

法學碩士 學位論文

難破物除去協約案에 대한 研究

A Study on the Draft Convention on Wreck Removal

指導教授 鄭 暎 錫

2005年 8月

韓國海洋大學校 大學院

海 事 法 學 科

鄭 大 栗

목 차

Abstract	v
제1장 서론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
제2절 연구의 범위 및 방법	5
제2장 난파물제거협약안의 제정 및 과제	7
제1절 난파물제거협약안의 제정배경과 IMO의 제정권리	7
제2절 난파물제거협약안의 논의경과 및 쟁점사항	10
1. 난파물제거협약안의 논의경과	10
2. 난파물제거협약안의 쟁점사항	22
제3절 난파물제거협약에 따른 영향 및 과제	22
1. 난파물제거협약안 채택의 영향	22
2. 향후 과제	27
제3장 난파물제거협약안과 관련된 국제협약	31
제1절 선박의 해양사고에 따른 연안국의 개입관련 국제협약	31
제2절 공해개입협약 및 의정서	32
1. 채택배경 및 목적	32
2. 난파물제거협약안과의 관련성	33
제3절 해양사고구조협약	36
1. 목적	36
2. 난파물제거협약안과의 관련성	37
제4절 민사책임협약 및 의정서	40

1. 민사책임협약 및 기금협약의 채택배경 및 목적	40
2. 난파물제거협약안과의 관련성	42
제5절 기타 민사책임협약	44
1. 핵물질손해배상 관련 협약	44
2. 위험·유해물질협약	45
3. 연료유협약	46
제4장 난파물제거협약안의 주요내용	49
제1절 일반원칙 및 적용범위	49
1. 용어의 정의	49
2. 목적 및 일반원칙	61
3. 적용범위	65
제2절 일반의무규정	68
1. 난파물의 보고	68
2. 위태의 결정	72
3. 난파물의 위치	74
4. 난파물의 표시	75
5. 난파물의 제거조치	78
제3절 강제보험제도	84
1. 난파물의 위치지정, 표시, 제거작업을 위한 재정보증	84
2. 강제보험제도	85
3. 제소기간	94
4. 강제보험제도의 도입논의	95
제4절 종결 규정	98
제5장 결 론	99
참고문헌	103

표 목 차

<표 1> 우리나라 총 침몰선박 현황('83~2004. 9)	25
<표 2> 선종별 침몰선박 현황('83~2004. 9)	25
<표 3> 톤수별 침몰선박 현황('83~2004. 9)	25
<표 4> 해역별 침몰선박 현황('83~2004. 9)	26
<표 5> 수심별 침몰선박 현황('83~2004. 9)	26
<표 6> 선박소유자의 책임한도액	89

Abstract

As an organization under the Charter of the United Nations, the International Maritime Organization(IMO) is the organization competent of the United Nations to adopt maritime regulations and standards dealing with safety of navigation and the protection of the marine environment from international shipping activities.

Under the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982) and the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Case of Oil Pollution Casualties (Intervention Convention 1969), as amended by the Protocol of 1973 thereto, they define that the coastal States may limitedly take measures within the exclusive economic zone area beyond and adjacent to the territorial sea to prevent, mitigate or eliminate grave and imminent danger to their coastal area or related interests from any maritime casualty which may reasonably be expected to result in major harmful consequences.

Yet, as a ship's size becomes increasingly larger and her speed becomes faster, there have been much more wrecks than expected within the exclusive economic zone, which pose threats to the safety of navigation. IMO's Legal Committee considered how to remove this kind of abandoned wreck but which is not grave and imminent danger to coastal states and their coastal areas and related interests within the exclusive economic zone.

To this end, the IMO's Legal Committee took steps to develop the Convention on wreck removal to remove wreck effectively, which

haven't been applied by the UNCLOS 1982, Intervention Convention 1969 and its Protocol 1973. The impractical articles regarding the draft Convention on Wreck Removal have long been discussed, since it prepared the draft text at 73rd session of the Legal Committee for the first time.

In the wake of a series of meetings, most of articles under the draft Convention on Wreck Removal prepared and is to be reviewed once again at the upcoming 91st session of the Legal Committee to be held in April, 2006 and the Diplomatic Conference to be held in October, 2006 to adopt the Convention on Wreck Removal.

In the event this newly adopted Convention enters into force, it would fill an existing gap in the present Maritime Law Regime and would assist coastal States in resolving a difficult problem to deal with wreck to ensure the safety of navigation and to prevent marine pollution.

The primary purposes of this study aim to introduce a main contents of the draft Convention on Wreck Removal, to review the deliberated matters of it during sessions of the Legal Committee, to suggest what my findings analyzes, and to propose how Republic of Korea should deal with the newly-adopted Convention on Wreck Removal after it enters into force.

The main contents of the draft Convention on Wreck Removal contain the process from a time to consider a ship as a wreck under this Convention, reporting wreck, determination of hazard, locating wreck, marking of wreck. and measures to facilitate the removal of wreck.

Furthermore, this Convention establishes the relations among the

Affected States, registered owner, State of the ship's registry and nearest coastal States, and introduces the compulsory insurance system to secure financial security for wreck removal.

This study reviewed those adoption backgrounds and the main contents of the Intervention Convention 1969 and its Protocol 1973, the Salvage Convention 1989 and the International Civil Liability Conventions like CLC, Nuclear, HNS or Bunker Convention and made comparative analysis between these Conventions and the draft Convention on Wreck Removal.

Then this study again analyzed the main issues of the draft Convention on Wreck Removal and the relevant provisions of national maritime law. By this analysis, it revealed main legal provisions that need to be introduced in order to ratify the Convention.

Considering 25 European countries including the nations(the Netherlands, Denmark, Belgium, and Germany) which have the exclusive economic zone of low water depth in the north-western European sea will be quite ratify this Convention on Wreck Removal within the realms of possibility. It is expected that the draft Convention on Wreck Removal will entry into force early after being adopted at the diplomatic conference in 2006.

Due to the reason that Korean merchant ships are to be directly influenced by the draft Convention on Wreck Removal, It is necessary that the Korean government preview the contents of the Convention prior to adopting it into the contents of the national maritime law regime.

There seems to be two ways to proceed : adopting some contents of the draft Convention on Wreck Removal into the national law

regime, or legalizing a single enactment. In the case of adopting the first method, it is proper for "the Marine Traffic Safety Act" to be accepted, which coincides with the aim of the draft Convention on Wreck Removal targeting safety of navigation.

Yet, it is necessary to deeply consider that "the Marine Traffic Safety Act" covers ships only within the territorial sea and internal waters, the newly proposed national law regime should include the contents of the draft Convention on Wreck Removal that includes the exclusive economic zone.

It should also be reviewed to introduce the compulsory insurance system to "the Compensation for Oil Pollution Damage Guarantee Act", which established the similar system as this draft Convention. Japan also amended its "Law on Liability for Oil Pollution Damage" which is similar to the "the Compensation for Oil Pollution Damage Guarantee Act" in Republic of Korea, to cover claims for bunker pollution and expenditures for wreck removal on 14, April 2004.

In conclusion, it is necessary to prepare the counter-measures actively considering the influence on ship's owners and the Korean government at 91st session of Legal Committee to be held in April, 2006.

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

오늘날 우리나라 수출입 물동량의 98퍼센트 이상을 선박에 의해 해상 운송이 담당하고 있고¹⁾, 선박은 자동화, 대형화 및 고속화되어가고 있는 추세이며, 과학 기술은 급진적으로 발달하고 있다. 이에 기인하여 해양생물자원의 보존 문제, 해양환경의 보전 문제 및 해저 광물자원 개발 문제 등이 대두되고 있으며, 선박으로부터의 유류 및 유류이외의 물질에 의한 사고의 빈발과 환경문제의 대두로 인하여 손해배상책임에 관한 법리는 변화를 거듭하고 있다.²⁾ 국제연합은 해양법회의를 통해 1982년 해양법에 관한 국제연합협약(이하에서는 “유엔해양법협약”이라 한다)을 채택함으로써 국가 권력의 작용 정도에 따라 영해, 접속수역, 배타적경제수역(Exclusive Economic Zone ; EEZ), 대륙붕 및 공해 등으로 분류하여 각종 해양의 법적 지위를 확정하고, 해양의 이용에 관한 국제법 질서를 유지하며, 그 이용 상의 국제분쟁을 평화적으로 해결하기 위하여 해양에 관한 국제법이 마련되었다.³⁾ 이러한 유엔해양법협약에서는 공해는 특정 국가의 관할권에 종속되지 아니하는 해양으로서 모든 국가에 대하여 자유로운 이용에 개방되고, 선박 통항에 관한 한 배타적경제수역에서도 자유로운 이용이 가능하지만⁴⁾ 중대하고 유해한 결과를 초래하는 해양사고⁵⁾가 연안국에게 영향을 미칠 경우 관계이익을 보호할 목적으로 한 조

1) 정영석, 「선하증권론」(부산 : 해인출판사, 2003), 머리말.

2) 정해덕, “개정유류오염손해배상보장법과 유류오염손해배상”, 「법조지」 1998년 5월호.

3) 최종화, 「현대국제해양법(개정증보판)」(부산 : 세종출판사, 2000), 1쪽.

4) 최종화, “PSI 실행상의 법적 한계와 한국의 대응책”, 「해사법연구」 제15권 제2호, 한국해사법학회, 2003. 12, 13쪽.

5) 여기에서 해양사고라 함은 maritime casualty를 의미하며 그 개념은 유엔해양법협

치로서 연안국이 영해이원(領海以遠)의 배타적경제수역 및 공해까지 개입할 수 있도록 규정하고 있다.

국제해사기구⁶⁾(International Maritime Organization, 이하에서는 “IMO”라 한다) 또한 중대하고 유해한 결과를 초래하는 해양사고가 연안국에게 영향을 미칠 경우 관계이익을 보호할 목적으로 1969년 유류오염 해양사고시 공해상 개입에 관한 국제협약⁷⁾(이하에서는 “공해개입협약”이라 한다)과 1973년 선박으로부터의 오염방지를 위한 국제협약⁸⁾(이하에서

약 제221조 제2항 및 공해개입협약 제2조 제1항에서 규정하고 있는 “해양에서의 재난”이라고 설명할 수 있을 것이다. 우리나라는 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」의 1999년 2월 5일 법률 제05809호에 의한 일부개정시 해난(海難)을 해양사고로 개정하였으며 동법 제2조 제1호에서 해양사고를 정의하고 있는 점을 고려하여 이 논문에서는 maritime casualty를 해양사고로 나타내기로 하였다. 보다 상세한 내용은 제4장에서 기술하기로 한다.

- 6) 국제해사기구의 전신은 정부간해사자문기구(IMCO, Intergovernmental Maritime Consultative Organization)이며 1948년 3월 제네바에서 개최된 유엔해사회의에서 유엔전문기구로서 설립되었다. 이후 IMCO의 기능과 역할을 강화하기 위하여 1975년 제9차 총회에서 그 명칭을 IMCO에서 IMO(International Maritime Organization, 국제해사기구)로 개정하는 안이 채택되었고 1982년 5월 22일자로 발효되어 IMO가 새롭게 출범하게 되었다. 그 명칭이 IMCO에서 IMO로의 개정은 실질적으로 구조상 변화는 없었으나 자문(consultive)이라는 용어 때문에 소극적일 수밖에 없었던 기구의 성격이 보다 더 능동적이며 적극적인 것으로 바뀌게 되었다고 할 수 있다.
- 7) 정식명칭은 “International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969”이다. 동 협약은 연안국으로 하여금 공해상에서 해양사고로 인하여 기름에 의한 오염으로부터 자국연안 또는 관련 이익에 대한 위협 또는 그로 인한 위협을 방지, 경감 또는 제거하기 위하여 필요한 조치를 할 권리를 부여하는 것을 목적으로 하고 있으며, 1969년 11월 29일 채택되어 1975년 5월 6일 국제적으로 발효하였다. 2005년 2월 11일 현재 82개국이 가입하고 있으며 우리나라는 가입하지 않았다.
- 8) 정식명칭은 “International Convnetion for the Prevention of Pollution from Ships, 1973”이다. 이 협약은 부속서 I 기름오염, 부속서 II 유해액체물질오염, 부속서 III 포장형태 유해물질오염, 부속서 IV 오수오염, 부속서 V 폐기물오염 등 5개의

는 “해양오염방지협약”이라 한다)을 국제협약으로서 채택하였으며, 이후 1973년 유류이외의 물질에 의한 해양오염사고시 공해상 개입에 관한 의정서⁹⁾(이하에서는 “공해개입협약 의정서”라 한다)와 다수의 민사책임보상과 관련된 국제협약¹⁰⁾을 채택하였다.

그러나 선박에서 해양사고가 발생한 결과, 연안국에게 중대하고 유해한 결과를 초래하지 않지만 적절히 처리되지 않아 선박의 안전항해에 지장을 초래하고 있는 난파물의 경우는 현행 유엔해양법협약 및 기타 민사책임협약에 의해 적용되지 않는 법적 공백이 존재하게 되었다. 이 경우 영해이내에서 발생한 해양사고는 유엔해양법협약 제2조 제3항에서 영해주권은 이 협약, 즉 유엔해양법협약과 기타 국제협약에 따라 행사하도록 규정되어 있으므로 연안국은 국내법에 의해 난파물을 선박소유자의 책임으로 제거하도록 규정할 수 있으며¹¹⁾, 반면에 영해이원의 배타적경제수

부속서가 있으며, 부속서 I 과 II의 조기사행을 위한 1978년 의정서가 채택되었고 부속서VI 대기오염을 추가하기 위한 1997년 의정서가 채택되었다. 또한 이 협약은 1980년 11월 4일 그 명칭을 “the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as Modified by the Protocol of 1978 relating thereto” 로 통일하였으며, 통상적으로 “MARPOL 73/78협약”이라 칭하며 이 논문에서는 “해양오염방지협약”이라고 칭하기로 한다. 각 부속서별 발효일자를 보면, 부속서 I (기름오염)과 II(유해액체물질오염)는 1983년 10월 2일, 부속서III(포장된형태 유해물질오염)은 1992년 7월 2일, 부속서V(폐기물오염)는 1988년 12월 31일이다. 그리고 최근 부속서 IV(오수오염)가 2003년 9월 27일 발효되었으며, 부속서VI(대기오염)은 2005년 5월 19일 발효되었다.

9) 정식명칭은 “Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973”이다. 동 협약은 1969년 공해개입협약과 동일한 목적으로 기름이외의 해양오염물질에 적용하기 위해 제정되었다. 1973년 11월 2일 채택되어 1983년 3월 30일 국제적으로 발효하였다. 2005년 2월 11일 현재 47개국 이 가입하고 있으며 우리나라는 가입하지 않은 상태이다.

10) 민사책임보상과 관련된 국제협약에는 1969년 민사책임협약, 1960년 파리협약, 1963년 비엔나협약, 1996년 위험·유해물질협약 및 2001년 연료유협약 등이 있으며, 상세한 내용을 제3장에서 기술하기로 한다.

역에서 연안국은 이러한 난파물에 대해 개입할 아무런 법적 제도가 마련되어 있지 않다는 것이다.

IMO는 이러한 점에 관심을 갖고 난파물에 대하여 연안국이 개입할 수 있고 선박소유자로 하여금 강제적인 민사책임을 부여할 수 있도록 난파물제거협약을 성안하기 위해 제63차 법률위원회(Legal Committee)¹²⁾에서부터 논의하기 시작하여 제73차 회의에서 최초로 난파물제거협약 초안이 마련된 후 다른 의제들을 우선적으로 논의하게 되어 심도있는 논의가 이루어지지 못하였다. 실질적으로는 제84차 회의부터 논의하였다고 할 수 있으며, 그 결과 모든 선박을 대상으로 하여 선박소유자에 대한 무과실책임 부여, 난파물의 표시 및 제거에 따른 손해배상 책임한도액 설정, 협약상의 책임보장을 위한 선박소유자의 책임보험 가입의무화 및 당사국 정부에게 자국 선박에 대해 해당 선박소유자의 책임보험 가입여부 확인 후 증명서발급의무 부과 등을 주요내용으로 한 난파물제거협약안에 대해 거의 심의를 마친 상태이며 2006년도 4월경 제91차 회의를 거쳐 2006년 협약 채택을 위한 외교회의에 상정할 예정에 있다.

