



국제유류오염보상기금
International Oil Pollution Compensation Funds, IOPC Funds

유류오염 방제비용 청구 · 보상 가이드라인

Guidelines for presenting claims for clean up and preventive measures

| 2018년 판 |





국제유류오염보상기금
International Oil Pollution Compensation Funds, IOPC Funds

유류오염 방제비용 청구 · 보상 가이드라인

Guidelines for presenting claims for clean up and preventive measures

| 2018년 판 |



발간사

우리나라는 원유의 전량을 해상을 통해 수입하고 있고 수입한 원유를 정제하여 만들어진 여러 형태의 제품유를 국내에서 소비하거나 해외로 수출하고 있다.

그로 인해 우리나라는 해상 유류 수령량에 따라 국제유류오염보상기금(IOPC FUND)에 분담금을 납부하는 115개국 중, 세 번째로 분담금을 많이 납부하고 있으며 해상운송량이 많은 만큼 크고 작은 기름유출사고가 끊이지 않고 있다. 해양경찰청 통계에 의하면 최근 5년간 우리나라에서 발생한 해상 기름유출사고는 한 해 평균 258건이 발생되고 있고 기름유출량은 645톤에 달한다.

유류오염사고가 발생되면 수산업, 관광업, 방제조치 비용 등 다양한 분야에서 피해가 발생되고, 피해자는 증빙자료를 첨부하여 선주책임상호보험조합(P&I클럽) 또는 국제기금 (IOPC FUND)에 보상금을 청구한다.

방제비용의 경우 방제조치가 합리적이지 못했거나 방제조치로 발생된 비용을 제대로 증빙하지 못하는 경우 보상금 지급은 거절되고 법정 소송으로 확대되기도 한다.

이 책자는 국제기금에서 2018년도에 발간한 유류오염 방제비용 청구·보상 가이드라인을 우리말로 번역한 것이다. 가이드라인에서는 각 국가에서 방제비용을 청구함에 있어 필요한 자료목록과 작성 방법, 합리적인 방제조치의 예 등을 소개하고 있다.

우리나라는 그동안 많은 기름유출사고를 겪었음에도 불구하고 민간 업체 등의 방제비용 청구 대비 보상율은 유럽의 국가들에 비해서 매우 낮은 실정이다. 가장 최근에 발생한 대규모 사고인 2014년 여수 우이산호 충돌사고의 경우, 해양경찰청, 해양환경공단 등 국가·공공기관의 방제비용은 청구 대비 보상율이 97%인 반면, 민간 업체는 절반 수준인 53.8%에 그쳤다. 이와 같은 이유는 국제기금이 요구하는 가이드라인에 대한 이해와 준비의 부족이 큰 원인으로 작용한다고 볼 수 있다.

해양환경공단은 이 번역본을 통해 미력하나마 국내 방제기관, 단, 업체가 방제조치를 실시한 후 정당하고 합당한 방제비용을 보상받는데 도움이 되기를 바라며, 현재 공단 내부직원만을 위해 실시하고 있는 「방제비용 청구·보상 교육과정」을 국내 방제실무자들 중 누구나 교육을 받을 수 있게 확대 개편하여 우리나라의 방제비용 보상율이 전체적으로 높아지는데 기여하고자 한다.

2019. 5월

해양환경공단 이사장 박승기

The original text of these Guidelines was approved by the 1992 Fund Administrative Council, acting on behalf of the Assembly in April 2015.

This 2018 edition contains minor editorial amendments, none of which affect the meaning or substance of the text, and incorporates the new address of the IOPC Funds' offices and the updated logo.

Published by the International Oil Pollution Compensation Funds. Copyright ©IOPC Funds 2018.

Permission is granted to reproduce for personal and educational use only but acknowledgement is requested. Commercial copying, hiring or lending is prohibited.

All other rights are reserved.

본 가이드라인의 원본은 2015년 4월 총회를 대신하여 1992 기금 행정이사회의 승인을 받았습니다. 2018년판은 편집상의 사소한 수정을 포함하나 수정 사항이 내용의 의미나 핵심에 영향을 미치지 아니하며 IOPC 기금 사무소의 새로운 주소와 업데이트된 로고를 포함합니다.

국제유류오염보상기금 출판. 저작권 ©IOPC Funds 2018

개인 및 교육 용도의 복제는 허용되나 사의 표시가 요청됩니다.

상업적 복사, 이용 또는 대여를 금합니다.

모든 저작권의 보호를 받습니다.

International Oil Pollution Compensation Funds

Guidelines for presenting claims for clean up and preventive measures

2018 Edition

As approved by the 1992 Fund Administrative Council, acting on behalf of the Assembly,
in April 2015

국제유류오염보상기금(International Oil Pollution Compensation Funds)

유류오염 방제비용 청구·보상 가이드라인

(Guidelines for presenting claims for clean up and preventive measures)

2018년판

2015년 4월 총회를 대신한 1992 기금 행정이사회의 승인 버전

Preface

A general practical guide to presenting claims for losses due to oil pollution caused by an oil tanker can be found in the Claims Manual published by the International Oil Pollution

Compensation Fund 1992 (1992 Fund). This booklet is written specifically to assist claimants who have incurred costs for clean up or preventive measures to better understand if, when, and how they can make claims for compensation. While losses suffered by claimants working in a range of sectors including fisheries, mariculture, tourism and other coastal industries are also eligible for compensation, this booklet is only concerned with claims for compensation related to the reimbursement of costs for clean-up operations and other preventive measures. Claimants from other sectors should consult the Claims Manual and check the publications section of the IOPC Funds' website for other sector-specific guidelines.

The purpose of these Guidelines is to inform all claimants including Member States, local authorities, private organisations and individuals, what they should do following an oil spill to formulate claims for the reimbursement of clean-up costs and what sort of information is needed to make a claim for compensation.

It is intended that these Guidelines will be used to help reach an amicable settlement of claims, but please note that following these Guidelines does not guarantee that all claims will be successful. This booklet does not address legal issues in detail and should not be seen as an authoritative legal interpretation of the relevant international Conventions in individual Member States.

서문

유조선 유출 유류 오염에 대한 손해 보상 청구를 위한 실용적 일반 지침은 국제유류오염보상기금 1992(1992 기금)¹⁾가 출간한 보상청구 매뉴얼(Claims Manual)에서 확인할 수 있다. 이 책자는 유류 제거 또는 방제 조치 비용을 부담한 청구인이 보상 청구 가능 여부, 청구 가능 시점과 방법에 대해 더욱 잘 알 수 있도록 지원하고자 작성되었다. 수산업, 바다 양식업, 관광업 및 기타 연안 산업 등을 포함한 다양한 부문의 청구인이 입은 손실도 보상받을 자격이 있지만 이 책자는 유류 제거 작업 및 기타 방제 조치 비용의 환급과 관련한 보상 청구만을 다룬다. 이외 다른 부문의 청구인은 보상청구 매뉴얼을 참조하고 IOPC 기금 웹사이트의 출간물 섹션에서 부문별 가이드라인을 확인해야 한다.

본 가이드라인은 회원국, 지역 당국, 민간 기관 및 개인 등 모든 청구인에게 유류 유출 후 유류 제거 비용 환급 청구를 위해 무엇을 해야 하고 어떤 종류의 정보가 보상 청구 시 필요한지 알리는 것을 목적으로 한다.

본 가이드라인은 원만한 청구 해결을 위해 활용되는 것을 목적으로 하나 본 가이드라인의 준수가 모든 보상 청구의 성공적 해결을 보장하지 아니한다. 이 책자는 법적 문제를 상세히 다루지 않으며 개별 회원국의 국제 협약에 대한 권위 있는 법적 해석으로 간주할 수 없다.

1) International Oil Pollution Compensation Fund 1992 (1992 Fund)

CONTENTS

1. Introduction to the International Oil Pollution Compensation Funds	08
2. Who can claim?	12
3. What should you do if there is oil pollution?	14
4. What claims are admissible?	17
5. What costs are covered?	21
6. When should you make a claim?	32
7. How can you make a claim?	34
8. How are claims assessed and paid?	42
9. Contacting the IOPC Funds	45
ANNEX	47

목차

1. 국제유류오염보상기금 소개	08
2. 누가 보상청구를 할 수 있는가?	12
3. 유류 오염이 발생한 경우 무엇을 해야 하는가?	14
4. 인정 가능한 보상청구란 무엇인가?	17
5. 어떤 비용이 보상되는가?	21
6. 언제 보상 청구를 해야 하는가?	32
7. 보상 청구는 어떻게 하는가?	34
8. 보상금은 어떻게 평가하고 지급하는가?	42
9. IOPC Funds 연락처	45
부록	47

Guidelines for
presenting claims for
clean up and preventive measures

SECTION 01

Introduction to the International Oil Pollution Compensation Funds

국제유류오염보상기금 소개

1. Introduction to the International Oil Pollution Compensation Funds

What are the IOPC Funds?

- 1.1 The International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds) are two intergovernmental organisations (the 1992 Fund and the Supplementary Fund) which provide compensation for oil pollution damage resulting from spills of persistent oil from tankers. The 1971 Fund was the original Fund but ceased providing compensation for incidents occurring after May 2002 and has now been dissolved.
- 1.2 The International Oil Pollution Compensation Fund 1992 (which, in this booklet, is called 'the 1992 Fund') is the current Fund and is composed of States which have agreed to two Conventions (the 1992 Civil Liability Convention (1992 CLC) and the 1992 Fund Convention) which cover the payment of compensation to people, businesses or organisations that suffer losses due to pollution caused by persistent oil (not gasoline or other light oils) from tankers. The Supplementary Fund provides an additional tier of compensation to victims in States which are Party to the Supplementary Fund Protocol. More information on the Conventions can be found in the 1992 Fund Claims Manual and on the IOPC Funds' website.

What does the 1992 Fund do?

- 1.3 The aim of the 1992 Fund is to provide compensation for losses resulting from a pollution incident involving a tanker, so that the claimant is returned to the same economic position in which he/she would have been if the oil spill had not happened. Ideally, the compensation should exactly balance the loss.

How is money raised to pay compensation?

- 1.4 The owner of a tanker is usually insured with what is known as a Protection and Indemnity Association, or P&I Club. The P&I Clubs insure the majority of tankers operating in international trade. A smaller number of tankers, often operating solely in domestic markets, are insured by commercial insurers. The tanker owner is generally covered against damages caused by oil pollution through this insurance up to a certain amount of money. It is this money that is used initially to pay compensation after an oil spill.
- 1.5 When the amount available from the tanker owner's insurance is not enough to cover the total cost of the pollution incident, compensation is paid by the 1992 Fund. The 1992 Fund is financed mainly by oil companies in Member States, according to the quantity of oil transported by sea that they receive. All companies that receive more than 150,000 tonnes of oil by sea in any year must contribute to the 1992 Fund.

1. 국제유류오염보상기금 소개

- 1.1 국제유류오염보상기금(International Oil Pollution Compensation Funds, IOPC Funds)은 유조선에서 나온 지속성 유류의 유출에 대해 보상금을 제공하는 두 개의 정부간 기구(1992 기금과 추가기금)이다. 원래 기금은 1971 기금이지만 2002년 5월 이후의 유류 사고부터는 보상금 제공을 중단했고 현재 해체된 상태이다.
- 1.2 국제유류오염보상기금 1992(본 책자에서는 “1992 기금”으로 불림)가 현재의 기금이며 유조선에서 유출된 지속성 유류(휘발유나 경질유등은 아님)로 인한 오염 때문에 손해를 입은 사람, 기업, 또는 기관에 보상금을 지급하는 두 개의 협약(1991 CLC와 1992 기금 협약)에 가입한 국가들로 구성된다. 추가기금은 추가기금 의정서(Supplementary Fund Protocol) 체결국인 회원국의 피해자에게 추가적인 보상금을 제공한다. 협약에 관한 자세한 정보는 1992 기금 보상청구 매뉴얼과 IOPC Funds 웹사이트에서 확인할 수 있다.

1992 기금은 무슨 일을 하는가?

- 1.3 1992 기금은 청구인이 유류 유출 사고가 발생하기 전과 동일한 경제 상태로 복귀하도록 유조선 관련 오염 사고로 인한 손해에 대해 보상금을 제공하는 것을 목표로 한다. 보상금과 손해 금액이 정확하게 일치하는 것이 이상적이다.

보상금 지급을 위한 기금은 어떻게 조성되는가?

- 1.4 유조선 선주는 보통 상호보험조합 또는 P&I 클럽에 보험이 가입되어 있다. P&I 클럽은 국제 무역에서 조업하는 대부분의 유조선이 가입되어 있다. 이 보다 더 작은 수의 유조선들(국내 시장에 한해 조업하는 경우가 많음)이 민간 보험사에 가입되어 있다. 유조선 선주는 보통 이러한 보험을 통해 유류 오염으로 인한 손실에 대해 특정 금액까지 보호를 받는다. 유류 유출 사고 후 보상금을 처음 지급할 때 이러한 보험금이 사용된다.
- 1.5 유조선 선주 보험에서 받을 수 있는 금액이 전체 오염 사고 비용을 부담하기에 충분하지 않은 경우, 1992 기금이 보상금을 지급한다. 해상 수송을 통해 공급 받는 유류양에 따라 회원국의 정유사가 주로 1992 기금에 재정을 조달한다. 어느 한 해라도 해상 수송을 통해 150,000톤 이상의 유류를 공급 받은 모든 기업은 반드시 1992 기금을 분담해야 한다.

When does the 1992 Fund come into play?

- 1.6 Whether or not the tanker was the cause of the incident, under the ‘no fault’ provisions of the 1992 CLC the owner of the tanker from which the oil was spilled is responsible for paying compensation for the damage caused, usually through his insurer, typically a P&I Club. However, the 1992 CLC also allows the tanker owner to limit the maximum amount that has to be paid (according to the size of the tanker). Once this amount has been paid, the 1992 Fund is responsible for any extra payments. Often the owner’s insurance is enough to cover all the costs and the money from the 1992 Fund is not needed. However, in a very large spill, it is possible that not even the money available from the 1992 Fund to pay compensation for that particular spill will be enough to cover all valid compensation claims. Although this happens only rarely, in such cases each successful claimant will be paid a proportion of his/her assessed claim until all the money available from the 1992 Fund is allocated. However, if the damage occurs in a State which is a Member of the Supplementary Fund additional monies will be available from the Supplementary Fund.
- 1.7 If the incident which caused the pollution was a natural disaster, or if it was entirely caused intentionally by somebody (not the tanker owner) or by faulty lights or navigation aids which should have been maintained by the authorities, then the tanker owner is not responsible and the 1992 Fund will come into play immediately. Also, if the tanker owner is not known or cannot meet his liability, the 1992 Fund will step in and pay compensation.
- 1.8 The 1992 Fund will not pay compensation if the pollution was caused by an act of war or hostilities or if the spill was from a warship. Nor will the Fund pay if it cannot be proved that the damage was caused by a spill of persistent oil from a tanker. The 1992 Fund cannot pay compensation for damage that occurred on the high seas, or outside of the territorial waters or exclusive economic zone of its Member States (except under the circumstances described in paragraph 2.1).
- 1.9 Whether the compensation comes from the shipowner’s insurer or the 1992 Fund, the process of making the claim and the criteria applied when assessing the claim are the same. The 1992 Fund and insurer usually work closely together, particularly on large oil spills. The Fund, in cooperation with the insurer, usually appoints experts to observe, follow and record the impact and progress of the clean-up operations. Experts will also be used to review and investigate the technical merits of claims and to assist with determining independent assessments of the losses. Although the 1992 Fund and the insurer rely on experts to assist in the assessment of claims, the decision as to whether to approve a particular claim and the compensation amount assessed rests with the insurer concerned and the 1992 Fund.

1992 기금은 언제 활용되나?

- 1.6 유류 사고의 원인이 유조선인지의 여부와 상관 없이, 1992 CLC의 ‘무과실’ 규정에 의거 유류 유출이 발생한 유조선 선주는 유류 유출로 야기된 피해에 대한 보상금을 선주 보험사, 주로 P&I 클럽을 통해 지급할 책임을 진다. 그러나 1992 CLC는 유조선 선주가 지급해야 할 최대 금액을 (유조선의 규모에 따라) 제한하는 것도 허용한다. 일단 이 금액이 지급되면, 1992 기금이 나머지 보상금 지급을 담당한다. 선주가 가입한 보험이 모든 비용을 충당하기에 충분하다면 1992 기금이 존재할 필요가 없을 것이다. 그러나 대규모 유출 사고의 경우, 해당 유류 사고 보상을 위해 1992 기금에서 활용할 수 있는 자금마저도 타당한 청구 금액을 모두 충당하기에 부족할 수 있다. 비록 이러한 경우가 매우 드물게 발생하긴 하지만, 이 경우 성공적으로 청구를 제기한 각 청구인은 1992 기금에서 활용할 수 있는 모든 자금이 할당될 때까지 자신들이 평가한 청구금의 일부를 지급받는다. 그러나 추가기금에 가입된 회원국에서 피해가 발생한 경우 추가기금을 활용할 수 있다.
- 1.7 오염을 야기한 사고가 자연 재해이거나 (유조선 선주가 아닌) 전적으로 누군가의 고의, 또는 당국이 보수유지했어야 할 등대나 항해보조시설의 오작동으로 인해 발생한 경우, 유조선 선주는 보상금 지급의 책임이 없고 즉시 1992 기금이 활용된다. 또한 유조선 선주가 알려져 있지 않거나 보상책임을 감당할 수 없는 경우, 1992 기금이 개입하여 보상금을 지급한다.
- 1.8 오염피해가 전쟁이나 적대행위 또는 군함에서 유출된 유류로 인해 발생한 경우 1992 기금은 보상금을 지급하지 아니한다. 유조선의 지속성 유류 유출로 인해 피해임을 증명하지 못 할 경우에도 1992 기금은 보상금을 지급하지 아니한다. 1992 기금은 회원국의 영해나 배타적 경제 수역 밖, 또는 공해에서 발생한 피해에 대한 보상금을 지급할 수 없다(2.1항에서 설명한 상황인 경우는 예외로 함).
- 1.9 보상금의 출처가 선주 보험사 또는 1992 기금인지의 여부와 상관 없이 보상금 청구 절차와 청구금 심사 기준은 동일하다. 1992 기금과 보험사는 보통 긴밀히 협력하며 특히 대규모 유류 유출 사고의 경우 그러하다. 1992 기금은 보험사와 협의하여 보통 유류 제거 작업의 효과와 진행사항을 관측, 추적, 기록할 전문가를 임명한다. 청구 사항의 기술적 진위 여부를 검토하고 조사하며 손실에 대한 독립 사정액 결정을 지원하는 데에도 전문가가 활용된다. 1992 기금과 보험사가 청구금 심사에 있어 전문가의 지원에 의존하지만, 청구 사항과 평가 보상금 승인 여부에 대한 결정은 해당 보험사와 1992 기금에 달려 있다.

Why are the costs of preventive measures compensated?

- 1.10 The two Conventions which govern the payment of compensation for pollution damage rely on a common definition of preventive measures, namely:

“Preventive measures” means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.”

The interpretation of this definition agreed by the 1992 Fund Assembly is set out in the Claims Manual which is intended to assist in

the uniform interpretation of the Conventions across all Member States. The Claims Manual makes it clear that the use of the word ‘reasonable’ applies both to the measures themselves and the costs of those measures. In addition to providing guidance on the formulation of claims for preventive measures, these Guidelines are intended to demonstrate through illustrative examples and explanations how the 1992 Fund has implemented this interpretation and, in particular, how the test of reasonableness is applied in the assessment of claims.

- 1.11 In practice, the term ‘preventive measures’ means any reasonable actions taken with the aim of preventing or minimising pollution damage in a Member State. The term usually applies to measures taken in responding to a spill and clean-up operations but may include salvage operations undertaken with the specific purpose of preventing or minimising the loss of oil from a damaged tanker. The costs of repairing damage caused by clean-up operations may also be eligible for compensation, for example, roads or other access points damaged by traffic engaged in clean-up operations. Expenses for preventive measures may be recoverable even if no spill occurs provided that there was a grave and imminent threat of pollution damage.
- 1.12 The 1992 Fund recognises the importance of effective salvage and clean-up operations in reducing the impact of a spill and consequently the number and value of losses suffered by victims of oil pollution. In many countries and especially those Party to the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC), contingency plans are in place to respond to spills in a range of circumstances; from small spills contained within a port to a major incident affecting an entire region. A major spill would usually call for the implementation of the national oil spill contingency plan involving national authorities so that one of the main claimants seeking recovery of costs for preventive measures is likely to be the Member State itself.

방제 조치 비용을 왜 보상하는가?

1.10 오염 피해에 대한 보상금 지급을 관장하는 두 개의 협약은 다음과 같은 방제 조치의 공동 정의에 입각한다.

“방제 조치”는 사고 발생 후 오염 피해를 예방 또는 최소화하기 위해 개인이 취한 모든 합리적인 조치를 의미한다.”

1992 총회에서 합의한 본 정의에 대한 해석은 모든 회원국이 협약에 대한 일관적인 해석을 할 수 있도록 작성된 보상청구 매뉴얼(Claims Manual)에 명시되어 있다. 보상청구 매뉴얼은 ‘합리적’이란 단어의 사용이 조치 자체와 그러한 조치 비용에 모두 적용됨을 분명히 명시하고 있다. 방지 조치에 대한 보상 청구 작성에 대한 지침뿐만 아니라, 본 가이드라인은 예시와 설명을 통해 1992 기금이 이러한 해석을 실행하고 특히 합리성 기준이 청구금 심사에 어떻게 적용되는지 설명하기 위한 것이다.

1.11 실제로, ‘방제 조치’라는 용어는 회원국의 오염 피해를 방지 또는 최소화하는 것을 목표로 실시된 합리적인 행위를 의미한다. 이 용어는 보통 유류 유출에 대응하여 취해진 조치와 유류 제거 작업에 적용되거나 파손된 유조선의 유류 유실을 방지 또는 최소화한다는 구체적인 목적으로 취해진 인양 작업을 포함할 수 있다. 유류 제거 작업으로 인해 야기된 피해를 복구하는 비용도 보상 자격을 지닌다. 그 예로 유류 제거 작업에 참여한 차량들로 인해 손상된 도로나 기타 진입 지점 등을 들 수 있다. 방제 조치 비용은 중대하고 급박한 오염 피해 위협이 있다면 유류 유출이 발생하지 않았다 하더라도 보상 받을 수 있다.

