

소말리아 해적사건을 통한 해적행위와 해상보험자의 책임에 관한 연구

최 병 권*

-
- I. 서 론
 - II. 해적행위의 이론적 고찰
 - III. 해적사건의 발생동향과 국제적 대응
 - IV. 해적행위와 해상보험자의 책임
 - V. 결 론

주제어 : 해적행위, UN 해양법협약, MIA 1996

I. 서 론

오늘날의 국제법에서는 공해상에서 국가 또는 정치단체의 명령 내지 위임에 의하지 않고, 사적 목적을 위해 선박에 대한 약탈과 폭행을 자행하여 해상 항행

* 경남대학교 무역학과 조교수

을 위협하게 하는 자를 해적이라 하고, 그 약탈과 폭행을 해적행위로 규정짓고 있다. 해적은 '인류의 공적(公敵)'으로 간주되어 어느 나라의 군함도 이를 나포하고 자국의 국내법에 의거하여 처벌할 수 있다. 근대 국제법이 확립되어 해적에 관한 이와 같은 규정이 일반화한 것은 근년의 일이고, 국제법상의 해적에 관해서도 이 정의만으로는 충분하지 않은 점이 있다. 또한, 국내법상의 해적은 국제법상의 그것과 반드시 일치하지는 않아 나라에 따라 해석이 다르다.

1992년 이후 소말리아는 중앙 정부가 존재하지 않고, 일부 지역을 제외하고는 치안이 불안정한 상태가 계속되고 있다. 이에 따라 소말리랜드(Somaliland)와 펀트랜드가 접하는 아덴만(Gulf of Aden)은 해적행위가 많이 발생하게 되었다. 국제상업회의소(ICC) 국제해사국(IMB)의 조사에 의하면 2001년 인도양 쪽에서도 해적에 의한 습격이 보고되고 있으며, 2005년에 이르러 다발하여, 인도네시아 주변 해역에 이어 해적행위가 많은 해역으로 급부상하였다.¹⁾ IMB에 의하면 2008년에 인질이 된 선원은 약 580명, 그리고 보험료율의 인상이나 소말리아 해역을 통과하는 선박에 선원의 승선거부 등이 발생하고 있다. 이로 인해 2008년 6월과 12월에 유엔안전보장이사회에서 결의가 이루어진 것을 계기로 많은 국가가 선박경비를 위해 해군함정을 파견하게 되어 해적을 무력진압하는 사례가 늘어나고 있다. 소말리아해적들은 선박이나 화물을 약탈하기보다 그들은 선원을 인질로 하여 선주에게 석방금을 요구하고 있어, 2005년 이후로 국제해사기구(IMO)는 해적행위를 중대한 관심사로 취급하고 있다.²⁾

이러한 해적행위를 방지하기 위해 국제기구 및 각 개별 국가들은 많은 노력과 비용의 지불에도 불구하고 매년 발생하는 해적사고 발생건수가 2012년 줄어들기는 했으나 꾸준히 증가해왔다. 또한 해적들에게 지급되는 석방금 등의 비용 증가폭도 늘어나고 있다. 특히 한국은 해적 출몰지역을 지나는 전 세계 선박의 20%, 물동량의 29%를 차지하고 있어 해적문제 해결이 시급한 상황이다.

본 연구에서는 해적행위에 기인한 재산상의 손실이 발생할 위험이 상존하며, 이를 커버하기 위한 조치로서 관련 해상보험부문의 개입이 필수적이기 때문에 해적행위와 관련한 국제법규와 영국법상의 관련 문제들에 대한 이해를

1) ICC Commercial Crime Services, IMB live piracy map 2005.

2) 한낙현·김애영, “영국해상보험법상 소말리아해적사건처리의 취급에 관한 연구”, 해운물류연구, 제26권 제3호, 해운물류학회, 2010. 9, p. 601~603.

하고, MIA상의 해적행위와 해상보험자의 책임에 대해서 분석하는데 그 목적이 있다.

II. 해적행위의 이론적 고찰

해적의 발생은 인류의 해상교통의 역사만큼이나 오래 된다. 해상에서의 약탈행위로 해서 예로부터 해적이라고 불린 자들 가운데는 단순한 상습적 해적 외에 시대나 해역(海域)에 따라 다종다양한 해적집단이 있어, 오늘날의 해적개념만으로는 일률적으로 말하기 어렵다는 사실에 주목할 필요가 있다. 예로부터 해적의 큰 세력이 발생한 곳은 해상무역의 주요로(主要路)였다.

해적은 노획·출격·퇴피(退避)에 편리하고, 약탈물을 처분하기 쉬운 좁은 해협지대나 반도·항만이 많은 도서군(島嶼群) 등을 거점으로 하여, 해군력이 발달하지 못하였거나 약체인 것을 틈타 상선을 습격하고 해상질서를 어지럽혀 역사의 진행에도 많은 영향을 끼쳤다. 그러나 중세 말에서 근세 초기에는 이 해적의 기동력과 해상 무장이 국가권력에 의해 이용된 예도 있어 어떤 의미에서는 해군의 선구적 형태였다고 할 수 있다.

그런데 해적행위는 선박이 특정 항구에 입항하여 정박하고 있을 때 그 가능성이 한층 높다고 할 수 있지만, 항해중인 선박 또한 해적행위로부터 안전할 수는 없다. 해적들은 항해하는 범행대상의 선박을 기다리면서 정기항로에서 가끔 배회한다. 해적들은 선교에 있는 항해자들과 선박의 레이더에 잘 감지되지 않는 불이 꺼진 소형선에 숨어 있다. 특히 소형 어선들과 함께 범비는 정기항로는 해적들에게는 최적의 장소이다. 해적들은 일반적으로 접근이 용이하고 소수의 인원들을 통제할 수 있는 선박을 더욱 선호하는 경향이 있다. 한편 항해중인 선박에 접근하기 위한 또 다른 기술로는 해적들이 허위 조난신호를 보내는 방법 등도 들 수 있다.

해적행위에 대한 정의는 관점에 따라 달라지는데 본 연구에서는 국제법 및 국내법 영국해상보험법에서의 견해를 구분하여 살펴보고자 한다.

1. UN 해양법협약상의 해적행위 정의

일반적으로 국제법상에서는 해적을 공해상에서 사적 목적을 위해 선박에 대한 약탈과 폭행을 자행하여 해상 항해를 위협하게 하는 자를 말하며 그 약탈과 폭행을 해적행위로 규정하고 있다. 1982년 UN 해양법협약 제101조³⁾의 정의에 따르면 해적행위가 성립하기 위한 요건으로 다음과 같이 규정하고 있다.

첫째, 해적행위의 목적이 사적 목적(private ends)⁴⁾이어야 한다. 이는 정치적인 목적을 가진 테러리스트의 행위는 해적행위로 간주되지 않는다.

