

2001년 선박 연료유 협약 (2001 Bunker Convention) 청구 지침서

Claims Manual for the International Convention
on Civil Liability for Bunker Oil Pollution
Damage, 2001 (Claims Manual for the 2001
Bunkers Convention) - 2023 Edition



안내 사항

본 번역서는 2023년 3월 27-31일에 개최된 국제해사기구(IMO) 제110차 법률위원회(LEG: Legal Committee)에서 승인된 후 회람된 문서(LEG.1/Circ.13)의 부록으로 수록된 지침서 'Claims Manual for the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001-2023 edition'을 한글로 번역한 것입니다. 해당 지침서는 유조선 사고로 인한 유류 오염 발생 시 피해 보상 청구를 위한 지침서(1992 Fund Claims Manual)는 개발 및 활용되고 있는 반면, 선박 연료유 유출로 인한 오염 피해 보상 관련 지침서가 부재하므로 IMO 제107차 법률위원회(2020)에서 개발 필요성이 제기되었습니다. 이후 제110차 법률위원회(2023)에서 최종화 되어 회원국에게 회람되었습니다.

지침서는 선박 연료유 유출로 인한 오염 피해 또는 예방 조치에 대해 'International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (2001년 선박 연료유 오염손해에 대한 국제민사책임협약)'을 기반으로 보상을 청구하는 방법을 소개합니다.

본 번역서는 한국 해양경찰청 등 국내 방제 유관 기관 종사자들이 '2001년 선박 연료유 오염손해에 대한 국제민사책임협약(본 번역서에서는 "2001년 선박 연료유 협약"이라 한다)'을 기반으로 오염 피해 및 조치 관련 보상 청구가 어떻게 이루어지는지에 대한 이해를 돕기 위해 발간되었습니다. 본 번역서를 통해 2001년 선박 연료유 오염손해에 대한 국제민사책임협약의 목적, 적용 범위, 청구서 제출 시 이해관계자 및 필요 서류, 피해 유형 별 청구 시 유의사항에 대한 이해를 제고할 수 있습니다.

면책 조항

본 번역서는 선박해양플랜트연구소 NOWPAP 방제지역활동센터에서 번역, 한국 해양경찰청에서 감수하여 발간되었습니다. 번역 및 감수 과정에서 원본의 의미를 최대한 정확하게 전달하기 위해 노력하였으나, 보다 원활한 독자의 이해를 위해 불가피하게 의역이 포함되어 있습니다. 원본 문서와 번역본 간 의미 차이가 발생한 경우, 원본 문서의 내용이 우선적으로 적용됩니다. 본 번역서는 IMO 웹사이트 이용약관을 준수하여 발간되었으며, IMO는 이 번역의 내용이나 정확성에 책임지지 않습니다.

관련 협약 'International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001'의 국문 '2001년 선박 연료유 오염손해에 대한 국제민사책임협약'을 법제처 국가법령정보센터에서 발췌하여 참고로 수록하였습니다.

목 차

Contents

| | |
|--|----|
| 2001년 선박 연료유 협약 청구 지침서(LEG.1/Circ.13) | 1 |
| 부문 1 2001년 선박 연료유 협약 청구 지침서 목적 | 2 |
| 부문 2 2001년 선박 연료유 협약은 어떻게 적용될까요? | 3 |
| 2.1 책임 및 보상 | 3 |
| 2.2 어떤 유형의 사고들이 포함될까요? | 5 |
| 2.3 보상을 받을 수 있는 오염 피해의 유형에는 무엇이 있을까요? | 6 |
| 2.4 보상 청구가 가능한 시점은 언제 인가요? | 9 |
| 부문 3 청구서 제출 및 평가 | 11 |
| 3.1 청구는 누가 할 수 있나요? | 11 |
| 3.2 청구는 누구에게 제출해야 하나요? | 11 |
| 3.3 선주의 정보를 어떻게 찾을 수 있나요? | 12 |
| 3.4 청구 서류는 어떻게 작성해야 하나요? | 13 |
| 3.5 청구서에는 어떤 정보들을 포함해야 하나요? | 13 |
| 3.6 청구의 제출 기간은 언제 인가요? | 14 |
| 3.7 청구 평가 및 지급 | 14 |
| 3.8 청구의 평가와 보상 지급은 얼마나 걸리나요? | 15 |
| 3.9 청구인이 청구 합의 제안에 동의하지 않으면 어떻게 하나요? | 16 |
| 부문 4 다양한 유형의 청구 제출에 대한 구체적 지침 | 17 |
| 4.1 유류 유출 방제작업 및 예방 조치 비용에 대한 청구 | 17 |
| 4.2 재산 피해에 대한 청구 | 24 |
| 4.3 수산업, 어업 및 수산물 가공업에서의 경제적 손해에 대한 청구 | 26 |
| 4.4 관광 산업의 경제적 손해에 대한 청구 | 31 |
| 4.5 순수 경제적 손해를 예방하기 위한 조치 비용에 대한 청구 | 35 |
| 4.6 환경 피해 및 유출 후 연구에 대한 청구 | 36 |
| [참고] 2001년 선박 연료유 오염손해에 대한 국제민사책임협약 | 40 |

2001년 선박 연료유 협약 청구 지침서(LEG.1/Circ.13)

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

소개

국제해사기구(IMO) 법률위원회(LEG: Legal Committee)는 기구 내 모든 법적 문제를 담당하는 위원회로 IMO의 모든 회원국으로 구성됩니다. IMO 법률위원회에서 다루는 의제에는 선박으로 인한 오염 피해 등 선박의 사용 및 운영과 관련된 피해에 대한 책임 및 보상 문제가 포함됩니다. IMO 법률위원회는 1967년 토리카니언호 사고 이후 발생한 법적 문제를 처리하기 위해 부속 기구(subsidiary body)로 설립되었으며, 2001년 선박 연료유 협약을 개발하였습니다. 2001년 선박 연료유 협약은 2008년에 발효되어 당사국 내 선박 연료유 유출로 인해 발생한 오염 피해에 대해 책임과 보상을 규율합니다.

본 지침서는 선박 연료유 유출로 인한 오염 피해 또는 예방 조치에 대해 선주(船主) 및 선주의 보험사 또는 재정 보증자에게 2001년 선박 연료유 협약을 기반으로 보상 청구를 제시하는 실무 지침서입니다. 본 지침서는 2023년 IMO LEG에서 처음으로 승인된 초판입니다.

지침서는 4개의 부문으로 구성되어 있습니다.

- 부문 1 : 2001년 선박 연료유 협약 청구 지침서 목적
- 부문 2 : 2001년 선박 연료유 협약 관련 정보와 적용 범위
- 부문 3 : 청구서 제출 및 평가
- 부문 4 : 청구 시 도움이 될 수 있는 구체적인 정보, 보상 적용 주요 청구 범주 6개 부문
 - 방제 및 예방 조치
 - 재산(물적) 손해
 - 어업, 양식업 및 수산업 경제 손해
 - 관광업 경제 손해
 - 순 경제적 손해 방지 조치
 - 환경 피해 및 유출 후 연구

부문 1

2001년 선박 연료유 협약 청구 지침서 목적

본 지침서는 2001년 선박 연료유 협약과 관련하여 당사국 법원, 청구인, 보험사, 재정 보증자 및 기타 이해 당사자를 지원하기 위해 IMO 법률위원회에서 작성한 실무 지침서로 관련 법률 요건을 대체하지 않으며 2001년 선박 연료유 협약에 대한 권위 있는 해석으로 간주되어서는 안 됩니다. 본 문서의 목적은 법적 구속력이 있는 요구 사항 부과 의도가 아닌, 2001년 선박 연료유 협약에 대한 일반적인 정보를 제공하고 협약 적용 해역에서의 선박 연료유 유출로 인한 청구서 제출 및 평가 과정의 당사자를 지원하는 것입니다.¹⁾

본 지침서는 2001년 선박 연료유 협약이 적용되는 사고 유형과 선박 연료유 유출 시 책임 당사자 및 책임 범위에 대한 정보를 제공하며, 청구인이 2001년 선박 연료유 협약에 따른 보상 요구 사항의 충족 여부를 확인하는데 도움이 되는 청구 허용 기준에 대한 일반적인 개요를 제공합니다.

또한, 2001년 선박 연료유 협약이 적용되는 오염 피해 보상 또는 예방 조치에 대한 청구를 준비하고 제출하는 청구인에게 도움이 되는 구체적인 정보를 제공합니다.

1) 본 지침서의 부문 2에서 언급된 바와 같이 2001년 선박연료유 협약의 해석과 그에 따른 청구의 허용 여부는 오염 피해가 발생하거나 예방 조치가 취해진 국가의 법원이 최종 결정권자로서 결정합니다.

부문 2

2001 선박 연료유 협약은 어떻게 적용될까요?

2.1 책임 및 보상

2.1.1

2001년 선박 연료유 협약에 따라, 선주는 오염 피해 시 선박의 크기에 따라 일정한 한도 내에서 엄격한 책임을 지며, 사고가 발생한 관할지의 제한 규정에 따라 한도가 결정됩니다. 즉, 오염이 선주의 과실로 인한 것이 아니더라도, 특정한 책임 면제 사유²⁾가 있는 경우가 아니라면 선주는 오염 피해에 대한 보상을 제공해야 합니다. 선주가 책임을 면제받을 수 있는 상황은 매우 특정하고 제한된 상황에서만 적용됩니다.³⁾

2.1.2

오염으로 인한 손해나 피해에 대한 보상 청구는 선박 연료유 유출로 인해 손해를 입거나 피해를 본 당사자들이 제기할 수 있습니다. 청구는 손해를 발생시킨 선박의 “선주”로 정의된 당사자들, 즉 소유자, 등록 소유자, 나용선자(선박임차인), 관리자, 운전자 등을 상대로 할 수 있습니다. 이러한 청구는 등록 소유자의 책임에 대한 보험사나 재정 보증자를 상대로 직접 제기할 수 있습니다.

2) 선주가 다음을 증명하는 경우:

- a) 피해가 전쟁 행위, 적대 행위, 내전, 반란 또는 예외적이고 불가피하며 저항할 수 없는 자연 현상으로 인해 발생했음을 증명한 경우, 또는
- b) 피해가 제3자의 고의로 피해를 유발하려는 행위나 부작위에 의해 전적으로 발생했음을 증명한 경우, 또는
- c) 피해가 항로 표지나 기타 항해 보조 장비의 유지 관리를 책임지는 정부나 기타 당국의 과실 또는 다른 부당한 행위로 인해 전적으로 발생했음을 증명한 경우.

3) 선주가 오염 피해가 피해를 입은 사람의 고의적인 행위나 부작위 또는 그 사람의 과실로 인해 전부 또는 일부 발생했음을 증명하는 경우, 선주는 해당 사람에 대한 책임에서 전부 또는 일부 면제될 수 있습니다.

2.1.3 보상은 2001년 선박 연료유 협약⁴⁾에 가입한 국가들의 영토, 영해 및 배타적 경제 수역(또는 이에 준하는 지역)에서 발생한 손해나 피해에 대해 지급됩니다. 또한, 이러한 피해를 예방하거나 최소화하기 위해 취해진 예방 조치의 비용에 대해서도 보상이 지급됩니다. 발생할 수 있는 청구의 유형과 청구 방법에 대한 일반적인 설명은 이 지침서의 후반부에 나와 있습니다. 또한 지침서는 2001년 선박 연료유 협약에 따라 청구에 필요한 일반적인 기준을 설명하고 있으며, 청구인이 선주 또는 등록 소유자의 보험사나 재정 보증자에게 직접 신속하게 청구할 수 있도록 지원합니다. 이러한 상황이 발생할 경우 청구인은 해당 국가의 조언을 구하도록 권장됩니다.

2.1.4 유조선 유류 오염의 경우와 달리, 일반 선박의 연료유 유출로 인한 총 손해나 피해 및 예방 조치 비용이 선주의 책임 한도를 초과하는 경우, 청구인들이 사용할 수 있는 국제 기금은 없습니다.

선주 책임 한도

2.1.5 2001년 선박 연료유 협약은 선주와 보험사 또는 재정 보증자가 선박 연료유 유출 사고로 인한 피해보상 책임을 제한할 수 있도록 허용합니다. 책임 한도는 1976년 해사채권책임제한협약(LLMC: The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976) 개정판 또는 기타 적용 가능한 국내법에 의해 결정됩니다. 일반적으로 선주와 선주의 보험사 또는 재정 보증자는 선박의 총톤수에 따라 결정된 금액으로 책임을 국한할 수 있습니다.

2.1.6 IMO 총회의 32차 회의에서 채택된 결의 A.1165(32)에 따르면, 해당 회의에 참석한 당사국들은 해사채권책임제한협약(LLMC)에 따른 선주의 책임을 제한할 권리가 무효화될 수 없다는 것에 동의했습니다.

2.1.7 선주의 개인적인 행위나 부작위로 인해 오염 피해가 발생한 경우, 이 행위가 오염 피해를 초래하려는 의도로 이루어졌거나 무모하게 그 피해가 발생할 것을 알고도 행하였음이 입증되면, 선주의 책임을 제한하는 권리가 박탈될 수 있습니다. 그러나 보험사 또는 재정 보증자는 여전히 자신의 책임을 제한하는 권리를 행사할 수 있습니다.

4) <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>

국가 법원의 역할

- 2.1.8** 이 지침서는 2001년 선박 연료유 협약에 따라 제기될 수 있는 청구 사항에 대해 청구인, 선주, 보험사 또는 재정 보증자들의 이해를 도울 수 있지만, 2001년 선박 연료유 협약에 대한 해석과 청구의 허용 여부 등 청구와 관련된 최종 결정권자는 오염 피해가 발생한 당사국 법원입니다.
- 2.1.9** 각 국가마다 해당 문제를 다루는 규칙과 절차가 다를 수 있으므로, 청구인들은 필요에 따라 현지 법률 전문가의 도움을 받는 것이 권장됩니다.

2.2 어떤 유형의 사고들이 포함될까요?

