

선박침몰사고에 따른 ITC협회약관 및 ISM Code 적용에 관한 연구

† 김세원 · 김대해*

† 한국대학교 항해시스템공학부 교수, *한국대학교 대학원 운항시스템공학과

A study on applying of the ITC-Hulls & ISM Code for the Accident of the Foundering Ship

† Se-Won Kim · Dae-Hae Kim*

† Division of Navigation System Engineering, National Korea Maritime University, Pusan 606-791, Korea

*Graduate school of National Korea Maritime University, Pusan 606-791, Korea

요 약 : 이 연구는 침몰사고를 일으킨 선박의 사고에 대한 해양안전심판원의 사고판례와 검정인의 검사보고서를 중심으로 사고를 분석하고, 선박침몰사고에 따른 선체보험약관인 ITC협회약관 및 ISM코드의 적용에 관하여 검토하고자 하였다. 이를 위하여 실제 해양사고의 사례연구를 통하여 사고의 원인에 대한 보험사측의 주장과 선주측의 주장을 다루었다. 선주측이 보험금을 노린 고의침몰이라 주장한 보험사측의 주장과 선원의 과실에 따른 일반적인 해양사고임을 주장한 선주측의 주장에 대하여 ITC협회약관과 ISM 코드 내용을 적용해 본 결과, 이 사고의 원인은 선박 운용상 승무원들의 과실에 기인한 인위적인 원인(선원의 악행)에 의해 발생한 것으로 판단되었다. 그러나 선주가 ISM코드에 따른 상당한 주의의무를 태만히 한 사실이 인정되어 보험회사 측의 주장이 더 설득력이 있는 것으로 받아들여졌다. 따라서 이 사고에 대한 전반적인 고찰을 통해 알 수 있는 것은 선주는 그 선박에 적절한 자격있는 선원을 승선시켜야 할뿐만 아니라 선박의 안전확보를 위한 ISM Code에 의거한 안전관리시스템 구축과 시행을 형식적이 아닌 실제적으로 철저하게 수행하여 비상사태 시에 적절히 대응할 수 있는 능력을 확보해야 함을 알 수 있었다.

핵심용어 : 해양사고, 선원의 악행, 상당한 주의의무, ITC협회약관, ISM Code

Abstract : This paper was provided to apply the ITC-Hulls Clauses & ISM Code for the accident of sunken ship which was occurred by seamen's barratry. For the causes of the sunken accident, the underwriter insisted that shipowner submerged the vessel intentionally for the purpose of the insured amounts, while shipowner protests that the ship was submerged because of crews faults. In this connection, the judge sentenced that this accident was caused by humans errors as the Provisions of 6.2.4 of ITC-Hulls, however shipowner is responsible for hiring onboard qualified seafarers and carrying out the due diligence for performing ISM Code for ensuring ship's safety and seaworthiness.

Key words : Marine accident, Seamen's barratry, Diligence, ITC-Hulls clauses, ISM code

1. 서 론

바다를 무대로 활동하는 해상사업은 육상기업에 비하여 항상 불확실한 해상위험에 노출된 불안정한 상태에서 기업경영을 영위하고 있다. 이에 따라서 모든 해운기업은 거액의 해상 운송수단인 선박을 운영함에 있어서 각종 해상위험으로부터 보호받고 싶어한다.

이러한 해상위험 중에 가장 큰 비중을 차지하는 것은 해양사고로 이는 해운기업의 발전을 저해하는 요소로서 기업경영의 중요한 요소인 위험관리(risk management)의 필요성을 제기하고 있다. 사실문제로 해상사업의 위험은 해난(海難)이라는 특이한 결과로 나타나고 있으며, 이에 따라서 선박과 관련한 인명, 재화의 멸실과 훼손을 발생시킬 뿐만 아니라, 또한

선박운항과 관련된 항만의 각종 시설과 항로표지 등에 위해를 주어 다른 선박의 안전운항까지도 저해하고 있다.

그러므로 해상사업주는 해상운송 주체인 선박에 대한 자신의 위험리스크를 해상보험으로 보호받고자 해상보험에 확보하게 된다. 그러나 이러한 해상사업주의 해상위험은 보험자에게 위험을 전가시켜서 간접적으로는 그 위험을 사회로 분산시키고 있다. 다시 말하면, 해양사고는 해상사업의 물적 손해와 인적손해를 일으키는 원인으로써 수많은 분야에 걸쳐서 손해를 초래하는 요소로서 작용한다.

지금까지의 통계자료에 의하면 대부분의 해양사고는 인적인 원인(human error)에 의해서 발생하고 있으며, 이러한 인적인 원인의 대부분은 선박운용상의 승무원들의 과실에 기인하고 가끔 고의성에 기인하는 사고도 발생하여 사회 지탄의 대

† 교신저자 : 김세원(중신회원), swkim@hhu.ac.kr, 051)410-4278

* 정회원, sun2hae@hhu.ac.kr, 016)461-1606

상이 되기도 한다. 따라서 해상사업에 참여하고 있는 우리들은 안정적이고 지속적인 해상사업 활동을 영위할 수 있도록 최선의 노력을 다해야만 되고, 해상사업자도 해상위험을 최소화하기 위한 최선의 노력을 기울여야 한다.

