

# 해사책임에서의 강제보험과 직접청구권

윤 효 영\*

## <국문초록>

해사책임의 영역에서 강제보험은 유류오염피해 배상책임에 관한 1969 CLC가 채택되면서 처음으로 도입되었다. 위 협약상의 강제보험 요건에 따라 선박소유자는 그의 책임의 이행을 담보하기 위하여 보험을 구입하거나 기타 재정보증을 보유해야 한다. P&I 클럽을 비롯한 선주의 보험자들은 선주의 책임이 협약에서 요구하는 일정한 금액까지 담보되어 있다는 사실을 보장하는 증명서를 계약국 정부에 제공하여야 한다. 나아가 유류오염 피해자에게는 보험자를 상대로 직접 보험금을 청구할 수 있는 권리가 부여되며, 이 경우 보험자는 보험약관상의 항변을 주장하는 것이 제한된다.

1969 CLC에서 도입된 강제보험과 직접청구권은 피해자를 신속하고 충분하게 구제하는데 기여하였고, 이러한 성공에 힘입어 이후 이들 두 제도는 2001 연료유협약을 비롯한 다수의 해사책임 협약에서 중요한 요소로 자리 잡았다.

본 논문에서는 CLC를 비롯한 해사책임협약에서의 강제보험과 직접청구권을 중심으로, 강제보험의 효과와 한계, 해상보험시장의 인수능력, 직접청구권과 P&I 클럽의 선지급 조항과의 관계 등과 같은 관련 쟁점을 논의하였다. 향후 해사책임에서는 강제보험이 전면적으로 시행될 가능성이 있으며, 강제보험제도를 통하여 손해배상책임의 이행을 확보하는 방안은 최근 들어 해사책임 분야만이 아니라 각국의 환경오염 피해 관련 책임법제에도 공통적으로 나타나고 있는 현상이다. 따라서 본 논문에서 검토한 강제보험과 직접청구권에 관한 이론적 그리고 실제적 측면에서의 논의 결과는 이들 책임법제의 해석과 운영에도 도움이 될 것이다.

주제어: 강제보험, 직접청구권, P&I 보험, 선지급 원칙, 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약

I. 서론
II. 해사책임에서 강제보험과 직접청구권의 발전 및 관련 규정
III. 해사책임에서 강제보험과 직접청구권 관련 쟁점
IV. 결론

## I. 서론

세계적으로 거래되는 재화의 90% 이상이 해상으로 운송되고 있기 때문에 해상 운송은 국제무역에서 여전히 중요한 역할을 담당한다. 동시에 해상 고유의 위험으로 인하여 해상운송에는 인적 및 물적 손해와 환경피해를 가져올 수 있는 사고의 가능성이 내재되어 있다. 해운업계의 발전에 따라 해상 사고의 가능성과 그 규모가 확대되면서 특히 선박으로부터의 유류 유출로 인한 해양오염 사고는 화물 소유자가 아닌 제3자와 환경에 대한 피해를 가져 왔으나, 일반 해상법과 불법행위법으로는 충분한 구제가 이루어지지 못했다. 이러한 사고에서 피해자 구제의 필요성이 대두되면서 최근 수십 년에 걸쳐 UN 산하의 국제해사기구(IMO)의 주관으로 일련의 해사책임협약이 제정되었다. 그 효시는 유조선 토리 캐년(Torry Canyon) 호 사고 이후 유류오염 피해자에 대한 충분한 배상을 목적으로 채택된 1969년 ‘유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약’(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 : 이하 ‘CLC’라 약칭한다)이었다. 동 협약은 전통적인 책임법의 원칙을 수정한 것에서 나아가 선주의 배상책임의 이행을 보장하기 위하여 강제보험과 보험자에 대한 직접청구권을 인정하는 획기적인 내용을 포함하고 있었다.

CLC의 강제보험 관련 규정에 따르면 선박소유자는 협약에서 정해진 일정한 책임제한액에 해당하는 금액까지 이를 담보하기 위한 보험을 구입하거나 은행 보증과 같은 기타 재정보증을 보유할 의무를 부담한다. 이와 연계하여 유류오염 피해자에게는 직접 보험자를 상대로 보험금을 청구할 수 있는 권리가 부여되며, 이 경우 보험자는 피보험자인 선주를 상대로 주장할 수 있었던 보험약관상의 항변을 주장하는 것이 제한된다. 이들 규정은 피해자를 신속하고 충분하게 구제하는데 기여

하였고, 이러한 성공에 힘입어 1969 CLC에 대한 1992 개정의정서, 2001년 ‘선박 연료유오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약’(International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001: 이하 ‘연료유 협약’이라 약칭한다)을 포함한 일련의 해사책임협약에 도입되었다. 우리나라 역시 CLC와 연료유협약에 가입하고 이를 수용한 유류오염손해배상보장법(이하 ‘유배법’이라 약칭한다)에서 강제보험과 직접청구권에 대한 규정을 두고 있으며, 미국은 이들 국제협약에는 가입하지 않았으나 1990년 제정한 독자적인 국내법인 기름오염법(Oil Pollution Act : 이하 ‘OPA’라 약칭한다)에서 관련 조항을 두고 있다. 한편 아직까지 선박충돌이나 화물운송 등 일반 해사책임에서는 강제보험이나 직접청구권이 인정되지 않고 있으나, 2009년 EU는 특정 분야의 해사책임에 인정되었던 강제보험을 일반 해사책임으로 확대하는 지침을 제정한 바 있다.

위에서 본 바와 같이 유류오염피해 배상책임 분야에서 등장하였던 강제보험과 직접청구권은 이제 해사책임에서 하나의 뚜렷한 특징으로 자리 잡아가고 있다. 그러나 여전히 강제보험이 손해 배상과 사고 예방에 미치는 실질적 효과, 선주의 주된 책임보험자인 P&I 클럽의 선지급 원칙과 직접청구권의 관계, 강제보험과 직접청구권의 도입에 따른 보험시장의 인수능력, P&I 클럽의 법적 지위에서의 변화와 같은 이론적 그리고 실제적 문제들에 대해서는 의문이 제기되고 있다. 이에 더하여 일각에서는 해사책임의 전 분야에 걸친 강제보험의 도입을 주장하기도 한다.

본 논문에서는 일찍부터 강제보험과 직접청구권을 도입하여 운영하고 있는 CLC와 기타 해사책임협약의 관련 규정을 중심으로, 위의 주요 쟁점들에 관한 논의를 통하여 강제보험제도의 효과와 그 한계를 규명하고 그로부터 향후 보완 방안에 대한 시사점을 얻고자 한다. 오늘날 배상책임의 이행을 확보하기 위한 강제보험의 활용은 해사책임 분야만이 아니라 각국의 환경책임법제에도 공통적으로 나타나고 있는 현상으로서,<sup>1)</sup> 이러한 논의 결과는 이들 환경책임법제의 해석과 운영에도 도움이 될 것이다.

1) 2014년 환경오염으로 인한 피해자 보호를 위하여 제정된 우리나라의 ‘환경오염피해 배상책임 및 구제에 관한 법률’(이하 ‘환경오염피해구제법’이라 약칭한다) 역시 무과실책임과 책임제한, 그리고 강제보험과 직접청구권을 도입하고 있다는 점에서, CLC 및 기타 해사책임협약의 구성과 유사하다.

## II. 해사책임에서 강제보험과 직접청구권의 발전 및 관련 규정

### 1. 해사책임과 보험제도 개관

#### (1) 해사책임의 발전과 그 유형

해사책임은 역동적인 법 분야로서, 해운업계의 발전은 선주의 책임 범위를 확대하는 입법의 증가를 가져왔다. 선박에 의한 해상운송에서 선주가 부담할 수 있는 책임, 즉 해사책임은 넓은 의미에서 볼 때 이를 계약 책임과 제3자 책임의 두 가지 유형으로 분류할 수 있다. 전자는 선주가 계약관계에 따라 그 상대방이 입은 손실 또는 손해에 대하여 부담하는 책임으로서, 화주와의 화물운송계약이나 선원과의 고용계약에 의하여 부담하는 책임 등이 이에 해당한다. 후자는 선주가 해상운송으로 인하여 그와 계약 관계에 있는 자 이외의 제3자에게 가한 손실 또는 손해에 대하여 부담하는 책임으로서, 유류 또는 유독·유해물질의 배출로 인한 오염사고의 피해자에게 부담하는 책임 등이 이에 해당한다.

해사책임의 유형 중에서 강제보험과 직접청구권은 주로 후자에 해당하는 제3자에 대한 비계약적 책임 분야에서 발전하였다. 선주의 제3자 책임과 관련해서는 피해자인 제3자의 보호를 위하여 일반 해사책임법의 전통적 법원칙을 수정한 국제협약이 제정되어 있다. 그 중 대표적인 것이 유조선으로부터의 화물유 유출로 인한 오염 피해자를 구제하기 위하여 1969년 채택된 CLC로서, 동 협약은 강제보험과 직접청구권 이외에 엄격책임의 원칙, 책임주체의 단일화, 후속 협약인 ‘1971년 유류오염손해의 보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약’(International Convention on Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971: FC)을 통한 2차적 보상기금의 운영이라는 점에서 해사책임법의 역사에서 새로운 획을 그었다.<sup>2)</sup> 1969 CLC와 1971 FC는 여러 차례 개정되었으나, 책임 구성 방식에는 변함이 없다.<sup>3)</sup> 이후 일반 선박으로부터의 연료유 유출

<sup>2)</sup> Hui Wang, “Shifts in Governance in the International Regime of Marine Oil Pollution Compensation: A Legal History Perspective”, Michael Faure and Albert Verheij(eds.), *Shifts in Compensation for Environmental Damage*, Springer, 2007, p.197.