유류의 종류

- 2.2.1** 2001년 선박 연료유 협약은 해상 운송 선박에서 배출된 모든 선박 연료유 유출 사고를 다룹니다. 선박 연료유는 선박의 운행이나 추진에 사용되거나 사용될 것으로 의도된 모든 탄화수소 미네랄 오일(유탄유, 잔존유 등)을 포함합니다.
- 2.2.2** 대량의 해상화물로서 운반되는 지속성 유류(중질유)에 의한 피해는 2001년 선박 연료유 협약으로 보상되지 않지만, 별도의 국제 체제(IOPC 기금 청구 지침서 참조⁵⁾)에 따라 보상될 수도 있습니다.
- 선박 추진용으로 사용되는 미래 연료는 기술적으로 “선박 연료유”에 해당할 수 있으므로, 2001년 선박 연료유 협약에 포함될 수 있다는 인상을 줄 수 있습니다. 하지만 메탄올, 암모니아, 수소, LNG 및 기타 연료들은 선박 추진에 사용되지만 탄화수소 미네랄 오일이 아니기 때문에 2001년 선박 연료유 협약에 포함되지 않습니다. 따라서 이러한 연료들은 이 지침서에 포함되지 않습니다.

5) <https://iopcfunds.org>

선박의 종류

- 2.2.4** | 2001년 선박 연료유 협약은 모든 종류의 해상운송선박 및 해상수송수단의 선박 연료유 유출로 인한 오염 피해를 다룹니다.
- 2.2.5** | 2001년 선박 연료유 협약에 따라 총톤수 1,000톤 이상의 선박 등록소유자는 선박 연료유 유출로 인한 오염 피해 책임을 보장하기 위해 보험 또는 기타 재정 보증을 가입해야 합니다. 이러한 보험 또는 재정 보증은 해당 당사국이 발행한 증명서로써 인증되며, 해당 증명서는 선박에 비치되어야 합니다. 이 증명서는 2001년 선박 연료유 협약에 따른 청구에 대한 보장으로 충분히 간주되어, 선주가 오염 피해 청구에 대해 추가 보장을 제공할 필요가 없습니다. 총톤수 1,000톤 미만의 선박은 이러한 보험 또는 재정 보증의 의무를 유지할 필요는 없지만, 선박 연료유 오염 피해 발생 시 선주는 엄격한 책임을 지게 됩니다.

2.3 보상을 받을 수 있는 오염 피해의 유형에는 무엇이 있을까요?

- 2.3.1** | 2001년 선박 연료유 협약에서 오염 피해를 다음과 같이 정의합니다:
- “선박 연료유의 유출/배출로 발생한 오염으로 인해 선박 외부에서 발생한 손해/피해는 보상됩니다. 단, 환경 피해로 발생한 수익 손해 이외의 환경 피해 보상은 실제로 수행되거나 수행될 합리적인 복원 조치의 비용으로 제한합니다.”
- 2.3.2** | 선박 연료유는 “선박의 운행이나 추진에 사용되거나 사용될 것으로 의도된 모든 탄화수소 미네랄 오일, 윤활유, 그리고 잔존유”를 의미합니다.
- 2.3.3** | 선박은 “어떠한 종류의 해상 운송 및 수송 수단”을 의미합니다.

2.3.4 | 오염 피해에는 예방 조치가 포함되며, 2001년 선박 연료유 협약에서는 이를 다음과 같이 정의합니다: “사고 발생 후 오염 피해를 예방하거나 최소화하기 위해 어떠한 사람에 의해 취해진 합리적인 조치”

2.3.5 | 보상이 가능한 오염 피해의 주요 유형은 아래와 같습니다:

방제 및 예방 조치

2.3.6 | 오염 피해를 예방하거나 최소화하기 위해 당사국에서 취해진 합리적인 방제작업 및 기타 조치 비용에 대한 보상은 작업 및 조치가 취해진 위치에 관계없이 지급될 수 있습니다. 예를 들어, 2001년 선박 연료유 협약 당사국의 영해나 경제적 배타 수역 내 오염 피해를 예방하거나 줄이기 위하여, 공해나 2001년 선박 연료유 협약의 당사자가 아닌 국가의 영해에서 대응 조치를 취한 경우, 대응 조치의 비용은 원칙적으로 보상 대상이 될 수 있습니다. 선박 연료유가 유출되지 않았더라도 오염 피해에 대한 중대한 위협이 있었던 경우, 예방 조치 비용은 회수할 수 있습니다.

2.3.7 | 야생동물(새, 포유류 및 파충류 등)의 포획, 세척 및 재활과 관련된 합리적인 비용에 대해서도 보상이 지급될 수 있습니다.

재산 피해

2.3.8 | 선박 연료유로 오염된 재산을 세척, 수리 또는 교체하는 합리적인 비용에 대해서도 보상이 지급될 수 있습니다.

간접 손해

- 2.3.9** | 선박 연료유로 오염된 재산 소유자가 입은 수입 손해(간접 손해)에 대해서도 보상이 지급될 수 있습니다. 간접 손해의 한 예로는 어망이 기름으로 오염되어 어부가 어망을 청소하거나 교체할 때까지 어업을 할 수 없는 경우가 이에 해당합니다.

순수 경제적 손해

- 2.3.10** | 특정한 상황에서는 유출유에 직접적으로 재산이 오염되지 않았더라도 유류 유출로 인한 수입 손해(순수 경제적 손해)에 대해 보상을 받을 수 있습니다. 일반적으로 어업을 하던 해역이 선박 연료유로 오염되거나 출입금지 구역으로 지정되어 어업을 할 수 없는 경우, 수익 손해를 겪을 수 있습니다. 비슷한 예로, 오염된 공공 해변에 인접한 호텔이나 식당 소유자 또한 오염 기간 동안 관광객 수가 감소하여 손해를 입을 수 있습니다.
- 2.3.11** | 대규모 오염 사고로 인한 부정적인 영향을 줄이기 위해 시행되는 홍보 캠페인도 합리적인 조치로써 그 비용에 대해 보상을 받을 수 있습니다.

환경 피해

- 2.3.12** | 선박 연료유 유출로 인한 환경 피해의 자연 회복을 촉진하기 위하여 취해진 합리적인 복원 조치 비용에 대해서도 보상이 지급될 수 있습니다. 선박 연료유 유출로 인한 환경 피해의 특성 및 범위 파악, 복원 조치 필요성 및 실행 가능성 결정을 위한 연구 등 2001년 선박 연료유 협약에서 정의하는 오염 피해에 해당하는 유출 후 연구 비용에 대해서도 지급이 가능합니다.
- 2.3.13** | 이론적 모델에 따라 계산된 환경 피해 청구에 대해서는 일반적으로 보상이 지급되지 않습니다. 또한 선주의 과실 정도에 따라 징벌적 성격의 피해에 대해서도 일반적으로 보상이 지급되지 않습니다.

자문가 활용

2.3.14

청구인들은 원활한 보상 청구를 위해 자문가 고용을 원할 수 있습니다. 2001년 선박 연료유 협약의 범위 내 청구 제기 과정에서 자문가가 수행한 합리적인 작업에 대한 비용은 보상될 수 있습니다. 이러한 비용이 보상될 수 있는지는 특정 보상 청구를 검토할 때 평가되며, 청구인이 자문가를 활용해야 할 필요성, 자문가가 수행한 작업의 유용성과 품질, 합리적으로 필요한 시간 및 해당 국가에서의 자문 작업에 대한 일반적인 요금을 고려할 수 있습니다.

2.4

보상 청구가 가능한 시점은 언제 인가요?

2.4.1

2001년 선박 연료유 협약에 따라 선박 기인 오염 피해에 대한 책임은 선주와 등록 소유자의 보험사 또는 기타 재정 보증자에게 있습니다. 보상 청구가 선주 또는 등록 소유자의 보험사 또는 재정 보증자에 직접 제기될 때, 청구의 허용 여부에 합의가 이루어지면 소송 외의 방법으로 청구를 해결할 수 있습니다. 궁극적으로는 당사국의 법원이 청구의 허용 여부를 결정합니다. 상기 두 경우 모두 다음과 같은 기준이 청구의 허용 여부를 결정하는 데 적용될 수 있습니다:

- 비용, 손해 또는 피해는 실제로 발생된 것이어야 합니다.
- 비용은 합리적이고 정당한 조치와 관련이 있어야 합니다.
- 비용, 손해 또는 피해가 선박 연료유 유출 오염으로 인해 발생한 것으로 간주될 수 있어야 합니다.
- 청구의 대상이 된 비용, 손해 또는 피해와 선박 연료유 유출로 인한 오염 간에 합리적이고 밀접한 인과 관계가 있어야 합니다.
- 청구인은 양적으로 측정 가능한 경제적 손해를 입었을 경우에만 보상을 받을 수 있습니다.
- 청구인은 적절한 문서나 기타 충분한 증거를 제시함으로써 자신의 비용, 손해 또는 피해의 양을 증명해야 합니다.

2.4.2

청구인은 다음과 같이 자신의 청구가 손해를 정확히 반영한 것임을 선언할 수 있어야 합니다.

제 청구는 제가 알고 믿는 바에 따라 저에게 발생한 실제 손해를 정확히 반영한 것입니다. 저의 청구에는 청구 기간 동안 받은 유류 유출 사고 후 방제작업, 지원 기관 또는 정부 자금을 포함하여 모든 재정적 또는 물질적 이익에 대한 정보를 포함합니다. 저는 부정한 문서 제출이 범죄 행위로 간주될 수 있음을 알고 있습니다.

2.4.3

따라서 청구는 손해나 피해의 양이 실제로 입증될 경우에만 보상 대상이 될 수 있습니다. 모든 증거 요소가 고려될 수 있지만, 청구인은 실제로 지출한 비용, 손해 또는 피해의 양을 선주와 등록 소유자의 보험사 또는 재정 보증자가 판단할 수 있도록 충분한 증거를 제공해야 합니다. 또한 청구인이 손해를 줄이거나 완화할 수 있는 정도도 고려될 것입니다.

2.4.4

앞서 언급한 일반적인 내용 외에도, 각 청구는 상황에 따라 개별적으로 고려된다는 것을 유념해야 합니다. 따라서 위에 나열된 일반적인 기준은 청구인, 산업 또는 관련 국가 당사자의 특정 상황 및 발생한 사고의 성격과 선박 연료유 유출 사고가 발생한 구체적인 상황에 따라 유연하게 적용될 수 있습니다.

2.4.5

다양한 유형의 청구에 적용될 수 있는 구체적인 기준은 부문 4에 설명되어 있습니다.

부문 3

청구서 제출 및 평가

3.1 청구는 누가 할 수 있나요?

- 3.1.1** 2001년 선박 연료유 협약의 당사국에서 오염 피해를 입은 모든 사람은 보상을 청구할 수 있습니다.
- 3.1.2** 청구인은 개인, 파트너십, 기업, 민간단체 또는 공공 기관, 국가 또는 지방 정부 등 다양할 수 있습니다. 여러 청구인이 유사한 피해를 입은 경우, 청구 평가 및 처리과정을 용이하게 하기 위해 공동으로 청구를 제출할 수 있습니다.

3.2 청구는 누구에게 제출해야 하나요?

- 3.2.1** 청구는 2001년 선박 연료유 협약에서 선주로 정의된 당사자(등록 소유자 포함)에게 제출되어야 합니다. 청구는 일반적으로 등록 소유자의 보험사 또는 재정 보증자가 처리하며, 이들은 선주의 오염 피해에 대한 책임을 보장하는 선주상 호보험(P&I Club) 중 하나입니다. 실제로 청구는 보통 사고 발생 지점에서 가장 가까운 보험사나 재정 보증자의 대리인 사무소를 통해 진행됩니다. 일반적으로 청구인은 청구 서류 제출에 필요한 연락처를 확보하여 사고 발생 지역의 보험사 또는 재정 보증자 또는 그들의 현지 대리인에게 청구서 및 첨부 문서를 송부합니다.

- 3.2.2** 사고로 인해 많은 수의 청구가 발생할 것으로 예상되는 경우, 보험사 또는 재정 보증자는 효율적으로 청구를 처리하기 위해 현지 청구 사무실을 설립할 수 있습니다. 이 경우, 청구인은 해당 현지 사무실에 청구를 제출해야 합니다. 청구 사무실의 세부 정보는 현지 언론이나 보험사 또는 재정 보증자의 현지 대리인을 통해 제공될 수 있습니다.
- 3.2.3** 모든 청구는 손해 배상 자격 여부 및 보상액 결정을 위해 등록 소유자의 보험사 또는 재정 보증자에게 전달됩니다.

3.3 선주의 정보를 어떻게 찾을 수 있나요?

- 3.3.1** 선박 연료유 유출 사고 발생 시 추가 국제 기금(Supplementary International Funds)은 제공되지 않으므로, 2001 선박 연료유 협약에 정의된 선주, 현지 법원에 설립된 선주 제한 기금, 등록된 소유자의 보험사 또는 기타 재정 보증자에 청구를 제출해야 합니다.
- 3.3.2** 선박 이름을 아는 경우, 선박이 등록된 국가의 선박 등록부에서 선주에 대한 자세한 정보를 얻을 수 있습니다. 또는 Equasis⁶⁾ 등의 온라인 데이터베이스를 이용하여 선주, 보험사 또는 재정 보증자를 확인할 수 있습니다. 국제 P&I 협회도 회원 P&I 클럽에 가입한 선박을 위한 온라인 선박 검색 시스템⁷⁾을 운영하고 있습니다.
- 3.3.3** 선주나 선박의 정보를 모르는 경우, 청구인은 도움을 받기 위해 해당 당사국에 연락해야 합니다.

6) <http://www.equasis.org/EquasisWeb/public/HomePage>: Equasis는 공공 및 민간 선박 안전 관련 정보를 수집하고 이를 인터넷에서 제공하는 정보 시스템입니다. 해당 서비스는 무료로 제공되며 정보에 접근하려면 사용자로 등록해야 합니다.

7) <https://www.igpandi.org/ship-search>

3.4 청구 서류는 어떻게 작성해야 하나요?