특별히 해상사업자는 사고발생에 따른 자신의 직접적인 비용의 최소화를 위한 소극적인 방법으로서 선채보험이라는 해상보험을 이용하고 있다. 원칙적으로 해상사업자는 해상보험을 통하여 해상위험으로부터 장래에 발생할지도 모르는 선의(善意)의 손해를 보험자로부터 보상받을 수 있는 제도적인 장치를 확보하는 것이다. 손해를 입은 보험목적물을 원상회복시키기 위한 금전적 손해보상이라는 보증을 받고서, 해상위험에 대항하여 해상사업을 영위할 수 있는 경영적 보장을 가지게 된다. 그러나 최근 들어서는 해운시황의 악화에 따라서 해상보험을 고의적으로 악용하는 사례가 생겨나고 있으며, 이에 따라서 해양사고가 선원 고유의 과실에 따른 사고인지 아니면 선주와의 사전모의에 따른 고의적인 사고인지에 대한 판단이 문제화되기도 한다.

따라서, 이 연구에서는 해양사고의 고의성 문제가 대두된 실제 해양사고에 대하여 고찰하고자 한다. 이를 위하여 침몰사고를 일으킨 특정 선박사고에 대한 해양안전심판원의 재결서(부해심 재결서 제2002-040호, 2002)와 검정인의 검사보고서를 중심으로 사고의 원인에 대한 해상사업자인 선주측의 주장과 보험사업자인 보험사의 주장에 대하여 선채보험 약관인 ITC협회약관과 선박안전규정인 ISM코드 적용에 관하여 검토하고자 한다.

2. 본론

이 사건은 약 1,981 G/T급의 화물선이 ITC협회약관(Institute Time Clauses Hulls 1/10/83) 및 1906년 영국해상보험법(Maritime Insurance Act, 1906)에 따라서 국내의 2개 보험사에 선채보험 및 선박공제가입에 부보하고 있었다. 보험기간 중에 일본 남부의 가와사키항에서 고철을 적재하고 인천항을 향하여 항해하던 중 새벽 06시경에 기관당직자 혼자서 스텐튜브(stern tube)의 그랜드패킹(grand packing) 교체작업을 하다가 기관실로 해수가 유입되어 당일 날 자정이 지난 01시 30분경에 일본 시즈오카현 남방 23마일 해상(도쿄항과 나고야항 중간해상)에서 침몰한 선박 해양사고이다.

2.1 사고 경위

이 사고 선박은 일본 가와사키항에서 고철 약 2,875톤을 적재하고 인천항으로 항해 중에 일본 시즈오카현 하마나 남방 23마일 해상에서 야간당직자인 1등기관사(1기사)가 기관실의 선미관 주변을 순찰하던 중 05:50분경에 스텐튜브에서 해수가 새어나오는 것을 발견하고 자신이 직접 그랜드패킹(grand packing) 교체작업을 시도하였다. 이전에 그랜드패킹 교체작업을 해 본 경험이 없으면서도 기관장과 선장에게 보고도 하지 아니하고 사전에 비상배수펌프의 밸브위치도 파악하지 않

는 등 적절한 안전조치를 취하진 아니한 채 단독으로 그랜드커버(grand cover)의 볼트 6개를 전부 풀어놓고 패킹 교체작업을 시작하였다. 작업하는 도중에 강력한 수압에 의하여 패킹이 이탈되면서 다량의 해수가 순식간에 기관실로 밀려들게 되었다. 이러한 상황에서도 비상벨을 누르거나 조타실에 연락하여 주기관을 정지시키고, 비상펌프를 가동하여 유입되는 해수를 배출하는 등 적절한 비상대응조치를 취하지 아니하였다. 뿐만 아니라, 이러한 상황에서 선장의 책무는 기관실 침수상황 파악, 화물창 등으로의 침수확산 여부, 복원성 자료에 의한 기관실 침수시의 복원성, 잔존부력 등에 대한 검토가 필수적이다. 그리하여 자선의 상황을 충분히 판단한 후에 구조요청에 따른 구조기관의 구조활동 등을 고려하여 선원들의 안전에 위험이 있다고 판단될 때 최후의 퇴선명령을 내려야 함에도 불구하고 이러한 사항들에 대한 종합적인 검토를 전혀 하지 않은 상태에서 이 선박이 침몰하기 약 18시간 전인 같은 날 07:29분경 선박을 포기하고 조기퇴선을 실시하였다.

2.2 제기된 문제점

이 사건 사고와 관련하여 보험자(원고)는 피보험자인 선주(피고)가 보험금을 타기 위하여 선원과 모의하여 선박을 고의로 침몰시킨 것으로 주장하고 보험금 지급을 거부하였다. 이에 대하여 선주는 선원의 과실에 따른 해양사고임을 주장하며 보험금 전액 지불을 요구하였다. 이에 따라서 보험자와 선주가 사고원인에 대하여 다음과 같이 주장하며 법정공방을 하게 되었다.

