

의 保險契約者이자 被保險者인 貨主가 있고 海上運送貨物에 대한 運送契約의 債務를 지는 船主가 該當船舶을 船舶保險에 加入한 경우, 海上運送人인 船主와 保險者은 선박보험과 관련하여 保險契約關係이면서 적하의 운송 중 사고에 대하여 보험보상 후 구상권을 취득한 보험자와 해당선박의 선주는 求償關係를 形成한다.

海上積荷保險의 保險契約關係인 保險者와 被保險者인 貨主 및 제3자로서 加害者인 船主 등의 關係에서 제3자가 船主인 경우에 貨主는 加害者인 船主에 대하여 損害賠償請求權을 行使하거나 保險者에 대하여 保險金 請求權을 行使할 수 있는 데, 被保險者가 保險金請求權을 행사한 경우 保險金을 지급한 保險者는 加害者인 제3자에 대하여 被保險者의 請求權을 代位하여 行使하는 權利를 求償權이라 하며, 保險者가 支給한 保險金을 회수하는 行爲를 求償權 行使라 한다. 求償權行使 또는 被害자로부터 損害賠償請求에 대한 自衛手段 및 被害者 救濟 手段으로써 海上運送 및 關聯 事業者가 해당 賠償責任保險에 加入할 수 있다.

이러한 保險制度를 이용하는 海上運送 및 關聯 事業者는 事業의 영위 중 발생하는 賠償責任危險에 대한 法理的 理解와 해당위험으로부터 발생할 수 있는 손해의 크기를 평가하여야 한다. 또한 保險契約의 유지를 위해서는 保險約款, 保險契約法, 再保險 등에 대한 理解와 보험시장의 구조 및 움직임에 대한 지속적인 관심이 필요할 것이다.

사고의 발생에 따라 여러 가지 형태의 賠償責任이 발생하고, 해당사고에 대하여 保險補償이 될 것인지 여부가 保險約款이나 保險證券에 명시된 내용만으로 파악되지 않는 경우도 많으며, 保險條件에 따라 擔保가 배제된 경우도 있고, 契約上 혹은 法律上 擔保가 제외되거나 保險者가 면책되기도 한다. 따라서 保險制度, 海上運送制度 등 관련법규에 대한 확실한 이해를 바탕으로 賠償責任保險制度를 이용하여야 하며, 해당 기업의 危險分析을 바탕으로 적절한 賠償責任保險을 선택하여 여러 가지 형태의 賠償責任危險에 대비하고, 補償限度額을 적정하게 설정하여 기업활동에 따른 經濟的 不確實性을 제거하고 안정적인 기업 활동을 추구하여야 할 것이다.

6. 난파물제거협약안에 대한 해석 연구

해사법학과 정 대 울
지도교수 정 영 석

국제해사기구(IMO)는 국제연합헌장 제57조에 근거한 국제연합의 전문기구로서 국제항해에 종사하는 선박의 해상안전과 해양오염방지를 위한 실질적인 규정 및 기준을 채택하는 기능을 하고 있으며, 이를 위해 무단히 노력하여 왔다.

그리고 1982년 유엔해양법협약 및 1969년 공해개입협약에서는 영해이원의 배타적경제수역에서의 선박의 해양사고에 대한 연안국의 개입을 연안국의 연안과 관계이익에 중대하고 유해한 결과를 초래하거나 초래할 것으로 예측되는 재앙적 성격의 오염손해에 극히 한정하여 적용하도록 규정하고 있다. 그러나 영해이원의 배타적경제수역에 존재하는 난파물이 현실적으로 선박이 대형화되고 고속화되면서 과거에는 미처 예상되지 않았던 선박의 안전항해에 장애가 되고 있다. IMO는 이러한 난파물이 단지 연안국의 연안 및 관계이익에 중대하고 유해한 영향을 미치지 않는다는 이유로 제거되지 않고 방치되는 것에 관심을 갖게 되었다.

IMO의 법률위원회는 이러한 취지에서 1982년 유엔해양법협약과 1969년 공해개입협약 및 1973년 공해개입협약 의정서에 근거하여 적용을 받지 않는 난파물을 효율적으로 제거하기 위하여 보충적으로 적용하기 위해 제73차 회의에서 처음 난파물제거협약안을 마련하여 오랜 기간 동안 논의하여 왔다.

그 결과 난파물제거협약안이 대부분 성안되어 2006년도 4월에 개최예정인 제91차 법률위원회 회의와 동년 10월에 개최예정인 협약채택을 위한 외교회의를 남겨 두고 있다. 이 협약안은 채택되어 발효될 경우 선박의 항해안전과 해양오염방지의 관점에서 현행 해법체제에 존재하는 간극을 메우고 연안국으로 하여금 어려운 문제를 해결할 수 있도록 연안국에게 권한을 부여하게 될 것이다.