- 3.4.1** 청구는 서면(이메일 선호)으로 제출되어야 합니다. 필요한 경우 보험사 또는 재정 보증자가 청구서를 발행하여 청구 제기하는데 도움을 줄 것입니다.
- 3.4.2**피해액을 제대로 평가하고 산정하기 위해서, 청구 시 명확하고 충분한 정보를 작성한 자료를 함께 제출해야 합니다. 청구의 각 항목은 영수증 또는 기타 관련 첨부 문서(작업기록, 사유서, 회계자료 및 사진 등)로 입증되어야 합니다. 청구인은 청구를 뒷받침하기 위한 충분한 증거를 제출할 책임이 있습니다. 제출 시 문서가 완전하고 정확하게 작성되었는지 확인하는 것이 중요합니다. 청구를 위한 첨부 문서의 양이 상당할 것으로 예상되는 경우, 청구인은 비용이 발생한 후 가능한 한 빨리 보험사나 재정 보증자의 현지 대리인이나 현지 청구 사무실에 연락하여 청구서 제출에 대해 논의해야 합니다.

3.5 청구서에는 어떤 정보들을 포함해야 하나요?

- 3.5.1**각 청구에는 아래 사항들이 기본적으로 포함되어야 합니다.
- 청구인 및 대리인(법적 또는 기타)의 이름과 주소
 - 사고에 연루된 선박의 신원
 - 사고 날짜, 장소 및 구체적인 세부사항(청구인이 알고 있는 경우)
 - 청구인이 입은 오염 피해 유형
 - 증빙 자료와 청구 보상액
- 3.5.2**특정 유형의 청구에 대해서는 추가 정보가 필요할 수 있습니다.
(부문 4 참조)

3.6 청구의 제출 기간은 언제 인가요?

- 3.6.1** 청구는 피해가 발생한 후 가능한 한 빨리 진행할 것을 강력히 권장합니다. 사고 발생 직후 공식적인 청구를 할 수 없는 경우, 청구인은 이후에 청구를 제기할 의사가 있음을 선주 및 등록 소유자의 보험사 또는 재정 보증자에게 가능한 한 빨리 통지해야 합니다. 추가 절차 발생을 피하고 청구를 신속하게 진행하기 위해, 청구인들은 자세한 정보를 최대한 많이 제공해야 합니다.
- 3.6.2** 청구인들은 손해가 발생한 날로부터 3년 이내에 선주 또는 등록 소유자의 보험사나 재정 보증자를 상대로 소송을 제기하지 않으면 2001 선박 연료유 협약에 따른 보상 권리를 결국 잃게 됩니다. 손해는 사고 발생 후 어느 정도 시간이 지난 후에 발생할 수 있지만, 소송은 어떤 경우에도 사고 발생일로부터 6년 이내에 제기해야 합니다. 청구인들은 청구 가능 기간 내 청구 해결이 불가한 경우 법률 자문을 구하는 것이 좋습니다.

3.7 청구 평가 및 지급

- 3.7.1** 등록 소유자의 보험사나 재정 보증자는 보통 전문가를 임명하여 유출 후 방제 작업 및 광범위한 오염 피해를 모니터링하고, 청구의 기술적 타당성을 조사하며, 손해를 독립적으로 평가합니다. 이러한 전문가들은 특정 청구를 승인하거나 거부할 결정 권한을 갖고 있지 않습니다.
- 3.7.2** P&I 클럽 및 기타 보험사들은 선박에서 발생하는 유류 오염 영향을 받을 가능성이 있는 분야들의 전문가들로 구성된 전 세계 네트워크를 구축했습니다. 또한, 주로 선주들이 보험사를 통해 자금을 지원하는 비영리 조직인 ITOPF의 조언을 받기도 합니다. ITOPF의 기술진들은 유출 대응에 상당한 경험을 가지고 있으며, 선박 기인 유류 오염 피해, 특히 선박 연료유 오염 피해로 인한 손해 청구에 매우 익숙합니다. ITOPF의 기술진들은 방제 단계의 사고 현장을 방문하여 2001 선박 연료유 협약의 의도와 목표에 부합하는 가장 적절한 대응 조치에 대해 기술적인 조언을 제공합니다.

3.7.3

보험사나 재정 보증자가 청구에 대한 결정을 내리면, 청구인에게 연락하여 결정된 사항의 근거를 설명합니다. 청구인이 보상 제안을 수락하기로 결정하면, 지급된 금액에 대한 영수증에 서명합니다. 만약 청구인이 보상 평가 및 제안에 동의하지 않을 경우, 추가 정보 제공과 재평가를 요청할 수 있습니다. 또는 청구인은 손해가 발생한 국가의 관할 법원에 이 문제를 제기할 수 있으며, 이는 부문 3.6에 명시된 기간 내에 이루어져야 합니다.

3.8 청구의 평가와 보상 지급은 얼마나 걸리나요?

3.8.1

보험사나 재정 보증자는 청구인과 합의를 이루고 가능한 한 신속하게 보상을 지급하려고 노력합니다. 청구인이 과도한 재정적 어려움을 겪을 수 있는 경우, 최종 합의가 이루어지기 전에 임시 지급을 할 수 있습니다. 그러나 임시 지급은 특별한 조건과 한도가 적용되며, 특히 청구 금액의 총액이 보상 가능한 총금액을 초과하는 경우에는 공정한 분배 체계가 필요할 수 있습니다.

3.8.2

청구가 합의되고 지급되는 속도는 주로 청구인이 필요 정보를 제공하는 데 걸리는 시간에 달려 있습니다. 따라서 청구인은 이 지침서를 최대한 충실히 따르고 전문가와 충분히 협력하며 청구 평가에 관련된 모든 정보를 제공하는 것이 좋습니다.⁸⁾

8) 소액 청구의 신속처리(Fast track) 평가: 개별 사고에 대한 청구 처리 방법은 관련 보험사가 결정합니다. 소액 청구의 신속한 처리를 위해 보험사는 다수의 소액 청구를 평가하는 비용 효율성과 타당성을 고려한 후, 특정 사고에 대해 “신속 처리” 평가를 승인하고, 해당 사고의 “소액” 청구 금액을 설정할 수 있습니다. 이 “신속처리” 평가의 가능 여부는 관련 보험사의 재량에 따라 결정됩니다. 보험사는 피해 상황을 간단히 조사하여 실제 손해가 발생했음을 확인하고, 전문가들은 손해와 오염 사고 사이에 명확한 인과 관계를 분명히 확인해야 합니다. 일부 청구인들은 시간이 더 오래 걸리지만 보다 철저하고 포괄적인 평가를 통한 합의를 선호할 수 있습니다. “신속처리” 평가에서 제시된 합의 제안에 동의하지 않는 청구인들은 추가 정보로 손해를 증명하는 경우에만 청구 재검토가 이루어질 가능성이 높습니다. 이는 신속처리 평가 과정에서 처음 제시된 평가보다 높거나 낮은 평가 결과를 초래할 수 있습니다.

3.8.3

청구서 최종 제출 및 청구 등록 후, 보험사 또는 재정 보증자는 청구인에게 청구 수령 확인과 함께 향후 평가 절차에 대해 설명합니다. 청구 등록 후 보험사 또는 재정 보증자는 청구인에게 아래와 같은 초기 견해를 서신 형태로 제공합니다:

- (a) 청구가 인정되어 평가 중임을 통지합니다.
- (b) 청구가 원칙적으로 인정되었지만 청구 평가를 위해 추가적인 증빙자료(문서 형태)가 필요함을 통지합니다.
- (c) 청구가 인정되었지만 평가를 위해 추가 시간이 필요함을 통지합니다.
- (d) 청구가 인정되지 않고 거부되었음을 통지합니다.

사고의 규모와 복잡성에 따라 이 절차의 소요 기간이 다를 수 있습니다.

3.9

청구인이 청구 합의 제안에 동의하지 않으면 어떻게 하나요?

3.9.1

2001 선박 연료유 협약의 목표 중 하나는 변호사나 법원을 개입시키지 않고 당사자 간의 원만한 합의를 통해 청구를 해결하는 것입니다. 그러나 청구 평가에 대한 합의에 도달할 수 없는 경우, 청구인이 피해가 발생한 국가의 관할 법원에 청구를 제기할 수 있는 권리가 있습니다. 하지만 2001 선박 연료유 협약이 발효된 2008년 이후, 협약이 적용되는 범위의 대부분의 오염 사고에 대해 청구인이 법원에 소송을 제기하는 일은 발생하지 않았습니다.

부문 4

다양한 유형의 청구 제출에 대한 구체적 지침

4.1 유류 유출 방제작업 및 예방 조치 비용에 대한 청구

보상 범위

- 4.1.1 대부분의 경우, 해상 및 해안에서의 방제 작업은 보통 선박 연료유 오염 피해를 방지하거나 최소화하기 위한 목적으로 수행되기 때문에 예방 조치로 간주됩니다.
- 4.1.2 보상을 받을 수 있는 합리적인 조치의 비용에는 해상에서의 유출유 제거, 기름에 취약한 자원(예: 민감한 해안 서식지, 산업 시설의 해수 취수 구역, 양식 시설 및 요트 선착장) 보호 조치, 해안선 및 해안 시설의 정화, 수거된 유출유 및 유류 폐기물의 처리 등이 포함됩니다. 또한, 실제로 오염이 발생하지 않았더라도 예방 조치의 목적으로 방제 장비와 구난 자원을 동원하는 비용도 보상받을 수 있습니다. 단, 선박 연료유 오염 사고로 인해 중대한 피해를 초래할 급박한 위험성이 있었고 그 조치가 위험성에 비례하여 합리적이었던 경우에 한정합니다.
- 4.1.3 오염을 예방하거나 최소화하기 위한 합리적인 조치로 발생한 손해나 피해도 보상받을 수 있습니다. 예를 들어, 방제 작업으로 인해 도로, 부두 및 제방에 손상이 발생한 경우, 수리 비용을 보상받을 수 있습니다. 그러나 선박 연료유 유출로 인한 피해의 단순 방제 작업이 아닌 개선 작업을 포함하는 경우, 그 작업에 대한 청구는 보상받기 어려울 수 있습니다.

- 4.1.4** 야생 동물 보호를 위해 오염된 동물, 특히 기름에 오염된 조류, 포유류 및 파충류를 세척하려는 노력이 종종 이루어집니다. 유류 오염 야생 동물의 포획, 세척 및 재활에는 훈련된 전문인력이 필요하며, 특정 이익집단에 의해 수행됩니다. 이러한 작업은 자원봉사자의 도움을 받아 오염 사고 현장 근처에 세척 시설을 설치하여 수행합니다. 세척 작업은 어렵고 시간이 오래 걸리며 동물들에게 추가적인 스트레스를 주기 때문에, 동물들이 이 과정 중에도 생존할 가능성이 있을 때에만 수행되어야 합니다.
- 4.1.5** 일반적으로 사고 규모에 맞는 지역 수용 시설, 자재, 약품 및 음식 제공과 관련된 합리적인 비용에 대한 청구는 보상 대상입니다. 자원봉사자들의 합리적인 식사 및 숙박 비용도 보상됩니다. 여러 이익집단이 방제 및 복원 활동을 수행하는 경우, 모든 활동들이 중복되지 않도록 잘 조율되어야 합니다. 특정 사고의 현장 운영 유지 목적으로 시민들에게 받은 기부금은 공제됩니다.
- 4.1.6** 오염 피해를 방지하거나 최소화하기 위한 조치의 비용 청구는 객관적인 기준에 따라 평가됩니다. 정부나 다른 공공 기관이 특정 조치를 취하기로 결정했다고 해서 그 조치가 2001 선박 연료유 협약으로 보상이 가능한 합리적 조치라고 할 수는 없습니다. 기술적 합리성은 결정이 내려진 시점에 확인된 사실을 기반으로 평가됩니다. 그러나 방제 책임자는 현장 상황과 기술적 조언을 고려하여 계속해서 결정을 재평가해야 합니다.
- 4.1.7** 취해진 방제 조치가 효과적이지 않을 것이라고 예상할 수 있었던 경우, 해당 방제 비용은 보상받기 어려울 수 있습니다. 예를 들어, 고체 또는 반고체 기름에 유처리제를 사용하거나 빠른 유속의 해상에 비효과적인 것을 고려하지 않고 오일펜스를 설치하는 등의 경우입니다. 그러나 조치가 비효과적이라는 사실 자체가 청구 거부의 이유가 되지는 않습니다. 그 방제 조치를 취하기로 결정할 당시 해당 조치가 효과적일 것이라는 기대가 있었다면 합리적인 방제 조치였던 것으로 인정될 수 있습니다.

4.1.8 발생한 비용과 얻어진 혹은 얻어질 이익 간의 관계는 합리적이어야 합니다. 예를 들어, 대중이 접근하기 어려운 암벽 해안의 방제 작업과 같은 높은 수준의 작업의 경우, 해당 방제 작업보다는 파도에 의한 자연 정화가 더 효과적일 가능성이 높기 때문에 정당화되기 어렵습니다. 반면, 관광지 해변의 경우, 특히 휴가철 직전이나 휴가철에는 철저하고 빈틈없는 수준의 방제 작업이 필요합니다. 방제 작업에 소요된 비용과 그 효과 간의 관계는 사고의 환경과 시기 등 특정한 상황을 고려합니다.

4.1.9 방제 작업은 주로 공공기관이나 준공공기관의 직원 혹은 해당 기관이 소유한 선박 및 운송수단을 사용하여 수행됩니다. 이 기관들은 합리적으로 발생한 추가 비용, 즉 사고가 일어나지 않았더라면 발생하지 않았을 비용에 대해서 보상이 가능합니다. 공공기관과 준공공기관에서 발생한 고정 비용의 일부, 즉 사고가 발생하지 않았더라도 해당 기관에서 발생했을 비용(예: 고용 직원의 정상 급여)에 대해서도 보상받을 수 있습니다. 하지만 보상 자격을 얻으려면 해당 방제작업 기간과 밀접하게 관련되어야 하며, 원격지 간접비용을 포함해서는 안 됩니다. 공공기관에서 제공한 인력은 유출 사고 대응에 조직을 효과적으로 강화할 수 있는 지휘 및 통제시스템을 갖추는 등 여러 가지로 유용할 수 있습니다. 공공기관의 경우 직원들을 유출 사고 대응에 재배치하면 해당 직원들의 정상 업무를 대신하기 위한 추가 비용이 발생할 수 있으며, 이는 보상 대상이 될 수 있습니다.