1) 보험자측의 주장

- ① 이 사건 사고는 선주가 보험금을 타내기 위하여 이 사건 선박을 고의로 침몰시킨 것이므로 보험금 지급책임이 없다.
- ② 선주는 선원들에 대한 관리감독을 소홀히 하는 등 상당한 주의의무를 위반하였고, 그 결과로 이 사건 선박이 침몰하였으므로 ITC협회약관 제6조 제2항 단서에 의하여 보험자는 보상책임을 지지 않는다.
- ③ 선체구조를 위한 배수, 방수 조치 등 아무런 시도를 하지 않고 조기에 퇴선을 하는 등 피고 및 사용인들은 이 사건 사고로 인한 손해를 방지하거나 경감하기 위한 합리적인 조치를 취하지 않았으므로 ITC협회약관 제13조 제1항에 따라 보험자는 면책된다.
- ④ 피고가 이 사건 선박의 실제 매매가를 숨김으로써 영국 해상보험법 제18조 제1항에 규정된 고지의무 및 같은 법 제20조 제1항에 규정된 불실표시금지의무를 위반하였으므로 이에 원고들이 이 사건 소장 송달로서 이 사건의 각 계약이 취소되었다.
- ⑤ 위 행위는 원고들을 기망(欺罔)한 것이므로 이 사건 각 계약은 같은 법 4조1항에 도박 또는 사행 계약으로 무효가 되거나 최소한 기평가보험으로는 인정되지 않는다.
- ⑥ 이 사건 선박의 선장은 3급항해사 자격증을 소유한 자로 3등항해사에 불과하여 인적 감항능력을 갖추지 못했고,

이 사건 선박의 스텐튜브에서 평소보다 많은 해수가 유입되는 등 물적 감항능력이 없었는데 이러한 사실들을 피고가 알고 있었으므로 보험자는 면책되어야 한다고 주장하였다.

2) 선주측의 주장

- ① 이 사건 사고는 선원인 당직 1기사의 과실로 인하여 발생한 사고이므로 이는 위 협회약관상의 부보위험에 해당하는 보험사고이다.
- ② 피고는 선박안전관리를 위한 필요한 조치를 다하였다.
- ③ 선장의 퇴선결정은 당시의 여러 정황 등에 비추어 성급한 판단이 아니었으므로 피고는 손해방지의무를 위반한 바 없다.
- ④ 원고들이 선박 매매가의 고지받기를 포기한 사항에 해당하므로 원고들은 고지의무 내지 불실표시의무위반을 이유로 이 사건 각 계약을 취소할 수 없다.
- ⑤ 피고가 원고들을 기망한 바가 없으므로 도박 또는 사행계약이라는 말은 어불성설(語不成說)이다.
- ⑥ 이 사건 선박은 연안 수역을 항행하는 선박에 해당하여 선장은 선박직원법상 3급항해사 자격을 갖추면 되는데 선장은 그 자격을 갖추어 인적 감항능력이 있다. 이 사건 선박의 스텐튜브는 별다른 하자가 없었으며, 그 밖에 물적 감항능력도 갖추었다고 할 것이므로 결국 원고들은 피고에게 이 사건 각 계약에 의한 보험금 및 공제금을 지급할 의무가 있다고 주장하였다.

2.3 검정인의 검사보고서

이 선박의 침몰사고와 관련하여 사고원인을 명백히 하기 위하여 보험사측의 검정인 보고서(Surveyor Report)의 내용과 해양경찰청의 조사 등을 통하여 밝혀진 주요한 내용을 요약하면 다음과 같다.

1) 기관실의 침수량 계산 및 선박 안정성 판단

Stability Booklet, Drawings, 선적항에서의 Ship's Sailing Condition Report, 선적항에서의 Draft survey report, 선급검사 리포트 등의 관련된 서류들을 기초로 하고, 검정회사에서 계산하고 산출한 본선의 스텐튜브의 그랜드패킹을 통해 기관실에 침투한 해수량과 이에 따른 흘수변화의 관계는 다음과 같다.

① 침수의 일반조건 상태

당직 1기사의 진술에 의하면, 1기사가 그랜드패킹 교체작업을 하던 중에 선박 추진시스템(프로펠러축)에 설치되어 있던 스텐튜브의 패킹 상자의 그랜드패킹 6개(dia. 29mm x L 720mm)가 해수의 압력에 의하여 탈락되었다. 선적항 출항시 흘수는 선수 5.278 m, 선미 5.690 m이고, 선저와 프로펠러축 중심과의 높이: 1.85 m 이다.

② 기관실의 침수량 계산

위의 상태에서 매시간당 기관실에 들어올 수 있는 최대 해수의 양은 다음 식으로 계산된다.

$$Q = A \times C \times V \times 3,600$$

Q: 시간당 침수량(=143.5m³), C: 침투계수, V: 해수의 속도 ($\sqrt{2gh}$ = 8.68 m/sec), A: 단면적(= 0.0051025m²).

③ 기관실 침수와 관련된 흘수 및 선박 안정성 판단

위의 침수량에 기초한 트림계산은 다음의 Table-1과 같으며, 기관실의 침수시간이 4.5시간이 경과한 후 기관실에 들어온 해수의 최대량은 412.699ton이고, 이때부터 기관실 안의 해수의 높이가 선외의 해수면과 같기 때문에 선미흘수가 7.029m이고, 해수는 스텐튜브를 통해서 기관실로 더 이상 들어오지 않고, 또 다른 구역으로 움직이지 않을 수 있다. 또한 배의 안정성은 좋은 컨디션이다.

