 협약은 환경에 위대한 행위로 인한 손해에 대한 충분한 보상을 보장하고, 손해의 예방과 회복을 위한 수단을 제공하기 위하여 제정되었다<sup>44)</sup>. 이는 손해의 발생지와 관계 없이 체약국의 영역에서 발생한 사고에 적용된다.

### 나. 주요 내용

본 협약에서 규정하는 환경에 위대한 행위를 하는 자는 그 행위를 하는 동안 발생한 손해 그리고 그 행위 중 사고로 인해 발생한 손해에 대하여 책임을 진다<sup>45)</sup>. 폐기물을 중국적으로 처리하는 곳을 운영하는 자는 그곳으로부터 발생한 환경오염 손해에 대하여 책임을 진다<sup>46)</sup>. 그러나 피해자가 그 오염 피해에 기여하거나 과실이 있는 경우에는 그 손해배상이 경감되거나 인정되지 않을 수 있다<sup>47)</sup>.

이 협약의 각 당사국은 각국의 환경에 위대한 사업을 하는 사업자들이 반드시 재무 보증에 가입하거나, 또는 담보를 유지할 것을 보장할 의무가 있다<sup>48)</sup>.

환경오염에 따른 손해를 입은 자는 본 협약에 따른 배상에 대해 주장을 하기 위하여 필요한 구체적인 정보를 가해자가 자신에게 제공할 것을 명령하도록 법정에 요청할 수 있다<sup>49)</sup>.

본 협약에 따른 손해배상에 대한 소송은 손해가 발생한 곳, 환경에 위대한 행위가 이루어진 곳, 또는 피고의 주거지가 있는 국가의 법원에서 관할한다<sup>50)</sup>. 손해배상소송을 위한 정보요청과 관련해서는 환경에 위대한 행위가 이루어진 곳, 또는 가해자의 주거지가 있는 국가의 법원에서 관할한다<sup>51)</sup>.

관할권 있는 법원에서 이루어진 중국적인 결정은 협약에서 규정한 예외적인 경우를 제외하고는 다른 당사국에서도 승인된다. 승인된 결정은 체약국에서 요구하는 형식적 절차가 완료되면 즉시 각 체약국에서 집행력을 가진다. 형식적 절차는 사건의 본안을 재개하는 것을 허용하지 아니한다<sup>52)</sup>.

## 4. 유해 · 위험물질 해상운송책임 협약

### 가. 협약의 개념 및 의의

2010 International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substance by sea라고 하며, HNS 협약으로 불린다. 본 협약은 유해 · 위험물질의 해상운송으로 발생한 오염사고로

44) Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment, Art. 1

45) *ibid.* Art. 6 (1)

46) *ibid.* Art. 7 (1)

47) *ibid.* Art. 9

48) *ibid.* Art. 12

49) *ibid.* Art. 16

50) *ibid.* Art. 19 (1)

51) *ibid.* Art. 19 (2)

52) *ibid.* Art. 23

인해 발생한 인명 및 재산 손해에 대한 충분하고 즉각적이며 효율적인 배상, 그리고 유해 물질의 해상 운송 사고로부터 발생한 경제적 손실과 회복조치를 보장하기 위해 1996년 제정되고, 2010년 의정서에 의해 개정되었다.

이 협약은 1992 CLC 협약 및 FC 협약의 성공적인 사례를 본보기 삼아 통합의 형태를 지향하며 제정된 것으로, 선박소유자에 의한 제1차 보상과 선박소유자의 책임한도가 초과되거나 면책되는 경우 피해자에 대한 손해배상을 보장하기 위하여 HNS Fund에 의한 제2차 보상 체제를 실시하고 있다. 또한 협약국의 영토 및 배타적 경제수역 내에서 일어난 유해물질 운송 선박 내, 또는 외부에서 그 물질에 의하여 야기된 인명의 손실 또는 부상, 재산의 멸실 또는 훼손, 환경오염 또는 손실, 방제 조치의 비용 및 이에 의하여 발생한 추가손실 등이 발생한 경우에 적용된다.

### 나. 주요 내용

법률에 규정된 경우를 제외하고, 사고 당시의 선박소유자는 위험·유해물질을 자신 소유의 선박으로 해상 운송하는 도중 위험·유해물질에 의한 손해에 대하여 책임을 진다<sup>53)</sup>. 이 경우 사고가 동일한 원인으로 인한 일련의 사고일 때 책임은 처음 사고가 발생한 당시의 선박소유자가 부담을 진다. 그러나 선박소유자의 사용인 또는 대리인 및 선원, 도선사 또는 선원은 아니다 그 선박을 위하여 용역을 제공하는 사람은 제외한다. 또한, 선박의 용선자, 관리자 또는 운영자, 선박소유자의 동의 또는 당국의 지시에 의해 해난구조작업을 수행하는 사람, 방제조치를 취하고 있는 모든 사람과 그 사용인 또는 대리인도 책임대상자에서 제외한다<sup>54)</sup>.

