

유류유출사고에 대한 올바른 법률적 해결 방안¹⁾

박경신 | 고려대학교 교수, 참여연대 공익법센터 소장

허베이스피리트호 유류유출사고에서는 완전한 복구와 보상이 이루어질 것인가? 태안 지역의 1년 수산업 매출만 수천억 원에 이르고 관광업 피해는 이보다 더 크다. 타르덩어리가 전남 신안군의 김양식장까지 떠내려가 연간 1천억 원 이상의 추가피해를 발생시켰다. 이번 기름유출사고에 의한 주민피해만 최소한 1조 원이 넘을 것이며 2조 원이 넘을 가능성도 있다.

이와 같은 상황에서 1995년 씨프린스호 사고의 법률적 해결 양태를 보면 우려를 하지 않을 수 없다. 1995년 씨프린스 사고에서 당시 실제 재산상 손해는 1천5백억 원에 달했다고 한다. 그러나 여러 가지 입증의 어려움 등을 이유로 IOPC펀드와 보험사에 실제 청구된 어장피해 액수는 735억 원 정도였고 실제 보상받은 돈은 방제비용까지 합쳐 500억 원 수준, 이중에서 주민들에 대한 피해배상은 실제 피해의 10% 수준인 150억원대 수준이었으며 아직 환경복구가 완전하게 이루어졌는지에 대해서도 의문이 남아 있다.

이번 기름유출사고에 대한 완전한 보상과 완전한 복구를 위해 각 당사자들이 해야 할 역할은 무엇인가?

관련 당사자	역 할
법원	1. “선주 자신의 무모한 행위”에 대한 확인
	2. ‘간접피해’ ‘맨손어업’ ‘고용피해’에 대한 적극 고려
정부	3. 환경에 대한 완전한 복구
	4. 의미있는 수준의 선보상
	5. 환경복구비용 및 선보상 비용에 대한 삼성 및 유조선측에구상권 행사피해자

1) 이 글은 「황해문화」 2008년 2월 제59호에 실렸던 글을 축약한 것입니다.

관련 당사자	역 할
피해자	6. '무모한 행위'의 입증과 '완전한 보상'을 목표로 하는 공동변호인단 선임
	7. '피해자 입장'에서의 폭넓은 피해 집계
삼성중공업	8. 자발적인 복구 및 보상 시작
현대오일뱅크	9. 이중선체로의 교체

첫째, 법원은 삼성중공업 측의 “자신의 무모한 행위”를 확인하여 삼성중공업측이 선주책임 제한 규정에 의한 배상한도를 넘는 피해에 대해 책임을 지도록 해야 한다.

해상사고는 악천후와 같은 예측하기 어려운 요소에 의해 사고가 발생할 수 있고 선박회사가 운반하는 물건의 가치도 불규칙하다 하여 각 나라는 선박회사의 책임을 제한하는 법을 두고 있다. 단지, 유조선 사고는 피해가 훨씬 더 커질 수 있기 때문에 국제협정에 따라 정유회사들의 분담금에 의해 적립되는 국제유류오염보상기금(International Oil Pollution Compensation Fund)이 선박회사의 법적 책임한도를 넘는 피해에 대해 보상을 하게 되며 IOPC에 의한 배상 한도 역시 유조선의 톤수에 따라 제한이 된다. 위와 같은 내용이 우리나라에서는 상법의 선주 책임제한규정과 우리나라의 유류오염손해배상보장법(“유배법”)에 규정되어 있다. 이번 사태는 일반선박인 삼성중공업 예인선단측과 유조선인 허베이 스피리트사 측이 공동으로 일으킨 사고 이므로, 일반 선박인 삼성 예인선단측의 책임은 상법의 선주책임제한규정에 의해, 유조선측의 책임은 유배법에 의해 제한되며, 그 액수는 각각 약 40억 원과 약 3천억 원으로서 총 3천40억 원이 된다.

그러나, 위의 3천40억 원은 1차적인 배상한도일 뿐 ‘선주 자신의 무모한 행위’를 저지른 선박측은 배상한도를 넘는 피해에 대해 무한책임을 져야 한다. ‘무한책임’이라 하여 특별한 것이 아니라 해상사고가 아닌 다른 사고와 마찬가지로 가해자가 자신이 일으킨 피해를 모두 배상해야 한다는 것이다.