따라서 이 논문에서는 IMO에서 난파물제거협약안의 제정배경, 현재까지 논의된 사항, 주요내용 및 쟁점사항을 정리하여 이해하는 것을 1차적 목적으로 한다. 아울러 난파물제거협약안 채택시 국내수용방안을 마련하기 위한 사전검토 측면에서 난파물제거협약안의 주요내용과 관련 국제협약 및 국내법의 내용을 비교·분석한 후 가능한 범위에서 국내법에의 수용방안을 제시하고자 한다.

11) 황석갑, “국제해법회 난파물제거협약 초안에 관한 견해”, 「한국해법학회지」 제19권 제2호, 한국해법학회, 1997. 10, 232쪽.

12) IMO의 법률위원회는 토리캐년호 사고에 따른 피해보상 등 법률적 제반 문제를 다루기 위하여 임시로 설치되었으나 그 후 정식위원회가 되었다. 주요 업무는 해상운송에서 야기되는 오염손해에 대한 책임과 보상, 구조 및 원조, 외국항에 있는 선박, 여객 및 수화물 등에 관한 법적 문제를 다루고 있으며, IMO의 업무범위 내에 속하는 모든 법률사항을 심의하고 있다.

제2절 연구의 범위 및 방법

이 연구는 난파물제거협약안이 아직 채택되지 않았으며 장기간 법률위원회에서 논의되었기 때문에 난파물제거협약안의 주요내용을 정확히 이해하기 위해서는 난파물제거협약안의 제정배경과 법률위원회의 논의과정에서의 쟁점사항 그리고 기존 국제협약과의 연계성에 대한 검토가 선행되어야 할 필요성이 있고, 이를 바탕으로 난파물제거협약안의 주요내용과 국내법간의 연계성을 비교하여 난파물제거협약안을 국내법에 수용할 경우 정보를 제공하고 가능한 범위에서 국내수용방안에 대해 기술하고자 다음과 같이 구성하였다.

먼저 제1장 서론에서는 이 논문을 연구하게 된 배경 및 목적을 설명하고 연구의 범위와 방법에 대해 기술한다.

제2장에서는 IMO의 법률위원회에서 난파물제거협약안을 제정하게 된 배경과 IMO가 이러한 새로운 국제협약을 성안할 권리가 있는가에 대해 법률위원회에서 논의된 내용을 검토한다. 또한 법률위원회의 매 회의에서 논의되었던 주요 내용과 쟁점사항에 대해 검토하고 난파물제거협약안이 국내에 미칠 영향과 차기 회의에서 논의될 수 있는 사항에 대해 기술한다.

제3장에서는 난파물제거협약안과 관련있는 1969년 공해개입협약 및 1989년 해양사고구조협약과 1969년 민사책임협약, 1996년 위험·유해액체물질협약, 2001년 연료유협약 등 국제민사책임협약의 채택배경 및 목적과 난파물제거협약안과의 관련성 등 상관관계를 비교·검토하여 난파물제거협약안의 주요내용을 보다 용이하게 이해하는데 정보를 제공하고 자 한다.

제4장에서는 난파물제거협약안의 주요내용에 대해 기술하였으며 또한 국내법에서 난파물제거와 관련하여 규정하고 있는 내용을 함께 기술하여 난파물제거협약안과 국내법을 상호 비교할 수 있도록 하여 향후 난파물

제거협약안의 국내법 수용시 기초 자료가 될 수 있도록 하고자 한다.

그리고 결론인 제5장에서 난과물제거협약안에 대해 검토의견을 기술하고 난과물제거협약안의 국내법 수용방안에 대해 검토 의견을 제시하고자 한다.

제2장 난파물제거협약안의 제정 및 과제

제1절 난파물제거협약의 제정배경과 IMO의 제정권리

연구의 배경에서 언급한 바와 같이 IMO는 영해이원의 배타적경제수역에서 발생한 난파물이 적절히 처리되지 않아 선박의 안전항해에 지장을 초래하고 있다는 점에 관심을 갖고 연안국에게 그러한 난파물이 적절히 처리될 수 있도록 개입권리를 부여하고 난파물의 선박소유자가 난파물 제거비용을 보증하는 국제적인 기준을 마련하고자 이 협약의 제정을 추진하게 되었다.

논의 과정에서 이 협약의 제정과 관련하여 IMO가 이러한 난파물을 통제할 수 있는 국제적인 협약을 성안할 수 있는 권리가 있는지에 대해 의문을 제기하게 되었다. 그 이유를 보면 유엔해양법협약 제221조 제1항¹³⁾, 공해개입협약 제1조 제1항¹⁴⁾ 및 공해개입협약 의정서 제1조 제1항에서 선박의 해양사고에 따른 연안국의 개입은 연안국의 연안과 관계이익에 중대하고 유해한 결과를 초래하거나 초래할 것으로 예측되는 재앙적 성격의 오염손해에 극히 한정하여 적용한다는 것이며, 또한 유엔해양

13) 유엔해양법협약 제221조(해양사고에 기인한 오염방지조치) 제1항 : 이 장(제12장 해양환경의 보호 및 보전)의 어떠한 규정도 중대하고 유해한 결과를 초래할 것으로 예측되는 해양사고 또는 그 사고와 관련된 행위에 의한 오염이나 오염위험으로부터 해안이나 어업을 포함한 관계이익을 보호할 목적으로 국가가 성문국제법 또는 관습국제법에 의거하여 실제손해 또는 위험손해에 비례하는 조치를 영해이원까지 취하고 집행할 권리를 침해하지 않는다.

14) 공해개입협약 제1조 제1항 : 이 협약의 당사국은 매우 유해한 결과를 초래하리라고 합리적으로 예측되는 해양사고 또는 이와 관련된 행위에 수반하는 유류에 의한 해양의 오염 또는 그의 위험으로부터 생기는 자국의 연안 또는 관계이익에 대하여 중대하고도 급박한 위협을 방지·경감 또는 제거하기 위하여 필요한 조치를 공해상에서 취할 수 있다.

법협약 제221조 제2항 및 공해개입협약 제2조 제1항에서 해양사고에 대해 정의하고 있으나 그 정의에 난파물을 명시적으로 포함하고 있지 않기 때문에 난파물과 관련하여 적용수역에서의 항해안전 및 환경보호와의 연결이 불명확하다고 본다는 것이다.¹⁵⁾ 즉 현행 국제법상 연안국은 항해의 안전이 문제되지만 심각한 해악을 가져오지 않는 오염손해를 야기하는 난파물에 대해 개입하지 못한다고 해석될 수 있을 것이다.

그러나 항해의 위험을 안고 있는 난파물은 환경에 대한 위험도 거의 확실히 안고 있기 때문에 항행하는 선박이 이러한 난파물과 충돌하게 되면 비록 유류 기타 위험물을 적재하고 있지 않았다고 할지라도, 해당 선박은 연료유를 바다에 유출하여 심각한 환경손해를 야기할 수 있으며, 난파물은 해양생물을 질식사시키고, 산호초를 파손시키거나 어류의 산란 방해 등과 같은 다른 형태의 환경손해를 야기할 수 있게 되므로 궁극적으로는 연안국이 개입할 권리가 있다고 보며, 또한 다른 한편으로 해양법은 널리 관습법의 영향을 받고 있다고 볼 수 있는 데 현실적으로 진전되고 있는 선박의 대형화의 추이에 맞추어 과거의 전통적 개념을 벗어나서 진보적인 개념으로 처리하여야만 그 목적을 달성할 수 있으므로 난파물제거협약과 같은 제도를 확립할 필요가 있다고 볼 수 있다는 것이다.¹⁶⁾

이와 같이 유엔해양법협약, 공해개입협약 및 공해개입협약 의정서에 위배되지만 난파물에 의하여 야기되는 환경위험을 제거하기 위한 목적으로 IMO에서는 이 협약을 제정할 수 있을 것인가에 대해 의문을 제기하여 국제연합(UN)의 해양문제·해양법부(DOALOS)¹⁷⁾에 자문을 구하였으며 그 결과 IMO가 이 협약을 제정할 수 있다고 하였다.¹⁸⁾

15) 황석갑, 전계논문, 233쪽.

16) 황석갑, 상계논문, 233쪽.

17) Division of Ocean Affairs and the Law of the Seas.

18) IMO, the Mandate of IMO to Regulate the Coastal State Intervention

즉 IMO가 이 협약을 제정할 경우 해당 협약은 유엔해양법협약 제221조 제1항, 공해개입협약 및 공해개입협약 의정서에 위배되지만 유엔해양법협약 제237조 규정에 의하여 유엔해양법협약의 일반원칙과 특별한 의무를 포함하는 특별협약으로서 효력을 가질 것이며, 유엔해양법협약에서 난파물제거에 대한 명시적인 언급이 없다는 것이 IMO가 배타적경제수역에서 항해의 안전을 해치는 위대한 난파물의 제거에 개입할 권한을 연안국에 부여하는 새로운 규정을 제정하지 못하게 하지는 않을 것이고, 유엔해양법협약은 항행의 안전을 확보하고 해양 환경을 보존하고 보호할 의무를 일반적 원칙으로서 모든 국가에 부여하고 있으며, IMO는 이 협약을 제정할 IMO의 권한과 관련하여, 유엔해양법협약하에서 국제항해에 종사하는 선박을 위해 항해의 안전과 해양환경의 보호를 다루는 규정과 기준을 채택할 자격이 있는 기구라는 점은 일반적으로 받아들여지고 있으므로 이 협약을 채택할 IMO의 자격은 의심할 바 없는 것이다. 그리고 IMO는 규정을 제정함에 있어서 유엔해양법협약의 규정들을 항상 고려하여야 하고 이들과 합치하여야 하지만, 어떠한 사항에서 유엔해양법협약이 침묵하고 있는 경우에 그 사항에 대한 국제적인 규정을 제정할 수 있다고 보며 이를 인정하지 않을 경우 이 분야에서 법의 발전은 동결될 것이고 세계적인 권한을 수행하여야 할 IMO의 권능은 부당하게 제한받게 되기 때문에 결론적으로 IMO는 영해이원에서 발생한 난파물의 존재가 항해에 지장을 초래하고 연안국에 피해를 주고 있으나 유엔해양법협약, 공해개입협약 및 공해개입협약 의정서에 의해 적용을 받지 않는 난파물을 효율적으로 제거하기 위하여 난파물제거협약안을 제정할 수 있으며, 그 규정은 오염의 위험만 안고 있는 난파물의 경우 유엔해양법협약, 공해개입협약 및 공해개입협약 의정서의 적용범위에 보충적으로 적용되는 것으로서 연안국의 오염손해를 방지·경감 또는 통제하려는 행위가 특정 사고에 의하여 발생된 오염이 심각하고 현재성이 있는 위험이 아니

Powers in the EEZ, Note by the Secretariat(LEG 86/4/1).

거나 중대하고 유해한 결과를 낳는 것으로 고려되지 않는다는 사실 때문에 유엔해양법협약, 공해개입협약 및 공해개입협약 의정서의 적용범위를 벗어나는 경우에 적용된다고 볼 수 있다.¹⁹⁾ 그러므로 난파물제거협약안은 항해의 안전과 해양오염의 관점에서 현행 해법 체제의 현존하는 간극을 메우고 연안국으로 하여금 어려운 문제를 해결할 수 있다고 생각한다.

제2절 난파물제거협약안의 논의경과와 쟁점사항

1. 난파물제거협약안의 논의경과

IMO의 법률위원회에서 난파물제거에 대해 관심을 갖고 의제가 제출된 것은 제63차 회의부터라고 할 수 있다. 이후 제65차 회의에서 항해에 위험을 초래하고 있는 대륙붕 및 배타적경제수역내에 존재하는 폐용되거나 유기된 해상구조물에 대해 논의를 하였고, 제67차 회의에서는 IMO의 기술협력위원회에서 논의하였던 사항이 정보로 제공되었다. 그리고 제69차 회의에서는 난파물제거협약안에 대한 논의의 필요성과 목적에 대해 벨기에 등 유럽 5개국이 의견을 제시하였으나²⁰⁾ 논의의 중요성에 대해서는 인정하되 이미 정해진 우선순위의 안전인 위험·유해물질협약 및 1976년 해사채권에 대한 책임제한에 관한 협약(LLMC, 이하에서는 “1976년 해사채권책임제한협약”이라 한다)²¹⁾의 개정 등을 처리한 후 논의하기로 정

19) 김인현외 3인, 「국제해사기구 제86차 법률위원회 회의 참가보고서」, 2003. 5, 제3절.

20) IMO, Wreck Removal and related Issues submitted by Belgium, Germany, Greece, the Netherlands and the United Kingdom(LEG 69/10/1).

21) 정식명칭은 “Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976”이며, 1976년 11월 19일 채택되어 1986년 12월 1일 발효되었다. 2005년

함으로서²²⁾ 결국 제73차 회의에서 최초로 공해개입협약, 해양사고구조협약, 민사책임협약, 해양오염방지협약 및 해사채권책임제한협약 그리고 유류오염대비·대응 및 협력에 관한 국제협약(OPRC협약) 등을 기초로 하여 난파물제거협약의 초안이 마련되었다. 그리고 국제해법회(Comite Maritime International ; CMI)는 1974 및 1975년에 난파물제거와 관련된 각 국가의 의견을 수집분석하기 위해 설문서를 보냈으며, 그 결과를 1997년 4월에 개최된 제75차 회의에서 의제문서로서 제출하였고, 1997년 6월에 개최된 국제해법회 100주년기념 국제학술대회에서 IMO의 난파물 제거협약안에 대해 논의한 바 있다.

이 논문에서는 난파물제거협약안에 대해 심도있게 논의되었던 제78차 회의 이후의 내용을 정리하였다.

먼저 1998년 10월에 개최된 제78차 회의²³⁾에서는 위태(hazard)의 정의와 관련하여 다른 국제협약에서 규정하고 있는 환경위험성을 포함할 것인지 여부에 대해 논의가 있었다²⁴⁾. 그리고 지리적 적용범위와 관련하여서는 대륙붕 상부의 해상에도 적용할 것인가에 대해 의문이 제기되어 이에 대해 논의한 결과, 획일적이고 명확한 지리적 적용범위를 획정하기 위해 배타적경제수역으로 한정하자고 하였으며, 국제해법회는 이 개념은 매우 복잡하고 다수의 국가에서 아직 해결되지 않은 사안이며, 1996년 위험·유해물질협약 제3(b)조와 연계하여 문제를 해결하여야 할 것이고,

2월 11일 현재 체결국은 47개국이며 우리나라는 이 협약을 상법에 수용하고 있다.

22) 손주찬, “제69차 IMO법률위원회 참석보고” 「한국해법회지」 제15권 제1호, 한국해법학회, 1993. 12, 323쪽.

23) IMO, Study of the Law of Wreck Removal submitted by CMI(LEG 87/4/1) and Report of the Legal Committee on the Work of Its Seventy-eighth Session(LEG 78/11).

24) 국제해법회는 위태의 정의와 관련하여 책임영역(liability regime)에 있어서, 이 규정이 1996년 위험·유해물질협약으로부터 국제적으로 면제되는 석탄 및 기타 고체상태의 산적화물운반선박에 대해서도 적용되는가에 관심을 나타내었다.

특히 난파물제거협약안은 배타적경제수역 또는 이와 동등한 해역으로 적용범위를 한정하여야 할 것임을 피력하였다.²⁵⁾ 공해개입협약 제6조를 기초로 하여 제정된 국가책임에 관한 규정의 경우 국가책임은 각 국가의 국내법에서 서로 다르게 규정하고 있다는 점과 1969년 민사책임협약 및 1996년 위험·유해물질협약에서도 협약의 폭넓은 비준을 저해하는 국가 책임을 규정하고 있지 않다는 점을 고려하여 삭제하기로 하였다. 난파물 제거와 관련하여 화물의 기여(contribution)는 적용 가능한 국내법 및 해양사고구조협약에 의거하여 구조업자는 구조된 전체 또는 일부의 화물의 화주로부터 기여를 요청할 수 있도록 규정하였다. 또한 난파물제거협약안의 목적은 난파물뿐만 아니라 해양사고를 처리하는 것이므로 해양사고에는 표류선박이나 난파물이 될 것으로 기대되는 선박은 포함하지만 표류선박은 결코 난파물이 될 수 없다는 지적이 반영되어 해양사고에 대한 정의를 신설하였다.²⁶⁾ 제소기간(time bar)의 경우 난파물제거협약안 제9조에서 전체제소기간을 10년으로 규정하고 있는 것은 해양사고구조협약 제23조 제1항에서 선박의 사고발생일자로부터 2년으로 규정하고 있는 점과 피해채약국이 선박소유자에게 손해배상청구를 하는데 있어서 3년의 기간은 충분하다는 점 그리고 1969년 민사책임협약 및 1996년 위험·유해물질협약에서도 손해배상청구권에 따른 제소기간은 손해배상청구권이 명확하게 발생한 날로부터 3년 이내이며, 전체 제소기한(overall time limit)은 6년 이내로 하고 있다는 점 등을 고려하여 1996년 위험·유해물질협약과 동일하게 규정하였다. 공개입찰제도는 굳이 각 체약국의 국내법과의 조화를 이룰 필요성이 없으며 협약의 비준에 저해될 뿐이므로 삭

25) 제79차 회의에서 지리적 적용범위를 배타적경제수역으로 한정하기로 하였으며 그 문구는 1996년 위험·유해물질협약 및 1969년 민사책임협약의 1992년 의정서와 동일한 내용으로 규정하였다(LEG 79/11 para. 60).