선박이 침몰된 그 시간에 주변의 상황이 고려되어진 시뮬레이션 테스트의 결과에 따르면, 선박은 밸러스트탱크만 침수되었다면 선박은 가라앉지 않는다. 그러나 기관실과 No.2 화물창이 동시에 침수된다면 선박은 가라앉을 수 있다.

Table 1 Amount of water & draft change with flooding water times

기관실 침수시간	침수량 (톤)	선수 흘수 (m)	선미 흘수 (m)	선박 안정성 판단	비 고
30분		5.018	5.846	양호	기관실 1st deck 침수
2시간	216.21	4.735	6.439	양호	기관실 2nd deck 침수
4시간	365.61	4.473	7.000	양호	
4.5시간	412.699		7.029	양호	선미흘수와 기관실 침수 높이 동일

④ 검정인의 결론

당직 1기사의 진술과 유효한 자료에 비추어 보면, 스텐튜브를 통해 기관실로 해수가 유입되었고, 배의 안정성이 좋은 컨디션인 경우에 기관실의 상단으로부터 65cm의 공간이 안전하게 확보되어진 상황 하에서는 선박은 침몰되지 않을 수 있다. 우리는 계산에 의해서는 선박의 침몰 원인을 알지 못한다.

2) 기상상태의 분석

사고 당시 그 해역의 기초적인 기상정보는 당사자들로부터 얻었고, 또한 WNI오션루트를 통하여 얻은 사고 당시의 그 주변해역의 기상상태는 Table 2와 같다.

Table 2 Weather condition of around the ship area

Date/Time	Lat.	Long.	Wind Dir/BF	Sea Ht(m)	Swell Dir/Ht(m)
14/0600	35.3N	139.8E	SSE/ 3-4	0.5	S/1
14/1200	35.0N	139.6E	SSE/ 3-4	0.5	S/1
14/1800	34.4N	138.6E	SE/ 3-4	1	S/1
15/0000	34.3N	137.8	SE/ 4-5	1	SSE/1-2
15/0600	34.3N	137.8	SE/4-5	1	SSE/1
15/1200	34.3N	137.9	SE/4	1	SSE/1-2
15/1800	34.4N	137.9	VAR/ 4-5	1-2	SE/1-2

이 표에서 BF는 뷰포트 윈드 스케일을, GMT는 Local Japan Time보다 9시간 느린 시간을 표시한다. 이 당시에 발생한 태풍 나리는 세력기간 동안 타이완 북쪽 중심에 있었다. 그리고 선박과 가까운 곳은 대개 약한 남동풍으로 관측되었고 해상은 비교적 잔잔하였다.

9월 15일 남쪽으로 향하는 저기압대가 남동풍을 증가시켰지만 9월 15일 늦게나 9월 16일 일찍까지 남쪽과 동쪽으로 가는 선박을 머물러 있게 했다.

3) 선박침몰과 사고의 의문점

우리는 다음과 같은 이유 때문에 위에 언급된 선주의 주장에 동의할 수 없었다.

- ① 이 조사보고서에서 언급된 선박의 기관부 선원들과의 인터뷰에 따르면 스텐튜브의 스테핑 박스에 설치된 밀봉장치를 통해 유입된 해수 유입량이 심각하지 않았다. 그 항차의 항행은 2001년 8월 29일에서 9월 8일 사이에 부산에서 일본의 가와사키까지이고, 한국의 삼척과 일본의 오키나와를 경유하는 것으로, 좌초로 인해 부산의 강남주식회사로부터 수리가 완료된 이후 첫 항해였다.
- ② 일본 가와사키항에서 앵커링 및 선적 중에 주기관을 보수하는 동안 발생한 빌지(주기관 배기밸브를 교체하는 동안)가 기관실로 들어갔다. 그러나 유입된 빌지는 사고 당일의 2기사 당직시간인 0100부터 0320까지 NO.1오일러에 의해 배출되었다. 그러므로 유입된 빌지는 1기사당직으로 교대되었을 때에 스텐튜브의 스테핑 박스에 위치한 Stern bilge wall에만 남아있었다.
- ③ 비록 스텐튜브에서 유입된 해수가 이전 당직시간보다 갑자기 증가했다 해도, 처음 기관실에 유입된 빌지는 전임당직자와 같이 바다로 뽑아내어졌어야 했거나, 빌지 탱크나 슬러지탱크로 옮겨졌어야 했다.

위의 상황을 감안할 때, 우리는 기관실로 유입된 빌지량이 1기사가 스텐튜브의 밀봉장치를 보수하려고 할 때엔 얼마 되지 않았음을 추정할 수 있다. 그러므로 우리는 1기사 당직 때 스텐튜브를 밀봉하는 보수작업이 불필요했음을 알 수 있다.