<sup>3)</sup> 대표적인 것으로는 1969 CLC의 적용 범위 확대, 책임제한액 인상, 발효요건 완화 등을 주요 내용으로 한 1992 개정의정서, 책임제한액의 인상을 위한 2000년 개정의정서가 있다. 한편 2003년에는 FC에 의한 2차 보상을 초과하는 손해를 보상하기 위한 추가기금을 설치하는 협약이 제정됨으로써, 현재 유류오염피해에 대하여는 3단계에 걸쳐 배상 및 보상이 제공된다. 자세한 내용은 윤효영, “국제유류오염손해배상제도의 타당성에 관한 비판

로 인한 피해의 배상을 위한 2001년 연료유협약, 그리고 CLC와 연료유협약의 적용 대상인 유류 이외의 위험·유해물질의 유출로 인한 피해를 규율하기 위하여 HNS 협약이 채택되었다.<sup>4)</sup> 이들 협약 모두 구체적 내용은 차이가 있으나, CLC를 기본 모델로 하여 수정된 책임 원칙과 이를 보장하기 위한 강제보험 요건을 도입하였다.

우리나라는 1969 CLC와 1971 FC에 가입하고 이를 수용한 유배법을 제정하였고 이후 이들 협약에 대한 1992 개정의정서에 가입하고 그 내용을 반영하기 위하여 1997년 동법을 개정하였다. 2009년에는 2008년 11월 21일자로 발효된 연료유협약의 관련 내용을 별도의 단행법을 제정하는 대신 별도의 장(제3장)을 추가하는 방식으로 수용하고, 또한 유류오염피해에 대한 2003년 추가기금협약의 내용을 반영하기 위하여 유배법을 전면 개정하였다. 이처럼 현행 유배법은 CLC·FC 체제와 연료유 협약을 수용함으로써 유류오염에 대한 포괄적인 입법 형식을 취하고 있다. 유배법은 관련 국제협약의 내용과 거의 유사하지만, 우리나라의 해운 현실을 감안하여 일부 내용을 변형하여 수용하였다. 대표적으로 책임의 주체에 선체용선자를 추가하고 강제보험 대상 선박의 범위를 협약보다 확대하였다.<sup>5)</sup>

## (2) P&I 보험

해사책임협약에 구현된 책임 규정을 이행하고 집행하기 위해서는 보험의 역할이 아주 중요하다. 다양한 법체계 사이의 차이가 있음에도 불구하고, 일반적으로 보험은 개인적 사건의 경제적 결과를 많은 당사자 사이에 확산하고 이를 보험자가 수용하는 과정을 통하여 개인에 대한 예측 불가능한 사건이 가져올 수 있는 재정적 영향을 감소시킨다. 유사한 방법으로 해상보험은 해상 운송에 뒤따르는 모든 해상 위험과 책임을 보장해 준다.

적 검토”, 『경영법률』, 제20권, 제1호, 한국경영법률학회, 2009, 452-454면 참조.

4) 정식 명칭은 1996 ‘위험·유해물질 손해배상책임 및 보상에 관한 협약’(‘International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996) 이다. HNS 협약은 위험·유해물질(HNS 화물)을 운송하는 모든 선박으로부터의 HNS 화물의 유출로 발생한 오염손해에 적용된다. HNS 화물이란 IMO에서 제정한 선박해양오염방지협약(MARPOL), 국제위험물해상운송규칙(IMDG Code) 등에서 규정하고 있는 유류, 액화천연가스(LNG), 액화석유가스(LPG), 각종 화학물질 등 약 5,500여종의 화물을 말한다. 이 후 동 협약이 성립한지 10년의 시간이 흘렀음에도 협약 발효가 되지 않자 협약의 조기 발효를 위하여 2010년 4월 개정의정서가 채택되었다.

5) 윤희영, “유조선에 의한 유류오염손해에 대한 국제배상제도-미국 유류오염법과의 비교를 중심으로-”, 『환경법과 정책』, 제3집, 강원대학교 비교법학연구소, 2009, 166면.

해상 보험의 범주는 분류 기법이나 각국 국내법에 따를 때 다양할 것이나, 보통 화물보험, 선박보험, 운임보험 그리고 P&I 보험으로 구분된다. 이 중 P&I 보험은 선박의 소유 또는 운영에서 발생하는 선주의 제3자에 대한 책임과 비용을 담보하기 위하여 발전하였다.<sup>6)</sup> 화물보험 등 기타 해상보험의 보험자가 영리보험자인데 반하여, P&I 보험은 선주들로 구성된 P&I 클럽에 의하여 제공되는 상호보험의 형태를 취한다. 본 논문의 연구 대상인 강제보험과 직접청구권은 주로 선주의 제3자에 대한 책임을 규율하는 해사책임협약에 규정되어 있으므로, 그 책임의 담보에서 P&I 클럽이 특히 주된 역할을 한다.

## 2. 강제보험과 직접청구권의 발전

### (1) 해사책임에서 강제보험의 도입 경위

토리 개년(Torry Canyon)호 사고 이후 국제사회는 일반 해사책임에 적용되는 ‘1957 항행선 선주의 책임제한에 관한 국제협약’(International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships, 1957)으로는 유류 오염사고의 피해자에 대한 배상이 턱없이 부족하다는 사실을 깨달았다. 사고 조사와 그 후속 조치로서 유류오염피해의 배상책임에 대한 새로운 국제협약을 제정하기 위하여 UN의 정부간해사협의기구(International Consultative Organization; IMCO)와 국제해법회(Committee Maritime Institute; CMI)가 협력하였다. 이 과정에서 논의된 주요 쟁점 중의 하나가 바로 유류오염책임에 대하여 보험 가입을 강제하는 것이 바람직한지 여부와 그럴 경우 그러한 제도 구축에 실제적 어려움은 없는지에 관한 것이었다. 주요 국가의 해사법학회에서 CMI에 제출한 다수의 보고서는 강제보험제도의 도입을 반대하였다. 그 이유는 아래와 같다.

① 강제적인 보험가입의무는 유일하게 선주의 무자력을 보장하는 데 기여하는데, 무자력 문제는 유류오염청구만이 아니라 다른 모든 해사청구에서도 발생한다. 유류

---

6) 해상보험에 관한 제도와 법리는 영국을 중심으로 발전하였는데, 해상보험의 초창기 로이즈(Lloyd's) 등의 영국 내 영리보험자들은 선박 또는 적하 자체의 손상만을 담보하려 했고 선박소유자들이 부담하게 될 손해배상책임에 대해서는 보험인수를 거부하거나 고액의 보험료를 요구하였기 때문에 이 결과 해상에서의 위험에 대해 영리해상보험으로서는 완전한 보호가 불가능해진 선박소유자들이 그러한 현실을 타개하고자 스스로 일종의 공제 조합인 P&I Club을 만들고 여기에서 영리보험이 담보해 주지 않는 해상위험에 대해 상호 구제하였는데, 이것이 바로 P&I 보험의 기원이다. 박영준, “P&I 보험의 법적 성질”, 『보험법연구』, 제7권, 제1호, 한국보험법학회, 2013, 75-76면.

오염 청구와 같이 특정 부류의 청구에만 담보를 요구하는 것은 이들을 다른 청구인들에 비하여 우월한 지위에 두는 것으로서 형평성에 어긋날 수 있다.<sup>7)</sup>

② 강제보험은 장래의 불확실한 만일의 사태를 처리하기 위하여 해운업계에 추가 부담을 부과한다.<sup>8)</sup>

③ 강제보험은 높은 보험료와 연관되기 때문에 유류 운송의 운임과 나아가 최종적인 유류 가격에 영향을 미친다. 보험시장이 강제보험제도와 연관된 이와 같은 추가적인 가격을 수용할 수 있는지를 예측하기는 어려우며 경우에 따라서는 부보 불가능의 문제를 초래할 수 있다.<sup>9)</sup>

④ 강제보험의 조건이나 최소한의 담보에 대하여 국제적으로 통일된 어떠한 제도나 의견도 존재하지 않는 상황에서, 국제적인 강제보험제도를 달성하기는 아주 어려울 것으로 보인다.<sup>10)</sup>

이에 반하여 그리스와 일본의 해사법학회는 강제보험제도의 도입을 지지하는 의견을 피력하였다. 강제보험제도가 피해자에 대한 효과적이고 충분한 배상을 보장한다는 협약의 제정 목적에 기여한다는 것이 주된 이유였다. 강제보험의 도입에 관한 찬반 논의가 계속되는 동안 선주의 책임을 담보하기 위한 수단으로서 보험 이외에 다른 재정보증 수단의 이용을 허용하지는 의견이 프랑스와 스웨덴의 해사법학회에 의하여 제안되었다.<sup>11)</sup>

오랜 논의 끝에 결국 1969 CLC의 채택을 위한 최종 회의에서 강제보험의 도입하기로 하는 합의가 이루어지면서, 해상 운송의 역사상 처음으로 선주가 그의 책임에 대한 보험 내지 기타 재정보증을 제공하는 의무를 부담하게 되었다. 피해자에 대한 충분한 배상을 보장할 목적으로 자동차 사고 분야에서는 보험 가입이 일찍부터 강제적으로 되었음에도 불구하고, 해상법상 선주 책임에 대한 강제보험은 1969년 CLC가 채택된 이후에 비로소 도입되었다.

## (2) 해사책임에서 강제보험의 확대

강제보험은 사고 피해자에 대한 배상책임의 이행을 보장하는 것이다.<sup>12)</sup> 강제보

7) *Documentation CMI 1968-III*, German Maritime Law Association, pp.37-38.

8) *Id.*, Maritime Law Association of the United States, p.140.

9) *Id.*, German Maritime Law Association, p.38.

10) *Id.*, Maritime Law Association of the United States, p.140.

11) Ling Zhu, *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*, Springer, 2007, p. 52.