자세히 살펴보자면, 상법 제746조(2008년 1월 1일 시행되는 개정상법에서는 제769조)와 유류오염손해배상보장법 제6조에 따라 “선박 소유자 자신의… 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한” 행위로 말미암은 피해에 대해서는 책임제한이 배제된다.

그렇다면, 어떤 경우 “무모한 행위”로 인정되는가? 위의 “손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 행위”라는 문구는 국제협정에서 따온 문구이며 국내·외법원들이 이를 어떻게 해석했는지 사례들을 살펴보자. ▶ 항공사 승무원이 이륙 전 구명동의의 위치나 사용법을 승객에게 충분히 고지하지 않은 것을 “무모하게 한 행위”라고 선언하며 항공사 책임제한을 둔

바르샤바 조약을 적용하지 않은 1961년 미국의 연방항소법원 판결. KLM v. Tuller, 292 F.2d 775 (D.C. Cir. 1961). ▶ 조종사들이 시야가 제한된 악천후에서 착륙을 시도하다가 비행기를 추락시킨 것에 대해서도 역시 바르샤바 조약상의 책임제한을 배제한 1985년 미국의 연방항소법원 판결. Butler v. Aeromexico, 774 F.2d 429 (11th Cir. 1985) ▶ 낚싯배가 어로 지역을 찾아 영국해협에서 역주행을 하다가 유조선과 충돌한 것에 대해 당시 영국의 선주책임제한 규정상의 ‘무모한 행위’라고 판단한 2002년 영국대법원의 판결. Margolle v. Delta Maritime, [2003] 1 Lloyd's Rep. 203 ▶ 화물간에 선적하였어야 할 화물을 갑판 상에 적재하도록 결정한 해운회사의 차장의 행위가 ‘무모한 행위’에 해당된다고 하여 책임제한을 배제한 2006년에 우리 대법원의 판결(대법원 2006.10.26. 선고, 2004다27082).

삼성중공업 예인선단의 행위는 법적으로 ‘무모하다’고 볼 수 있다. 풍랑주의보 예고에도 불구하고 자신의 무게의 수십배가 넘는 크레인을 철사줄 두 개로 끌고 출항한 점, 충돌 1-2시간 전에 이미 유조선과의 충돌에 대한 경고를 받았음에도 회항, 정지, 피항 등의 조치들을 포기하고 항해를 계속한 점 등은 위에서 ‘무모함’을 확인하였던 위 판례들에서 나타난 행위들보다 훨씬 무모하다고 보기에 충분하다.

문제는 이런 행위들이 ‘선주 자신의 행위’였는가 하는 점이다. 우선, 일반적으로는 선주가 법인인 경우엔 대표이사는 아니더라도 ‘무모한 행위’가 발생한 항해에 대해 책임자 지위에 있는 사람의 과실은 선주 자신의 행위로 보고 이에 따라 우리나라 법원의 입장은 선장 보다는 선장을 관리 감독하는 지위에 있는 사람이 항해에 직접 개입하였고 그 개입행위에서 ‘무모한’ 수준의 잘못이 발견되었을 때에만 책임제한의 배제를 적용하여 왔다.

2008년 1월21일 발표에서 검찰은 **‘삼성중공업 해운부장 등 회사 측 관련자 8명을 조사한 결과, 운항을 강행하라는 지시는 없었고 사고 당시 전화통화 내역에서도 상부와의 통화흔적이 발견되지 않았다’**고 밝혔다. 우리나라에서 하나 밖에 없고 하루 임대료가 6천만 원을 넘는다는 크레인의 운송과정에 있어 선장이 출항부터 충돌까지 모두 단독결정을 하였는가가 의구심이 들기도 하지만, 실제로 그렇다고 가정하자.