- ④ 스텐튜브의 패킹마개를 교체하거나 추가하는 것과 같은 스텐튜브의 밀봉장치를 전면적으로 유지, 보수하는 일은 배가 입거시에 수행되어야 한다. 이러한 정비과정에 기초하여 우리는 1기사를 인터뷰하였고, 그가 위의 정비과정을 확실히 이해하고 알고 있었다는 것을 알게 되었다. 그럼에도 불구하고 전속항해 중에 스텐튜브의 봉합 정비작업을 당직 1기사 단독으로 수행한 것은 이해되지 않는다.
- ⑤ 사고가 발생한 후에, 만약 빌지펌프와 비상빌지펌프가 1기사에 의해서 정상적으로 작동되었다면 우리는 선박의 기관실이 분명히 확실하게 침수되지 않았을 것으로 생각한다. 또한 1기사에 의해서 스텐튜브의 정비작업을 하는 동안 선박의 전기가 나가고 메인 엔진이 멈춘 것을 그들이 알 때까지 기관실에 있던 당직오일러를 포함한 선원들에게 위의 사실들을 알리지 않았다.
- ⑥ 사고가 발생한 것을 알아차린 후에, 선장은 확실한 상황을 파악하지 않고 쉽게 선박을 포기했고, 이 사고 선박의 근처에 있던 선박에게 구조요청을 위한 어떠한 조난 신호도 보내지 않았다.
- ⑦ 본선은 퇴선 후 약 18시간 30분 후에 가라앉았다. 하지만 선주는 구조자들의 수배를 지연시켰으며, 만약 구조자를 일찍 수배했다면 본선은 그들에 의해 안전하게 구조되었을 것이다.
- ⑧ 사고 발생을 인지한 구조선의 선장이 사고선박의 선주에게 사고사실을 알리고 사고현장에 오기를 요청했지만 선주는 어떠한 지시도 하지 않았다.

2.4 사고사건에 대한 심판 사례

이상의 원고와 피고의 주장과 검정인의 검사보고서의 내용 등을 참조하고, 이 사건의 심판사례에서는 다음과 같이 의견을 제시하는 재결을 하였다.

- 1) 위 각 인정사실에 비추어 볼 때 이 사건 선박은 선원인 1등기관사, 조기수와 선장의 과실에 의하여 침몰하였다고 봄이 상당하므로 이는 이 사건 사고에 근인중의 하나로써 위 협회약관 6조2항3호(선장, 고급선원, 보통선원 또는 도선사의 과실) 소정의 위험에 해당한다고 할 것이다.
- 2) 영국 해상보험법 제55조 제2항 a호에 의하면, 보험자는 피보험자의 고의 불법행위(wilful misconduct)에 기인하는 일체의 손해에 대하여 책임을 지지 않는다고 규정하고 있는데 이 때 보험자는 피보험자의 고의 불법행위에 대한 입증책임을 부담한다. 그런데 영국 법률과 관습에 의하면 피보험자의 고의 불법행위는 형사범죄에 해당하기 때문에 보험자가 이를 입증함에 있어서는 단순한 증거의 우월로 족하지 않고 이에 더 나아가 합리적인 의문이 없을 정도로 입증해야 한다. 따라서 원고들이 보험금지급책임을 면하기 위해서는 피고가 고의로 이 사건 선박을 침몰시키고 이를 이유로 보험금을 청구하였다는 점에 대하여 합리적인 의문이 없을 정도의 입증이 필요

하다고 할 것인 바 이를 인정할 만한 신빙성 있는 증거가 없으므로 원고들의 위 주장은 이유 없다.

- 3) 이상의 항목을 감안하여, 원고가 주장하는 피고의 상당한 주의의무결여 부분에 대하여 모든 증거자료를 검토하면, 선주는 ISM코드를 구축하고 KR로부터 발급한 증서는 갖고 있었지만 사고과정이나 사고 후 취한 사고 당사자들, 기관장, 선장 등의 각종 조치를 종합하면 그 규정에 따라서 선원들을 전연 관리하지 않았고, 그 규정의 내용도 전연 숙지하고 있지 못하고, 시행되지 않고 있었음을 알 수 있다. 따라서 선주는 이 선박에 대하여 관리, 감독을 소홀히 하였음을 넉넉히 알 수 있다.

2.5 ITC-Hulls 및 영국 보험약관 적용의 고찰

이 사고와 관련된 ITC협회약관은 첫머리에 “이 사건 보험계약은 영국의 법률과 관습에 따른다(This insurance is subject to English law and practice)” 라고 규정하고 있고, 이 보험계약이 담보하는 부보위험은 제6조에서 규정하고 있으며, 그 담보위험의 종류는 다음과 같다,

1) ITC-Hulls 제6조 담보위험(Perils)

6.1 위 보험은 다음의 위험으로 인한 보험목적의 멸실 또는 손상을 담보합니다.(6.1.1 - 6.1.8 생략)

6.2. 이 보험은 다음의 위험으로 인한 보험목적의 멸실 또는 손상을 담보합니다.