26) 이후 논의 결과 선박이 협약상 난파물에 해당되기 위해서는 해양사고가 전제되어야 하는 것으로 규정하였다.

제되어야 한다는 국제해법회의 주장이 수용되어 삭제하였으며, 선박으로부터 유실된 화물(cargo lost)도 난파물로 간주하여야 한다는데 의견의 일치를 보았다.

1999년 4월에 개최된 제79차 회의²⁷⁾에서는 유엔해양법협약 제236조와 연계하여 군함 및 비상업용 국유·공유선박을 난파물제거협약안에서 면제하는 주권면제규정을 신설하였고, 난파물제거협약안 제4조에서 난파물의 보고와 관련하여 선장 또는 책임있는 기타의 자가 피해체약국의 책임당국에 보고하고, 또한 선박소유자 및 그 대리인이 적어도 24시간 이내에 기국과 피해체약국에게 보고하도록 규정한 것이 매우 모호하고 복잡하다는 지적이 있어 재검토하기로 하였다. 난파물제거협약안 제6조 난파물의 표시는 항해에 위해한 경우에 국한하고, 그 표시는 국제해상충돌방지규칙 제27조 및 제37조에 의한 조종불능신호 및 조난신호등의 경고신호 및 등화로서 충분하다는 의견이 제기되었으나 수용되지 않았다. 특히 국제해운연맹(International Chamber of Shipping ; ICS)은 선박소유자가 어떠한 구조업자와 계약을 체결할 수 있도록 할 것과 수중이 아닌 수면상에서 선박의 항해에 실질적인 위협을 주는 난파물에만 적용하자는 의견을 제시하였고, 또한 강제보험제도 반대와 제78차 회의에서 신설한 화물의 기여조항을 삭제할 것을 주장하였다.²⁸⁾

1999년 10월에 개최된 제80차 회의²⁹⁾에서는 특이사항이 없이 통신작업반의 검토 자료를 설명하는 정도에서 논의가 되었다. 통신작업반 보고³⁰⁾

27) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Seventy-ninth Session(LEG 79/11).

28) IMO, Draft Convention on Wreck Removal submitted by the ICS(LEG 79/5/1).

29) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty Session(LEG 80/11).

30) IMO, Report of the Correspondence Group on Wreck Removal(LEG 80/5) para.10.

내용 중 난파물의 제거조치와 관련하여 선박소유자는 피해체약국이 지정한 기한이내에 난파물을 제거하여야 하므로 이에 앞서 “피해체약국이 난파물이 위태하다고 결정한 경우에는 피해체약국은 선박소유자에게 즉시 통보하여야 한다.”는 규정이 신설되었다.³¹⁾

2000년 4월에 개최된 제81차 회의³²⁾에서는 난파물제거협약안 제4조에서 난파물의 보고에 대한 규정이 매우 모호하고 복잡하다는 제79차 회의에서의 지적을 반영하여 선박소유자가 피해체약국에게 보고하는 것으로 단순화시켰다. 또한 난파물제거조치에 따른 피해체약국의 과도한 개입을 견제하기 위하여 공해개입협약 제5조와 유엔해양법협약 제56.2조, 제78.2조, 제194.4조³³⁾ 및 제225조를 기초로 하여 보호조치규정이 신설되었다.³⁴⁾ 그리고 난파물의 정의에 “통제 불가능한 선박(uncontrolled ships)”을 포함하자는 의견이 제시되었으나 통제 불가능한 선박은 통상적인 선박 운항상의 일부로서 1972년 국제해상충돌방지규칙³⁵⁾에서 정의된 조종불능선(not under command)³⁶⁾에 해당되므로 난파물의 정의에 해당되지

31) 국제자연보존연맹(International Union for Conservation of Nature and Natural Resources ; IUCN)이 주장하여 반영되었다.

32) IMO, Report of the Correspondence Group on Wreck Removal(LEG 81/6) and Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-first Session(LEG 81/11).

33) 유엔해양법협약 제194조 제4항 : 해양환경오염의 방지, 경감, 통제조치를 취함에 있어서 국가들은 이 협약에 따라 타국이 수행하는 권리행사 및 의무이행상의 활동에 부당한 간섭을 삼가야 한다.

34) 이러한 보호조치규정은 현행 난파물제거협약안 제2조 제2항 및 제3항에 수용되어 있다.

35) 정식 명칭은 “Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972”이며, 1972년 10월 20일 채택되어 1977년 7월 15일에 발효되었다.

36) 1972년 국제해상충돌방지규칙 제A편 제3(f)규칙 ; 조종불능선박이라 함은 어떠한 예외적인 사정으로 인하여 이 규칙에 의해 요구에 따라 조종할 수 없고 그 결과 다른 선박의 진로를 피할 수 없는 선박으로 정의하고 있으며, 이것은 일정 제한된 기

않는다고 하였으며, 난파물제거협약안에서 위험한 난파물의 제거조치에는 선박이 난파물이 되는 것을 방지하기 위한 조치를 포함한다고 볼 수 있으므로 1992년 민사책임협약 및 1996년 위험·유해물질협약과 같이 방제조치(preventive measures)³⁷⁾에 대한 정의를 신설하자는 제안이 있었으나 수용되지 않았다.

2000년 10월에 개최된 제82차 회의³⁸⁾에서는 특별한 논의사항이 없었으며 재정보증문제 등 중대 사안들을 해결한 후 2004-2005년 외교회의에 상정하기로 하였고 재정보증문제에 대해 선주상호보험조합 국제그룹이 난파물제거를 담보할 수 있는 적절한 보험의 형태 등에 대해 의견을 제시하기로 하였다.

2001년 10월에 개최된 제83차 회의³⁹⁾에서 선주상호보험조합 국제그룹⁴⁰⁾은 재정보증과 관련하여 P&I보험에 가입할 경우 난파물제거에 관하여 적합하게 담보되므로 난파물제거협약안에서 강제보험제도의 제정을 반대하며, 난파물제거협약의 제정은 아무런 이득이 되지 않으므로 1999

간동안 통상적인 선박운항의 일부가 기술적인 이유로 인해 조종불능상태에 놓인 경우의 선박을 말한다고 할 수 있을 것이다.

37) “preventive measures”에 대해 외교통상부가 1992년 민사책임협약 의정서를 조약 제1452호로 관보에 게재할 때 “예방조치(豫防措置)”로, 목진용·최동현은 「선박 연료유 오염손해배상협약 대책 연구」 부록2 Bunker협약안 제2조 제(b)항과 유류오염손해배상보장법 제2조 제6호에서 “방제조치(防除措置)”로, 그리고 황석갑의 논문 “국제해법회 난파물제거협약 초안에 관한 견해”에서 “방지조치(防止措置)”로 번역하고 있다. 이 논문에서는 1969년 민사책임협약 제1조 제7항의 의미상 “방제조치”가 보다 합당하다고 생각되므로 “방제조치”로 한다.

38) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-second Session(LEG 82/12).

39) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-third Session(LEG 83/14).

40) IMO, Draft Convention on Wreck Removal submitted by the International Group of P&I Clubs(LEG 83/5).

년 11월 25일 채택한 총회 결의서 A. 898(21) “해사채권의 선주책임에 관한 지침”에 따라 해결되어야 한다고 강력히 주장하였다. 말레이시아정부⁴¹⁾는 1997년 11월 23일 Port Klang에서 접안작업중 선체절단으로 침몰한 An Tai호 사고에 대해 보고를 하였으며, 난파물제거협약안이 조기에 성안되기를 기대한다는 취지의 발언을 하였다.

2002년 4월에 개최된 제84차 회의⁴²⁾에서 등록선주로 하여금 강제보험에 가입하도록 하는 제도를 도입하기로 결정하였으며 이에 따라 난파물에 의한 손해배상책임을 부담하는 자와 강제보험을 가입하여야 하는 의무자가 등록선주가 되어야 하므로 “선박소유자”에 대한 정의를 등록선주로, 그리고 기국은 선적국으로 수정하였고, 등록선주의 책임한도제도와 관련하여 개정된 1976년 해사채권책임제한협약 제18조의 유보조항에 의해 각국이 난파물채권에 대하여는 등록선주의 책임을 제한하지 못하도록 하고 있는 경우가 있으므로 이에 대한 보완조치가 규정되어야 한다는 의견이 제시되었다. 난파물제거협약안 제1조 제5호의 위태에 대한 정의에 대해 난파물제거협약안의 목적은 항해안전의 장애와 해양환경의 피해를 주는 위태한 난파물을 제거하는 것이며, 일차적으로 안전항해에 있고 해양환경에 대한 위협제거는 부차적인 것이 된다는 점이 고려되어 위태는 항해안전의 장애 또는 해양환경의 피해를 주는 것이 될 것이므로 각각 독립된 문구로 규정하기로 하였다. 그리고 화주의 책임을 부과하고 있는 난파물제거협약안 제11조 제2항⁴³⁾에 대하여 화주에게 책임을 부과하기 위해서는 과실이 있는 화주와 과실이 없는 화주로 식별되어야 하는데 그 식별이 어려우며 혼란을 발생시키므로 삭제하자는 의견이 수용되어 삭제

41) IMO, Experience of An Tai Incident submitted by Malaysia(LEG 83/5/2).

42) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-fourth Session(LEG 84/14).

43) IMO, Draft Convention on Wreck Removal submitted by the Netherlands (LEG 84/4) Annex 1, page 8.

되었다. 특히 난파물제거협약안이 공해개입협약과 중복되므로 공해개입협약의 의정서로 개발하자는 의견이 제시되었으나 공해개입협약은 오염사고의 경우에만 적용하는 것이므로 항해의 안전을 주목적으로 하는 난파물제거협약안과는 차이가 있으며 또한 환경오염에 관해서는 공해개입협약에 의해 처리되지 않는 해양환경오염을 규제하는 새로운 독자적인협약의 형태로 개발하여야 하므로⁴⁴⁾ 난파물제거협약안의 개발을 지속하자는 의견이 지배적이었다.

2002년 10월에 개최된 제85차 회의⁴⁵⁾에서 난파물의 정의와 관련하여 선박이 해양사고를 당한 경우 선박소유자 및 선장은 구조업자 등에게 구조요청을 하여 선박의 구조작업을 실행할 것이며, 이 경우는 해양사고구조협약이 우선적으로 적용될 것이고, 이후 해양사고구조협약 제19조에 의해 선박소유자 및 선장이 위험에 처한 선박의 구조작업 금지를 명시적이고 합리적으로 요청할 경우 해양사고구조협약에 의한 구조작업은 더 이상 진행되지 않을 것이며, 이 때부터 해당 선박은 난파물에 해당되는 것으로 규정하였다. 난파물제거협약안 제1조 제11항에서 규정하고 있는 선적국 대신에 기국이라는 용어를 재규정하자는 의견이 제기되었으나 반영되지 않았다.⁴⁶⁾ 등록선주의 면책사항으로서 테러행위를 명시적으로 규정하자는 의견이 제기되었으나 테러행위는 난파물제거협약안에 묵시적으

44) IMO, the Relationship between the Draft Wreck Removal Convention (DWRC) and the Intervention Convention submitted by the Netherlands(LEG 85/3/1).

45) 김인현·이윤철, 「국제해사기구 제85차 법률위원회 회의 참가보고서」, 2002. 11, 4-6쪽.

46) 독일은 나용선제도에서 이중국적을 허용하고 있고 이 경우 법적인 불명확성을 피하기 위한 것으로서 공법적인 성격을 갖는 난파물제거는 효과적인 관할과 관리에 중점을 두어야 하므로 선적국보다 기국이 보다 적합하며, 특히 난파물의 보고의무자로서 편의치적선의 경우 선적국보다 기국이 보다 합리적이라는 의견을 주장하며 선적국을 기국으로 수정하자고 주장하였었다(IMO, Draft Convention on Wreck Removal submitted by Germany(LEG 85/3/2)).

로 포함되어 있는 사항이므로 삽입하는 것을 대다수 국가가 반대하였다. 선주상호보험조합은 강제보험제도와 관련하여 P&I보험가입증서로서 충분하다는 의견을 재차 주장하였다.

2003년 4월에 개최된 제86차 회의⁴⁷⁾에서 난파물제거협약에 대한 IMO의 성안권리 여부를 국제연합의 해양문제·해양법부에 문의한 결과 제정할 권한이 있다는 것이 인정된다는 회신을 받았다⁴⁸⁾. 등록선주의 난파물제거 및 재정보증책임의 의무는 기국주위에 의해 선적국의 법률에 따라야 하므로 선적국의 국내법에 명시적으로 규정하기로 하였고, 난파물제거협약안은 또한 난파물에 의한 항해안전의 장애와 해양환경의 오염을 방지함을 목적으로 하고 있으며 후자의 경우인 해양환경에 오염을 발생시키는 난파물에 대하여는 유엔해양법협약과 공해개입협약에 의거하여 피해계약국이 배타적경제수역에 있는 난파물에 대한 개입권을 행사할 수 있지만 전자의 경우인 항해안전에 장애를 주는 난파물에 대하여는 기국이 여전히 관할권을 가지고 있으므로, 피해계약국은 선적국의 동의를 받아서 난파물을 처리하도록 하여야 한다는 의견이 수용되어 규정을 신설하기로 하였다.⁴⁹⁾ 선주상호보험조합은 강제보험제도 도입을 재차 반대하였으나, 선주상호보험조합의 선지급원칙이 해결되지 않는 한 그대로 유지하기로 하였다. 등록선주의 책임한도 및 강제보험가입금액은 1976년 해사채권책임제한협약 및 그 개정협약에서 정한 선박톤수에 따라 계산된 액수를 최고한도액으로 하고, 각국에서 적용되는 국내법 또는 국제법상의 책임제한액이 보험금액이 된다고 규정하였다. 난파물의 보고절차에 있어서 “적용가능한 국제협약의 요건에 따라” 이행하도록 규정하고 있는

47) 김인현외 3인, 「국제해사기구 제86차 법률위원회 회의 참가보고서」, 5-8쪽 및 IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-sixth Session(LEG 86/15).

48) IMO, the Mandate of IMO to Regulate the Coastal State Intervention Powers in the EEZ noted by the Secretariate(LEG 86/4/1).

49) 난파물제거협약안 제10조 제9항 및 제10항에 규정하였다.

바 해상인명안전협약 및 해양오염방지협약에 따라 약간의 차이가 있는 점을 고려할 때 어떠한 것에 따라 이행하여야 하는 것이 모호하므로 명확히 하자는 의견이 제시되었다.

2003년 10월에 개최된 제87차 회의⁵⁰⁾에서 강제보험제도의 도입에 따라 난파물의 보고의무자로서 선박소유자에서 등록선주로 수정한 결과, 등록선주는 난파물에 대한 보고의 신속성을 고려할 때 부적절하다는 지적과 함께 이에 대안으로서 국제안전관리규약(ISM Code)에서의 “회사(company)”에 대한 정의를 인용하여 선박의 운항자로 규정하자는 의견이 제기되었고 제88차 회의에서 수용되었다. 난파물제거협약안에서 “난파물에 의해 가장 직접적으로 위협을 받는 이해당사국”이 자주 사용되고 있으나, 너무 문구가 길어 최대위협체약국 또는 피해체약국으로 축약하여 사용하자는 의견이 제시되었고 통신작업반을 통해 피해체약국으로 결정하였다. 난파물제거협약안 제1조 제10항에서 규정하고 있는 영해의 정의는 유엔해양법협약에서 정의하고 있는 영해로 규정하고 있으나, 유엔해양법협약에 가입하지 않는 국가의 경우 문제가 될 수 있으며, 또한 다른 책임협약에서도 영해에 대해 정의하고 있는 규정이 없다는 점을 고려하여 삭제하기로 하였다. 난파물제거협약안 제2조 제4항에서 배타적경제수역을 벗어난 공해상에 대한 연안국의 주권주장의 금지를 명시하고 있는 것과 관련하여 이것은 명백한 원칙에 해당되는 사항이므로 전문(前文)에서 규정하자는 의견이 있었으나 수용되지 않았다.