1.12 1992 기금은 유류 유출의 영향과 그로 인한 유류 오염 피해자들의 피해 건수와 손실액을 저감하는 측면에서 효과적인 인양 및 유류 제거 작업의 중요성을 인지한다. 많은 국가, 특히 유류 오염 대비, 대응 및 협력에 관한 국제 협약(OPRC) 체약국에서 항구에 국한된 소규모 유출에서부터 전체 지역에 영향을 미치는 대규모 사고에 이르는 다양한 유류 유출 상황에 대응한 비상 계획이 수립되어 있다. 대규모 유류 유출은 보통 국가 당국의 관여를 포함하는 국가적인 유류 유출 비상 계획의 실행을 요구한다. 따라서 방제 조치 비용 보상을 받고자 하는 주요 청구인 중 하나가 회원국 자체가 될 가능성이 높다.

Guidelines for
presenting claims for
clean up and preventive measures

SECTION 02

Who can claim?

누가 보상청구를 할 수 있는가?

2. Who can claim?

- 2.1 Anybody who has incurred costs in taking reasonable measures to minimise or prevent pollution damage in a Member State can make a claim to recover those costs, wherever those measures are taken. For example, if a State that is not Party to the Conventions responded to a spill on the high seas or within its own territorial waters in order to prevent or reduce pollution damage within a Member State, the cost of the response would in principle be admissible for compensation.
- 2.2 Claimants can be private individuals, partnerships, companies, private organisations, non-governmental organisations (NGOs) or public bodies, including States and local authorities. Although clean-up operations are often carried out by local or national authorities, examples of other types of claimant making claims for clean-up costs might include a private individual cleaning oil from a beach front property, a hotel chain employing contractors to clean a beach, a conservation group cleaning oiled wildlife or a sailing club removing oil from slipways.
- 2.3 Different Member States have different arrangements in place to respond to oil spills from tankers. Some may utilise their own and/or contracted resources while others rely on the tanker owner to hire specialist contractors. Still others may call upon State enterprises to clean up the spill but in almost every case involving the 1992 Fund, authorities within the Member State will be involved at some level whether national or local, responding to the spill themselves, directing operations or monitoring the activities of others.
- 2.4 A contractor instructed to respond to a spill for example, by a port, local or national authority, ideally should have a contract with that authority. The authority would then make a claim for reimbursement of the costs incurred in settling the contractor's invoice. However, sometimes no contract exists between the specialist oil spill response contractor and the authority ordering the deployment of equipment, personnel and materials and there is the expectation that the shipowner and his insurer and if necessary, the 1992 Fund will pay the bill. In such circumstances when no contract exists, it may be possible for a contractor to make a claim directly against the shipowner's insurer and the 1992 Fund. However, the 1992 Fund is only able to meet reasonable expenses. Contractors responding outside an agreed contract should be aware that it is possible that invoiced costs may therefore not be fully reimbursed (see example in section 4).
- 2.5 As noted above some administrations expect the tanker owner to provide the resources to clean up the spill and even those that do not may welcome the involvement of the owner. For example, some shipowners belong to industry cooperatives giving them access to oil spill response equipment on a preferential basis. However, only costs for measures considered reasonable can effort it is essential that these operations are conducted in collaboration with the authorities in charge. It is most important that operations are coordinated as compensation may not be available for operations that are duplicated.
- 2.6 For a claim to be admissible, the person who is making the claim (the claimant) must be able to show that he or she, or the organisation they represent, has suffered a financial loss. In the case of preventive measures this means having incurred costs directly linked to the prevention or removal of contamination caused by the spill.

2. 누가 보상청구를 할 수 있는가?

- 2.1 회원국에서 오염 피해를 최소화 또는 방지하는 합리적인 조치를 실행한 비용을 부담한 자는 누구나 그러한 조치가 실행된 장소와 상관 없이 해당 비용을 보상받기 위해 보상금을 청구할 수 있다. 예를 들어 협약 체약국이 아닌 국가가 회원국의 오염 피해를 예방 또는 저감하기 위해 공해나 자국 영해 내 유류 유출에 대해 대응 조치를 취했다면 그 대응 조치 비용은 원칙적으로 보상 자격을 인정받는다.
- 2.2 청구인은 민간 개인, 파트너십, 기업, 민간 기관, 비정부 기구(NGOs) 또는 국가 및 지역 당국을 포함한 공공 기관이다. 지역 또는 국가 당국이 유류 제거 작업을 실행하는 경우가 많지만, 유류 제거 비용에 대한 보상 청구를 하는 다른 유형의 청구인으로는 해변 재산의 유류를 제거한 민간 개인, 해변 청소를 위해 하청업체를 고용한 호텔 체인, 유류 오염 야생 동물의 유류를 제거하는 보존 단체, 또는 선양장(slipway)의 유류를 제거하는 항해 클럽 등이 있다.
- 2.3 회원국별 유조선 유류 유출 대응 방식이 다르다. 국가 자체 및 계약 업체의 자원을 이용하는 국가들이 있는가 하면 전문 계약 업체를 고용하는 유조선 선주에 의존하는 국가들도 있다. 유조선 선주에 의존하는 국가들도 여전히 국영 기업에 유류 제거 작업을 하도록 요청할 수 있지만 1992 기금과 관련한 거의 모든 사례의 경우 회원국 내 당국 자체가 국가 또는 지역 차원 등 어떤 차원에서든 유류 유출 대응에 개입하여 작업을 지시하거나 다른 활동을 감독한다.
- 2.4 항만, 지역 또는 국가 당국 등에 의해 유류 유출에 대응하도록 지시를 받은 계약업체는 이상적으로 해당 당국과 계약을 맺어야 한다. 그런 다음 해당 당국은 계약업체의 보상 청구를 지급 처리하는 데 발생한 비용을 보상받기 위해 보상 청구를 한다. 그러나 전문 유류 유출 대응 계약업자와 설비, 인력, 자재 보급을 주문한 당국 간 계약이 존재하지 않더라도 1992 기금이 비용을 지불하는 경우가 있다. 계약이 존재하지 않는 경우, 계약업체가 바로 선주 보험사와 1992 기금에 보상 청구를 하는 것도 가능하다. 그러나 1992 기금은 합리적인 비용만을 충당하는 것을 목적으로 한다. 그러므로 합의된 계약의 범위를 벗어나 대응한 계약업체는 청구 비용이 전액 환급되지 않을 수 있다는 점을 인지해야 한다(4장 예시 참조)
- 2.5 상기에서 명시한 바와 같이 일부 행정 당국은 유류 제거 비용을 유조선 선주가 제공할 것을 기대하고 심지어 선주의 개입을 환영하지 않기도 한다. 예를 들어, 일부 선주는 유류 유출 대응 장비를 우선적으로 사용할 수 있게 해주는 산업 협동 조합 소속이다. 그러나 합리적인 것으로 간주되는 조치에 대한 비용만 보상받을 수 있다. 따라서 담당 당국과 협조하여 이러한 작업을 진행하는 것이 필수적이다. 중복 작업에 대해 보상금이 제공되지 않을 수 있으므로 작업을 상호 조율하는 것이 특히 중요하다.
- 2.6 인정 가능한 보상 청구의 경우, 해당 청구를 신청한 개인(청구인)은 반드시 청구인 자신 또는 청구인이 대표하는 기관이 입은 재정적 손실을 증명할 수 있어야 한다. 이는 방제 조치의 경우 유류 유출로 인한 오염 예방 또는 제거와 직접 관련된 비용의 부담을 의미한다.

Guidelines for
presenting claims for
clean up and preventive measures

SECTION 03

What should you do if there is oil pollution?

유류 오염이 발생한 경우 무엇을 해야 하는가?

3. What should you do if there is oil pollution?

- 3.1 In 1980, shortly after the 1971 Fund was established, Fund staff and their experts were conducting aerial surveillance following the Tanio incident in which 19,000 tonnes of heavy fuel oil were spilled. Flying along the northwest coast of France all that could be seen was kilometre after kilometre of oiled shorelines and bays, two to three kilometres wide, full of oil. The question in the front of their minds was: “How could anyone deal with that?”
- 3.2 The answer, then and now, is that, although oil pollution does look very bad, shorelines can be cleaned. The IOPC Funds’ experience of major spills since 1978 has certainly demonstrated that this is the case. Indeed in the particular case of the Tanio incident, most of the oil was removed by the summer of that year.
- 3.3 The shipowners’ insurers and 1992 Fund have a well-tested means of compensating for losses, although since all claims need to be thoroughly assessed, it can take time for money to get through to the claimant. However, claims for reimbursement of clean-up costs are settled amicably in the majority of cases, without the need to initiate legal proceedings.
- 3.4 As soon as an incident occurs it is advisable to contact the shipowner’s insurer or the 1992 Fund with the outline of the situation so that the shipowner’s insurer/1992 Fund can decide whether it should send experts to attend on site to offer their assistance. The shipowner’s insurer/1992 Fund and the experts can offer advice not only on appropriate clean-up techniques but also on how best to minimise losses resulting from the spill and how claims should be presented.
- 3.5 If the shipowner’s insurer and the 1992 Fund are not informed until sometime after the incident, it will be more difficult to fully appreciate the circumstances which had to be faced and in which the claimed costs were incurred. Details of how to contact the 1992 Fund are set out at the end of this booklet.
- 3.6 An essential element of a successful claim is the quality of the information submitted in support of the claim. This should include accurate and comprehensive records maintained from the start of the incident, through every step of the response, from notification and mobilisation through to the close of operations. A narrative explaining the actions taken, supported by photographs, video clips and illustrative maps will help the 1992 Fund and its experts understand the circumstances in which preventive measures were taken and the reasons why decisions were made to follow a particular course of action. Although in most incidents in which the 1992 Fund is involved, the shipowner’s insurer and the 1992 Fund would engage experts to follow and advise on clean-up activities, it may not be possible for these experts to follow every operation, especially if the pollution is widespread. Further guidance on the documentation necessary to support a claim for clean-up costs is provided in section 7 of this booklet.

3. 유류 오염이 발생한 경우 무엇을 해야 하는가?

- 3.1 1971 기금이 설립된 직후인 1980년, 기금 직원과 전문가들은 19,000톤의 중유가 유출된 Tanio호 사고 후 항공 조사를 실시하고 있었다. 프랑스 북서 해안을 비행하며 눈에 보인 것은 기름으로 오염된 끝없이 펼쳐진 해안선과 만에 기름으로 가득한 기름띠가 2~3km 넓이에 달했다. 이들은 마음속으로 이런 질문을 던졌다. “누가 어떻게 이 문제를 감당할 수 있을까?”
- 3.2 답은 그때나 지금이나 유류 오염 상태가 매우 좋지 않지만, 해안선을 정화할 수 있다는 것이다. 1978년 이후 대형 유류 사고를 처리한 IOPC 기금의 경험을 보면 이것이 사실임을 분명히 알 수 있다. 실제 Tanio호 사고의 경우 유출된 기름 대부분을 그 해 여름까지 제거했다.
- 3.3 선주 보험사와 1992 기금은 손실을 보상하는 검증된 수단이다. 물론 모든 보상 청구서를 철저히 평가해야 하므로 청구인에게 보상금이 지급되기 까지 시간이 걸릴 수 있다. 그러나 유류 제거 비용 환급 청구 전은 대부분의 사례에서 법적 절차를 개시할 필요 없이 원만히 해결되었다.
- 3.4 유류 사고 발생 즉시 선주 보험사나 1992 기금이 현장을 돕기 위한 전문가 파견 여부를 결정할 수 있도록 상황 개요와 함께 선주 보험사나 1992 기금에 연락하도록 권고된다. 선주 보험사/1992 기금 및 전문가들은 적합한 유류 제거 기법뿐만 아니라 유류 유출로 인한 손실을 최소화하는 최선의 방법, 청구서 제출 방법에 대해서도 조언을 제공할 수 있다.
- 3.5 선주 보험사와 1992 기금이 사고 이후 특정 시점까지 보고를 받지 못한다면 어떤 상황에 직면한 것인지, 청구 비용이 발생한 상황이 어떠한지 제대로 파악하는 것이 더욱 어렵게 된다.
- 3.6 성공적인 보상청구의 필수 요소는 보상 청구의 근거로 제출되는 고품질의 정보이다. 여기에는 사고 시작 시점부터 사고 통지와 자원 동원, 작업 종료에 이르기 까지 대응 단계별로 기록된 정확하고 포괄적인 기록이 포함된다. 증빙 사진, 동영상, 설명 도면과 함께 대응 조치를 설명한 서술기록은 1992 기금과 전문가들이 방제 조치가 실행된 상황과 특정 조치를 결정한 이유를 이해하는 데 도움이 된다. 비록 1992 기금이 개입된 대부분의 사고의 경우 선주 보험사와 1992 기금이 유류 제거 활동을 지켜보고 조언하도록 전문가를 참여시켰지만, 이러한 전문가들이 모든 작업을 지켜보는 것이 불가능할 수 있다. 특히 오염이 광범위하게 퍼진 경우 그러하다. 유류 제거 비용 보상 청구에 필요한 증빙 서류 작업에 대한 자세한 지침은 본 책자의 7장에 제시되어 있다.

- 3.7 It is recommended that minutes are taken of meetings when decisions on response operations are reached, a log of events is maintained and all paperwork and other records are retained. Often a position is created within the response organisation specifically to ensure that such records are kept and the reasonable costs of personnel to fill this position would usually qualify for compensation.
- 3.8 It is also valuable to track expenditure as it is incurred, in as close to real time as possible. This allows areas of high expenditure to be identified and evaluated quickly and decisions to be made on whether the level of expense continues to be justified. One advantage of such an approach is to highlight the ongoing costs of equipment which is no longer needed and which should be cleaned and taken off hire as the response operations progress.

- 3.7 방제작업에 대한 결정이 내려진 회의에서 의사록을 작성하고 사건 기록을 작성하며 모든 문서와 기타 기록을 보관하는 것이 권고된다. 구체적으로 이러한 기록 보관을 담당하는 포지션을 대응 기관 내 만드는 경우가 많고 이 포지션을 채울 합리적인 인건비도 보통 보상 자격이 된다.
- 3.8 비용 발생에 따라 가능한 실시간으로 지출을 기록하는 것도 중요하다. 이렇게 함으로써 높은 지출이 발생하는 분야를 신속하게 파악하고 평가하며 이러한 수준의 지출이 계속 타당한지의 여부를 판단할 수 있다. 이러한 방식의 한 가지 장점은 대응 작업이 진행됨에 따라 제거 및 사용 중단되어야 하며 더이상 필요하지 않은 장비에서 지속적으로 발생하는 비용을 분명히 보여준다는 것이다.

Guidelines for
presenting claims for
clean up and preventive measures

SECTION 04

What claims are admissible?

인정 가능한 보상청구란 무엇인가?

4. What claims are admissible?

- 4.1 In all cases claims must satisfy the following admissibility criteria which are set out in full in section 1.5 of the Claims Manual:
- Claims will be paid only for costs resulting from contamination by persistent oil from a tanker.
 - There must be a close link between the contamination and the costs claimed.
 - Claimants must prove how much they have spent and must provide information to support this.
 - The expense must have already actually been incurred. Claims for future anticipated costs will not be considered.
 - All claims should relate to measures that are reasonable and justified and will be assessed on a case-by-case basis taking into account the particular circumstances of the incident and the location in which it occurs.
- 4.2 Claims for the costs of measures to prevent or minimise pollution damage must meet the criteria above to be considered admissible but in particular, the test of reasonableness. Were the actions taken proportionate? Were the costs of those measures justifiable? Whether measures are considered reasonable is judged against a technical appraisal of the prevailing circumstances and the facts available at the time the decision was made to take the measures. In most cases the test is applied to some physical action which is intended to materially reduce the risk of pollution damage.
- 4.3 Decisions in respect of response operations, particularly at sea, often have to be taken urgently to deal with the unforeseen situation of an oil spill. The shipowner's insurer/1992 Fund will take this into account when considering decisions taken by the authorities in such circumstances together with the information that was available to them at the time these decisions were taken. However, as the incident proceeds and the situation becomes better understood and controlled, there is an expectation that measures and their corresponding costs would be reviewed as soon as possible to ensure that they continue to meet the test of reasonableness. For example, the opportunity might be taken to renegotiate rates accepted in the heat of the moment.
- 4.4 Claims for costs of response measures are not accepted when it could have been foreseen that the measures taken would be ineffective, for example if dispersants were used on solid or semi-solid oils or if booms were deployed with no regard to their ineffectiveness in fast flowing waters. On the other hand, the fact that the measures proved to be ineffective is not in itself a reason for rejection of a claim, provided that, at the time when the decision was taken to adopt that particular measure, it could have been considered technically reasonable. When assessing such a claim, the 1992 Fund would take into account the information that was available to the authorities at the time the decisions were taken.

4. 인정 가능한 보상청구란 무엇인가?

- 4.1 모든 사례에서 보상청구는 보상청구 매뉴얼(Claims Manual)의 1.5장에 자세히 명시된 다음의 인정가능 기준을 충족해야 한다.
- 유조선의 지속성 유류 오염으로 인한 비용에 대해서만 보상청구를 지급한다.
 - 오염과 청구 비용간의 긴밀한 연관성이 반드시 존재해야 한다.
 - 청구인은 반드시 지출 비용을 증명하고 이를 뒷받침하는 정보를 제공해야 한다.
 - 비용은 반드시 실제 발생한 것이야 한다. 향후 예상 비용에 대한 보상청구는 고려되지 않는다.
 - 모든 보상청구는 합리적이고 타당한 조치와 관련된 것이어야 하며 사고 정황과 사고 발생 지점을 고려하여 각 사례별로 심사한다.
- 4.2 오염 피해를 방지 또는 최소화하는 조치와 관련한 비용 청구가 인정 가능한 것으로 간주하려면 반드시 상 기 기준을 만족해야 하나 특히 합리성 기준을 충족해야 한다. 취한 조치가 적절하였는가? 이러한 조치의 비용이 타당했는가? 조치를 결정한 시점의 상황과 그 당시 확인 가능했던 사실 정보에 대한 기술적 평가를 바탕으로 조치의 합리성 여부를 판단하였는가? 대부분의 경우, 오염 피해 위험을 실질적으로 줄이기 위한 일부 물리적 조치에 이러한 합리성 기준이 적용된다.
- 4.3 방제작업, 특히 해상 방제작업과 관련한 결정은 예상치 못한 유류 유출 상황을 처리하기 위해 긴급하게 내려야 하는 경우가 많다. 선주 보험사/1992 기금은 의사 결정 당시 확인 가능한 정보를 바탕으로 당국이 이러한 상황에서 내린 결정을 검토할 때 이러한 점을 고려한다. 그러나 유류 사고가 진행되고 상황을 더욱 잘 파악하고 통제하게 됨에 따라, 조치 및 관련 비용이 합리성 기준을 충족하도록 가능한 빨리 검토될 것으로 기대된다. 예를 들어, 급박한 순간에 수락한 요율을 재협상 할 수 있다.
- 4.4 대응 조치가 효과가 없을 것이라 예측할 수 있었던 경우 해당 조치의 비용에 대한 보상청구는 받아들여지지 않는다. 그 예로 유처리제가 고체 또는 반고체 유류에 사용하거나 빠르게 흐르는 물에서 비효과적이라는 사실을 고려하지 않은채 오일붐을 사용한 경우를 들 수 있다. 반면, 특정 조치를 채택하기로 결정을 내린 시점 기준, 그러한 조치가 기술적으로 합리적이었던 것으로 간주된다면, 취한 조치가 비효과적이라고 판명되었다는 사실 그 자체는 보상 청구를 거부하는 이유가 될 수 없다.

Example

A port authority instructs a spill response contractor, resident in the port with whom it has good working relations but no contract, to respond to a spill from a tanker a few miles off the coast where the tanker has run aground. It is winter with low water temperatures and a substantial amount of heavy fuel oil has been spilled which threatens the port and surrounding coastline. The contractor is ordered to apply dispersant onto the oil in an effort to prevent it reaching the coast but as a result of onshore winds, the oil soon comes ashore and has to be cleaned up there.

On the advice of their experts, the insurer and the 1992 Fund conclude that this element of the response was unreasonable. This is because it should have been foreseen that under those particular conditions, dispersants could not have been effective. As there is no contract with the port authority, the contractor presents a claim directly to the shipowner's insurer and the 1992 Fund but faces the possibility of having compensation denied even though the instructions of the port authority were being followed. Had a contract been in place, the contractor would have been paid by the port authority. However, it is unlikely that a claim submitted by the port authority for reimbursement of the cost of the contractor would be successful since the measures would be judged to have been unreasonable.

- 4.5 The costs incurred and the relationship between those costs and the benefits derived or expected, should be proportionate. For example, a high degree of cleaning, beyond removal of bulk oil, of exposed rocky shores inaccessible to the public is rarely justified, since natural cleaning by wave action is likely to be more effective. On the other hand, thorough cleaning may be necessary in the case of a public amenity beach, particularly immediately prior to or during the holiday season.
- 4.6 While it is understood that response organisations often find themselves compelled by political pressure and concerns expressed by the public and the media to adopt measures which are not technically reasonable, such actions are unlikely to qualify for compensation. For example, increasing the size of the workforce involved in shoreline clean up beyond the numbers that can be effectively managed or continuing operations long after they can be justified on technical grounds, are unlikely to be considered reasonable. Whenever possible the 1992 Fund will, at the earliest opportunity notify the authorities, in writing, that in the opinion of the 1992 Fund, based on advice of their experts on site, such a situation has arisen and that compensation for measures taken after a certain date may not be available. This does not mean that authorities must follow this advice. There is no question that it is for Member States to conduct the response in any way they see fit. However, in the light of such notification, a Member State should be aware that it might not be possible for the 1992 Fund to reimburse costs for measures considered to be unreasonable after a certain date.

예시

항만 당국은 좋은 업무 관계를 유지하고 있는 항만 거주 업체인 유류 방제 계약업체에 해안선에서 몇 마일 떨어진 곳에서 유조선 좌초로 발생한 유류 유출에 대응할 것을 지시했지만 이 업체와 계약을 체결하지는 않았다. 당시는 수온이 낮은 겨울 이었고 상당한 양의 중유가 유출되어 항만과 주변 해안을 위협하고 있었다. 방제업체는 기름이 해안에 도달하는 것을 막기 위해 유처리제를 기름에 뿌리라는 지시를 받았다. 그러나 해풍의 영향으로 기름이 곧 해안에 도달했고 해안에서 유류 제거 작업을 해야 했다.

