안전항 판례동향과 시사점에 관한 연구

김 태 우* · 이 원 정**
*유한대학 유통물류과 · **덕성여자대학교 국제통상학전공

A study on the precedent trend of safe port and its Implication

Taw-Woo Kim* · Won-Jeong Lee**
*Department of Distribution Management, Yuhan University
**Department of International Trade, Duksung Women's University

Abstract

As more than 90% of global trade is carried by sea there is little doubt that the safety of the ports at which the world's trading fleet call is of critical concern. The concept of 'safe port' continues to be an area of critical concern for charterers and ship-owners. In light of increased global security and health risks the recognised principles are under security. This paper examines the nature of safe port, and analyses the precedent trend of safe port and its Implication

Keywords : safe port, precedent trend, administrative shortcoming, security

1. 서 론

세계 경제위기와 함께 감소되었던 국제교역이 최근 완만한 경기상승과 함께 다시 상승국면에 있다. 세계 교역이 지속적으로 증대하기 위해서는 90%이상을 책임지는 해상운송의 역할이 필요하므로 항만의 역할은 매우 중요하다.

전통적으로 항만은 국제무역에 있어 관문의 역할을 수행해 왔으며, 기업들과 각국은 항만의 높은 부가가치를 감안하여 항만배후단지 개발 등에 역점을 두어 왔다. 오늘날에는 수출입업자간의 교역을 원활하게 수행하기 위한 door to door운송의 연결점 역할을 수행하고 있다.

전통적으로 항만관련 연구는 보다 많은 물동량의 유치를 위해 갖추어야 할 요인들에 대한 수많은 연구들이 진행되어 왔다. 주로 항만의 중심적, 중계선, 부가가치 제공, 서비스 능력 등에 대해 초점이 맞추어져 왔지만 이에 못지않게 중요한 요인이 안 전항으로서 역할을 충실히 수행하고 있는가 하는 부분이다. 즉, 세계 교역이 원활하게 이루어지는데 있어 안전항의 역할이 중요하다고 볼 수 있다.

특히, 9.11테러 이후 운송에 있어 보안이나 안전이 중요한 이슈로 부각됨에 따라 안 전항에 대한 판단기준이 부각되고 있는 실정이다. 예를 들면, 미국은 SAFE Port Act를 통해 2012년부터 자국행 화물에 CSD (Container Security Device : 컨테이너 보안장치-컨테이너 보안장치(CSD)는 태그와 고정형 및 휴대용 리더기로 구성되는데, 컨테이너가 공급망을 따라 이동할 때 공장, 창고, 터미널, 항만 크레인 등 각 구간에 설치된 리더기를 통해 언제 어디서나 컨테이너의 침입여부 및 구간별 위치를 중앙 서버를 통해 사용자에게 제공하여 보안을 유지함)를 반드시 붙이도록 하고 있는 등 안전항에 대한 기준을 강화하고 있는 추세이다.

안전항의 판단은 특정기준에 따라 결정되기 보다는 사례별로 선박의 특성, 항만의 조건 등을 종합적으로 고려하여 판단되어 진다. 특히, 용선자가 안전항을 지정하는 것은 묵시적 의무로 고려되어 왔기 때문에 최근 안전항에 관련된 판례들을 연구하고 이에 따른 대응방안을 마련하는 것은 매우 중요한 연구라고 할 수 있다.

† 교신저자: 이원정, 서울시 도봉구 쌍문동 419 덕성여자대학교 국제통상학과
M · P: 010-3674-8359, E-mail: wjaylee@duksung.ac.kr
2010년 7월 20일 접수; 2010년 8월 17일 수정본 접수; 2010년 8월 26일 게재확정

본 연구에서는 문헌연구를 통해 전통적인 안전항의 판단기준을 살펴보고 최근의 판례를 분석하여 항만 이용자 및 항만당국에 시사점을 제공하고자 한다.