2004년 4월에 개최된 제88차 회의⁵¹⁾에서 난파물제거협약안의 지리적 적용범위와 관련하여 영해이내 수역의 난파물에 대해 난파물제거협약안의 적용을 원칙으로 하고 전체를 적용할 것인가 아니면 일부 조항만을

50) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-seventh Session(LEG 87/17).

51) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-eighth Session(LEG 88/13).

적용할 것인가에 대해 논의하였으나 결론에 이르지 못하였다.⁵²⁾ 등록선주의 면책과 관련하여 난파물제거협약 발효시 난파물제거협약안과 관련성이 있는 4개의 국제민사책임협약(민사책임협약, 위험·유해물질협약, 원자력협약 및 연료유협약)과의 면책배상 및 적용이 중복되지 않도록 하기 위해 문구에 대해 검토하여 수정하였다.

2004년 10월 개최된 제89차 회의⁵³⁾에서 난파물제거협약안은 비체약국에게 의무를 부가하여서는 아니 되며, 유엔해양법협약이 반영된 국제협약 하에서 비체약국의 책임과 권리가 심히 영향을 끼칠 수 있도록 체약국에게 의무와 권리를 부여하여서는 아니 된다는 점이 반영되어 난파물제거협약안 제2조 제1항을 “체약국은 협약영역내의 위태를 야기하는 다른 체약국의 난파물 제거와 관련하여 이 협약에서 설정된 조치를 취할 수 있다.”로 수정할 것을 제안하였으나 영해이내 수역에 적용할 경우 문제가 될 수 있으므로 향후 추가 논의하기로 하였다. 선장을 난파물의 보고의무자로 추가적으로 삽입하여 주된 의무자는 선장으로 하고, 부수적 의무자는 선박의 운항자로 하자는 의견이 제시되었고 제90차 회의에서 재차 논의하여 일부 문구를 수정하여 수용하였다.⁵⁴⁾ 국제해법회는 피해체약국의 선적국 및 인접연안국과의 자문절차에 구조작업을 수행하고 있는 것으로 알려진 구조업자가 참여할 수 있도록 하자는 것과 피해체약국의 불합리한 개입으로 인한 구조업자의 불이익을 방지하기 위해 보상규정을 마련하자는 제안을 하였으나 수용되지 않았다.⁵⁵⁾ 제86차 회의에서

52) 그러나 제90차 회의에서는 유럽공동체 국가들을 포함한 대다수의 국가들이 영해이내의 영역에 적용하는 것에 반대하여 제3조 제2항 및 제3항을 삭제하기로 하였다.(LEG 90/15, para. 271-274).

53) 해양수산부, 「제89차 법률위원회」(2004.11) 및 IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-ninth Session(LEG 89/16).

54) IMO, Proposed Amendment to Article 7 submitted by Canada(LEG 89/5/5).

55) IMO, the Compatibility of the Draft Convention on Wreck Removal

등록선주의 강제보험가입금액을 1976년 선주책임제한협약 및 그 개정협약의 제한액수로 규정하고 그 의미는 보험가입액의 최고한도액을 나타낸다고 하였다. 그러나 국내법에서 선주책임제한협약보다 높은 액수의 책임제한을 한다면, 문제가 있으므로 최소한도액의 개념으로서 “적어도(at least)”라는 문구를 삽입하여 적어도 동일한 액수의 강제보험에 가입할 것이 제안되어 반영되었다. 등록선주의 강제보험가입면제선박에 대하여 선박의 길이를 기준으로 규정되어 있으나 다른 협약은 총톤수가 산정기준이므로 통일성을 기하기 위하여 톤수개념으로 규정하자는 의견이 제시되었다.

2005년 4월에 개최된 제90차 회의⁵⁶⁾에서 난파물제거협약안 제1조 제13항의 협약의 정의에 대하여 난파물제거협약안에서 난파물제거협약을 언급하고 있는 모든 부분에서 “this”가 선행되고 있으므로 “이 협약(this Convention)”이 일관되게 언급하는 것은 난파물제거협약이라는 것이 명확하기 때문에 협약의 정의를 규정할 필요성이 없다는 제안이 수용되어 삭제되었다. 등록선주의 책임면제사항에 테러행위를 명시적으로 규정할 것인가 여부에 대해서는 아테네협약 개정작업의 후속조치에서 이에 대해 논의하고 있으므로 향후 그 결과를 반영하기로 하였으며, 난파물제거협약안 제13조 제1항에서 등록선주의 손해배상책임한도액을 고려한 강제보험가입액과 관련하여 최소한도금액을 나타내기 위해 “해사채권책임제한협약과 동등하여야 한다.”를 “최소한 개정된 1976년 해사채권책임제한협약과 동등하여야 한다.”로 수정하였다. 이에 대해 국제해법회는 1976년 해사채권책임제한협약의 1996년 개정협약이 2004년 5월 13일 발효되어 비준국과 미비준국간의 강제보험가입금액이 차이가 발생할 수 있다는 점

with the International Convention on Salvage 1989 submitted by CMI(LEG 89/5/2).

56) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Ninetieth Session(LEG 90/15).

과 2001년 연료유협약의 경우 개정된 1976년 해사채권책임제한협약과 동등하도록 규정되어 최고한도액을 규정하고 있다는 점이 지적되어 회기간 통신작업반 및 차기회의에서 논의한 후 결정하기로 하였다.

2. 난파물제거협약안의 쟁점사항

난파물제거협약안의 주요 쟁점사항은 먼저 난파물제거협약안의 적용대상을 설정하는데 중요한 “협약영역”, “난파물”, “해양사고”, “위태” 및 “피해체약국” 등과 강제보험제도의 도입에 따른 “등록선주” 및 “선적국”에 대한 정의에 대해 이해하는 것이라 할 수 있다. 그리고 난파물제거협약안의 목적과 적용범위에 있어서 공해개입협약 및 해양사고구조협약 등과 충돌되거나 중복되는 부분을 어떻게 처리하할 것인가와 난파물의 보고, 난파물에 대한 경고, 위태의 결정, 난파물의 표시 및 제거조치 등에 따른 피해체약국과 등록선주, 선적국 및 인접 연안국과의 상관관계 및 책임의 주체에 대해 이해하는 것이고, 난파물제거협약안을 협역영역 이외 영해이내의 수역에도 적용할 것인가의 여부, 등록선주의 강제보험제도의 도입에 대한 찬반의견과 도입 결정에 따른 강제보험가입금액, 보험가입대상선박, 피보험자 및 증명서 발급업무 등에 대한 내용과 기존의 민사채권국제협약과의 중복에 의한 이중청구방지 등이라 할 수 있다. 마지막으로 난파물제거협약안의 발효요건들을 포함한 종결조항 등이라고 할 수 있다. 이러한 주요 쟁점사항에 대해서는 제4장에서 난파물제거협약안의 주요내용을 검토하는 과정에서 상세하게 기술하기로 한다.

제3절 난파물제거협약안 채택의 영향 및 과제

1. 난파물제거협약안 채택의 영향

난과물제거협약이 채택될 경우 우리나라에 미치는 영향은 강제보험가입에 의해 책임을 부담하게 되는 등록선주와 반사적 이익을 안정적으로 확보하게 되는 난과물에 의한 피해를 입은 이해관계자 그리고 행정업무를 수행하여야 할 정부 등이라 할 수 있을 것이다.⁵⁷⁾ 이 논문에서는 직접적인 영향을 받는 등록선주와 정부에 대해서만 논하기로 한다.

(1) 등록선주

등록선주는 난과물제거협약안에 의해 선박이 해양사고를 당하여 협약상 위대한 난과물에 해당될 경우 제거하여야 하며 이를 담보하기 위해 일정 길이 이상의 선박에 대하여 강제보험에 가입하도록 규정하고 있다. 현재 등록선주는 국내법인 상법에 의하여 난과물제거채권에 대해 무한책임을 부담하고 있지만 난과물제거협약안과 달리 보험가입을 강제화하고 있지 않으므로 국제항해에 종사하는 외항선의 경우를 제외하고 대부분 상법상의 책임을 담보하는 P&I보험에 가입하고 있지 않고 있다.⁵⁸⁾ 현재 강제보험가입의 면제대상선박으로 선박의 길이 10미터 또는 24미터 이하의 선박이 거론되고 있다. 이들 선박의 경우 우리나라 선박법상 선박의 길이 10미터인 선박은 대략 총톤수가 5톤 정도이며 국제총톤수는 8.3톤 정도이고, 선박의 길이 24미터인 선박은 대략 총톤수가 100톤 정도이며 국제총톤수는 164톤 정도에 해당된다고 볼 수 있다.⁵⁹⁾ 그러므로 협약이 채택되어 발효할 경우 현행 법체계에서 P&I보험에 가입하지 않아도 되는 소형선박의 등록선주도 P&I보험에 가입하여야 함으로써 이에 따른

57) 목진용·최동현, 「선박 연료유 오염손해배상협약 대책 연구」(한국해양수산개발원, 2001.11), 69쪽.

58) 목진용·최동현, 상계보고서, 69쪽.

59) 산출 근거는 2005년도 한국선급선명록을 참조하여 해당 선박의 길이에 따른 총톤수를 산출한 후 「선박톤수의 측정에 관한 규칙」 제2장 제2절 제35조 총톤수의 산정에 근거하여 국제총톤수를 구하였다.

보험료에 대한 부담이 증가하게 될 것이다. 또한 기존의 P&I보험에 가입하고 있는 국제항해에 종사하는 외항선의 경우도 상법상 선박소유자의 책임제한이 1976년 해사채권책임제한협약을 수용하여 규정하고 있는 반면에 난파물제거협약안은 이미 발효한 1996년 해사채권책임제한협약에 의해 책정된 한도액이 적용될 것이므로 큰 폭으로 증가된 1996년 해사채권책임제한협약을 충족하기 위해 불가피하게 보험료가 상승하게 될 것이다.

(2) 정부

우리나라의 영해 및 배타적경제수역에서의 침몰선박은 연평균 73건이 발생하고 있고⁶⁰⁾, 최근 러시아 및 중국선적의 노후선박이 P&I보험도 가입하지 않은 상태로 우리나라의 영해 및 배타적경제수역을 항해하며 해양사고를 당해 난파물에 해당된 상태에서 적절하게 처리되지 않아 곤란한 경우가 발생하였다.⁶¹⁾ 난파물제거협약이 채택되어 발효될 경우 이와 같은 사고에 대한 처리가 보다 원활하게 될 것이다.

우리나라는 1983년부터 2004년 9월말까지 침몰된 국적선박이 총 1,661

60) 전상엽외 5명, 「IMO 협상력 제고를 위한 의제 분석 연구」(한국해사재단, 2004), 43쪽.

61) 2003년 1월 5일 09:34경 전북 군산시 옥도면 어청도 남서방 33.5마일 해상의 배타적경제수역에서 주기관고장으로 표류중이던 러시아 선적 잠화화물선 알렉세이 비하레브호(총톤수 2,478톤)가 침몰하였다. 이 사고로 선박에 적재하고 있던 원목 16,436개 중 대량이 유실되어 표류하게 되었다. 배타적경제수역의 관리청인 해양수산부는 유실된 원목이 대형상선의 경우 위험성이 적을 것으로 판단되었으나 소형 어선 등에는 상당한 위험성이 예상된다고 판단되어 한국해양오염방제조합에 의해 제거하고 비용을 지불한 후 선박소유자에게 구상권 행사 등을 고려하고 있으나 선박소유자는 선체보험 및 P&I보험에 가입하지 않은 상태이므로 비용회수에 어려움이 예상된다. 또한 현재 원목이 적재된 상태로 침몰한 선박으로부터 계속해서 원목의 부양이 예상되므로 제거되어야 할 것이다.

척이며, 1990년대에는 매년 100척 이상의 침몰선박이 발생하였다. 이중 인양된 침몰선박 323척과 공해 또는 타국에서 침몰된 선박 65척을 제외하면 현재 국내 연안에 침몰되어 있는 선박은 1,596척이다. <표 1>은 2004년 9월말 현재 해양경찰청에서 집계하고 있는 우리나라 침몰선박 전체에 대한 현황이며, <표 2>, <표 3> 및 <표 4>는 '83~2004. 9월말 사이의 침몰선박의 선종·톤수·해역·수심 등 형태별 구분에 따른 현황을 보여주고 있다.⁶²⁾

<표 1> 우리나라 총 침몰선박 현황('83~2004. 9)

구분	총 척수	인양척수	침몰 및 기타			
			영해이내	영해이원	외국	기타
척수(척)	1,984	323	1497	99	51	14

자료 : 해양경찰청

<표 2> 선종별 침몰선박 현황('83~2004. 9)

구분	계	여객선	위험화물 운반선	화물선	어선	예선	부선	기타	미상
척수	1,661	4	7	112	1,387	20	11	2	117

자료 : 해양경찰청

<표 3> 톤수별 침몰선박 현황('83~2004. 9)

구분	계	10톤 미만	10톤 이상 100톤 미만	100톤 이상 10,000톤 미만	10,000톤 이상
척수	1,661	703	707	239	12

62) 전상업외 5명, 전계보고서, 43-47쪽.

자료 : 해양경찰청

<표 4> 해역별 침몰선박 현황('83~2004. 9)

구 분	계	동 해	서 해	남 해	영해 이원	외 국	기 타
척 수	1,661	307	574	617	99	51	14

자료 : 해양경찰청

<표 5> 수심별 침몰선박 현황('83~2004. 9)

구 분	계	10m 미만	10~ 20m	20~ 30m	30~ 40m	40~ 50m	50~ 60m	60~ 70m	70~ 100m	100m 이상
척 수	1,661	134	70	50	46	39	45	35	107	1,135

자료 : 해양경찰청

그러나 우리나라는 <표 5>에서 보는 바와 같이 항해하는 선박에게 위험을 초래할 수 있는 30미터 미만의 수심에 침몰된 선박은 254척으로 15.3%에 해당되고, 대부분의 침몰선박이 깊은 수심에 있어 다른 선박의 운항에 지장이 없고, 해양오염이 발생하는 선박이 없으므로 경제적인 측면 등을 고려할 때 인양의 필요성은 없으며, 침몰선박 1,984척 중 323척을 인양 완료하였고, 침몰선박 1,661척은 소형어선 등 100톤 미만인 1,419척으로 전체의 84.9%를 차지하고 있고, 100톤 이상은 251척(15.1%)이다. 즉 독일 및 네덜란드와 같이 배타적경제수역내의 낮은 수심의 수역이 많이 존재하는 국가는 필요성이 매우 높은⁶³⁾ 반면에 우리나라 연안에서의 난파물은 위태를 구성하는 경우가 드물기 때문에 난파물제거협약에 의해 배타적경제수역내에서 적용되는 경우는 매우 희박할 것이라고 생각한다. 정부는 상기의 장단점을 고려하여 이 협약의 비

63) 황석갑, 전계논문, 258쪽.

준을 검토하여야 할 것이다.

2. 향후 과제

(1) 강제보험가입의 대상선박

1) 선박의 길이

난과물제거협약안에서는 선박의 길이가 10미터 또는 24미터를 초과하는 선박만을 강제보험의 가입대상으로 규정하자고 논의한 바 있다. 앞에서 언급한 바와 같이 우리나라 선박법상 선박의 길이가 10미터인 선박은 총톤수가 5톤 정도이고 국제총톤수는 8.3톤 정도이며, 선박의 길이가 24미터인 선박은 총톤수가 100톤 정도이고 국제총톤수는 164톤 정도에 해당된다고 볼 수 있다. 난과물제거협약안이 다자간 국제협약으로서 협약의 적용선박은 최소한 국제항해에 종사하는 선박이 그 대상이 되어야 한다고 생각한다. 그리고 만약 각 체약국이 연안항해에만 종사하는 선박까지 적용하고자 할 경우에는 국내법에 의해 그 적용범위를 확대할 수 있을 것이다. 또한 협약의 채택에 따른 선박회사의 부담도 고려하여야 할 것이다. 그러므로 강제보험제도의 적용대상선박은 선박의 길이를 기준으로 할 경우 24미터를 초과하는 선박으로 하여야 한다고 생각한다. 다만 난과물제거협약안 제13조 제1항에서 등록선주의 강제보험가입금액은 해사채권책임제한협약에 의해 계산된 금액과 최소한 동등하여야 한다고 규정하고 있으나, 해사채권책임제한협약 제6조 제1(b)항에서는 선박톤수에 따라 선박소유자의 책임한도액을 규정하고 있어 등록선주는 선박의 길이를 우선적으로 고려하여 강제보험가입대상선박인지 여부를 확인하여야 하며, 선박이 강제보험대상선박에 해당될 경우에는 선박톤수에 따라 강제보험가입액을 정하여야 한다는 번거로움이 있으며, 항만국통제관 역시

입항선박에 대한 점검시 이 점을 고려하여야 하므로 강제보험가입의 면제대상선박에 대한 기준을 선박톤수로 정하는 것도 적극적으로 고려하여야 할 사항이라고 생각한다.