협 규정은 그렇지 않았다면 보험을 구입하지 않을 자들을 포함한 모든 선주들에게 협약에서 정한 책임제한액까지 보험을 가입하도록 강제하고,<sup>13)</sup> 이는 피해자에 의한 보험금의 이용가능성을 보장한다. 강제보험이 뒷받침 되지 않는다면, 아무리 높은 책임제한액을 가진 책임을 부과한다고 하더라도 선주가 무자력이거나 또는 수개의 단선회사를 설립하여 실제 자산을 분산하는 상황에서 피해자는 충분한 배상을 받을 수 없게 된다.<sup>14)</sup> 1969 및 1992 CLC에서의 강제보험제도는 유류오염피해자에게 충분한 배상을 제공한다는 협약의 목적을 성공적으로 달성하는 데 기여하였고, 이는 IMO로 하여금 유사한 강제보험 조항을 다른 해상책임협약에도 포함시키도록 만들었다. 1969년 CLC 이후 강제보험은 직접청구권과 함께 새로운 해상책임협약이 채택될 때마다 편입되면서 보다 광범위한 해상 청구에 확대되었다. 현재 강제보험제도를 도입한 해상책임협약으로는 1969 CLC과 이에 대한 1992년 개정의정서, 1996 HNS 협약과 2010년 개정의정서, 2001 연료유협약, 1974 해상여객 및 수하물의 운송에 관한 아테네 협약에 대한 2002년 개정의정서(2002 Protocol of Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by sea, 1974))<sup>15)</sup>, 2006년 해사노동협약(Maritime Labour Convention, 2006), 2007 난파물 제거에 관한 나이로비 협약(Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007)이 있다. 이들 협약을 비준한 체약국에서는 해당되는 선주책임에 대하여 강제보험제도를 운영하여야 한다.

이와 같이 강제보험제도는 해상책임 분야에서는 1969 CLC에 처음으로 도입된 이후 순차적으로 다른 분야의 해상책임협약과 국내법에 확대되고 있다. 이런 관점에서 본다면 선박의 운항과 관련된 책임에서 강제보험제도는 세계적으로 일반화되

12) 강제보험은 주로 사고피해자에 대한 보호를 제공하는 것이기는 하지만, 동시에 그것은 예상치 못한 높은 책임을 부담함으로써 직면할 수 있는 파국적 상황으로부터 가해자인 선주를 보호하는 역할도 한다.

13) 선주들은 대부분 P&I 보험을 비롯하여 그들의 책임을 부보하고 있으나, 만일 총 자산이 그들의 최대예상책임보다 적은 경우에는 보험을 구입하지 않기로 결정할 수 있다. 자동차보험에 관한 한 연구에 따르면 강제보험이 도입되지 않은 국가에서 무보험 운전자의 수가 20% 정도인데 반하여 보험이 강제적인 국가에서는 무보험 운전자의 수가 불과 1%에 불과하였다고 한다(Muhammad Masum Billah, *Effects of Insurance on Maritime Liability Law: A Legal and Economic Analysis*, Springer, 2014, p.137. footnote 41).

14) 해운회사가 부담하는 책임이 그 총자산을 초과하는 경우는 드물 것이지만, 해운업계에서 선단에 소속된 매 선박에 대하여 별개의 자회사를 설립함으로써 인위적으로 총자산을 적게 유지하는 관행은 널리 이용되고 있다. *Id.*, p.138.

15) 1974년 아테네협약에서는 강제보험과 직접청구권 조항을 두지 않았으나, 2002년 개정의 정서에서는 이들을 포함시켰다.



어 가는 추세라고 할 수 있다.<sup>16)</sup> 피해자의 직접청구권 조항 또한 CLC를 비롯하여 위에서 본 강제보험을 도입한 대다수 해사책임협약에서 규정하고 있으며 확대 추세에 있으나, 아직까지 강제보험제도에 비하여 보편적인 통일성을 가지고 있지는 않다.

### 3. 강제보험 관련 규정

#### (1) CLC 및 기타 해사책임협약

##### 1) 적용 대상 선박

CLC와 기타 협약에서는 ‘강제보험’의 정의 규정을 두고 있지 않으며,<sup>17)</sup> 그 대신 일정한 기준 이상의 총톤수를 가진 선박의 소유자에게 해당 협약에 의하여 정해지는 책임제한액까지 보험에 가입하거나 기타 재정보증을 유지할 의무를 부과하고 있다.<sup>18)</sup> CLC에 따르면 체약국에 등록되어 있고 2,000톤 이상의 산적유류를 화물로서 운송하는 선박의 소유자는 동 협약에 규정된 책임한도액에 해당하는 보험이나 은행보증 또는 국제보상기금에 의해 발급된 증명서 등과 같은 재정보증을 유지할 것이 요구된다(§7(1)). 연료유협약에서는 총톤수 1000톤 이상의 일반 선박에 강제보험이 요구된다(§7(1)).

우리 유배법에 따르면 200톤 이상의 유조선 소유자와 유류저장 부선의 소유자, 그리고 1000톤을 초과하는 일반 선박의 소유자에게 각각 해당되는 책임제한액까지 보험에 가입할 의무를 부과한다(제14조 1·2항, 제47조 1·2항). 미국의 OPA에서는 300톤 이상의 선박을 기준으로 보험 가입을 강제한다(33 USC §2716).

##### 2) ‘보험 기타 재정보증’의 의미

해상보험의 실무상 대부분의 선박소유자는 CLC를 비롯한 해사책임협약에 따라

16) 박영준, “2002 개정 아테네협약에서의 강제책임보험제도 도입에 관한 법적 고찰”, 『법학연구』, 제8집, 인하대학교 법학연구소, 2005, 8면.

17) ‘강제적’이라는 단어의 사전적 의미는 보통 행해져야만 하거나 법률이나 규정에 의하여 요구되는 것을 의미한다.

18) 강제보험을 채택한 협약 중에서 HNS협약은 다른 협약과는 달리 보험에 가입하는 것이 강제되는 선박의 톤수를 제한하지 않고 있기 때문에 선박의 크기, 종류, 선질을 불문하고, 실제로 HNS화물을 해상으로 운송하는 모든 선박의 보험가입이 강제된다(최진아·조경우, “HNS화물의 해상운송에 관한 책임협약의 주요내용 및 가입필요성에 관한 연구”, 『한국해법학회지』, 제32권, 제2호, 한국해법학회, 2010, 192면).

자신이 부담하게 될 책임에 대한 담보를 얻기 위하여 그가 회원으로 소속된 P&I 클럽과 협상한다. 그러나 선주는 P&I 클럽 이외의 영리보험자로부터 보험을 구입하거나 또는 보험 이외의 다른 재정적 담보를 획득할 자유가 있음은 물론이다. 이런 맥락에서 강제보험을 도입한 CLC 및 기타 해사책임협약과 관련 국내법, 미국 OPA는 모두 선주에게 보험 이외에 다른 형태의 재정보증 수단을 제공할 수 있는 선택권을 주고 있으며, 그 효과는 모두 동일하다. 이런 의미에서 강제보험제도에서 보험이란 전통적인 보험자 또는 기타 자격 있는 재정보증의 제공자에 의한 선주의 책임에 대한 재정적 담보로 해석될 수 있다.<sup>19)</sup>

그러나 협약은 용인되는 보험자에 대한 통일적 해석이나 재정적 보증을 제공하는 자의 적격성에 대한 기준에 대해서는 구체적 조항을 두고 있지 않다. CLC를 비롯한 해사책임협약과 OPA에서 보험 이외에 공통적으로 인정하는 수단은 은행의 보증이며, 이와 유사한 재정보증 수단이 선주의 책임을 담보하기 위한 요건을 충족하도록 허용된다. 무엇보다 이들 수단은 선주의 책임을 담보하기에 재정적으로 충분해야만 한다. 보험 이외에 기타 허용되는 재정보증 수단과 관련해서는 시장에 존재하는 다양한 재정보증 수단의 존재와 실질적 이용가능성을 고려하여, 일정 정도까지 그 범위를 명시적으로 규정하는 것이 강제보험제도의 원활한 운영을 위하여 도움이 될 것이다.

### 3) 강제보험의 당사자

CLC를 비롯한 해사민사책임협약에서 그에 따라 책임을 부담하는 자, 즉 책임당사자는 선박소유자이지만 그 정의는 각각 다르다. 예를 들어 CLC에서는 유조선의 등록 선주만이 선박소유자로서 책임을 부담하는 데 반하여(§1(3)), 연료유협약에서는 선박소유자란 개념에 등록선박소유자 이외에 선체용선자, 선박의 관리자 및 운항자가 포함된다(§1(3)). 책임당사자의 정의에 대한 해사책임협약간의 차이에도 불구하고, 보험가입의무는 등록 선주나 또는 운송의 전부 또는 일부를 실제적으로 수행하는 운송인에게 부과된다.<sup>20)</sup> 그 결과 CLC에서는 등록 선주만이 책임당사자

<sup>19)</sup> Ling Zhu, “Probing Compulsory Insurance For Maritime Liability”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.45, Jefferson Law Book Company of Baltimore, 2014, p.69.

<sup>20)</sup> CLC 및 연료유협약에서는 등록 선주에게만 보험가입 의무를 부과하고 있는 반면(§7(1)), 2002 아테네 협약에서는 등록선주 이외에 실제 운송인도 보험에 가입하여야 한다 (§4bis(1))

이자 보험가입 의무자이지만, 연료유협약에서는 등록 선주 이외의 다른 자들이 책임당사자로 될 수 있음에도 불구하고 보험가입 의무자는 등록 선주로 한정된다. 따라서 등록 선주 이외의 책임 있는 자가 보험이나 기타 재정보증을 보유하고 있는 경우, 연료유 오염의 피해자가 이들의 보험자를 상대로 보험금을 직접 청구할 수 있는지 문제될 수 있다. 연료유협약에서는 “오염손해의 배상청구는 등록선박소유자의 오염손해책임에 대하여 재정보증을 제공한 보험자 또는 재정보증자를 상대로 직접적으로 제기될 수 있다.”고 규정하고 있다(§7(10) 1문). 즉 연료유 협약에서는 책임당사자인 선박소유자와 보험가입의무자인 등록선박소유자를 구분하고 있으며, 다른 책임 당사자들이 자발적으로 보험을 구입하고 있는 경우에도, 피해자는 보험가입의무가 있는 등록 선주의 보험자를 상대로 해서만 직접청구권을 행사할 수 있다.<sup>21)</sup>

#### 4) 강제보험의 이행 확보

강제보험을 도입한 해사책임협약들은 당해 협약에 따라 요구되는 보험 기타 재정보증의 실효성을 확보하기 위하여 체약국에게 일정한 권한과 의무를 부과하는 규정을 두고 있다. CLC에 따르면 체약국의 관할기관은 국적선은 물론 외국적선의 경우에도 보험 기타 재정보증이 동 협약에 따라 유효한 것임을 입증하는 증명서를 그 합치 여부를 결정한 후 각 선박에 발행하여야 하며, 선주는 이렇게 발행되거나 인증된 증명서를 선상에 비치해야 한다(§7(2)). 즉 체약국은 보험이나 재정보증이 마련되어 있다는 사실을 확인하는 증명서 발급에 대한 권한과 책임이 있다. 증명서의 형식은 협약의 부속서에 규정되어 있다. 나아가 체약국은 자국의 국적선이 협약에 따른 증명서를 발급받지 않는 한 취항하는 것을 허가하여서는 안 될 뿐만 아니라(§7(10)), 선박이 산적한 유류 2,000톤 이상을 화물로서 실제로 운송하고 있는 경우에는 그 선박이 어디에 등록되어 있는지를 불문하고 체약국의 영역 내에 있는 항구에 입출항하거나 또는 영해 내에 있는 해상 터미널에 출입하는 모든 선박에 대하여, 협약에 따른 보험 또는 기타의 보증이 적용되도록 국내 법령에서 보장할 의무가 있다(§7(11)).