2. 안전항에 대한 일반적 고찰

2.1 안전항의 정의

용선자는 용선을 통해 선박에 대한 실질적 점유권을 행사하지만, 대부분의 용선계약에서는 과다한 사용에 따른 피해를 방지하기 위한 제한을 두고 있는데, 가장 대표적인 것이 안전항 지정에 대한 규정이다. 즉, 용선자가 반드시 안전항을 지정해야 한다는 것을 묵시적 조항으로 두고 있다. 항만이 용선계약서상에 이미 지정되어 있는 경우라면 선주가 절대적 책임을 지지만, 용선자가 항만을 지정할 경우는 안전항에 대한 담보의무를 지니게 된다.

안전항에 대한 정의는 판례를 통해 다듬어져 왔다고 볼 수 있다. 가장 알려진 판례정의로는 1958년 The Eastern City로서 안전항을 "돌발적 상황이 발생하지 않는 한 특정 선박이 통상적인 항해술로 입항하여 본선작업을 한 후 출항하기 까지 문제가 없으면 안전항이다."라고 정의(판결문에는 "a port will not be safe port unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to a danger, which cannot be avoided by good navigating and seamanship"으로 판시하였음)하고 있다. 이것의 의미는 항만의 안전성을 일반적으로 결정하는 것이 아니라, 특정선박이 안정하게 입항하여 작업할 수 있는가가 핵심이라는 것이다. 즉, 상황에 따라 안전항의 기준이 달라질 수 있다는 것이다.

안전항의 기준 역시 판례를 통해 몇 가지의 원칙이 정해져 왔다. 첫째, 안전항은 기후예측에 충분한 시스템을 갖추고 있어야 한다는 점이다. 기후변화에 따른 위험은 해상고유의 위험 중 가장 일반적이라는 점에서 중요하다. 둘째, 항만에 충분한 도선사 및 예인선을 확보해 두어야 한다. 도선사와 예인선은 항만에 안전하게 접안하는 데 있어 매우 중요한 요인이다. 셋째, 악천후가 발생될 경우 이안할 수 있는 공간이 확보되어 있어야 한다. 이러한 조건이 충족되지 못할 경우 일반적으로 안전항으로 보기 어렵다(The Khan Sea(1979) 1 LAR, 545).

그러나 이러한 정의만으로는 안전항을 규정하기는 매우 어렵다. 그 이유는 안전항에 대한 판례가 매우 다양한 조건 속에서 발생하고 있는 점이다.

예를 들면, 선박이 운항하기에 수심이 낮다거나, 수로를 통과하는 중 다리의 높이가 낮은 경우, 수로의 폭이 매우 좁은 경우 등 그 사례는 다수이다. (이창희, 2005) 안전항에 대한 정의와 기준을 명확히 하기 위해서는 판례를 연구하고 이를 종합하는 것이 중요하다.

2.2 안전항에 대한 국제적 이슈

현재 해운항만 환경에 있어 매우 중요한 이슈는 보안과 관련된 것이다. 보안이 중요해진 이유는 테러 등의 직접적 이유 외에도 환적의 증대, 실무상의 문제점, 전염병, 새로운 국제규칙의 등장 등이 있다.

선박의 대형화를 통해 환적의 중요성이 증대되고 있다.(Friedrich Mewis and Hilmar Klug, 2004) 선박의 대형화는 환적을 필수적으로 발생시켜 각 지점마다의 보안활동의 필요성을 증대시켰을 뿐만 아니라 항만의 생산성도 강조시키고 있어 보안규제활동이 신속하고 정확하게 이루어질 수 있는 기술적 보완을 요구하고 있다. 컨테이너 화물운송에서 운송인이 송화인으로부터 물품을 수령하여 컨테이너에 적재하는 이른바 Carrier's pack인 경우는 운송인이 그 물품의 명세나 내용 및 성질 등을 잘 알 수 있으나, 송화인이 운송품을 컨테이너에 직접 적입하는 Shipper's pack인 경우는 확인이 불투명하여 보안조치에 어려움을 겪을 수 있다(한상현, 2004).

나아가 국제 안전 관리 코드(International Safety Management Code)가 소개되면서 안전항에 대한 기준은 강화되었으며, 안전관리 시스템을 사용할 것을 강요받게 되었다.