당해 위험·유해물질의 해상운송 사고에 있어 선박소유자의 책임은 제한될 수 있다. 그 제한 한도에 있어, 2,000톤을 초과하지 않는 선박은 1,000만 SDR, 그리고 2,000톤을 초과하는 선박은 1,000만 SDR에 더하여 추가되는 매 1톤당, 2,001톤부터 5만 톤까지는 1,500 SDR, 50,000톤을 초과하는 선박은 360 SDR을 추가한다. 책임의 총액은 100,000,000 SDR을 초과할 수 없다<sup>55)</sup>.

손해가 포장된 위험·유해물질에 의하여 발생하였거나, 포장된 위험·유해물질 및 산적 위험·유해물질 모두에 의하여 발생한 경우 또는 그중 어느 물질에 의하여 발생하였는지가 분명하지 않은 경우에는 2,000톤 이하의 선박의 경우 1,150만 SDR, 2,000톤을 초과하는 선박의 경우에는 1,150만 SDR에 더하여 매 1톤당 2,000톤에서 50,000톤 이하의 선박은 1,725 SDR, 총 톤수 50,000톤을 초과하는 선박은 414 SDR을 추가한다. 그러나 선박소유자가 부담하는 책임의 총액은 115,000,000 SDR을 초과할 수 없다<sup>56)</sup>.

기금이 분배되기 전에 선박소유자, 그의 사용인 혹은 대리인이 또는 그에게 보험이나 기타 재정보증을 제공하고 있는 사람이 문제 사고의 결과로서 오염손해에 대하여 배상금을 지불한 경우에는 그러한 사람은 그 배상을 받는 사람이 본 협약에 의하여 향유하

53) International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substance by sea, Art. 7 (1)

54) *ibid.* Art. 7 (5)

55) *ibid.* Art. 9 (1) (a)

56) *ibid.* Art. 9 (1) (b)

게 될 권리를 그가 지불한 금액의 한도까지 대위에 의하여 취득한다<sup>57)</sup>.

당사국에 등록되어 있고 위험·유해물질을 실제로 해상으로 운송하는 선박소유자는 이 협약에 규정된 손해에 대한 책임을 부담하기 위하여 제9조 1항에 규정된 책임한도를 적용하여 산정한 금액에 해당하는 보험, 은행의 재정보증 또는 이와 유사한 재정제도 등 재정보증을 유지하여야 한다. 손해 배상 청구는 손해에 대한 선박소유자의 책임을 위한 보험업자 또는 재정보증을 제공하고 있는 기타의 사람을 상대로 직접 제기될 수 있다<sup>58)</sup>.

계약국은 당해 협약에 규정된 대로 분담금을 납부한다<sup>59)</sup>. HNS 기금은 일반회계와 독립회계로 나누어지는데, 독립회계는 다시 유류회계, LNG 회계, LPG 회계로 분류된다. 각 4개의 회계는 해당 유해물질의 관련사고 발생 시 기금으로 지출된다.

사고가 영해, 영해로부터 200해리 또는 배타적 경제수역을 포함하는 1개 또는 그 이상의 당사국 영토에서 손해를 발생시켰거나 또는 영해 혹은 그 영역을 포함한 지역에서 손해를 방지하거나 경감시키기 위하여 방제조치가 취해진 경우에, 손해배상소송은 선박소유자의 책임에 대한 재정보증을 제공하는 자나 선박소유자에 대하여 오직 그 관계당사국의 법원에서만 제기될 수 있다<sup>60)</sup>. HNS Fund를 상대로 한 소송에 대하여도 선박소유자나 그 재정보증인에 대하여 제기했던 소송의 관할을 가진 법원 또는 선박소유자에게 책임이 있는 경우 관할할 수 있었던 법원이 그 관할권을 가진다<sup>61)</sup>.

본 협약에 따라 관할권을 가진 법원에서의 중국판결은 규정에 명시된 예외의 경우를 제외하고 다른 당사국에서 승인되어야 한다. 승인된 판결은 계약국에서 요구되는 형식적인 절차를 거쳐 그 집행력이 인정된다. 형식적 절차는 본안을 재개하여서는 아니된다<sup>62)</sup>.