CLC 이외에 다른 해사책임협약들도 강제보험제도의 집행을 위하여 유사한 방식을 취한다.<sup>22)</sup> 책임의 이행을 보장하기 위하여 강제보험을 도입한 경우 그 집행을

<sup>21)</sup> Ling Zhu, *supra note 12*, p.69.

<sup>22)</sup> 예를 들어 연료유협약 §7(2)(11)(12).

위한 관할 행정기관의 개입은 필수불가결한 것으로서, 이러한 현상은 CLC 등 해사책임 분야에서만 요구되는 것은 아니다. 우리 환경오염피해구제법 역시 적용 대상 시설의 인·허가 기관으로 하여금 인·허가시 적합한 환경책임보험 가입 여부를 확인하고(제19조2항), 이를 위한 전산시스템을 구축하도록 하며(제38조), 보험자나 사업자에게 보고 또는 관련 서류의 제출을 명할 수 있는 권한을 부여하였다(제39조 1, 2항).

## (2) 일반 해사책임과 강제보험

### 1) 1976/1996 선주책임제한협약

화물손실에 대한 배상청구를 비롯한 일반적인 해사청구에 적용되는 1976 내지 1996 LLMC에는 강제보험 조항이 없다(LLMC 1976 2(1)(a)(b)). 이에 따라 유류오염피해 등과 같이 별도의 협약에 의하여 규율되는 해사책임 분야를 제외하고 일반 해사책임에서는 강제보험제도가 운영되지 않는다. 그런데 2001년 연료유협약은 강제보험을 도입하면서도 CLC나 HNS와 같이 전속적인 책임제한기금의 설치를 인정하는 대신 그 부보금액을 1976 또는 1996 LLMC에 따른 책임제한액으로 규정하고 있다(연료유협약 제7조 1항). 연료유협약의 체약국에 등록된 선박은 1976 내지 1996 LLMC에 따른 책임제한액까지 보험을 지니도록 요구되고, 연료유오염과 일반 해사청구의 원고들은 동일한 책임제한기금을 공유하게 된다. 결과적으로 LLMC에서 강제보험을 요구하지 않고 있음에도 불구하고 연료유협약에 따른 강제보험 규정은 간접적으로 대부분의 해사책임에 대한 보험의 이용가능성을 보장한다. 즉 연료유협약에 가입한 국가에서, 강제보험제도는 모든 유형의 해사책임에 공통된 특징이 되었다.<sup>23)</sup>

### 2) 유럽연합의 2009/20/EC 지침

위에서 본 연료유협약에 따른 해사책임 전반에서의 강제보험의 도입이라는 결과와는 별도로, 2009년 4월 23일 제정된 유럽 연합의 ‘해사 청구에 대한 선주의 보험에 관한 지침’(2009/20/EC 지침)은 일반 해사책임에 강제보험을 도입하였다. 동 지침은 선주에게 1996 LLMC의 적용 대상인 해사 청구에 대한 책임을 담보하기 위한 보험 기타 재정보증을 요구하고 있다. 그 부보금액은 1996 LLMC에 규정된 책임제한액과 동일해야 하며, 가입 대상 선박은 총톤수 300톤 이상의 선박으로서

<sup>23)</sup> Muhammad Masum Billah, *supra note 14*, p.140.

군함이나 기타 비상업적 목적으로 이용되는 국가가 소유하거나 운항하는 선박은 제외된다(§4(3)). 동 지침은 회원국에게 2012년 1월 1일까지 개별적으로 1996 LLMC에 가입하도록 하고, 이후 동 지침에 따른 회원국 국내법으로의 전환을 예정하고 있다.<sup>24)</sup>

위 지침은 원래 유럽 위원회(European Commission)가 대규모 유출 사고인 Erika, Prestige호 사고 이후 발표한 제3차 해상안전 패키지에 포함되어 있던 ‘선주의 민사책임과 재정 보증에 대한 지침안’을 대체한 것이다. 원래의 지침안은 선주의 책임을 개혁하기 위하여 모든 회원국의 1996 LLMC 가입, 선주 책임에 대한 재정보증의 강화, 그리고 책임제한 배제사유의 ‘중과실’ 대체와 같은 내용을 포함하고 있었으나, 해운업계와 P& I 클럽의 강력한 반대에 부딪히면서 그 절충안으로서 채택된 것이 바로 ‘해사 청구에 대한 선주의 보험에 관한 지침’이다. 수정된 지침은 비록 해사 책임의 개혁에서 강제 보험을 요구하는 방향으로 그 취지가 퇴색되기는 하였지만, 유럽 연합의 수역으로 들어오는 모든 선박이 적어도 1996 LLMC에 따른 최소한의 보험 담보를 소지하는 것을 보장한다는 점에서 중요한 의미를 갖는다.<sup>25)</sup>

#### 4. 직접청구권 관련 규정

##### (1) 강제보험과의 연계

강제보험제도의 주된 목적은 책임당사자의 무자력 등에 대비하여 피해자에게 충분한 배상을 보장하기 위한 것이다. 만일 보험에 가입되어 있더라도 선주가 사고 후 보험금을 수령하고도 이를 피해자에게 배상금으로 지급하지 않거나 보험약관의 면책조항의 적용으로 보험금을 청구할 수 없다면, 비록 강제보험이 도입되어 있다고 하더라도 피해자는 충분한 배상을 받을 수 없다. 따라서 강제보험을 도입한 해

<sup>24)</sup> Gotthard Gauci, “Compulsory Insurance EC Directive 2009/20/EC-An Adequate Solution for Victims or Is it also Time for the Abolition of Maritime Limitation of Liability and the Establishment of an International Fund as an Insurer of Last Resort”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.45, Jefferson Law Book Company of Baltimore, 2014, p.90.

<sup>25)</sup> Debra L. Doby, “The Wreck of the Andrew J. Barberi : Revaluating the Role of the U. S. and E. U. Limitation of Liability Statutes”, *Florida Journal of International Law*, Vol.23, University of Florida Levin College of Law, 2011, p.316

사민사책임협약은 대부분 그 불가분적 일부로서 피해자가 직접적으로 보험자에게 보험금을 청구할 수 있는 권리를 부여하고 있다.<sup>26)</sup> 이는 현대 보험법 및 우리 환경오염피해구제법을 비롯한 외국의 환경책임법제에서 피보험자 이외의 제3자에게 책임보험자를 상대로 한 직접청구권을 인정하고 있는 추세와도 일치한다.<sup>27)</sup>

나아가 직접청구권이 인정되더라도 보험자가 피보험자에 대한 증권사의 항변이나 예외를 피해자에게 주장함으로써 보험금 지급을 거절할 수 있다면, 이를 인정하는 실질적 취지가 반감될 것이다.<sup>28)</sup> 따라서 피해자 등 제3자를 확실하게 구제하기 위하여 단순히 직접청구권을 인정하는 것에서 나아가 보험자가 보험약관상의 항변절단에 관한 내용을 명문으로 규정할 필요가 있으며, 아래에서 보는 바와 같이 CLC 등 기타 해사민사책임협약은 이러한 방식을 취하고 있다.

## (2) CLC 및 기타 해사책임협약

CLC는 “오염손해에 대한 배상의 청구는 오염손해에 대한 소유자의 책임을 위한 보험업자 또는 재정보증을 제공하고 있는 기타의 인을 상대로 직접 제기될 수 있다.” 규정함으로써 피해자의 직접청구권을 명문으로 인정하고 있다(1992 CLC 제7조 8항 1문). 이는 제3자가 보험자를 상대로 청구를 제기할 수 없었던 보험법의 원칙에 대한 중요한 예외를 인정한 것이다.

나아가 CLC는 보험자는 피보험자의 ‘고의적 위법행위’(wilful misconduct)를 제외하고 피보험자인 선주를 상대로 원용할 수 있었던 보험증권상의 어떠한 항변도 오염피해자에게 주장할 수 없다고 규정한다. 그러나 선주의 파산 또는 청산을 제외하고 선주 자신이 주장할 권리를 가지게 되는 항변은 여전히 원용할 수 있다. 즉 CLC에는 선주가 오염피해에 대한 배상책임을 면할 수 있는 사유를 열거하고 있는데,<sup>29)</sup> 피해자가 보험자에게 직접 청구를 하는 경우 보험자는 선주가 원용할

26) 2006년 해사노동협약은 강제보험은 도입하면서 선원 등의 직접청구권은 인정하지 않았으나, 대신 P&I 클럽이 보험약관을 개정하면서 선원이 재해보상을 입은 경우에는 보험자에 대한 직접청구권을 허용하고 있다.