1992 기금은 전문가의 조언에 따라 이러한 대응 조치가 합리적이지 않았다는 결론을 내렸다. 그러한 상황 속에서 유처리제 사용은 효과가 없다는 예측을 할 수 있었기 때문이다. 방제업체는 항만 당국과 계약을 체결하지 않았으므로 직접 선주 보험사와 1992 기금에 보상 청구를 했다. 하지만 항만 당국의 지시에 따라 취한 조치임에도 불구하고 보상 청구가 거부될 가능성에 직면했다. 계약서가 존재했다면 항만 당국이 방제 업체에 비용을 지급했을 것이다. 그러나 방제업체의 비용 환급을 위해 항만 당국이 제출한 보상청구가 받아들여질 가능성은 없다. 왜냐하면 해당 조치가 비합리적인 것으로 판단되었을 것이기 때문이다.

- 4.5 발생 비용 및 파생 또는 예상된 이익과 비용과의 관계는 비례적이어야 한다. 예를 들어, 파도에 의한 자연적 제거가 더욱 효과적일 것으로 예측되는데도 불구하고 대중의 접근이 불가능한 바위해안의 대량 유류 제거를 넘어서는 고도의 정화 작업은 거의 정당화되기 어렵다. 반면, 공공 휴양의 해변의 경우에는 휴가기간 직전 또는 휴가기간 동안 철저한 유류 제거 작업이 필요하다.
- 4.6 유류 유출 대응 기관이 정치적 압박과 대중 및 언론의 우려로 인해 기술적으로 합리적이지 않은 조치를 취할 수밖에 없는 상황에 빠지기도 한다는 점은 이해하나 이러한 조치는 보상 자격이 될 가능성이 없다. 그 예로 효과적 관리가 가능한 수준을 초월하는 규모로 해안 유류 제거 작업에 동원하는 인력을 늘리거나 기술적 근거를 기반으로 타당한 수준을 넘어 방제 작업을 장기간 지속하는 경우 합리적인 조치로 간주될 수 없다. 가능하다면 언제라도 1992 기금은 1992 기금의 의견과 현장 전문가들의 자문을 바탕으로, 그러한 상황이 특정 날짜 이후에 취해진 조치는 보상되지 않을 수 있음을 해당 당국에 서면으로 조속히 통보한다. 이러한 통보는 당국이 이 조언을 반드시 따라야 함을 의미하지 않는다. 이것은 회원국이 적합한 판단을 할 수 있게 하려는 의도이다. 그러나 이러한 통보를 참고하여 회원국은 특정 날짜 이후 취해져 비합리적인 것으로 간주되는 조치에 대해 1992 기금이 비용을 지급할 수 없을 수도 있다는 점을 인지하여야 한다.

Example

Specialised oil spill recovery vessels from several countries work together to collect oil at sea following a serious incident. Operations continue over several weeks but after some time the nature of the oil changes and becomes widely fragmented so that the use of these specialised vessels is no longer effective in recovering any significant quantities of oil. Experts engaged by the shipowner's insurer/1992 Fund pass this opinion to both the shipowner's insurer/1992 Fund and to the authority within whose waters the vessels are working. Operations at sea nevertheless continue but in assessing the subsequent claim to recover the costs of these operations, the 1992 Fund sets a series of cut off dates to reflect the limit of the period for which the activities of each vessel are deemed to be reasonably effective, beyond which costs are not accepted.

- 4.7 The example above is intended to help illustrate the interpretation given to 'reasonable' measures by the 1992 Fund. The authorities of a Member State are, of course, entitled to conduct whatever measures they deem appropriate and to bring those operations to a close whenever they see fit, however, it is always advisable to regularly review whether such actions remain reasonable and consequently whether future claims for the reimbursement of the associated costs are likely to be considered admissible.
- 4.8 'Bad press' can adversely influence the confidence, motivation and cohesion of the response organisation at a critical time when they are under most stress. Although the importance of good media relations is recognised, the costs of arrangements to deal with the media are not considered preventive measures and the costs of media coverage of clean-up operations will not be compensated.

Additional and fixed costs

- 4.9 Clean-up operations are often carried out by public authorities or quasi-public bodies using permanently employed personnel or vessels and vehicles owned by such authorities or bodies. Compensation is paid for reasonable additional costs incurred by such organisations, i.e. expenses that arise solely as a result of the incident and which would not have been incurred had the incident and related operations not taken place.
- 4.10 Compensation is also paid for a proportion of so-called fixed costs incurred by public authorities and quasi-public bodies, i.e. costs which would have been incurred by the authorities or bodies even if the incident had not occurred, such as normal salaries for permanently employed personnel. However, in order to qualify for compensation, such costs must correspond closely to the clean-up period in question and should not include remote overhead charges. Personnel provided by public authorities can offer a number of benefits to the response, for example, it is likely that command and control systems are in place that can enhance the effective organisation of spill response. For the authorities the redirection of staff to spill response means that the normal responsibilities of those staff have to be covered perhaps leading to additional costs or loss of efficiency in the day-to-day activities of the authorities concerned.

예시

심각한 유류 사고 발생 후 해상 기름 회수를 위해 여러 국가의 전문 유류 유출 제거용 선박들이 협력하고 있다. 여러 주에 걸쳐 작업을 지속했지만 얼마 후 기름의 속성이 변하여 넓게 분산되었고 대규모 기름 회수에 있어 이러한 전문 선박의 사용이 더이상 효과가 없게 되었다. 선주 보험사/1992 기금이 고용한 전문가들은 선주 보험사/1992 기금과 선박이 조업 중인 해당 수역의 당국에 이러한 의견을 보냈다. 그럼에도 불구하고 해상 작업은 지속되었고 이후 이 작업에 대한 비용 보상 청구를 심사할 때 1992 기금은 각 선박의 활동이 합리적으로 효과적일 것으로 간주되는 기간을 제한하는 일련의 마감 일자를 설정하였고, 그 일자를 넘어 발생한 비용에 대해서는 보상 청구를 기각했다.

- 4.7 상기 예시는 ‘합리적’ 조치에 대한 1992 기금의 해석을 설명하기 위한 것이다. 물론 회원국 당국은 적절하다고 간주되는 어떤 조치든 취할 수 있고 적절하다고 판단되는 시점에 언제든지 작업을 종료할 권리가 있다. 그러나 그러한 조치가 여전히 합리적인지 결과적으로 향후 관련 비용의 환급 청구가 인정 가능한 것으로 간주될지의 여부를 정기적으로 검토하는 것이 항상 바람직하다.
- 4.8 ‘나쁜 언론’은 대응 조직이 가장 많은 압박을 받고 있는 결정적 시점에 악의적으로 대응 조직의 사기, 의욕, 화합에 악영향을 미칠 수 있다. 비록 효과적인 대외 홍보도 중요하지만, 언론 대응 비용은 방제 조치로 간주되지 아니하며 유류 제거 작업에 대한 언론 보도 비용은 보상되지 않는다.

추가 비용 및 고정 비용

- 4.9 유류 제거 작업은 종종 공공 당국이나 준공공 기관에서 직원을 동원하거나 해당 당국이나 기관이 소유한 선박 및 차량을 이용하여 실시한다. 이러한 기관에서 부담한 합리적인 추가 비용에 대해 보상금이 지급된다. 순전히 유류 사고로 인해 발생했고 유류 사고 및 관련 작업이 일어나지 않았다면 발생하지 않았을 비용이 합리적 추가 비용의 예이다.
- 4.10 공공 당국 및 준공공 기관이 부담한 소위 고정 비용이라 불리는 비용에 대해서도 보상금이 지급된다. 정규 직 연봉 등 유류 사고가 발생하지 않았어도 공공 당국이나 기관이 부담한 비용이 그 예이다. 그러나 청구 보상 자격이 되려면 이러한 비용은 반드시 해당 유류 제거 기간과 근접하게 일치해야 하고 거리가 먼 간접비를 포함할 수 없다. 공공 당국이 공급한 인력은 방제 작업에 많은 혜택을 제공할 수 있다. 예를 들어 방제 조직의 효과성을 개선할 수 있는 지휘통제 시스템이 수립될 가능성이 높아진다. 공공 당국의 입장에서 방제 인력으로 직원을 재배치하게 되면 그 직원들의 평소 업무는 계속 수행되어야 하고, 이는 추가 비용이나 해당 당국의 일상 업무 효율성 손실로 이어질 수 있다.

Guidelines for
presenting claims for
clean up and preventive measures

SECTION 05

What costs are covered?

어떤 비용이 보상되는가?

5. What costs are covered?

- 5.1 Clean-up operations at sea and on shore are in most cases considered as preventive measures since such measures are usually intended to prevent or minimise pollution damage.
- 5.2 The clean-up costs covered include reasonable measures taken to combat oil at sea, to protect resources vulnerable to oil (such as sensitive coastal habitats, seawater intakes of industrial plants, mariculture facilities and yacht marinas), to clean shorelines and coastal installations and to dispose of collected oil and oily wastes. Reasonable costs of cleaning and rehabilitation of oiled wildlife, particularly birds, mammals and reptiles are also met.
- 5.3 Claims for clean-up operations may include the cost of aircraft, vessels and vehicles, the hire or purchase of equipment and materials and personnel. Claims for the costs of equipment placed on standby, but not actually deployed, are assessed at a lower rate to reflect the reduced wear on the equipment. Reasonable costs of cleaning and repairing clean-up equipment and of replacing materials consumed during clean-up operations are accepted. Equipment, vessels, aircraft and vehicles as well as manpower are assessed on a case-by-case basis taking into account the availability of appropriate resources and daily rates that are reasonable in the local context of wherever the incident occurs.

Surveys by air, by boat and on foot

- 5.4 Costs of reasonable aerial surveillance operations to establish the extent of pollution at sea and on shorelines and to identify resources vulnerable to oil are accepted. One of the factors to be considered is whether the type of aircraft is appropriate for the role. For example, maritime surveillance fixed-wing aircraft are not well suited to shoreline surveillance where the manoeuvrability of helicopters is more appropriate. Although generally less effective than aerial surveillance, surveys by boat may be more appropriate for some situations and compensation is also available for such costs. However, with the exception of aircraft equipped to detect oil at night, surveys by boat or aircraft during the hours of darkness would not normally be considered reasonable. If oil reaches the shoreline a more detailed shoreline survey may be necessary to find out how much oil has come ashore in each of the areas affected and to decide on the best clean-up methods. Once clean-up operations are underway, regular surveys are required to monitor progress and follow the movement of the oil and changes in its behaviour so that methods can be adapted or operations closed down in response to changing conditions.
- 5.5 The reasonableness of a particular survey, whether carried out by aircraft, boat or on foot, is likely to be judged on whether the information that the survey was expected to provide served a clearly defined purpose in terms of the preventive measures it was intended to support. Where several organisations are involved in the response to an incident, surveys should be properly coordinated to avoid duplication of effort.

5. 어떤 비용이 보상되는가?

- 5.1 해상 및 해안 유류 제거 작업은 보통 오염 피해를 방지 또는 최소화하는 것을 목적으로 하기 때문에 대부분의 경우 방제 조치로 간주된다.
- 5.2 해상 기름 제거, (민감한 연안서식지, 산업공장의 해수 취수구, 양식시설과 요트장 등) 유류 취약 자원 보호, 해안 및 연안 시설 정화, 또는 회수 기름 및 유류 오염 폐기물 처분을 위한 합리적 조치는 보상되는 방제 비용에 속한다. 유류 오염 야생 동물, 특히 조류, 포유류, 파충류의 유류 제거 및 복구 관련한 합리적 비용도 보상된다.
- 5.3 유류 제거 작업 보상 청구에는 항공기, 선박, 차량, 장비 및 자재 임대 또는 구매, 인력 비용 등이 포함된다. 실제 사용되고 있지 않고 대기 중인 장비의 비용은 장비 소모가 적은 점을 반영하여 낮은 요율로 평가된다. 유류 제거 장비의 세척 및 보수 비용과 유류 제거 작업에서 소비된 자재 교체비도 보상 대상으로 인정된다. 인력뿐만 아니라 장비, 선박, 항공기, 차량은 사용가능한 적절한 자원의 유무와 사고가 발생한 지역에 비추어 합리적인 일일 요금을 고려하여 각 사례별로 평가된다.

항공, 선박, 도보 조사

- 5.4 해상 및 해안 오염 범위를 확인하고 유류 취약 자원을 파악하기 위한 합리적인 항공 조사 작업 비용은 청구 대상으로 인정된다. 고려해야 할 요소 중 하나는 사용된 항공기가 이 기능에 적합한 종류인가이다. 예를 들어, 해양 조사용 고정익 항공기는 헬리콥터 보다 해안 조사에 적합하지 않다. 비록 선박을 이용한 조사가 항공 조사보다 일반적으로 덜 효과적이지만 어떤 상황에서는 선박을 이용한 조사가 더 적합할 수 있고 이러한 비용에 대해서도 보상금을 이용할 수 있다. 그러나 야간 유류 감지 기능이 장착된 항공기를 제외하고 선박 또는 항공기를 이용한 야간 조사는 보통 합리적 조치로 간주되지 아니한다. 기름이 해안선에 도달하면, 각 피해 지역 별로 얼마나 많은 기름이 해안에 도달했는지 파악하고 최선의 유류 제거 방법을 결정하기 위해 더욱 상세한 해안 조사가 요구될 수 있다. 일단 유류 제거 작업이 진행되면, 상황 변화에 대응하여 방법을 변경하거나 작업을 종료할 수 있도록 진행 사항을 모니터링하고 기름의 움직임과 그 행태 변화를 추적하는 정기 조사가 필요하다.
- 5.5 항공기, 선박, 또는 도보 조사인지의 여부와 상관없이, 해당 조사로 제공될 것으로 예상되는 정보가 의도대로 방제 조치 측면에서 분명한 목적을 달성했지 여부를 바탕으로 해당 조사의 합리성이 판단된다. 여러 기관이 유류 사고 대응에 개입하는 경우, 중복 작업을 피하기 위해 조사 활동을 적절히 조율하여야 한다.

Aircraft

- 5.6 Two approaches can be followed to derive the reasonable costs for aircraft (i) deriving the hire rate from the actual costs of operating the aircraft or (ii) by comparison with rates for commercially available aircraft suitable for the same role. Providing the necessary information can be made available, the methodology for calculating the actual costs of operating the aircraft involves using the purchase cost amortised over the aircraft's expected lifetime and adds in annual costs such as, mortgage, insurance, surveys, maintenance and crewing costs then divides these by the number of days the aircraft is available in a year. This methodology is sometimes referred to as 'first principles'. Sometimes aircraft that have a primary maritime defence role are used because these aircraft are equipped for long-range, aerial surveillance over the sea and they are available to and controlled by the Government. However, in comparison with commercial aircraft the costs of operating such aircraft are likely to include significant fixed costs due to the more sophisticated equipment and larger crews associated with routine maritime surveillance and defence operations and these would need to be taken into account when deriving a reasonable rate.
- 5.7 Commercial aircraft are usually charged by hours in flight and sometimes attract a minimum number of flight hours each day. A positioning fee may also be charged for flying the aircraft from its normal operating base to the area of the spill. These fees, as well as landing fees and crew expenses are normally accepted provided the criteria for admissibility are met. In large spills where several aircraft are operating it is accepted that it may also be necessary to set up protocols and personnel to control aircraft traffic.

Vessels

- 5.8 As described in paragraph 5.6 in relation to aircraft, reasonable costs for vessels can be derived from either (i) the actual costs of operating the vessel (see example on page 14) or (ii) by comparison with rates for commercially available vessels suitable for the same role. If data is available consideration is also given to the elements of fixed costs which make up the calculated daily rate. In the case of vessels which have a primary role substantially different to oil spill response, such as a defence role, there are clearly fixed costs which cannot be included in a rate derived for spill response.
- 5.9 A standby rate calculated as a proportion of the operational rate is accepted to reflect on the one hand, saved fuel, where the daily rate includes fuel and lubricating oils, and reduced wear and tear while on the other, keeping the vessel in a state of readiness. Vessels are considered to be on 'standby' when in a state of readiness but not involved in operations for example, alongside in port during bad weather or while being cleaned at the end of an operation. When assessing vessel costs, consideration is also given to the suitability of the vessel to the particular role in the response to the spill it was required to fulfil.

항공기

- 5.6 (i) 실제 항공기 운항 비용으로부터 임대료를 도출하거나 (ii) 동일 기능에 적합한 상업용 항공기의 요율에 견주어 계산하는 두 가지 방법으로 항공기에 대한 합리적 비용을 도출할 수 있다. 필요한 정보의 확인이 가능한 것을 전제로, 실제 항공기 운항 비용은 해당 항공기의 기대 수명 기간에 걸쳐 항공기 구매 비용을 분할한 금액에 대출, 보험, 조사, 유지보수, 승무원 비용을 더한 금액을 연중 항공기 사용 가능 일 수로 나누는 방식으로 계산한다. 이러한 방법은 때로 ‘제 1 원칙’이라고 불린다. 때로는 주요 해양 방위 목적의 항공기가 사용되기도 한다. 왜냐하면 이러한 항공기는 장거리 해상 항공 감시 기능이 장착되어 있고 정부가 사용하고 통제하기 때문이다. 그러나 상업용 항공기와 비교하여 이러한 항공기는 정기적 해상 감시 및 방위 작업과 관련해 보다 정교한 장비와 대규모 승무원이 동원되므로 상당한 고정 비용을 동반할 수 있다. 합리적 요율을 산정할 때 이러한 점을 고려하여야 한다.
- 5.7 상업용 항공기는 보통 비행 시간당 비용이 부과되고 일별 최소 비행 시간이 요구된다. 원 운영 기지에서 유류 유출 지역으로 비행기를 운항하는 이동비(positioning fee)도 부과될 수 있다. 착륙비 및 승무원 비용 뿐만 아니라 이러한 비용도 인정 가능 기준을 충족할 경우 보통 보상금 대상으로 인정된다. 항공기 여러 대가 기동하는 대규모 유류 유출 사고의 경우, 항공 교통을 관제하는 프로토콜을 수립하고 인력을 동원하는 것도 필요할 수 있다.

선박

- 5.8 항공기 관련 5.6항에 설명한 바와 같이 선박에 대한 합리적인 비용도 (i) 실제 선박 운영 비용(14 페이지의 예시 확인)이나 (ii) 동일 기능의 상업용 선박 요율에 견주어 도출할 수 있다. 데이터가 있는 경우, 일일 계산 요율을 구성하는 고정비 요소도 고려한다. 해양 방위 등, 유류 유출 대응과 용도가 상당히 다른 선박의 경우, 유출 대응 비용에 포함할 수 없는 분명한 고정 비용이 존재한다.
- 5.9 운항 비용의 일부로서 계산된 대기 비용(standby rate)은 일일 요율에 연료 및 윤활유가 포함되는 경우, 절감된 연료와 제한적 소모 및 마모를 반영하고 운항 준비 상태로 선박을 유지한 것을 고려하여 보상금 대상으로 인정한다. 선박이 운항 준비 상태에 있지만 작업에 참여하지 않은 경우 ‘대기(standby) 상태에 있는 것으로 간주한다. 그 예로 악천후 속에서 항구에 정박 중이거나 작업을 마치고 세척 중인 경우를 들 수 있다. 선박 비용을 평가할 때 유류 유출 대응을 위한 특정 용도에 대한 선박의 적합성도 고려한다.

- 5.10 Some Member States belong to mutual aid organisations within which cooperative agreements exist to make spill response vessels available from one country to another during an incident. The State offering the vessels or other equipment frequently sets the rates which are accepted by the receiving State due to the operational necessity of the resource in an emergency situation. Some vessels may also be chartered in at market rates.
- 5.11 If, when assessing the use of vessels, the rates claimed appear particularly high, a comparison is sometimes made between the rates claimed and the rates derived from a formula, for example, based on the specification of the vessel.
- 5.12 The example shown below, shows one method of deriving the daily rate of a response vessel, typically for a vessel owned by the State or public authority, as no allowance has been made for profit. The figures used are illustrative only and should not be construed as representing reasonable values.

Example

Methodology for deriving the hire rate of an oil spill response vessel

Name	RESPONSE II	Annual Costs(Currency units)	£
GT	650	Cost of vessel	4,500,000
DWT	1,500	Amortised over 15-year lifespan	300,000
Engine power output, KW	2,500	Insurance	60,000
Year Built	1998	Classification Surveys	5,000
		Repairs and Dockings	200,000
		Superintendency	7,600
		Fuel Cost	18,000
		(at average of 5,000litres/month at 0.30 per litre)	
		Victualling and consumables (at 2,700/month)	32,400
		Subtotal	623,000
		Manning subtotal	71,400
		Total Annual Cost	694,400

Manning Costs(Currency units)	£
Master (1,500/month)	18,000
Chief Officer (1,000/month)	12,000
Chief Engineer (1,250/month)	15,000
Seaman (800/month)	9,600
Oiler (800/month)	9,600
Deck hand (600/month)	7,200
Subtotal	71,400

Daily Rate = total annual cost/available working days	
Number of days in a year	365 days
Less Holidays	13 days
Less Weekends	110 days
Less Surveys and Repairs	20 days
Total available working days	222 days
Daily Rate (694,400/222) =	£3,128

- 5.10 일부 회원국은 유출 사고 시 방제선을 국가별로 사용할 수 있도록 하는 협약이 존재하는 상호 조직(mutual aid organization)에 속해 있다. 선박 또는 장비 제공국이 비용을 자주 결정하며, 비상 상황으로 인한 자원 운영의 필요성 때문에 수령국(receiving state)은 그 요율을 인정한다. 일부 선박은 시장 요율로 임대를 하기도 한다.
- 5.11 선박 이용에 대해 평가할 때 청구 요율이 특히 높아 보이는 경우, 선박 사양 등을 기준으로 한 특정 공식에 따라 도출된 요율과 청구 요율을 비교하기도 한다.
- 5.12 아래 예시는 방제선의 일일 요율을 도출하는 한 가지 방법으로서, 일반적으로 국가 또는 공공 당국이 소유하여 이윤이 고려되지 않은 선박에 대한 비용 계산법이다. 여기에서 나오는 수치는 설명을 위한 목적에 한해 사용된 것으로서 합리적 가격을 나타내는 것으로 해석할 수 없다.