이 논문은 이러한 시점에서 난파물제거협약안의 주요내용과 쟁점사항에 대해 상세히 이해하고 이 협약이 발효될 경우 자국선박 및 국내에 미칠 영향과 국내법으로의 수용방안을 제시하는 것을 목적으로 하였다.

난파물제거협약안의 주요내용은 선박이 해양사고를 당하여 협약상 난파물에 해당되는 시점부터 난파물의 보고, 난파물에 대한 경고, 위태의 결정 및 난파물의 표시와 이러한 난파물의 적절한 제거조치까지의 절차를 마련하는 것이며, 이에 따른 피해채약국과 등록선주, 선적국, 인접연안국간의 관계를 설정하고, 난파물제거를 위한 재정보증을 확고히 하기 위해 강제보험제도를 도입하고 있다.

난파물제거협약안의 제정배경과 주요내용을 이해하기 위해서 난파물제거협약안과 관련있는 국제협약인 1969년 공해개입협약 및 1973년 의정서와 1989년 해양사고구조협약 그리고 국제민사책임협약들의 채택배경, 목적 및 주요내용을 이해하고 이들 협약과 난파물제거협약안과의 관련성 등 상관관계를 비교·분석하였다.

그리고 난파물제거협약안의 주요내용에 대해서는 법률위원회 회의에서 논의된 쟁점사항을 중심으로 분석하였으며, 또한 국내법에서 명시하고 있는 관련 규정들을 분석하여 난파물제거협약안과 국내법간의 연계성을 비교함으로써 국내법에서의 미비점을 쉽게 파악할 수 있도록 하였다.

현재 난파물제거협약안의 발효요건이 결정되지는 않았지만 지금까지 법률위원회에서 논의된 정황을 고려할 때 난파물제거협약안은 2006년 외교회의에서 채택된 이후 네덜란드, 덴마크, 벨기에 및 독일 등 수심이 낮은 북서유럽해를 배타적경제수역으로 보유하고 있는 국가들

을 중심으로 25개국의 유럽공동체가 비준할 가능성이 높으므로 조속한 기간 이내에 발효할 것으로 예상된다.

결국 국제항해에 종사하고 있는 우리나라 선박은 직접적으로 영향을 받게 될 것이고 정부는 선적국으로서 이러한 선박이 적기에 대비할 수 있도록 난파물제거협약을 비준할 필요가 있으며, 또한 국내법으로의 수용을 위한 사전 검토가 필요하다고 생각한다.

난파물제거협약을 국내법으로 수용하는 방안으로는 현행 관련 법률에 그 내용을 수용하는 방안과 별도의 단일법을 마련하는 방안이 고려될 수 있다. 현행 관련 법률에 그 내용을 수용할 경우에는 난파물을 제거하여 선박의 안전한 항해를 확보하고자 하는 난파물제거협약안의 주된 목적과 부합되는 해상교통안전법이 적합하다고 생각한다. 다만 이 경우에 해상교통안전법이 모든 선박에 대해 영해 및 내수에서만 적용되도록 규정하고 있기 때문에 현행 해상교통안전법을 개정하여 난파물제거협약안의 적용범위인 영해이원의 배타적경제수역에서 적용될 수 있도록 명시해야 한다. 강제보험제도에 대한 국내법으로의 수용은 일본이 유탁손해보상보장법에서 연료유오염손해 및 난파물제거비용을 전보하는 보험가입에 대해 규정하고 있는 것과 같이 난파물제거협약안과 유사한 강제보험제도를 규정하고 있는 우리나라 유류오염손해배상보상법에 수용하는 방안도 검토할 필요가 있다고 생각한다.

마지막으로 2006년도 4월에 개최예정인 제91차 IMO의 법률위원회 회의에서는 난파물제거협약안의 채택에 따른 선박소유자 및 정부의 영향과 국내법으로의 수용방안 등을 고려하여 적극적으로 대응하여야 할 것이다.

7. 선박가압류의 집행에 관한 연구

해사법학과 김 상 중
지도교수 정 영 석

선박가압류에서 그 대상이 되는 선박이라는 것은 민법상으로는 동산이지만, 상대적으로 그 가액이 고가일 뿐만 아니라 그에 관하여 다수의 이해관계인이 생겨 법률관계가 복잡하게 되는 등 부동산과 유사한 면이 많으므로 그 집행에 있어서 부동산의 경우에 준하여 집행을 하게 된다.

이러한 선박가압류의 원인채권으로는 우리나라는 영미법계와는 달리 해사채권에 한하지 아니하고, 일반 민사채권 등 對人訴訟節次的인 요소가 강하기 때문에 폭넓은 원인채권으로 존재하므로 채권을 해사채권과 비해사채권으로 구분하는 것은 중요하지가 않다. 그러나 상법에서 규정하는 선박우선특권의 채권에 대해서는 임의경매 및 강제경매로 바로 집행이 가능