최근에는 세계적인 전염병이 성행하면서 이를 막기 위한 조치로서 보안도 강화되고 있는 추세이다(Lucienne Carasso Bulow, 2006).

이러한 이슈들은 항만의 안전성에 많은 영향을 미치고 있으며 항만당국의 효과적인 대응이 절실하다.

특히, 안전항의 판단에 있어 항만당국의 관리가 중요한 요인으로 등장하고 있어 새로운 이슈들을 잘 파악하여야 한다.

2.2.1 국제해상 보안규칙(ISPS code)과 안전항

IMO(International Maritime Organization)에서는 ISPS (International Ship and Port Facility Security) Code를 제정하여 보안을 강화하고 있다. 이는 9.11 테러이후 해상과 항만에서의 보안강화를 위해 국제선박 및 항만시설 보안규칙 시행을 위해 제정되었다. 적용대상은 총톤수가 500톤 이상인 여객선 및 화물선, 국제항해 선박들이 이용하는 항만이다. 국제항해 선박은 보안계획을 수립하여 승인을 받은 후 보안이행에 대한 심사를 받고,

선박보안증서를 교부받아 이를 비치하여 항해하여야 하며, 국제항만시설은 항만시설보안평가를 실시하고 보안책임자를 임명한 후 보안계획을 수립하여 승인을 받아야 하는 것을 주요내용으로 하고 있다. (김태우, 2009)

외국항에 기항을 원하는 외국적 선박은 당해항만의 보안책임자로부터 항만의 보안등급에 관한 정보를 제공받게 되는데, 항만보안 3등급에서는 화물의 양하역이 금지되며 선박의 운항이 전면 통제되고, 선박이 접근할 수 없을 뿐 아니라 선박을 피항시켜야 한다. (이창희, 2005) 등급 1은 항상 최소한의 적절한 보안조치가 유지되어야 하는 수준이고, 등급 2는 보안사고의 증대로 일정기간 동안 추가적으로 적절한 보안조치가 유지되어야 하는 수준을 의미하며, 등급 3은 보안사고 발생가능성이 있거나 임박할 때, 한정된 기간 동안 특별한 보안조치가 유지되어야 하는 수준을 의미한다.

이 경우 항만 등급이 2, 3등급으로 판정되면 안전항으로 적절한가에 대한 문제가 발생할 수 있다. 특히, 이 문제는 안전항의 기준 중 정치적 위험성과 밀접한 상관관계가 있어 대응이 필요하다.

2.2.2 전염병과 안전항

최근 세계 각국은 전염병의 확산을 막기 위한 다양한 조치들을 강구하고 있다. 이미 많은 국가에서 사상자를 내었기 때문에 깊은 관심을 가질 수밖에 없다. 전염병에 선박의 선원들이 감염되어 입항하거나 내국민과 접촉하였을 때 커다란 문제를 야기할 수 있다.

세계보건기구(WHO)에서는 운송이나 관광을 통한 전염병의 차단에 심혈을 기울이고 있다. 동 기구에서는 국제보건규정(International Health Regulations)을 제정했는데 핵심목표는 전염병의 확산을 방지하기 위한 것이다.

동 규정에 의거하여 항만은 갑작스러운 전염병의 확산이나 접촉의 위험이 있을 경우 이에 대한 즉각적인 조치방안과 시설을 확보하여 두어야 한다. 따라서, 전염병과 안전항과는 밀접한 관계를 가지게 되며, 이에 대한 대응도 매우 중요하다.

2.2.3 전통적 이슈

안전항과 관련한 전통적 이슈들은 정박기간, 지연, 항만시설, 정치적 사건 등이다. 또한, 안전항이 안전하다고 판단되어 지는 시점도 이슈이다. 최근에는 항만당국의 관리소홀에 따른 위험도 발생하고 있어 이러한 사유들은 주의 깊게 확인하여야 하는 사항들이라고 볼 수 있다.