그렇다면, 왜 이들이 사고 항해에 대해 관여를 하지 않았는지 검토가 필요하다. 즉, 평소에도 선장이 이와 같은 항해에 있어 단독결정을 내려왔다면 그 선장은 항해의 책임자였으므로 선장의 무모한 행위가 선주 자신의 행위인 것이다. 실제로 영국과 미국판례들은 선주가 선장 또는 하청 업체에 포괄적으로 위임을 한 경우 이와 같이 위임을 받은 자의 행위를 곧 선주의 행위로 본다. In re Oil Spill by Amoco Cadiz off Coast of France on March 16, 1978, 1984 WL 304041 (N.D.Ill.), 20 ERC 2041, 1984 A.M.C. 2123; The Marion(1984) A.C. 563)

이렇게 해석해야 될 정책적 이유는 충분하다. **선장의 상관이 항해에 관여하지 않았다고 해서 선주책임제한에 성공할 수 있다면 모든 선박회사들이 항해에 대한 모든 결정을 선장들에게 위임시키면 항상 선주책임제한에 성공할 수 있을 것이며 이는 규정 자체를 형해화시킬 것이다.** 선주책임제한이 법적으로 유효하려면 그와 같은 편법을 용납하여서는 아니 된다. 삼성중공업측이 평소에 이와 같은 항해에 대한 결정권을 선장들에게 맡겨왔다면 그와 같은 결정권의 위임 자체를 무모한 행위로 보거나 그와 같은 결정권을 받은 선장 자체를 선주 자신으로 보아야 한다.

더욱이, 검찰은 삼성중공업 법인 자체를 기소함으로써 위의 행위가 선주의 지위를 가진 삼성중공업 자신의 행위였음을 확인하였다. 혹자는 삼성중공업에 대한 기소가 해양오염방지법의 양벌규정 상의 ‘형식적 기소’였다고 폄훼할지 모르나 그렇지 않다. 양벌규정이란 법인의 직원이 법을 위반했을 때 법인을 함께 처벌하는 것이다. 그런데, 그와 같이 법인에 대해 형사책임을 묻는 법적 근거에 대하여 無過失責任說, 過失推定說, 過失擬制說, 過失責任說 등이 있는데, 과실책임설이 有力說이다. 즉, 법인 자신의 행위에 과실이 있는 경우에만 책임을 묻는 것이다.

실제로 최근 헌법재판소는 양벌규정에 의한 법인의 처벌도 직원에 대한 선임감독 상의 과실을 근거로 하지 않으면 안 된다고 판시하였다. 현재 2007.11.29, 2005헌가10 사건에서 종업원의 무면허의료행위에 대하여 양벌조항에 의거 영업주에게도 동일하게 무기 또는 2년 이상의 징역형의 법정형으로 처벌하도록 규정하고 있는 ‘보건범죄단속에 관한 특별조치법’ 제6조에 의한 처벌 부분이 형사법상 책임원칙에 반하는지 여부에 대하여 만장일치로 “종업원의 업무 관련 무면허의료행위가 있으면 이에 대해 영업주가 비난받을 만한 행위가 있었는지 여부와는 관계없이” 그리고 “영업주의 종업원에 대한 선임감독상의 과실” 여부에 관계없이 자동적으로 영업주도 처벌하도록 하는 것은 위헌이라고 선언하였다. (실제로 관련 조항이 그렇게 하는 지에 대한 해석이 달라 법조항의 처리방법에 대해서는 재판관들의 의견이 나뉘어졌다.)

이 결정에 의거해 보자면 검찰과 담당법원은 삼성중공업 법인의 기소를 형식적인 것으로 해석해서는 안 된다. 검찰이 실제로 선주의 관리감독 책임을 물어 법인을 기소하였는지 단지 형식적으로 기소하였는지 여부는 알 수 없다. 하지만, **기소는 이미 이루어진 이상 검찰은 현재 결정에 합당하게 삼성중공업의 선장들에 대한 관리감독 상황에 대한 추가조사를 통해 기소유지에 필요한 사실들을 확보하여야 할 것이다.**

실제로 외국의 판례들을 보면 선주가 사고가 발생한 항해에 대해 구체적으로 간여해야만 ‘무모한 작위 또는 부작위’로 인정되는 것이 아니다. **선장이 무모한 행위를 할 수 밖에 없는**