## 5. 초국경적 수계를 통한 산업일경오염사고의 민사책임 배상 의정서

### 가. 의정서의 개념 및 의의

Protocol on Civil Liability and Compensation for Damage Caused by the Transboundary Accidents on Transboundary Waters라고 한다. 2003년 우크라이나 키예프에서 열린 유럽환경에 관한 각료 회담에서 채택되어, Kiev 의정서라고도 한다. 이 의정서는 초국경적 수계 및 국제호수의 보호와 사용에 관한 협약과 산업 사고의 초국경적 영향에 대한 협약(Convention on the Protection and Use of Transboundary Watercourses and International Lakes and the Convention on the Transboundary Effects of Industrial Accidents)가입국이 체결할 수 있게 되어 있다. 현재(2013년 9월 기준) 유럽을 중심으로 25개 국가가 서명하고 그중 1개 국가만이 비준, 승인하였으며, 아직 발효요건은 충족하지 못한 상태이다.

57) ibid. Art. 9 (5)

58) ibid. Art. 9 (8)

59) 부록, <표 1> 참조

60) ibid. Art. 38

61) ibid. Art. 39

62) ibid. Art. 40



본 의정서는 국제 수로에서의 산업사고가 미치는 초국경적 피해를 받은 개인이 충분하고 즉각적인 손해배상의 법적 권리를 행사할 수 있도록 하는 것을 목적으로 하고 있다. 본 의정서는 산업적 사고를 야기한 회사에 책임과 그 한도를 정하고, 또 초국경적 환경오염사고에서 피해자의 국적에 따라 차별되는 손해배상이 되지 않도록 규제하는 역할을 하고자 한다. 따라서 이 의정서는 무엇보다도 각국 간의 환경소송의 차이를 보완하고 다른 나라에서 충분한 배상을 받지 못하는 문제를 해결하는 역할을 할 수 있다. 무엇보다도 본 의정서는 회사들이 산업오염사고를 예방할 수 있는 일련의 조치를 취하도록 권장함으로써 사회 및 환경에 어떠한 영향을 끼치는 것을 미연에 방지하도록 하는 것을 목적으로 한다.

**나. 주요 내용**

의정서상 규정된 특수한 경우를 제외하고, 산업 사고로 야기된 손해에 대하여는 운영자(Operator)가 책임을 진다<sup>63)</sup>. 다만, 손해를 입은 자가 그 손해를 야기하거나, 야기하는데 일조한 자인 경우에는 손해배상은 여러 가지 상황을 고려하여 경감되거나 허용되지 않을 수 있다<sup>64)</sup>. 가해자가 여럿인 경우에는 피해자는 하나 또는 모든 가해자에 대하여 손해배상을 청구할 수 있고, 한 가해자가 손해의 일부에 대하여만 책임 있음을 증명하면 그 부분에 대하여만 책임을 진다<sup>65)</sup>. 그러나 적용될 수 있는 관계 본국법에 따라 악의적인, 무모한 또는 부주의한 작위나 부작위에 의해 손해의 발생에 기여한 자는 추가적인 과실책임을 질 수 있다<sup>66)</sup>.

의정서 제4조에 의해 책임을 지는 자는 오염 물질의 종류와 오염의 정도에 따라 그 책임이 제한된다<sup>67)</sup>. 그 정도는 아래의 표와 같다<sup>68)</sup>.

카테고리	분류 기준	책임 제한 한도
Category A	Annex I의 Part 1에 속하는 물질*의 각 임계치의 4배를 넘지 않는 한도의 유해한 사고	10,000,000 SDR
Category B	Annex I의 Part 1에 속하는 물질의 각 임계치의 4배를 넘는 한도의 유해한 사고	40,000,000 SDR
Category C	Annex I의 Part 2에 속하는 물질**이 사용된 유해한 사고	40,000,000 SDR

\* Very Toxic : 20 tons, Toxic : 200 tons, Dangerous for the environment : 2,000 tons, 각 분류에 해당하는 유독성 정도의 기준은 본 의정서 Annex I 참고.

63) Protocol on Civil Liability and Compensation for Damage Caused by the Transboundary Accidents on Transboundary Waters, Art. 4 (1)  
 64) ibid. Art. 4 (3)  
 65) ibid. Art.4 (4)  
 66) ibid. Art. 5  
 67) ibid. Arts. 4, 9  
 68) Annex II of Protocol on Civil Liability and Compensation for Damage Caused by the Transboundary Accidents on Transboundary Waters, Part One.

\*\* Petroleum : 가솔린, 나프타, 케로신(등유, 제트 연료유 포함), 가스 오일(경유, 디젤연료, 가정난방용 기름 등 포함)

본 의정서에 따른 손해배상은 사고가 발생한 날로부터 15년, 피해자가 그 손해에 대하여 알거나 알 수 있었던 날로부터 3년의 기간 내에 한해서만 적용된다<sup>69)</sup>.