3. 안전항 판례동향

용선자는 항해시 안전항을 지정할 묵시적 의무를 수행해야 한다. 상기에서도 언급했지만 이 문제는 조항 이상의 복잡한 문제를 지니고 있다. 결국 판례들을 살펴보고 이에 대한 대응을 해야 하는 것이 현실적이다. 안전항과 관련된 주요판례를 살펴보고 이에 대한 시사점을 제시하고자 한다.

3.1 The Eastern City[1)]

선박 Eastern City은 모로코까지 항해용선 계약 하에서 운항을 하였다. 모로코의 Mogador항은 대형선박인 경우 투묘지에서 정박할 것을 요청하였다. 그러나, 사실심 재판관은 동 정박지에는 서남쪽에서 발생하는 바람이나 풍랑으로부터 보호받을 수 없다는 것을 발견하였다. 특히, Mogador항 정박지는 12월에서 3월까지 바람이 매우 거센 지역이다. 동 선박은 12월 말에 정박지에 있었고, 선장은 닻을 올린 후 피항할 것을 명령하였으나 암초에 의해 좌초되고 말았다.

이 사건에서 제1심 재판관은 Eastern City와 같은 대형선박이 겨울철에 정박하는 것은 안전하지 않다고 보아, Mogador항은 안전항이 아니라고 판단하였다. 항소심에서도 청구인의 소송은 기각되었는데, 재판부는 다음과 같이 판단하였다.

우선적으로 정박지에서는 기상변화에 충분히 대응할 수 있는 정박시설이 필요한 것 이외에도 기후변화를 미리 예측하고 피항할 수 있는 능력이 필요하므로 동 사건의 경우 용선자가 안전항을 지정했다고 보기 어려운 것이다.

종합하면, 수로의 부표, 예선, 도선사, 적절한 정박지, 강풍급습시의 예보시설, 피난장소 등이 모두 확보되어야 안전항으로 볼 수 있다는 것이다.

동 사건은 안전항의 기준이 물리적 시설 뿐만 아니라 기후변화를 예측할 수 있어야 한다는 점까지 확충하였으며 이후 The Evia사건에서도 적용이 된다.

3.2 The Evia(No2)[2)]

안전항의 기준시점이 언제인가도 논쟁거리이다. 이 이슈는 The Evia(No2)에서 다루어 졌다.

동 사건에서 Evia호는 정기용선계약에 의거하여 용선

1) The Eastern City(1958) 2 LLR, 127

2) The Evia(1982) 2 LLR, 307

되었으며, 1980년 3월 중순 쿠바에서 시멘트를 선적하여 이라크의 바스라항으로 항해할 예정이었다. 동 선박은 바스라항에 7월 1일 도착하였는데, 화물폭주로 인하여 8월 20일까지도 선석에 접안할 수 없었다. 따라서, 하역이 9월 22일에 완료되었으나, 동일 이란과 이라크간에 대규모 전쟁이 발발하여 6개월 가까이 출항을 하지 못하였다.

이에 선주는 용선자에게 안전항을 지정하지 못한 것에 대한 클레임을 제기하였고, 용선자는 계약목적달성불능(frustration) 계약이 체결된 이후 예상외의 사태변화로 인해 계약의 목적달성이 불가능하게 되면 즉시 당사자의 의무가 면책되고 계약을 자동 소멸함)에 따라 발생한 것이므로 용선계약이 자동종료된 것으로 보아 면책이라고 주장하였다. 그러나, 선주는 본 사건에 대해 용선자의 안전항 지정의무 위반에 의한 손실이므로 스스로 자초한 목적달성불능에 해당한다고 주장하였다.

이에 대해 법원은 1심 및 항소심에서 용선자는 안전항 의무를 준수하였고, 전쟁은 예측불가능한 위험이므로 용선자는 면책이라고 판시하였다.

이 판시의 핵심은 용선자가 안전항을 지정할 당시에는 안전항으로서의 조건을 갖추고 있었으면, 안전항의 조건이 지속적으로 충족될 필요는 없다는 입장을 보인 것이다. 이와 관련하여 The Hermine사건에서 도널드경은 담보의 시점은 안전항 지정일로 봐야지, 선박이 출항할 시점으로 볼 수는 없다는 판시를 내린 적이 있었다(Unitramp v Garnac Grain Co Inc(1978) 2 LLR, 37).