업무환경을 제공하거나 선장의 잘못된 습성에 대해 관리감독을 하지 않은 것도 선주책임제한을 깨는 근거로 인정하고 있다. 영국엔 과속의 습관이 있고, 새로운 레이더에 익숙하지 않은 선장을 제대로 교육시키지 않은 것도 '선주 자신의 행위'로 인정한 판례 (The Lady Gwendolen(1965) 1 Lloyd's Rep. 335, CA), 그리고 선박관리회사의 이사가 적절한 최신 해도를 제공하지 아니하여 사고가 발생한 경우, 이것이 선주 자신의 고의 또는 과실을 구성한다고 본 사례(The Marion(1984) A.C. 563) 등이 있다. 1989년 엑슨발데즈호 사고에서도 미국법 상의 선주책임제한이 깨져 당시 선주인 엑슨 정유사가 총 3조원대의 민사책임을 지게 되었는데, 이때 음주경력이 있던 선장을 선임하고 그 선장을 보좌할 수 있는 충분한 유능한 선원을 배치하지 않은 것만으로도 '선주 자신의 행위'로 보았기 때문이다.

결론적으로, 법원은 추후 민사재판에서 삼성중공업이 '선주 자신의 무모한 행위'를 저질렀음을 확인해야 한다(구체적으로는, 삼성중공업측이 제기할 책임제한신청을 기각해야 한다). 왜냐하면, 삼성중공업측은 항해에 대한 모든 책임을 선장에게 포괄적으로 위임한 것으로 보이고 이와 같은 포괄위임이 있는 경우 위임을 받은 자의 행위는 곧 삼성중공업측의 행위로 보아야 하기 때문이며 선장의 행위가 '무모하다'는 점에 대해서는 충분한 증거가 있기 때문이다. 그리고, '선주 자신의 무모한 행위'는 단지 포괄위임을 통해서만 증명될 수 있는 것이 아니다. 선장의 선임감독 상의 잘못도 무모한 행위가 될 수 있다. 이를 위해서는 검찰은 삼성중공업 법인 자체에 대해 형식적인 유죄선고를 받아내지 말고, 선장들이 왜 무모한 결정들을 내리게 되었는지를 심도있게 파헤쳐 법인 자체에 대해 의미있는 재판을 진행하여 삼성중공업의 선장 관리감독 체계 및 업무환경 그리고 항해에 대한 허술한 의사결정구조에 대해 책임을 물어서 유죄선고를 받아내야만 사태의 해결에 도움이 될 것이다.

삼성중공업에 대한 책임제한을 사건 초기에 깨는 것은 매우 중요하다. 이번 사태에 대해 '3천 40억 원'이라는 상한선을 그어놓고 피해배상이나 환경복구에 대한 논의를 하게 될 경우 피해배상과 환경복구 모두 보수적으로 이루어질 수밖에 없다. 사고 원인에 대한 엄중한 조사를 통해 3천 40억 원을 넘을 수 있을 가능성에 대비하여야 할 것이다.

둘째, 지금까지 우리나라에서 있었던 해양오염에 대한 손해배상은 거의 전부 어업권에 관한 것이었고 숙박업 요식업 피해 등에 대해서는 '간접손해'라 하여 배상에서 제외되어 왔다. 또, 어업권소송에서 관공서에 등록되지 않은 패류채취(소위, 관행어업) 역시 피해보상에서 배제돼 왔다. 또, 경영자가 아니라 직원으로서 어업 및 관광업에 종사하고 있는 사람들이 직장을 잃어 발생하는 피해도 배제되어 왔다. 그러나, 이번과 같은 기름유출에 의한 해양오염의 경우, '간접손해',

‘관행어업’ 및 ‘고용피해’ 모두 IOPC의 배상범위에 포함된다. 그러므로 법원은 IOPC의 배상 한도 내에서 액수를 사정할 때 또는 IOPC의 배상한도를 초과하는 피해에 대해 손해배상을 청구할 때 다른 해양오염 사건 때 적용하였던 기준을 그대로 적용해서는 안 될 것이다.

우리나라 법원은 기존의 해양오염소송에 있어서 소위 관공서의 허가나 신고 수리없이 발생하는 ‘관행어업’ 피해에 대한 청구권을 제한적으로 인정하여왔고 고용피해에 대해서도 인정한 바 없으며 숙박업과 요식업의 피해의 인과관계 인정에 있어서도 보수적이었다. 실제로 여수 씨프린스호 사고에서 인정된 관광업 피해는 5억 원 정도에 불과하다.