책임을 가지는 가해자가 책임제한을 받기 위해서는 의정서에 규정된 최소한도의 재정보증을 하여야 하고, 지불불능의 상태에 대비하여 손해배상을 보증할 수 있는 보험 또는 연대보증을 유지하여야 한다<sup>70)</sup>. 최소 재정보증은 위의 표를 기준으로 Category A는 2,500,000 계산단위, Category B와 C의 경우는 10,000,000 계산단위이다<sup>71)</sup>.

본 의정서에 따른 손해배상 소송은 손해를 입은 국가, 산업 사고가 일어난 국가, 또는 피고의 거주지의 재판소에 제기할 수 있다. 만일 피고 법인인 경우 그 영업의 본사 소재지로 한다. 본 협약에 따른 손해배상소송의 당사자 사이에 다툼이 있는 경우에는 중재에 의해 이를 해결한다.

본 의정서에 의해 법원에 제기된 모든 소송의 실체법 및 절차법에 있어서는 그 재판정의 법에 따른다. 그러나 피해자의 요청이 있을 때에는, 사고가 일어난 지역의 실체법을 적용하도록 할 수 있다<sup>72)</sup>.

본 의정서에 따라 진행된 소송 및 중재재판의 결과는 의정서에 규정된 특수한 경우를 제외하고 다른 체약국에서 승인된다. 승인된 결정은 체약국이 요구하는 형식적인 절차를 거쳐 그 집행력이 인정된다<sup>73)</sup>.

## 6. 협약의 분석 및 시사점

### 가. 협약의 특징 및 내용분석

이상의 협약들의 주요 내용을 정리하면 다음과 같다.

69) Protocol on Civil Liability and Compensation for Damage Caused by the Transboundary Accidents on Transboundary Waters, Art. 10

70) *ibid.* Art. 11. (1)

71) Annex II of Protocol on Civil Liability and Compensation for Damage Caused by the Transboundary Accidents on Transboundary Waters, Part Two

72) Protocol on Civil Liability and Compensation for Damage Caused by the Transboundary Accidents on Transboundary Waters, Art. 16

73) *ibid.* Art. 18 (1)

	CLC/FC 협약	Lugano 협약	HNS 협약	Kiev 의정서
<b>책임의 주체</b>	선박 소유자	환경에 위대한 행위를 하는 자	선박 소유자	사고를 야기한 산업의 운영자
<b>책임의 유형</b>	엄격책임	엄격책임	엄격책임	엄격책임 *예외 : 본국법에 의하여 잘못된 의도, 무모한 또는 부주의한 작위 또는 부작위에 의해 손해 발생에 기여한 경우 과실책임 추가적용
<b>책임 한도 규정</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 5,000톤 이하 : 3백만 SDR</li> <li>· 5,000톤 초과 : 3백만 SDR + 420 SDR/t</li> <li>· Max 5,970만 SDR</li> <li>· 초과 손해는 FC협약상 Max 2억 3백만 SDR(선주 책임한도 포함)</li> <li>· 추가 손해는 추가기금으로 Max 7억 5천만 SDR(선주 책임한도 포함)</li> </ul>	없음	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 2,000톤 이하 : 1천만 SDR</li> <li>· 2,000톤 초과 : 1천만 SDR + (2,001~5만톤 : 1,500 SDR/t, 5만톤 초과 : 360 SDR/t)</li> <li>· Max 1억 SDR</li> <li>· 초과 손해는 HNS Fund에 의해 Max 2억 5천만 SDR (선주책임한도 포함)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Category A 물질 : 1천만 SDR</li> <li>· Category B or C 물질 : 4천만 SDR</li> </ul>
<b>관할권</b>	관계 당사국의 법원	손해가 발생한 곳, 환경에 위대한 행위가 이루어진 곳, 또는 피고의 주거지가 있는 국가의 법원	관계 당사국의 법원	손해가 발생한 곳, 오염 행위가 이루어진 곳, 또는 피고의 주거지가 있는 국가의 법원
<b>외국 판결의 승인 및 집행력 인정</b>	관할권 있는 법원의 중국판결은 그 국가 및 체약국 내에서 승인 및 집행력 인정	좌동	좌동	좌동

위 협약 및 의정서의 주요한 내용은 초국경적 환경오염 사고에서 그 책임의 주체가 누구인지, 피해가 발생한 경우 그 소송에 관하여 어느 국가가 관할권을 행사할 수 있는지 등을 명백히 밝히고, 이러한 관할권 행사로 판결이 내려진 경우 다른 국가에서 그

판결을 승인하고 집행할 수 있도록 하는 것이다. 또한, 대부분의 협약이 오염 주체의 고의 또는 과실 여부와 상관없이 환경오염 피해의 결과에 따라 책임을 부과하는 엄격책임의 형식을 규정하고 있다는 점에서 특징이 있다. 이는 환경오염사고와 관련된 소송에서 모호하거나 또는 국가별로 그 기준이 다른 부분에 대해서 하나의 공통된 기준을 세우고자 하는 노력으로서 정립된 것이다.