2) 선박의 톤수

상기 1)에서 검토한 선박의 길이를 기준으로 한 적용대상선박은 기존의 국제협약의 적용선박이 선박의 톤수를 기준으로 한 것과 차이를 보이고 있다. 특히 강제보험 가입한도액에 대하여 1976년 해사채권책임제한협약 및 그 개정 협약에서 규정하고 있는 금액을 최소한도로 규정하고 있는 바 1976년 해사채권책임제한협약 제6조 내지 제8조에서 규정하고 있는 책임한도액은 톤수를 기준으로 하고 있으므로 등록선주는 보유 선박이 강제보험 가입대상선박인지 여부는 선박의 길이를 우선적으로 고려하여 확인하여야 하며, 선박이 강제보험 가입대상선박에 해당될 경우에는 선박톤수에 따라 강제보험가입액을 정하여야 한다는 번거로움이 있으며, 항만국통제관 역시 입항선박에 대한 점검시 이 점을 고려하여야 하므로 어려움이 예상된다. 그러므로 강제보험가입 대상선박에 대한 기준을 선박톤수로 규정하는 것이 검토되어야 한다고 보며, 그 톤수는 국제총톤수가 되어야 하고, 상기에서 선박의 길이가 24미터일 경우에 국제총톤수가 164톤 정도이었으므로 국제총톤수 150톤을 초과하는 선박을 강제보험가입대상선박으로 하는 것이 바람직하다고 생각한다. 참고로 일본은 유탁손해배상보장법 제39조의4 제1항⁶⁴⁾에서 국제총톤수 100톤 이상인 선박을 그 대상 선박으로 규정하였다.⁶⁵⁾

64) 제39조의 4 (보장계약의 체결강제) ①일본국적을 가진 일반선박(총톤수 100톤 이상의 선박에 한정한다. 이하 이 장에 있어 동일하다)은 이 법률에서 정한 일반선박 유류오염손해배상 등의 보장계약(이하 이 장에서는 「보장계약」이라 한다)이 체결되어 있지 아니하면 국제항해(국내의 항구와 국내이외 지역 항구 사이의 항해를 말한다. 이하 동일하다)에 종사하여서는 아니 된다.

65) 국제총톤수 100톤에 상응하는 선박의 길이는 약 20미터 정도가 된다(2005년도

(2) 영해에 대한 강제보험제도의 도입여부

법률위원회 제90차 회의에서 영해에 대해서는 난파물제거협약안의 적용을 배제하는 것으로 결정이 되었고 이에 따라 제3조 제2항 및 제3항이 삭제되었으므로 제13조 제2항⁶⁶⁾의 전반부 전제조건을 규정하고 있는 문구는 우선적으로 삭제하여야 할 것이다. 그 이후에 제13조 제2항의 존치여부에 대해 논의하여야 한다고 생각한다. 즉 체약국의 관할권이 미치는 수역인 협약영역뿐만 아니라 영해이내의 수역에 대해서도 강제보험제도를 적용할 것인가에 대해 검토하여야 할 것이다. 우리나라는 상기에서 언급한 바와 같이 협약영역인 배타적경제수역에서 협약을 적용하여야 할 난파물이 희박한 반면에 영해 이내의 수역에서는 언제든지 난파물이 존재할 수 있다. 또한 우리나라에 입항하는 선박에게 강제보험의 가입을 강제화할 필요가 있으며, 행정을 집행하는 정부기관으로서 국제적으로 통일화된 규정이 제정되어 이에 근거하여 항만국통제가 실행될 때 객관성이 확보되어 원활할 것이므로 이 규정은 존치되어야 한다고 생각한다.

(3) 협약의 발효요건

난파물제거협약의 발효요건은 제19조 제1항에서 일정 국가가 협약을 가입한 후 일정 기간이 경과하면 발효하도록 초안이 마련되어 있다. 법률위원회에서는 이에 대해 별도로 논의된 바는 없으나 제90차 회의에서 사이프러스대표가 IMO의 예산에 대한 재정의 기여가 톤수에 기초하고 있으므로 난파물제거협약안의 발효요건에 톤수요건을 반영하자는 의견을 제시한 바 있다.⁶⁷⁾ 결국 제91차 회의에서 논의 후 협약 채택을 위한 의

한국선급선명목록과 「선박톤수의 측정에 관한 규칙」 참조).

66) 난파물제거협약안 제13조 제2항 : 제3조 제2항의 적용에 침해함이 없을 경우에는 체약국은 자신의 관할권하에 있는 수역에 이 조의 관련 규정을 적용할 수 있다.

교회의에서 최종적으로 결정될 것으로 생각한다.

이 논문에서는 난파물제거협약안과 유사하고 최근에 IMO에서 채택된 민사채권협약의 발효충족요건 및 발효시기를 검토한 후 바람직한 안을 제시하고자 한다.

1992년 민사채권협약은 제13조 제1항에서 협약의 발효요건을 10개국이 가입한 날로부터 12개월이 경과한 후에 발효하고, 1976년 해사채권책임제한협약은 제17조 제1항에서 협약의 발효요건을 12개국이 가입한 날로부터 1년이 경과한 후에 발효하며, 1976년 해사채권책임제한협약의 1996년 의정서는 제11조 제1항에서 협약의 발효요건을 10개국이 가입한 날로부터 90일이 경과한 후에 발효하도록 규정되어 있다. 그리고 1996년 위험·유해물질협약은 제43조 제1항에서 선박총톤수 200만톤 이상인 4개 국가를 포함하여 최소한 12개국이 동의하고 협약 당사국들이 IMO의 사무총장에게 통보하여 집계한 해당 국가가 기여하고 있는 전년도 총화물량이 최소한 4,000만톤 이상을 충족한 날로부터 18개월이 경과한 시점에 발효하도록 규정하고 있으며, 2001년 연료유협약은 제14조 제1항에서 협약의 발효요건을 선박총톤수가 100만톤 이상을 소유한 5개국을 포함하여 18개국이 가입한 날로부터 12개월이 경과한 후에 발효하도록 규정되어 있다. 즉 협약발효를 위한 가입국수는 10개국, 12개국 및 18개국이 규정되어 있으며, 발효시기는 발효요건 충족 후 90일, 12개월 및 18개월이 경과한 시점으로 정하여져 있다. 최근에 채택된 2001년 연료유협약은 1969년 민사책임협약 및 그 개정협약과 1996년 위험·유해물질협약에 대한 보충적인 특성을 가지고 있고, 난파물제거협약안은 역시 채택된 기존 민사책임협약에 대한 보충적인 특성을 가지고 있으므로 2001년 연료유협약과 동일하게 가입국수는 18개국으로 하고, 발효시기는 발효요건 충족 후 12개월이 경과하는 시점으로 규정하는 것이 바람직하다고 생각한다.

67) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Ninetieth Session(LEG 90/15), para.339.

제3장 난파물제거협약안과 관련 국제협약

제1절 선박의 해양사고에 따른 연안국의 개입관련 국제협약

1967년 3월 영국의 영해이원 남서해상에서 토리캐년(Torrey Canyon) 호의 좌초사고가 발생하여 해상에 원유가 유출되었고 영국은 선박의 구조 및 해양오염방지에 실패하고 폭격에 의해 선박을 폭파하고 나머지 원유를 소각하였으나, 해양 생태계의 파괴와 함께 막대한 경제적 피해를 야기하였다. 이 사고를 계기로 해양오염에는 국경이 없다는 것과 그 확산은 국지적인 것이 아니며, 오염의 규모면에서도 손상이나 피해 등의 개념이 아닌 재해나 재난 등으로 해양오염 문제를 국제적 차원에서 다루게 되었고⁶⁸⁾ 토리캐년호 사고처리과정에서 영해이원의 선박에 대해 연안국인 영국이 공군기를 출격하여 폭파하는 등 사고에 개입한 것과 관련하여 국제적 규범이 없어 그 해결방안으로 공해상이라 할지라도 연안국은 자국 연안에 영향을 미치는 오염을 방지하기 위하여 일정한 자구조치를 할 수 있도록 하는 제도 마련의 필요성을 인식하게 되었다.⁶⁹⁾ 이에 따라 IMO는 공해개입협약과 해양오염방지협약을 국제협약으로서 채택하였으며, 이후 공해개입협약 의정서를 채택하여 연안국이 영해이원의 해역에 대해서도 권리를 행사할 수 있게 하였다. 또한 IMO는 1973년 제8차 총회결의에 의하여 법률위원회와 해양환경보호위원회(Marine Environment Protection Committee ; MEPC)⁷⁰⁾를 설치하였다.

유엔해양법협약에서도 연안국의 주권은 영해까지 미치지만⁷¹⁾ 중대하고

68) 강동수, 「항만국통제론」(부산 : 효성출판사, 1998), 15쪽.

69) 해양수산부, 「국제해사협약의 체계적 이행방안 연구」, 2002, 128쪽.

70) IMO의 해양환경보호위원회는 토리캐년호 사고를 계기로 설치되었으며 선박에 의한 해양오염의 방지 및 규제를 위한 문제를 심의하고 이와 관련한 국제협약의 채택 및 개정에 관한 기능을 수행하고 있다.

유해한 결과를 초래한 것으로 예측되는 해양사고 또는 그 사고와 관련되는 행위로 인한 오염이나 오염위험으로부터 해안이나 어업을 포함한 관계이익을 보호할 목적으로 한 조치로서 연안국이 성문국제법 또는 관습국제법에 의거하여 영해이원까지 개입권을 인정하고 있다.⁷²⁾ 다른 한편으로는 영해 및 배타적경제수역에서 연안국에 부여한 해양환경의 보호, 보존에 관련된 권리는 연안국에 의해 남용될 우려가 있음을 고려하여 유엔해양법협약 제220조 제7항은 환경을 훼손, 오염한 것으로 혐의가 있는 선박일지라도 보증금 등 재정적 보증을 제출한 경우에는 연안국은 그 선박의 통항을 허용해야 한다고 규정함으로써 과도한 연안국의 규제에 의한 통상활동의 위축을 방지하고 있다.⁷³⁾

이와 같이 연안국의 권리는 선박의 해양사고에 기인한 오염사고가 연안국에 심각한 환경손해가 발생할 경우로 한정하고 있으며 유엔해양법협약, 공해개입협약 및 공해개입협약 의정서는 영해이원의 해역에 있어서 선박의 해양사고가 연안국의 연안과 관계이익에 중대하고 유해한 결과를 초래할 것으로 예측되는 재앙적 성격의 오염손해에 한정된다. 이것은 다시 말하면 선박의 해양사고에 기인한 오염손해라기보다는 항해의 안전이 문제가 되지만 심각한 해악을 가져오지 않는 오염손해의 경우에는 연안국에게 난파물을 제거할 권리를 부여하지 않는다고 해석할 수 있을 것이다.

제2절 공해개입협약 및 의정서

1. 채택배경 및 목적

71) 유엔해양법협약 제2조 제1항 : 연안국의 주권은 육지영토와 내수 이원 및 군도국가의 군도수역 이원의 영해라고 칭하는 인접해대까지 미친다.

72) 유엔해양법협약 제221조(해양사고에 기인한 오염방지조치) 제1항 참조

73) 김영구, 「한국과 바다의 국제법」(서울 : (주)북21, 2004), 401쪽.

공해개입협약을 채택하게 된 직접적인 계기가 된 사건은 1967년 토리캐년호 사고이다. 이 선박에 의한 기름오염에 대한 최후의 방제방법으로서 영국 공군기를 출격시켜 폭파하였으나 당시 오염사고는 연안국의 주권이 미치지 않는 공해상에서 발생하였으며, 이 경우 연안국이 개입할 수 있는 국제적 규범이 없어 그 해결방안으로 연안국이 공해상이라 하더라도 자국 연안에 대한 오염을 방지하기 위하여 일정한 자구조치를 할 수 있도록 하기 위하여 공해개입협약을 마련하게 되었다. 그리고 그 목적은 연안국으로 하여금 공해상에서 발생한 해양사고 또는 그와 관련된 행위에 수반하는 기름에 의한 오염으로부터 자국연안 또는 관련이익에 대하여 중대하고 급박한 위협이나 위협을 방지, 경감 또는 제거하기 위하여 필요한 조치를 할 권리를 부여하기 위한 것으로서 1969년 11월 29일 브뤼셀에서 채택하였다. 또한 공해개입협약과 동일한 목적으로 기름 이외의 해양오염물질(주로 케미컬)에 대하여 확대적용하기 위하여 공해개입협약 의정서를 1973년 11월 2일 런던에서 채택하였다.

2. 난파물제거협약안과의 관련성

이 협약 및 의정서와 난파물제거협약안을 비교·검토해 보면 다음과 같은 점에서 관련성이 있다고 생각한다.

먼저 난파물제거협약안 제5조에서는 “이 협약은 공해개입협약 및 그 의정서에 규정된 조치에는 적용하지 않는다.”고 명시적으로 규정하고 있어 난파물제거협약안과 이 협약 및 의정서의 적용이 중복되는 경우 이 협약 및 의정서를 우선적으로 적용하여야 한다.

둘째 적용범위에서 검토해 보면 지리적 적용범위에 있어서 난파물제거협약안과의 공통점은 영해이원의 수역에 적용된다는 것이며 차이점은 난파물제거협약안은 제2조 제4항 및 제3조 제1항에서 영해이원의 배타적경제수역에 한정하여 적용하고 제3조 제2항⁷⁴⁾에서 영해이내의 수역에 대

해서도 적용할 수 있는 여지가 있다는 점이고 이 협약 및 의정서는 제1조 제1항에서 영해이원의 모든 수역인 공해상에서 적용한다고 규정하고 있다는 것이다. 그리고 적용선박은 난파물제거협약안 제1조 제2항 및 제4조 제1항에서 해상에 떠있는 모든 형태의 배로서 해저자원의 탐사, 개발 및 생산에 종사중일 경우 제외가 되며, 군함 또는 국유·공유의 비상업용 선박에는 적용하지 않는다고 규정하고 있으며 이 협약과 내용이 같다. 다만 난파물제거협약안은 제4조 제2항에서 체약국은 IMO의 사무총장에게 통지할 경우 군함 또는 국유·공유의 비상업용 선박에 대해 적용할 수 있도록 규정하고 있다.

셋째 난파물제거협약안은 용어의 정의에 있어서 이 협약의 제2조 제1항 및 제4항에서 규정하고 있는 해양사고 및 관계이익을 원용하고 있다. 즉 난파물제거협약안은 이 협약 및 의정서의 보충적인 성격을 띠고 있으며 항상 해양사고를 수반하고 이에 따른 관계이익이 존재한다는 것이다. 다만 관계이익의 경우 수중문화유산을 보호하기 위해 유네스코(UNESCO)⁷⁵⁾에서 2001년 11월에 채택한 “유네스코 수중문화유산 보호 협약”을 반영하여 “해상 및 수중의 기간시설”을 추가 규정하였다는 것이다.

넷째 피해체약국⁷⁶⁾의 개입과 관련된 사항이다. 난파물제거협약안 제2

74) 제88차 회의에서는 영해이내의 수역에 대해 협약을 전체적으로 적용하여 일관성 있고 객관성이 보장될 수 있도록 난파물제거협약안의 전체를 적용하자는 것이 다수의 의견이었으나 제90차 회의에서는 각국의 국내법이 상이하고 협약의 조기발효를 위해 영해이내의 수역에 대한 적용 자체를 삭제하자는 것이 다수의 의견이 되어 제3조 제2항을 삭제하기로 결정하였다. 그러나 일부 의견은 영해이내의 수역에 대해 선택적으로 적용하여야 한다는 의견이며 선택적인 적용이 바람직하다고 생각한다.