- 6.2.1 적하 또는 연료의 선적 양하 또는 이동중의 사고
- 6.2.2 기관의 파열, 차축의 파손 또는 기관이나 선체의 잠재적 하자
- 6.2.3 선장, 고급선원, 보통선원 또는 도선사의 과실
- 6.2.4 수리자 또는 용선자의 과실. 다만, 수리자 또는 용선자의 이 계약의 피보험자인 경우는 제외
- 6.2.5 선장, 고급선원, 보통선원의 악행, 다만, 피보험자, 선주, 선박관리자, 감독자 또는 육상에서 관리하는 자가 상당한 주의를 결여하고 있었던 결과로 위의 멸실 또는 손상이 생긴 경우에는 그러하지 아니합니다.

13.1 피보험자의 의무(손해방지 의무) 손실 또는 재난이 발생한 경우에 이 보험에서 보상될 손실을 방지하거나 경감하기 위해 합리적인 조치를 취하는 것은 피보험자와 그 사용인 및 대리인의 의무이다.

2) ITC협회약관의 적용

이 담보위험 중에서 이 사고와 관련된 조항을 고찰하면 다음과 같다.

① ITC협회약관 제 6.2.3 : 선장, 고급선원, 보통선원 또는 도선사의 과실(negligence of Master Officers Crew or Pilots)

이 사건은 사고 자체만을 놓고 보면 선주의 주장처럼 당직1기사의 미숙련으로 인한 과실사고로 해석된다고 말할 수 있다. 그러나 보험자의 주장처럼 선주와 1기사 및 선장과의 은

밀한 사전계획에 의하여 저질러진 고의성 사고인지는 민사상의 재판내용으로는 판단이 불가능하고, 형사상의 사건으로 조사가 이루어졌을 때 그 결과에 따라서 사실여부를 밝혀야만 될 것으로 판단된다.

다만 사고 당사자인 1기사는 업무상과실선박매몰죄로 기소되어 금고 10월에 집행유예 2년의 형을 선고받았다.

② ITC협회약관 제 6.2.5 : 선장, 고급선원, 보통선원의 악행(barratry of masters, officers, crews).

이 조항의 적용에 있어서 악행(barratry)이라 함은 선주 또는 용선자에게 손해를 끼치는 선장 또는 선원의 고의적인 모든 부정행위를 말하는데, 부정행위의 원인이 사기, 태만, 미숙련 등 어느 것에 기인된 것이라도 선원의 악행으로 간주한다고 판례들을 밝히고 있다. 이 경우 선주 자신의 부정행위는 악행을 구성하지 못하며 선주의 은밀한 지시에 의해 선박에 피해를 입히는 것도 악행을 구성하지 못한다고 해석하고 있다.

③ ITC협회약관 제13조 제1항 피보험자의 의무(손해방지)

이 약관은 Lloyd's S.G Policy의 손해방지역관과 포기약관 및 MIA 제78조 손해방지역관, 구선박약관 제9조를 합친 약관이다. 이 조항에 따라서 본선에서는 이 보험에서 보상될 손실을 방지하거나 경감하기 위하여 합리적인 조치를 취해야 한다. 이 조항의 적용에 있어서 사고발생 후에 진행된 선박에서의 사고대응 및 조치과정을 종합하여 보면 1기사, 선장 및 기관장 등의 행위는 선박의 구조내지는 손실경감을 위해서 적극적인 행위를 하였다고 보기는 어렵다. 또한 구조선의 연락을 받은 선주 역시 선박구조를 위한 적극적인 조치 및 손실경감 행위를 하였다고 판단하기에는 어려움이 있다고 하겠다.

④ 선주 측의 선가 거짓보고에 따른 영국해상보험법 18조1항에 규정된 고지의무 및 같은 법 제20조 제1항에 규정된 불실표시금지의무를 위반한 사항

이 사항에 대한 보험사측의 주장처럼 선주가 실제 매매가를 숨김으로써 보험가액이 실제선가보다 지나치게 과다평가 되었으므로 불실표시금지의무를 위반하였다는 것에 대해서는 선가는 해운시황에 따라서 변하고 또한 그 선가 보험금에 상당하는 보험료를 선주가 지불하므로 큰 문제는 없는 것으로 판단된다.

2.6. ISM Code 적용의 고찰

이 사고와 관련된 ISM Code의 내용을 살펴보면, 선박회사는 ISM Code의 13개 요소를 반영하는 선박의 안전관리시스템을 구축하고, 회사의 육상조직과 선박에서 그 시스템에 따라서 안전관리를 하도록 하고 있다. 그러므로 안전관리의 궁극적인 목적은 선박의 안전운항을 통한 해양사고의 예방에 있다고 하겠다.

1) ISM code의 관련규정

이 사고와 관련있는 ISM Code의 주요규약을 발췌하면 다

음과 같다.

① 1.2.2조 : 회사의 안전관리 목적

선박 운항에 있어서 안전관행 및 안전한 작업환경을 제공하고, 이제까지 노출된 모든 위험에 대한 안전장치를 수립하고, 안전 및 환경보호와 관련된 비상대책을 포함하여 육상과 선박 직원의 안전관리기술을 지속적으로 향상시켜야 한다.

② 1.4조 : 안전관리 체제를 위한 기능적 요건

육상 직원과 해상 직원간 및 그들 구성원간의 명시된 권한의 수준과 의사 전달 체계를 구축하고, 사고 및 이 규약의 규정에 의한 부적합한 사항의 보고 절차를 마련하고, 비상사태에 대한 대처계획 및 처리절차를 수립하여야 한다.