둘째, 해적행위는 민간선박의 승무원이나 승객이 공해상에서 다른 선박 또는 거기에 승선하고 있는 사람이나 재산에 대한 범죄행위여야하기 때문에 적어도 2척의 선박이 관여하고 있어야 한다.

셋째, 해적행위는 공해상에서 발생하여야 한다. 따라서 항구 또는 영해 내에서 발생하는 해적행위는 1982년 UN 해양법협약에서 정의하는 해적행위의 범주에는 포함되지 않는다.

2. 공해에 관한 제네바협약상의 정의

UN 해양법협약상의 해적행위의 정의는 1958년 공해에 관한 제네바협약(Geneva Convention on the High Sea)의 주요 내용을 토대로 한 것인데 제네바 협약은 해적 행위의 구성 요건을 다음과 같은 5가지로 규정하고 있다.⁵⁾

3) (a) 사유의 선박 또는 항공기의 승무원 또는 승객에 의하여 사적 목적으로 (1) 공해 상 다른 선박, 항공기 또는 동 선박, 항공기상의 인원이나 재산, (2) 어느 국가의 관할권 밖의 장소에 있는 선박, 항공기, 인원 또는 재산에 대하여 범행된 불법적 폭력, 억류 또는 강탈행위, (b) 당해 선박 또는 항공기가 해적 선박 또는 항공기라는 사실을 알고 그 활동에 자발적으로 참여하는 모든 행위, (c) 상기의 (a) 및 (b)에 규정된 행위를 선동하거나 고의적으로 조장하는 행위.

4) 사적 목적이란 사적인 이유 또는 이득을 위한 목적, 예컨대 어떤 선박의 승무원 또는 승객이 자기의 사적 이득을 위해 정치적 목적도 없이 또는 본국으로부터 어떠한 권한도 부여받지 않고 다른 선박을 강탈하거나 또는 선박에 대한 지배권을 장악한 경우라고 해석된다(목진용·최영석·김민수, “해적피해 방지를 위한 법률 정비방안”, 한국해양수산개발원, 2012. 10, pp. 10~11.).

5) 구중순, “해운 선사의 해적 위험 대처방안에 관한 연구”, 경제경영연구, 제24권 제1호, 충남대학교 경영경제연구소, 2001. 6, p. 22.

첫째, 해적행위는 강도, 살인, 습격 또는 강탈과 같은 폭력적 범죄이어야 한다. 둘째, 해적행위는 어느 국가의 관할권에도 속하지 않는 공해상에서 행해져야 한다. 셋째, 해적행위는 어느 국가의 관할권에도 속하지 않고 공용의 선박에 의해 발생되어야 한다. 넷째, 해적행위는 사유의 목적으로 행해져야 한다. 마지막으로 해적행위는 한 선박에서 다른 선박으로 이루어지기 때문에 적어도 두 척 이상의 선박이 관여해야 한다.

3. 국제상업회의소(ICC) 국제해사국(IMB)의 정의

국제상업회의소(ICC) 국제해사국(IMB)의 해적행위에 관한 연차보고서에서 “해적행위라 함은 절도 또는 기타 범죄행위를 의도하고 자신의 행동을 실행하기 위하여 무력의 사용을 의도하거나 무력을 갖추고 다른 선박에 승선하는 행위”⁶⁾라고 정의하고 있기 때문에 해적행위가 어디에서 발생했는지의 장소적 제한 문제 및 정치적 동기를 가진 테러행위인지의 여부에 대한 판단 문제는 발생하지 않는다. 이는 공해상을 항해중인 선박에 대한 행위뿐만 아니라 항구와 정박지에서 정박하고 있는 선박에 대한 행위 및 정치적 동기를 가진 테러리스트의 행위도 포함하고 있다는 점에서,⁷⁾ 1982년 유엔해양법협약(UNCLOS) 상의 해적행위의 개념보다 광의의 개념이며, 현실에 맞는 개념으로 평가하고 있다.⁸⁾ 그러나 해적행위에 대한 IMB의 정의는 예컨대 줌도둑(pilferage)이 몰래 선박에 승선하여 시계를 절도하는 경우에도 해적행위로 보기 때문에 해적행위에 대한 통계수치가 높게 나타나며, 이는 해적행위 문제를 다루는데 있어 핵심부분을 소홀히 하는 결과가 된다는 비판도 제기되고 있다.⁹⁾

6) International Maritime Organization(2005).

7) 이선호, “국제테러리즘의 정체와 우리의 대응”, 국제문제, 제32권 제10호, 국제문제사 국제문제연구소, 2001. p. 75.

8) Payne, J. C., *Piracy Today : Fighting Villainy on the High Seas*, Sheridan House Inc. 2010. pp. 9~10. ; 구중순, 전계논문, pp. 90~92. ; 전일수·노영돈, “해적방지를 위한 국제적 동향과 우리나라 관련 법제의 개선방안”, 해운물류연구, 제42호, 한국해운물류학회, 2004. pp. 78~82.

9) 홍성화, “최근 해상보험에서 주목해야 할 몇 가지 위험들”, 한국해법학회지, 제25권 제2호, 한국해법학회, 2003, pp. 99~100.

4. 영국법상 해적행위의 정의

각종 영국 해상보험약관에는 해적행위에 대한 적극적인 개념 정의가 되어 있지 않다. 초기에는 해적, 강도 등의 위험을 침몰, 좌초 등과 같은 해상 고유의 위험(perils of the seas)으로 취급했으나, 해상 고유의 위험에 대한 제한적 해석이 내려짐에 따라 해적, 도적, 강도 등에 대한 개념 규정이 필요하게 되었다.¹⁰⁾ 다만 영국 해상보험법 제3조에서 해적행위를 ‘해상위험’(maritime perils)의 하나로 언급하면서 그 부속서인 ‘보험증권해석에 관한 규칙’(Rules for construction of policy; 이하 ‘RCP’라고 함)에 해적에 대한 개념정의를 두고 있으나, 해적행위에 대한 RCP의 규정은 적극적인 규정이라기보다는 기존 영국 판례에서 문제된 각 사안의 판결 요지를 입법화 한 것으로서, 영국법상 무엇이 해적행위인지는 영국 해상보험법 및 영국 판례의 태도를 종합적으로 고찰할 필요가 있다.¹¹⁾

5. 우리나라

우리나라는 해적에 대한 일반법은 제정하지 않았으나, 2009년 11월에 발의된 「소말리아 해역에서의 국군부대 활동에 관한 특례법안」에서 해적행위를 규정하고 있다. 이 특례법안 제2조에서 해적행위를 “공해상에서 민간선박을 이용해 사적 목적으로 다른 선박 또는 그 선박 내에 있는 사람·재산에 대해 불법적으로 폭력, 억류 또는 약탈하는 행위”로 규정하고 있다. 특히 해상강도를 “다중의 위력으로 해상에서 선박을 강취하거나 선박 내에 침입해 타인의 재물을 강취하는 행위”로 정의하면서 해적행위와 해상강도의 개념을 구분하고 있다.¹²⁾ 이는 사적 목적이라는 취지에서 해적행위와 해상강도는 유사하지만 해상강도가 국가관할 내에서 벌어지는 범죄행위라는 점에서 구별된다 할 수 있다.