책임의 주체에 있어서 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제 협약 및 그 기금협약(이하 CLC/FC 협약)은 선박소유자를, 환경에 위해한 행위로 야기된 손해에 대한 민사책임협약(이하 Lugano 협약)은 그 행위자를, 그리고 유해·위험물질 해상운송책임협약(이하 HNS 협약)은 위험·유해물질을 운송하는 선박의 소유자를, 초국경적 수계를 통한 산업유풍 오염사고에 대한 민사책임배상의정서(이하 Kiev 의정서)는 사고를 발생시킨 산업의 운영자(Operator)를 그 대상으로 한다. 이렇게 선박의 소유주 또는 시설의 운영자로서의 책임의 집중은 각 당사자가 선박 또는 시설을 효율적으로 통제하고 안전에 관한 관리를 하기에 최적의 지위에 있다는 추정에 기초한 것이다<sup>74)</sup>. 또한 그 주체는 모두 발생한 손해에 대하여 엄격 책임을 지고, 그 책임이 회피되는 경우(주로 불가항력적인 사정)를 제한적으로 규정에 명시함으로써 책임의 주체가 함부로 책임을 회피할 수 없도록 하고 있다.

이들 협약이 엄격책임과 책임의 집중을 규정함에 따라, 재판정은 이 규정들에 따른 손해배상소송에서 합리적인 주의의무의 적절한 기준을 세우는 것의 어려움을 피할 수 있다. 그뿐만 아니라 피해자는 누구를 피고로 하여 소송해야 하는지를 명백히 할 수 있고, 그 손해를 야기하게 된 피고의 고의 또는 과실을 증명할 필요 없이 손해의 발생 그 자체를 증명함으로써 더욱 용이하게 손해의 배상을 구할 수 있다. 산업 활동으로 인하여 초국경적 환경피해가 발생된 경우에는 피해자인 원고가 사고와 관련된 복잡하고 기술적인 설비 또는 프로세스를 이해하고 이를 증명하기 어려우므로, 더욱이 규정의 실익이 있다고 할 것이다<sup>75)</sup>.

대부분의 협약들이 책임의 주체로서 Operator, 또는 Owner라는 다소 추상적인 표현을 사용하고 있는 바, 이는 각 책임의 주체에 대한 포괄적인 해석이 가능하게 함으로써 보다 지불능력 있는 자로부터 충분한 배상을 받을 수 있도록 하기 위함이다. 즉, Operator의 정의가 넓어질수록, 환경오염에 관한 손해배상소송의 잠재적 피고의 범위는 넓어진다. 그러나 피고의 가능 범위가 넓어질수록 원고인 피해자로서는 누구를 피고로 하여 소송해야 하는지 선택하기가 어려워지는 것이 그 부작용이라고 할 수 있다.

CLC/FC 협약과 HNS협약은 당사국의 법원, Lugano 협약과 Kiev 의정서는 구체적으로 피해 발생지, 오염 행위지, 또는 피고(가해자)의 주거지가 있는 국가의 법원의 관할을 규정하고 있다. 그리고 CLC/FC 협약, Lugano 협약, HNS 협약, Kiev 의정서 모두 이 관할에 의해 진행된 소송으로부터의 중국판결은 그 소송이 진행된 국가를 비롯해 다른 체약국에서도 승인될 수 있도록 규정하고 있다. 또한 승인된 판결은 소송이 진행된 국가뿐만이 아니라 다른 국가에서도 일정 절차를 거쳐 다른 체약국에서도 그 집행이

74) A.E. Boyle, "Globalising Environmental Liability: The Interplay of National and International Law, Journal of Environmental Law(2005), Vol.17, No1., p.14

75) *ibid.* p.13

가능할 수 있도록 규정한다. 이러한 관할권 규정은 그 명시적 규정에도 불구하고 범위가 넓고 불분명하다는 문제가 제기되기도 한다. 그러나 관할권에 관한 일정 범위의 규정이 있음으로 인해 피해자가 자국에서 소송을 진행할 수 있도록 하는 근거 규정을 제공하고 있다는 점과, 다국적 기업의 활동으로 인한 초국경적 환경피해의 경우에 그 다국적 기업을 적어도 일정한 국가의 재판정에 피고로 세울 수 있도록 하는 명시적인 규정을 마련하였다는 점에서 그 의의가 있다.

