

해상운송에 있어서 해적행위로 인한 피해보상에 관한 연구

홍성화*

A Study on the Some Considerations of Indemnity of Losses caused by Piracy in the Maritime Transportation

Sung-Hwa Hong

Abstract : Recently, despite of the effects of international Coordination and cooperation to prevent piracy, piracy is on an increasing trend every year. Such circumstances may have a bad effect on the sound development of world economy by means of trade in sea as well as treat to the safety of crews and safe operation of ships. Finally, Modern maritime piracy has become one of the major threats to safety at sea. We having Cargo-owners or Ship-owners attacked by piracy, it causes enormous economic losses. Therefore, Ship-owners and Cargo-owners insure Cargo Insurance, Hull Insurance and P&I Insurance to indemnity of losses which is caused by piracy. The Purpose of this paper was to explain the losses caused by piracy and studying the limits of the possibility of indemnity in the Cargo Insurance, Hull Insurance and P&I Insurance.

Key words : Piracy, Armed Robber, Malacca Straits, Crew missing, P&I Club

1. 연구의 배경과 목적

일반인들은 해적이라고 하면 영화나 소설 속에 나오는듯한 옛날의 이미지를 갖고 있으며, 심지어 아직도 해적이 있느냐 하며 믿을 수 없다고 한다. 하지만 오늘날 해상에서 근무하는 사람들에게 있어서 해적이라는 것은 영화나 소설 속에서 나오는 듯한 이미지와는 달리 엄청난 공포의 대상이며, 해상사업을 영위하는 사람들에게 있어서는 매우 심각한 해상위험의 하나이다. 인류공동의 적으로 불려지며, 세계에서 세 번째로 오래된 직업으로 지적된 해적은 현대에도 여전히 존재하고 있으며, 오히려 해적행위는 흉악화·조직화하고 또한 최근에는 동남아시아를 중심으로 하여 세계 각지에서 급속히 증가하고 있다.

이와 같은 사태는 선원의 안전과 선박의 안전항행에 위협이 될 뿐만 아니라, 해상무역을 통한 세계 경제의 건전한 발전을 저해시키는 원인으로 작용할 우려도 있다. 특히 부존자원이 부족한 우리 나라의 경우 원자재와 에너지 등 자원의 대부분을 해상운송을 통하여 해외에 의존하고 있기 때문에 말라카, 싱가포르 해협 및 그 주변해역에서의 해상운송의 안전확보는 우리에게 있어서 민관이 모두 관심을 가져야 할 중대한 사안인 것이다. 이에 우리 나라는 1999년부터 해운관련업체를 대상으로 해적피해방지를 위한 해적관련 정보를 수집하고 분석하여 대응책을 마련하고 정기적인 홍보책자를 제작·배포하고 있으며, 관련부처 및 업체간 협의회를 구성하여 운영하면서 국제적으로는 관련 국제회의에 적극 참여하여 우리의 입장과 의견을 제시함으로써 해적피해방지를 위한 국제협력체제의 구축과 유사시 긴급 대처할 수 있는 관련국간의 유대를 강화해 오고 있다.

해적행위에 대한 대책의 근간은 해적행위로 인한 피해를 미연에 방지하는 것이 당연한 것이지만, 불행하게도 해적행위로 인한 피해사례는 매년 증가하고 있는 추세이며, 해적행위로 인하여 발생할 수 있는 피해의 형태는 (1) 화물에 대한 손해로써 운송 중인 화물이 해적행위로 인하여 강탈당하는 경우, (2) 선박에 대한 손해로써 해적행위로 인하여 선박이 하이재킹되는 경우, 방화 등으로 인하여 선박의 일부가 파손되는 경우, 일정기간 선박이 불가동되는 경우, 선용품이 강탈되는 경우, 선박에 보관 중인 현금이 강탈되는 경우, (3) 선원에 대한 손해로써 해적행위로 인하여 선원이 부상당하거나 사망하거나 행방불명되는 경우, 선원의 소지품 및 현금이 강탈되는 경우로 분류할 수 있다.

그러나 이러한 피해에 대한 사후적인 대비책으로서 어떠한 방법과 근거에 의하여 보상되어지는지 여부에 대하여 현재 검토가 명확하게 이루어지고 있지 않은 상황이다. 따라서 이 논문에서는 해적행위로 인한 피해의 사후적인 대비책으로써 우선 해적행위로 인하여 발생할 수 있는 피해를 형태별로 분류하고, 이에 대한 보상여부를 검토함과 동시에 문제점 및 개선방안도 아울러 제시하고자 한다.

* 법학박사, 한국해양대학교 강사, shipping70@hanmail.net

2. 개선방안

해적행위에 대한 대비책 중 가장 이상적인 것은 사전적인 대비책으로서 해적행위가 발생하지 않도록 미연에 방지하는 것이지만, 해적행위에 대처하기 위해 국제적으로 협력을 강화하고 있음에도 불구하고 해적행위의 발생건수가 매년 증가하고 있다는 점을 감안할 때 사전적인 대비책은 한계가 있다. 결국 사후적인 대비책으로서 해적행위로 인하여 피해가 발생한 경우에 당해 피해자들이 원상회복에 필요한 금액을 취득할 수 있는 제도적인 장치가 필요한데 이것이 바로 해상보험이다. 해적행위로 인하여 발생할 수 있는 피해는 화물에 대한 물적 손해, 선박에 대한 물적 손해, 선박에 승선한 선원이 사망, 상해 및 행방불명되는 경우, 선원이 소지품 또는 현금을 강탈당하는 경우 등으로 열거할 수 있다. 특히 선박소유자 또는 하주의 입장에서 해적행위를 당한다면 그로 인한 경제적 손실이 막대하기 때문에 만일의 사태에 대비하여 해상보험(선박보험, 적하보험 및 P&I 보험)에 가입하는 것이 사후적 측면에서의 해적행위에 대한 대응방안인 것이다. 하지만 사후적 측면에서 보다 효과적으로 해적행위에 대응하기 위해서는 다음과 같은 개선이 이루어져야 한다.