10) 이은섭, 해상보험론(제3판), 신영사, 1996, p. 229.

11) 이정원, “해적행위와 영국법상 보험보상에 관한 연구”, 저스티스, 제127호, 한국법학원, 2011, pp. 443~444.

12) 목진용·최영석·김민수, 전제서, p. 15.

Ⅲ. 해적사고의 발생동향과 국제적 대응

1. 전 세계 및 소말리아해적에 의한 피해 현황

소말리아는 무정부상태이며 빈곤, 혼란에 편승된 외국으로부터의 어업자원남획, 산업폐기물의 불법투기 등에 불만을 가지고 있는 국가정세를 배경으로 20~30대가 중심으로 된 약 1,000명의 해적이 활동하고 종래 습격을 받기 어려웠던 함현이 높은 자동차선과 속도가 빠른 컨테이너선, 여객선과 개인의 요트까지 피해를 입고 있다. 더욱이 해적사건의 발생해역도 호위활동이 이루어지고 있는 안전회랑을 벗어나 동측을 중심으로 더욱더 확대되고 있는 외에 2009년은 살해된 피해자도 4명이 되는 등 흉악의 정도를 증폭시키고 있다.¹³⁾

2010년 3월 12일 중국어선 2척이 카메룬 바카시 반도 부근에서 습격당해 선원 7명이 인질로 잡혔다. 중국 측은 석방금 15,000달러를 지급하여 해결을 도모하였다. 2010년 4월 2일 미국해군은 세이셸 외해에서 3척의 해적에게 습격당한 유조선을 구출하였다. 이지스함 ‘화라갯’이 해적선을 제압하여, 총 11명을 일시적으로 구속하고 모선도 격침하였다. 2010년 4월 4일에는 이라크에서 미국 루이지애나로 향하는 한국의 30만 톤급(적재톤수) 원유 유조선인 ‘삼호드림호’가 습격당해 한국인 5명, 필리핀 19명이 인질로 잡히게 되었다. 2010년 4월 5일 한국해군은 사건발생지역으로 추정되는 인도양 해역에 ‘청해부대’를 파견하였다.

그러나 2012년에 들어서 해군함정 호송, 무장보안요원 탑승, 해적피해대응 요령 이행 등으로 소말리아 해적활동이 위축되어 전 세계의 해적사고 발생이 감소하고 있다. 2012년에 297건의 해적공격이 발생하여 2011년 439건에 대비하여 32.3%가 감소되었다. 이 가운데 선박피랍은 2012년에 28척이 발생하여 2011년 45척 대비 37.7%가 감소되었다.

소말리아 해역에서는 2012년에 75건의 해적공격이 발생하여 2011년 237건에 대비해서 68.3%가 감소되었다. 그 중 선박피랍사건은 2012년에 14척이 발생하여 2011년 28척에 대비해서 50%가 감소되었다. 2012년 12월말 기준으로

13) Xan, R & Lee, G., “Pirates anchor hijacked supertanker off Somali coast”, The Guardian, 2008(www.theguardian.com/world/2008/nov/18/somalia-oil).

8척의 선박이 피랍되어 127명이 인질로 억류되어 있다.¹⁴⁾

〈표 1〉 연도별 해적피해 발생 현황(2007~2012)

구 분		2007	2008	2009	2010	2011	2012
전 세계	해적사고 건수	263	293	410	445	439	297
	(피랍 건수)	(18)	(49)	(49)	(53)	(45)	(28)
소말리아	해적사고 건수	51	111	218	219	237	75
	(피랍 건수)	(12)	(42)	(47)	(49)	(28)	(14)

* 자료 : 국토교통부, 2013. 1.

이것을 지역별 분포로 살펴보면 소말리아(25.2%), 인도네시아(27.2%), 나이지리아(9%) 등 아프리카 및 동남아시아 지역에서 대부분의 해적사고가 발생하고 있다.

〈표 2〉 2012년도 지역별 해적피해 발생 현황

구 분	합계	아프리카			아시아			중남미
		소말리아	나이지리아	기타	인도네시아	말라카해협 말레이시아	기타	
사고건수 (피랍 건수)	297 (28)	75* (14)	27 (4)	48 (6)	81 (0)	8 (2)	41 (2)	17 (0)

* 주 : 소말리아 인근 사고(75건) : 소말리아 해역 49건, 아덴만 13건, 남홍해 13건

** 자료 : 국토교통부, 2013. 1.

소말리아 해적활동이 크게 위축된 반면, 나이지리아(270%) 및 인도네시아(61.3%) 해역은 해적행위가 상당량 증가하고 있다. 피랍사고는 소말리아 등 주로 아프리카에서 발생하였고 동남아시아에서는 선용품 탈취 등 무장 강도행위가 주로 발생하고 있다.

14) 국토교통부, “2012년도 해적사고 발생동향”, 2013. 1, p. 1~12.

인명 피해 측면에서 보면, 2012년에 발생한 선원의 부상·사망자 수는 34명으로 2011년 50명 대비 32% 감소하고 있다. 선원의 부상·사망자 수 감소는 소말리아 해적사고 감소에 기인하고 있다.

또한 공격대상이 되는 선박은 다양화·대형화되는 추세다. 이는 해적들이 높은 석방금을 노리고 화학제품운반선(76척), 산적화물선(66척), 컨테이너(39척), 유조선(32척) 등 고가의 대형선들도 해적공격을 받고 있다.

2. 지역별 해적사고 발생동향

1) 아프리카 지역

(1) 소말리아 해역

2012년 전 세계 해적피해 297건 중 75건(25.2%)이 아덴만, 홍해, 인도양 등 소말리아 해적 활동해역에서 발생했다. 전 세계 선박피랍 28건 중 14건(50.0%)이 동 해역에서 발생하였고 선원들의 피해는 250명이 인질로 붙잡히고 2명 사망, 1명이 부상당했다.

〈표 3〉 소말리아 해적 피해현황(2007~2012)

구 분		2007	2008	2009	2010	2011	2012
합 계		51	111	218	219	237	75
소말리아 해적 활동해역	아덴만	13	92	117	53	37	13
	홍 해	-	-	15	25	39	13
	소말리아 연안	31	19	80	139	160	49
	아라비아해, 인도양 등	7	-	6	2	1	-

* 자료 : 국토교통부, 2013. 1.