#### 나. 협약의 시사점

위의 국제 협약들은 산업 활동으로 인한 환경오염 피해에 대하여 즉각적이고 충분한 배상이 이루어지는 것을 목적으로 하는바, 특별히 CLC/FC 협약과 HNS 협약의 경우에는 선주-기금의 이중적인 배상체계를 이루도록 함으로써 피해에 대한 완전한 배상이 가능하도록 더욱 체계적인 구조로 되어 있다는 점이 매우 큰 특징이다<sup>76)</sup>. 이는 책임의 주체인 선박의 소유자 또는 운영자가 중대한 사고로 인해 발생한 비용을 현실적으로 감당할 수 없다는 것을 인정한 결과이다. 따라서 선주 또는 운영자는 제한된 한도에서 모든 책임을 지고, 그 책임 한도를 벗어나는 범위 또는 책임이 면책되는 범위의 손해에 대하여는 미리 조성해 놓은 기금이 일종의 보험과 같이 배상하는 것이다. 이러한 책임의 제한을 받기 위해서는 물론 선주는 자신의 재정 상태를 보장하고, 관련 규정을 성실히 준수하며, 그 책임한도 내에서는 충실히 자신의 의무를 이행하여야 함은 물론이다. 이는 책임주체의 입장에서는 자신의 행위로 인한 방대한 손해에 대하여 일정 부분 한도라는 이익을 받고, 피해자의 입장에서는 자신이 입은 손해를 책임 주체의 능력을 넘어서는 범위라고 할지라도 최대한 배상받을 수 있다는 점에서 의미가 있다. 다만 이러한 추가기금제도 및 책임제한은 모든 협약에 규정된 것은 아니며, 특별히 추가기금 제도는 유류오염사고 또는 위험·유해물질의 해상운송 중의 사고에 관한 협약에서 발달하여 왔다.

그러나 이러한 광범위한 환경피해에서 민사적인 손해배상제도를 규정한 협약들은 참여의 저조라는 공통의 문제를 겪고 있다. 비단 Lugano 협약이나 Kiev 의정서뿐만 아니라 그 외에도 수많은 환경오염피해에 관한 협약들이 그 시도에서 멈추는 단계에 있다. 이러한 참여의 부족은 국제사회의 노력에도 불구하고 이러한 공동적 규정의 사회적 용인 가능성 또는 현실성에 대한 의구심을 불러일으키게 하는 원인이 되었다. 그럼에도 불구하고, 초국경적 환경오염을 비롯한 국제적인 환경오염은 국가 간 교류가 활발히 이루어지고 산업이 발전하는 한 계속하여 그 발생 가능성이 커지고 있기 때문에 이에 대비한 국제사회의 일련의 노력은 매우 그 의의가 있다고 할 것이다. 특별히 유류오염사고나 위험·유해물질의 해상운송사고에 관한 협약은 많은 국가가 참여하고 또한 그 기금이 매우 실질적으로 운영되고 있기 때문에 국제사회의 이러한 시도가 그저 허상만은 아니라는 것을 알 수 있다. 또한, 이러한 성공적인 협약들은 앞으로 계속될 다양한 산업 분야에서의 광범위한 환경피해에 대한 구체책의 롤모델로서 기능할 수 있다.

76) 부록, <표 2>, <표 3> 참조

## V. 결론

대표적인 초국경적 환경 피해 사례를 검토한 결과 가해국 및 피해국 간의 상호 연락이 긴밀하지 못하여 피해가 가중되는 모습과 가해국이 국가면제라는 국제법상의 보호막 뒤에 숨어 책임을 회피하고자 하는 모습 등이 관찰되었다. 또한, 과거 위와 같은 환경오염이 발생한 경우, 피해자는 국제 소송을 통해 손해배상을 구하는 것에 대한 현실적 어려움을 느끼고 국가의 개입을 요청하기도 하고, 또는 가해자의 신의성실에 의지하여 호의적인 합의 제안만을 기대하는 경우가 대부분임을 알 수 있었다.

이러한 환경 문제에 대한 심각성을 느낀 많은 국가는 협약의 체결을 통해 각 체약국에서 나타나는 산업별·범위별 환경피해에 제도적으로 대처하고자 하였으나, 대부분의 협약이 아직 가입국의 수의 미비 등과 같은 문제로 발효되지 못하여 그 실효성이 없이 단순한 지역적 합의에 그치고 있다.

그러나 국제 사회의 참여만 뒷받침된다면 위와 같은 협약은 초국경적 환경피해의 예방과 사후 처리에 큰 도움이 될 수 있을 것으로 보인다. 현재 만들어진 협약 중 가장 구체적이고 보편화된 해상 유류오염사고에 관한 CLC 협약의 경우 다수의 가입국을 보유하고 이미 발효되어 초국경적 환경오염 피해 사례의 사후 해결이 많은 도움이 되고 있다. 대표적으로, 일본의 나호드카호 사건, 또는 Prestige호 사건에 CLC 협약이 적용되는 양상을 보면, CLC 협약이 적용될 경우 일반 국제민사소송에 의하는 것보다 훨씬 빠르고 효율적으로 유류오염사고에 대한 사후적 대처가 이루어지는 모습을 볼 수 있다.