그러나, 이 판시에는 법적 논란이 존재한다. 왜냐하면 안전항 지정당시에 용선자는 모든 환경과 예측가능한 상황을 종합적으로 고려하여 판단하여야 하기 때문이다.

예를 들어 "The Lucille"(The Lucille(1984) 1 LLR, 244)사건에서 용선자는 1980년 9월 20일에 바스라항에 입항하여 하역을 개시했으나, 이틀 후 이란과 이라크의 전쟁을 인해 출항할 하지 못하는 상황에 직면한다. 동 사건에서 법원은 입항당시에 전쟁의 조짐이 있었으므로 안전항 지정을 성실하게 수행하지 못했다고 판단하여 용선자의 귀책을 인정하였다.

따라서, 용선자는 안전항의 지정시점에서 여러 정황을 고려하여 예측가능한 정치적 위험 등을 고려하는 것이 중요하다.

3.3 The Marinicki[3)]

동 사건은 수많은 선박들이 입출항을 하는 인도네시아의 자카르타항이 안전항이 아니라고 판시하여 주목을 받았던 경우이다.

NYPE 하에 용선된 선박은 밴쿠버에서 화물을 선적하여 자카르타항으로 항해를 시작하였다. 자카르타항에 도착하여 접안을 시도하던 중 해중구조물에 의해 선체 하부에 심각한 손상을 입었고, 1번과 2번 발라스트 탱크가 무너져버렸다.

이에 선주는 동 선박이 용선자의 지시에 의해 안전항으로 지정된 자카르타항에 입항 중 준설로의 해상구조물에 의해 심각한 손상을 입었다고 주장한 반면, 용선자는 해당 수로에는 그러한 장애물이 없으며 선박의 손상 원인은 다른 것이라고 주장하였다.

법원은 장애물을 표시하는 표식이 없었다는 점, 준설된 항로에 있는 장애물에 관해 안내도 없었던 점, 그리고 도선사도 이에 대해 어떠한 경고도 하지 않았던 점을 들어 자카르타항이 비안전항이라고 판시하고 선주의 승소를 결정하였다.

동 사건이 특히 주목을 받는 것은 용선자가 이러한 위험을 사전에 인지하기가 매우 어려웠는데, 그 핵심적인 이유가 항만당국의 부주의(administrative shortcoming) 때문이라는 것이다.

동 사건 발생 후에도 자카르타 항만당국은 어떠한 조치도 취하지 않고 있어, 흘수(draft)가 깊은 대형선박의 경우에는 세심한 주의가 요구된다.

3.4 The Khian Sea[4)]

NYPE하에서 용선계약된 선박 Khian Sea는 1973년 5월에 칠레의 Valparasio항에 도착하였다. 그러나, 이시기에 동 항만에는 거센 바람과 함께 풍랑이 일고 있어 선박이 위험한 상태였다. 이에 항만당국에서는 악천후에 대비한 적색경보를 발효하였다.

이 소식을 접한 선주는 즉시 피항명령을 내렸으나 앞서 정박하고 있던 두 척의 선박이 Khian Sea호의 피항을 가로막았고, 결국 선체에 손상이 가하여졌다.

동 사건에 대해 법원은 당해 항에는 선박이 긴급 상황에서 피항할 경우 충분한 수역을 보장하고 있지 않으므로 안전항이 아니라고 판시하였다. 용선자에 의해 제기된 항소심에서도 안전항이 되기 위해서는 항만당국이 기상예측시스템, 적절한 도선사와 예인선, 피항이 가능한 정박지 등을 갖추고 있어야 한다고 판시하여 용선자의 귀책을 판시하였다.

이와 유사하게 The Mary Lou(The Mary Lou (1981) 2 LLR, 272)사건에서도 항해용선계약하에서 뉴올린스를 출항한 선박이 Mississippi River Southwest Pass를 경유하는 루트를 선택하였으나, 흘수 문제로 좌초되고 말았다.