대부분의 해적이 자동화기와 로켓포(RPG)로 무장하고 있어 선원의 안전에 큰 위협이 되고 있으며, 선박 및 화물 등 손상 가능성도 매우 크다. 총기를 사용하여 선박피랍을 시도하고, 성공 시 소말리아 연안으로 이동시킨 후 피랍

선박과 선원의 몸값을 요구한다. 어선 등 모선을 이용하여, 소말리아 동안(東岸) 1,000마일 이상에서 까지 해적활동이 이루어지고 있다.

(2) 나이지리아·베냉·토고·이집트

2012년에 총 27건의 해적사고가 발생하여 2011년 10건에 대비하여 170%가 증가하였으며 이 가운데 4척이 피랍되었다. 나이지리아의 모든 수역은 해적우범해역이므로 특별한 주의가 요구되고 있다. 화물 선적을 위해 입항하거나 대기 중인 선박에 총기류로 무장한 해적들이 침입하여 유류를 포함하여 화물, 선박용 물품과 현금을 강탈하고 있다.

베냉에서는 2012년에 2건의 해적사고가 발생하여 2011년 19건에 대비하여 크게 감소하였으며, 선장을 위협하여 알려지지 않은 곳으로 항해하도록 강요하여 선박용 물품과 화물을 강탈하고 있다. 토고에서는 2012년에 15건의 해적사고가 발생하여 2011년 6건에 대비하여 150% 증가하였다. 이집트에서는 2012년에 7건의 해적사고가 발생하여 2011년 3건에 대비하여 4건이 증가하였다.

2) 동남아시아 지역

동남아시아 지역 등에서의 해적행위는 꾸준한 감소세를 보여 왔으나 최근 인도네시아 지역에서 해적사고 발생이 크게 증가하고 있다.

인도네시아에서는 해적발생건수가 2011년에 46건에서 2012년에 81건으로 대폭 늘어났다. 주로 정박 중 야간에 총기, 도검류로 무장한 해적들이 침입하여 계류용 로프 등 선용품을 탈취하고 있다. 이들은 사전에 발견하여 경고음 혹은 서치라이트로 주의를 주면 대부분 승선시도를 포기한다는 데 있어 아프리카 해적들과 차이가 있다. 특히 예부선 등 소형 선박을 절도, 다른 선박으로 변조·처분하여 이득을 취하는 사고가 발생하고 있다.

말라카·싱가포르 해협에서는 해적발생건수가 2011년에 12건에서 2012년에 8건으로 줄어들었다. 싱가포르해협에서 대부분의 해적행위는 야간에 항해 중 또는 정박지에서 발생하고 있다. 2005년 6월 이후에 아시아해적퇴치협정(ReCAAP)을 통한 국제공조, 연안국들의 순찰 강화 등으로 감소 추세에 있으나, 전통적인 해적우범지역이다.

말레이시아에서는 2011년 16건에서 2012년 12건으로 줄어들었다. 해적발생

사건은 Tioman 및 Pulau Aur의 연안해역과 남지나 해역에서 주로 발생하며, 해적들은 총이나 칼로 무장하고 있다.

〈표 4〉 동남아시아 지역 해적피해 현황(2007~2012)

구 분	2007	2008	2009	2010	2011	2012
인도네시아	43	28	15	40	46	81
방글라데시	15	12	18	23	10	11
말라카해협	7	2	2	2	1	2
싱가포르해협	3	6	9	3	11	6
말레이시아	9	10	16	18	16	12
남중국해	3	-	13	31	13	12
베트남	5	11	9	12	8	4

* 자료 : 국토교통부, 2013. 1.

3. 해적사고에 대한 국제적 대응

2008년 8월 다국적 연합군인 제150합동임무부대(Combined Task Force 150 : CTF 150)¹⁵⁾가 아덴만의 해상감시지역(Maritime Security Patrol Area : MSPA)을 설정하여 소말리아해적과 싸우고 있다. 해적의 위협이 커지면서 인도에도 큰 문제가 생겼는데, 인도의 무역경로는 대부분 아덴만을 지나기 때문이다. 이에 대응하여 인도해군은 2008년 10월 23일에 이 지역에 전함을 파견하였다. 2008년 9월에 러시아도 해적에 대항하는데 동참하겠다고 발표하였다.

2009년 1월 안보리에서 2009년 4월 15일까지 현재 아프리카연합(AU)이 전개하는 아프리카연합 소말리아평화유지부대(African Union Mission to Somalia : AMISOM)로 대체하는 PKO 부대를 설치할 의향을 표명하는 내용의 새로운 결의인 안보리결의 1863호가 전화일치로 채택되었다.¹⁶⁾ 이 결의는

15) 2009년 1월 8일 다국적 부대인 제151합동임무부대(CTF151)를 설립하였다.

16) Security Council SC/9574, "SECURITY COUNCIL EXPRESSES INTENTION TO ESTABLISH PEACEKEEPING MISSION IN SOMALIA", 16 January 2009. (<http://www.un.org/News/Press/docs/2009/sc9574.doc.htm>)

그 전문에서 처음으로 AMISOM의 공헌에 사의를 표명하고 본문에서는 유엔 헌장 제7장하의 행동으로서 모든 유엔가맹국에 대해 AMISOM으로의 인적·물질적 지원협력을 요청하였다.

2009년 5월 안보리에서 AU가 전개하는 AMISOM의 임무를 반년 간 연장하는 결의인 안보리결의 1872호가 전회일치로 채택되었다.¹⁷⁾ 3월에 채택된 결의 1863호에서 현안이 되었던 AMISOM을 대신할 유엔 PKO 설치에 대해 이 결의에서는 그 판단을 유엔사무총장의 보고가 종료하는 2009년 12월 31일 이후까지 보류하기로 결정되었다.

2009년 5월 미국 해안경비대는 위험지역으로 출입하는 미국적 선박에 선박의 장비강화를 지시하는 등 각국에서 새로운 움직임이 보이고 있다. 실질적으로 무장경호원의 승선을 의무화하는 내용의 이 지시에 대해 일시적으로 미국 해운업계가 주저하였지만 2009년 하반기부터 이 해역을 항행하는 미국, 스페인, 프랑스, 네덜란드, 벨기에 등 일부의 선박에서 민간과 군으로 구성된 무장요원의 승선이 시작되었다.