4.1.10 침몰한 선박에 남아 있는 선박 연료유 제거 조치의 비용 청구도 다른 모든 예방 조치와 마찬가지로 합리성이라는 전반적 기준의 적용을 받습니다. 이러한 조치의 비용이 인정되기 위해서는 조치가 취해진 당시의 객관적 관점에서 해당 조치와 그로 인해 발생한 비용과 기대할 수 있는 이익 간의 관계가 합리적이어야 합니다. 기름을 제거하기로 결정하기 전에 침몰한 선박에 남아 있는 기름의 양을 정확하게 측정할 수 있는지, 추가 오염을 최소화하면서 합리적인 비용으로 선내 기름을 제거할 수 있는지 우선적으로 고려해야 합니다.

4.1.11

침몰한 선박 내 남아 있는 선박 연료유를 제거하는 조치가 합리적인지의 여부는 개별 사례에 따라 다르게 결정되며, 보통 다음과 같은 요소들을 고려합니다:

1. 침몰한 선박의 상황 및 상태 관련 요소 :

- 1) 선체 손상, 노후화, 부식 등으로 인해 남아 있는 선박 연료유가 유출될 가능성
- 2) 선박에 남아 있는 선박 연료유의 양, 종류 및 특성
- 3) 침몰한 선박이 위치한 해저의 안정성

2. 오염 피해 발생 범위 등 환경 피해 가능성 관련 요소

- 1) 선박 내 선박 연료유의 배출로 인한 오염 피해 가능성, 특히 기름 이적 작업 비용과 관련된 것
- 2) 선박 내 선박 연료유가 유출될 경우 오염 피해 영향을 받을 가능성이 높은 지역의 경제적 또는 환경적으로 취약한 정도
- 3) 선박 내 선박 연료유의 배출로 인해 발생할 수 있는 환경 피해 가능성

3. 작업 실행의 타당성 관련 요소 :

- 1) 작업의 기술적 실행 및 성공 가능성 관련 요소(예 : 날씨 및 지리적 조건, 주변의 다른 난파선의 존재 여부, 그리고 작업이 계획된 수심에서 성공적으로 수행될 가능성)
- 2) 작업 수행 인력의 안전성 관련 요소(예 : 위험한 작업 환경 등)
- 3) 침몰선 내 선박 연료유 제거 작업 중 상당량의 선박 연료유가 유출될 가능성

4. 작업 비용 : 특히, 선박 내 남아있는 선박 연료유가 유출될 경우 발생할 것으로 예상되는 오염 피해 관련

4.1.12

해상 및 해안 오염의 범위를 파악하고 오염에 취약한 자원을 식별하기 위한 합리적인 항공 감시 작업 비용은 보상받을 수 있습니다. 여러 기관이 사고 대응에 참여하는 경우, 항공 감시의 중복 비용 발생을 피하기 위해 작업을 적절하게 조정해야 합니다.

- 4.1.13** 방제 작업 중 사용된 자재를 교체하거나 방제 장비를 청소 및 수리한 비용은 합리적이므로 보상받을 수 있습니다. 선박 연료유 유출 사고 대응을 위해 구매한 특정 장비의 비용 청구를 평가할 때, 장비가 향후 사고나 다른 목적으로 사용될 수 있는 경우 잔존 가치를 감안하여 공제됩니다. 공공기관이 긴급계획의 일환으로 기름 유출 발생 시 즉시 대응할 수 있도록 자재나 장비를 구매 및 유지 관리한 경우, 실제 사용된 장비의 합리적 구매 가격에 대해 보상이 지급될 수 있습니다. 이는 일반적으로 해당 장비의 내용연수 동안의 자본 비용을 회수하고, 장비를 보관하고 유지·관리하는 비용의 일부를 포함하여 일일 요금으로 계산합니다. 장비가 민간 계약자 소유인 경우 합리적인 이윤 요소도 포함되어 보상받을 수 있습니다.
- 4.1.14** 방제 작업 후에는 종종 상당한 양의 기름과 오염된 자재의 수거 작업이 필요합니다. 수거된 자재의 보관 및 처분에 대한 합리적인 비용은 인정될 수 있습니다. 청구인이 회수된 선박 연료유의 판매로 인해 추가 수익을 얻었다면 이러한 수익은 일반적으로 지급될 보상금에서 공제됩니다.
- 4.1.15** 방제 작업은 대개 공공기관이나 준공공기관의 정규직원들이나 해당 기관이 소유한 선박 및 차량을 사용하여 수행됩니다. 이러한 조직에서 발생한 합리적인 추가 비용, 즉 사고로 인해 발생한 비용에 대해 보상이 지급될 수 있습니다. 해당 비용은 사고가 일어나지 않았다면 발생하지 않았을 비용이어야 합니다.
- 4.1.16** 공공기관 및 준공공기관에서 발생하는 합리적인 고정비용에 대해서도 보상이 지급될 수 있습니다. 이런 비용은 사고가 발생하지 않았더라도 기관이나 단체에서 발생하는, 예를 들면, 정직원들의 정상 급여와 같은 비용을 의미합니다. 그러나 이러한 비용이 보상 대상이 되기 위해서는 발생한 비용이 해당 방제 작업 기간과 밀접하게 관련되어야 하며 원격지 간접 비용은 포함되지 않아야 합니다.

4.1.17 구난 작업은 경우에 따라 예방적 조치의 요소가 포함될 수 있습니다. 이러한 작업의 주된 목적이 오염 피해 예방이라면, 2001 선박 연료유 협약에 따라 발생 비용을 보상받을 수 있습니다. 그러나 구난 작업의 목적이 선박 또는 화물 보호 등 오염 피해 예방이 아닌 다른 목적이라면 2001 선박 연료유 협약으로 보상받을 수 없습니다. 만약 작업이 오염 예방과 선박 또는 화물 구조이라는 두 가지 목적으로 수행되었고 주된 목적을 확실히 구분할 수 없는 경우, 비용은 오염 예방과 구조 작업으로 나누어 보상될 수 있습니다.

4.1.18 구난 작업 시 오염 예방 조치로 발생한 비용의 청구 평가 기준은 구난 보상금을 결정하는 기준과 다릅니다. 대신, 보상은 합리적인 이윤 요소를 포함한 비용으로 제한될 수 있습니다.

청구 제기

4.1.19 방제 작업 비용에 대한 청구를 제기할 때는 반드시 수행된 작업 관련 비용임을 증빙하는 첨부 서류를 함께 제출해야 합니다. 따라서, 비용을 성공적으로 회수하기 위한 핵심은 철저한 기록 관리입니다.

4.1.20 철저한 기록 관리는 청구서에 어떤 작업이, 왜, 어디서, 언제, 누가, 어떤 자원으로 얼마만큼의 비용을 들여 수행했는지 명확하게 명시하는 것을 의미합니다. 송장, 영수증, 작업 기록, 근무 시간표, 임금 기록 등은 비용을 확인하는데 유용하지만 더불어 방제 활동에 대한 기록 또한 필요합니다. 방제를 위한 대응 활동과 소요된 비용을 명시한 보고서는 청구 평가를 신속하게 진행하는 데 크게 도움이 됩니다.

4.1.21 스프레드시트는 청구 시 필요한 주요 정보들을 정리 및 요약하는데 특히 유용합니다. 각 대응 조직이나 관련 업체는 의사 결정 내용, 참여한 인원수, 사용된 장비 및 자재의 종류와 수량, 정확된 해안선의 유형과 길이 등의 내용을 포함한 작업 일지를 작성해야 합니다. 또한, 해상에서 선박 연료유에 대응하기 위해 방제선박이 사용된 경우, 배치 기간 동안 작성된 항해 일지에서 내용을 발췌하여 사용할 수 있습니다.

4.1.22

구체적인 정보를 다음과 같이 항목별로 정리해야 합니다:

- 오염 지역 경계 설정: 선박 연료유 오염 피해 범위와 가장 심하게 오염된 지역 식별(예: 지도나 해도 사용, 사진, 영상 또는 기타 기록 매체 사용)
- 선박 연료유 오염과 사고 관련 선박의 연관성 분석 및 기타 증거(예: 선박 연료유 시료의 화학 분석, 관련 환경 데이터(바람, 조류 및 해류), 표층 유류 이동 관찰 및 기록)
- 사고 개요, 해상, 연안 해역 및 해안에서 수행된 작업에 대한 설명과 해당 작업의 정당성, 다양한 방제 작업 방법을 선택한 이유
- 각 장소에서 작업이 수행된 날짜
- 각 장소에서의 인건비(대응 인력의 수와 분류, 고용주 이름, 근무 시간 또는 근무 일수, 정규 또는 초과 근무 요금, 요금 계산 방법 또는 기준 및 기타 비용)
- 대응 인력의 출장, 숙박 및 생활비
- 각 현장에서의 장비 비용(사용된 장비의 종류, 공급자, 임대 요금 또는 구매 비용, 임대 요금 계산 방법, 사용량, 사용 기간)
- 수리할 수 없을 정도로 손상된 장비의 교체 비용(장비의 종류 및 연식, 공급자, 기존 구매 비용 및 손상 증빙 자료(사진, 비디오 또는 기타 기록))
- 소모성 자재(정보, 공급자, 수량, 단가 및 사용 장소)
- 사고 대응을 위해 특별히 구입한 자재와 장비의 작업 종료 시 잔존 가치
- 사고 대응을 위해 특별히 구입하지는 않았지만 해당 사고에서 사용된 장비의 연식
- 운송 비용(사용된 차량, 선박 또는 항공기의 수와 종류, 운영 시간 또는 일수, 대여 및 운영 비용, 청구 요금 계산 방법)
- 임시 저장 비용(해당되는 경우), 회수된 기름 및 기름이 묻은 자재의 최종 처리 비용, 처리된 양, 단위 비용 및 청구 요금 계산 방법

4.1.23

유류 오염 야생 동물 치료 비용 청구는 기본적으로 위에서 설명한 방제작업 비용과 유사한 양식을 따라야 합니다. 치료된 개체수와 성공적으로 야생 방류된 개체수에 대한 세부 정보도 제공되어야 합니다. 작업을 수행하는 전문 그룹이 특정 사고 현장의 작업을 유지하기 위해 기부금을 모금하는 경우, 캠페인 비용과 모금된 금액 및 기부금 사용처 등을 포함한 세부 정보를 제공해야 합니다.

부가가치세에 대한 정부의 청구

- 4.1.24** | 사고의 영향을 받은 국가의 정부는 선박 연료유 오염사고 후 방제 및 대응 활동을 위해 자체 자원을 사용하거나 폐기물 수거, 운송 및 처리에 특화된 민간업체를 고용함으로써 상당한 비용을 지출할 수 있습니다.
- 4.1.25** | 오염 사고 피해 국가가 방제 작업 관련 부가가치세를 부담한 경우, 해당 국가의 법이 보상 청구에 부가가치세 포함을 허용한다면 해당 부가가치세 비용은 회수될 수 있습니다.
- 4.1.26** | 국가 법률이 부가가치세를 보상 청구서에 포함시킬지 여부가 명확하지 않은 경우, 아래와 같은 손해배상법 규정을 적용하여 청구서를 평가할 수 있습니다:
- (1) 당사자가 손해를 입지 않은 경우 보상을 받을 수 없습니다. 그리고
 - (2) 당사자는 한 가지 손해에 대해 두 번의 보상을 받을 수 없습니다.

4.2 재산 피해에 대한 청구

보상의 범위

- 4.2.1** | 선박 연료유에 오염된 재산(예: 선박, 레저용 선박, 어업 장비 및 수산양식시설 등)을 청소, 수리 또는 교체하는 합리적인 비용은 보상 대상이 될 수 있습니다. 해수 취수 산업 시설의 흡입구와 같은 기계 및 장비(예: 발전소 및 해수담수화 시설 및 장치)의 정화 작업 비용도 해당됩니다. 위 재산들을 청소하거나 수리할 수 없는 경우 교체 비용도 보상 대상이 될 수 있습니다. 그러나 일반적으로 오래된 것을 새것으로 교체하는데 들어간 전체 비용을 보상/지급하지 않고 재산의 연식과 예상 내구성을 고려합니다. 예를 들어, 교체 시기가 3년이고 사용기간이 2년 된 어망이 심한 오염으로 인해 교체되어야 할 경우, 전체 비용의 1/3만 보상됩니다.

4.2.2 재산 손해가 발생한 경우 재산의 청소, 수리 또는 교체되는 기간 동안 소유자가 정상적인 사업을 할 수 없기 때문에 경제적 손해로 이어질 수 있습니다. 예를 들어, 수산 양식 시설은 선박 연료유로 인해 오염되면 양식업이 중단될 수 있습니다. 이러한 결과적인 손해도 보상받을 수 있습니다.

4.2.3 유류 오염 방제 작업을 하던 대형 운송 수단(트럭 및 중장비)에 의해 도로, 부두 및 제방 등이 손상되었다면 이에 대한 수리 비용 청구가 받아들여질 수 있습니다. 이러한 청구를 평가할 때는 사고 이전의 상태 및 수리 일정도 고려해야 합니다.

청구 제기

4.2.4 청구인은 재산 피해를 입증할 수 있는 증거와 함께 수리, 청소 또는 교체 작업이 수행되었음을 확인하는 송장 또는 향후 수행될 작업에 대한 견적서 등을 제출해야 합니다.

4.2.5 청구 시 해당 재산을 보관하거나 최소한 사진을 찍어 두는 것이 중요합니다. 청구인은 손상된 재산 조사가 적절히 진행될 수 있도록 보험사나 재정 보증자의 대리인(또는 해당되는 경우 지정된 조사관이나 지역 청구 사무소)에 신속하게 연락할 것을 권장합니다.