27) 원칙적으로 보험은 보험자와 피보험자인 선주 간의 계약이기 때문에, 보험자와 제3자인 피해자 사이에는 계약관계가 존재하지 않으므로 제3자는 보험자를 상대로 보험계약에 따른 보험금 지급을 청구할 수 없다. 그러나 현대 보험법에서는 피해자 구제와 책임보험이 가지는 실질적 기능을 근거로 제3자인 피해자의 직접청구권을 인정한다. 다만 제3자의 직접청구권이 인정되는 범위와 요건 등은 각국의 국내법에 따라 차이가 있다.

28) Muhammad Masum Billah, *supra note 14*, p.58.

29) 선주는 유류오염손해가 (a) 전쟁행위, 적대행위, 내란, 폭동 또는 예외적으로 불가피한, 불가항력적인 성질의 자연 현상으로부터 발생하였거나, 또는 (b) 제 3자에 의하여 손해

수 있는 이들 면책사유는 주장할 수 있다. 또한 선주 자신은 책임제한권을 상실했다고 하더라도, 보험자는 여전히 피해자를 상대로 협약에서 정해진 책임제한액만큼 자신의 책임을 제한할 수 있다(§7(8)). 2001 연료유협약 역시 보험자 또는 재정보증인을 상대로 한 직접청구권을 인정하면서, CLC에서와 유사하게 보험자의 항변을 일정 사유로 제한됨을 명시하고 있다(§7(10)). 이러한 직접청구권의 인정과 보험자의 항변 제한은 미국 OPA에서도 유사하게 규정되어 있다(33 USC §2716(f)).

우리 유배법에서도 CLC와 연료유협약의 직접청구권 규정과 동일한 내용을 두고 있다. 즉 유류오염 사고의 피해자는 선주가 고의로 손해를 발생시킨 경우를 제외하고는 보장계약이 체결된 보험자를 상대로 직접 손해배상의 지급을 청구할 수 있으며(제16조 1항, 제49조 1항), 이 경우 보험자는 선주가 피해자에 대하여 주장할 수 있는 항변만으로 대항할 수 있다(제16조 2항, 제49조 1항). 항변 제한에 관한 제2항은 CLC와 그 표현 방식에서 차이가 있으나 결국 보험자가 보험약관상 선주에게 대항할 수 있는 항변으로 대항할 수 없다는 의미라는 점에서 동일하다. 그 밖의 해사책임에 관하여는 일반 해상법상 직접청구권을 인정하는 명문의 규정이 없으나, 상법 제724조에서 책임보험자에 대한 직접청구권을 인정하고 있으며, 일견 이 조항은 선주의 책임보험자인 P&I 클럽을 상대로 행사할 수 있다고 해석된다. 그러나 P&I 클럽이 외국계 보험자인 경우에는 상법 이외에 국제사법이 적용되어야 하므로, 결국 일반 해사책임에서 직접청구권의 인정 여부는 준거법에 따라서 결정될 것이다.<sup>30)</sup>

### (3) 일반 해사책임과 직접청구권

앞에서 본 바와 같이 일반 해사책임에서의 청구인들이 연료유 유출로 인한 피해자들과 동일한 선주책임제한기금을 공유하는 결과 간접적으로 강제보험의 혜택을 보는 것과는 달리, 일반 해사책임의 청구인들에게는 보험자에 대한 직접청구권이 인정되지 않는다. 유럽 연합의 2009/20/EC 지침 역시 다수의 실질적 청구에 대하여 강제보험을 규정하고 있음에도 불구하고, 피해자를 위한 보험자에 대한 직접청

---

를 야기하려는 의도를 가지고 하여진 작위 또는 부작위에 전적으로 기인하거나, 또는 (c) 등대 또는 기타 항행 보조 시설의 유지를 책임지고 있는 정부 또는 기타 기관의 직무수행에 있어서의 부주의 또는 기타 부당한 행위에 전적으로 기인하는 경우에 해당함을 입증하는 경우에는, 어떠한 책임도 부담하지 않는다(CLC §3(2)).

30) 김창준, “P&I Club에 대한 직접청구권”, 『보험법연구』, 제5권, 제1호, 한국보험법학회, 2011, 35면.

구권에 대하여는 언급이 없다. 이는 CLC 등 해상책임협약에서 피해자의 충분한 배상을 위하여 강제보험과 함께 직접청구권을 규정하고 있는 추이에 반하는 것이다. 아마도 위 지침의 적용 범위가 특정 유형의 해상책임이 아니라 300톤 이상의 선박과 관련된 모든 해상책임에 걸치기 때문에, 강제보험과 연계하여 직접청구권 조항을 포함시킬 경우 대다수 선주의 제3자에 대한 책임을 담보하는 P&I 클럽의 ‘선지급 원칙’(pay to be paid rule)과 정면으로 충돌하는 것을 우려한 결과로 보인다. 지침 제3조(c)에서 ‘현재 P&I 국제그룹에 의하여 제공되는 유형의 보상보험 (Indemnity Insurance)’이라고 언급한 것은 P&I 클럽의 선지급 원칙을 전제로 하는 것으로 이러한 추론을 뒷받침 해 준다. 직접청구권과 P&I 보험의 선지급 원칙과의 관계에 대하여는 다음 장에서 상세하게 검토한다.

### III. 해상책임에서 강제보험과 직접청구권 관련 쟁점

#### 1. 강제보험의 효과

##### (1) 손해 배상에서의 효과

강제보험이 충분한 배상과 사고의 예방이라는 책임법의 목적에 미치는 효과에 대하여는 상반되는 견해가 존재한다. 해상책임 분야에서 강제보험이 피해자의 손해 배상청구를 용이하게 만들고 충분한 배상을 보장하는 데 기여했다는 점에는 대체로 일치한다. 불법행위자가 판결을 받은 손해액을 지급할 능력이 없다면 책임을 묻는 것은 거의 효과가 없다. 제한된 재정능력을 가진 자가 제3자에 대하여 상당한 금액의 손해에 대하여 책임을 부담하는 경우, 책임은 그 자가 보험을 가지고 있는 경우에만 충족될 수 있다. CLC 채택 당시 강제보험의 도입에 대한 주된 찬성 논거 역시 아무리 선주에게 무과실책임과 높은 책임제한액을 인정하더라도 선주의 책임이 그 자산을 초과하는 무자력의 경우에는 피해자가 그에 따른 배상금을 얻지 못할 것이라는 우려 때문이었다.<sup>31)</sup> 강제보험은 동 제도가 없었더라면 보험을

31) 해운회사의 책임이 그 자산을 초과하는 경우는 드물겠지만, 회사는 자회사를 설립함으로써 인위적으로 그의 자산을 적게 유지할 수 있을 것이다. 선박 소유 회사는 보통 선단에 있는 매 선박에 대하여 별개 회사를 설립한다. 단선 회사를 설립하는 관행은 해운업계에서 아주 광범위하게 확산되어 있다(Muhammad Masum Billah, *supra note 14*, pp.137-138).



구입하지 않는 결정을 할 자들을 포함한 모든 선주들에게 CLC 등 기타 해사책임 협약에서 정해진 최대 책임제한액까지 보험에 가입하도록 강제함으로써, 결과적으로 피해자에 대한 보험금의 이용가능성을 보장한다. 이런 이유로 시간이 지날수록 강제보험은 해사민사책임의 배상 목적을 달성하는 데 크게 기여한다는 것이 입증되었다.<sup>32)</sup>

## (2) 사고 예방에서의 효과

피해자의 배상에 미치는 긍정적 효과와는 달리 강제보험이 오히려 사고 예방을 약화시킬 수 있다는 우려가 여전히 제기된다. 즉 사고 이후 배상금 지급의무가 최종적으로 보험자에게 전가되기 때문에, 피보험자가 사고로 인한 잠재적 손실을 피하려는 동기를 적게 가질 수 있는 도덕적 위험의 문제가 발생할 수 있다는 것이다.<sup>33)</sup> 강제보험의 도입과 사고 예방 사이의 연관성을 분명하게 증명할 수는 없지만, 일반적으로 보험업계는 기업의 환경위험 관리 실태를 개선하는 데 있어서 규제기관을 보조하는 독특한 지위에 있다.<sup>34)</sup> CLC를 비롯한 해사책임협약에 따르면 보험을 구입하거나 보험 관련 증명서를 제시하지 못하는 선박은 계약국 항구에 입항하는 것이 허용되지 않을 수 있다. 감항능력이 없는 선박은 보험을 얻을 수 없을 것이고 이 경우 선주는 불리한 상황에 처할 수 있다. 실제로 P&I 클럽은 그 회원인 선주가 오염 사고를 감소하거나 피하도록 유도하기 위하여, 클럽은 선박의 가입 시 선박의 상태에 대한 조사를 하고, 전체 보험기간 동안 클럽에 의하여 승인된 선급협회에 의한 일정한 선급을 유지하도록 요구한다. 신청 대상 선박이 일정 선급을 갖추고 있지 않거나 어떤 방식으로든지 선급에 관한 클럽 규정에 부합하지 못하는 경우, 보험관계가 중단되고 보험기간이 종료될 수 있다는 규정을 두는 것이 일반적 관행이다.<sup>35)</sup> 결국 이러한 보험의 규제적 역할을 통하여 강제보험

32) 미국에서 강제보험이 있었던 경우 유류유출비용의 98%가 배상되었던 반면, 보험이 강제적이지 않았던 경우에는 불과 27%정도에 불과하였다고 한다(Michael N. Tsimplis, "The Bunkers Convention 2001: Completing and Harmonizing the Liability Regime for Oil Pollution from Ships?", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, LLP Professional Publishing, 2005, p.94).

33) Kenneth S. Abraham. "Environmental Liability and the Limits of Insurance", *Columbia Law Review*, vol.88, Columbia University, 1988, pp.942-946.

34) OECD, *Maritime Transportation Committee Report on the Removal of Insurance from Substandard Shipping*, 2004, p.66.

35) Ling Zhu, *supra note 20*, p.55.

제도는 전반적으로 선박에 대한 안전과 환경 기준의 보다 나은 이행에 기여함으로써 해상운송과 연관된 잠재적 위험의 감소를 가져올 수 있다.