또한 스페인정부는 EU 해군에 대해 소말리아해적전략을 근본적으로 재검토하여 현재의 호위·감시를 봉쇄, 임검하는 방식으로 대체하도록 요구하였다. 더욱이 미국에서는 2010년 4월 오바마대통령이 소말리아해적에 대한 석방금의 지급금지와 소말리아해적관련의 미국 내 자산동결을 명령하는 대통령령이 발효되고 있으며 미국적 선박이 소말리아해적에 나포되어 승무원이 인질로 되어도 석방금 지급에 의한 해결의 길은 중단되게 되어 미국 해운업계의 반응이 주목된다. 한국 정부는 해군특수전여단, 즉 한국의 네이비 씰 요원 30명을 문무대왕함에 탑승시키고, 또한 일본 정부도 2001년 3월에 창설된 해상자위대 특별경비대를 최초로 출동시키기로 하였다.¹⁸⁾

2012년에 민간무장보안요원(PCASP) 관련 소말리아해적퇴치연락그룹(CGPCS) 임시회의가 2012년 9월 12일에 미국 워싱턴에서 개최되었는데, 미국, 영국, 이집트 등 22개국과 IMO 등 관련 국제기구가 참석하였다. 참가국들은

17) Security Council SC/9663, "Security Council condemns renewed fighting in somalia, authorizes African Union peacekeeping force to maintain mandate until 31 january 2010," 26 May 2009. (<http://www.un.org/News/Press/docs/2009/sc9663.doc.htm>)

18) 한낙현·김애영, 전계논문, pp. 607~609.

PCASP의 성격, 국제적 규율 필요성, 관할권, 항행의 자유, 해상무기고 및 민간무장호송선박에 대하여 입장을 밝히고 CGPCS 및 IMO 등에서 논의를 지속해 나가기로 하였다.

제6차 소말리아 해적퇴치연락그룹(CGPCS) 제3작업반회의가 2012년 9월25일에 영국 런던 IMO 본부에서 개최되었다. 우리나라가 의장국으로서 미국 등 60개국·국제기구·해운협회 대표들이 참석하였다. 해적대응지침의 이행을 제고하기 위해서 선주·기국들에게 선원대피처(Citadel)를 설치하는 등 BMP의 중요 요소의 준수를 권고키로 하였다. 또한, 민간무장보안요원 등의 표준을 마련하기 위하여 민간무장보안요원의 자격, 해상보안업체의 요건 등에 대한 ISO의 표준화작업의 진행사항을 보고 받고, IMO 해사안전위원회에서 논의키로 하였다.

그리고, 장기간 방치된 피랍선원을 지원하기 위하여 선주와 기국(파나마)의 방치로 피랍된 채 남아있는 Ice berg1호에 승선한 24명의 선원에 대해 선주와 기국에 대책을 촉구하고 의약품 및 음식전달을 추진키로 하였다. 2012년 12월 30일에 Iceberg 1호 승무원들이 32개월 만에 풀려나 모두 고국으로 돌아가게 되었다. 최초로 행해진 유럽 Anti-Piracy Troop의 해적에 대한 육상공격 작전 끝에 22명의 다국적 선원들이 석방되었다. 이 작전 중에 해적 3명이 사살되고 2주간의 공방 끝에 해적들이 항복하여 선원들을 구출하였다.

IV. 해적행위와 해상보험자의 책임

1. MIA상의 해적행위

해상보험증권 상에 해적이라는 문구는 상업상의 의미로 이것을 해석해야 하지만 이 상업상의 의미는 반드시 형법상의 의미 또는 국제법학자가 해석하는 의미와는 같지 않다.¹⁹⁾ 이 문구는 어떤 자가 비합법적이든 범죄적이든 다만 공공의 정치상의 목적을 위해서만 특정한 국가의 재산을 몰수한다는 경우와는

19) 이 문구의 국제법상의 정의에 대해서는 1958년 제네바협약 제19조 참조. 이 내용은 Andreas Lemos호 사건([1982] 2 Lloyd's Rep. 483)에서 인용되었다. 더욱이 해적행위의 의미를 항공기의 승무원 또는 승객의 일정한 행위에도 확장한 1967년 동경협약법 제15조~제17조 참조.

달리 약탈자가 자신의 이익을 위해 무차별적으로 약탈함에 따라 발생한 손해를 의미한다. 그리고 이 점은 MIA 제1부칙 보험증권의 해석원칙(Rules for Construction of Policy : RCP) 제8조에 아래와 같이 부연되어 있다.²⁰⁾

해적행위는 국가마다 또는 보험의 종류에 따라 보험자의 담보위험으로 취급할 수도 있고, 보험자의 면책위험으로 취급할 수도 있기 때문에 우선적으로 해적행위에 대한 명확한 해석이 필요하다. 이점에 대해 MIA 제1부칙 RCP 제8조에서는 해적행위에 관하여 “폭동을 일으킨 여객²¹⁾이나 육상으로부터 선박을 공격하는 폭도²²⁾를 포함한다”고 포괄적으로 정의하고 있다.²³⁾

해상보험에서 의미하는 해적행위는 다음과 같다. 해적에 대해 MIA 제1부칙 RCP 제8조와 판례에 의하면, (1) 정치상의 목적이 아니라 사리사욕을 목적으로 하고 있으며, (2) 집단에 의한 폭력행위 또는 폭력행사의 위협을 수반하므로, 따라서 은밀한 절도(clandestine theft)²⁴⁾는 해적에 포함되지 않게 되고, (3) 약탈 또는 습격의 대상이 해상에 있는 재산이라는 것이다.

따라서 기근인 때에 곡물을 겨냥하여 폭동을 일으킨 민중들이 아일랜드해안에 정박 중인 곡물적재선박에 폭력을 행사하면서 승선한 *Nesbitt v. Lushington* 사건²⁵⁾을 예로 들 수 있다. 이들 폭동을 일으킨 자들은 선박을 점거하고 암초에 걸리게 한 후 선장을 위협하여 선박의 곡물을 저렴한 가격으로 매각하게 한 것이다. 이 사건에서 Kenyon경은 이것은 해적에 의한 손실이라고 판결하였다. 마찬가지로 보험자는 해적과 표도의 위험부담 하에서 선원이 폭동을 일

20) Bennett, N. H., *The Law of Marine Insurance, 2nd ed.*, Oxford University Press Ltd. 2006. p. 360. ; O'May, D. & Hill, J., *Marine Insurance : Law and Policy*, Sweet & Maxwell, 1993. p. 125.

21) *Palmer v. Naylor* (1854) 10 Ex. 382.

22) *Nesbitt v. Lushington* (1792) 4 T.R. 783.

23) RCP 제8조. The term “pirates” includes passengers who mutiny and rioters who attack the ship from the shore.