예시

유류 유출 방제선의 임대료 계산법

선박명	리스판스 II	연간 비용 (통화 단위)	£
GT	650	선박 비용	4,500,000
DWT	1,500	수명15년에 걸친 비용 분할	300,000
엔진 출력, KW	2,500	보험	60,000
건조 년도	1998	선급 검사	5,000
		보수 및 도킹	200,000
		선박 관리	7,600
		연료비 (리터당 0.30 평균 월 5,000 리터)	18,000
		식량 공급 및 소모품 (월 2,700)	32,400
		소계	623,000
		인건비 소계	71,400
		총 연간 비용	694,400

인건비(통화 단위)	£
선장 (월 1,500)	18,000
1등 항해사 (월 1,000)	12,000
1등 기관장 (월 1,250)	15,000
선원 (월 800)	9,600
조기수 (월 800)	9,600
갑판원 (월600)	7,200
소계	71,400

일일 요율 = 총 연간 비용/작업일	
년 일수	365 일
휴일 제외	13 일
주말 제외	110 일
검사 및 보수일 제외	20 일
총 작업일	222 일
일일 요율 (694,400/222) =	£3,128

Specialised equipment

- 5.13 A daily rate is calculated so that the purchase cost of the item is recovered over its expected useful working life, plus a proportion of the costs of storing, insuring and maintaining the equipment. If the equipment is owned by a private contractor a reasonable element of profit would also be accepted in the assessment in order to provide a return on investment. The expected life of a piece of equipment varies considerably depending on its construction and the conditions it is designed to withstand. More robust items such as skimmers and power packs for use at sea are expected to last typically 180 days 'in use' while offshore booms about half that time and less sturdy inshore equipment has an even shorter life expectancy.
- 5.14 In incidents that last for several weeks and where it becomes clear that clean-up operations are set to continue for some considerable time, well beyond the expected lifetime of an item of equipment, outright purchase of the equipment may be a viable option. However, it is recognised that without some financial incentive there would be no benefit to maintaining the equipment in readiness and two alternative approaches to applying reasonable rates are used. The first is to apply a rate that gradually reduces with time while the other is for daily rates to be capped once the cumulative daily rate has exceeded the purchase cost of the equipment by a factor of about two. However, after that point the only costs to be accepted as reasonable would be for operating and maintaining the equipment, together with an element of profit in the case of commercial companies.
- 5.15 Claims for use of specialised equipment should be supported by a clear description of the equipment, including photographs and information to explain their use in the response.

Example

A clean-up contractor supplies a skimmer for a period of 20 days. For five days the equipment is held on standby. The purchase cost of the skimmer including taxes is £36,000 including a power pack, pump and ancillaries.

Assuming a life 'in use' of 180 days, the base rate for the skimmer would be:

$$\text{Purchase cost/Expected life in use} = \text{Daily base rate}$$

$$£36,000/180 = £200 \text{ per day}$$

To this has to be added maintenance and storage costs and for a contractor, costs of finance and a profit element. Such costs are not often declared and so for a contractor an allowance up to a factor of two is usually accepted, i.e. in this case £400 per day in use and £200 per day on standby.

The amount claimed would then be:

$$(15 \times 400) + (5 \times 200) = £7,000$$

The figures used in the example above are for illustrative purposes only.

전문 장비

- 5.13 품목 구매 비용을 예상 수명 기간에 걸쳐 회수할 수 있도록 일일 요율을 계산하고 장비를 보관, 보험 및 유지하는 비용의 일일 비율도 계산한다. 장비를 민간 계약업자가 소유한 경우, 투자 수익을 제공하기 위해 합리적 이익 요소(elements of profit) 일부도 심사에 포함한다. 장비의 예상 수명은 장비의 구조와 견디도록 설계된 환경에 따라 크게 달라진다. 스키머와 해상용 파워팩과 같은 견고한 장비의 '사용 시' 수명은 보통 180일이고 외양(offshore) 붐의 수명은 약 절반이며 견고성이 떨어지는 연안 장비의 수명은 훨씬 더 짧다.
- 5.14 몇 주간 지속되는 사고이고 장비의 기대 수명을 훨씬 지나 유류 제거 작업이 상당한 시간 동안 지속될 것이 자명한 경우, 장비의 일괄 매입이 실행 가능한 방안이 될 수 있다. 그러나 재정적 인센티브가 없다면 장비를 준비상태로 유지시키는 것이 아무런 이익이 되지 않으며, 합리적 요율을 적용하는 두 개의 대안이 사용된다. 첫째는 시간 경과에 따라 서서히 감소하는 요율을 적용하는 것이고 다른 하나는 누적 일일 요율이 장비의 구매 비용을 약 2배 초과할 경우 일일 요율의 상한선을 정하는 것이다. 그러나 그 시점 이후 합리적인 것으로서 인정되는 유일한 비용은 민간 기업의 경우 이익 요소(elements of profit)와 함께 장비 운영 및 유지 비용이다.
- 5.15 전문 장비 사용에 대한 비용 청구는 방제시 용도를 설명하는 정보와 사진을 포함하여 장비에 대한 분명한 설명 자료로 뒷받침되어야 한다.

예시

유류 제거 계약업체는 20일 동안 유회수기를 공급한다. 장비는 5일 동안 대기 상태로 유지한다. 스키머의 세후 구매 비용은 파워팩, 펌프, 보조 장비를 포함하여 £36,000이다.

'사용 시' 수명이 180일임을 가정할 때 유회수기의 기본 요율은 다음과 같다:

$$\begin{aligned} \text{구매비/사용 시 기대 수명} &= \text{일일 기본 요율} \\ £36,000/180 &= \text{일 } £200 \end{aligned}$$

여기에 유지 및 보관비를 더하고, 계약업체의 경우 금융 비용과 이익 요소(elements of profit)도 더한다. 이러한 비용은 신고되지 않은 경우가 많고 따라서 계약업체의 경우 보통 최대 2배의 비용이 보상 대상으로 인정된다. 예를 들어, 이 경우는 사용 시 일일 요율이 £400이고 일일 대기 비용은 £200이다.

청구 금액은 다음과 같다:

$$(15 \times 400) + (5 \times 200) = £7,000$$

이 예시의 수치는 설명 용도에 한해 사용되었다.

Shoreline clean up

- 5.16 Most aspects of shoreline clean up do not demand specialised equipment but usually involve manpower supported by excavators, front-end loaders, lorries and other vehicles. Claims should closely follow national market rates for both manpower and non-specialised equipment. In assessing such claims, comparisons are made with commercial rates charged by vehicle and plant hire companies located in the region of the spill. Such assessments take into account the emergency situation, which can lead to low availability of the necessary resources, so that they have to be sourced from some distance with associated costs. Nevertheless it is anticipated that rates would be rationalised as the incident entered a project phase.

Personnel

- 5.17 A wide range of different personnel can be involved in responding to a spill from state and local authority staff, military personnel, contractors and volunteers. Each will attract different costs which must be documented, not only in terms of the time claimed for working on the incident, but also their role in the response. The basis of admissibility for government personnel claims is broadly that the actual costs to the administration are accepted i.e. for salaries, social costs and overtime. Most administrations have well-established tariffs for their personnel but when presenting a claim for government personnel costs, the individual components that make up the rates charged should be identified so that remote overheads, such as for headquarters staff not involved in the incident, can be excluded.
- 5.18 While volunteers offer their labour without charge, it is not cost free. Volunteers may attract a variety of associated costs including costs of the personnel to manage them as well as for insurance, local transport, accommodation and food. As for government or contracted personnel, volunteers also need Personal Protective Equipment (PPE); boots, gloves, overalls, rain gear, etc. and the tools for the job. In general, claims for reasonable costs of volunteers within the affected area are accepted but not their costs for travelling from distant domiciles to the affected area.

Consumables

- 5.19 Materials consumed during a response to a spill typically include such items as fuel, dispersant, sorbents, PPE, plastic bags, plastic sheets, rope and many miscellaneous items but may also include small tools such as buckets, rakes, shovels, trowels, etc. which are unlikely to find use after the incident. Invoices should be provided for the purchase of each item and a record kept of where it was used. For example, a detailed account should be maintained of the use of fuel purchased for aircraft, vessels or vehicles identifying for which aircraft, vessel or vehicle the fuel was used and what role that particular aircraft, vessel or vehicle played in the response. Similarly, accounts need to be maintained for the use of items such as dispersants, sorbents and PPE, noting the dates, quantities and locations where they were used.

해안 유류 제거

5.16 해안 유류 제거 작업은 대개 전문 장비를 필요로 하지 않으나 보통 굴삭기, 트랙터, 트럭 및 기타 차량의 지원을 바탕으로 인력이 참여한다. 보상 청구는 인력과 비전문 장비 모두에 대해 국내 시장가를 밀접히 따라야 한다. 이러한 보상 청구를 심사할 때 유류 유출 지역의 차량과 장비 대여 업체가 부과하는 요금과의 비교 작업이 이루어진다. 이러한 평가를 할 때, 사용할 수 있는 필요 자원이 충분하지 않아 원거리의 자원을 동원할 수밖에 없는 긴급 상황은 감안될 수 있다. 다만 방제조치가 정상적으로 안정화 단계로 진입하면 요율을 합리적으로 개선한다.

인력

5.17 국가 및 지역 공무원, 군인, 계약업자, 자원봉사자 등 다양한 인력이 유류 유출 대응에 참여할 수 있다. 이러한 각 인력별로 다른 비용이 발생하며, 인건비는 유류 사고 활동으로 청구된 시간뿐만 아니라 역할 측면에서 문서로 반드시 기록해야 한다. 정부 공무원에 대한 보상 청구 인정 가능 기준은 대개 연봉, 사회 비용, 초과 근무 수당 등 행정조직의 실제 비용이 보상 대상으로 인정된다는 것이다. 대부분의 행정 조직은 인건비 요율이 확립되어 있다. 그러나 정부 공무원 비용에 대한 보상 청구 시 유류 사고 대응에 참여하지 않은 본부 인력 등 원거리 간접비가 제외될 수 있도록 부과된 인건비를 구성하는 개별 요소를 파악해야 한다.

5.18 자원봉사자들은 무료로 노동을 제공하지만 비용이 없는 것은 아니다. 자원봉사자와 관련해서는 보험, 현지 수송, 숙박, 음식뿐만 아니라 자원봉사자 관리 인력 비용 등 다양한 관련 비용이 발생한다. 정부 인력이나 계약 인력과 마찬가지로 자원봉사자들도 개인 보호 장비(PPE), 장화, 장갑, 작업복, 우비 등과 작업 도구가 필요하다. 일반적으로 유류 유출 피해 지역 내 합리적 자원봉사자 비용에 대한 보상 청구는 수용되나 원거리에서 피해 지역까지의 이동 비용은 보상 대상으로 인정하지 아니한다.

소모품

5.19 방제 작업 동안 사용되는 자재로는 연료, 유처리제, 흡착재, PPE, 비닐봉지, 비닐 시트, 밧줄 외 많은 잡다한 물품이 있으나 사고 이후에는 사용 가능성이 없는 양동이, 갈퀴, 삽, 모종삽 등의 작은 도구도 포함될 수 있다. 각 물품에 대한 송장과 사용 기록을 제출해야 한다. 예를 들어 항공기, 선박 또는 차량 용으로 구매한 연료의 용도에 대해 해당 연료가 항공기, 선박 또는 차량 중 어디에 사용되었고, 연료를 사용한 항공기, 선박 또는 차량이 방제 작업에서 어떠한 역할을 했는지 등을 설명하는 상세한 기록을 작성해야 한다. 마찬가지로 유처리제, 흡착재 및 PPE 등의 물품 용도에 대한 설명도 날짜, 수량, 사용 지점 등을 포함하여 기록해야 한다.

Purchased items

- 5.20 Examples of capital items purchased specifically for the response to an incident might range from booms, skimmers, pumps, and temporary storage tanks to office furniture, computers, GPS, cameras, radios, etc. These high value items may have a residual value at the end of the response. Assuming the purchases were justified and were reasonably required to support the response operations, two options are available to claim reimbursement: claims can be made for either a reasonable hire charge for the period of use as described in paragraph 5.14 or for the purchase cost less any residual value. Residual values are calculated on the basis of accounting standards applicable in the country where the incident occurs. Claims should be supported by invoices and a clear explanation of how the item was used in the response.

Damaged equipment

- 5.21 Equipment that becomes damaged as a result of its use in an incident generally falls into one of two categories: damaged beyond repair or requiring 'running repairs'. While the costs of routine maintenance would not usually be accepted, the reasonable costs of minor running repairs to keep equipment operational would usually form part of an admissible claim. In assessing compensation for equipment damaged beyond repair several factors are considered such as, how the damage occurred, the original purchase price, its replacement cost and the age of the equipment. Photographs of the damage and a description of how the damage was caused will facilitate assessment of such claims.

How clean is clean?

- 5.22 One of the most difficult issues to resolve is when clean-up operations should be brought to a close. While this is true for all aspects of the response, it is particularly pertinent to shoreline clean up and is encapsulated in the question 'how clean is clean?'. The difficulty is compounded by the fact that as the amount of oil remaining diminishes the effort required to remove this residue becomes ever greater. At some point the effort required outweighs the benefit of any further work. The point at which this happens is different for different shoreline types, for example, in general it is easier to bring sand beaches to a higher degree of cleanliness than shingle or cobble shores. A further consideration in closing operations on shorelines is the selection of reasonable end points which are heavily dependent on the 'use' or 'service' that a section of the shoreline provides. For example, the end points for an amenity beach and a remote rocky cove would be quite different. Experts engaged by the 1992 Fund are a good source of advice on the end points that can be reasonably achieved. As noted previously, if the 1992 Fund becomes aware that work is continuing beyond what is likely to be considered a reasonable end point, it would endeavour to formally notify the concerned authorities of its point of view in writing.

구매 물품

5.20 방제 작업용으로 구매한 주요 물품의 예는 붐, 유회수기, 펌프, 임시 저장 탱크에서 부터 사무실 가구, 컴퓨터, GPS, 카메라, 라디오 등에 이르기까지 다양하다. 이러한 고가 품목은 방제 작업 종료 이후에도 잔여 가치가 있을 수 있다. 이러한 품목의 구매가 타당하고 방제 작업 지원을 위해 합리적으로 요구되었다고 가정할 때, 비용 환급을 청구하는 두 가지 옵션이 있다. 5.14항에서 설명한 바와 같이 이용 기간 동안의 합리적 임대료를 보상 청구하거나 잔여 가치를 제한 구매 비용을 보상 청구하는 것이다. 잔여 가치는 유류 사고가 발생한 해당 국가의 회계 기준을 바탕으로 계산한다. 보상 청구 시 송장과 방제 작업 시 사용 용도에 대한 설명서가 증빙 자료로 뒷받침되어야 한다.

파손 장비

5.21 방제 작업에 사용한 결과로 파손된 장비는 일반적으로 수리가 불가능한 파손 또는 ‘고장 정비’가 필요한 파손이라는 두 개 범주 중 하나에 해당된다. 일상 정비에 대한 비용은 보통 보상 대상으로 인정되지 아니한다. 그러나 장비를 운영 유지하기 위해 소규모 고장 정비에 대한 합리적 비용은 보통 인정가능 보상청구에 포함된다. 수리 불가능 수준의 파손 장비에 대한 보상을 심사할 때, 파손 발생 경위, 원 구매가, 교체 비용, 장비 연식 등 여러 요소를 고려한다. 파손 사진과 파손 경위 설명서는 해당 보상 청구 심사를 용이하게 한다.

얼마나 깨끗해야 깨끗한 것인가?

5.22 가장 해결하기 어려운 문제 중 하나는 유류 제거 작업을 언제 종료해야 하는가이다. 방제 작업의 모든 측면에서 그러하지만, 해안 정화 작업과 관련하여 특히 그러하고 이 문제는 ‘얼마나 깨끗해야 깨끗한 것인가?’라는 질문으로 요약된다. 잔여 기름의 양이 줄어듦에 따라 이 잔여 유류를 제거하는 데 요구되는 노력이 더욱 가중된다는 사실은 방제 종료 시점을 결정하는 어려움을 더욱 증폭시킨다. 어느 시점이 되면 요구되는 노력이 작업 지속의 혜택을 넘어선다. 이러한 시점은 해안 유형에 따라 다르다. 예를 들면, 일반적으로 모래 해변은 조약돌이나 자갈 해변보다 더 깨끗하게 정화하는 것이 쉽다. 해변 방제 작업을 종료할 때 합리적 종료 시점 선정을 특히 고려해야 하는데, 이는 해당 해변 구간의 ‘용도’와 ‘서비스’에 따라 크게 달라진다. 예를 들어, 휴양 해변과 원거리의 암석으로 된 작은 만의 종료 시점은 상당히 다를 것이다. 1992 기금이 고용한 전문가들은 합리적인 종료 시점에 대한 조언을 구할 수 있는 좋은 자문 역할을 할 수 있다. 앞서 주지한 바와 같이, 1992 기금은 방제 작업이 합리적인 종료 시점이라고 간주될 수 있는 시기를 지나 지속되는 것을 인지하는 경우, 해당 당국에 1992 기금의 견해를 서면으로 공식 통보하기 위해 노력한다.

5.23 The end points described in the table below are typical examples of those which might be set as the goal of clean-up operation. However, in some circumstances it may not be possible to achieve the desired end points, for example, due to safety concerns and risks to the work force.

When to bring operations to a close – how clean is clean?

	Operation/Shoreline type	Examples of typical closure criteria
At sea	• General	Oil has spread over very wide area and is fragmented, reduced to thin film or has dissipated naturally
	• Mechanical recovery	Oil has weathered such that significant quantities of oil are no longer recoverable
	• Dispersant application	Due to weathering and emulsification of oil – dispersants no longer effective
Ashore	• General	Return of 'use' of shoreline or 'service'
	• High amenity areas – easy public access	End point: No smell – no visible oil or sheen on surface and no evidence of buried/ trapped oil – no greasy texture
	• Industrial port	End point: Light staining
	• Remote rocky cove	End point: Bulk oil removal – reliance on natural cleaning
	• Ecologically sensitive	End point: dependent on nature of sensitivity/ seasonality – careful removal of bulk oil – specialist advice required

Disposal

- 5.24 Clean-up operations frequently result in considerable quantities of oil and oily debris being collected. Reasonable costs for transport, storage and disposal of the collected material are accepted. If it has been possible to sell any of the recovered oil, the proceeds of the sale would normally be deducted from any compensation paid.
- 5.25 Disposal of oily waste materials is usually controlled by national or regional regulations. In addition, in a major incident the quantities of material for disposal can exceed the capacity of some potential disposal methods, calling for waste to be held at temporary storage sites. However, if a range of options are available within the applicable regulations then, for disposal costs to be reimbursed, the most cost effective option should be selected.
- 5.26 Efforts should be made to keep the amount of waste collected to a minimum. Experience has shown that typically the amount of waste generated can be as much as ten times the quantity of oil spilled. A ratio of the amount of waste collected to the amount of oil spilled far in excess of this factor of ten would signal the need for a closer examination of the circumstances that led to an excessive level of waste and may result in a portion of the costs of clean up and disposal being found to be unreasonable.

5.23 아래 표에서 묘사하고 있는 종료 시점은 유류 제거 작업 목표로 설정될 수 있는 목표들의 예이다. 그러나 안전 문제 및 작업 인력에 미치는 위험성 등 어떤 상황에서 의도한 종료 시점을 달성하는 것이 불가능할 수 있다.

방제 작업 종료 시점 - 얼마나 깨끗해야 깨끗한 것인가?

	작업/해변 유형	일반적 종료 기준 예시
해상	• 일반	기름이 광범위한 지역에 걸쳐 확산하여 분산되었고 얇은 막으로 감소하거나 자연적으로 소멸함
	• 기계적 회복	많은 양의 기름을 더이상 회수할 수 없을 정도로 기름이 풍화됨
	• 유처리제 적용	기름의 풍화 및 유화로 인해 유처리제가 더이상 효과적이지 않음
해안	• 일반	해변의 '용도' 또는 '서비스' 복원
	• 인기 휴양지-대중 접근성 용이	종료 시점: 냄새 없음- 표면에 눈에 보이는 기름 또는 광택이 없고 기름이 묻히거나 갇혀있는 증거 없음 - 미끈거리는 감촉 없음
	• 산업 항구	종료 시점: 가벼운 기름 얼룩
	• 원거리 암석만	종료 시점: 대량 기름 제거 - 자연 정화에 의존
	• 생태적 민감지	종료 시점: 자연의 민감성 및 계절성에 의존 - 대량 기름의 신중한 제거 - 전문가 조언 필요

처분

5.24 유류 제거 작업의 결과로 상당한 양의 기름과 유류 오염 찌꺼기들이 수거된다. 수거 폐기물의 수송, 저장, 처분과 관련한 합리적 비용은 보상 대상으로 인정된다. 회수한 기름을 판매할 수 있다면 판매 수익은 보통 보상금에서 제한다.

5.25 유류 폐기물의 처분은 보통 국가 또는 지역 규정에 따라 관장된다. 또한 주요 유류 사고에서 처분할 수거 물질의 양이 처분 역량을 넘어서는 일이 발생할 수 있고, 이 경우 임시 저장소에 폐기물을 보관해야 한다. 그러나 해당 규정 내에서 다양한 옵션이 사용가능한 경우, 처분 비용이 환급되도록 가장 합리적인 옵션을 선택해야 한다.

5.26 수거된 폐기물의 양을 최소화하기 위해 노력해야 한다. 경험을 기초로 볼 때 발생한 폐기물의 양이 보통 유출된 기름의 10배까지 많아질 수 있다. 유출된 기름 양 대비 수거된 폐기물의 양의 비율이 10배를 상회한다면 과도한 폐기물이 발생하게 된 정황을 면밀히 조사할 필요가 있고 유류 제거 및 처분 비용 일부가 비합리적인 것으로 판단되는 결과를 낳을 수 있다.

Example

Clean-up operations following a spill of some 2,000 tonnes of heavy fuel oil generates almost 80,000 tonnes of oily waste. Whereas it might have been anticipated that the spill would generate approximately 20,000 tonnes of waste, in fact, the quantity of waste collected was some 40 times the amount of oil spilled. There was little doubt that this amount of waste had been collected since the quantity was verified against weigh bridge tickets and from estimates of volumes piled up at storage sites. In assessing the claim for disposal and associated transport and storage costs the 1992 Fund took the view that in some places the inappropriate use of heavy machinery to remove oil from shorelines had resulted in excessive quantities of oily waste being collected. After detailed investigations it was concluded that adverse weather conditions and the types of shoreline to be cleaned had led to exceptional circumstances and the costs of dealing with some 40, 000 tonnes of waste were accepted as reasonable.

Salvage operations

- 5.27 Salvage operations may in some cases include an element of preventive measures. If the primary purpose of such operations is to prevent pollution damage, the costs incurred would, in principle, qualify for compensation under the 1992 Conventions. However, if salvage operations have another purpose, such as saving the ship and/or the cargo, the costs incurred are not accepted under the Conventions. If the operations are undertaken for the purpose of both preventing pollution and saving the ship and/or the cargo, but it is not possible to establish with any certainty the primary purpose, the costs are apportioned between pollution prevention and salvage. The assessment of claims for the costs of preventive measures associated with salvage is not made on the basis of the criteria applied for determining salvage awards, but is instead limited to the cost of the work, including a reasonable element of profit.