4.2.6 구체적인 정보는 다음 항목과 같이 작성되어야 합니다:

- 재산의 오염 피해 정도와 피해가 발생한 경위에 대한 설명
- 파손, 손상 또는 청소, 수리 또는 교체가 필요한 재산(예: 보트, 어업 장비, 도로, 의류)에 대한 설명 및 사진(위치 포함)
- 재산의 수리, 청소 또는 교체 등의 비용
- 교체된 손상 재산의 연식
- 방제 작업으로 인해 손상된 도로, 부두 및 제방의 복구 비용(일반적인 수리 일정에 대한 정보 포함)

4.3 수산업, 어업 및 수산물 가공업에서의 경제적 손해에 대한 청구

보상 범위

- 4.3.1** 어업, 양식업 및 수산물 가공업에서는 재산이 선박 연료유에 오염되었다면 소유자의 수익 손해(결과적 손해)에 대해 보상이 지급될 수 있습니다. 예를 들어, 어구가 오염된 어부는 어구가 청소되거나 교체될 때까지 어업을 할 수 없어 그 기간 동안 소득 손해를 겪을 수 있습니다.
- 4.3.2** 재산이 선박 연료유에 오염되지 않은 사람들도 마찬가지로 손해(순수 경제적 손해)를 입을 수 있습니다. 예를 들어, 어구가 오염되지 않은 어부도 본인의 어구와 어획물이 기름에 오염되는 것을 피하기 위해 조업을 하지 않기로 결정하여 경제적 손해를 입을 수 있습니다. 사고 이후 지역의 평판이나 시장 영향으로 인한 합리적인 수준의 소득 감소 또한 보상의 대상이 될 수 있습니다.
- 4.3.3** 천연 또는 양식 어류, 조개류 및 기타 수산 제품이 유류에 오염되는 경우에 정부는 국민 건강에 대한 우려로 일시적 어업 및 수확 금지를 시행할 수 있습니다.
- 4.3.4** 양식 시설 소유자는 먹이 공급, 성장 또는 정상적 재고 순환이 어려워 이로 인한 손해를 입을 수 있습니다. 오염 수준이 건강 문제를 일으킬 정도는 아니라 하더라도 어부와 양식업자는 시장 보호 측면에서 자체적으로 어업을 일시 중지할 수 있습니다. 수산물 가공 시설 소유자는 어장 및 양식 활동의 중단으로 공급 부족, 혹은 시설 및 장비의 오염으로 손해를 입을 수 있습니다.

4.3.5

재산 피해로 인한 것 외의 경제적 손해에 대한 청구는 오염으로 인한 경우에만 보상받을 수 있습니다. 예를 들어, 어업 및 양식 활동에 직접적 연관이 있는 사업(연료 및 얼음 공급업자, 여항 이동 담당자, 수산물 도매 및 소매상 등)은 오염으로 인한 직접 손해가 발생했을 경우에만 보상 자격이 있습니다. 즉, 단순히 오염 사고가 발생했다고 해서 청구가 수락되는 것은 아닙니다. 어업, 양식업 및 수산물 가공의 모든 청구는 부문 2에 명시된 일반 기준을 충족해야 합니다. 그러나 순수 경제적 손해에 대한 청구를 보상받기 위해서는 오염과 손실/손해 사이에 충분히 밀접한 인과 관계가 있어야 합니다. 밀접한 인과 관계가 존재하는지 여부를 고려할 때에는 다음 요인들이 고려됩니다:

- 청구인의 사업 활동 지역이 오염된 지역과 얼마나 가까운지에 대한 지리적 근접성(예: 어민들이 주로 오염된 지역에서 조업하거나 어류 양식장이나 가공 시설이 오염된 해안에 위치하거나 매우 가까운 경우).
- 청구인의 사업이 오염된 어장과 같은 피해를 입은 자원에 경제적으로 의존하는 정도(예: 어민들이 인근의 오염되지 않은 어장도 이용하는지, 또는 경제적 불이익 없이 피해를 입은 어장 외의 다른 어장을 이용할 수 있는지 여부).
- 청구인의 대체 공급원이나 사업 기회 가능성의 정도(예: 어류 가공업자가 대체 어류 공급원을 찾을 수 있었는지에 대한 여부).
- 피해 지역 내 청구인의 사업이 경제 활동의 필수적인 부분을 구성하는 정도(예: 청구인의 사업이 영향을 받은 지역에 위치해 있거나 그 지역에 재산을 보유하고 있거나 그 지역 주민을 고용하는 경우).

4.3.6

선박 연료유 오염 피해로 인해 임금이 감소하거나, 파트타임 근로로 전환되거나, 해고된 직원들의 경제적 손해는 오염 피해 간에 밀접한 인과 관계가 있는 경우 보상될 수 있습니다. 그리고 이 보상 기간은 청구인의 고용주가 보상을 받을 수 있는 기간을 초과해서는 안됩니다. 왜냐하면 이론적으로 고용주는 그 기간이 끝난 후 청구인을 다시 고용할 수 있기 때문입니다. 이러한 밀접한 연결 고리를 고려할 때 피해를 입은 국가의 고용 사례, 법률 및 규정, 그리고 다음과 같은 요소들을 고려하여 판단해야 합니다:

- 오염 피해 시점에 근로계약(서면, 구두 또는 암시된 형태의)이 이미 체결되어 있어야 합니다.
- 오염 피해 시점에 직접적인 고용이 시작되지 않았더라도, 단순 고용 기대만으로는 인과관계가 부족한 것으로 간주될 수 있습니다.
- 고용주의 사업이 선박 연료유 오염의 영향을 받아 고용주가 청구인의 작업량을 줄이거나 해고한 결과로 청구인이 소득 손해를 입은 경우(고용주의 청구서 제출 여부와는 무관하게)
- 동일한 지리적 지역에 대체 가능한 취업 기회가 있다면, 청구인은 구직 활동을 함으로써 손해를 줄이거나 완화하려고 노력해야 합니다. “대체 고용 기회”와 “동일한 지리적 지역”의 의미는 청구인의 고용 상황과 사고 영향을 받은 지역의 상황을 고려하여 청구 사례에 따라 결정되어야 합니다.

4.3.7

정부는 당사국의 국가법이 허용하는 경우, 선박 연료유 오염 피해로 인해 임금이 줄어들거나, 파트타임으로 전환되거나, 해고되어 경제적 손해를 입은 피해자에게 지급된 사회보조금을 회수할 수 있습니다.

4.3.8

경험에 따르면 기름 유출로 인한 야생 어류 자원의 폐사는 극히 드문 경우이나, 어민들 사이에서 어류 자원의 폐사가 발생했다는 우려가 있을 경우, 신속히 보험사 또는 재정 보증자(또는 해당되는 경우 지정된 조사관이나 지역 청구 사무소)에 연락하여 피해 자원에 대한 조사가 이루어질 수 있도록 해야 합니다.

4.3.9

유류 유출 사고 후 양식 자원 폐사도 드문 경우이나, 발생할 경우 청구인은 손해의 성격과 범위를 입증하기 위해 시료를 보존하고 사진 증거를 남겨야 합니다. 청구인은 역시 신속하게 보험사 또는 재정 보증자(또는 해당되는 경우 지정된 조사관이나 지역 청구 사무소)에 연락하여 손상된 자원에 대한 조사가 이루어질 수 있도록 해야 합니다.

4.3.10

양식 어류나 조개류가 폐기되는 경우, 폐기 결정에 대한 과학적 또는 기타 증거를 제공하는 것이 중요합니다. 공공기관의 어업 또는 수확 금지령은 폐기에 대한 결정적인 정당사유로 간주되지 않습니다. 해양 제품의 폐기 또는 어업이나 수확 금지 등으로 인한 손해에 대한 청구 또한 합리적일 경우에만 받아들여질 수 있습니다. 폐기 또는 금지 등이 합리적이었는지를 평가할 때는 다음 요인을 고려해야 합니다.

- 생산물의 오염 여부
- 일반적인 수확 시기 전 오염이 사라질 가능성
- 생산물을 물속에 방치하는 것이 추후 생산을 저해할 가능성
- 일반적인 수확 시기의 생산물 시장성

4.3.11

폐기 또는 금지가 합리적인지 여부를 평가하는 것은 과학적 및 기타 증거에 기반하기 때문에 화학 분석과 관능검사(오감에 의해 평가하는 제품검사)를 기반으로 시료 채취와 시험이 수행되는 것이 중요합니다. 오염된 해역에서 채취한 시료(의심 시료)와 오염되지 않은 인근 창고나 상업 지역에서 채취한 대조 시료를 동시에 검사해야 하며 두 그룹의 시료 수는 동일해야 합니다. 오염 검사의 경우, 검사자들이 시험하는 시료가 의심 시료인지 대조 시료인지 식별할 수 없도록(블라인드 테스트) 해야 합니다.

4.3.12

수산업, 양식업 및 가공업의 경제적 손해에 대한 청구 평가는 가능한 한 청구 기간 동안의 실제 재무 결과와 사고 발생 전 3년 동안의 재무 결과(재무 감사 혹은 세금 신고)를 비교하여 이루어집니다. 평가는 예산 금액이 아닌 실제 데이터를 기준으로 하여 청구인의 사업이 전체적으로 오염으로 인해 경제적 손해를 입었는지 파악합니다. 과거 재무 결과 검토를 통해 청구인 사업의 과거 경제적 성과를 고려하여, 사고가 발생하지 않았을 경우 청구 기간 동안 기대할 수 있는 수익을 결정합니다. 예를 들어, 최근 몇 년 동안 수익이 증가했는지, 감소했는지, 안정적이었는지, 그리고 이러한 추세들의 근본적 원인 등에 대해 고려합니다. 이러한 과정은 청구인과 제출한 증거의 특별한 상황도 함께 고려됩니다. 또한, 일반적인 어업 수입 및 지출을 나타내는 어획 기록, 판매 기록, 어업 경비 기록과 오염 지역에 적용되는 다양한 측면의 어업 규정도 고려됩니다.

4.3.13

또한, 청구인이 종사하는 어업 활동의 현행 추세 및 규제에 따라 필요시 어업에 대한 노력, 어종의 구성, 어획량, 판매 가격 그리고 경비 등도 고려 대상이 됩니다. 거래 기록이 불완전하거나 없는 비교적 신규 어업 활동 또는 사업체의 경우, 오염 피해 지역 내 유사한 활동 및 사업체의 평균 감소율을 사용하여, 신규 사업체도 비슷한 감소세를 겪었을 것이라고 가정할 수 있습니다.

4.3.14

보상은 손해 금액을 기준으로 지급될 수 있으므로, 사고로 인해 발생하지 않은 간접비 혹은 기타 일반 경비들은 수익 손해에서 차감해야 합니다. 이러한 변동 비용은 사업 성과 수준에 따라 다르고 고려해야 할 항목도 사업별로 다를 수 있지만 식품, 낚시용 미끼, 얼음 및 포장재, 연료 및 윤활유, 가스 및 전기와 같은 공적 비용 그리고 운송 등과 같은 구매 비용이 여기에 포함될 수 있습니다. 절감한 노동비용이나 승무원 비용도 매출 감소에서 차감해야 합니다.

4.3.15

청구인은 다음 정보를 포함한 적절한 증거로 손해를 입증해야 합니다:

- 오염에 의한 피해임이 입증된 손해의 성격
- 손해가 발생한 기간과 그 이전의 과거 3년 동안의 월별 수입 내역
- 가능한 경우, 손해가 발생한 기간과 그 이전의 과거 3년 동안 각 수산물의 포획, 수확 또는 가공된 양(kg)의 월별 내역
- 절감된 간접비 혹은 기타 일반 변동 비용
- 손해 계산 방법

4.3.16

청구인들은 오염 사고로 인해 추가 수입이 발생했는지 여부를 명시해야 합니다. 예를 들어, 청구인들이 사고와 관련하여 공공기관 혹은 기타 단체로부터 어떠한 금액이나 중간 보상을 받지 않았는지를 명시해야 합니다. 다만, 자신의 재산이나 사업을 보호하기 위한 활동이 아닌 방제 작업 등에 참여한 개인들에게 지급된 소액은 일반적으로 공제 대상이 되지 않습니다.

4.3.17

선박 연료유 오염 피해로 인해 임금이 줄어들거나, 시간제 근무로 전환되었거나, 실직한 청구인의 피해를 해결하기 위한 사회보장제도의 보상, 계약상 또는 비계약상 합의된 해고 수당, 또는 기타 출처(국내법에 의해 결정된 것이든 아니든)에서 보상금을 지급받았다면 이에 대한 내용을 공개해야 합니다. 이와 같은 보상금으로도 회수되지 않은 청구인의 손해 부분에 대해서는 보상이 지급될 수 있습니다. 청구인은 중복 지급을 받아서는 안 됩니다.

4.3.18

일부 어업 및 양식업은 매우 소규모로 운영되며 자금자족 수준이거나 준상업적 수준에 불과할 수 있습니다. 해당 청구인들은 어획량이나 소득에 대한 기록을 유지할 필요가 없을 수 있기 때문에 청구를 뒷받침할 서류 증거물을 제출하는데 어려울 수 있습니다. 이러한 경우, 정부 통계 혹은 기타 공표된 정보, 유사한 수준의 오염 피해를 입은 어업 및 피해를 입지 않은 어업에 대한 현장 조사와 같은 관련 정보에 근거하여 청구가 평가됩니다. 해당 청구인들은 자신의 관할 구역에서 요구하는 증거와 관련하여 법률 자문을 구하는 것이 좋습니다.

4.4 관광 산업의 경제적 손해에 대한 청구

보상 범위

4.4.1

관광업에 속하거나 관광객으로부터 상당한 소득을 얻는 사업체가 유류 오염 피해 지역의 공공 휴양지 해변 근처에 위치한 경우, 오염 기간 동안 방문객 수의 감소로 수익 손해를 겪을 수 있습니다. 그러나 이러한 경제적 손해(부문 4.5 참조)에 대한 청구는 오염으로 인해 손해가 발생한 경우에만 보상 자격이 주어질 수 있습니다. 다시 말해, 단순히 오염 사고가 발생했다는 이유만으로 청구가 인정되지 않는다는 의미입니다. 관광업의 모든 청구는 부문 2에 명시된 일반 기준을 충족해야 합니다. 그러나 이 산업의 청구가 보상을 받으려면 오염 자체와 발생한 손해 또는 피해 사이에 충분히 밀접한 인과 관계가 있어야 합니다.