24) 보험계약의 체결을 할 때 은밀한 절도의 위협에 대해 부보하기를 희망할 경우 보험자와 그 취지의 특약을 체결함에 따라 이것을 부보할 수 있다. 이 경우에는 도난·발하·불착(TPND)의 위험을 포함하고 있는 1982년··2009년 ICC(A) 조건으로 부보하는 것이 보통이다. 또한 1982년·2009년 ICC(B) 또는 (C) 조건으로 부보하는 경우에는 협회도 난발하불착담보조항에 의해 보험담보를 확장할 수 있다.

25) *Nesbitt v. Lushington* (1792) 4 T.R. 783.

으며 선박을 빼앗아 이것을 타고 도주한 것에 대해 책임을 져야 한다.²⁶⁾

Naylor v. Palmer 사건²⁷⁾에서 중국·광둥에서 Callao로 향해 중에 하급노동자인 이민이 해적으로 행동하여 선장 및 일부의 해원을 살해하고 강제적으로 선박과 나머지 해원을 데리고 도주한 사건에서 이것은 해적행위이며 적어도 보험증권에 의해 담보된 해적행위와 같은 부류의 행위라고 판결하였다.²⁸⁾

피보험위험으로서 해적행위의 의미와 범위는 *Andreas Lemos호* 사건²⁹⁾에서 *Staughton* 판사에 의해 고찰되었다. 이 사건에 의하면 해적행위를 담보위험으로 한 피보험선박이 방글라데시 영해 내인 치타공(Chittagong)에서 정박하고 있던 중·장검을 소지하고 해안으로부터 침입한 무장 강도가 승선하여 선박에서 물건과 장비 등을 절도하였다. 이 사건에서는 해적행위가 손해의 원인인지 여부가 문제의 쟁점이었지만, 보험자는 보험금의 지급을 거절하였다. 이 사건에서 법원은 절도할 때 선원에게 위협행위가 있었던 것이 아니라, 오로지 도망칠 때 선원에게 위협행위가 있었기 때문에 해적행위로 인한 손해가 아니라고 판시하였다.³⁰⁾

Staughton 판사는 피보험위험으로서 해적행위의 범위에 대해 아래와 같이 중요한 점을 언급하고 있다.

첫째, 이 위험과 관련하여 지리적 한정문제가 존재하는 지이다. 해상보험증권의 문맥상의 해적행위는 국제공법 상에 의미하는 일반적인 견해³¹⁾로서의 의미로 받아들여야 하며 또한 해적행위는 국가의 영해 외인 공해에서 발생한 경우만을 의미한다고 보험자는 주장하고 있다. 반면에 피보험자는 해사법원³²⁾의

26) *Brown v. Smith* (1813) 1 Dow. 349. *Dixon v. Reid* 사건((1822) 5 B. & Ald. 597)에서 이 같은 손해는 선원의 악행에 기인한 손해라고 보았다. 이것은 손해의 보상청구를 주장한 정확한 방법이라 볼 수 있다.

27) (1853) 8 Ex. 739. 동일한 사안이 포획나포부담보조항의 범위에 속한다고 판결된 *Kleinwort v. Shephard* 사건((1859) 28 L.J.Q.B. 147 ; 1 F.&E. 447)도 참조.

28) 최서규, “해적행위에 대한 해상보험자의 책임에 관한 연구”, 경남대학교대학원 박사학위논문, 2008, pp. 60~61.

29) [1982] 2 Lloyd's Rep. 483.

30) Goodacre, J. K., *Marine Insurance Claims*, 3th ed. Witherby & Co. Ltd., 1996. p. 245. ; Thomas, D. R., *The Modern Law of Marine Insurance*, Lloyd's of London Press Ltd., 1996, p. 76.

31) 1982년 UNCLOS ; 1997년 상선 및 해상안전법 제26조 부칙 제5조 제101항.

보통법상의 재판관할권내에 어디에서든지 발생할 수 있다고 주장하고 있다. 그는 보험계약상의 의미에서 해적행위는 영해 외의 행위에 한정되는 것이 아니라고 보고 있다. 즉 보통의 의미에 있어서 선박이 해상에 있거나 선박으로의 공격이 해상범죄로 설명될 수 있다면 해적행위가 유발될 수 있는 곳에서 보험계약의 영업상의 목적을 위한 것이 된다.³³⁾ 따라서 해상보험상의 해적행위는 영해 내 또는 항계 내에서 이루어진 것이라 할 수 있다고 판결하면서 중간적 결론에 도달하였다.

둘째, 폭력 또는 폭력적인 위협이 피보험위험으로서 해적행위의 필연적 요소인지의 여부이다. 그는 ‘폭력 또는 폭력적인 위협이 없는 절도는 해상보험증권 상의 해적행위가 아니다’고 판단하고 있다.³⁴⁾

셋째, 피보험재산의 약탈행위가 폭력이 사용되기 전이거나 위협을 받기 전에 완성되었다면 이것은 해적행위를 구성하지 않는다. 그러나 해적행위란 은밀하게 저질어지는 것은 아니다. 그러한 경우에 자신의 탈출을 모색하려고 하기까지는 폭력의 위협이 없었기 때문에 피보험자는 해적행위에 의한 손해에 대해 회수할 권리가 없다. 또한 같은 이유로 소요에 근거한 보험금청구도 거절되었다. 즉 소요에 의한 손해가 발생하지 않았다면 그 점은 판결될 필요가 없기 때문에 강도에 의한 손해가 입증될 수 있는지의 여부는 미해결상태로 남아 있다.³⁵⁾

32) Andreas Lemos호 사건판결에서 명확하게 된 것과 같이 해상재판관할권의 범위를 규정하기 위한 어떠한 시도 자체도 다소 곤란한 문제를 야기하고 있다(Gilman, J. C. B., et al, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 17th ed., Stevens & Sons, 2008, p. 1010.).

33) [1983] Q.B. 647. Staughton 판사는 *Republic of Bolivia v. Indemnity Mutual Marine Insurance Co. Ltd.* 사건의 부수적 의견에서 이 문구를 원용하였다. 또한 *Bayswater Carriers Pte. Ltd. v. QBE Ins(Intl) Pte Ltd.* 사건([2006] 1 S.L.R. 69 Singapore Ct.)도 참조.

34) [1983] Q.B. 647. ; *Shell International Petroleum Co Ltd v. Gibbs* (The Salem) [1982] Q.B. 946.

35) [1983] Q.B. 662.