Removal of oil from sunken tankers

- 5.28 Whether the costs of removing any remaining oil from a sunken tanker would be accepted as reasonable is determined on a case-by-case basis, taking into account a number of factors which are set out in detail in the Claims Manual. The first step is normally to measure the quantity of oil remaining on board a sunken ship, providing this can be done with minimal risk of causing further pollution. Other factors which would be considered include the situation and condition of the sunken tanker; the risk of oil being lost during the removal operation; the feasibility of successful removal and the cost, especially compared to the likely pollution damage which would result if the oil was left in place in the sunken ship.

예시

2,000톤의 중유 유출 사고 후 유류 제거 작업이 진행되었고 그 결과 약 80,000톤의 유류 오염 폐기물이 발생했다. 유류 유출로 약 20,000톤의 폐기물이 발생할 것으로 예상된 것과 달리, 실제 수거된 폐기물은 유출 기름의 40배에 달했다. 트럭 중량 측정기 표와의 대조 확인 및 보관소에 적재된 추산 규모를 고려하면 수거된 폐기물 양에는 의심의 여지가 없다. 처분, 수송 및 보관 비용에 대한 보상 청구를 심사하는 과정에서, 1992 기금은 일부 장소의 해변 기름 제거를 위해 중장비가 부적절하게 사용되어 과도한 양의 유류 오염 폐기물이 수거되는 결과를 낳았다는 추정을 하게 되었다. 그러나 면밀한 조사 이후 악천후와 해변 유형으로 인해 예외적인 상황이 발생했다는 결론을 내리게 되었고 폐기물 40,000톤에 대한 비용을 합리적 보상 대상으로 인정했다.

인양 작업

5.27 인양 작업에 방제 조치가 포함되는 경우가 있다. 인양 작업의 주요 목적이 오염 피해를 방지하는 것이라면 이에 발생하는 비용은 원칙적으로 1992 협약의 보상 자격을 지닌다. 그러나 인양 작업이 선박 및/또는 화물 인양 등과 같이 다른 목적이란 발생 비용은 협약의 보상 대상으로 인정되지 아니한다. 인양 작업이 오염 방지와 선박 및/또는 화물 인양 모두를 목적으로 하나 주요 목적을 확실히 규정할 수 없다면, 인양 비용을 오염 방지분과 인양분으로 배분한다. 인양과 관련된 방제 조치 비용에 대한 보상 청구를 심사할 때는 인양 보상금(salvage award) 지급 기준이 아니라 합리적인 이익 요소를 포함한 작업 비용을 기준으로 평가한다.

침몰 유조선의 유류 제거

5.28 침몰 유조선의 잔여 유류 제거 비용을 합리적인 것으로 인정할지의 여부는 보상청구 매뉴얼(Claims Manual)에 명시된 여러 요소들을 고려하여 각 사례별로 결정한다. 보통 첫번째 단계는 추가 오염을 발생시킬 위험이 매우 적다는 것을 전제로 침몰 선박에 남아 있는 유류의 양을 측정하는 것이다. 고려할 다른 요소로는 침몰 유조선의 상황과 상태, 유류 제거 작업 중 기름 유실 위험성, 침몰선에 잔여 유류가 있는 경우 발생할 수 있는 오염 피해 가능성 대비 성공적 유류 제거 가능성과 비용 등이 있다.

Cleaning and rehabilitation of oiled wildlife

- 5.29 The capture, cleaning and rehabilitation of oiled wildlife requires trained personnel and the work is normally carried out by special interest groups, usually with the assistance of volunteers who establish cleaning stations close to the spill location. Cleaning is often difficult and slow and can cause the animals further distress, and should only be undertaken if there is a reasonable chance of the animals surviving the process. Claims for reasonable costs associated with the provision of local reception facilities appropriate to the scale of the problem, materials, medication and food are normally compensable, as are reasonable food and accommodation costs of workers, including volunteers. If several special interest groups undertake cleaning and rehabilitation activities these should be properly coordinated to avoid duplication of effort. Deductions will be made for funds raised from the public for the specific purpose of maintaining the field operations for a particular incident.

Administrative costs

- 5.30 Reasonable administrative costs are accepted to cover areas of work, which cannot easily be identified individually but are closely related to clean-up operations, i.e. not remote costs. Different names are sometimes used for claims covering this type of cost, such as management fee, general expenses or general overheads. Examples of the types of costs covered under this heading might include a bookkeeper, stationary, copying, computing costs, communication charges and office service fees, that is, the general costs of running a business or organisation for the period of the operation.
- 5.31 Administrative costs are usually expressed as a percentage of the claim. However, levels much in excess of 5% would not be accepted as a percentage and the 1992 Fund may ask for detailed information for the individual costs. Correspondingly, if individual administrative costs such as those given as examples above were to be included as individual items within the claim, it would be anticipated that administrative costs would be reduced proportionately or not appear at all. In very high value claims, administrative costs expressed as a percentage can represent exceptionally large sums of money which far exceed the actual cost of meeting these types of expense. In such cases general practice has been to apply reducing percentages if assessed costs exceed a series of defined thresholds.
- 5.32 Organisations involved in a response are often required to contract or sub-contract services, for example clean-up companies, vehicle operators, catering companies, etc. and each contractor/sub-contractor may invoice an additional percentage for administration. Where the chain of sub- contracts is extensive, the shipowner's insurer/1992 Fund will compensate a reasonable overall percentage.

유류 오염 야생 동물의 정화 및 복구

5.29 유류 오염 야생 동물의 포획, 세척 및 복원에는 숙련된 인력이 요구되고 이러한 작업은 통상적으로 특별이 익집단이 유출 지역 근처에 작업기지를 설치하는 자원봉사자들의 지원을 받아 실시한다. 세척은 어렵고 더딘 작업이며 동물들을 더 힘들게 할 수 있으므로 동물들이 세척 작업을 견디고 살아남을 합리적인 가능성이 있을 때만 실시해야 한다. 사태의 규모, 자재, 치료 및 식량의 규모에 적절한 지역 수용시설 제공과 관련한 합리적인 비용은 자원봉사자 등 작업자를 위한 합리적 식량 및 숙박비와 마찬가지로 통상 보상된다. 만약 여러 특별이익집단이 정화 및 복원활동을 수행할 경우에는 중복작업을 피하기 위하여 적절히 조율이 필요하다. 특정 사고를 위한 현장 작업을 유지하는 특수목적으로 대중들로부터 모금한 자금은 보상금에서 공제된다.

행정 비용

5.30 합리적인 행정 비용은 개별적으로 쉽게 구분되지 않지만 유류 제거 작업과 밀접하게 연관된 작업 분야(예: 원거리 비용 아님)의 것으로 인정된다. 이러한 종류의 비용은 보상 청구서에 운영비, 일반비, 또는 일반 간접비 등 다양한 이름으로 표현되기도 한다. 행정 비용에 속하는 비용의 예로 경리, 사무용품, 복사, 컴퓨터 작업 비용, 통신 요금, 방제 작업 기간 동안 사업체 또는 조직을 운영하는 비용을 의미하는 사무실 서비스 요금 등이 있다.

5.31 행정 비용은 통상적으로 보상 청구금의 비율로서 표현된다. 그러나 5%를 초과하는 수준은 인정되지 아니 하며 1992 기금은 개별 비용에 대한 상세한 정보를 요청할 수 있다. 마찬가지로 상기 예와 같은 개별 행정 비용을 보상 청구서의 개별 항목으로 넣는다면 행정비가 비례적으로 감소하거나 전혀 드러나지 않게 될 것이다. 고액 보상 청구의 경우, 청구금의 비율로서 표현된 행정비가 실제 행정비로 충당한 비용을 훨씬 초과하는 매우 큰 액수일 수 있다. 이러한 경우, 평가된 비용이 일련의 정해진 한계를 초과한다면 비율을 줄이는 것이 일반적 관행이다.

5.32 방제 작업에 관여하는 조직은 유류 제거 업체, 차량 업체, 식사 제공 업체 등의 서비스를 용역하거나 하청 계약이 필요한 경우가 있다. 각 계약업체/하청 업체는 행정비에 대한 추가 비율을 청구할 수 있다. 하청 업체 체인이 광대할 경우, 선주 보험사/1992 기금은 합리적인 전체 비율로 보상금을 제공한다.

Use of advisers

- 5.33 There may be a need for some professional assistance in making a claim for compensation. In some cases compensation can be claimed for reasonable costs of work done by an adviser. As part of its assessment of a claim, the 1992 Fund will look at the need for such advice or help, how well it was carried out, how long it took, how much it cost and its value to the claim review process. In a major incident with the involvement of several authorities, agencies and contractors working at numerous clean-up sites, compiling a claim can be complex and bringing together all the required supporting documentation can be very time consuming. In such circumstances the reasonable costs of formulating the claim may also be included in the claim. For less complex claims it would be expected that such costs would be included within administrative costs.
- 5.34 In most cases settlement of claims for preventive measures is reached through amicable agreement without the need for the case to be referred to a court. Consequently legal advice is usually not necessary to support claims for clean-up activities in a 1992 Fund Member State. However, if settlement has not been reached within three years of the date of the incident (or the date of damage if it occurs after the incident), you may need legal advice to protect your claim (see paragraph 8.10). The 1992 Fund would meet the reasonable costs of that advice.

자문가 활용

- 5.33 보상금 청구를 할 때 전문적인 지원이 필요할 수 있다. 일부의 경우, 자문가 업무에 대한 합리적인 비용을 보상 청구할 수 있다. 청구금 심사의 일환으로서, 1992 기금은 그러한 자문이나 지원의 필요성, 제공 방식, 기간, 비용, 가치를 검토한다. 복수의 당국, 기관 및 계약업체가 여러 개의 유류 제거 지역에서 활동하는 대규모 유류 유출 사고의 경우, 보상 청구 절차가 복잡할 수 있고 모든 증빙 서류를 취합하는 데 매우 많은 시간이 소요될 수 있다. 이러한 경우, 보상 청구에 소요되는 합리적 비용도 보상금 청구에 포함될 수 있다. 덜 복잡한 보상 청구라면 행정 비용으로서 해당 비용을 처리한다.
- 5.34 대부분의 경우, 방제 조치에 대한 보상 청구는 법정에 회부할 필요 없이 원만한 합의를 통해 해결된다. 결과적으로 1992 기금 회원국에서의 유류 제거 활동에 대한 보상 청구를 지원함에 있어 법률 조언은 보통 필요하지 않다. 그러나 유류 사고일 기준 (또는 사고 이후 피해가 발생한 경우, 피해일자 기준) 3년 이내에 보상 청구가 해결되지 않는다면, 보상금 보호를 위해 법률적 조언을 구할 수 있다(8.10항 참조). 1992 기금은 해당 법률 자문의 합리적 비용에 대해 보상한다.

Guidelines for
presenting claims for
clean up and preventive measures

SECTION 06

When should you make a claim?

언제 보상 청구를 해야 하는가?

6. When should you make a claim?

- 6.1 You should try to submit your claim as soon as possible. If you are considering making a claim at a later stage you should inform the 1992 Fund of your intention to do so.
- 6.2 Compensation is normally only paid for expenses that have already been incurred. While it is important to inform the 1992 Fund at the earliest opportunity that an incident has occurred and that a clean-up operation is underway, costs can only be reimbursed some time later. However, the 1992 Fund understands that cash flow problems can arise if clean up continues over several weeks or months. Workers' wages are usually paid on a weekly basis and can put a severe strain on finances especially in a large, complex spill where the wage bill can represent a substantial sum of money. In such cases, multiple claims can be submitted as the work progresses enabling these claims to be assessed and provisional payments to be considered. It is likely that such provisional payments will only meet a proportion of the costs claimed, pending a final assessment, but they are intended to alleviate the immediate cash flow difficulties.
- 6.3 Government claimants may choose to stand last in the queue (SLQ) if the value of established claims is likely to exceed the money available under the Conventions and there is a risk that claims will need to be pro-rated. The purpose of SLQ is to increase the level of payments to non-governmental claimants or to avoid pro-rating altogether. Once all non-government claims have been settled there is sometimes sufficient money remaining to settle government claims, at least in part. However, it can take several years to settle all the non-government claims and so it is most important that even SLQ claims are examined as soon as possible after the incident rather than waiting to see if there is sufficient money remaining. With the passage of time, governments may find it more and more difficult to provide the necessary information to satisfy queries raised by the shipowner's insurer/1992 Fund. The individuals who were involved at the time of the incident, and who might have been able to assist in answering the queries of the shipowner's insurer/1992 Fund, may no longer be available.
- 6.4 Whatever the period of your claim, you should try to submit your claim as soon as possible and it must be submitted within three years of the damage taking place. If you have made a claim, but have not come to an agreement with the shipowner's insurer/1992 Fund within three years of the damage occurring, you must protect your rights in court. Failure to do this will result in you losing your right to compensation. Although damage may occur some time after an incident takes place, court action must in any event be brought within six years of the date of the incident (see section 2.5 of the Claims Manual for further information).

6. 언제 보상 청구를 해야 하는가?

- 6.1 보상금 청구서는 가능한 신속하게 제출하도록 해야 한다. 나중에 보상 청구를 할 계획이라면 1992 기금에 그러한 의향을 통보해야 한다.
- 6.2 통상적으로 보상금은 이미 발생한 비용에 대해서만 지급된다. 유류 사고가 발생했고 유류 제거 작업이 진행 중임을 1992 기금에 가능한 빨리 알리는 것이 중요하지만, 비용은 종료 이후에나 지급될 수 있다. 그러나 1992 기금은 유류 제거 작업이 수 주 또는 여러 달에 걸쳐 지속될 경우 현금 흐름 문제가 발생할 수 있음을 알고 있다. 작업자 임금은 보통 주급으로 지급되며, 특히 인건비 총액이 상당한 규모를 차지하는 대규모의 복잡한 유류 사고의 경우, 작업자 임금이 재정적 압박으로 작용할 수 있다. 이러한 경우, 작업이 진행중에도 보상금 심사가 가능하고 임시 지급을 고려할 수 있게되므로 복수의 보상 청구서를 제출할 수 있다. 임시 지급금은 최종 평가가 진행되지 않은채 청구된 비용의 일부만을 충당할 뿐이나 당장의 어려운 현금 흐름을 완화시키기 위한 것이다.
- 6.3 승인된 보상금 금액이 협약에 따른 가용 자금을 초과하고 보상 청구금을 비례 배분해야 할 가능성이 있을 때 정부 청구인은 후순위(SLQ) 수령을 선택할 수 있다 SLQ의 목적은 비정부 청구인에 대한 지급 수준을 높이거나 전체 보상청구의 비례 배분을 피하는 것이다. 모든 비정부 청구금이 해결되면, 적어도 일부의 정부 청구금을 해결할만큼 충분한 자금이 남는 경우도 있다. 그러나 모든 비정부 청구금을 해결하는 데 수 년이 걸릴 수 있으므로 SLQ 보상청구라 할지라도 기다렸다가 충분한 자금이 남는지 확인하기보다 유류 사고 후 가능한 빨리 검토하는 것이 특히 중요하다. 시간이 지남에 따라 정부는 선주 보험사/1992 기금의 문의를 만족시키는 필요 정보를 제공하기가 점점 더 어려워질 수 있다. 유류 사고 당시 참여했거나 선주 보험사/1992 기금의 질의에 답할 수 있는 사람들과 더이상 연락이 되지 않을 수도 있다.
- 6.4 보상 청구 기간에 상관없이 청구서는 가능한 빨리 제출하도록 해야 하며 유류 사고 피해 후 3년 이내에 반드시 제출해야 한다. 보상 청구를 신청했지만 피해 발생 후 3년 이내에 선주 보험사/1992 기금과 합의하지 못한 경우, 반드시 법원 소송을 통해 보상 권리를 보호해야 한다. 사고 발생 후 일정 시간이 지나 피해가 발생할 수도 있지만, 법원 소송은 어떠한 경우라도 반드시 사고일 기준 6년 이내에 제기해야 한다(자세한 정보는 보상청구 매뉴얼 2.5장 참조)

Guidelines for
presenting claims for
clean up and preventive measures

SECTION 07

How can you make a claim?

보상 청구는 어떻게 하는가?

7. How can you make a claim?

7.1 Where can you get a claim form and how should you submit it?

- 7.1.1 In the event of an incident, the process for claim submission will be explained and specific customised claim forms and facilities will normally be made available by the 1992 Fund via its website (www.iopcfunds.org) or can be requested from the shipowner's insurer/1992 Fund. We advise claimants to provide all the documentation necessary to support their claim. Claim forms are designed to help you identify and provide the information required to assess your claim and as a result will speed up the assessment process. Original documents or certified copies of documents such as logbooks, meeting minutes, purchase orders, invoices, receipts and any other records must be submitted with your claim. You are strongly advised to keep a copy of all of the information submitted for your own future use. Please note these documents will only be returned upon request and normally only on settlement of the claim. For spills which fall entirely within the CLC and therefore do not involve the 1992 Fund, contact should be made with the shipowner's insurer.
- 7.1.2 In general, claims should be submitted through the office of the insurer's local correspondent or representative or, in a very large incident, through the dedicated claims handling office set up by the shipowner's insurer and the 1992 Fund. The claims handling office is there to help you to make a claim, to advise on how the claim form may be completed, to forward your claim to the shipowner's insurer/1992 Fund to assist in paying your claim once it has been reviewed and a compensation amount has been approved by the shipowner's insurer/Fund. Claimants should note that the insurer's correspondent/representative, claims handling office staff and experts do not make any decisions as to whether a claim will be paid or how much compensation will be paid—that is for the shipowner's insurer and the 1992 Fund to decide. In instances where the ship that was the source of the spill cannot be identified or no insurer is available, claims should be submitted directly to the 1992 Fund. Whether or not claimants are working in close consultation with the Fund and its experts, claims for compensation for the costs of studies and reinstatement measures must still be formally presented.
- 7.1.3 The IOPC Funds' website will provide the contact details of either the insurer's correspondent/representative or claims handling office as appropriate. Details are also usually given in the local press. Contact details for the 1992 Fund are provided at the end of this booklet.

7. 보상 청구는 어떻게 하는가?

7.1 보상 청구서 양식은 어디에서 받을 수 있고 어떻게 제출해야 하는가?

- 7.1.1 유류 사고가 발생하는 경우, 청구서 제출 절차와 청구서 양식 및 제출처에 대한 정보를 1992 기금 웹사이트(www.iopcfunds.org)에서 확인하거나 선주 보험사/1992 기금에 요청할 수 있다. 청구인은 보상 청구를 뒷받침하는 모든 문서를 제출하도록 권고된다. 청구서 양식은 보상청구 심사에 필요한 정보를 확인하고 제공하도록 설계되어 있어 청구금 심사 속도를 높여 준다. 청구서와 함께 일지, 회의록, 발주서, 송장, 영수증 및 기타 기록 등 원본 문서 또는 공증 문서를 반드시 제출해야 한다. 향후 이용을 위해 제출된 전체 서류 사본을 보관할 것을 강력히 권고한다. 제출된 서류는 요청시에만 반환되며 보상청구가 해결된 경우에 한해 반환되는 것이 일반적이다. 전적으로 CLC에 해당하며 1992 기금과 상관이 없는 유류 유출 사고의 경우 선주 보험사에 연락해야 한다.
- 7.1.2 일반적으로, 보상 청구서는 보험사의 현지 담당 또는 대표 사무소를 통해 제출하거나 대규모 유류 사고의 경우 선주 보험사와 1992 기금이 설치한 보상청구 전담 사무소를 통해 제출해야 한다. 보상청구 전담 사무소는 보상금을 신청하고, 청구서 작성 방식에 대해 조언하며, 청구서를 선주 보험사/1992 기금에 올려 선주 보험사/1992 기금의 보상 청구 검토 완료와 보상금 승인 후 보상금 지급을 지원하는 업무를 담당한다. 청구인은 보험사의 담당자/대표자, 보상청구 전담 사무소, 전문가들이 보상금 지급이나 지급 방식에 대해 아무런 결정권이 없음을 인지해야 한다. 그러한 결정권은 선주 보험사와 1992 기금에 있다. 유류를 유출한 원인 선박을 파악할 수 없거나 보험사가 없을 때, 보상 청구서를 1992 기금에 바로 제출해야 한다. 청구인이 1992 기금 및 그 전문가들과 긴밀히 협의하고 있다 하더라도, 조사 및 복구 조치 비용에 대한 보상금 청구서는 반드시 공식적으로 제출해야 한다.
- 7.1.3 IPOC Funds 웹사이트는 적절한 경우 보험사 담당자/대표자 또는 보상 청구 전담 사무소의 연락처를 제공한다. 통상적으로 현지 언론 매체도 자세한 사항을 게재한다. 1992 기금의 연락처는 본 책자의 마지막 장에 기재되어 있다.

7.2 What information should you provide?

General

7.2.1 The more details and evidence you can provide to the shipowner's insurer/1992 Fund about the clean-up operations and preventive measures you undertook and the costs you incurred, the quicker your compensation claim can be assessed. In particular you should provide:

- The name and address of the person making the claim and the name of any representative or adviser or conversely the name and address of the organisation you represent.
- The name of the tanker involved in the incident (if known), or evidence that the spill originated from a tanker.
- The date, place and details of the incident (unless the information is already known to the 1992 Fund).
- Confirmation that the claim is made for the recovery of clean-up costs (preventive measures).
- The amount of compensation you are claiming and how you arrived at this figure.

7.2.2 It is essential that claims for the costs of clean up are submitted with supporting documentation showing how the expenses are linked with the actions taken. Experts engaged by the shipowner's insurer and the 1992 Fund to follow clean-up operations review the claimed costs against those operations when making their assessment. A claim should therefore clearly set out what was done and why, where and when it was done, by whom, with what resources and for how much. Invoices, receipts, worksheets and wage records, whilst providing useful confirmation of expenditure, are insufficient by themselves. The addition of a report describing how the claimed expenses are linked to clean-up operations will greatly facilitate the assessment of claims.

Claims submission in electronic format – Spreadsheets

7.2.3 Although some supporting documentation can only be submitted as either original documents or certified copies, information transmitted electronically can also greatly facilitate the assessment of claims. Spreadsheets offer a particularly useful way of summarising some of the key information required in support of a claim. Ideally the spreadsheet would have a summary page, followed by the detailed entries for each contractor, organisation or worksite with references to supporting materials. Each response organisation or contractor should maintain a daily log of activities, including details of the number of personnel involved, the type and quantity of equipment and materials used, the type and length of shoreline cleaned and the amount of waste materials collected. If response vessels are used to combat oil at sea, extracts from their deck logs covering their period of deployment provide an essential source of information to explain the measures taken.