75) 국제연합교육과학문화기구(the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization ; UNESCO).

76) 공해개입협약에서는 연안국(coastal State)으로 명시하고 있으나 난파물제거협약안에서 피해체약국(the Affected State)으로 규정하고 있으므로 여기에서는 연안국을 피해체약국으로 표시하기로 한다.

조 제2항 및 제3항에서는 이 협약 제5조 제1항 및 제2항을 인용하여 “피해체약국은 이 협약에 의해 취하는 조치가 위태와 균형을 이루어야 하며 그러한 조치는 합리적이고 필요한 정도이어야 하고 그 목적을 달성할 경우 즉시 중지하여야 한다.”고 규정하고 있다. 그리고 피해체약국의 개입에 따른 권리행사에 대하여 난파물제거협약안은 제10조에서 규정하고 있으며 그 내용을 보면 피해체약국은 난파물제거 조치와 관련하여 난파물에 의해 영향을 받는 인접국가 및 난파물의 선적국과 협의하며 난파물의 선적국과 등록선주에게 통보하고 위태가 특히 심각한 경우에는 즉시 개입할 의도가 있음을 등록선주에게 통지하도록 규정하고 있어 이 협약 제3조와 그 내용이 동일하다고 볼 수 있다. 그러나 이 협약의 경우 피해체약국이 즉시 조치를 취할 필요가 있는 극도로 긴급한 경우 등록선주, 선적국 및 인접국가와의 사전 통보 또는 협의없이 개입할 수 있도록 규정하고 있는 반면에 난파물제거협약안은 어떠한 경우에도 기국의 권리는 보호되어야 한다는 원칙에 입각하여 피해체약국은 선적국 및 등록선주에게 통지하여야 하며, 그러한 통지 이후에도 아무런 조치가 없을 경우 개입할 수 있도록 규정하고 있다. 또한 이 협약은 연안국의 개입조치는 IMO의 사무총장에게 통지하도록 규정하고 있으며 피해체약국은 조치를 취하기 이전에 IMO가 보유하고 있는 전문가 명부상에 등재된 전문가와 협의할 수 있도록 하고 있는 반면에 난파물제거협약안에서는 그러한 규정이 명시되어 있지 않다. 국제해법회는 제90차 회의에서 피해체약국은 난파물에 대한 조치를 취하기 이전에 난파물과 관계된 구조업자가 제출한 의견을 고려하여야 한다는 의견을 제시하였지만 피해체약국은 구조업자의 의견을 등록선주를 통해 인지할 수 있으며 난파물제거에 따른 연계 책임을 등록선주로 일원화할 필요성 등이 고려되어 받아들여지지 않았다.

마지막으로 피해체약국의 불합리한 개입에 따른 손해배상책임과 분쟁 해결에 대한 사항이다. 이 협약 제6조에서는 피해체약국이 합리적으로

필요로 하는 한도를 넘는 조치로 인하여 발생한 손해에 대해서 보상할 의무를 규정하고 있는 반면에 난파물제거협약안은 그러한 규정이 명시되어 있지 않으며 다만 제2조 제2항에서 난파물의 위태와 균형을 이루게 조치는 취하여야 하며 합리적이고 필요한 한도까지 개입하고 그 목적이 달성될 경우 개입을 중지하도록 규정하고 있을 뿐이다. 국제해법회는 제90차 회의에서 피해체약국의 불합리한 개입에 대한 대책을 마련하여 제시하였으나 받아들여지지 않았다. 또한 이 협약은 협약의 적용과 관련한 분쟁의 발생시 조정 및 중재를 부속서에서 규정하고 있는 절차에 따라 해결하도록 명시하고 있는 반면에 난파물제거협약안은 제16조에서 분쟁국 당사자들이 선택한 평화적인 수단에 의해 해결하도록 규정하고 있다.

제3절 해양사고구조협약

1. 목적

해양사고시 구조에 관한 국제적 규약인 “1910년 해양사고구조에 관한 법률규정의 통일을 위한 국제협약(Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea, 1910)”은 1913년 3월 1일 발효하였고 협약상의 원칙과 법리는 1980년대에 이르기까지 해양사고구조에 관한 세계적 통일법으로서의 지위를 누렸다. 그러나 1960년대 후반부터 대형 유조선(油槽船) 등의 해양사고로 해양오염이 국제적인 큰 문제로 대두되면서 해양사고시 구조자가 적극적으로 구조작업에 임하게 할 수 있는 유인력이 약하며, 해양오염사고가 수반되는 경우 구조자의 법적책임 및 보상문제 협의의 지연 등으로 구조작업이 지체되거나 기피되는 사례를 초래하는 경우가 많았고 또한 환경보호에 관한 관심이 증가되면서 1910년 협약상의 불성공 무보수(No cure, no pay)의 원칙은 재검토의 필요성이 요구되었다. 특히 1978년 3월의

Amoco Cadiz호 사건 이후 새로운 협약의 제정문제가 광범위하게 되었다. 이에 IMO의 법률위원회에서는 국제해법회의 협조를 받아 작성한 초안을 심의하였고 1989년 4월 28일 런던에서 해양사고구조에 관한 국제협약(이하에서는 “1989년 해양사고구조협약”이라 한다)⁷⁷⁾을 채택하였다.⁷⁸⁾

이 협약은 제1조 제(a)항에서 구조작업에 대해 가항수역 또는 그 밖의 일체의 기타 수역에서 위험에 처한 선박 또는 기타 재산을 구조하기 위하여 취해진 일체의 행위 또는 활동으로 규정하고 있어 가항수역을 포함한 모든 수역에서 항해선 또는 내수선을 불문하고 효율적이고 시의 적절한 구조작업이 위험에 처한 선박 및 기타 재산의 안전과 환경보호를 위해 크게 기여하고 구조자에게 적절한 동기를 유효하게 확보해 주기 위해 제정하였다고 할 수 있다. 또한 영국의 1980년 로이드해양사고구조계약 표준서식(Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement ; LOF)에 규정되어 있는 安全網조항(safety net clause)⁷⁹⁾과 동일하게 이 협약 제14조 제1항에서 구조업자가 해양사고구조를 성공시키기지 못하여도 합리적으로 지출한 비용에 대하여 선박소유자가 보상하여야 하도록 하였으며⁸⁰⁾, 또한 동조 제2항에서 유조선의 경우 환경손해를 방지하거나 경감하기 위한 구조에는 구조업자가 지출한 비용의 30%까지 특별보상을 인정하며 법원이 정당하다고 인정할 경우 최고 100%까지 특별보상을 인정하고 있다.

2. 난파물제거협약안과의 관련성

77) 정식명칭은 “International Convention on Salvage, 1989”이며, 1989년 4월 28일 채택되어 1996년 7월 14일 국제적으로 발효하였다. 2005년 2월 11일 현재 48개국이 가입하고 있으며 우리나라는 가입하지 않은 상태이다.

78) 임동철, 「해상법·국제운송법연구」(서울 : 진성사, 1990), 541쪽 이하 참조.

79) 임동철, “1989년 해난구조협약 적용상의 몇가지 문제점에 관하여”, 「한국해법학회지」 제19권 제2호, 한국해법학회, 1997.10, 213쪽.

80) 박용섭, 「해상법론」(서울 : 형설출판사, 1994), 859쪽.

이 협약과 난파물제거협약안을 비교하여 보면 다음과 같은 점에서 관련성이 있음을 알 수 있다.

먼저 이 협약과 난파물제거협약의 적용시점과 이에 따른 보상에 대해 검토해 보면 선박이 해양사고를 당하여 구조가 요구될 경우 이 협약이 우선적으로 적용되어 구조작업에 임해지며 당해 선박의 소유자 또는 선장이 이 협약 제19조에 의해 명시적으로 구조중단을 요구하고 당해 선박 난파물제거협약안 제1조 제4항에 의한 난파물에 해당되는 시점부터 난파물제거협약이 적용된다. 이후 당해 선박의 선장 또는 선박의 운항자가 피해체약국에게 난파물에 대해 보고하도록 하고 있다. 이와 연계하여 난파물제거협약 제12조 제2항에서는 국내법 및 국제협약에 의해 구조로 간주된 범위에서 구조업자에게 발생된 지불가능한 보수 또는 보상은 해당 국내법 및 국제협약을 배타적으로 적용하도록 규정하고 있어 해양사고구조협약에 의한 구조업자의 권익은 보호되고 있다고 할 수 있다.

둘째 적용범위에 대해 검토해 보면 이 협약은 제1조 제(a)항에서 지리적 적용범위를 가항수역을 포함한 모든 수역으로 규정하고 있는 반면에 난파물제거협약은 협약영역인 영해이원의 배타적경제수역에서 적용한다. 적용선박은 이 협약의 경우 제1조 제(a)항 및 제(b)항에서 항해선, 내수선 또는 기타 항행 가능한 구조물을 불문하고 위험에 처한 선박이 해당된다고 볼 수 있으며 난파물제거협약안 역시 해상에 떠 있는 모든 형태의 선박으로 규정하고 있으나 지리적 적용범위를 고려할 때 내수선은 포함되지 않는다고 보아야 할 것이고 부양식 플랫폼은 해저자원의 탐사, 개발 및 생산에 종사중일 경우는 제외하고 있다. 그리고 이 협약 제4조에서 주권면제자격이 있는 군함과 국유·공유의 비상업용 선박에는 원칙적으로 적용하지 않지만 체약국은 IMO의 사무총장에게 군함과 국유·공유의 비상업용 선박에 대해 적용할 것을 통지할 경우 적용할 수 있도록 규정하고 있으며 이점에 대해 난파물제거협약안 제4조에서도 동일하게 규정하고 있다.

셋째 피해체약국의 권리 및 협력의무와 관련하여 이 협약은 제9조에서 피해체약국은 협약상의 구조작업과 관계된 자국의 권리와 매우 유해한 결과의 초래가 합리적으로 예상되는 해양사고에 따른 오염 또는 오염의 위협이나 그와 같은 해양사고와 관련한 활동으로부터 자국의 연안선 또는 관계이익을 보호하기 위해 일반적으로 인정된 국제법의 원칙에 따른 조치를 취할 권리가 있다고 규정하고 있는 반면에 난파물제거협약안에서 피해체약국의 개입권리는 제1조 제4항과 제6조 내지 제10조의 규정에 따라 해양사고를 당한 선박이 난파물에 해당되고 당해 선박의 선장 또는 운항자로부터 난파물에 대한 보고를 받은 직후 위태여부를 결정하여 이에 해당할 경우 당해 선박의 선적국 및 등록선주에게 통보한 후 개입할 권리가 생기며 제2조 제2항 및 제3항에서는 그러한 피해체약국의 개입권리도 협약에 의해 취하는 조치가 합리적이고 필요한 정도로서 위태와 균형을 이루어야 하고 그 목적을 달성할 경우 즉시 중지하여야 한다고 규정하고 있다. 그리고 피해체약국의 협력의무와 관련하여서는 이 협약 제11조에서 효과적이고 성공적인 구조작업의 수행을 보장하기 위하여 조난 선박의 입항허가 또는 구조시설의 제공 등을 규제하거나 결정함에 있어서 구조업자, 기타 이해관계인 및 공공기관간의 협력의 필요성을 고려하도록 하는 권고적인 내용을 규정하고 있으나 난파물제거협약안은 제10조 제1(b)항에서 당해 선박의 선적국과 난파물에 의해 피해를 받는 인접국가와 협의하도록 하고 있다.

넷째 보상청구권과 관련 사항으로서 이 협약은 제23조에서 구조작업이 완료된 날로부터 2년 이내에 소송 또는 중재절차가 개시되지 않는 한 시효가 소멸되는 반면에 난파물제거협약안은 제14조에서 난파물이 위태로서 결정된 일자로부터 3년 이내에 소송을 제기하지 아니한 경우 시효가 소멸되며, 어떠한 경우에도 난파물을 발생시킨 해양사고의 발생일로부터 6년이 경과하면 소송을 제기할 수 없도록 규정하고 있다.

마지막으로 피해체약국은 이 협약 제27조에서 구조작업과 관련된 사건

의 중재재결은 가능한 한 당사자의 동의를 얻어 공시를 하도록 규정하고 있는 반면에 난파물제거협약안은 제16조에서 분쟁국 당사자들이 선택한 평화적인 수단에 의해 해결하도록 규정하고 있다.

제4절 민사책임협약 및 의정서

1. 민사책임협약과 기금협약의 채택 배경 및 목적

유류오염과 관련하여 최초로 성립된 협약은 1954년에 채택된 유류에 의한 해양오염방지협약으로 해양오염의 공법적 규제만을 내용으로 하고 있었다. 따라서 1967년 3월에 토리캐년호 유류오염사고가 발생하였을 때 이 협약은 아무런 역할도 할 수 없었다. 그 이유를 민사책임법제하에서 살펴보면 다음과 같은 문제점이 발생하였다. 즉 유조선에 의한 유류오염에 대하여 일반불법행위의 원칙과 같이 과실책임주의를 취하고 있으며, 피해채약국 정부가 지출한 방제비용을 불법행위에 근거한 손해로서 개인에게 배상청구 및 막대한 방제비용이 발생하는 유류오염손해의 경우도 1957년 해사채권책임제한협약에 의하여 선박소유자의 책임을 제한할 수 있는가의 문제 그리고 선박소유자 이외에 화주에게도 책임을 부가할 수 있는지 여부 등이 대두되었다. 이러한 문제들을 해결하기 위해 IMO는 국제해법회와 협력하여 1969년 11월 29일 브뤼셀에서 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약을 채택하였다. 그러나 1969년 민사책임협약에 대하여 선박소유자측은 협약이 종래의 전통적 해사법상의 대원칙인 과실책임주의를 변경하여 선박소유자의 무과실책임을 인정한 것과 유류오염사고시 선박소유자의 책임한도액을 통상 손해의 2배로 인상한 것은 지나치게 가혹하다는 것에 대해 불만이었으며, 피해자측은 피해에 대한 보상액이 피해 자체 또는 가해자에 따라 정해지는 것이 아니라 보험시장의 부보능력을 고려하여 책임한도액을 둬으로써 대형 유조선에 의한 오

염사고의 경우 그 보상 내지 피해구제가 충분하지 못하다고 비난하였다. 이러한 비난은 석유 자체는 오염원으로서의 성질을 내재하고 있는 특수한 화물이므로 해사수송을 통해서 타인에게 위험을 조성하는 한편 그로부터 이익을 얻는 석유업계도 손해의 일부를 부담하여야 한다는 여론이 형성되었다. 이러한 1969년 민사책임협약에 따른 선박소유자 및 피해자의 불만을 석유업계의 부담으로 국제보상기금을 조성하여 피해자의 구제와 선박소유자의 보상문제를 아울러 해결하고자 시도하였다. 이에 따라 1971년 12월 18일 브뤼셀에서 유류오염손해보상을 위한 국제기금설치에 관한 국제협약(이하에서는 “1971년 기금협약”이라 한다)이 채택되었다.

1969년 민사책임협약의 특징은 해사법에서 전통적으로 인정해 온 과실책임의 원칙을 변경하여 엄격책임(strict liability)의 원칙을 도입하였고, 책임의 주체를 등록선주로 일원화 하였으며, 선박소유자의 책임한도액을 종전의 선주책임제한협약의 2배로 인상하여 1사고당 선박의 총톤수당 2천프랑을 곱한 금액의 책임을 지우되 최대 2억 1천만프랑을 초과할 수 없도록 하였고, 선박소유자의 책임을 보장하기 위한 강제보험제도를 도입한 것이다. 또한 1971년 기금협약에 의해 마련된 국제기금에서 선박소유자의 1969년 민사책임협약에 의한 보상에 더하여 추가적인 보상을 실시함으로써 피해자 구제에 더욱 충실할 수 있게 되었다. 동시에 유류오염사고에 대한 선박소유자의 책임한도액이 통상의 손해에 대한 선박소유자의 책임을 규정한 1957년 선박소유자책임제한협약의 협약 톤당 1천프랑보다 두 배로 증액된 2천프랑이었기 때문에 국제기금에서 선박소유자에게 증가된 금액의 일부를 지원해 주는 롤백제도(roll back system)을 도입하였다. 즉 유류오염 민사책임협약에 의해서 선박소유자의 책임은 이 협약 톤당 1천프랑(미화 약 80달러) 정도 증가되었으므로, 이 증가된 금액의 50%에 상당하는 협약 톤당 500프랑(미화 약 40달러)을 선박소유자에게 전보함으로써 선박소유자의 부담을 완화시켰다.