2. 해상보험자의 책임

보험증권상의 해적은 자기의 일신상의 목적을 위해 무차별적으로 약탈하는 자를 의미하며 공공의 정치적 목적을 위해 특정국가의 재산에 대해 위법적·범죄적으로 사건을 유발한 것에 불과한 자를 의미하지는 않는다.³⁶⁾ 해적행위는 정당하게 선원의 악행으로 취급된다 하더라도 선원에 의한 해적행위를 포함한다. 그러나 RCP 제8조의 규정상 육지에서의 선박을 공격하는 폭도의 경우에 그 손해는 전쟁 및 파업약관의 면책조항에 의해 면책되지만, 한편으로 이 약관의 소요조항(disturbance clause)에 의해 부보된다.³⁷⁾

한편 영국에서는 해적행위에 대하여 선박 및 적하보험약관에서 1936년 스페인 내전이 발발할 때까지는 해상위험으로 담보되어 왔으나, 그 후 해적행위와 전쟁행위의 구별이 곤란하다는 이유에서 1937년부터 전쟁위험으로 취급하였다.³⁸⁾ 즉 1936년까지는 S.G. Form 상의 위험약관에서 해적행위는 보험자의 담보위험으로 규정하고 있었으나, 1937년에 특별약관인 포획나포부담보약관이 삽입됨으로써 해적행위는 보험자의 면책위험인 전쟁위험으로 취급되었다. 현행의 전쟁면책조항은 해적행위를 면책위험의 하나로 더 이상 명시하지 않고 있다. 반대로 포획과 나포로 시작되는 전쟁면책조항에 열거된 위험집단은 현재 선원의 악행과 해적행위를 제외한다는 문구에 의해 제한되고 있다. 폭력적 절도, 해적행위와 선원의 악행을 해상선박약관에서 면책하고 있으며 2005년에 합동선박위원회에서 도입된 전쟁 및 파업담보 하에서 이들 위험을 부보하는 몇 가지의 표준약관이 존재하고 있다. 그런데 이들 약관은 강제적이 아니므로 이들 약관의 사용은 거의 이루어지지 않고 있다.

포획나포부담보약관의 경우 적하보험에 대해서는 로이즈 S.G. 보험증권에 첨부하여 사용하던 1963년 ICC(A/R), ICC(WA), ICC(FPA) 제12조에, 선박보험에 대해서는 로이즈 S.G. 보험증권에 첨부하여 사용하던 1970년 ITC-Hulls 제23조에 규정되어 해적행위는 여전히 전쟁위험으로 취급되어 보험자가 면책

36) *Republic of Bolivia v. Indemnity Mutual Mar Ass Co. Ltd* [1909] K.B. 785.

37) Rose, F. D., *Marine Insurance : Law and Practice*, Lloyd's of London Press Ltd., 2004, pp. 339~341.

38) 여성구, “영국해상보험법상 해적행위의 취급에 관한 연구”, 해양비즈니스, 제16호, 한국해양비즈니스학회, 2010, p. 103.

되었다.³⁹⁾ 그런데 현재 해적행위는 표준선박약관⁴⁰⁾ 및 운임약관⁴¹⁾에 포함되어 있으며, 이들 약관에는 전쟁위험면책조항으로부터 제외되지 않는다고 명시적으로 규정하고 있다.⁴²⁾ 1983년에 협회선박보험약관(ITC-Hulls)이 개정되면서 해적행위는 해상위험인 ‘폭력적 절도’(violent theft)와 구별하기가 곤란하다는 이유에서 해상위험의 일종에 포함시켜 보험자의 담보위험으로 취급하게 되었다.⁴³⁾

그러나 적하보험에 대해서는 1982년과 2009년에 ICC를 개정하면서 1982년·2009년 ICC(A) 제6조 전쟁위험면책약관(War Exclusion Clause) 제2항에서 ‘해적행위를 제외한다’(piracy excepted)는 문구가 삽입되어 해적행위는 전쟁위험에서 제외되어 담보위험으로 취급하게 되었다. 그런데 1982년·2009년 ICC(B)와 ICC(C) 제6조 전쟁위험면책조항 제2항에서는 ‘해적행위를 제외한다’는 문구가 삽입되어 있지 않기 때문에 해적행위는 담보위험도 면책위험도 아닌 중성위험으로 취급되어 여전히 보험자가 면책되었다.

이에 따라서 보험자는 해적행위로 인한 화물의 손해에 대하여 보상책임을 부담하지 않는다. 그러므로 ICC(B)와 ICC(C) 약관을 개정하여 해적행위를 담보위험에 포함시키는 것이 가장 바람직할 것이나, ICC(B)와 ICC(C) 약관의 개정에는 현실적인 어려움이 존재하기 때문에 특히 해적행위 다발지역을 항행하는 선박에 화물을 적재하는 경우에는 실무적으로 적하보험계약 체결 시 해적행위에 대한 담보특약을 반드시 삽입하는 것이 바람직하다.

한편 해적에 의한 나포의 경우, 즉 해적이 공공의 정치적 목적을 위해서가 아니라 사리사욕을 위해 행동하는 자에 의한 나포는 선박보험 및 운임보험에서는 전쟁위험의 담보범주로부터 제외되고 있다. 또한 협회전쟁약관(적하)에 의해 주어지는 담보 중에는 해적에 의한 나포는 포함되지 않으며 이 약관 제1조 제1항에 열거되어 있는 전쟁 등의 위험으로부터 발생하는 나포만이 담보되

39) 조현정·이현정, “선박보험에 있어서 보험자책임 - 협회기간(선박)약관상의 담보위험을 중심으로 -”, 한국해법학회지, 제22권 제1호, 한국해법학회, 2000, pp. 202~203.

40) 1983년 ITCH 제6조 1항 5호, 1983년 IVCH 제4조 제1항 5호, 2003년 IHC 제29조 2항.

41) 1983년 ITCF 제7조 제1항 제5호, 1983년 IVCF 제5조 제1항 제5호.

42) 1983년 ITCH 제23조 제2항, 1983년 IVCH 제20조 제2항, 1983년 ITCF 제17조 제2항, 1983년 IVCH 제14조 제2항, 2003년 IHC 제29조 제2항.

43) 홍성화, “해적행위와 보험보상문제”, 한국해법학회지, 제24권 제1호, 한국해법학회, 2002, pp. 85~114.

고 있다. 해적행위라는 위험은 해상보험에서는 여러 형태로 변화된 역사를 가지고 있다. 즉 이 위험은 ‘해상위험’의 담보범위에 포함되거나 ‘전쟁, 동맹파업 및 폭동’의 담보범위에 포함되는 것을 서로 반복하여 왔다. 따라서 곤란한 문제는 이 위험이 그 내용에 있어서 폭력적 절도라는 해난과 폭동이라는 위험과 중복되고 있는 것이다.

그러나 폭동참가자의 해적행위는 1983년 ITC(Hulls) 제24조·1982년 ICC 제7조에 의해 해상위험의 담보범위에서 제외되고 있다. 항해에 대해 선박의 해상위험을 담보하는 협회약관, 기간 및 항해에 대해 운임의 해상위험을 담보하는 협회약관에서도 마찬가지로 해상위험의 담보범위에서 제외되고 있다.