③ 3조 : 회사의 책임과 권한

회사는 안전 및 오염 방지와 관련되고 영향을 미치는 관련된 업무를 관리, 수행 및 확인하는 모든 직원의 책임, 권한 및 상호 관계를 규정하고 문서화하여야 한다. 그리고 회사는 지정된 자(들)이 그들의 직무를 수행할 수 있도록 적절한 자원 및 육상 지원을 제공하여야 할 책임이 있다.

④ 6조 : 자원 및 인원

회사는 선장에 대하여 지휘할 수 있는 적절한 자격 보유 여부, 회사의 안전관리 체제에 대하여 숙지 여부, 선장이 임무를 안전하게 수행할 수 있도록 필요한 지원이 제공되는지 여부를 확인하여야 한다.

그리고 회사는 각 선박에 관련 국제 및 국내 요건에 따라 자질있고 자격증을 가진 건강한 승조원이 배승되도록 하여야 한다. 회사는 신규 채용자와 안전 및 환경 보호와 관련된 직무에 새로 전보된 직원이 그 직무에 익숙할 수 있도록 적절한 절차를 마련하여야 한다. 출항하기 전에 필수적으로 제공되어야 하는 지시 사항은 식별되고 문서화하여 제공되어야 한다.

6.4 회사는 회사의 안전관리 체제와 관련이 있는 모든 직원들이 관련 법규와 규정, 규약 및 지침을 제대로 이해하고 있는지를 확인하여야 한다.

⑤ 10조 : 선박 및 설비의 정비

회사는 관련 법규와 규정 및 회사가 제정한 모든 추가 요건에 적합하게 선박이 유지되고 있는지를 확인하는 절차를 수립하여야 한다. 이러한 요건을 충족시키기 위하여 회사는 다음과 같은 조치를 취하여야 한다.

- 적절한 간격으로 검사의 이행
- 부적합사항을 그 원인과 같이 보고

2) ISM Code 적용

위의 규정 중에서 이 사고와 관련된 조항을 적용하여 고찰하면 다음과 같다.

① 이 선박의 선장은 3급항해사 자격증을 소유한 자로 자격 미달로 인한 인적 감항능력을 위반

보험사측은 이 선박의 선장은 3등항해사에 불과하여 인적 감항능력을 갖추지 못했고, 이 사건 선박의 스텐튜브에서 평소보다 많은 해수가 유입되는 등 물적 감항능력이 없었는데 이러한 사실들을 피고가 알고 있었으므로 보험자는 면책되어야 한다고 주장하였다. ISM Code 6조에 의하면 회사는 각 선박에 관련 국제 및 국내 요건에 따라 자질있고 자격증을 가진 건강한 승조원이 배승되도록 하여야 한다고 규정하고 있다. 따라서 우리나라의 선박안전법에서 규정하고 있는 연안수역은 한반도와 제주도의 연안으로부터 20마일(1마일=1,852m)이내의 수역과 일본국 혼슈, 시코쿠, 큐우슈 및 후카이도의 각 해안으로부터 20마일 이내의 수역을 말한다고 규정하고 있다. 그리고 선박직원법에 의하면, table-3과 같이 3급항해사 자격 취득자는 연해구역을 항행구역으로 하는 선박에 있어서 여객선외의 선박 총톤수 1,600톤 이상에서 선장으로 승무할 수 있도록 되어 있다.

Table 3 Minimum onboard standards for seafarers

선박의 항행구역	선박의 크기 (총톤수)	선박직원	승무 자격	
			여객선	여객선외의 선박
연안수역을 제외한 연안수역	500톤이상 1천600톤 미만	선장 1등 항해사	3급 항해사 5급 항해사	4급 항해사 5급 항해사
	1천600톤 이상 3천톤미만	선장 1등 항해사	3급 항해사 4급 항해사	3급 항해사 5급 항해사
	3천톤이상	선장 1등 항해사 2등 항해사	2급 항해사 3급 항해사 4급 항해사	3급 항해사 4급 항해사 5급 항해사

따라서 이 주장에 대하여, 선박안전법에 의하여 선장은 합법적인 승무자격을 갖추었다고 할 수 있으므로 보험자의 주장은 적절치 못한 것으로 판단된다.

② 선주는 선원들에 대한 관리감독을 소홀히 하는 등 상당한 주의의무를 위반하였다는 주장

ISM Code 1.4조에서는 육상 직원과 해상 직원간의 명시된 권한의 수준과 의사전달체계를 구축하고, 사고 및 이 규약의 규정에 의한 부적합한 사항의 보고절차를 마련하고, 비상사태에 대한 대처계획 및 처리절차를 수립하여야 한다고 규정하고 있다. 그러나 사고의 진행과정 전반을 감안할 때, 비록 ISM code 시스템이 구축되어 있었다고는 하나 당직기관사 및 선장은 그 구축된 시스템을 제대로 활용하지 않은 것으로 판단된다.