해외 자원개발에 따른 오염사고와 그로 인한 국경을 넘은 광범위한 환경피해는 더는 다른 국가들만의 일이 아니다. 우리나라에서도 해외 자원개발 투자가 활성화되고 진출 지역도 다각화되는 등 자원 개발 사업에 대한 기업의 관심과 투자의욕이 제고되고 있는 것이 지금의 흐름이다. 지식경제부의 발표(2012)에 따르면, 우리나라는 1981년부터 해외 석유개발 사업을 시작, 총 57개국 359개 사업에 진출하여 2012년 말 현재 36개국 201개 사업이 진행 중이며, 1977년부터 해외 일반 광 개발 사업을 시작, 총 60개국 483개 사업이 해외에 진출하여 2012년 말 현재 49개국 331개 사업이 진행 중이다<sup>77)</sup>.

위와 같은 자원 개발 사업들과 유조선 유출 사안 등이 빈번하게 발생하는 최근의 흐름을 볼 때, 대한민국도 얼마든지 초국경적 환경피해의 가해자, 또는 피해자가 될 수 있음은 분명해 보인다. 그러므로 우리나라도 선행된 초국경적 환경피해의 연구에 관심을 가지고, 제도의 정비를 통해 발생 가능성 있는 오염사고에 대한 예방 및 구제 대책을 개별적, 구체적으로 준비할 필요성이 강력히 요청된다.

77) 부록, <표 4> 참조

## VI. 참고문헌

### [국외 논저]

- ▶ Boyle, A.E., “Globalising Environmental Liability: The Interplay of National and International Law, *Journal of Environmental Law*(2005), Vol.17, No1. p.14
- ▶ Boos-Hersberger, Astrid, “Transboundary Water Pollution and State Responsibility : the Sandoz Spill”, *Annual Survey of Int’l & Comp. Law*(1997) Vol:4, p.109
- ▶ Ellis, Jaye, "Has International Law Outgrown Trail Smelter?". Bratspies, Rebecca and Miller, Russelled., *Transboundary Harm in International Law: Lessons from the Trail Smelter Arbitration*(2010) pp. 58, 64, 133
- ▶ McCaffrey, Stephen C., “Private Remedies for Transfrontier Environmental Disturbances”, *International Union for Conservation of Nature and Natural Resources Morges*(1975), Switzerland, No.8, p.17
- ▶ Preston, Hilde. D., “Domestic and International Liability for the Bay of Campeche Oil Spill”, *6Md. J. Int’l L.* 55 (1980)
- ▶ Kiss, Alexander, “Present Limits to the Enforcement of State Responsibility for Environment Damage,” in *International Responsibility for Environmental Harm*, F.Francioni, T. Scovazzi, eds., Graham & Trotman, (1991), pp.5-7
- ▶ Kiss, Alexander, “The Protection of the Rhine Against Pollution”, *25 NAT. RESOURCES J.* 613, 621(1985). p.1963
- ▶ Rubin, Alfred, "Pollution by Analogy: The Trail Smelter Arbitration [Abridged]". Bratspies, Rebecca and Miller, Russell ed., *Transboundary Harm in International Law: Lessons from the Trail Smelter Arbitration* (2010) p.48
- ▶ Sand, Peter H., “Legal Means to Control and Avoid Trans-frontier Pollution”In: *Legal Protection of the Environment in Developing Countries* (I. Carrillo Prieto & R. Necedal eds.), pp.189-214, Mexico: Universidad Nacional Autónoma(1976), pp.191-192
- ▶ Schwabach, Aaron, “Death Watch on the Rhine”, *75 BUS. & SOC. REV.*(fall, 1990), p.36
- ▶ Schwabach, Aaron, “The Sandoz Spill : The Failure of International Law to Protect the Rhine from Pollution”, *16 ECOLOGY L.Q.* 443, 459 (1989) , p.466

**[국내 판례]**

대법원 2005.1.27. 선고 2002다59788 판결

**[해외 판례]**

- ▶ International Shoe Co. v. State of Washington., 326 U.S. 310 (1945)
- ▶ Trail Smelter Case (United States v. Canada), 3RIAA, 1938, 1965-66 (1941)

**[조약 및 국제 협정]**

- ▶ Convention Concerning the International Commission for the Protection of the Rhine Against Chemical Pollution, (1963)
- ▶ Convention for the Protection of the Rhine Against Chemical Pollution, (1999)
- ▶ Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment, (1993)
- ▶ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, (1969)
- ▶ International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substance by sea, (2010)
- ▶ Protocol on Civil Liability and Compensation for Damage Caused by the Transboundary Accidents on Transboundary Waters, (2003)
- ▶ Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969
- ▶ Protocol of 1992 to Amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage

**[기타 자료]**

- ▶ Reports of international arbitration awards -Trail smelter case (United States, Canada) 16 April 1938 and 11March 1941 VOLUME III
- ▶ European Parliament: Resolution on the Acute Danger of Further Pollution of the Rhine, 18 O.J. EUR. COMM. (No. C 157/91) (1975), reprinted in 11 B. ROSTER & B. SIMMA, INTERNATIONAL PROTECTION OF THE ENVIRONMENT 5825 (1977).