7.2 어떠한 정보를 제공해야 하는가?

일반 정보

7.2.1 본인이 실시하고 비용을 부담한 유류 제거 작업 및 방제 조치에 대해 보다 자세한 정보와 근거 자료를 선주 보험사/1992 기금에 제공 할수록 보상 청구 심사가 신속히 이루어질 수 있다. 특히 다음의 정보를 제공하여야 한다.

- 청구인의 성명과 주소 및 대표자 또는 자문가의 성명, 또는 청구인이 대변하는 기관의 이름과 주소
- 유류 사고와 연관된 유조선 명(알려진 경우) 또는 유류 유출이 유조선에서 시작되었다는 증빙 자료
- 유류 사고 날짜, 장소 및 상세 정보(1992 기금이 해당 정보를 이미 알고 있지 않은 경우)
- 유류 제거(방제 조치) 비용 회수를 위한 청구임을 보여주는 확인서
- 청구 금액 및 해당 금액 산정 경위

7.2.2 유류 제거 비용에 대한 보상 청구서는 해당 비용과 실시된 조치의 연관성을 보여주는 증빙 서류와 함께 제출하는 것이 필수이다. 선주 보험사와 1992 기금이 유류 제거 작업 확인을 위해 고용한 전문가들이 청구서를 평가할 때 청구된 금액을 심사한다. 따라서 보상 청구서는 무슨 작업을 하였고 누가, 언제, 어디에서, 왜 그러한 작업을 하였으며 어떠한 자원을 이용하고 얼마의 비용을 지출했는가를 분명히 명시하여야 한다. 송장, 영수증, 작업계획표, 인건비 자료는 지출을 확인해 주는 유용한 자료이지만 그 자체로 충분하지 않다. 청구된 비용이 유류 제거 작업과 어떠한 연관성이 있는지 설명해 주는 보고서를 추가하면 보상금 심사를 크게 촉진할 것이다.

온라인을 통한 보상청구서 제출 - 스프레드시트

7.2.3 원본이나 공증 문서로만 제출 가능한 증빙 서류도 있지만, 온라인으로 제출한 정보도 보상금 심사를 크게 촉진할 수 있다. 특히, 스프레드시트는 청구서 증빙 자료의 핵심 정보를 요약하여 보여주는 유용한 방법이다. 스프레드시트의 경우 요약 페이지를 작성하고 그 뒤를 이어 각 계약 업체, 기관, 또는 작업지별 상세 정보를 증빙 자료에 대한 참조 정보와 함께 제공하는 것이 이상적이다. 각 방제 기관 또는 계약 업체는 참여 인력 규모, 사용 장비 및 자재의 종류와 수량, 방제 작업을 한 해변의 유형과 길이, 수거한 폐기물의 양을 기입한 활동 일지를 작성해야 한다. 해상 유류 제거를 위해 방제선이 사용된 경우, 실시된 방제 조치를 설명하는 필수 정보를 제공해 주는 자료는 항해 기간 동안의 항해 일지 요약서이다.

7.2.4 Very often contractors submit just a single spreadsheet in support of their claim showing their overall costs. However, this often provides insufficient information on the distribution of the claimed costs between worksites. The experts usually engaged by the shipowner's insurer/1992 Fund to follow clean-up operations need to be able to link their observations with subsequent claims for cost recovery. Therefore information relating to each worksite should be provided. The annex contains a theoretical claim for clean-up operations and includes simplified examples of typical spreadsheets. The purpose of the example is to demonstrate one way in which a claim for clean-up costs might be structured (Figure 1) and the types of documentation you should submit in support of such a claim for clean-up operations (Table 2). The spreadsheets are intended as illustrations only and the rates used should not be taken as representative of reasonable rates.

7.3 Supporting information and documentation

- 7.3.1 The lists on pages 37–38 provide examples of the types of supporting information and documentation which should be presented with claims for the costs of particular resources used and other general costs incurred during clean-up operations. Such information assists the shipowner's insurer/1992 Fund in the assessment of your claim. When considering what information can reasonably be expected to be provided, account is taken of the normal accounting practices in the countries affected by an incident. Claimants are also encouraged to maintain a dialogue with the shipowner's insurer/1992 Fund during the formulation of a claim so that there is a clear understanding of the methods used to compile the claim and the opportunity for the shipowner's insurer/1992 Fund to offer advice on methods which would facilitate its assessment. Such a dialogue can be particularly useful in a major spill when the claim submitted by a Member State is likely to be highly complex, involving costs incurred by a range of national agencies and government departments.
- 7.3.2 The following lists are not exhaustive nor would all the items listed be appropriate or necessary under all circumstances.

7.2.4 계약 업체의 경우, 보상금 청구서의 증빙 자료로 전체 비용을 담은 스프레드시트만 제출하는 경우가 매우 흔하다. 그러나 이는 청구금을 작업지별로 세분화하여 보여주기에는 불충분한 정보인 경우가 많다. 일반적으로 선주 보험사/1992 기금이 유류 제거 작업의 추적 확인을 위해 고용한 전문가들은 자신들이 직접 확인한 사항과 이후의 비용 보상 청구내역을 연계할 수 있어야 한다. 따라서 각 작업지별 정보를 제공해야 한다. 본 책자의 부록은 유류 제거 작업에 대한 이론상의 보상 청구서를 수록하였고 전형적인 스프레드시트의 단순화된 예시를 보여준다. 이러한 예시는 유류 제거 비용에 대한 보상청구서 작성 방식(그림1)과 유류 제거 작업 청구서의 증빙 자료로 어떠한 서류를 제출해야 할지(그림2) 보여주기 위한 것이다. 이 스프레드시트는 오직 예시의 목적으로 작성된 것이므로 그 안에 사용된 요율을 합리적 요율을 대표하는 것으로 인식하면 아니된다.

7.3 근거 정보 및 서류

7.3.1 페이지 37-38의 목록은 유류 제거 작업 기간 동안 사용된 특정 자원의 비용 및 기타 일반 비용에 대한 보상 청구서와 함께 제출해야 할 근거 정보 및 서류의 예를 수록한 것이다. 이는 선주 보험사/1992 기금의 보상 청구를 심사를 지원하는 자료이다. 어떠한 정보를 제출할지 고민할 때, 유류 사고 피해 국가의 일반적인 회계 방식을 고려한다. 청구인은 보상 청구서를 작성하는 동안 보상 심사를 촉진하는 방법에 대해 선주 보험사와 1992 기금의 자문을 구할 수 있다는 사실과 청구서 작성 방법을 분명히 알 수 있도록 선주 보험사/1992 기금과 협의를 유지하는 것이 장려된다. 이러한 대화는 다양한 국가 기관 및 정부 부처가 비용을 부담하여 회원국의 보상 청구가 매우 복잡할 가능성이 있는 대규모 유류 유출 사고에서 특히 유용하다.

7.3.2 다음 목록은 완전한 내용을 담고 있지 않으며 이 목록에 명시된 항목이 모든 상황에서 모두 적절하거나 필요한 것은 아니다.

Aircraft

7.3.3 Examples of supporting documentation that could be included:

<ul style="list-style-type: none"> • Aircraft supplier/operator • Aircraft type and call sign • Hourly rate (showing components included in the rate for government aircraft) 	<ul style="list-style-type: none"> • Logs showing flying hours and number of crew • Receipts for landing fees and crew expenses • Passenger names and affiliations 	<ul style="list-style-type: none"> • Area surveyed, flight path followed, weather and visibility • Aerial survey reports, charts, photographs and video clips
--	---	---

Vessels and spill response equipment

7.3.4 Examples of supporting documentation that could be included:

<ul style="list-style-type: none"> • Vessel supplier/operator • Craft characteristics: name, length overall, horsepower (kW) • Daily rate (showing components included in the rate for government vessels) • Normal crew complement • Fuel and lubricant consumption and receipts (if not included in daily rate) • Port dues and receipts 	<ul style="list-style-type: none"> • Passenger names and affiliations • Deck log including record of operational area, activities, working hours • Inventory of spill response equipment on board each vessel, daily rate for each type of equipment (if not included in vessel rate), deployment log recording period 'in use' for each equipment type, photos and video clips 	<ul style="list-style-type: none"> • A daily estimate of the quantity of oil recovered • Record of volume of oil discharged (to mother ship or ashore) for each discharge • Records of any equipment damage including circumstances in which damage occurred and photographs • Materials consumed by each vessel e.g. dispersant
--	--	--

Response organisation

7.3.5 Examples of supporting documentation that could be included:

<ul style="list-style-type: none"> • Organisational structure, roles and responsibilities • Personnel rates related to roles and responsibilities (showing components included in calculation for government employees) time sheets, pay advice and justification of expenses incurred for travel, accommodation and food 	<ul style="list-style-type: none"> • Photographs, video clips, and charts identifying the area affected by the spill and chronicling progress of clean-up operations • Records of weather conditions and predictions of oil movement • Communication logs with each sector of the response operation • Log of events 	<ul style="list-style-type: none"> • Minutes of strategic meetings, noting amongst other things, how priorities were set and the rationale for response decisions including decisions to bring operations to a close • Minutes of daily progress review meetings
---	--	--

항공기

7.3.3 첨부할 증빙 문서 예:

<ul style="list-style-type: none"> • 항공기 공급자/운항자 • 항공기 종류 및 콜사인(call sign) • 시간당 요금 (정부 항공기의 경우 요금 구성 항목 표시) 	<ul style="list-style-type: none"> • 비행 시간 및 승무원 수를 보여주는 기록지 • 착륙료 및 승무원비 • 승객 명 및 소속 	<ul style="list-style-type: none"> • 조사 면적, 비행 경로, 날씨, 가시도 • 항공 조사 보고서, 차트, 사진, 동영상
---	--	---

선박 및 방제 장비

7.3.4 첨부할 수 있는 증빙 서류 예

<ul style="list-style-type: none"> • 선박 공급자/운영자 • 선박 사양: 이름, 전장, 마력(kW) • 일일 요금 (정부선의 경우 요금 구성 항목 표시) • 일반 선원수 • 연료 및 윤활제 소비량 및 영수증 (일일 요금에 포함되지 않은 경우) • 항비 및 영수증 	<ul style="list-style-type: none"> • 승객 명 및 소속 • 운항 지역, 활동, 근무 시간 포함한 항해 일지 • 각 선박의 방제 장비 목록, 각 장비별 일일 요금 (일일 요금에 포함되지 않은 경우), 각 장비별 '사용' 기간을 기록한 배치 일지, 사진, 동영상 	<ul style="list-style-type: none"> • 일일 회수 기름 추정 수량 • 하역 건별(모선 또는 해안으로) 하역한 유류량 기록 • 장비 손상 발생 정황과 사진을 포함한 장비 손상에 관한 기록 • 유처리제 등 각 선박별로 소비한 자재
--	---	---

방제 기관

7.3.5 첨부할 수 있는 증빙 서류 예:

<ul style="list-style-type: none"> • 조직 구조, 역할, 책임 • 역할 및 책임 관련 인건비 (정부 공무원의 경우 계산에 포함된 구성 요소 표시), 근무 시간 기록, 급료 명세서, 출장, 숙박, 음식비 지출 이유 	<ul style="list-style-type: none"> • 유류 유출 피해 지역을 보여주고 유류 제거 작업 진행 상황을 시간순으로 보여주는 사진, 동영상, 차트 • 기상 자료 및 유류 이동 예측 기록지 • 방제 작업 각 부문 별 통신 기록 • 사건 일지 	<ul style="list-style-type: none"> • 우선과제 설정 방식, 작업 종료 결정 등을 포함한 의사 결정 근거를 보여주는 전략 회의 회의록 • 일일 진행상황 검토 회의 의사록
--	---	---

Protection of sensitive resources

7.3.6 Examples of supporting documentation that could be included:

<ul style="list-style-type: none"> • Maps of location of sensitive resources and associated protective measures • Description of sensitive resources 	<ul style="list-style-type: none"> • Description of type of protective measures implemented e.g. hard booms, sorbent booms, temporary physical barriers, tidal currents, lengths involved, materials used, costs 	<ul style="list-style-type: none"> • If booms were used: manufacturer, model, length deployed, anchoring arrangements, daily rates, period of deployment and supplier • Photographs
--	---	---

Shoreline clean up

7.3.7 Examples of supporting documentation that could be included:

<ul style="list-style-type: none"> • Maps or charts of the extent of shoreline pollution • SCAT team (Shoreline Clean-up Assessment Technique) reports or equivalent detailing levels of pollution and recommended clean-up techniques and end points for each worksite or section of shoreline, photographs and video clips 	<ul style="list-style-type: none"> • Daily worksite (Beach master) reports recording work done, for example, hours worked, area cleaned and amount of oily waste collected • For each worksite, daily lists of equipment used, rates and supplier • Incident or damage reports 	<ul style="list-style-type: none"> • For each worksite daily lists of materials consumed, noting supplier • Contractor rate sheets • Rates and time sheets for personnel by worksite (showing components included in the calculation of the rate for government employees) • Payslips
--	---	---

Disposal

7.3.8 Examples of supporting documentation that could be included:

<ul style="list-style-type: none"> • Source of waste (vessel names or beach name for shoreline point of origin) • Cost of temporary storage, location of sites used and records of movement of waste; material coming in and going out 	<ul style="list-style-type: none"> • Disposal methods and quantity of waste by each method • Name of disposal contractors and location of facilities • Unit rate for each disposal method showing how costs were derived • Weigh bridge tickets 	<ul style="list-style-type: none"> • Waste authority consignment notes or equivalent • Transport costs: vehicles used, distance travelled, rate/km • Invoices and receipts • Photographs
--	---	--

Wildlife cleaning and rehabilitation

7.3.9 Examples of supporting documentation that could be included:

<ul style="list-style-type: none"> • Name of organisations involved • Names of personnel, roles, responsibilities and qualifications, hours worked and amounts paid as for other spill response personnel • Number of each species undergoing treatment 	<ul style="list-style-type: none"> • Photographs and video clips • Period required for cleaning and rehabilitation • Numbers of animals successfully released back into the wild 	<ul style="list-style-type: none"> • Cost breakdown as for other spill response costs e.g. personnel, equipment, materials, transport and disposal • Value of any donations or aid received
--	---	---

민감 자원 보호

7.3.6 첨부할 수 있는 증빙 서류 예:

<ul style="list-style-type: none"> 민감 자원 위치 및 관련 보호 조치 지도 민감 자원 설명서 	<ul style="list-style-type: none"> 하드 붐(hard boom), 흡착재 붐, 임시 장벽, 조류, 관련 범위 길이, 사용 자재, 비용 등 실행 보호 조치 유형에 관한 설명서 	<ul style="list-style-type: none"> 붐이 사용된 경우, 제조사, 모델, 배치 길이, 앵커링 장치, 일일 요금, 배치 기간 및 공급업체 사진
---	--	--

해안 유류 제거

7.3.7 첨부할 수 있는 증빙 서류 예:

<ul style="list-style-type: none"> 해안 오염 지도 또는 차트 해안의 작업지 또는 구간별 오염 수위, 권장된 방제 기법, 종료 시점을 설명하는 SCAT 팀(해안 방제 평가 기술) 보고서 또는 이에 상응하는 설명서, 사진 및 동영상 	<ul style="list-style-type: none"> 작업 시간, 방제 지역, 수거한 유류 폐기물량 등 완료 작업에 대해 기록한 일일 작업지(지휘관) 보고서 각 작업지별 사용 장비 목록, 요율 및 공급자 사고 또는 피해 보고서 	<ul style="list-style-type: none"> 각 작업지별 사용한 자재와 공급업체를 기록한 일일 목록 계약 직원 요율 기록지 작업지별 인력 요율 및 근무 시간 기록표 (정부 공무원의 경우 계산에 포함한 구성 요소 표시) 급료 명세서
---	--	--

처분

7.3.8 첨부할 수 있는 증빙 서류 예:

<ul style="list-style-type: none"> 폐기물 출처(선박명 또는 해변 이름) 임시 보관소 비용, 사용 지역 위치, 폐기물 이동, 자재 반입, 반출 기록지 	<ul style="list-style-type: none"> 처분 방법 및 처분 방법별 폐기물량 폐기물 처분 계약업체 명 및 시설 위치 비용 산출 경위를 보여주는 각 처분 방법별 단위 요금 트럭 중량 측정기 	<ul style="list-style-type: none"> 폐기물 당국의 작업 위탁서 또는 이에 상응하는 서류 수송 비용: 사용한 차량, 수송 거리, 요금/km 송장 및 영수증 사진
--	--	---

야생동물 세척 및 복원

7.3.9 첨부할 수 있는 증빙 서류 예:

<ul style="list-style-type: none"> 참여 기관명 다른 방제 인력에 대한 내역과 마찬가지로 인력 명단, 역할, 책임 및 자격, 근무 시간, 지급 금액 처치 대상 종별 동물 수 	<ul style="list-style-type: none"> 사진 및 동영상 세척 및 복원 소요 기간 자연으로 다시 방사된 동물의 수 	<ul style="list-style-type: none"> 다른 방제 비용 세부 내역과 마찬가지로 인건, 장비, 자재, 수송, 처분 등에 대한 비용 세부 내역 기부금 또는 지원액
--	--	---

Extra payments

- 7.3.10 You must declare any payments, aid or compensation you have received from other parties or paid under an insurance policy to assist with the costs of clean-up operations. Such payments may be taken into account when working out the amount of compensation due from the 1992 Fund.
- 7.3.11 Please note that any inaccuracy in the documents or statements submitted may lead to delays in handling the claim and/or in its rejection. You are therefore advised to ensure that the claim is a true and accurate reflection of your actual costs and that it includes information on any financial assistance you may have received.

Fraud

- 7.3.12 The 1992 Fund takes the presentation of fraudulent documentation seriously and if it becomes aware that such documentation has been submitted in support of any claim, the 1992 Fund reserves the right to inform the appropriate national authority.

기타 지급금

- 7.3.10 유류 제거 작업 비용 지원을 위해 다른 당사자가 제공했거나 보험사에서 지급한 지급금, 지원액, 또는 보상을 반드시 신고해야 한다. 1992 기금이 지급할 보상금 액수를 산정할 때 이러한 지급금을 반영하여 계산할 수 있다.
- 7.3.11 제출한 서류 또는 문서의 오류는 보상 청구 처리 및/또는 거부 절차에 지연을 초래할 수 있다. 그러므로 청구서에 실제 비용이 사실대로 정확하게 반영되고 모든 재정 지원 정보를 포함하도록 노력해야 한다.

허위

- 7.3.12 1992 기금은 허위 문서 제출을 중대한 사안으로 간주하며 청구서 증빙 자료로 허위 문서가 제출된 사실을 인지할 경우 해당 국가 당국에 통보할 권한을 보유한다.

7.4 What if you have poor records or no evidence?

- 7.4.1 In most Member States accountability for public expenditure is rigorously observed and records are routinely maintained to justify expenditure. Claims against the 1992 Fund are no different. However, it is possible that circumstances could arise so that no records exist, for all or part of the response, or only limited information is available to support the claim. This might be because in the Member State concerned, detailed record keeping is not the norm or because in the emergency situation of the initial response there was no realisation that claims would later need to be made. Another possibility is that a very long time has elapsed between the incident occurring and the claim being submitted, during which records have been lost and the individuals concerned at the time are no longer available to provide the necessary explanations to support the amount claimed.
- 7.4.2 If you are lacking information or documentation you may still be able to make a claim by providing as much information as you can. Independent anecdotal and circumstantial evidence, such as media reports, indicating the extent of pollution and response efforts, photographs of the clean-up operations and the application of reasonable rates could provide you with sufficient information to calculate your approximate costs. Nevertheless, the underlying requirements as set out in paragraph 4.1 still have to be met for compensation to be paid.
- 7.4.3 Any difficulties in compiling supporting information should be discussed with a representative of the shipowner's insurer/1992 Fund who may be able to offer further advice and assistance. Assemble whatever limited evidence you have to support your claim. Do not provide falsified records as these will be detected and your claim may be rejected as a consequence. Providing fake documents in support of a compensation claim is fraudulent and you may be prosecuted under your domestic legislation.

7.4 기록이 부실하거나 증빙 자료가 없다면?

- 7.4.1 대부분의 회원국에서 공공 지출 회계를 엄격히 감시하고 지출의 정당성을 뒷받침하기 위해 항상 내역을 기록한다. 1992 기금을 대상으로 한 보상금 청구도 이와 다르지 않다. 그러나 방제 작업 전체 또는 일부에 대해 아무런 기록이 존재하지 않거나 보상 청구의 근거가 되는 정보가 제한적으로 존재하는 상황이 발생할 수 있다. 이러한 상황은 해당 회원국에서 상세한 장부 기록이 일반적인 일이 아니거나 초기 대응이 이루어지는 응급 상황에서 이후 보상 청구를 하리라는 생각을 미처 하지 못했기 때문에 발생할 수 있다. 또는 유류 사고 발생 이후 보상 청구서를 제출하기 까지 매우 오랜 시간이 경과하여 기록 자료가 유실되었거나 당시 관련했던 인물이 존재하지 않아 청구 금액을 뒷받침하는 설명을 더이상 제공할 수 없기 때문일 수도 있다.
- 7.4.2 정보나 서류가 부족하다 하더라도 가능한 많은 정보를 제공함으로써 보상 청구를 할 수 있다. 오염 정도와 방제 노력의 규모를 보여주는 언론 보도와 같은 독립적인 일화 증거 및 정황 증거, 유류 제거 작업 사진과 합리적 효율 적용은 대략적인 비용을 계산할 수 있는 충분한 자료가 될 수 있다. 그럼에도 불구하고, 보상금이 지급되려면 4.1항에 명시된 기본 요건을 여전히 충족해야 한다.
- 7.4.3 증빙 자료 취합의 어려움에 대해 선주 보험사/1992 기금 대표와 논의해야 한다. 이들은 상세한 조언과 지원을 제공할 수도 있다. 부족한 정보라 할지라도 보상 청구를 뒷받침할 수 있는 모든 자료를 모아야 한다. 위조된 기록을 제출하면 안 된다. 위조 사실이 적발되어 보상 청구 자체가 거부 될 수 있기 때문이다. 보상 청구 증빙 자료로 허위 문서를 제출하는 것은 사기이며 국내법에 따라 기소될 수 있다.

Guidelines for
presenting claims for
clean up and preventive measures

SECTION 08

How are claims assessed and paid?

보상금은 어떻게 평가하고 지급하는가?

8. How are claims assessed and paid?

8.1 Claims are assessed against three broad questions:

- (i) Were the actions taken reasonable?
- (ii) Were the costs of those measures reasonable? and
- (iii) Is the calculation of the claimed expenses correct?