셋째, 정부는 의미있는 수준의 ‘선보상’을 하고 나중에 IOPC펀드나 가해자회사로부터 구상을 받아야 한다. 선보상특별법이 2008년 2월말에 통과되기는 하였으나 선보상 액수가 정해져 있지 않으며 IOPC펀드의 배상한도를 넘는 액수에 대해서도 보상을 해주겠다는 언급이 전혀 없다.

2002년 프레스티지호 기름유출사고에서 IOPC펀드의 배상한도는 1억7천만 유로(한화 약 2천4백억 원)였다. 그러나 스페인 및 프랑스 등의 피해 국가들이 IOPC펀드에 청구한 액수는 총 7억3천만 유로(한화 9천억 원 이상)로서 이보다 훨씬 컸다. 특히, 스페인 주민들이 입은 피해는 2억7천만 유로를 상회하여 IOPC펀드의 보상으로 변제하기에는 불가능하였다. 이에 스페인 정부는 주민들에게 피해액의 90%인 2억5천만 유로에 대해 선보상을 하고 IOPC펀드에 이를 청구하였으며 부족한 금액에 대해서는 사고에 책임이 있다고 여겨지는 사고선박의 안전성을 검증하였고 미국회사에 대해 1조원대의 소송을 제기하였고 이 소송은 현재도 진행되고 있다. (당시 스페인에서는 IOPC펀드에 총 6억1천만 유로가 청구되었는데 이중에서 스페인정부가 5억9천만 유로를 방제비용, 환경복구비용, 그리고 주민들에 대한 선보상에 대한 구상 명목으로 청구하였고 나머지 2천만 유로는 스페인 정부의 선보상이 이루어지지 않은 피해에 대한 주민들의 직접 청구였다.)

프랑스 정부 역시 1999년 에리카호 사고 때에 IOPC펀드의 배상한도를 넘는 피해가 발생하자 프랑스 정부가 주민들에게 선보상을 한 후에 IOPC펀드 측에 청구하였으며 부족한 금액에 대해서는 선박회사, 정유회사, 선박안전성 검증회사 등을 상대로 소송을 제기하였고 이 소송은 2008년 1월 중순에 이들이 공동으로 IOPC펀드의 배상한도를 훨씬 상회하는 액수에 대해 책임을 지게 되었다.

즉, IOPC펀드 배상한도를 넘는 피해가 IOPC펀드 가입국에서 일어난 경우는 태안사태 이후 두 번 있었는데 두 번 모두 정부가 선보상을 해 준 것이며 우리 정부는 이 선례를 따라야 할

것이다.

우리 정부는 다른 정부들보다 더욱 더 선보상을 해야 할 의무가 있는데 두 가지 이유가 있다.

우선, 1995년 씨프린스호 사고 이후 2005년에 국가가 스스로 제작한 ‘위기관리 실무 매뉴얼’에 의하면 사고가 발생할 시 1차적으로 사고 선박 주변에 U자형, 그리고 해안양식장 보호 측면에서 J자형 펜스 등의 3중 펜스를 치도록 돼 있었다. 당국은 이번 태안기름유출사고에서 아무런 근거 없이 조류와 날씨가 유리하게 유지될 것이라는 예측을 내놓고 위의 매뉴얼을 따르지 않았다. 강한 바람과 높은 파도 때문에 I자형 펜스만 설치했다고 설명하지만 기상조건과 사태의 심각성을 예측하지 못했던 대응책이었다(헤럴드 생생뉴스 2007-12-10 일자). 근거없는 낙관적인 예측으로 초기대응에 있어 자신이 스스로 만들어놓은 위기대응매뉴얼 자체도 위반하는 과오를 저질러 피해를 키운 책임이 있다.

그리고 2005년도에 IOPC펀드의 배상한도를 1조원으로 높이는 의정서가 체결되었을 때 OECD 가입국들의 대부분이 가입하는 상황에서 우리나라가 유독 가입하지 않았다. ‘정유사의 분담금이 높아진다’, ‘우리는 1인당 국민소득이 다른 OECD국가들에 비해 높지 않아 피해규모가 그리 크지 않을 것이다’ 등 언제라도 기름유출의 피해자가 될 수 있는 국민의 입장에서는 어이없는 이유에서 이루어진 일이다. 국가의 수장은 우리가 ‘2만불 시대’를 연다고 홍보할 때 해양수산부에서는 국민소득 1만불 시대에나 어울리는 행동을 한 피해를 이제 국민들이 뒤집어쓰고 있는 것이다.