③ 선박 및 설비의 정비

회사는 관련 법규와 규정 및 회사가 제정한 모든 추가 요건에 적합하게 선박이 유지되고 있는지를 확인하는 절차를 수립하고, 이러한 요건을 충족시키기 위하여 적절한 간격으로 검

사의 이행, 부적합사항을 그 원인과 같이 보고하여 개선하도록 하고 있다.

3. 결 론

이 선박사고에 대한 전반적인 고찰을 통하여 다음과 같은 결론을 내릴 수 있었다.

ITC-Hulls약관에서 규정하고 있는 선장, 고급선원, 보통선원의 악행을 적용함에 있어서 먼저, 선주는 그 선박에 적절한 자격있는 선원을 승선시켜야 한다. 선원의 악행이라 함은 선주 또는 용선자에게 손해를 끼치는 선장 또는 선원의 고의적인 모든 부정행위를 말하는데, 부정행위의 원인이 사기, 태만, 미숙련 등 어느 것에 기인된 것이라도 선원의 악행으로 간주한다. 다만 이 조건이 성립하기 위해서는 선주 또는 육상에서 관리하는 자가 상당한 주의의무책임을 다하였다는 것에 결여가 없어야 한다는 사실을 알 수 있다.

또한 선박에 구축한 안전관리시스템의 시행은 ISM Code의 목적에서 밝히고 있는 것과 같이 선박의 안전관리의 궁극적인 목적은 선박의 안전운항을 통한 해양사고의 예방에 있으므로 법적인 요소의 충족뿐만 아니라 실제적으로 활용할 수 있어야 하며, 이를 위하여 선원들뿐만 아니라 육상의 직원들도 동일하게 잘 관리되고 감독되어야 함을 알 수 있다.

선원의 미숙련으로 인한 과실사고에 대해서 보험자의 주장처럼 선주와 선원의 사전계획에 의하여 저질러진 고의성 사고 인지는 민사상의 재판내용으로는 판단이 불가능하고, 형사상의 사건으로 조사가 이루어져서 그 결과에 따라서 사실여부를 밝혀야만 될 것으로 판단된다.

우리나라 선박직원법의 항행구역별 승무원 자격의 기준은 연안수역과 원양수역으로만 구분하고 있어서 연안수역에서는 3급항해사의 자격증만 가지면 여객선외는 3천톤 이상의 어떤 선박이라도 합법적으로 선장을 할 수 있다. 따라서 연안수역 항행선은 선박의 크기에 비하여 저급자격증을 소지한 많은 선원들이 선박책임자로 승선하고 있어서 선박안전성 확보에 어려움이 많음을 알 수 있다.

피보험자의 손해방지의무 이행에 있어서, 선주는 이 사건 사고 발생 시 자매선을 선박구조를 위하여 사고해역으로 파견하지 않았고, 선원들 역시 선박구조를 위한 배수, 방수 조치 등 아무런 시도를 하지 않다가 조기에 퇴선하였다. 선주 및 사용인들이 손해를 방지하거나 경감하기 위한 합리적이고 적극적인 조치를 취하지 않은 이러한 사실은 고의성 사고로 의심받게 하는 원인이 될 수 있음을 알 수 있다. 그러므로 선박에서 사고가 발생한 경우에 선박의 구조를 위하여 선주는 적극적이고 합리적인 조치를 취해야 하는 손해방지의무가 엄격히 적용됨을 알 수 있다.

결론적으로, 우리나라의 많은 연안선들은 ISM코드를 법적인 강제요건을 충족시키기 위하여 형식적으로 구축만 하고 있을 뿐 실제적으로는 운용하고 있지 않음을 짐작할 수 있다. 따라서 이 사고선박의 승무원들은 일반 상식적인 선박운용 지식만 갖추고 있었을 뿐이고, 선박의 안전관리시스템을 올바르게 이해하고 제대로 이행하였다면 이 사고선박은 침몰까지는 가지 않았을 것으로 판단된다.

참 고 문 헌

- [1] 김세원(2005), "해운실무", 다솜출판사, pp.387~392
- [2] 김주년(1996), 해사법규해설, 해인출판사, pp.88~94
- [3] 박용섭(1995), "해상보험법", 효성출판사, pp.160~168
- [4] 삼성화재(2000), "선박보험안내서", pp.57~64
- [5] 설동일(2006), "해양기상학", 다솜출판사, pp.72~76
- [6] 조동오(1999), "해운기업의 안전품질시스템 해설", 해양환경안전학회, pp.206~265
- [7] 한국선급(1997), "ISM Code 인정규칙"
- [8] 한국해양수산개발원(1997), "해상보험론", pp.126~130
- [9] 한국해양수산개발원(1997), "P&I 보험", pp.1~6
- [10] 한국해양수산연수원(1998), "ISM Code 요소해설", pp.152~167
- [11] 현대해상화재보험(1999), "선박보험통신", pp.17~20
- [12] 해양안전심판원(2002), "재결서"
- [13] 해양안전심판원(2003), "재결서"
- [14] 해양수산부(2007), "선박안전법", 제22조
- [15] Per gram(1981), "Chartering documents", Lloyd'S of london press ltd., pp.8~15

원고접수일 : 2008년 11월 19일

원고채택일 : 2008년 3월 31일