The approaches used by the 1992 Fund to judge whether claims and costs are reasonable have been discussed earlier in sections 4 and 5. It should be recalled, however, that although the 1992 Fund relies on the advice of its experts, the assessment made by the 1992 Fund is made on a case- by-case basis, taking into account the particular circumstances of the incident

- 8.2 The way claims are presented is often unique to those particular circumstances and the measures taken to meet the situation that it presents. In addition, administrations have different ways of deriving and recording costs leading to differing approaches to claims' formulation. As a consequence, after an initial review of the claim documents, it is normal for further queries to arise and further explanations to be required in order to allow the 1992 Fund and its experts to complete a detailed assessment. The process is usually one of iteration with a series of exchanges between the shipowner's insurer/1992 Fund and claimants, until it becomes clear how the claimed costs were derived and what these expenses represent. In most cases, on the basis of such a dialogue, an amicable agreement can be reached on the amount of compensation to be paid.
- 8.3 Member States, response organisations and specialist clean-up companies are encouraged to consider 'pre-agreeing' rates with the 1992 Fund in anticipation of a possible spill. Although such agreements cannot guarantee that all costs incurred in responding to a spill would be accepted as reasonable, they can avoid the need for a detailed discussion of rates when a claim is being assessed.
- 8.4 In cases where further information is requested but the shipowner's insurer/1992 Fund consider that in the meantime you are at risk of suffering financial hardship, a provisional assessment may be made on the basis of the information that is available. You would be advised that the assessment can be revisited if further information to support your claim can be provided. Any payment made on a provisional basis would be less than that paid following a full assessment to ensure there was no overpayment. The amount of any provisional payments would be deducted from the final payment once the claim has been fully assessed.
- 8.5 If you are a contractor involved in a large ongoing incident resulting in cash flow difficulties, you can submit a provisional claim or a series of provisional claims. Any interim payments made would be taken into account in the final settlement of your claim once operations have come to a close.
- 8.6 Once your claim has been assessed by the shipowner's insurer/1992 Fund, you will be told how much compensation they think is fair, based on the evidence available from all relevant sources. This assessment will be in writing and it will be given to you, as the claimant, or your representative if you have nominated someone to act on your behalf

8. 보상금은 어떻게 평가하고 지급하는가?

8.1 보상금은 다음과 같은 주요 3개의 질문을 바탕으로 평가한다.

- (i) 실시한 조치가 합리적이었는가?
- (ii) 이러한 조치에 소요된 비용이 합리적이었는가? 그리고
- (iii) 청구한 비용의 계산이 정확한가?

앞서 4장과 5장에서는 ‘1992 기금’이 보상 청구와 비용이 합리적인지의 여부를 판단하기 위해 사용한 방법들을 살펴보았다. 하지만 1992 기금이 사용한 평가 방식은 전문가 자문을 바탕으로 하나 각 사건의 상황을 반영하여 케이스별로 적용된 방식이 다를 것을 기억해야 한다.

8.2 해당 사건의 상황과 그 상황에 따라 취해진 조치에 따라 보상금 청구 방식이 달라지는 경우가 많다. 또한, 행정에 따라 비용을 추출하고 기록하는 방식이 달라 보상청구 구성이 달라진다. 그 결과, 1992 기금과 그 전문가들이 보상청구를 최초 검토한 후 세부 평가를 완료하려는 과정에서 자연스럽게 추가 질의 사항이 발생하고 추가 설명이 요구된다. 이러한 과정은 보통 청구한 비용이 어떻게 도출되었고 그 비용이 무엇을 나타내는 지 분명히 파악될 때까지 반복되며 선주 보험사/1992 기금과 청구인 간의 일련의 상호 교류도 함께 발생한다. 대부분의 경우 이러한 상호 대화를 통해 지급해야 할 보상 금액에 대한 우호적인 합의가 도출될 수 있다.

8.3 회원국, 대응 기관, 전문 방제 기업은 유류 사고에 대비하여 1992 기금과 ‘사전 합의(pre-agreeing)’ 요율 체결이 장려된다. 이러한 사전 합의가 있다하더라도 유류 사고로 인해 발생하는 모든 비용이 합리적 비용으로서 인정된다는 보장은 없으나, 실제 보상 청구를 평가할 때 보상 요율에 대한 세부 논의를 피할 수 있다.

8.4 추가 정보가 요청되었으나 선주 보험사/1992 기금 측에서 그사이 청구인이 재정적 어려움을 겪을 가능성이 있다고 판단하는 경우, 현재 보유한 정보를 바탕으로 잠정적인 보상 평가를 실시할 수 있다. 청구인은 보상 청구를 뒷받침하는 추가 자료가 제공될 때 잠정적인 평가 결과가 재검토될 수 있다는 점을 안내받는다. 초과 지급이 발생하지 않도록 임시로 지급된 보상금은 전체 평가 완료 후 지급되는 보상금보다 작다. 보상금 청구에 대한 전체 평가가 일단 완료되면 최종 보상금에서 임시 지급금을 제한한다.

8.5 현금 흐름에 애로가 있는 대규모 유류 사고에 참여 중인 계약업체라면 임시 보상 청구서 또는 여러 번에 걸쳐 임시 보상 청구서를 제출할 수 있다. 일단 방제 작업이 종료되면, 최종 보상금 처리 시 이미 지급된 임시 지급금을 포함하여 계산한다.

8.6 선주 보험사/1992 기금이 보상 청구서를 평가하면, 모든 출처의 근거 자료를 기초로 적절하다고 판단하는 보상금 규모를 청구인에게 통보한다. 이 평가 결과는 서면으로 작성되어 청구인이나 대리인을 선임한 경우 대리인에게 제공된다.

- 8.7 Usually an offer is made as a 'full and final' settlement. This means that no further claims for losses suffered during the period of the current claim will be considered, and you will be asked to sign an agreement to this effect. You can make further claims if you feel that you have suffered losses after the period to which your first claim relates, and these would be treated as separate claims.
- 8.8 Please be aware that the shipowner's insurer/1992 Fund may have to deal with hundreds or perhaps thousands of compensation claims. Your claim will be assessed as quickly as possible but it may take some time for the Fund to gather and cross-check relevant information necessary to assess the claim, particularly if little information has been submitted in support of your claim.
- 8.9 If you do not agree with the amount of money that you have been offered then you should contact the shipowner's insurer/1992 Fund (directly or through the local claims handling office, if there is one) and explain why you think that the offer is not sufficient. If you have new evidence to support your claim, you should submit that as well. The shipowner's insurer/1992 Fund may decide to review your claim and make a second offer in the light of new information, or it may decide that the original offer was fair. The 1992 Fund may contact you and arrange to discuss the matter in more detail. Whatever the outcome the reasons for the decision will be disclosed in writing.
- 8.10 If you still do not agree with the amount offered, then you have the right to take legal action through the courts in your country. It could be an action against the shipowner, the insurer and the 1992 Fund, disputing the assessment of the amount of your losses. If you have not reached a settlement with the 1992 Fund before three years from the date of the damage have elapsed, the Fund strongly recommends you file an action in court against it. At this stage you would probably need to take legal advice. If you take no action within three years you run the risk of your claim becoming time-barred and you would lose your right to receive compensation.

- 8.7 통상적으로 ‘완전하고 최종적인’ 보상 해결로서 보상금을 제안한다. 이는 현 청구 기간 동안 입은 손실에 대한 더 이상의 청구는 고려되지 않음을 의미하고, 청구인에게는 이러한 취지의 합의서 서명이 요청된다. 1차 보상 청구가 이루어진 대상 기간 이후 손실을 입었다고 생각할 경우, 추가적인 청구를 할 수 있고 이는 별도의 청구로 취급된다.
- 8.8 선주 보험사/1992 기금이 수백 건 또는 수천 건의 보상 청구를 처리해야 하는 상황일 수 있음을 인지해야 한다. 보상 청구를 가능한 신속하게 처리하겠지만 1992 기금이 청구 심사에 필요한 관련 정보를 수집하고 대조 확인하느라 시간이 걸릴 수 있다. 특히 청구 증빙 자료로 정보가 거의 제출되지 않은 경우 특히 그러하다.
- 8.9 제안된 보상 금액에 동의하지 않는 경우, 선주 보험사/1992 기금에 (직접 또는 현지 보상청구 처리 사무소가 있는 경우 사무소를 통해) 연락하여 제안된 보상금이 왜 충분하지 않다고 생각하는지 설명해야 한다. 보상 청구를 뒷받침할 새로운 증빙 서류가 있다면 그 또한 제출해야 한다. 선주 보험사/1992 기금은 해당 보상 청구를 다시 심사하여 새로운 정보를 바탕으로 새로운 보상금을 제안하거나 원 제안이 합당하다고 판단할 수 있다. 1992 기금은 청구인에게 연락하여 해당 문제를 자세히 논의하기 위한 자리를 마련할 수 있다. 결과가 어떻든 간에 보상금 결정 이유는 서면으로 공개된다.
- 8.10 그럼에도 여전히 제안된 보상금에 동의하지 않는다면 청구인은 모국의 법정을 통해 법적 조치를 취할 권한이 있다. 이는 손실액 평가를 반박하며 선주, 보험사 및 1992 기금을 대상으로 한 소송이 될 수 있다. 피해 발생일 기준 3년이 경고하기 전에 1992 기금과 합의 도달하지 못할 경우, 1992 기금은 청구인에게 소송을 제기할 것을 강력히 권고한다. 이 단계에 도달하면 법률 자문이 필요할지도 모른다. 청구인이 3년 이내에 아무런 조치를 취하지 않는다면, 보상 청구 시간제한을 초과하여 보상금을 수령할 권리를 잃게 된다.

Guidelines for
presenting claims for
clean up and preventive measures

SECTION 09

Contacting the IOPC Funds

IOPC Funds 연락처

9. Contacting the IOPC Funds

- 9.1 If a local claims handling office is established following a large spill, the contact details for that office will be published through the local media and at www.iopcfunds.org.
- 9.2 The contact details of the Secretariat of the 1992 Fund are as follows:
- International Oil Pollution Compensation Funds
4 Albert Embankment
London SE1 7SR United Kingdom
Telephone : +44 (0)20 7592 7100
Fax : +44 (0)20 7592 7111
Website : www.iopcfunds.org
E-mail : info@iopcfunds.org
- 9.3 When you submit your claim you will be issued a claim number. This is a unique reference that links you with that specific claim and should be quoted in all subsequent correspondence. Should you need to contact the local claims handling office or the 1992 Fund Secretariat regarding your claim, you will be asked to quote the claim number or provide additional information to confirm your identity.
- 9.4 Copies of the 1992 Fund Claims Manual and other useful documents can be found under the publications section of the IOPC Funds' website at www.iopcfunds.org.

9. IOPC Funds 연락처

9.1 대규모 유류 사고 발생 이후 현지 보상청구 처리 사무소가 설립되면, 해당 사무소의 연락처가 현지 언론매체나 www.iopcfunds.org에 게재된다.

9.2 1992 기금 사무국의 연락처 정보는 다음과 같다.

International Oil Pollution Compensation Funds

4 Albert Embankment

London SE1 7SR United Kingdom

전화번호: +44 (0)20 7592 7100

팩스: +44 (0)20 7592 7111

웹사이트: www.iopcfunds.org

이메일: info@iopcfunds.org

9.3 보상 청구서를 제출하면, 청구 번호가 발급된다. 이는 청구인과 해당 보상 청구 건을 연계하는 고유번호로 이후의 모든 서면 교류에 인용된다. 보상 청구와 관련하여 현지 보상청구 처리 사무소나 1992 사무국에 연락할 경우 청구 번호를 묻거나 신원 확인을 위해 기타 정보를 요청할 수 있다.

9.4 1992 기금 보상청구 매뉴얼(Claims Manual)과 기타 유용한 자료는 IOPC Funds 웹사이트(www.iopcfunds.org)의 발간물 섹션에서 확인할 수 있다.

Guidelines for
presenting claims for
clean up and preventive measures

부록

ANNEX

ANNEX

The example below (Figure 1) shows the summary page of an illustrative spreadsheet for a small incident involving the response agencies of a Member State and three contractors. The folder references might refer to different aspects of the response, for example, AT1 might refer to aerial surveillance; AT2 to response at sea; AT3 to shoreline clean-up and AT4 to transport and disposal of oily waste. A simplified detailed breakdown for the contractor, OSRO Co Ltd engaged in recovery of oil at sea is shown on the following pages as Table 1 and examples of supporting information in Table 2.

The example is continued over the pages which follow showing simplified and illustrative spreadsheets for clean-up costs at three different worksites along the affected shoreline, The Beach, Rocky Cove and Cobble Bank, each calling for different clean-up techniques. The data from each worksite is fed into the overall costs for the contractor and this is then itself linked into the summary page below.

Figure 1: Example summary sheet

ATANKER: Grounding off Aport, Member State (MS), June

	Claimed £	Folder Ref
1. MS Response Agency (Air)	46,355	AT1.1
2. MS Response Agency (Sea)	260,889	AT2.1
3. OSRO Co Ltd	75,660	AT2.2
4. MS (Shoreline)	115,789	AT3.1
5. Marine Pollution Responders Ltd	455,608	AT3.2
6. Waste Services Co Ltd	247,248	AT4.1
TOTAL	1,201,549	

부록

아래 예시(그림1) 회원국의 방제 기관과 3개의 계약업체가 참여하는 소규모 유류 사고에 대한 스프레드 시트 요약본을 보여준다. 폴더 참조 번호는 방제 조치의 여러 측면을 지칭할 수 있다. 예를 들어, AT1은 항공 조사, AT2는 해상 방제, AT3은 해안 유류제거, AT4는 유류 오염 폐기물의 수송 및 처분을 의미한다. 해상 유류 회수 작업을 실시하는 계약업체 OSRO Co Ltd에 단순화된 세부내역이 다음 페이지의 표 1과 표2(증빙 자료 예시)에 명시되어 있다.

다음 페이지에 계속해서 수록된 예시 자료는 각각 서로 다른 유류 제거 기법을 필요로 하는 유류 사고 피해 해안의 세 개 작업지(The Beach, Rocky Cove와 Cobble Bank)에 대한 유류 제거 비용을 단순화된 스프레드시트로 보여준다. 각 작업지의 데이터는 해당 계약업체의 전체 비용으로 취합되며 그 결과는 아래 요약 페이지로 연결된다.

그림1: 요약 페이지 예

ATANKER: 좌초 Aport, 회원국 (MS), 6월		
	청구액 £	폴더 참조번호
1. MS Response Agency (항공)	46,355	AT1.1
2. MS Response Agency (해상)	260,889	AT2.1
3. OSRO Co Ltd	75,660	AT2.2
4. MS (해안)	115,789	AT3.1
5. Marine Pollution Responders Ltd	455,608	AT3.2
6. Waste Services Co Ltd	247,248	AT4.1
총계	1,201,549	

TABLE 1: Example spreadsheet.

3 OSRO Co Ltd

I Personnel	Unit cost £	12 June	13 June	14 June	Sat June 15	Sun June 16	Number	Unit	Rate	Claim £	Reference
Command	850	1	1	1	1	1	5	Man days	100%	4 250	AT2.21
Supervisors	350	3	3	3			9	Man days	100%	3 150	AT2.22
	350				3	2	5	Man days	150%	2 625	
Technicians	200	5	5	5			15	Man days	100%	3 000	AT2.23
	200				5	3	8	Man days	150%	2 400	
Labourers	150	15	15	15			45	Man days	100%	6 750	AT2.24
	150				12	9	21	Man days	150%	4 725	
Meals	12						108	Man days	100%	1 296	AT2.25
II Equipment										Personnel subtotal	28 196
Boat 1	1 500	1	1	1	1	1	5	Days	100%	7 500	AT2.26
Boat 2	1 200	1	1	1	1		4	Days	100%	4 800	AT2.27
Boat 3	1 200	1	1	1			3	Days	100%	3 600	AT2.28
5-ton truck	250	1	1	1	1	1	5	Days	100%	1 250	AT2.29
Cars	55	3	3	3	3	2	14	Days	100%	770	AT2.210
Sorbent booms	25	12		12			24	m	100%	600	AT2.211
Booms	8.5	250	250	250	250		1 000	M days	100%	8 500	AT2.212
Sorbent mats	7.5	10		10		10	30	kg	100%	225	AT2.213
Disc skimmer	120						0	Days in use	100%	-	AT2.214
	120	1	1	1	1	1	5	Days standby	50%	300	
Drum skimmer	150	1	1	1	1		4	Days in use	100%	600	AT2.215
	150					1	1	Days standby	50%	75	
Power pack	160	1	1	1	1		4	Days in use	100%	640	AT2.216
	160	1	1	1	1	2	6	Days standby	50%	480	
Pump	50						0	Days in use	100%	-	
	50	1	1	1	1	1	5	Days standby	50%	125	AT2.217
Cotton gloves	0.5	24	24	24	9	6	87	Pr days	100%	44	AT2.218
Life vests	24	24					24	Lvest days	100%	576	AT2.219
Tivek suits	4.5	24	24	24	9	6	87	Suit days	100%	392	AT2.220
Safety boots	15	24					24	Boot days	100%	360	AT2.221
III Miscellaneous										Equipment subtotal	30 836
Waste disposal	150						65	Tonne	100%	9 750	AT2.222
										Misc subtotal	9 750
IV Management Fee										SUBTOTAL:	68 782
									10%	6 878	
										CLAIM TOTAL:	75 660

표1: 스프레드시트 예

3 OSRO Co Ltd

	단가 ₩	6월 12일	6월 13일	6월 14일	6월 15일 토요일	6월 12일 일요일	수량	단위	요율	보상청구액 ₩	참조번호
I 인력											
지휘관	850	1	1	1	1	1	5	인/일	100%	4,250	AT2.21
감독관	350	3	3				9	인/일	100%	3,150	AT2.22
	350			5	3	2	5	인/일	150%	2,625	
기술자	200	5	5				15	인/일	100%	3,000	AT2.23
	200				5	3	8	인/일	150%	2,400	
노동자	150	15	15	15			45	인/일	100%	6,750	AT2.24
	150				12	9	21	인/일	150%	4,725	
식대	12						108	인/일	100%	1,296	AT2.25
								인력 소계		28,196	
II 장비											
선박 1	1,500	1	1	1	1	1	5	일	100%	7,500	AT2.26
선박 2	1,200	1	1	1	1		4	일	100%	4,800	AT2.27
선박 3	1,200	1	1	1			3	일	100%	3,600	AT2.28
5톤 트럭	250	1	1	1	1	1	5	일	100%	1,250	AT2.29
자동차	55	3	3	3	3	2	14	일	100%	770	AT2.210
흡착 붐	25	12		12			24	m	100%	600	AT2.211
붐	8.5	250	250	250	250		1,000	M 일	100%	8,500	AT2.212
흡착 매트	7.5	10		10		10	30	kg	100%	225	AT2.213
디스크 스커머	120						0	사용일	100%	-	AT2.214
	120	1	1	1	1	1	5	대/일	50%	300	
드럼 스커머	150	1	1	1	1		4	사용일	100%	600	AT2.215
	150					1	1	대/일	50%	75	
파워 펌프	160	1	1	1	1		4	사용일	100%	640	AT2.216
	160	1	1	1	1	2	6	대/일	50%	480	
펌프	50						0	사용일	100%	-	
	50	1	1	1	1	1	5	대/일	50%	125	AT2.217
면장갑	0.5	24	24	24	9	6	87	착용일	100%	44	AT2.218
구명조끼	24	24					24	착용일	100%	576	AT2.219
보호복	4.5	24	24	24	9	6	87	착용일	100%	392	AT2.220
안전장화	15	24					24	착용일	100%	360	AT2.221
								장비 소계		30,836	
III 기타											
폐기물 처리	150						65	톤	100%	9,750	AT2.222
								기타 소계		9,750	
IV 운영비											
								소계:		68,782	
								10%		6,878	
								총 보상청구액:		75,660	

TABLE 2: Examples of supporting documentation

AT2.21	Name; function in response to the spill; job sheet; daily reports; pay advice
AT2.22	Names; functions in response to spill; assigned to Boat 1, 2 or 3; work sheets; daily reports; payslips
AT2.23	Names; functions in response to spill; assigned to Boat 1, 2 or 3; time sheets; payslips
AT2.24	Names; functions in response to spill; assigned to Boat 1, 2 or 3; time sheets; payslips
AT2.25	Supplier; invoices & receipts
AT2.26	Craft specification: Name; type; length overall; Horsepower (kW); Normal crew complement; fuel & lubricants consumption; daily fuel tank dips. Deck log including notes on operational area, activities, working hours, quantities of oil & water recovered, daily recovered oil storage tank dips
AT2.27	Craft specification & Deck log as above
AT2.28	Craft specification & Deck log as above
AT2.29	Vehicle make and model; registration number; driver's name
AT2.210	Vehicle make & models; registration numbers; drivers' names
AT2.211	Manufacturer and specification – size; section length & depth; material; invoices & receipts
AT2.212	Manufacturer and specification – size; section length & depth; material; invoices & receipts
AT2.213	Manufacturer and specification – size; weight no. mats/kg; material; invoices & receipts
AT2.214	Manufacturer and model – rated capacity
AT2.215	Manufacturer and model – rated capacity
AT2.216	Manufacturer and model – rated capacity
AT2.217	Manufacturer and model – rated capacity
AT2.218	Supplier; invoices & receipts
AT2.219	Supplier; invoices & receipts
AT2.220	Supplier; invoices & receipts
AT2.221	Supplier; invoices & receipts
AT2.222	Disposal method; disposal contractor; weigh bridge tickets; invoices & receipts

The spreadsheets on pages 36 -37 expand the entry of the summary sheet for item 5 for the fictitious company, Marine Pollution Responders (MPR) Ltd., engaged in shoreline clean up. The spreadsheets are a simplified illustration of how a claim might be formatted but should be accompanied by a short narrative such as that shown below and supporting documentation identified in paragraph 7.3.5. The first spreadsheet shown represents the overall costs for the contractor which are made up of the costs for each of the three worksites, ie The Beach, Rocky Cove and Cobble Bank shown in spreadsheets 5.1, 5.2 and 5.3 respectively, with additional costs added to Table 5 for overall management of the three sites.

As noted previously, the rates shown are for illustrative purposes only and should not be taken as representative of reasonable costs nor would the methods described in the narrative necessarily be accepted as reasonable measures, depending on the circumstances of the incident.