## VII. 부록

<그림 1 : 트레일 제련소 사건>



<그림 2 : 라인강 산도즈 유출 사건>



<그림 3 : 멕시코 엑스톡(IXTOC I) 유정 폭발 사건>



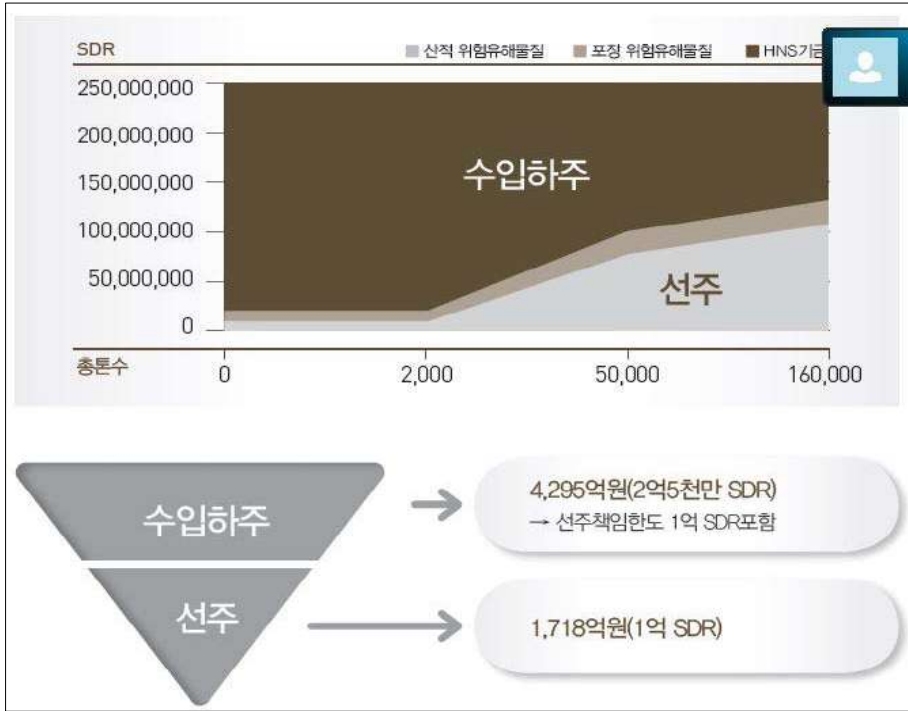
<표 1 : 국토해양부 - HNS 협약 제18조, 19조 분담금>

회계구분 및 최소물량기준		
일반회계	산적고체화물	20,000톤
	기타	20,000톤
독립회계	유류회계	지속성유류 150,000톤 비지속성유류 20,000톤
	LNG 회계	최소물량 없음
	LPG 회계	20,000톤

<표 2 : 국토해양부 - 해양유류오염사고관련 국제협약과 손해보상 구조>



<표 3 : 국토해양부 - HNS 협약 제 14조 기금에 의한 보상>



<표 4 : 지식경제부 - 해외자원개발현황>

		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
해외자원개발 사업수(누적)	석유,가스	109	122	128	142	166	209	244	275	301	341	359
	- 진행사업	51	55	56	65	83	123	155	169	180	198	201
	* 생산	21	24	26	25	26	34	43	51	53	69	80
	* 개발	10	9	6	7	9	12	14	17	27	25	29
	* 탐사(조사)	20	22	24	33	48	77	98	101	100	104	92
	- 종료사업	58	67	72	77	83	86	89	106	121	143	158
	일반광물	151	162	168	179	203	246	317	376	419	450	483
	- 진행사업	90	99	103	114	135	163	219	271	289	307	331
	- 종료사업	53	55	44	45	55	72	117	138	142	150	159
	자주개발을	석유,가스	3	3	4	4	3	4	6	9	11	14
유연탄		24	27	24	22	38	38	38	44	48	52	58
철		-	1	6	10	12	11	11	14	17	15	15
동		20	12	7	0	2	5	10	5	6	10	11
아연		24.8	36.3	36.7	31.5	31.0	32.7	27.6	33.8	32.3	24.7	19.9
니켈		-	-	-	-	-	26.1	25.7	32.6	36.8	30.5	31.9