지금 ‘선보상’이 이루어지지 않으면, 궁박한 피해자들이 여수사건 때처럼 IOPC펀드가 제공하는 적은 금액에 쉽게 합의하는 낭패를 볼 수 있다. ‘선보상’이 어렵다면 소송기간 동안의 ‘생계지원’이라도 제공되어 피해자들이 불리한 조건에 합의하는 사태를 막아야 한다. 특히, 정부는 3천억 원까지는 선보상을 하지 않을 이유가 없는데, 왜냐하면 IOPC펀드에서 입증된 피해에 대해서는 3천억 원까지는 반드시 지급하게 되어 있으므로 정부는 2-3년 내에 이 금액의 범위 내에서는 선보상 비용을 회수할 수 있다. 지금 선보상을 한다고 하더라도 국민들에게 2-3년 기한의 대출을 해주는 것과 마찬가지이다.

“정부에서 지금 보상을 시작하면 IOPC펀드의 배상액수에서 공제된다”는 정부의 주장은 왜곡된 것이다. IOPC펀드는 단지 “하나의 피해에 대해 두 번 보상받을 수 없다”는 원칙을 고수하고 있을 뿐이다. 이번 피해규모는 1차적인 배상한도의 합계인 3천40억 원을 훨씬 넘을 것이 확실하다. 지금 정부가 수천억원대의 보상을 먼저 하여도, IOPC펀드는 삼성이나 정부가 보상하지 않은 피해에 대해 보상해야 하며 결국은 3천억 원을 모두 소진시킬 것이다. 즉, 정부의 선보상은 IOPC펀드가 지급할 액수를 감소시키지 않는다. 특히, 최근 지급된 생계지원금 558억 원에 대해서도 정부에서는 IOPC펀드와의 관계 때문에 지급을 지연시켜왔는데 피해규모를 직시하였다면 그렇게 행동

하지는 않았을 것이다. 뿐만 아니라, 위에서 말하였듯이 **정부는 그렇게 선보상을 한 후 그 비용을 IOPC펀드측에 주민들을 대위하여 청구를 할 수 있다.** 정부가 선보상이라는 모범적인 선례를 따를지는 순전히 정부의 의지에 달려 있다.

넷째, 정부는 공적자금을 아끼지 말고 환경의 ‘완전복구’를 이루어야 한다. 2002년 유조선 프레스티지호는 스페인 해안선에서 30km 떨어진 곳에서 260km 떨어진 곳으로 예인되며 2만 5천톤 정도의 원유를 유출하고 3천 미터 넘는 심해로 가라앉으면서 다시 상당량의 원유를 유출하여 스페인과 프랑스 해안가에 대규모 환경피해를 일으켰다. 당시 이 사건에 적용되는 IOPC펀드의 배상한도는 1억7천만 유로(한화 약 2천4백억 원)였다.

스페인 정부의 청구 금액 중 3억2천만 유로가 환경복구와 방제비용에 대한 것이었고 프랑스 정부의 청구금액 중에서 6천7백만 유로가 방제비용 및 환경침해방지비용에 대한 것이었다. 즉, 두 정부가 합해서 약 4억 유로(한화 약 5천6백억 원)에 가까운 금액을 환경복구와 방제비용으로 지출하였던 것이다. 이 금액은 당시 IOPC 펀드 배상한도의 두 배가 넘는다. 1989년 엑스발데스호 사고에서는 정부와 엑스정유사가 함께 3조원에 달하는 복구비용을 지출하였다. 우리 정부도 이번 사태에 있어서 IOPC펀드의 배상한도를 의식하지 않고 환경의 ‘완전한 복구’를 목표로 공적자금을 적극적으로 투입하여야 할 것이다.