V. 결 론

해적행위로 인하여 발생할 수 있는 피해는 선박에 대한 물적 손해, 적하에 대한 물적 손해, 선박에 승선한 승무원의 사망, 상해, 행방불명, 선박의 불가동 손실손해 등을 들 수 있다. 또한, 해적들에게 지급되는 석방금 등의 비용도 매년 증가폭을 더해가고 있다. 이에 따라, 선박소유자 또는 화주의 입장에서 해적행위를 당한다면 그로 인한 경제적인 손실은 막대하기 때문에 만일의 사태에 대비하여 해상보험계약을 체결하는 것도 해적행위로 인한 피해를 막는 중요한 대책 중의 하나이다.

해적행위는 해상사업을 영위하는데 있어 매우 심각한 위험이며, 적하 및선박보험에서 면책위험 등으로 규정되어 있기 때문에 분쟁발생 시 법적 의미를 해석하는데 있어 주의해야 할 위험이라고 할 수 있다. 또한 이들 위험으로 인해 손해가 발생한 경우 그 보상 문제를 어떻게 해결해야 하는 것도 중요한 문제로 부상하고 있다.

과거에 비해 해적행위가 증가하고 흉포화 되는 현 상황에서 본 연구에서는 해적행위의 개념에 대해서 살펴보았다. 해상보험에서 정의하는 해적행위의 개념과 UNCLOS, IMB 및 IMO에서 정의하는 해적행위의 개념이 서로 다르기 때문에 다양한 문제가 발생한다. 실제 해적행위로 인한 피해로 보고된 사건이라 하더라도 사건의 구체적인 내용을 검토하여 보면 해상보험에서 정의하는 해적행위의 개념에 포함되지 않는 경우가 있다. 해상보험은 해적행위로 인한

모든 피해를 보상하는 것이 아니라, 일정한 제한된 범위 내에서 보상한다는 점에 유의해야 한다. 즉 해상보험은 해적행위로 인한 모든 피해를 보상하는 것이 아니기 때문에 비록 해적행위로 인한 피해로 보고된 사건이라 하더라도 반드시 그 사건에 대한 구체적인 내용 검토를 통한 유형 분석이 이루어진다면 보험자의 보상여부가 결정될 것이다.

그동안 국제사회의 해적소탕 노력과 선사의 자구 노력 등으로 2012년에 소말리아지역의 해적활동이 급격히 줄어들었지만, 대부분의 선박 및 선원의 납치 사건이 소말리아 해역에서 발생하고 있다. 그러므로 전 세계에서 가장 취약한 지역이라 할 수 있고, 점차 흉포화 되고 있기 때문에 언제든지 상황이 악화될 수 있으므로 선박 및 선사의 자구책 강화 및 해적위험해역의 통항지침을 철저히 준수하는 등 해적피해 예방대책을 이행하는 것이 필요하다.

참 고 문 헌

- 구종순, “해운 선사의 해적 위험 대처방안에 관한 연구”, 경제경영연구, 제24권 제1호, 충남대학교 경영경제연구소, 2001.
- 국토교통부, “2012년도 해적사고 발생동향”, 2013.
- 목진용·최영석·김민수, “해적피해 방지를 위한 법률 정비방안”, 한국해양수산개발원, 2012.
- 여성구, “영국해상보험법상 해적행위의 취급에 관한 연구”, 해양비즈니스, 제16호, 한국해양비즈니스학회, 2010.
- 이선호, “국제테러리즘의 정체와 우리의 대응”, 국제문제, 제32권 제10호, 국제문제사 국제문제연구소, 2001.
- 이은섭, 해상보험론(제3판), 신영사, 1996.
- 이정원, “해적행위와 영국법상 보험보상에 관한 연구”, 저스티스, 제127호, 한국법학원, 2011.
- 임종길·김길수, “해상보험에 있어서 보상되는 손해와 보상되지 않는 손해”, 해운물류연구, 제19권, 한국해운물류학회, 1994.
- 전일수·노영돈, “해적방지를 위한 국제적 동향과 우리나라 관련 법제의 개선 방안”, 해운물류연구, 제42호, 한국해운물류학회, 2004.
- 조현정·이현정, “선박보험에 있어서 보험자책임 - 협회기간(선박)약관상의 담보위험을 중심으로 -”, 한국해법학회지, 제22권 제1호, 한국해법학회, 2000.
- 최서규, “해적행위에 대한 해상보험자의 책임에 관한 연구”, 경남대학교대학원 박사학위논문, 2008.
- 한낙현·김애영, “영국해상보험법상 소말리아해적사건처리의 취급에 관한 연구”, 해운물류연구, 제26권 제3호, 한국해운물류학회, 2010.
- 홍성화, “해적행위와 보험보상문제”, 한국해법학회지, 제24권 제1호, 한국해법학회, 2002.
- _____, “최근 해상보험에서 주목해야 할 몇 가지 위험들”, 한국해법학회지, 제25권 제2호, 한국해법학회, 2003.
- Bennett, N. H., *The Law of Marine Insurance*, 2nd ed., Oxford University

Press Ltd. 2006.

O'May, D. & Hill, J., *Marine Insurance : Law and Policy*, Sweet & Maxwell, 1993.

Payne, J. C., *Piracy Today : Fighting Villainy on the High Seas*, Sheridan House Inc. 2010.

Rose, F. D., *Marine Insurance : Law and Practice*, Lloyd's of London Press Ltd., 2004.

Xan, R & Lee, G., "Pirates anchor hijacked supertanker off Somali coast," The Guardian, 2008.

ABSTRACT

A Study on Piracy and the Liability of the Insurer based on Somali Pirates

Choi, Byoung Kwon

Piracy has been an ongoing and serious problem in international shipping industry. Somalia is often in the news these days. Somalia has been in a state of unrest for more than two centuries. In recent times, the situation has remained unstable. The persistent unrest is the major driver behind the piracy epidemic in Somalia waters.

By the MIA 1906, s.78(1), the expenses in order to be recoverable must have been “properly incurred”. The underwriter is also liable in certain circumstances for expenses incurred by the assured in an attempt to avert or diminish loss covered by the policy, under provisions. This class of expenditure is commonly referred to as sue and labour expenses, or suing and labouring expenses; less commonly, as particular charges. The standard marine policy(the S.G.Form) contained what was invariably called the sue and labour clause, which has been replaced in the current Institute Clauses by the “Duty of Assured(Sue and Labour)” Clause in the Hull Clauses, and the “Duty of Assured” Clause, headed “Minimizing losses”, in the Cargo Clauses. Sue and labour charges are not confined to expenditure on the part of the assured and his agents, but can include quantified loss consequent upon a sacrifice properly and reasonably made to avert or minimize an insured loss.

Key Words : Maritime Piracy, UNCLOS, IMB, MIA 1906