첫째, 적하보험은 대부분 ICC(B) 또는 ICC(C) 조건으로 부보되는 것일 일반적이지만, 현재 ICC(B) 또는 ICC(C) 조건에서는 해적행위가 담보위험도 면책위험도 아닌 중성위험으로 취급되기 때문에 여전히 보험자는 해적행위로 인한 화물의 손해에 대하여 보상책임을 부담하지 않는다. 따라서 ICC(B) 또는 ICC(C) 약관을 개정하여 해적행위를 담보위험에 포함시키는 것이 가장 바람직할 것이나, ICC(B) 또는 ICC(C) 약관의 개정에는 현실적인 어려움이 존재하기 때문에 특히 해적행위 다발지역을 항행하는 선박에 화물을 적재하는 경우에는 실무적으로 적하보험계약 체결시 해적행위에 대한 담보특약을 반드시 삽입하는 것이 바람직하다.

둘째, 선박보험은 대부분 ITC-Hulls 조건으로 보험에 부보되는 것이 일반적이지만, ITC-Hulls는 해적행위를 보험자의 담보위험으로 규정하고 있기 때문에 해적행위로 인하여 피보험선박이 멸실 또는 훼손되더라도 보험자로부터 보상을 받을 수 있다. 아울러 해적행위로 인하여 본선의 선용품을 강탈당한 경우에는 선용품이 선박보험의 목적물이 선박의 범위에 포함되기 때문에 이 또한 보험자로부터 보상을 받을 수 있다. 그러나 본선에 보관 중인 현금을 강탈당한 경우에는 현재로서는 보상을 받을 방법이 전혀 없기 때문에 본선상의 현금소지를 가능한 한 자제하고, 필요한 금액은 기항지에서 대리점을 통해 송금받는 방법이 경제적 손실을 방지하는 최선책이라고 보여지며, 해적행위로 인한 불가동손실은 ITC-Hulls에 의하여 보상되지 않기 때문에 선박보험에 추가하여 별도로 불가동손실보험에 부보하는 것이 그 피해를 보상받을 수 있는 방법이다.

셋째, 해적행위로 인하여 선원이 부상(정신적 외상포함)당하거나 사망한 경우에는 직무상 재해로 인정되어 선박소유자로부터 재해보상을 받는 것에 대해서는 해석상 문제가 없는 것으로 볼 수 있지만, 해적행위로 인한 선원의 소지품 강탈과 관련하여 해적행위를 선원법 제93조에서 규정하고 있는 “해양사고”의 개념에 포함시킬 수 있는지 여부와 선원이 소지한 현금이 소지품의 개념에 포함시킬 수 있는지 여부가 해석상 논란의 대상이 될 수 있다. 그러나 앞에서 언급한 바와 같이 해석상 해적행위는 선원법 제93조에서 규정하고 있는 “해양사고”의 개념에 포함될 수 있으며, 다만 논란의 여지를 남겨두지 않기 위해서는 해적행위로 인한 소지품 강탈에 대해서도 선원법 제93조에 의하여 재해보상이 가능하도록 명시적으로 규정하는 것이 바람직하다. 그리고 선원이 소지한 현금도 해석상 당연히 소지품의 개념에 포함되기 때문에 선박소유자로부터 보상을 받을 수 있지만, 다만 선박소유자는 재해보상책임을 완전히 이행하기 위하여 P&I Club에 가입하고 있는데, P&I Club에서는 선원의 소지품 중 현금, 귀금속, 전자제품 등에 대해서는 보상범위에서 제외하고 있는데, 실제 본선상의 선원의 소지품은 현금, 반지 또는 시계 등의 귀중품이 대부분이며, 최근에는 ISM Code 이행을 위한 문서의 서류작업을 위해 선원의 대부분이 자신의 노트북을 가지고 승선하기 때문에 노트북 등의 전자제품도 선원소지품의 주종을 이루고 있음에도 불구하고 이를 보상범위에서 제외하는 것은 문제이기 때문에 이에 대한 삭제이 요망된다.

참고문헌

- [1] 岡崎研究所, 「海賊對策入門」, 2001. 3.
- [2] 高橋裕勝, “海賊被害と船舶保險”, 「海運」 通卷875號, 2000. 8.
- [3] Zou Keyuan, “Piracy at sea and China’s response”, *Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2000. 8.
- [4] Jayant Abhyankar, “Piracy - A Growing Menace”, *Combating Piracy and Armed Robbery at Sea, Charting the Future in Asia Pacific Waters*, Montien Riverside Hotel, Bangkok, 24-25 March 2001.
- [5] ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 1 January-31 December 2003*, 2004. 1.