3) The Marinicki(2003) 2 LLR, 655

4) The Khian Sea (1979) 1 LLR, 545

이 사건에서 법원은 동 경로를 제외한 선택이 없었기 때문에 안전항이라고 볼 수 없다고 판시하였다.

이러한 두 사건은 용선자의 부주의 문제도 있지만, 항만당국의 관리소홀 문제도 지적받을 수 있는 경우이다.

3.5 The Dagmar[5)]

1963년 10월에 캐나다의 Cape Chat항에 입항한 The Dagmar호가 아무런 사고없이 하역을 마쳤으나, 이틀 후까지 계속 접안해 있다가 강풍과 풍랑에 의하여 계류삭이 절단되어 좌초되고 말았다.

이에 선주는 동항만이 비안전항이라고 클레임을 제기하였고, 법원은 동항이 북쪽에서 불어오는 강풍과 풍랑에 대비한 방파제시설, 기상예보 시스템, 비상 대피시스템 등을 갖추고 있지 않으므로 안전항이 아니라고 판시하였다. 다만, 악천후 시 이를 극복할 수 있음에도 선원의 과실에 의해 선박의 손실이 발생하기도 하는데, 이를 증명하기 위해서는 선원의 무과실을 입증해야 한다.

동 사건은 항만당국이 정확한 기상예보시스템, 피항시 매뉴얼 등을 갖추고 있어야 안전항이 될 수 있다는 점을 강조하고 있다.

3.6 The count[6)]

동 사건에서 count호는 항해용선계약이 체결된 상태였으며, 용선자는 양하항을 Biera항으로 지정하였다. 출항 전에 2척의 선박이 좌초하여 지연이 있었다. 최초의 좌초는 6월29일에 있었으며, 거의 같은 장소에서 7월5일에 다른 선박의 좌초가 있었다. 좌초로 인해 count호는 출항이 거의 5일가량 늦어졌다.

지연으로 인한 손실이 발생하자 선주는 용선자의 안전항 지정의무 위반으로 클레임을 제기하였다. 중재를 맞은 중재인은 두건의 좌초는 항해기술상의 문제가 아니라, 부표등의 표식이 부족하였고 최근의 악천후에 따른 수로관리가 제대로 이루어지지 않았기 때문으로 규정하였다.

동 사건이 논란이 되었던 이유는 두 번의 좌초에도 불구하고 count호는 안전하게 입항하여 하역작업을 완료했기 때문이다. 따라서, 용선자는 count호가 기항할 시점에는 안전하였다는 이유로 항소를 하게 된다. 그러나 재판부는 부표표식 부재 등은 이미 용선계약 체결시에도 존재하고 있었던 문제이므로 안전항으로 볼 수 없다고 판시한 것이다.

동 사건에서도 결국 항만당국의 관리 부주의에 따라 안전항으로 볼 수 없게 된 것이다. 항만당국의 관리가 안전항 지정에 있어 매우 중요한 요인임을 증명하는 판례이다.

유사한 사례로 The STAR B(The STAR B SMA 3813)사건을 들 수 있다. 동 사건에서 선박은 도미니카 공화국의 보카치카항에서 좌초가 되었는데, 선주는 용선자가 안전항을 지정하지 않은 결과라고 클레임을 제기하였다. 선주는 항로표시, 해도, 항로고시, 도선사 등의 결함이 있었기 때문에 안전항이 아니라고 주장했고, 용선자는 통상의 항해기술로 피할 수 있는 좌초였다고 주장하였다. 소수의견이 있긴 했지만 뉴욕 중재원은 선장의 과실이 용선자의 안전항 지정의무 위반보다 중대하므로 선주의 클레임을 기각하였다. 물론, 본 항을 안전항으로 보기 어렵다는 것에는 동의하였다. 동 사건 역시 항만당국의 항로표시, 안내책자 발간 등의 성의있는 관리가 중요함을 알린 사례이다.

4. 안전항 판례동향과 시사점

4.1. 안전항 판례동향 요약 및 시사점

안전항의 판례동향을 고찰해본 결과 안전항은 결국 기후조건, 항만 특유의 지리적 여건 등도 중요한 요인이지만 항만당국의 관리 역시 매우 중요한 요인으로 나타났다.