4.4.2

밀접한 인과 관계가 존재하는지 여부를 고려할 때 다음과 같은 요인들이 고려됩니다:

- 청구인 사업체와 유류 오염 지역 간의 지리적 근접성(예: 호텔, 캠프장, 레스토랑 등이 오염된 해안가에 위치하거나 가까운지에 대한 여부)
- 청구인 사업체의 유류 오염 지역에 대한 경제적 의존도(예: 오염 피해 해안가 근처의 호텔이나 레스토랑 등이 관광객이나 관광업 커뮤니티만을 대상으로 서비스를 제공하는지)
- 청구인의 대체 수입원 또는 사업 기획의 정도(예: 관광객 감소로 인한 소득 감소가 오염 방제 작업 인력 혹은 언론인 등과 같은 유류 오염 사고 대응 참여자로부터의 소득으로 상쇄되었는지 여부)
- 청구인 사업체가 오염된 지역의 경제 활동에 중요한 부분을 형성하는지에 대한 여부(예: 사업체나 재산이 해당 지역에 위치하거나 그 지역 거주자를 고용하는지 여부)

4.4.3

유류 오염 피해로 인해 임금이 감소하거나 시간제로 근무하게 되거나 해고된 직원들이 입은 경제적 손해에 대한 보상 청구는 해당 손해와 선박 연료유 오염 사이 간 밀접한 인과 관계가 있는 경우에만 보상받을 수 있습니다. 청구인이 보상받을 수 있는 기간은 고용주의 청구를 받거나 받을 수 있을 것으로 추정되는 기간을 초과해서는 안됩니다. 고용주의 청구 기간이 끝나면 오염으로 인한 피해가 복구되어 청구인을 재고용을 할 수 있기 때문입니다. 위의 인과 관계는 다음과 같은 요소, 특히 해당 국가의 고용 관행, 법률 및 규정 등을 고려해야 합니다:

- 청구인은 선박 연료유 오염 사고 시점에 이미 고용 계약(서면, 구두 또는 추정 포함)이 되어 있어야 합니다;
- 선박 연료유 사고 시점에 실제 고용이 시작되었을 필요는 없지만 불확실한 고용 형태는 일반적으로 충분한 인과 관계로 간주되지 않습니다;
- 고용주의 사업이 유류 오염 피해를 받은 영향으로 청구인이 그 고용주로부터 해고, 시간제 근로로의 전환 또는 임금 감소 등의 경제적 손해를 겪었을 경우 (고용주의 청구서 제출 여부와 관계없이); 그리고

- 청구인이 고용되었던 같은 지역 내에 대체 고용 기회가 존재할 경우, 청구인은 그 기회에 지원하여 과거 고용에 대한 손해를 줄이거나 완화하려고 노력해야 합니다. “대체 고용 기회”와 “같은 지리적 지역”의 의미는 청구인의 상황, 그리고 고용 상태 및 사고 지역의 상황을 고려하여 개별적으로 결정되어야 합니다.

4.4.4 정부는 당사국의 국가법이 허용하는 경우, 선박 연료유 오염 피해로 인해 임금이 줄어들거나, 파트타임으로 전환되거나, 해고되어 경제적 손해를 입은 피해자에게 지급된 사회보조금을 회수할 수 있습니다.

청구 제기

4.4.5 관광업의 순수 경제적 손해에 대한 청구 평가는 가능한 한 청구 기간 동안의 실제 재무 결과와 사고 이전 3년 동안의 재무 결과(재무 감사 혹은 세금 신고)를 비교하여 이루어집니다. 이 평가는 예산 금액에 근거하지 않고, 청구인의 사업이 전체적으로 오염으로 인한 경제적 손해를 입었는지 여부를 기준으로 이루어집니다. 과거의 재무 결과를 검토하는 목적은 청구 기간 동안 예상할 수 있었던 수익을 결정하는 것입니다. 청구인의 사업이 과거에 어떤 경제적 성과를 보였는지, 예를 들어, 최근 몇 년 동안 수익이 증가했는지, 감소했는지, 안정적이었는지를 고려하고 그러한 추세들의 근본적 원인을 파악합니다. 이러한 과정을 통해 청구인이 처한 상황과 제출한 증거가 함께 고려됩니다.

4.4.6 상대적으로 새로운 사업체로서 거래 기록이 불완전하거나 없는 경우, 해당 지역의 유사한 업체들의 평균 감소율을 사용하여 새로운 사업체도 비슷한 경기 침체를 겪었을 것이라고 가정할 수 있습니다.

4.4.7 보상은 손해 금액을 기준으로 지급될 수 있으므로 유류 오염 사고로 인해 발생하지 않은 절감한 간접비나 기타 일반 변동 비용은 수익 손해에서 공제해야 합니다. 이러한 변동 비용에 대해서는 사업에 따라 성과와 고려해야 할 항목들이 다르겠지만, 식료품, 호텔 세면도구 및 기념품과 같은 판매용 물품 구입 비용, 연료 및 전기와 같은 공공요금, 청소 및 유지 관리 비용 등이 이에 포함될 수 있습니다. 절감한 인건비도 매출 감소에서 공제해야 하지만, 직원은 근무 시간 감소나 실직 등으로 인한 손해에 대해 별도로 청구할 자격이 있을 수 있습니다.

4.4.8

청구인은 다음과 같은 적절한 증거를 통해 손해를 입증해야 합니다:

- 손해의 성격, 즉 청구한 손해가 해당 오염 사고로 인해 발생했다는 증거
- 손해 기간 동안의 월별 수입 내역과 이전 3년 같은 기간의 월별 수입 내역
- 가능하다면, 손해 기간과 이전 3년 동안의 월별 판매 단위 개수 내역(호텔의 경우 임대한 객실 수, 캠프장의 경우 임대한 자리 수, 취사 가능한 숙박 시설(레지던스)의 경우 임대한 주 수, 식당의 경우 판매한 식사 수, 관광 명소의 경우 방문자/판매 티켓 수, 상점 및 술집과 같은 기타 비즈니스의 경우 수입 내역 필요)
- 손해가 발생한 해와 이전 3년 동안의 사업체 크기(예: 호텔의 객실 수) 및 영업시간 또는 요금 변동 내역
- 절감한 간접비 및 기타 변동 비용
- 손해 계산 방법

4.4.9

청구인은 사고와 관련된 추가 소득을 받았는지에 대한 여부를 명시해야 합니다. 예를 들어, 청구인이 사고와 관련하여 공공 기관이나 기타 단체로부터 지원금이나 중간 보상금 등을 받았다면 명시해야 합니다.

4.4.10

선박 연료유 오염 피해로 인해 임금이 줄어들었거나, 시간제 근무로 전환되었거나, 실직한 청구인은 사회보장제도, 계약상 또는 비계약상 합의된 퇴직금, 또는 국가 법률에 의해 결정되거나 기타 출처에서 보상금을 지급받았다면 이에 대한 내용을 공개해야 합니다. 청구인은 보상금을 지급받았더라도 회수되지 않은 임금 손해에 대해서는 보상이 지급될 수 있지만, 중복으로 보상금을 받을 수 없습니다.

4.5 순수 경제적 손해를 예방하기 위한 조치 비용에 대한 청구

보상 범위

- 4.5.1** 순수 경제적 손해를 예방하거나 최소화하기 위한 조치 비용은 보상 자격을 충족하는 경우 2001 선박 연료유 협약에 따라 보상이 가능할 수 있습니다. 예를 들어, 어업 및 관광업에 대한 오염의 부정적 영향을 완화하는 것을 말합니다. 보상을 받기 위한 필요한 자격 요건은 다음과 같습니다:
- 조치 비용이 합리적이어야 합니다.
 - 조치 비용이 줄이고자 하는 손해/피해 보다 비싸지 않아야 합니다.
 - 경제적 손해를 예방하는 조치는 성공한다는 합리적인 예상이 있어야 합니다. (예: 해산물에 대한 신뢰를 회복하기 위한 조치는 오염된 어장이 깨끗해지고 더 이상 추가 오염 위험이 없을 때 시행되어야 합니다.)
 - 마케팅 캠페인 조치의 경우, 실제 목표하는 시장(사고 지역 등)과 관련이 있어야 합니다. (예: 특정 지역 관광 산업에 끼치는 부정적 영향을 줄이기 위한 조치는 일반적으로 해당 지역의 일반 방문자 고객층을 대상으로 해야 합니다.)
- 4.5.2** 마케팅 캠페인 또는 유사한 활동 비용에 대한 청구는 이러한 목적으로 수행되는 조치의 추가 활동인 경우에만 승인될 수 있습니다. 즉, 보상은 오염의 부정적 영향을 상쇄하기 위해 추가로 발생한 비용에 대해서만 이루어집니다. 너무 일반적인 마케팅 캠페인은 일반적으로 보상이 이루어지기 어렵습니다. 만약 몇몇의 공공 단체가 동일한 부정적 영향과 관련된 캠페인을 진행하는 경우 중복이 일어나지 않도록 적절하게 조정되어야 합니다. 순수 경제적 손해를 방지하기 위한 조치의 청구는 일반적으로 해당 조치가 실제로 수행된 후에만 승인됩니다.
- 4.5.3** 합리성의 기준은 관련된 이해관계와 조치가 취해진 당시 알려진 사실들과 함께 해당 사례의 특수한 상황을 고려하여 평가되어야 합니다. 한 기관의 마케팅 활동 비용 청구를 검토할 때에는 사고 이후 언론에 대한 청구인의 태도, 특히 그 태도가 오염 사고의 부정적인 영향을 증가시켰는지 여부도 고려해야 합니다.

청구 제기

4.5.4

마케팅 캠페인과 관련한 청구는 다음과 같은 정보를 포함해야 합니다:

- 추가 마케팅 활동의 성격, 목적, 시기 및 대상에 대한 세부사항
- 오염 사고로 인한 경제적 영향을 줄이거나 완화하기 위한 마케팅 전략 또는 캠페인 비용 세부 내역 관련 영수증 및 문서 등
- 청구인의 일반 마케팅 전략과 캠페인의 비용 및 세부 내역(필요시)
- 측정 가능한 결과가 포함된 추가 마케팅 활동의 결과

4.6 환경 피해 및 유출 후 연구에 대한 청구

보상 범위

4.6.1

2001 선박 연료유 협약에 따라, 환경 피해에 대한 보상은 일반적으로 선박 연료유 유출로 인한 이익 손해와 실제 수행했거나 수행할 예정인 합리적 복구 조치 비용으로 제한됩니다.

4.6.2

환경 파괴로 인한 경제적 손해에 대한 승인 가능한 청구 사례로는 대중이 입장료를 지불하는 해양 공원이나 자연보호 구역 등의 수익 감소, 또는 직접적으로 유류 오염의 영향을 받은 상업 어종의 어획 감소가 있습니다. 이와 관련된 자세한 사항은 수산업, 어업 및 수산물 가공업, 그리고 관광업에서 경제적 손해를 다루는 이전 부분들을 참조하시기 바랍니다(부문 4.3 및 4.4 참조).

4.6.3

해양은 뛰어난 자연 회복 능력을 가지고 있기 때문에 대부분의 대규모 유류 유출 사고는 해양 환경에 영구적인 피해를 입히지는 않습니다. 하지만 자연 회복 과정을 향상하기 위해 취할 수 있는 조치에 한계가 있더라도 자연 회복 속도를 촉진할 수 있는 합리적 복원 조치를 취할 수 있습니다. 이러한 조치의 비용은 특정 조건을 충족하는 경우 보상 대상으로 인정될 수 있습니다.

- 4.6.4** 사고 지역을 유류 유출 발생 전의 생태적 상태로 되돌리는 것은 사실상 불가능합니다. 따라서 합리적 복원 조치의 목표는 사고 발생 당시 해당 지역의 생물학적 군집을 재구성하고 해당 군집의 생물들이 정상적으로 기능하도록 하는 것입니다. 사고에 영향을 받은 지역이 아닌 그 부근의 지역에서 복원 조치를 수행했다면 그 조치가 피해를 입은 환경 요소의 회복을 실제로 촉진할 수 있음이 입증될 경우 그 복원 조치에 대한 청구가 승인될 수 있습니다. 이러한 조치와 피해 요소 간의 연관성은 2001 선박 연료유 협약에서 정의된 오염 피해의 일관성을 유지하는데 필수적입니다(부문 2.3 참조).
- 4.6.5** 부문 2에 명시된 보상 청구 승인에 대한 일반 기준 외에 아래와 같은 기준이 충족되어도 환경 복원 조치 비용에 대한 보상을 받을 수 있습니다.
- 자연 회복 과정을 현저히 가속화할 수 있는 조치
 - 사고로 인한 추가 피해를 방지할 수 있는 조치
 - 가능한 한 다른 서식지의 훼손이나 자연/경제적 자원에 부정적 결과를 초래하지 않는 조치
 - 합리적이고 기술적으로 실행 가능한 죄
 - 피해 범위 및 기간, 얻을 수 있는 이익에 비해 비용이 과도하지 않은 조치
- 4.6.6** 보상 청구는 복구 조치가 시행되는 당시 얻을 수 있는 정보를 바탕으로 평가되어야 합니다. 보상은 실제로 시행된 또는 시행될 합리적인 복구 조치에 대해서만 지급될 수 있습니다. 금전적으로 산정할 수 있는 환경 피해로 인한 경제적 손해 청구는 다른 경제적 손해 청구와 유사한 방식으로 평가됩니다.
- 4.6.7** 유류 유출로 인한 환경 피해의 성격과 범위를 파악하고, 복구 조치의 시행 필요성 및 성공가능성을 결정하기 위해 연구가 필요할 수 있습니다. 이러한 연구는 모든 유류 유출 사고에 필요한 것은 아니며, 일반적으로 대규모 유출 사고와 같이 환경 피해가 심각하다는 증거가 있는 경우 이루어집니다. 해당 지역 환경과 관련하여 이전에 수행된 연구들을 참고하는 것도 유용합니다. 위의 어느 것도 가능하지 않다면, 선박 연료유 사고 발생 직후 실행가능한 대로 피해를 입은 지역의 환경 조건을 파악하기 위한 간단한 연구를 수행해야 합니다. 하지만 이러한 연구가 항상 가능한 것은 아닙니다.