다섯째, 정부는 ‘선보상’과 ‘완전복구’를 위해 공적자금을 아끼지 않고 재원을 투여한 후 IOPC펀드에 청구하지 못하는 액수에 대해서는 전액 이번 사고에 책임을 지고 있는 회사들에 대해 청구해야 할 것이다. 1999년 에리카호 사고와 2002년 프레스티지호 사고 모두 프랑스 정부와 스페인 정부는 사고에 책임을 지고 있는 회사들을 상대로 IOPC펀드 배상한도를 넘는 액수를 청구하는 소송을 벌이고 있다. 프랑스 정부는 이미 2008년 1월에 승소한 바 있다. 프레스티지호 사고의 경우 중과실이 선주 측이 아니라 배의 안전성을 검증한 미국기업에 있다 하여 스페인정부는 이 업체를 상대로 구상권을 행사하기 위해 1조원 대의 소송을 제기한 바 있다. 미국정부는 1989년 엑스발데스 사고 이후 엑스정유사로부터 1조원이 넘는 금액을 환경복구비용으로 구상 받았다. 이와 같은 구상권의 행사는 우리나라에서는 없었던 일이며 귀중한 국민의 세금을 낭비하게 만든 회사들에 대해 책임을 물어야 한다.

여섯째, 피해자들도 각자 별도로 변호사를 선임하려 하지 말고 **‘중과실’의 증명을 통한 ‘완전보상’을 소송의 목표로 하는 공동변호인단을** 선임하여야 한다. IOPC펀드의 배상한도 내에서

이루어지는 보상은 ‘무과실책임’ 원칙에 따라 이루어진다. 즉, 과실을 증명하지 않아도 IOPC펀드의 배상은 이루어진다. 이렇게 손해배상이 쉽게 이루어지기 때문에 각 피해자들을 대리하게 될 법무법인들은 되도록이면 많은 피해자들을 대리하는 것이 유리하고, 이 때문에 현재의 치열한 수임경쟁이 이루어지고 있는 것이다. 그러나 이렇게 피해자들을 분리하여 대리하게 될 경우 피해자 그룹들 간에 한정된 IOPC펀드 배상액을 두고 경쟁하게 될 뿐 어느 누구도 전체의 ‘파이’를 키우는 소송 - 예를 들어, 가해선박회사들에 대한 직접소송 - 에 책임을 지려 하지 않을 수 있다.

일곱째, 피해 집계가 정확히 이루어져야 한다. 아직 수만 명의 피해자들 중에서 피해접수를 하지 않은 사람들이 대부분이다. 특히 비수산업계에서는 ‘피해접수’라는 것이 이루어진 적조차 없다. 물론, 아직 피해 집계는 주로 소득비교방식으로 이루어지므로 실제 내년의 어업 작황이나 관광객 수를 봐야 알 수 있겠지만 현재의 피해집계에서 더욱 쟁점이 되는 것은 과거의 소득에 대한 입증이다. 피해자들이 소득집계에 나서지 않고 있는 이유는 피해입증 범위와 방법에 대해 IOPC펀드의 기준이 매우 엄격하다는 두려움 때문인 것으로 보인다.

그러나 IOPC펀드의 보상매뉴얼의 해석이 정확히 이루어져야 한다. “무면허 어업소득에 대해서는 보상을 받을 수 없다”거나 “사업자등록이 있는 사업에 대해서만 보상이 이루어진다”는 것은 우리나라 과거 판례들의 내용일 뿐이며 **IOPC보상청구매뉴얼은 면허 취득 여부를 조건으로 요구하지 않고 있다.** 또, “관광업자들에게 용역을 제공하는 업자들은 보상자격이 없다”는 해양수산부에서 작성한 피해신고양식의 내용 역시 IOPC보상청구매뉴얼의 내용에 정면으로 배치된다. **IOPC 보상청구매뉴얼에는 예를 들어, 민박업자를 위한 세탁업자도 인과관계만 정확히 증명하면 보상자격이 있다고 되어 있다.** 어떤 언론은 환경피해에 대한 보상에 대해 ‘천연기념물이 죽으면 천연기념물의 가치를 평가하여 청구하지 못하고 시체처리비용 만을 청구할 수 있다’는 식으로 축소보도하고 있는데 실제로는 그 천연기념물이 다시 서식할 정도로 환경이 복구되도록 하기 위한 비용 전체를 청구할 수 있다. 또, IOPC펀드 보상청구매뉴얼에는 소득에 대한 증거가 없을 경우 진술서라도 주변사람들로부터 작성하여 소득에 대한 입증을 할 수 있다고 되어 있다.