표2: 증빙 서류 예

AT2.21	성명; 담당 업무; 업무 기록표; 일일 보고서; pay advice
AT2.22	성명; 담당 업무; 선박 1, 2 또는 3으로 배치; 업무 기록표; 일일 보고서; 급여명세서
AT2.23	성명; 담당 업무; 선박 1, 2 또는 3으로 배치; 근무시간 기록표; 급여명세서
AT2.24	성명; 담당 업무; 선박 1, 2 또는 3으로 배치; 근무시간 기록표; 급여명세서
AT2.25	공급자, 송장 & 영수증
AT2.26	선박/항공기 사양: 성명; 종류; 전장; 마력(kW); 일반 선원수; 연료 & 윤활제 소비량; 일일 연료 탱크 딥, 운항 지역, 작업 시간, 회수 유류 및 해수 수량을 포함한 항해 일지, 회수 유류 저장 탱크 딥
AT2.27	상기의 선박/항공기 사양 & 항해 일지
AT2.28	상기의 선박/항공기 사양 & 항해 일지
AT2.29	차량 제조사와 모델, 등록 번호, 운전자 성명
AT2.210	차량 제조사와 모델, 등록 번호, 운전자 성명
AT2.211	제조사 및 사양- 규모; 길이 & 깊이, 소재, 송장 & 영수증
AT2.212	제조사 및 사양- 규모; 길이 & 깊이, 소재, 송장 & 영수증
AT2.213	제조사 및 사양- 규모, 무게, mats/kg; 소재; 송장 & 영수증
AT2.214	제조사 및 모델- 방전율
AT2.215	제조사 및 모델- 방전율
AT2.216	제조사 및 모델- 방전율
AT2.217	제조사 및 모델- 방전율
AT2.218	공급자, 송장 & 영수증
AT2.219	공급자, 송장 & 영수증
AT2.220	공급자, 송장 & 영수증
AT2.221	공급자, 송장 & 영수증
AT2.222	처분 방법, 처분 계약업체, 트럭 중량 측정기 표; 송장 & 영수증

페이지 36-37의 스프레드시트는 해안 유류 제거 작업을 실시하고 있는 가상 기업 Marine Pollution Responders (MPR) Ltd에 대한 항목 5의 요약서 내용을 확대하여 보여준다. 이 스프레드시트는 청구서 형식을 단순화하여 보여주는 것이나 아래 명시한 것과 같은 간략한 설명문 및 7.3.5항에 명시한 증빙 서류를 첨부해야 한다. 첫번째 스프레드시트는 이 계약업체의 전체 비용을 보여주며, 이 전체 비용은 스프레드시트 5.1과 5.2, 5.3에 각각 수록된 세 개 작업지(The Beach, Rocky Cove, Cobble Bank)의 비용과 세 개 작업지의 전체 운영에 대한 추가 비용(표5에 수록)으로 구성된다.

앞서 언급한 바와 같이, 여기에 표시된 요율은 예시적 목적으로 작성된 것으로 합리적 요율을 대표하는 요율로 인식할 수 없고 설명문에서 설명하고 있는 방법도 유류 사고 상황에 따라 반드시 합리적 조치라고 할 수 없다.

Example Narrative

5. Marine Pollution Responders (MPR) Ltd

In the early hours of 12 June the tanker Atanker went aground in bad weather some three miles northwest of Aport. The vessel was carrying a cargo of medium fuel oil (IFO 180) and reportedly lost some 500 tonnes from one of the cargo tanks. Oil quickly moved towards the coast and by the same evening had come ashore along some three kilometres of a sandy shoreline known locally as The Beach. Overnight on 12/13 June some of this oil floated off and moved along the coast to the adjacent Rocky Cove and Cobble Bank.

MPR were alerted at midday on 12 June once it had become clear that oil would come ashore and were contracted by the Member State Response Agency to provide resources for shoreline cleaning. The initial focus was on The Beach but over the weekend MPR was additionally tasked to work on

Rocky Cove and Cobble Bank.

The Beach

MPR initially deployed 45 men increasing to 60 the following day and up to 100 over the weekend. Manpower was used to collect stranded oil into plastic bags, consolidated into jumbo bags for transport off the beach. Oil floating at the water's edge was pumped into portable tanks. Bulk oil was flushed to collection points with water pumps for the diaphragm pumps to transfer into portable tanks. Oil separating out in the portable tanks was loaded into ten-ton tank trucks for transport to disposal.

Numbers were ramped up during the following week and reached daily totals of 120 labourers on Thursday and Friday, 20 and 21 June but were run down over the second weekend. Following an inspection with the MS Response Agency on 24 June, a final tidy up and demobilisation was completed over the next two days.

Rocky Cove

MPR mobilised to Rocky Cove on the morning of Saturday 15 June using high pressure washing to remove oil from rocks. Labour was used to collect oil released with sorbents mats.

Cobble Bank

An excavator was used to move cobble to the water's edge to allow 'surf washing' to take place. Sorbent booms were set at the end of the bank to corral floating oil moving along the bank and a small work force was used to collect it with sorbent mats.

Enclosures:

- MPR Ltd invoice to MS Response Agency (Shore)
- MPR Manager's daily summary report
- Beach masters daily reports
- Company rate sheet
- Daily time sheets The Beach; Rocky Cove; Cobble Bank
- 5t Truck logs
- 10t Tank truck logs
- Invoices for 3rd party supplies

설명문 예시

5. Marine Pollution Responders (MPR) Ltd

6월 12일 이른 시각 유조선 Atanker가 나쁜 기상으로 인해 Aport 북서쪽 3마일 해상에서 침몰했다. 이 유조선은 중유 (IFO180)를 수송 중이었고 화물 탱크 중 하나에서 약 500톤의 기름이 유실되었다고 한다. 유출 유류는 해안을 향해 신속하게 이동했고 당일 저녁 현지에서 The Beach라고 불리는 3km의 해변을 따라 해안에 도달했다. 6월 12/13일 하룻밤 만에 이 유류의 일부가 부유하며 움직였고 해안을 따라 인근 Rocky Cove와 Cobble Bank까지 확산되었다.

기름이 해안에 도달한 것이 확실해지자 6월 12일 정오 MPR은 비상 연락을 받았고, 해안 유류 제거를 위한 자원 제공 계약을 회원국 방제 기관과 체결하였다. 초기에는 The Beach의 방제에 중점을 두었으나 주말을 지나면서 Rocky Cove와 Cobble Bank에 대한 작업 요청도 이루어졌다.

The Beach

초기에 MPR은 45명의 인력을 배치하였으나 다음날 60명으로 증원했고 주말이 지나며 100명까지 늘어났다. 동원된 인력은 고인 기름을 비닐 봉지에 담는 작업을 했고, 이 기름 봉지들은 대형 자루에 담아 해변 밖으로 수송했다. 해안가에 부유하는 기름은 펌프를 이용해 이동식 탱크로 퍼냈다. 대량의 기름은 물펌프를 이용하여 수거 지점으로 퍼냈고 거기에서는 격막 펌프를 이용해 이동식 탱크로 옮겼다. 이동식 탱크에서 분리한 기름은 10톤 탱크 트럭으로 나누어 담아 처분 시설로 수송했다.

다음 주가 되면서 인력의 수를 증원하여 6월 20일(목)과 21일(금) 각각 하루 동안 작업한 전체 작업자 수가 120명에 달했다. 그러나 두 번째 주말로 접어들면서 작업자 수는 줄어들었다. 6월 24일 MS 방제 기관의 점검 이후 2일간에 걸쳐 최종 정리 및 인력 해체 작업이 완료되었다.

Rocky Cove

MPR은 6월 15일 토요일 아침 Rocky Cove에 동원되어 바위의 기름을 고압 세척 방식으로 제거했다. 동원된 인력은 흡착 매트를 사용하여 유출 기름을 수거했다.

Cobble Bank

해변 파도를 통한 유류 세척이 일어나도록 굴삭기를 이용해 조약돌들을 물가로 옮겼다. 제방을 따라 이동하는 부유 기름을 가두기 위해 제방 끝단에 흡착재 붓을 설치하였고, 소규모 인력을 동원하여 흡착재 매트로 부유 기름을 수거했다.

첨부 서류:

- MS 방제기관(해안)에 발송한 MPR Ltd 송장
- MPR 관리자의 일일 요약 보고서
- 방제 지휘관의 일일 보고서
- 업체 요율 기록지
- 일일 근무시간 기록표: The Beach; Rocky Cove; Cobble Bank
- 5톤 트럭 일지
- 10톤 탱크 트럭 일지
- 제 3자 공급품에 대한 송장

5. Marine Pollution Responders Ltd (Example spreadsheet showing overall costs for this contractor)

	Unit cost £	12 June	13 June	14 June	15 June	16 June	17 June	18 June	19 June	20 June	21 June	22 June	23 June	24 June	25 June	26 June	Number	Unit	Rate	Claim £
I Personnel																				
Manager	750	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15	Man days	100%	11 250
Beach masters	350	1	1	1			3	3	3	3	3						24	Man days	100%	8 400
	350				3	3						3	3				12	Man days	150%	6 300
Supervisors	200		3	5			10	10	12	15	15			6	5	3	84	Man days	100%	16 800
	200				9	10						10	5				34	Man days	150%	10 200
Labourers	120		45	60			150	160	160	200	200			105	60	40	1 180	Man days	100%	141 600
	120											140	60				450	Man days	150%	81 000
Meals	8.5				100	150											1 799	Man days	100%	15 292
II Equipment																				
Front-end loaders	200				3	3	6	6	6	6	6	6	3	3	2		50	Days	100%	10 000
Excavator	300				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			10	Days	100%	3 000
Tractor trailers	175						3	6	6	6	6	6	3	4	2	2	44	Days	100%	7 700
5-ton trucks	250		1	1	1	1	4	4	4	4	4	4	2	3	2	1	36	Days	100%	9 000
10-ton trucks	400				2	2	2	2	2	2	2	2		1			13	Days	100%	5 200
Cars	55	1	2	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	3	61	Days	100%	3 355
Vans	95		3	4	7	10	10	11	11	13	13	9	5	7	5	3	111	Days	100%	10 545
HP washers	50				5	6	8	8	8	9	9	8	4	8	4		77	In use	100%	3 850
	50					2						1	5	1	5		14	Standby	50%	350
Water pumps	35				3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			30	Days	100%	1 050
Diaphragm pumps	50		1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			19	In use	100%	950
Pumps	50											3	3	3	3		15	Standby	50%	375
Portable tanks	75		1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	40	Days	100%	3 000
III Materials																				
Sorbent booms	25					108					56						176	m	100%	4 400
Sorbent mats	7.5		50		100	100	250	200	200	550	500	300	200	12			2 560	kg	100%	19 200
Jumbo bags	15						60	60	60	50	50						380	J-Bags	100%	5 700
Plastic bags	4			100	105	105	205	205	205	215	223	313	313	158			2 145	Bags x 10	100%	8 580
Gloves	2		49	66	112	163	163	173	175	218	218	153	68	114	67		1 739	Prs	100%	3 478
Cotton gloves	0.5		49	66	112	163	163	173	175	218	218	153	68	114	67		1 739	Prs	100%	870
Tivek suit	4.5		49	66	112	163	163	173	175	218	218	153	68	114	67		1 739	Suits	100%	7 826
Waterproofs	12							173	175	218	218	153	68				1 005	Waterproof	100%	12 060
Boots	6.5		49	17	46	51		35	36	206		153	68				440	Boot prs	100%	2 860
IV General expenses																				
																	SUBTOTAL:		10%	414 190
																				41 419
																	CLAIM TOTAL:			455 608

5.1 Marine Pollution Responders Ltd (Example 1 of 3 worksite spreadsheets linked to contractor's overall costs)

Worksite 1 The Beach

	Unit cost £	12 June	13 June	14 June	15 June	16 June	17 June	18 June	19 June	20 June	21 June	22 June	23 June	24 June	25 June	26 June	Number	Unit	Rate	Claim £
I Personnel																				
Beach master	350		1	1			1	1	1	1	1			1	1	1	10	Man days	100%	3 500
	350				1	1						1	1				4	Man days	150%	2 100
Supervisors	200		3	5			7	7	9	10	10			3	3	3	60	Man days	100%	12 000
	200				7	7						7	3				24	Man days	150%	7 200
Labourers	120		45	60			100	100	110	120	120			60	40	40	795	Man days	100%	95 400
	120				75	100						90	40				305	Man days	150%	54 900
Meals	8.5																1 198	Man days	100%	10 183
II Equipment																				
Front-end loaders	200				3	3	6	6	6	6	6	6	3	3	2		50	Days	100%	10 000
Tractor trailers	175						3	6	6	6	6	6	3	4	2	2	44	Days	100%	7 700
5 ton trucks	250		1	1	1	1	4	4	4	4	4	4	2	3	2	1	36	Days	100%	9 000
10 ton trucks	400				2	2	2	2	2	2	2	2		1			13	Days	100%	5 200
Cars	55		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	28	Days	100%	1 540
Vans	95		3	4	5	6	6	6	7	7	7	5	3	4	3	3	69	Days	100%	6 555
Water pumps	35				3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			30	Days	100%	1 050
Diaphragm	50		1	3	3	3	3	3	3			3	3	3			19	In use	100%	950
Pumps	50									3	3	3	3	3			15	Standby	50%	375
Portable tanks	75		1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	40	Days	100%	3 000
III Materials																				
Sorbent mats	7.5		50				50			50						10	160	kg	100%	1 200
Jumbo bags	15					50	60	60	60	50	50	50					380	J-Bags	100%	5 700
Plastic bags	4			100	100	100	200	200	200	200	200	300	300	150			2 050	Bags x 10	100%	8 200
Gloves	2		49	66	83	108	108	108	120	131	131	98	44	64	44		1 154	Prs	100%	2 308
Cotton gloves	0.5		49	66	83	108	108	108	120	131	131	98	44	64	44		1 154	Prs	100%	577
Tivek suit	4.5		49	66	83	108	108	108	120	131	131	98	44	64	44		1 154	Tivek suits	100%	5 193
Waterproofs	12							108	120	131	131	98	44				632	Waterproofs	100%	7 584
Boots	6.5		49	17	17	25		25	12	131							276	Boot prs	100%	1 794
IV General expenses																				
																	SUBTOTAL:			263 209

5.2 Marine Pollution Responders Ltd (Example 2 of 3 worksite spreadsheets linked to contractor's overall costs)
Worksite 2 Rocky Cove

I Personnel	Unit cost	12 June	13 June	14 June	15 June	16 June	17 June	18 June	19 June	20 June	21 June	22 June	23 June	24 June	25 June	26 June	Number	Unit	Rate	Claim £
Beach master	350						1	1	1	1	1			1	1	1	8	Man days	100%	2 800
	350				1	1						1	1				4	Man days	150%	2 100
Supervisors	200						2	2	2	3	3			2	2		16	Man days	100%	3 200
	200				2	2						2	2				8	Man days	150%	2 400
Labourers	120						40	40	40	60	60			40	20		300	Man days	100%	36 000
	120				25	40						40	20				125	Man days	150%	22 500
Meals	8.5																461	Man days	100%	3 919
Personnel subtotal																				72 919
II Equipment																				
Cars	55				2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	23	Days	100%	1 265
Vans	95				2	3	3	3	3	4	4	3	2	3	2		32	Days	100%	3 040
HP washers	50				5	6	8	8	8	9	9	8	4	8	4		77	In use	100%	3 850
	50					2						1	5	1	5		14	Standby	50%	350
Equipment subtotal																				8 505
III Materials																				
Sorbent mats	7.5				50	50	50	50	50	250	400	250	200	95			1 445	kg	100%	10 838
Plastic bags	4				2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	12.5	20	10	10	5			70	Bags x 10	100%	280
Gloves	2				28	43	43	43	43	64	64	43	23	43	23		460	Prs	100%	920
Cotton gloves	0.5				28	43	43	43	43	64	64	43	23	43	23		460	Prs	100%	230
Tivek suit	4.5				28	43	43	43	43	64	64	43	23	43	23		460	Tivek suits	100%	2 070
Waterproofs	12											43	23				280	Waterproofs	100%	3 360
Boots	6.5				28	15				12	64						119	Boot prs	100%	774
Materials subtotal																				18 471
WS2 SUBTOTAL:																				99 895

5.3 Marine Pollution Responders Ltd (Example 3 of 3 worksite spreadsheets linked to contractor's overall costs)
Worksite 3 Cobble Bank

I Personnel	Unit cost	12 June	13 June	14 June	15 June	16 June	17 June	18 June	19 June	20 June	21 June	22 June	23 June	24 June	25 June	26 June	Number	Unit	Rate	Claim £
Beach master	350																6	Man days	100%	2 100
	350				1	1						1	1				4	Man days	150%	2 100
Supervisors	200						1	1	1	2	2			1			8	Man days	100%	1 600
	200					1						1					2	Man days	150%	600
Labourers	120						10	20	10	20	20			5			85	Man days	100%	10 200
	120					10						10					20	Man days	150%	3 600
Meals	8.5																125	Man days	100%	1 063
Personnel subtotal																				21 263
II Equipment																				
Excavator	300				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			10	Days	100%	3 000
Cars	55				1	1	1	1	1	1	1	1	1				9	Days	100%	495
Vans	95				1	1	2	1	2	2	1						10	Days	100%	950
Equipment subtotal																				4 445
III Materials																				
Sorbent booms	25					108					56			12			176	m	100%	4 400
Sorbent mats	7.5				50	50	150	150	150	250	100	50		5			955	kg	100%	7 163
Plastic bags	4				2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5			25	Bags x 10	100%	100
Gloves	2				1	12	12	22	12	23	23	12	1	7			125	Prs	100%	250
Cotton gloves	0.5				1	12	12	22	12	23	23	12	1	7			125	Prs	100%	63
Tivek suit	4.5				1	12	12	22	12	23	23	12	1	7			125	Tivek suits	100%	563
Waterproofs	12							22	12	23	23	12	1				93	Waterproofs	100%	1 116
Boots	6.5				1	11		10	12	11							45	Boot prs	100%	293
Materials subtotal																				13 946
WS3 SUBTOTAL:																				39 654

5.2 Marine Pollution Responders Ltd (계약업체의 전체 비용과 관련한 3개 작업지 스프레드시트의 예시 2)

작업지 2 Rocky Cove

	단가 ₩	6월	12월	6월	13일	6월	14일	6월	15일	6월	16일	6월	17일	6월	18일	6월	19일	6월	20일	6월	21일	6월	22일	6월	23일	6월	24일	6월	25일	6월	26일	수량	단위	요율	보상청구액
I 인력																																			
지휘관	350										1		1		1		1		1						1		1		1		8	인일	100%	2,800	
	350					1		1														1		1							4	인일	150%	2,100	
감독관	200										2		2		2		3		3							2		2			16	인일	100%	3,200	
	200						2		2													2		2							8	인일	150%	2,400	
노동자	120										40		40		40		60		60							40		20			300	인일	100%	36,000	
	120						25		40				20									40									125	인일	150%	22,500	
식대	8.5																														461	인일	100%	3,919	
																												인력 소계		72,919					
II 장비																																			
자동차	55					2		2		2		2		2		2		2		2		2		2		2			1	23	일	100%	1,265		
승합차	95					2		3		3		3		3		4		4		3		2		3		2				32	일	100%	3,040		
HP 세척기	50					5		6		8		8		8		9		9		8		4		8		4				77	사용	100%	3,850		
	50							2												1		5		1		5				14	대기	50%	350		
																												장비 소계		8,505					
III 기타																																			
흡착 매트	7.5					50		50		50		50		50		250		400		250		200		95						1,445	kg	100%	10,838		
비닐 봉지	4					2.5		2.5		2.5		2.5		2.5		12.5		20		10		10		5						70	봉지수 x 10	100%	280		
장갑	2					28		43		43		43		43		64		64		43		23		43		23				460	켤레	100%	920		
면장갑	0.5					28		43		43		43		43		64		64		43		23		43		23				460	켤레	100%	230		
보호복	4.5					28		43		43		43		43		64		64		43		23		43		23				460	보호복	100%	2,070		
방수복	12											43		43		64		64		43		23		23						280	벌	100%	3,360		
장화	6.5					28		15							12		64													119	켤레	100%	774		
																												자재 소계		18,471					
																												WS2 소계:		99,895					

5.3 Marine Pollution Responders Ltd (계약업체의 전체 비용과 관련한 3개 작업지 스프레드시트의 예시 3)

작업지 3 Cobble Bank

	단가 ₩	6월	12일6월	13일6월	14일6월	15일6월	16일6월	17일6월	18일6월	19일6월	20일6월	21일6월	22일6월	23일6월	24일6월	25일6월	26일	수량	단위	요율	보상청구액
I 인력																					
지휘관	350						1	1	1	1	1			1			6	인일	100%	2,100	
	350			1		1							1	1			4	인일	150%	2,100	
감독관	200						1	1	1	2	2				1		8	인일	100%	1,600	
	200					1							1				2	인일	150%	600	
노동자	120						10	20	10	20	20				5		85	인일	100%	10,200	
	120						10						10				20	인일	150%	3,600	
식대	8.5																125	인일	100%	1,063	
																		인력 소계		21,263	
II 장비																					
굴삭기	300			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			10	일	100%	3,000	
자동차	55			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				9	일	100%	495	
승합차	95				1	1	1	2	1	2	2	1					10	일	100%	950	
																		장비 소계		4,445	
III 기타																					
흡착 붐	25					108					56			12			176	m	100%	4,400	
흡착 메트	7.5			50		50	150	150	150	250	100	50		5			955	kg	100%	7,163	
비닐 봉지	4			2.5		2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5			25	봉지수 10	x100%	100	
장갑	2			1		12	12	22	12	23	23	12	1	7			125	켤레	100%	250	
면장갑	0.5			1		12	12	22	12	23	23	12	1	7			125	켤레	100%	63	
보호복	4.5			1		12	12	22	12	23	23	12	1	7			125	보호복	100%	563	
방수복	12							22	12	23	23	12	1				93	벌	100%	1,116	
장화	6.5			1		11		10	12	11							45	켤레	100%	293	
																		자재 소계		13,946	
																		WS3 소계:		39,654	

International Oil Pollution Compensation Funds

4 Albert Embankment London SE1 7SR United Kingdom

Telephone: +44 (0)20 7592 7100

Fax: +44 (0)20 7592 7111

E-mail: info@iopcfunds.org

Website: www.iopcfunds.org

국제유류오염보상기금(International Oil Pollution Compensation Funds)

4 Albert Embankment London SE1 7SR United Kingdom

Telephone: +44 (0)20 7592 7100

Fax: +44 (0)20 7592 7111

E-mail: info@iopcfunds.org

Website: www.iopcfunds.org

유류오염 방제비용 청구 · 보상 가이드라인

Guidelines for presenting claims for clean up and preventive measures

| 2018년 판 |