## 2. 강제보험과 보험시장의 인수능력

민사책임의 이행을 보장하기 위하여 강제보험을 도입했다고 해서 그것이 자동적으로 이에 상응하는 보험시장을 형성하는 것은 아니다. 새로운 해상책임협약이 제정되고 강제보험 규정을 포함하고 있는 경우, 선주는 P&I 클럽에 가입함으로써 이를 부보하려고 할 것이나 이러한 입법적 요구를 수용하려는 P&I 클럽의 결정은 당해 위험의 성격, 잠재적 책임의 한계와 같은 다양한 요인들에 따라 좌우된다. CLC를 비롯하여 선주의 책임을 증가시키거나 강제보험이나 직접청구권 규정을 두고자 했던 대부분의 해상책임협약의 제정 과정에서 선주와 그들의 책임보험자인 P&I 클럽들은 그러한 책임 위험이 부보가능하지 않다거나 이를 부보하기에는 보험시장의 인수능력이 부족하다는 이유를 들어 그 채택에 반대하였다.<sup>36)</sup> 보험자의 입장에서 이상적으로 부보가능한 상황이란 i) 잠재적 손해는 상당하지만 가능성은 높지 않고 그 결과 보험이 실행 가능할 것, ii) 손해의 발생가능성이 보험자에 의하여 정확하게 계산될 수 있을 것, iii) 다수의 동질의 위험에 노출된 단체가 있을 것, iv) 인수되는 위험이 우발적이고 우연할 것, v) 보험자가 손해의 보상 여부를 결정하기 위하여 손해의 발생 시기와 장소를 알 수 있을 것, vi) 보험자가 그 이상으로 재난적 위험에의 노출(catastrophe exposure)이 없을 것이라고 합리적으로 확신할 수 있는 일정한 한계가 있을 것 등의 요소를 포함한다.<sup>37)</sup>

CLC 등 협약 채택 과정에서의 반대에도 불구하고 P&I 클럽은 이후 동 협약에 따른 선주의 유류오염 손해배상책임을 담보하기 시작하였다. 그러나 개별 P&I 클럽이 담보위험을 항상 독자적으로 처리하는 데에는 한계가 있었기 때문에, 재보험을 통하여 클럽 운영의 안정을 꾀하기 위하여 국제 P&I 그룹을 설립하였다. 국제 P&I 그룹에서는 폴 협정을 체결하여 유류오염사고 발생시 10억 달러까지는 개별 P&I 클럽들이 부담하고 10억 달러를 초과하는 부분은 국제 P&I 그룹에 속한 각 회원 P&I 클럽들이 부담하게 된다. 국제 P&I 클럽의 재보험계약은 단일 보험으로는 세계에서 가장 규모가 큰 재보험계약으로서 전 세계 상선의 90-95%를 담보한다. 나아가 국제 P&I 그룹은 설립 후부터 1951년까지는 담보위험을 외부에 재보험

<sup>36)</sup> 자세한 내용은 Muhammad Masum Billah, *supra note 14*, pp.51-61 참조.

<sup>37)</sup> Ling Zhu, *supra note 20*, p.69. footnote 24.

으로 부보하지 않고 자체적으로 처리해 오다가 1951년부터 자신들의 1차 보유액(1st Layer)을 초과한 부분을 일반 영리보험시장인 로이즈(Lloyd)에서 재보험으로 구독하기 시작하였다. 국제 P&I 보험은 협정에 의하여 독특한 방법으로 재보험을 처리하고 있는데, 만일 유류오염 사고로 인한 손해액이 로이즈와의 재보험금액(2nd Layer)을 초과할 경우 그 초과 부분은 다시 국제 P&I 그룹의 책임으로 돌아오게 된다.<sup>38)</sup> 장차 해사책임협약상의 책임 내용이 더 강화되거나 또는 새로운 위험이 출현하고 이에 관한 책임법이 제정된 경우에는 보험시장의 인수능력이 문제될 수 있으나, 현재로서는 CLC 등에 따른 유류오염피해 배상책임 위험을 담보하기 위한 보험시장의 인수능력은 충분한 것으로 보인다.

### 3. 직접청구권과 보험자의 법적 지위

#### (1) 직접청구권과 P&I 클럽의 선지급 원칙과의 관계

대부분의 P&I 클럽의 보험약관에는 클럽의 보상의무는 피보험자인 선주가 제3자에게 배상금을 지급하였을 때 비로소 발생한다는 조항을 두고 있다.<sup>39)</sup> 이는 P&I 클럽의 보험금 지급 관행으로서 흔히 ‘선지급 원칙’(‘pay-to-be payed’ or ‘pay first’ rule)으로 알려져 있다. 이 원칙은 P&I 보험의 성질을 책임보험이 아니라 보상보험으로 보는 입장과 연결된다. P&I 보험을 책임보험(liability insurance)으로 보는 견해에 따르면 P&I 보험은 보험사고의 발생으로 장차 피보험자가 제3자에게 부담하게 될 책임을 담보하는 보험이므로, P&I 클럽의 보상의무는 보험사고의 발생으로 성립한다. 이에 반하여 보상보험(indemnity insurance)으로 보는 견해에 따르면 P&I 보험은 피보험자가 실제로 배상책임을 부담하고 이를 면한 경우에만 보험자가 피보험자에 대한 변상(reimburse) 또는 보상(indemnity) 의무를 지는 보험이므로, 피보험자가 제3자에게 실제로 손해의 배상을 한 이후에만 P&I 클럽의 보상의무가 발생한다.<sup>40)</sup> 즉 P&I 보험의 선지급 원칙은 동 보험을 보상보험으로 보는 입장의 주된 근거가 된다.

다수 국가에서는 피해자 보호라는 정책적 배려에서 책임보험자에 대한 제3자의

38) 자세한 내용은 김화섭, “P&I 보험의 현황과 개선방안에 관한 고찰”, 『해양비즈니스』, 제 13호, 한국해양비즈니스학회, 2009, 23-24면 참조.

39) 보통 “선주는 그가 책임을 이행하거나 손해 또는 비용이나 경비를 지급하기 위하여 지급했던 금액에 대하여만 보험금을 청구할 수 있다”거나 이와 유사한 내용이 기재되어 있다.

40) 박영준, 앞의 논문(각주 7), 85면.

직접청구권을 명문으로 인정하는 경우가 많다. 개별 국가마다 구체적 내용은 차이가 있으며, 그 법적 성질과 행사 요건 등과 관련해서는 많은 논의가 있다. 특히 해사 사건에서는 피해자인 제3자가 P&I 클럽을 상대로 직접청구권을 행사하는 경우, P&I 클럽이 약관상의 선지급 조항을 근거로 피보험자인 선주로부터의 배상금 지급이 없었다는 이유로 보험금 지급을 거절할 수 있는지 문제된다. P&I 보험을 보상보험으로 보는 입장에 따르면 피해자의 직접청구권은 보험의 성질상 원천적으로 인정될 수 없지만, 그 결론은 해당 사건에 적용되는 직접청구권 규정의 구체적 내용에 따라 좌우된다. P&I 보험약관에서는 보험관계에 대한 준거법으로 영국 법을 지정하고 있는 경우가 대부분이다. 그 동안 영국의 대법원 판례는 1930년 ‘보험자에 대한 제3자 권리법’(Third Parties(Right’s against Insurers) Act, 1930)에서 피보험자의 파산이나 청산 등 지급불능인 경우에 피해자인 제3자에게 직접청구권을 인정하고 있으나, 이 규정에 의하여 제3자는 직접청구권과 함께 피보험자의 보험계약상 의무도 같이 부담한다는 이유로, 해사청구 사건에서 P&I 클럽은 피보험자가 보험금을 청구하는 경우에 취할 수 있는 모든 항변 수단을 제3자에게도 대항할 수 있다는 입장을 취해 왔다.<sup>41)</sup> 이에 따르면 P&I 클럽은 약관상의 선지급 조항을 항변사유로 원용하여 보험금 지급을 거절할 수 있다. 제3자 권리법은 2010년 3월 25일 피해자가 더 쉽게 더 빨리 더 적은 비용으로 가해자의 책임보험자로부터 보상받을 수 있도록 전면 개정되었고, 그 내용에 제3자의 권리는 피보험자의 선지급 원칙으로 침해되지 않는다는 조항을 신설하였다(§9(5)). 그러나 이 규정은 인명사상에 관한 책임의 경우를 제외하고는 해상보험계약에는 적용되지 않는 것으로 되어 있다(§9(6)). 결국 제3자가 인명사상 책임 이외의 선주의 책임에 대하여 직접청구권을 행사하는 경우에는, P&I 클럽은 여전히 선지급 조항을 원용하여 보험금 지급을 거절할 수 있다.<sup>42)</sup>

위에서 본 영국법의 태도와 같이 피해자의 직접청구권이 인정되더라도 P&I 클럽이 선지급 조항을 항변사유로 주장할 수 있다면, 이것은 피해자 보호를 위하여 직접청구권을 인정하는 실익을 훼손시키는 결과가 된다. 영국의 대법원 판례가 이러한 입장을 취할 수 있었던 것은 직접청구권에 대한 일반법인 1930년의 제3자 권리법이나 CLC를 수용한 영국의 국내법인 상선법(the Merchant Shipping Act)의 직접청구권 관련 조문에 보험자의 항변 제한에 관한 내용이 포함되어 있지 않기 때

41) 자세한 내용은 Gotthard Gauci, *supra note 25*, pp.83-85.

42) 문병일, “보험자에 대한 직접청구권의 법적 성질, - P&I 보험을 중심으로”, 『한국해법학회지』, 제32권, 제2호, 한국해법학회, 2010, 245면.