- 4.6.8** 보험사나 재정 보증자는 해당 피해가 2001 선박 연료유 협약의 오염 피해 정의에 포함된다면 이러한 연구 비용에 기여할 수 있습니다. 이 경우 오염으로 인해 손상된 환경을 복원하기 위한 합리적 조치 또한 포함됩니다. 보상을 받기 위해서는 사고 후 연구가 신뢰할 수 있고 유용한 정보를 제공할 수 있어야 합니다. 이러한 이유로 연구는 전문성과 과학적 엄격성, 객관성 및 균형을 유지하며 수행되어야 합니다. 사고 피해 지역의 해당 국가에서 이러한 연구와 복원 조치를 설계하고 조정할 수 있는 위원회나 기타 기구를 설립한다면 연구 수행이 효과적으로 달성될 가능성이 높습니다.
- 4.6.9** 연구의 규모는 오염의 정도와 예상되는 영향에 비례해야 합니다. 다른 한편으로, 사고 후 연구가 장기적으로 심각한 환경 손상이 없거나 복원 조치가 필요하지 않다는 결과를 보여주더라도 연구 비용의 보상을 제외해서는 안됩니다.
- 4.6.10** 보험사나 재정 보증자는 사고 후 환경 연구가 필요한지 여부를 결정하는 단계에서부터 참여해야 합니다. 해당 연구가 정당하다고 합의된다면, 보험사나 재정 보증자도 연구의 계획 및 목적 등을 설정하는 과정에 참여할 수 있도록 해야 합니다. 이 경우 보험사나 재정 보증자는 다른 곳에서 이미 진행되었던 연구를 중복해서 수행하지 않도록 도움을 줄 수 있는 중요한 역할을 할 수 있습니다. 보험사나 재정 보증자의 다른 사고 경험들은 적절한 기술과 전문가를 고용하는 데에도 도움을 줄 수 있습니다. 또한, 연구의 진행상황을 모니터링하고 그 결과를 명확하고 공정하게 공유하고 문서화하는 것이 중요합니다. 이는 해당 사고에도 도움이 될 뿐 아니라 보험사나 재정 보증자가 향후 발생할 사고 그리고 통계 분석의 목적으로 관련 데이터들을 수집하는 데에도 중요합니다.
- 4.6.11** 다만, 보험사나 재정 보증자가 환경 연구 계획에 참여했다고 해서 향후 제안되거나 시행될 복구 조치가 반드시 보상 자격을 얻는다는 의미가 아니라는 점을 명심해야 합니다.

청구의 제기

4.6.12

복원 조치 및 관련 연구 비용에 대한 청구는 다음과 같은 세부항목으로 정리해야 합니다:

- 기름 유출에 영향을 받은 지역과 범위, 분포 및 오염 정도, 피해 자원들에 대한 설명 (예: 지도, 해도, 사진, 비디오, 기타 미디어 기록 등)
- 선박 연료유 오염 피해와 해당 사고 선박 간 연관성을 입증하는 분석 결과 및 기타 증거 (예: 선박 연료유 시료 화학 분석, 관련 풍력/조류/해류 데이터, 부유 기름의 움직임 관찰 및 표시 등)
- 환경 피해 평가와 복구 조치 효과 모니터링을 위해 수행된 모든 연구의 세부 사항과 결과, 그리고 관련 비용의 세부 내역
- 수행된 혹은 수행될 모든 복구 조치의 상세 설명과 비용의 세부 내역

4.6.13

환경 피해로 발생한 경제적 손해에 대한 청구는 순수 경제적 손해에 대한 지침과 유사한 양식을 따라야 합니다(4.5 참조).

[참고] 2001년 선박 연료유 오염손해에 대한 국제민사책임협약

- 원제: International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER)
- 채택: 2001. 3. 23. / 발효: 2008. 11. 21.
- 우리나라 가입: 2009. 8. 28.
- 목적: 선박에서 유출된 연료유로 인한 손해에 대해 신속하고 적절한 보상을 보장하는 것. 이를 위해 선주가 보험이나 재정적 보장을 갖추도록 하여, 오염 피해자들이 보험사나 재정 보증자에게 직접 청구할 수 있도록 보장함
- 적용: 회원국의 영해 및 배타적 경제수역의 피해, 해양에서의 오염 피해

[전문]

이 협약의 당사국은,

각국이 해양환경에 대한 오염을 방지, 경감 및 통제하는데 필요한 모든 조치를 취할 것을 규정하고 있는 「1982년 해양법에 관한 국제연합협약」 제194조를 상기하고,

각국이 해양환경의 오염으로부터 야기되는 모든 손해에 대한 신속하고 적절한 보상을 보장할 목적으로 관련 국제법 규칙의 점진적인 발전에 협력할 것을 규정하는 동 협약 제235조를 또한 상기하고, 선박에 의하여 해상으로 운송되는 유류의 유출이나 배출의 결과로 인한 손해를 입은 자에게 보상이 가능하도록 보장하기 위한 목적으로 제정된 「1992년 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약」과 「1992년 유류오염손해 보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약」의 성공에 주목하면서, 위험·유해 물질의 해상운송과 관련된 사고로 인한 손해에 대하여 적절하고 신속하며 효과적인 보상을 제공하기 위한 목적으로 만들어진 「1996년 위험·유해 물질의 해상운송과 관련된 손해에 대한 책임과 배상에 관한 국제협약」의 채택에 또한 주목하고,

모든 형태의 오염에 대하여 책임이 적절히 제한된 엄격책임의 도입이 중요함을 인식하고, 선박으로부터 선박 연료유의 유출 혹은 배출의 결과로 인한 손해에 대한 적절하고 신속하며 효과적인 보상금의 지급을 보장하기 위하여 보충적인 조치가 필요함을 고려하고, 이러한 경우에 책임의 문제를 결정하고 적절한 보상을 제공하기 위한 통일된 국제규범과 절차를 채택할 것을 희망하여,

다음과 같이 합의하였다

[본문]

제1조 정의

이 협약의 목적상

1. “선박”이란 모든 형태의 항해선 및 해상항행용 주정을 말한다.
2. “사람”이란 국가 또는 이를 구성하는 하부기관을 포함하여, 법인 여부에 관계없이, 개인 혹은 조합 혹은 공공단체 혹은 사설단체를 말한다.
3. “선박소유자”란 등록선박소유자, 나용선자, 선박의 관리자 및 운항자를 포함한 선박소유자를 말한다.
4. “등록선박소유자”란 선박의 소유자로서 등록된 사람 또는 사람들을 말하며, 등록이 되어있지

아니한 경우에는 선박을 소유하고 있는 사람 또는 사람들을 말한다. 그러나 국가가 소유하고 있는 선박이 그 국가 내에서 선박의 운항자로서 등록된 회사에 의하여 운영되고 있는 경우에는 등록선박소유자란 그 회사를 의미한다.

5. “연료유”란 선박의 운항이나 추진을 위하여 사용되거나 사용되려고 하는 윤활유를 포함한 탄화수소 광물유를 말하며, 그 연료유의 잔존물을 포함한다.
6. “민사책임협약”이란 개정된 「1992년 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약」을 말한다.
7. “방제조치”란 사고가 발생한 후 오염손해를 방지하거나 최소화하기 위하여 어떤 사람에 의하여 취하여진 모든 합리적인 조치를 말한다.
8. “사고”란 오염손해를 야기하거나 그러한 오염손해를 야기할 중대하고도 긴박한 위협을 일으키는 모든 사건이나 동일한 원인의 일련의 사건을 말한다.
9. “오염손해”란 다음을 말한다.
 - 가. 환경손상으로 인한 이익의 상실을 제외한 환경손상에 대한 보상은 실제로 행하여졌거나 행하여질 합리적 복구조치비용에 한정하는 것을 조건으로 한, 유출 또는 배출 장소를 불문하고 선박 연료유의 유출 또는 배출로 인한 오염으로 그 선박의 외부에서 발생한 손실 또는 손해, 그리고
 - 나. 방제조치비용 및 방제조치에 의하여 야기된 추가적 손실 및 손해
10. “선적국”이란 등록된 선박에 관하여는 선박의 등록국을 말하며, 미등록 선박에 관하여는 선박에 국기를 게양할 권한이 있는 기국을 말한다.
11. “총톤수”란 「1969년 선박톤수측정에 관한 국제협약」의 제1부속서에 포함된 톤수측정 규정에 따라서 계산된 총톤수를 말한다.
12. “기구”란 국제해사기구를 말한다.
13. “사무총장”이란 기구의 사무총장을 말한다.

제2조 적용범위

이 협약은 다음 사항에 대하여 배타적으로 적용된다.

- 가. 다음 영역에서 발생된 오염손해
 - 1) 당사국의 영해를 포함한 영토 및
 - 2) 국제법에 따라 설정된 당사국의 배타적 경제수역, 또는 당사국이 그러한 수역을 설정하지 아니한 경우에는 국제법에 따라 당사국이 결정한 자국의 영해에 접속 또는 이원의 해역으로서 자국의 영해의 폭을 측정하는 기선으로부터 200해리 이내 해역
- 나. 장소를 불문하고 상기와 같은 손해를 방지하거나 최소화하기 위한 방제조치

제3조 선박소유자의 책임

1. 제3항 및 제4항에 규정된 경우를 제외하고, 사고 당시의 선박소유자는 선박에 적재된 또는 선박으로부터 발생한 연료유에 의한 오염손해에 대하여 책임을 진다. 이 경우 사고가 동일한 원인으로 인한 일련의 사고일 때 책임은 처음 사고가 발생한 당시의 선박소유자에게 귀속된다.
2. 제1항에 따라 책임 있는 자가 둘 이상일 경우 그들은 연대책임을 부담한다.
3. 선박소유자가 다음 사항에 해당함을 입증하는 경우에는 어떠한 책임도 그에게 귀속하지 아니한다.
 - 가. 전쟁행위, 적대행위, 내란, 폭동 또는 예외적으로 불가피한 불가항력적인 성격의 자연현상으로부터 발생한 손해, 또는
 - 나. 제3자에 의하여 손해를 야기하려는 의도를 가지고 행하여진 작위 또는 부작위에 전적으로 기인한 손해, 또는

- 다. 등대 또는 그 밖의 항해보조시설의 유지를 책임지고 있는 정부 또는 그 밖의 기관의 직무수행에 있어서의 부주의 또는 그 밖의 부당한 행위에 전적으로 기인한 손해
4. 손해를 입은 사람이 손해를 발생시키려는 의도를 가지고 행한 작위 혹은 부작위 또는 그 사람의 과실에 의하여 전적으로 또는 부분적으로 손해가 기인하였음을 선박소유자가 입증하면, 선박소유자는 그 사람에 대한 책임의 전부 또는 일부가 면제될 수 있다.
 5. 이 협약에 의하지 않고는 선박소유자에게 오염손해에 대한 보상청구를 하지 못한다.
 6. 이 협약의 어떠한 규정도 이 협약과 별도로 존재하는 선박소유자의 구상권 행사를 해하지 않는다.

제4조 배제

1. 이 협약은 민사책임협약에 따라 보상 가능한지 여부를 떠나서, 동 협약에서 정의하고 있는 오염손해에는 적용되지 아니한다.
2. 제3항에 규정된 것을 제외하고, 이 협약규정은 군함, 해군 부속선 또는 국가에 의해서 소유되거나 운영되는 선박으로서 일시적으로 정부의 비상업용으로만 사용되는 선박에는 적용되지 아니한다.
3. 당사국이 제2항에 규정된 군함 및 그 밖의 선박에 대하여 이 협약을 적용할 것을 결정한 경우에는, 적용조건 등에 관한 명세서를 사무총장에게 통보한다.
4. 당사국 소유로서 상업적 목적을 위하여 사용되는 선박과 관련하여, 각 체약국은 제9조에 설정된 재판관할권에 의거하여 소송을 진행하며 주권국가로서의 지위에 기인한 모든 항변을 포기한다.

제5조 두 선박 이상이 관련된 사고

사고가 2척 또는 그 이상의 선박과 관련하여 발생하고, 그로 인하여 오염손해가 발생하는 경우에는, 관련된 모든 선박의 선박소유자는 제3조에 따라 면책되지 아니하는 한 합리적으로 분리될 수 없는 이러한 모든 손해에 관하여 연대책임을 부담한다.

제6조 책임제한

이 협약의 어느 규정도 선박소유자, 보험자 또는 그 밖의 재정보증인이 적용 가능한 국내 제도 혹은 개정되는 「1976년 해사채권책임제한협약」과 같은 적용 가능한 국제 제도에 따라 책임을 제한할 수 있는 권리에 영향을 미치지 아니한다.

제7조 강제보험 또는 재정보증

1. 당사국에 등록된 총톤수 1,000톤을 초과하는 선박의 등록 소유자는 오염손해에 대한 등록선박소유자의 책임을 부담하기 위하여 적용 가능한 국내 및 국제 책임제한제도 하에서의 책임한도에 해당하는 금액에 대하여 보험 또는 은행보증이나 그 밖의 재정보증을 유지하여야 한다. 어떠한 경우에도 그 금액은 개정되는 「1976년 해사채권책임 제한협약」에 따라 산정된 금액을 초과하지 아니한다.
2. 당사국의 적절한 기관은 제1항의 요건이 충족되었는지 여부를 결정한 후 각 선박에 대하여 이 협약 규정에 따라 보험 및 재정보증이 유효함을 인증하는 증명서를 발급한다. 당사국에 등록된 선박에 대하여 선박 등록 국가의 적절한 기관은 증명서를 발급 또는 인증해 주어야 한다. 당사국에 등록되어 있지 않은 선박에 대해서는 어느 당사국이든 적절한 기관이 증명서를 발급 또는 인증할 수 있다. 이 증명서는 부속서의 표준 양식에 따라야 하며, 다음 사항을 포함한다.
 - 가. 선박의 명칭, 선적의 식별번호 또는 부호 및 선적항
 - 나. 등록선박소유자의 성명 및 주된 영업소 소재지
 - 다. 기구 선박식별번호

라. 보증의 종류 및 유효기간

마. 보험업자 또는 보증을 제공하는 그 밖의 사람의 성명 및 주된 영업소 소재지 그리고 적절한 경우 보험이나 보증이 성립된 영업소 소재지

바. 보험 또는 그 밖의 보증의 유효기간보다 길지 아니한 증명서의 유효기간

3. 가. 당사국은 이 조 제2항에서 언급한 증명서의 발급을 당사국이 인정하는 기관이나 기구에 허가할 수 있다. 허가받은 기관이나 기구는 그 당사국에게 증명서를 발급할 때마다 통지한다. 모든 경우에 당사국은 그렇게 발행된 증명서의 완결성 및 정확성을 전적으로 보증하며, 이러한 의무를 충족하기 위하여 필요한 조치를 확보할 것을 약속한다.

나. 당사국은 다음 사항에 관하여 사무총장에게 통보한다.