또, IOPC펀드 보상청구매뉴얼에서는 “예시”한 입증방법 만이 유일한 입증방법으로 오해해서는 안 된다. 결국은, 보상청구매뉴얼을 최종적으로 해석하는 것은 법원이 되며 법원은 IOPC펀드 보상청구매뉴얼이 예시하고 있는 것보다 더욱 폭넓은 입증방법을 인정한다. 심지어는 씨프린스호 사고의 경우에는 법원은 재산상 피해만을 인정하는 IOPC펀드가 인정하지 않는 정신적 손해에 대한 배상인 위자료까지 인정한 바가 있다.

여덟째, 이번 사건에서 ‘중과실’을 저지른 혐의가 짙은 삼성중공업은 2007년 순이익만 5천 억이었던 회사이다. 지금 수천 명의 삼성중공업의 직원들을 방제작업에 투입하고 있다고 하지만 이미 고용되어 있는 자신의 직원들의 노동시간을 이용하기 때문에 한시적일 수밖에 없다. 1989년 엑스발데즈호 사고에서 엑스정유사는 직접 새로운 방제직원들을 고용하여 알라스카까지 이들을 공수하여 방제작업을 하였고 약 3년 동안 2조1천억 원이 넘는 비용을 투입하였다. 삼성중공업은 자신의 잘못을 직원들에게 부담시키지 말고 새로이 방제직원들을 고용하여 방제작업에 투입하여야 한다. 삼성중공업이 2월말에 1천억 원의 발전기금을 내놓겠다고 했으나 이는 삼성중공업의 말대로 순수하게 발전기금이며 피해보상으로 볼 수 없다.

그리고 삼성중공업은 “유조선측에 1차 책임이 있어 보상을 먼저 시작할 수 없다”는 등의 거짓말을 일삼고 있다. 이번 사고는 삼성예인선단측과 유조선측의 공동불법행위로서 양측이 동시에 책임을 져야 한다. 그리고 이번 피해규모는 통합배상한도인 3천40억 원을 넘을 것이 확실하기 때문에 지금 삼성이 보상을 시작한다고 하더라도 IOPC펀드 측에서 보상해주어야 할 피해는 그 배상한도인 3천억 원을 훨씬 넘는다. 즉, 유조선측에 1차 책임이 있다는 것도 거짓말이고 삼성측이 배상을 하면 IOPC펀드로부터 받을 수 있는 보상이 줄어든다는 것도 역시 거짓말이다. 삼성중공업은 지금 당장 보상과 복구를 위해 총력을 다해야 할 것이다.

그리고 삼성중공업은 “IOPC펀드는 외국에 있는 돈이고 자신들이 중과실이 입증되면 IOPC펀드가 돈을 지급하지 않아 국익에 해가 된다”는 거짓말을 공공연히 유포시키고 있다. 이 역시 거짓이다. IOPC펀드는 무조건 3천억 원까지는 배상을 한 후에 삼성중공업 측에 구상권을 행사할 것이다. 삼성중공업은 또 자신의 중과실이 입증되면 IOPC펀드가 구상권을 행사하기 때문에 국익에 해가 된다고 주장하고 있는데 이 역시 거짓이다. IOPC펀드는 삼성중공업의 중과실에 대해 증거가 이루어졌는지에 관계없이 IOPC펀드는 구상권을 행사할 것이며 그 액수는 중과실 여부에 관계없이 3천억 원을 넘지 않을 것이다.

아홉째, 현대오일뱅크는 실질적으로 운항을 통제하였다면 책임이 있을 수 있으며 이들은 선주책임제한 규정의 혜택을 받을 수도 없다. 1999년 에리카호 사고 이후 프랑스 정부는 선보상을 한 후에 가해회사들에 대해 구상권을 행사하기 위한 소송을 진행하여 승리하였는데 여기에 정유회사인 Total도 포함되어 있음을 인지해야 할 것이다. 또, 현대오일뱅크는 국제적으로 비난받아온 단일선체를 이용하는 선박회사들을 이용하여 원유를 수입해왔는데 이에 대해서도 책임이 없다고 할 수 없다. 앞으로 이중선체선박을 이용하지 않으면 원유수입을 못하게 하는 조치가 필요하다.