문이다.<sup>43)</sup> 이에 반하여 강제보험을 도입한 CLC 등 기타 해사책임협약에서는 대부분 보험자가 보험계약에 따라 피보험자인 선주에게 주장할 수 있는 항변을 가지고 제3자에게 주장할 수 없다는 명문의 규정을 두고 있다. 즉 이들 협약에 의하여 피해자가 직접청구권을 행사하는 경우에는 P&I 클럽이 선지급 조항을 근거로 보험금 지급을 거절할 수 없음이 분명하다.<sup>44)</sup>

## (2) 직접청구권의 도입과 P&I 클럽의 책임 강화

강제보험 요건에 의하여 P&I 클럽은 계약국 정부의 행정기관에 의한 보험증서의 발행이 가능하도록 협약에서 요구된 선주의 책임에 대한 보험 담보가 준비되어 있다는 사실에 대한 필요한 증거를 제공해야만 한다. 또한 직접청구권 규정에 따라 관련 협약에서 정한 손해가 발생한 경우 피해자는 선주의 배상금 지급 여부와 상관없이 곧바로 보험자를 상대로 보험금을 청구할 수 있다. 이처럼 자신들의 책임이 증가하기 때문에 P&I 클럽들은 강제보험과 직접청구권이 포함된 해사책임협약이 제정될 때마다 우려를 표명하면서 이를 반대해 왔다. P&I 클럽들은 이들 조항들로 인하여 자신들은 보험자가 아니라 선주의 보증인으로서 역할을 하게 될 것이라는 이유로 그 도입에 반대했었다. 특히 이러한 입장은 미국이 OPA를 제정하였을 때 훨씬 분명해졌다. 미국 OPA에서도 강제보험제도에 따라 책임당사자들은 일정한 형식의 재정보증에 의하여 지원될 것이 요구되는데, 책임제한권이 상실되거나 배제되는 사유를 광범위하게 규정함으로써 책임당사자는 실질적으로 무한책임을 부담한다. 여기에 피해자에 의한 직접청구권이 인정되고 그를 상대로 항변이 제한되기 때문에, 보험자를 비롯한 재정보증인들은 잠재적으로 무제한의 오염책임을 보증하는 지위에 처할 수 있다.<sup>45)</sup> 이런 이유로 P&I 클럽들은 선주의 제3자 책임에 대한 보증인이 아닌 보험자로서의 지위를 주장하면서, OPA에 따른 선주의

43) 우리 법체계에서는 상법 제724조에서 책임보험자에 대한 제3자의 직접청구권을 인정하고 있으며, 영국의 1930년 제3자 권리법과 마찬가지로 보험자의 보험약관상 항변의 원용 여부에 대하여 구체적 언급이 없다. 그러나 다수의 학자들과 대법원 판례는 제3자의 직접청구권 행사시 P&I 클럽은 선지급 항변으로 대항할 수 없다고 보고 있는데, 그 이유는 선지급 조항을 직접청구권에 대항하는 항변사유로 해석하는 한 제3자의 직접청구권을 불가능하게 하는 결과가 되기 때문이라고 한다(김창준, 앞의 논문, 35면).

44) 김인현, “해상 여객 및 수하물 운송에 관한 2002년 개정아테네협약”, 『상사법연구』, 제22권, 제1호, 한국상사법학회, 2003, 537면.

45) OPA는 실제로 선주를 비롯한 책임당사자에게 동법에 따른 재정책임증명을 제공하는 자를 ‘보험자’가 아닌 ‘보증인’이라는 용어로 표현하고 있다(33 USC 2716 §2701(13)).

재정책임에 대한 보험을 제공하는 것을 거절하였다.<sup>46)</sup>

P&I 클럽들의 공개적인 보험인수의 거절에도 불구하고 OPA는 미 의회를 통과하였고, 1994년 7월 미국 해안경비대(US. Coast Guard)에 의하여 OPA에 규정된 선주의 재정보증책임요건의 이행을 위한 규칙이 공포되고 1996 3월에 최종적으로 효력을 발생하였다. 동 규칙이 발효된 이후 P&I 클럽을 대신하여 OPA에 따른 선주의 책임을 담보하는 대체 보험자가 등장하였는데, 이들 중 대표적인 회사가 Shoreline Mutual과 Stockton Re.이다. 이들 보험회사는 해안경비대에 의하여 OPA상의 재정책임보증요건 기준에 부합하는 증명서를 제공하는 재정보증인으로서 인가받으면서 관련 증명서를 선주에게 발급하고 있다. 미국의 국내오염기금센터에 따르면, 2005년 기준으로 위의 Shoreline Mutual과 Stockton Re.을 포함하여 15개 보험회사가 유조선 선주를 위한 재정책임증명서를 제공하도록 인가되었다.<sup>47)</sup>

강제보험과 직접청구권을 도입한 해사책임협약과 미국 OPA에 따라 보험자가 부담하게 되는 재정보증의무는 그렇지 않은 경우보다 보험자에게 보다 증가된 보상 의무를 부과하는 결과를 가져오는 것은 분명하다. 그러나 보험자는 보험료를 대가로 보험금지급의무를 부담하며 대수의 법칙에 따라 수치균등을 꾀한다는 점에서는 본질적으로 보증인과 차이가 있다. 강제보험이나 직접청구권 등으로 인한 P&I 클럽의 책임의 증가가 그 법적 지위를 보증인으로 만든다는 주장은 과대평가된 면이 있다. P&I 클럽이 OPA에 따른 재정책임을 인수하기 거절하자 새로운 영리보험자들이 등장하여 이러한 위험을 인수하고 있다는 사실은 이를 반증한다고 볼 수 있다.

#### 4. 강제보험의 전면적 확대 가능성

강제보험은 직접청구권과 연계하여 CLC를 비롯한 일부 해사책임의 피해자에게 책임당사자인 선주의 자력과 상관없이 충분하고 효과적인 배상을 보장해 준다. 그런데 선주의 배상금 지급능력의 문제는 유류오염피해와 같은 일부 유형의 해사손

46) OPA의 제정 과정에서 동법의 재정책임요건을 둘러싼 P&I 클럽들의 우려와 반대 의견, 그리고 미국 해안경비대의 입장에 대한 자세한 내용은 이장기, “OPA 재정책임문제에 관한 비판적 고찰”, 『한국해법학회지』, 제25권, 제1호, 한국해법학회, 2003, 245-256면 참조.

47) Shoreline은 P&I 전 매니저, 은퇴 선주 그리고 두 명의 해상보험 중개인으로 구성된 P&I 클럽으로서 1994년 7월 1일 해안경비대의 선박재정책임규칙에 따른 재정책임의 보증인으로 신청하여 인가를 받았고, 그로부터 약 4개월 후에는 버뮤다의 영리보험회사인 Stockton Reinsurance Limited가 인가되었다. 이들은 모두 기존의 P&I 클럽에 의하여 충족될 수 없는 OPA에 따른 선주의 유류 또는 기타 오염에 대한 책임을 담보한다. 자세한 내용은 Ling Zhu, *supra note 12*, p.78 참조.

해만이 아니라 대부분의 해사책임청구 사건에서 중요한 관심사이다. 유류오염피해를 비롯한 일부 유형의 청구에 대해서만 관련 해사책임협약이나 국내의 특별법을 통하여 보험자에 의한 재정보증을 요구하는 것은 특정 원고들을 다른 해사책임 사건에서의 원고들에 비하여 우월한 위치에 두는 것을 의미하므로 형평성에 어긋날 수 있다.

현재 강제보험이 도입된 해사책임협약에 따라 원고의 지위에 서게 되는 유류오염사고의 피해자나 여객 또는 선원 등은 일반 해사책임사건에서의 원고에 비하여 스스로 위험에 대비하여 보험을 구입하기 어려운 상황에 있다. 즉 이들은 선주와 대등한 지위에서 계약을 체결하고 직접 보험을 구입하기가 비교적 용이한 일반 화물운송책임에서의 화주와 비교할 때 피해의 전보라는 면에서 상대적으로 불리한 지위에 있기 때문에, 선주에게 책임보험에 가입하도록 강제할 필요성이 더욱 크다. 따라서 해사책임에서 일부 유형의 청구에만 강제보험을 인정하는 것이 크게 형평성을 해하는 것으로 보지는 않는다. 이런 맥락에서 우리 환경오염피해구제법에서 일정 유형의 환경오염피해 배상청구에 국한하여 강제보험제도를 도입하고 있는 것 역시 일반 불법행위 피해자와의 관계에서 형평성을 해치는 것이라고 볼 수 없다.

다만 다른 분야와 달리 해사책임에 대해서는 해상보험 실무상 대부분의 선박이 이미 보험에 가입되어 있으며, 이를 전제로 IMO 역시 일정 톤수 이상의 선박 소유자에게 보험 가입을 권고하는 지침을 채택한 바 있고,<sup>48)</sup> 2009년 EU 지침에서도 충돌책임이나 해상물건운송 등 일반 해사책임에 강제보험을 확대 시행하고 있다는 점을 고려할 때, 장차 해사책임에서 전면적 강제보험제도의 시행을 전망할 수 있다. 그렇게 될 경우 직접청구권을 병행하는 것이 실효성 확보를 위해 바람직하기는 하지만, P&I 클럽의 선지급 관행과의 충돌과 같이 실제 보험을 인수하는 보험 시장에 미치는 영향을 고려하여, 충분한 조정을 통하여 시행될 필요가 있다. EU의 2009 지침이 모든 해사책임의 강제보험을 도입하면서도 직접청구권은 인정하고 있지 않은 것도 이런 고려에 기인한 것으로 볼 수 있다.

<sup>48)</sup> 1995년 11월 25일 IMO는 ‘해사청구에 관한 선주의 책임에 대한 지침’(Guidelines on Ship Owners’ Responsibilities in Respect of Maritime Claims)이라는 제목의 권고안에서 총톤수 300톤 이상의 선박 소유자는 1976 LLMC에 따른 책임제한액까지 보험에 가입되어 있다는 것을 보장하여야 한다는 내용을 규정하였다. 다만 화물 손실로 인한 청구는 예외로 한다(*IMO Documentation A21/Res.898* (4 February 2000), Para.4.1).