역시 중요한 점은 안전항에 대한 통상의 기준이 존재하기 보다는 매 사건마다 선박의 특성, 상황의 특수함 등을 고려하여 판단하여야 한다는 것이다. 안전항을 지정할 때는 상기요인들을 감안하여 선택해야하는데 다음과 같이 제언할 수 있다.

첫째, 국제규칙과 판례 등을 철저히 조사해야 한다.

둘째, 안정항의 지정시점은 물론 출항시까지 예측가능한 위험이 없는지 면밀히 조사한다.

셋째, 감항성을 확보한 선박이 충분한 경험을 가진 선장에 의해 항해되도록 한다.

상기와 같은 내용을 충분히 검토하면 안전항 지정에 도움이 될 수 있다고 본다.

안전항 관련 판례들을 종합하여 보면 다음과 같이 정리할 수 있다.

4.2 안전항 관련 이슈들에 대한 항만당국의 대응방안

안전항의 판례동향을 고려할 때 항만당국의 관리가 매우 중요함을 알 수 있었다. 결국 최근 이슈로 떠오른 ISPS Code나 전염병 등에 대한 항만당국의 관리체계가 무엇보다 중요하다 할 것이다.

5) The Dagmar (1968) 2 LLR, 563

6) The Count (2008) 1 LLR, 72

<표 1> 안전항의 주요 판례동향 요약

핵심쟁점	내용	판례
안전항 지정시기	· 용선자의 지정시에만 충족하면 됨 · 그러나, 최근 향후 예측도 중요하다고 봄	The Eastern City The Evia
일시적 위험	· 선장이 인지 못하는 위험	The Mary Lou
항만시설	· 항만은 수심 등의 자연적 조건이 중요함 · 정박시설, 대피시설 등이 필요함 · 항로표시, 항로고시와 같은 관리도 필요함	The Khian Sea The Count
지역적 위험	· 지역에 따라 바람 등의 위험이 있음 · 기상예보시스템 등이 중요함	The Dagmar

주: 선행연구를 바탕으로 연구자가 정리

1) 항만보안에 대한 대응

항만보안에 있어 안전항과 관련된 이슈는 ISPS Code의 사용이다. 2004년 7월부터 발효된 ISPS Code에 따르면 항만은 자체적인 보안계획을 수립하고, 보안담당관을 임명하여야 하며, 항만에 기항하고자 하는 외국적 선박은 항만의 보안등급 등에 대한 정보를 받게 된다.(이창희, 2005) 동 시스템하에서는 항만보안등급이 3등급으로 나타나면 모든 선박의 입출항이 금지되게 된다.

그러나, 이러한 규칙은 과거의 판례와 배치되는 부분이 있다. The Saga Cob사건에서 법원은 게릴라의 공격을 받았지만, 합리적인 선주나 선장이 선박의 입출항을 원천적으로 꺼리지 않은 경우에는 비안전항으로 보기 어렵다는 것이다.

현재까지 논란은 있지만 동 규칙에 대한 대응과 안전항과의 상관관계가 충분하다고 볼 수 있다. 따라서, 항만당국은 적절한 보안규칙을 제정하고 엄격히 관리통제하여 선주나 선장이 항만의 입출항을 꺼리는 상황이 발생하지 않도록 주의해야 한다.

2) 전염병에 대한 위험에 대응

SARS나 H5N1 인플루엔쟈 바이러스는 사람 간 접촉에 의해 발병되는 것이고, 치사율도 높은 전염병이기 때문에 안전항 지정과 밀접한 상관관계를 지닐 수 있다.

안전항 여부와 관계없이 적어도 국제보건규칙(International Health Law)은 준수하는 것이 필요하다. 최근에는 국가가 테러를 막는 것과 동일한 수준으로 전염병을 차단할 수 있는 대책을 강구할 것을 요구하고 있다. 결국, 가장 중요한 것은 보균위험이 있다고 예상되어 지는 지역을 경유한 선박의 구분과 통제가 핵심이 될 것이다.