이후 20여년이 경과하는 동안에 유류오염손해에 대하여 선박소유자보

다 화주측이 더 많이 부담하는 문제, 인플레이션의 영향으로 인한 화폐 가치의 하락과 대형 유조선의 운항 증가에 따른 보상한도액의 증가 등으로 인해 새로운 협약 채택의 필요성이 제기되어 1992년 11월에 개최된 1969년 민사책임협약 및 1971년 기금협약 개정을 위한 외교회의에서 1992년 민사책임협약 및 기금협약 의정서를 채택하였다.

1992년 민사책임협약 및 기금협약은 최저보상한도액제도를 도입하고 선박소유자 및 기금의 책임한도액을 대폭 인상하였으며 기금에서 선박소유자에게 일정액을 보전하던 제도를 폐지하였고, 협약의 적용범위 중 장소적 범위를 영해에서 배타적경제수역까지로 확대하였으며, 오염방지조치비용은 장소를 불문하고 보상하는 한편, 공선상태로 운항하는 유조선에 의한 오염사고도 보상하도록 하였다.⁸¹⁾

2. 난파물제거협약안과의 관련성

1969년 민사책임협약 및 개정된 1992년 민사책임협약은 난파물제거협약안과 비교하면 다음 사항에 있어서 관련이 있다고 할 수 있다.

난파물제거협약안은 선박의 항해안전과 해양환경보호를 위해 난파물이 적절히 제거될 수 있도록 일원화된 국제적인 규칙을 제정하여 난파물제거에 따른 손해배상이 원활하게 지급될 수 있도록 하자는데 그 목적이 있다고 보며 이를 위해 선박소유자의 강제보험제도가 도입되었다. 이 협약 역시 제7조에서 유류오염손해에 대한 민사책임을 보상하기 위함을 목적으로 선박소유자의 강제보험제도를 규정되어 있어 난파물제거협약안에서는 이를 원용하여 규정하였다고 할 수 있다.

먼저 적용범위 및 민사책임에 따른 손해보상에 대해서 살펴보면, 이 협약은 1992년 의정서 제3조에서 적용범위를 영해뿐만 아니라 배타적경제수역까지 확대하였고, 제2조 제6항에서 오염손해에 방제조치비용을 포

81) 목진용·최동현, 전계보고서, 15~18쪽.

함하였다. 그러므로 난파물제거협약안이 배타적경제수역에서 이 협약과 동일하게 적용되며, 선박이 해양사고를 당한 후 난파물이 되는 것을 방지하기 위하여 취해진 조치는 방제조치에 해당될 것이며, 특히 유류오염 손해와 연계된 방제조치일 경우에는 이 협약과 중복되어 적용될 수 있을 것이다. 이와 같이 난파물제거협약안 제12조 제1항에서는 적용범위와 방제조치 등에 따른 손해보상과 관련하여 이 협약과 중복될 경우 이 협약에 의해 우선적으로 보상하고 이에 따른 이중보상이 되지 않도록 명시적으로 규정하고 있다. 즉 난파물제거협약은 현행 민사책임협약에 대한 보충적인 차원에서 제정된 것이라는 것을 알 수 있다.

둘째 선박소유자의 강제보험제도와 관련하여 난파물제거협약안 제1조 제8항 및 제11항에서는 등록선주와 선적국에 대한 용어의 정의를 이 협약 제1조 제3항 및 제4항의 선주 및 선적국을 원용하여 규정하였다. 즉 강제보험 가입의 주체를 등록선주로 한정하여 책임의 주체를 일원화하여 피해자에 대한 구제를 보다 간명하게 처리할 수 있고, 이러한 선박의 등록선주가 가입한 보험 또는 기타 재정보증서가 협약상의 요구조건을 충족하고 유효함을 입증하는 증명서발급을 선적국이 수행하도록 규정한 것이다.

셋째 강제보험대상 선박에 대해 검토해 보면 이 협약은 제7조 제1항에서 총톤수 2,000톤 이상을 화물로서 운송하는 선박을 대상으로 하고 있는 반면에 난파물제거협약안은 제13조 제1항에서 선박의 길이를 기준으로 하여 10미터 또는 24미터 이상의 선박을 대상으로 검토된 바 있으나 아직 결정되지 않은 상태이다.

넷째 선박소유자의 책임한도액에 대해 검토해 보면 이 협약은 1992년 민사책임협약 제6조에 의해 총톤수 5,000톤까지의 선박은 451만SDR로 하고 총톤수별로 계산식에 의해 산출하며 최대 8,977만SDR까지로 규정하고 있는 반면에 난파물제거협약안은 제13조 제1항에서 1976년 해사채권책임제한협약 및 그 개정된 협약을 최소한도로 규정하고 있다.

마지막으로 등록선주의 면책조항에 대해서는 이 협약 제3조 제2항을 인용하여 난파물제거협약안 제11조 제1항에 규정하였다.

제5절 기타 민사책임협약

1. 핵물질손해배상 관련 협약

원자력에너지 분야에 있어서의 제3자 책임에 관한 1960년 7월 29일 파리협약 및 1964년 1월 28일 동 협약의 의정서는 서유럽국가 중심의 지역 특성이 강하며 각 회원국의 국내 원자력 손해배상제도를 통일하였으며, 국제사법적 측면에서 분쟁이 일어날 수 있는 재판관할권, 준거법 및 외국판결의 집행과 승인에 관한 원칙을 설정하고 있다.⁸²⁾ 이후 원자력손해에 대한 민사책임에 관한 1963년 5월 21일 비엔나협약은 국제원자력기구가 채택한 국제 다자조약으로서, 1차적 책임은 사업자가 부담하고 2차적 책임은 국가가 부담하는 민사책임과 국제책임을 혼합한 손해배상책임의 형태를 규정하고 있다. 이 협약의 경우 위험부담이 사업자와 국가에게 분산되어 피해자의 손해배상청구에 유리한 점이 있으나 배상금액이 500만불로 적어서 선진국가들의 참여율이 낮았고, 1986년 체르노빌 사고후 개정의 필요성이 대두되어 손해 개념 확대의 필요성 등에 의해 1997년 이를 개정하는 의정서가 체결되었다.

이 의정서에서는 조약당사국간에 발생한 피해에 대해서 평등 배상을 하고, 영해·접속수역·배타적경제수역·공해 상에서 입은 당사국 국적의 선박 및 항공기가 입은 피해도 배상을 하도록 규정하고 있다. 원자력 시설을 갖지 않는 비체약국 영토에서 입은 피해는 원칙적으로 배상하지 않지만 상호이익을 제공해주지 않는 국가에 대해서는 배상을 하도록 규정하고 있다. 다만 이 의정서는 군사적 목적의 원자력 시설에서 발생하

82) 출처 : http://www.kaeri.re.kr/3_3_6_2.htm (한국원자력연구소).

는 손해와 무력충돌이나 자연재해로 인한 원자력 사고에 대한 배상은 포함하지 않고 있다. 이 의정서에 따르는 최고 배상액 한도는 3억 SDR이며, 점진적 국내 손해배상금액증액제도(phasing-in system)를 채택하여 개도국의 경우 15년의 유예기간을 주어 3억 SDR을 준비하도록 하고 있다.⁸³⁾

난과물제거협약안 제12조 제1항에서는 이러한 핵물질에 의한 손해와 관련하여 개정된 1960년 파리협약과 1963년 비엔나협약 그리고 원자력손해에 대한 책임제한을 규제하거나 금지하는 국내법 등이 난과물제거협약과 중복되어 적용될 경우 이들 협약을 우선적으로 적용하고 또한 중복보상되지 않도록 명시적으로 규정하고 있다.

2. 위험·유해물질협약

1996년 위험·유해물질의 해상운송과 관련한 손해배상책임에 관한 국제협약(이하에서는 “1996년 위험·유해물질협약”이라 한다)은 유해·위험물질의 해상운송으로 발생한 오염사고에 대한 손해배상책임을 규정하고 있는 협약으로 1996년 5월에 채택되었으며, 제4조 제3항에서 규정한 바와 같이 개정된 1962년 민사책임협약에 의해 적용대상에서 제외되는 비지속성 유류와 LNG, LPG 그리고 기타 위험·유해물질에 의한 오염손해를 그 보상대상으로 하고 있다. 이 협약은 1992년 민사책임협약 및 기금협약과 같이 선박소유자에 의한 제1차 보상과 선박소유자의 책임한도가 초과되거나 면책되는 경우 HNS 기금에 의한 제2차 보상을 제도화하고 있다. 그러나 1996년 위험·유해물질협약은 선박소유자의 제1차 책임을 규정한 민사책임협약과 그 기능을 보충하는 기금협약을 통합한 것과 같은 단일 협약이며, 반면에 위험·유해물질협약의 회계는 국제기금과 달리 “일반회계(general account)”와 “독립회계(separate account)”로 구분

83) 출처 : http://user.chollian.net/~precepe/public_htm/monitor/japan.htm.

되어 운영된다. 특히 독립회계의 인정은 동일한 물질의 수입업자들이 납부한 분담금으로 그 물질로 인한 손해를 보상하게 하는 점에서 해당물질의 수입업자에 대한 보상책임을 경감시켜 주는 효과가 있다.⁸⁴⁾

이 협약과 난파물제거협약안을 비교하면 먼저 난파물제거협약안은 제12조 제1항에서 이 협약과 중복되어 적용될 경우 이 협약을 우선적으로 적용하고 또한 중복되어 보상되지 않도록 명시적으로 규정하고 있다. 즉 이 협약의 지리적 적용범위는 영해를 포함한 영토와 배타적경제수역으로서 난파물제거협약안의 적용범위인 배타적경제수역과 중복이 되며, 또한 이 협약은 제1조 제1항에서 모든 해상항행이 가능한 선박을 적용선박으로 하고, 제8조 제1항 및 제12조에서 위험·유해물질을 화물로 운송하는 모든 선박이 강제보험을 가입하도록 규정하고 있는 반면에 난파물제거협약은 적용선박은 이 협약과 동일하나 강제보험 가입대상선박은 제13조 제1항에서 선박의 길이를 기준으로 하여 10미터 또는 24미터 이상의 선박을 대상으로 검토된 바 있으나 아직 결정되지 않은 상태이다.

둘째 선박소유자의 책임의 한도액은 물적손해의 경우 제8조 제1항에서 총톤수 2천톤까지의 선박은 1천만SDR이고 총톤수 2,001톤에서 5만톤까지의 선박은 1천만SDR에 선박 매톤당 1,500SDR을 곱한 금액으로 하되 최대 1억SDR로 제한하고 있다. 그리고 인적손해의 경우에는 제11조에서 물적손해에 대해 산출된 책임한도액의 3분의 2 범위이내에서 다른 청구에 우선하여 청구하도록 규정하고 있다. 반면에 난파물제거협약안은 제13조 제1항에서 1976년 해사채권책임제한협약 및 그 개정된 협약을 최소한도로 규정하고 있다.

마지막으로 등록선주의 면책조항에 대해서는 이 협약 제3조 제2항을 원용하여 난파물제거협약안 제11조 제1항에 규정하였다.

3. 연료유 협약

84) 목진용·최동현, 전계보고서, 20쪽.

2001년 연료유오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약(이하 “2001년 연료유협약”이라 한다)은 1962년 민사책임협약 및 1972년 기금협약과 그 개정의정서의 경우 유조선의 화물유와 연료유에 의한 오염손해만을 보상대상으로 하고 있으며, 1996년 위험·유해물질협약의 경우 1962년 민사책임협약 및 1972년 기금협약의 적용대상에서 제외된 유류와 화물로 운송되는 위험·유해물질에 의한 오염손해만을 보상하므로 선박연료유에 의한 오염손해는 각국의 국내법에 맡겨져 있었다. 그러나 유류오염사고가 유조선보다 일반화물선이나 어선 등에 의해 빈번하고 대부분 선박의 연료유가 점도가 높고 지속성이 강하여 유출시 심각한 해양자원의 파괴와 경제적인 손실을 초래할 수 있다는 점에 관심을 갖고 협약으로의 채택 필요성이 제기되어 IMO의 법률위원회에서 1996년 10월 제74차 회의부터 논의되어 2001년에 채택되었다.⁸⁵⁾ 즉 1962년 민사책임협약 및 1972년 기금협약과 1996년 위험·유해물질협약에 대한 보충적인 차원에서 채택된 것으로서 제4조 제1항에서 민사책임협약에서 정의하고 있는 오염손해에는 적용되지 않는다고 명시적으로 규정하고 있다.

이 협약과 난파물제거협약안을 비교하면 먼저 난파물제거협약안은 제12조 제1항에서 이 협약과 중복되어 적용될 경우 이 협약을 우선적으로 적용하고 또한 중복보상되지 않도록 명시적으로 규정하고 있다. 즉 이 협약의 지리적 적용범위는 영해를 포함한 영토와 배타적경제수역으로서 난파물제거협약안의 적용범위인 배타적경제수역과 중복이 되며, 또한 이 협약은 제1조 제1항에서 모든 해상항행이 가능한 선박을 적용선박으로 하고, 제8조 제1항에서 총톤수 1,000톤 이상의 선박이 강제보험에 가입하도록 규정하고 있는 반면에 난파물제거협약안의 경우 적용선박은 이 협약과 동일하나 강제보험 가입대상선박은 제13조 제1항에서 선박의 길이를 기준으로 하여 10미터 또는 24미터 이상의 선박을 대상으로 검토된 바 있으나 아직 결정되지 않은 상태이다.

85) 목진용·최동현, 전계보고서, 85쪽.

그리고 이 협약은 선박소유자의 강제보험 가입한도액을 난파물제거협약안과 동일하게 1976년 해사채권책임제한협약 및 그 개정된 협약을 최소한도로 규정하고 있으며, 등록선주의 면책조항에 대해서는 이 협약 제3조 제3항과 동일하게 난파물제거협약안 제11조 제1항에서 규정하였다.

제4장 난파물제거협약안의 주요내용

난파물제거협약안의 내용을 보면 선박이 배타적경제수역인 협약영역에서 해양사고가 발생하고 연안국의 연안과 관계이익에 중대하고 유해한 결과를 초래할 것으로 예측되는 재앙적 성격의 오염손해가 발생하지 않았지만 다른 선박의 안전한 항해에 문제가 되는 협약상의 난파물에 해당될 경우 난파물의 선장 또는 운항자는 난파물에 의해 가장 직접적으로 위협을 받는 국가, 즉 피해체약국에게 난파물에 대해 보고를 하여야 한다. 피해체약국은 이러한 난파물에 대한 보고를 접수하면 난파물의 위태(hazard)여부를 판단하여 위태할 경우 난파물의 위치정보를 항해사 및 관련 연안국에게 즉시 경고하고, 난파물에 대해 표시를 한다. 이후 난파물제거작업을 위한 조치에 있어서 등록선주는 우선적인 책임이 있으며, 피해체약국은 등록선주에게 난파물제거작업을 위한 기한을 정하여 통보한다. 위태가 심각한 난파물의 경우에는 피해체약국은 즉시 조치할 것과 개입할 의도가 있음을 통보하고, 등록국 및 등록선주로부터 응답이 없을 경우 난파물제거작업에 착수할 수 있도록 하고 있다. 난파물제거비용과 관련하여 선박의 등록선주는 등록국로부터 1976년 해사채권책임제한협약 및 그 개정협약에 의해 산정된 선주책임제한액과 최소한 동일한 금액의 강제보험 또는 재정보증을 증명하는 증명서를 발급받아 선박에 비치하도록 하였다. 이 장에서는 난파물제거협약안의 주요내용과 IMO의 법률위원회에서 논의된 주요쟁점사항 그리고 협약과 관련된 국내법에 대해 기술하고자 한다.

제1절 일반원칙 및 적용범위

1. 용어의 정의

난파물제거협약안에서는 협약을 보다 쉽게 이해하고 간략·명료하게 표현하기 위하여 제1조에서 다음과 같은 주요용어에 대해 정의하고 있다.