## V. 결론

강제보험제도는 1969 CLC에 도입된 이후 특정 해사책임에 관한 협약이 제정될 때마다 유사한 내용이 포함되면서 피해자에 대한 충분한 배상을 보장하는 효과적인 수단으로서 기능해 왔다. 일반 해사책임에 관한 1976 LLMC나 그 1996 개정의 정서에는 강제보험에 관한 명문 규정이 없으나, 2001 연료유협약에서 선주에게 1976 LLMC나 1996 개정의 정서에 따른 책임한도액까지 보험에 가입하도록 강제하고 있으므로, 그 반사적 효과로서 일반 해사청구에 대한 선주책임이 일정 금액까지 보험으로 담보되는 결과를 가져 온다. EU의 2009년 지침에서는 일반 해사책임에 대한 보험가입의무를 명문으로 규정하고 있다. 나아가 CLC 등 일부 해사책임협약에서는 강제보험과 연계하여 제3자의 직접청구권을 규정하고 있는데, 보험자의 보험약관상 항변을 제한하고 있기 때문에 P&I 클럽의 관행인 선지급 원칙의 효력을 퇴색시키면서 그 책임을 증가시키는 결과를 가져왔다. 경제 발전이 지속되는 한 앞으로도 선주는 기존의 P&I 클럽이 담보하지 않는 새로운 해사책임 위험에 노출될 가능성이 있으며, 이를 규율하는 책임법이 제정되는 경우 강제보험과 직접청구권 규정이 포함될 것이다. 향후 P&I 클럽은 미국 OPA에 따른 선주의 재정책임 위험을 인수하기 거절하자 새로운 영리보험자가 등장한 것과 같은 경쟁적 상황에 처할 수 있다는 점을 고려하여 더 나은 조건의 보상을 제공하기 위한 다양한 방법들을 강구할 필요가 있다.

CLC 등 해사책임협약의 운영 사례에 비추어 볼 때 강제보험제도가 일정한 성과를 거둔 것은 분명하지만 그 한계 역시 존재하므로, 이 점을 인식하고 보완 조치를 마련할 필요가 있다. 강제보험은 비단 해사책임 분야에 국한된 것이 아니며, 전통적인 책임법의 원칙으로 피해자의 구제가 불충분한 새로운 위험이 등장하는 경우 이를 규율하기 위한 책임법의 발전 과정에서 공통적으로 나타나는 현상이다. 따라서 아래의 제안은 강제보험을 도입하는 책임법제의 구성과 운영에도 참고할 수 있을 것이다. 첫째, CLC 등 해사책임협약에서 강제보험은 협약의 적용을 받는 모든 선박이 아니라 일정 톤수 이상의 선박에만 요구되고 있으므로, 강제보험이 아무리 효과적이라고 하더라도 보험에 가입하지 않거나 또는 협약에서 정해진 보험가입금액 이하로 보험에 가입한 선박이 존재할 가능성이 항상 있다. 여기에 더하여 협약에서 유지되고 있는 책임제한으로 인하여 강제보험이 도입되었다고 하더라도 피해자가 실제 발생한 손해를 모두 배상받지 못하는 경우가 발생한다. 이러



한 한계를 보완하기 위하여 책임제한의 폐지는 아니더라도 개별 협약에서 정해진 책임제한액과 책임제한 배제사유의 적정성이 계속적으로 검토될 필요가 있다. 또한 협약에서 정해진 책임제한액을 넘는 손해가 발생한 경우 이를 보상하기 위한 기금이 설치·운영될 필요가 있다. 이 점에서 CLC나 HNS 협약과 달리 연료유 협약은 별도의 기금에 의한 2차보상이 없기 때문에 피해자 보호에 취약하다.<sup>49)</sup> 둘째, 강제보험이 책임당사자의 사고 예방에 대한 동기를 감소시킴으로써 오히려 책임범이 추구하는 예방적 목적을 약화시킬 수 있다는 우려는 경청할 가치가 있다. 그러나 이는 강제보험제도 그 자체의 문제라기보다 보험제도의 부정적 효과로서 언급되는 역차별이나 도덕적 위험과 연관된 문제이다. 이를 완화하기 위하여 보험자는 위험 발생률을 반영한 보험료의 차등이나 인수 거절, 공제조항이나 면책사유 등 실무상 이용할 수 있는 보험 수단을 적극적으로 사용하여야 하며, 정부는 보험의 이러한 사고 예방적 역할을 감독하고 장려하기 위한 다양한 법제와 정책을 수립할 필요가 있다.

투고일자 2016.01.31, 심사일자 2016.02.17, 게재확정일자 2016.02.18

49) 목진용, “선박연료유 오염손해배상협약에 관한 입법론적 고찰”, 『한국해법학회지』, 제30권, 제2호, 한국해법학회, 2008, 65면.

## 참고문헌

### [국내문헌]

- 김인현, “해상 여객 및 수하물 운송에 관한 2002년 개정아테네협약”, 『상사법연구』, 제22권, 제1호, 한국상사법학회, 2003
- 김창준, “P&I Club에 대한 직접청구권”, 『보험법연구』, 제5권, 제1호, 한국보험법학회, 2011
- 김화섭, “P&I 보험의 현황과 개선방안에 관한 고찰”, 『해양비즈니스』, 제13호, 한국해양비즈니스학회, 2009
- 목진용, “선박연료유 오염손해배상협약에 관한 입법론적 고찰”, 『한국해법학회지』, 제30권, 제2호, 한국해법학회, 2008
- 문병일, “보험자에 대한 직접청구권의 법적 성질, - P&I 보험을 중심으로”, 『한국해법학회지』, 제32권, 제2호, 한국해법학회, 2010
- 박영준, “2002 개정 아테네협약에서의 강제책임보험제도 도입에 관한 법적 고찰”, 『법학연구』, 제8집, 인하대학교 법학연구소, 2005
- 박영준, “P&I 보험의 법적 성질”, 『보험법연구』, 제7권 제1호, 한국보험법학회, 2013
- 윤효영, “국제유류오염손해배상제도의 타당성에 관한 비판적 검토”, 『경영법률』, 제20권, 제1호, 한국경영법률학회, 2009
- 윤효영, “유조선에 의한 유류오염손해에 대한 국제배상제도-미국 유류오염법과의 비교를 중심으로-”, 『환경법과 정책』, 제3집, 강원대학교 비교법학연구소, 2009
- 이장기, “OPA 재정책임문제에 관한 비판적 고찰”, 『한국해법학회지』, 제25권, 제1호, 한국해법학회, 2003
- 최진이·조경우, “HNS화물의 해상운송에 관한 책임협약의 주요내용 및 가입필요성에 관한 연구”, 『한국해법학회지』, 제32권, 제2호, 한국해법학회, 2010

### [외국문헌]

- Debra L. Doby, “The Wreck of the Andrew J. Barberi : Reevaluating the Role of the U. S. and E. U. Limitation of Liability Statutes”, *Florida Journal of International Law*, Vol.23, University of Florida Levin College of Law, 2011

- Gotthard Gauci, “Compulsory Insurance EC/ Directive 2009/20/EC-An Adequate Solution for Victims or Is it also Time for the Abolition of Maritime Limitation of Liability and the Establishment of an International Fund as an Insurer of Last Resort”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.45, Jefferson Law Book Company of Baltimore, 2014
- Hui Wang, “Shifts in Governance in the International Regime of Marine Oil Pollution Compensation: A Legal History Perspective”, Michael Faure and Albert Verheij(eds.), *Shifts in Compensation for Environmental Damage*, Springer, 2007
- Kenneth S. Abraham. “Environmental Liability and the Limits of Insurance”, *Columbia Law Review*, vol.88, Columbia University, 1988
- Ling Zhu, *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*, Springer, 2007
- Ling Zhu, “Probing Compulsory Insurance For Maritime Liability”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.45, Jefferson Law Book Company of Baltimore, 2014
- Michael N. Tsimplis, “The Bunkers Convention 2001: Completing and Harmonizing the Liability Regime for Oil Pollution from Ships?”, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, LLP Professional Publishing, 2005
- Muhammad Masum Billah, “The Role of Insurance in Providing Adequate Compensation and in Reducing Pollution Incidents: the Case of the International Oil Pollution Liability Regime”, *Pace Environmental Law Review*, Vol.29, Pace University, 2011
- Muhammad Masum Billah, *Effects of Insurance on Maritime Liability Law: A Legal and Economic Analysis*, Springer, 2014
- OECD, *Maritime Transportation Committee Report on the Removal of Insurance from Substandard Shipping*, 2004<Abstract>

<Abstract>

### **Compulsory Insurance and Direct Action against Insurers in Maritime Liability**

Yun, Hyo-Young\*

In the realm of maritime liability the principle of compulsory insurance were introduced for the first time thanks to the adoption of 1969 CLC relating to oil pollution damages. According to the compulsory insurance requirement, the owner of a ship having a gross tonnage above a certain threshold should take out insurance or have other financial security to adequately meet his liability under the convention. Insurers including P&I Club, should provide necessary evidence that the insurance cover for the designed liability is in place as required and guarantee to the government that a shipowner's liability should be covered to the amount that the above convention requires. As an integral part of the compulsory insurance regime under CLC, claims for compensation are entitled to be brought directly by victims against insurer. If then, the Club can not invoke the defences of insurance policy except insured's wilful misconduct.

The compulsory insurance and right of direct action in 1969 CLC have contributed especially to compensate victims rapidly and fully, and owing to this success they have become the distinct features in a wider variety of maritime liability conventions including the Bunkers Convention 2001 etc.

This paper deals with the effect and limitation of compulsory insurance, the present condition of the marine insurance market, and the relationship between direct action and P&I club's 'pay to be paid' rule, focusing on the provisions of CLC. Beyond maritime liability, given the common trend to assure the liability fulfillment through compulsory insurance and direct action in international and domestic environmental liability laws, this article on the two features in

---

\* Associate Professor, Department of Law and Public Administrative, Hallym University.

especially CLC will be helpful to interpret and apply the related provisions in other environmental liability laws.

Key words: Compulsory Insurance, Right of Direct Action, P &I Insurance, Pay to be Paid Rule, International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage(CLC)le, Transboundary Cooperation.