5. 결 론

최근 세계경제환경의 불학실성이 거침에 따라 세계교역도 위축이 되고 있는 상황이다. 세계 교역 발전의 한축을 담당했던 해운항만의 역할이 상대적으로 더욱 중요해지고 있다.

최근 해운항만에서 중요한 이슈는 역시 보안과 환경문제이다. 특히 9.11 테러이후 운송에 있어 보안은 필수불가결한 요소로 자리매김하였다. 항만당국들도 보안관리체계에 신경을 쓰지 않을 수 없고, 최근 우리나라도 RFID 등을 이용한 다양한 대책들을 마련하고 있다.

이러한 상황에서 안전항의 지정은 매우 복잡한 문제를 야기할 수 있다. The Marinicki에서 보았듯이 일반적으로 안전항이라고 판단했던 항만이 관리 부주의 등으로 안전항으로 인정받지 못하게 되는 경우 용선자의 피해는 매우 심각하다. 또한, 항만당국의 입장에서는 관리부주의 등으로 안전항으로 인정받지 못하는 경우가 발생하면 물동량 유치나 선사유치에 적신호가 켜질 것이 자명하다.

항만당국의 입장에서는 안정항으로 인정받지 못한 판례가 지정시기, 지정 후 기상이변, 시설의 부족 등으로 구분이 되지만 많은 경우 당국의 관리부주의와 연관이 있음을 인식해야 한다. 당국이 안전항으로 인정받기 위한 다양한 노력을 경주함과 동시에 최근 이슈인 그린항만으로서의 이미지도 부각한다면 물동량 유치에 훌륭한 마케팅 수단이 될 것이다.

6. 참 고 문 헌

[1] 김태우, “컨테이너 보안동향과 대응방안에 관한 연구,” 대한안전경영과학회지, 제11권 제2호, 2009. 6, pp.235~240.

[2] 심재두(1997), 『해상운송법』, 길안사, p.201.

[3] 이광희·이원정(2009), 『용선계약실무』, 박영사, pp.348-350.

[4] 이창희, “용선자의 안전항 지정의무에 대한 소고,” 한국해법학회지, 제27권 제 11호, 2005. pp.41~73.

[5] 한낙현, “항해용선계약상 안전항담보의무위반에 의한 초과정박손해배상금의 청구에 관한 연구,” 한국항만경제학회지, 제25집 제2호, 2009, pp.149~176.

[6] 한상현, “미컨테이너 보안대책의 주요내용과 정책적 시사점,” 상품학연구, 제33호, 2004, pp.357~383.

[7] Bichou, K. and A. Evans, “Maritime Security and Regulatory Risk-based Models: Review and Critical Analysis,” Proceedings of the Annual Conference of the International Association of Maritime Economists, 2006, pp.12~14.

[8] Friedrich Mewis and Hilmar Klug, “The Challenge of Very Large Container Ships, ” 9th Symposium on Practical Design of Ships and Other Floating Structures, 2004, pp.1~9.

[9] Lucienne Carasso Bulow, "Charter Party Consequences of Maritime Security Initiatives," Journal of Maritime Law and Commerce, 2006, pp.79~84.

[10] Wilford, M. Coghlin T. and J. Kimball, Time Charters, LLP, 1995, pp.177~209.

저 자 소 개

김 태 우

중앙대학교에서 학사, 석사, 박사 학위를 취득하였고, 중앙대학교 부설 동북아물류유통연구소 전임연구원을 거쳐 현재는 유한대학 유통물류과 조교수로 재직중이다. 관심분야는 국제물류, scm, 제3자물류 등이다.

주소: 경기도 부천시 소사구 괴안동 185-34 유한대학 유통물류과

이 원 정

두양상선주식회사에서 기획실장으로 근무하였고, 중앙대학교 무역학과에서 박사학위를 취득하였다. 현재 덕성여자대학교 국제통상학과 조교수로 재직 중이다. 주요 관심분야는 국제물품매매, 해상운송, 해상보험 등이다.

주소: 서울특별시 도봉구 쌍문동 419 덕성여자대학교 인문사회관 251호