- 1) 당사국이 인정하는 기관이나 기구에 위임된 권한에 대한 특정 책임과 조건
- 2) 그러한 권한의 철회, 그리고
- 3) 그러한 권한의 개시나 철회의 효력발생일 위임된 권한은 사무총장에게 그 효력에 관하여 통지가 된 날부터 3개월 전에는 효력이 발생되지 아니한다.

다. 이 항에 따라 증명서의 발급 허가를 받은 기관이나 기구는 증명서의 발급조건이 유지되지 아니한 경우 최소한 그 증명서를 철회할 수 있는 권한을 부여받으며, 어떠한 경우라도 그 기관이나 기구는 증명서 발급을 허가한 당사국에게 철회사실을 보고한다.

4. 증명서는 발급 국가의 단일 또는 복수의 공용어로 작성된다. 사용된 언어가 영어, 불어 또는 스페인어가 아닌 경우에는 본문은 이 중 어느 하나의 언어로 된 번역문을 포함하며, 당사국이 결정하면 계약국의 공식 언어를 생략한다.
5. 증명서는 선박 내에 비치하며, 그 사본 1부는 선적등록 기록을 보관하는 기관에 기탁하거나, 선박이 당사국에 등록되어 있지 아니하면 증명서를 발급 또는 인증하는 기관에 기탁한다.
6. 보험 또는 그 밖의 재정보증은 이 조 제2항에 따른 증명서에 명시된 보험 또는 보증의 유효기간의 만료 외의 사유로 인하여, 이 조 제5항에 언급된 기관에 이의 종료 통보를 행한 날부터 3개월이 경과하기 전에 정지될 수 있는 경우에는 전술한 기간 내에 증명서를 그 기관에 제출하거나 또는 새로운 증명서가 발급되지 아니하는 한 이 조의 요건을 충족하지 않는다. 전술한 규정은 보험 또는 이 조의 규정을 더 이상 충족하지 못하게 하는 결과를 가져오는 어떠한 변경에도 마찬가지로 적용된다.
7. 선박등록국은 이 조의 규정에 따라, 증명서의 발급조건 및 유효기간을 결정한다.
8. 이 협약의 어떠한 규정도 한 당사국이 다른 당사국 혹은 기구 혹은 다른 국제기구로부터 이 협약의 목적을 위한 재정증명 보증자의 재정상태에 대하여 취득한 정보에 의존하지 못하도록 하는 것으로 해석되지 아니한다. 그러한 경우에 그 정보를 신뢰한 당사국은 제2항에서 요구되는 증서를 발급한 국가로서의 책임이 면제되지 않는다.
9. 당사국의 권한으로 발급되거나 인증된 증명서는 이 협약의 목적을 위하여 다른 당사국에 의하여 수락되어야 하며, 자국에 의하여 발급 또는 인증된 증명서와 동일한 효력을 갖는 것으로 간주되는데, 이는 이 협약 당사국에 등록되지 않은 선박에 대하여 발급되거나 인증된 증명서의 경우도 그러하다. 당사국은 인증된 증명서에 기명된 보험업자 또는 보증인이 이 협약에 따라 부과된 의무를 이행할 재정적 능력이 없다고 인정하는 경우에는 언제든지 증명서의 발급 또는 인증한 국가와의 협의를 요청할 수 있다.
10. 오염손해에 대한 손해배상 청구는 등록선박소유자의 오염손해책임에 대하여 재정보증을 제공한 보험업자 또는 그 밖의 재정보증자를 상대로 직접 제기될 수 있다. 이런 경우에 피고는 제6조에 따른 책임제한을 포함하여 선박소유자가 제기할 수 있는 항변(선박소유자의 파산 또는 청산은

제외한다)을 원용할 수 있다. 또한, 선박소유자가 제6조에 따른 책임 제한을 할 수 없는 경우에도 피고는 제1항에 따라 유지되도록 요구된 보험 또는 그 밖의 재정보증의 금액과 동등한 금액까지 책임을 제한할 수 있다. 그 밖에 피고는 손해가 선박소유자 자신의 고의적 위법행위에 기인하였다는 항변은 제기할 수 있지만, 피고는 선박소유자가 피고를 상대로 제기한 소송절차에서 피고가 제기할 수 있는 어떠한 다른 항변도 제기할 수 없다. 피고는 어떠한 경우에도 선박소유자가 소송절차에 참가하도록 요구할 권리가 있다.

11. 당사국은 자국의 국기를 게양하고 이 조의 적용을 받는 선박으로 하여금 제2항 또는 제14항에 따라 증명서를 발급 받지 않고는 그 선박이 어느 때이든 운항하는 것을 허가하여서는 아니 된다.
12. 이 조의 규정을 따를 것을 조건으로 각 당사국은 총톤수 1,000톤 초과 선박이 어디에 등록되어 있는지를 불문하고 자국의 영역 내에 있는 항구에 입항 또는 출항하거나 또는 영해 내에 있는 해상시설에 출입하는 선박에 대하여 제1항에 명시된 범위의 보험 또는 그 밖의 보험이 적용되도록 국내 법령에 따라 보장한다.
13. 제5항의 규정에도 불구하고, 당사국은 제12항의 목적을 위하여 제1항의 적용을 받는 선박이 자국 영해 내의 항구나 해양시설에 입·출항 할 때 제2항에서 요구하는 증명서의 선(船) 내 소지나 제시를 요구하지 아니하는 선박을 사무총장에게 통고할 수 있다. 다만, 이 경우는 제2항에서 요구하고 있는 증명서 발급 당사국이 증명서의 존재를 입증하면서 제12항의 의무를 이행할 수 있도록 모든 당사국들이 접근할 수 있는 전자 형식의 기록을 유지한다는 것을 사무총장에게 통고한 경우에는 적용된다.
14. 당사국이 소유한 선박에 관하여 보험이나 그 밖의 재정보증이 유지되지 아니하면, 이 조의 어떠한 규정도 그러한 선박에 적용되지 아니하나 그 선박이 그 국가에 의하여 소유되고 있으며, 또한 선박의 책임이 제1항에 규정된 한도 내에서 담보된다는 것을 나타내는 선적국의 적절한 기관이 발급한 증명서를 비치한다. 이러한 증명서는 이 조의 제2항에서 규정하고 있는 표준양식을 가능한 한 엄격히 준수한다.
15. 국가는 이 협약에 대한 비준, 수락, 승인, 또는 가입 또는 그 이후에라도, 제2조가호1)목에서 언급된 체약국의 영역 안에서만 운항하는 선박에 대하여는 이 조를 적용하지 않겠다고 선언할 수 있다.

제8조 제척기간

이 협약에 따른 배상청구권은 손해가 발생한 날부터 3년 이내에 이 협약에 따라서 소송이 제기되지 않으면 소멸된다. 다만, 어떠한 경우에도 손해를 발생시킨 사고일부터 6년이 경과하면 소송을 제기할 수 없다. 사고가 일련의 사건으로 이루어진 경우에는 6년의 기간은 일련의 사건 중 최초의 사건이 발생한 날부터 시작된다.

제9조 재판관할권

1. 사고가 영해 혹은 제2조가호2)목에서 언급된 지역을 포함하는 1개 또는 그 이상의 당사국 영토에서 손해를 발생 시켰거나 또는 영해 혹은 영역을 포함한 지역에서 손해를 방지하거나 또는 경감시키기 위하여 방제조치가 취해진 경우에 선박소유자, 재정적인 보장을 제공한 보험자 혹은 다른 사람에 대한 소송은 그 당사국의 법원에서만 제기될 수 있다.
2. 제1항 또는 제2항에 따라 취해진 조치는 각 피고인에게 합리적으로 통지된다.
3. 각 당사국은 자국의 법원이 이 협약에 따른 배상소송에 대한 관할권을 가지고 있음을 확인한다.

제10조 승인과 집행

1. 제9조에 따라 관할권을 가진 법원이 내린 판결은 그 국가에서 더 이상의 통상의 재심형식에 따를 수 없는 경우, 다음을 제외하고는 어느 당사국에 의해서도 승인된다.
 - 가. 판결이 기만행위에 의하여 내려진 경우
 - 나. 피고인에게 합리적인 통보와 자기 입장을 진술할 공정한 기회가 주어지지 아니한 경우
2. 이 조 제1항에 따라 승인된 판결은 당사국에서 요구하는 형식적인 절차가 완료되면, 즉시 각 당사국에서 집행된다. 형식적인 절차는 사건의 본안에 대한 소송을 재개하는 것을 허용하지 아니한다.

제11조 우선조항

이 협약은 이 협약이 서명을 위하여 개방되는 날에 효력을 발생하고 있거나 또는 서명, 비준 혹은 가입을 위하여 개방되어 있는 어떠한 협약에 대해서도 그 협약이 이 협약과 저촉되는 범위 내에서 우선된다. 그러나 이 조의 어떠한 규정도 그러한 협약에 따라 발생하는 체약국의 비당사국에 대한 의무에 영향을 미치지 아니한다.

제12조 서명, 비준, 수락, 승인 또는 가입

1. 이 협약은 2001년 10월 1일부터 2002년 9월 30일까지 서명을 위하여 기구의 본부에서 개방되며 그 후 가입을 위하여 개방된다.
2. 국가는 다음 방법에 따라 이 협약에 대한 지속적 동의를 표시할 수 있다.
 - 가. 비준, 수락 또는 승인에 관한 유보조건 없는 서명
 - 나. 비준, 수락, 또는 승인을 조건으로 하는 서명, 혹은
 - 다. 가입
3. 비준, 수락, 승인 또는 가입은 사무총장에게 문서를 기탁함으로써 효력이 발생한다.
4. 이 협약의 개정사항이 모든 당사국에 발효한 후거나 발효에 요구되는 모든 조치가 완료된 후에는 기탁되는 모든 비준서, 수락서, 승인서 또는 가입서는 그러한 개정에 따라 수정된 협약에 적용되는 것으로 본다.

제13조 복수의 법체계를 갖는 국가

1. 만약 한 나라가 두 개 또는 그 이상의 영토를 가지고 있고 이 협약에서 다루는 문제들과 관련하여 서로 다른 법체계가 적용되고 있다면, 서명·비준·수락·승인·가입 시에 이 협약이 모든 영토 또는 하나의 영토 또는 그 이상의 영토에 적용된다고 선언하며, 어느 때라도 다른 선언서를 제출하여 그 선언을 수정할 수 있다.
2. 모든 선언은 기구 사무총장에게 통보되어야 하며, 이 협약이 적용되는 영토 단위를 분명히 나타낸다.
3. 그러한 선언을 한 당사국에 대하여
 - 가. 제1조제4항의 등록선박소유자의 정의에서 국가는 그러한 영토단위로 해석한다.
 - 나. 선박등록국과 강제보험증서, 증서발행 또는 증명국에 관하여는 그 선박이 등록되고 그 증서를 발행 또는 증명한 영토 단위 각각을 말하는 것으로 해석한다.
 - 다. 이 협약에서의 국내법의 요건에 대한 참조는 해당 영토단위의 법에 대한 요건의 참조로 해석한다.
 - 라. 제9조 및 제10조에서 언급되는 국가가 인정한 법원 및 판결은 그 해당 영토단위에서 인정되는 각각의 법원 및 판결로 해석한다.

제14조 발효

1. 이 협약은 1백만톤 이상의 총톤수를 가진 5개 국가를 포함하여 18개국이 비준, 수락 또는 승인에 관한 유보 없이 서명하거나 또는 비준서, 수락서, 승인서 또는 가입서를 사무총장에게 기탁한 날부터 1년 후에 발효한다.
2. 제1항의 효력에 관한 조건이 이루어진 후 이 협약을 비준, 수락, 승인 또는 가입하는 각 국가에 대하여는 그 국가가 해당문서를 기탁한 후 3개월이 되는 날에 발효한다.

제15조 탈퇴

1. 이 협약의 당사국은 이 협약이 효력을 발생한 후에는 언제든지 이를 탈퇴할 수 있다.
2. 탈퇴는 기구 사무총장에게 폐기문서를 기탁함으로써 이루어진다.
3. 탈퇴는 기구 사무총장에게 폐기문서를 기탁한 후 12개월 또는 탈퇴서에 보다 장기간이 명시된 경우에는 그 기간이 경과한 후에 효력이 발생된다.

제16조 개정 또는 수정

1. 기구는 이 협약의 개정 또는 수정을 위한 회의를 소집할 수 있다.
2. 기구는 당사국의 3분의 1 이상이 요청하는 경우, 협약의 개정 또는 수정을 위한 당사국 회의를 소집한다.

제17조 기탁

1. 이 협약은 사무총장에게 기탁된다.
2. 기구 사무총장은
 - 가. 이 협약에 서명하거나 가입한 모든 국가에 대하여 다음 사항을 통보한다.
 - (1) 신규 서명 또는 기탁과 그 서명일 및 기탁일
 - (2) 이 협약의 발효일
 - (3) 이 협약의 탈퇴서 기탁 및 기탁 일자, 효력 일자
 - (4) 이 협약에 따른 그 밖의 통지
 - (5) 이 협약에 서명 또는 가입한 국가에 대하여 이 협약의 인정등본을 송부한다.

제18조 유엔에의 송부

이 협약이 효력을 발생하는 즉시, 기구 사무총장은 「국제연합헌장」 제102조에 따라 이 협약문을 등록 및 공표하기 위하여 국제연합 사무국에 송부한다.

제19조 언어

이 협약은 동등한 정본인 아랍어, 중국어, 영어, 불어, 러시아 및 스페인어로 된 단일 원본으로 작성된다.

2001년 3월 23일 런던에서 작성되었다.

2001년 선박 연료유 협약(2001 Bunker Convention) 청구 지침서

공 역 / 원해민, 이시연, 강성길, 이성엽 (KRISO/NOWPAP MERRAC)

감 수 / 김석진, 하순봉 (해양경찰청)

발 행 / 선박해양플랜트연구소 (KRISO)

(34103) 대전광역시 유성구 유성대로 1312번길 32

Tel: 042-866-3654 Fax: 042-866-3630

편 집 / NOWPAP 방제지역활동센터(MERRAC)

인 쇄 / 신광사 (Tel: 042-636-2370)

발 행 일 / 2024년 12월 20일 초판 1쇄 발행