먼저 난파물제거협약안에서는 이 협약안이 적용되는 영역을 나타내기 위해서 “협약영역(Convention area)”이라는 용어의 정의를 규정하고 있으며, 그 의미는 “국제법⁸⁶⁾에 의해 정해진 체약국의 배타적경제수역을 의미하며, 다만 체약국이 그러한 배타적경제수역을 설정하고 있지 않은 경우에는 국제법에 따라 당해국가에 의해 정해진 영해와 인접한 영해 밖의 영역으로서 영해의 폭이 측정되어지는 기선으로부터 200해리 이내의 영역을 의미한다.”고 명시하고 있다. 이러한 지리적 범위는 1969년 민사책임협약의 1992년 의정서 제2조, 1996년 위험·유해물질협약 제3조 및 2001년 연료유협약 제2조와 동일하게 규정하고 있다. 최근 IMO에서 제정된 협약들이 그 적용범위를 배타적경제수역에까지 확대하고 있는 것은 국제해운환경의 변화에 부응하기 위한 것이며, 그 직접적인 원인은 배타적경제수역을 연안국의 관할권의 대상으로 규정하고 있는 유엔해양법협약이라고 할 수 있을 것이다.⁸⁷⁾ 우리나라는 1996년 8월 8일에 법률 제 5151호로 배타적경제수역법을 제정하여 공포하였으며, 동법 제2조 제1항에서는 “대한민국의 배타적경제수역은 협약⁸⁸⁾의 규정에 맞추어 「영해 및 접속수역법」 제2조에 규정된 기선으로부터 그 외측 200해리의 선까지에 이르는 수역중 대한민국의 영해를 제외한 수역으로 한다.”고 규정하고 있다.

86) 여기에서 국제법은 1982년 유엔해양법협약을 의미하며, 동법 제57조에서 배타적경제수역의 폭을 영해기선으로부터 200해리까지로 규정하였고, 동법 제55조에서 연안국의 권리 및 관할권에 대한 특수한 법제도는 영해이원에 인접한 수역에 미치는 것으로 규정하고 있다.

87) 목진용·최동현, 전계보고서, 39쪽.

88) 여기에서 협약이라 함은 배타적경제수역법 제1조에서 「해양법에 관한 국제연합협약」, 즉 1982년 유엔해양법협약을 의미한다고 규정하고 있다.

둘째 “선박(ship)”에 대해 정의하고 있으며, 그 의미는 “해양 환경에서 운항하는 모든 형태의 배를 말하며, 수중익선, 공기부양선, 잠수정, 부양선 및 부양식 플랫폼을 포함한다. 다만 부양식 플랫폼이 해저광물자원의 탐사, 개발 및 생산에 종사중일 경우에는 제외한다.”고 규정하고 있으며 해양오염방지협약 제2조 제4항⁸⁹⁾을 원용하여 정의하였으나 고정식 플랫폼의 경우 공해개입협약 제2조 제2항 및 해양사고구조협약 제3조에서 규정하고 있는 선박의 정의에 포함되어 있지 않으며 또한 P&I보험제도 및 해사채권책임제한협약에 포함되어 있지 않기 때문에 강제보험제도 및 선주책임제한의 설정에 문제를 발생시키게 된다는 것과 대부분의 고정식 플랫폼은 선박과 달리 기국이 없으며 또한 사람이 승무하지 않는 경우가 많다는 것⁹⁰⁾이 고려되어 고정식 플랫폼은 선박의 정의에서 제외하게 되었다. 이에 부가하여 부양식 플랫폼의 경우는 해저광물자원의 탐사, 개발 및 생산에 종사중일 때에는 제외하고 있다. 논의과정에서 소형선박과 어선을 협약의 적용대상에서 제외하자는 주장이 있었으나 원칙적으로 모든 선박에 대하여 적용하는 것으로 하였으며, 다만 일정 길이 이하의 선박에 대해서는 강제보험 또는 재정보증 증명서의 소지에서 면제시켜 주고자 하고 있다.⁹¹⁾

셋째 “해양사고(maritime casualty)”의 개념은 제78차 회의에서 해양사고에 대한 용어의 정의 필요성이 처음 제기되어 유엔해양법협약 제221조 제2항⁹²⁾ 및 공해개입협약 제2조 제1항을 기초로 하여 “선박의 충돌, 좌

89) 해양오염방지협약 제2조 제4항 : 선박이라 함은 해양환경에서 운항하고 있는 모든 형태의 배를 말하며, 수중익선, 공기부양선, 잠수정, 부양선 및 고정식 또는 부양식 플랫폼을 포함한다.

90) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Seventy-ninth Session(LEG 79/11), para. 69.

91) 난파물제거협약안 제13조 제1항에서 규정하고 있으며, 그 대상은 아직 미결정된 사항이나 법률위원회의 논의과정 중 선박의 길이에 대하여 10미터 또는 24미터가 거론된 바 있다.

초 그 밖의 항행상의 사고 또는 선박내 혹은 선박외의 그 밖의 사고로서, 선박 혹은 선박에 적재된 화물에 대해 중대한 손해를 주거나 중대한 손해를 초래할 급박한 위협이 있는 것을 의미한다.”고 정의하였으며 “해양에서의 재난”⁹³⁾이라고 설명할 수 있을 것이다. 해양사고에는 기관고장으로 인한 표류선박이나 난파물이 될 것이 기대되는 선박은 포함하지만 이러한 표류선박은 결코 난파물이 될 수 없으며 또한 해양사고를 당한 선박은 대부분 해양사고구조협약이 선행되어 적용될 것이고, 중대한 기름오염을 내포하고 있을 경우에는 공해개입협약이 우선적으로 적용될 것이므로 이러한 국제협약과 잠재적인 충돌이 발생할 수 있다는 점이 고려되어 난파물의 정의가 성안되면서 선박이 난파물에 해당되기 위해서는 해양사고가 필연적으로 선행되어야 하므로 해양사고의 정의를 규정하게 되었다. 우리나라는 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률에 대한 1999년 2월 5일 법률 제05809호⁹⁴⁾에 의한 일부개정시 “해난(海難)”을 “해양사고”로 개정하였으며 동법 제2조 제1호⁹⁵⁾에서 “해양사고”의 정의를 기

92) 유엔해양법협약 제221조제2항 : 선박의 충돌, 좌초, 항해사고 또는 선박 내외에서의 중대한 화물사고나 그 손해위험이 임박한 사건을 의미한다. 최종화, 전게서, 440쪽.

93) 황석갑, 전게논문, 233쪽.

94) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」의 개정은 “해난”이란 용어를 용어순화차원에서 “해양사고”로 변경하면서, 동법 부칙 제6조에서 개항질서법, 도선법, 선원법 및 상법 등에서 사용되고 있는 “해난”이라는 용어를 모두 “해양사고”로 개정하였다. 그러나 그 의미에는 화물 자체의 사고는 포함되지 않고 있어 “해양사고구조”의 경우 “해난사고”로 원상복귀하자는 의견도 있으며[김인현, 「해상법연구」(서울 : 삼우사, 2002), 717쪽], 다른 한편으로는 선원법 제93조에서와 같이 다른 국내 법률에서 규정하고 있는 “해양사고”가 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」에서 규정하고 있는 “해양사고”와 동일한 개념이라고 볼 수 있는 근거는 존재하지 않으므로 기존 해당 법률에서 별도로 해석하여 적용할 수 있다는 의견도 있다.[전영우외 4명, 「선원관련 법령 정비 연구」(한국해양수산연수원, 2003), 19쪽].

95) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제2조 제1항 : “해양사고”라 함은 해양 및 내수면에서 다음 각목의 1에 해당하는 사고를 말한다. 가. 선박의 구조·설비

존의 “해난”의 정의보다 상세하게 기술하였으며 해양오염사고를 명시적으로 포함하고 있으나 그 의미는 선박의 충돌 또는 좌초 등 사고의 위험에 처한 상태가 포함되지 않으며 다만 사고가 발생한 결과론적인 측면만을 의미한다고 할 수 있다. 그러므로 협약상 해양사고는 선박 또는 그 화물이 절박한 위험에 처하여 선박의 자체능력만으로 극복할 수 없는 위험이 있는 상태⁹⁶⁾를 의미한다고 할 수 있으므로 수난구조법 제2조 제2호⁹⁷⁾에서 규정하고 있는 “조난사고”가 보다 적절하다고 생각한다.

넷째 “난파물(wreck)”은 선박에서 해양사고가 선행되어 발생하여야 하며, 그러한 선박 또는 그 선박과 연계된 어떠한 재산이 위험에 처한 상태에 놓여 있음에도 불구하고 어떠한 선박 또는 재산을 지원하기 위한 행위 또는 활동이 더 이상 수행되지 않는 결과 선박이 (a) 침몰 또는 좌초된 선박, (b) 침몰 또는 좌초된 선박 내에 있거나 있었던 모든 물건을 포함한 당해 선박의 어떠한 일부분, (c) 선박으로부터 해양에 유실되고 해양에서 좌초, 침몰 또는 표류하는 일체의 물체, (d) 좌초 또는 침몰하고 있거나 좌초 또는 침몰이 합리적으로 예상되는 선박중 하나에 해당될 때 비로소 난파물이 된다고 규정하고 있다.

선박이 해양사고를 당할 경우 선박소유자 및 선장은 선박을 구조하기 위하여 최선을 다할 것이고 자신들을 대신하여 선박의 구조작업을 수행하도록 구조업자 또는 기타의 자와 계약을 체결할 것이다. 이러한 상황에서 선박의 구조작업은 해양사고구조협약이 우선적으로 적용될 것이다.

또는 운용과 관련하여 사람이 사망 또는 실종되거나 부상을 입은 사고. 나. 선박의 운용과 관련하여 선박 또는 육상·해상시설에 손상이 생긴 사고. 다. 선박이 멸실·유기되거나 행방불명된 사고. 라. 선박의 충돌·좌초·전복·침몰이 있거나 조종이 불가능하게 된 사고. 마. 선박의 운용과 관련하여 해양오염피해가 발생한 사고.

96) 박용섭, 전제서, 861쪽.

97) 수난구조법 제2조 제2호 ; 조난사고라 함은 해상 또는 하천에서 선박 및 항공기 등의 침몰·좌초·전복·충돌·화재·기관고장·추락 등으로 인하여 사람의 생명·신체 및 선박·항공기 등의 안전이 위험에 처한 상태를 말한다.

그러나 선박소유자 및 선장이 해양사고구조협약 제19조에 의거하여 구조작업을 수행하고 있는 구조업자 또는 기타의 자에게 위험에 처한 선박에 대한 구조작업의 금지를 명시적이고 합리적으로 요청할 경우 해양사고구조협약에 의한 구조작업은 더 이상 진행되지 않게 되며, 이때부터 해당 선박 등은 난파물에 해당 된다는 것이다. 즉 선박이 해양사고를 당한 상태에서는 난파물제거협약안은 해양사고구조협약과 중복이 되어 적용에 있어서 충돌하게 될 것이며 이러한 경우 해양사고구조협약이 우선적으로 적용되도록 규정하기 위하여 해양사고구조협약 제1조 제(a)항 “구조작업 (salvage operation)”의 정의와 제19조(구조작업의 금지) 등을 고려하여 난파물제거협약안 제1조 제4항에서 “위험에 처한 선박 또는 어떠한 재산을 지원하기 위한 행위 또는 활동이 더 이상 수행되지 않는 경우”의 문구를 전제조건으로 삽입하였다.

초기의 난파물제거협약안에서 난파물에 대한 정의를 침몰 또는 좌초된 선박의 실체 또는 오로지 선내에 있는 화물, 기타의 것만을 의미한다고 정의하여 선박의 경우는 침몰 또는 좌초된 선박만이 해당된다고 볼 수 있었다. 이에 대해 국제해법회의 질의서에 대한 응답에서 화물과 연료유는 난파물의 적재여부에 불문하고 이것들이 해상항행에 위험하거나 방해가 되는 물건이라면 포함시켜야 한다는 견해가 지배적이었다.⁹⁸⁾ 즉 선박으로부터 유실되어 표류하고 있는 화물을 포함한 모든 물질들은 항해에 위험을 발생시키므로 난파물에 포함된다고 할 수 있으며⁹⁹⁾ 이러한 내용은 제1조 제4(c)항에서 난파물을 “선박으로부터 해양에 유실되고 해양에서 좌초, 침몰 또는 표류하는 모든 물체”로 규정하여 반영되었다고 생각한다.

우리나라 국내법에서의 “난파물”에 대한 정의는 「해양사고 조사 및

98) 황석갑, 전제논문, 253-254쪽.

99) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Seventy-eighth Session(LEG 78/11), para. 82-84.

심판에 관한 법률」 제2조 제1호에서 정의하고 있는 “해양사고”와 이에 보충하여 수난구호법 제2조 제5호 및 제6호에서 규정하고 있는 “표류물”과 “침몰품”을 포함한다고 볼 수 있다. 특히 협약상의 난파물에 대하여 국내법에서는 개항질서법 제25조 및 제26조에서 “조난선”과 “표류물” 및 “침몰물” 등 장해물 등으로 나타내고 있고, 해상교통안전법 제9조에서 “해양사고가 발생하여 다른 선박의 항행안전에 위험을 줄 우려가 있는 선박”으로, 해양오염방지법 제48조의2에서 “좌초·충돌·침몰·화재 등의 사고로 인하여 기름등폐기물이 배출될 우려가 있는 선박”으로, 공유수면관리법 제13조에서 “전복·침몰·방치된 선박 또는 방치된 폐자재 기타의 물건”으로, 항로표지법 제3조의2 및 동법 시행령 제6조에서 “침몰선” 및 “좌초선”, 침몰선박관리규정 제2조 제1호에서 “침몰선박” 그리고 상법 제748조 제4호에서 “침몰, 난파, 좌초, 유기 기타의 해양사고를 당한 선박 및 그 선박안에 있거나 있었던 적화 기타의 물건” 등으로 나타내고 있다. 국제해법회의의 조사 결과 역시 우리나라와 같이 대다수의 국가에서도 침몰, 좌초 또는 위부된 선박으로 정의하여 단순한 난파선 그 이상으로 확대하여 규정하고 있으며 소형 선주류에 관하여 구체적으로 구별을 하지 않고 있었다.¹⁰⁰⁾

다섯째 “위태(hazard)”¹⁰¹⁾는 “항해에 위협이나 장해를 야기하는 경우 또는 해양환경에 매우 해로운 결과를 일으키거나 1개국 이상 국가의 해안선 및 관련 이익에 손해를 발생시키는 것이 합리적으로 예상될 경우의 상태나 위협을 의미한다.”고 정의하고 있다. 난파물제거협약안에 의해 우

100) 황석갑, 전계논문, 288쪽.

101) 해상보험에서 위태라 함은 특정원인에 기인되는 손해발생의 위험성을 만들어 내거나 증가시키는 상태 또는 조건을 말하며 위험상태를 축약하여 표현한 것이다. 이러한 위태는 물리적 위태(physical hazard), 도덕적 위태(moral hazard) 및 정신적 위태(morale hazard)로 구분할 수 있으며 보험자는 위험(risk)을 인수함에 있어 기본적으로 위태를 고려하여야 한다. 김정수, 「제3판 해상보험론 - 이론과 실제 -」, (서울 : 박영사, 2003), 4쪽.

선적으로 보호되어야 하는 것은 3가지라고 볼 수 있을 것이다. 첫째는 인간의 생명을 보호하는 것이고, 둘째는 항해안전의 장애를 제거하는 것이며, 마지막으로 해양환경을 보호하는 것이라 할 수 있다. 여기서 인간의 생명을 보호하는 것은 해양환경의 보호를 통해 부수적으로 목적을 달성할 수 있으므로 인간의 생명을 보호하는 것은 해양환경의 보호에 포함하여도 무방하다고 생각한다. 이러한 관점에서 난파물제거협약안은 난파물에 의해 위태가 구성할 때 이를 제거하는 것이 목적이며 그러한 위태는 항해안전에 장애되는 것과 해양환경에 중대한 피해를 주는 것이라고 할 수 있다.¹⁰²⁾ 이에 대해 보다 상세히 알아보면 다음과 같다.

① 항해안전의 장애 제거

난파물제거협약안의 주목적은 항해의 위험을 안고 있는 난파물을 제거하는 것이라고 할 수 있다. 그러나 이러한 난파물이 해양환경의 피해가 없이 단지 항해상의 이유로 장애를 줄 경우에는 연안국은 난파물제거에 있어서 기국의 동의를 얻어야 한다고 생각한다. 그 이유는 유엔해양법협약 제94조 제3항에 의해 기국은 해양에서 선박의 안전을 보장할 의무가 있으며, 연안국은 동 협약 제221조에 의해 선박으로부터 오염이 발생한 경우 해양환경을 보호하기 위해 이러한 오염을 방지, 경감 및 통제할 목적으로 관할권을 행사할 수 있다는 것이다. 또한 동 협약 제311조에서 기타 협약 및 국제협정과 관계에서 동 협약이 기타 협약 및 협정과 양립한 경우 체약국의 권리 및 의무에 대한 변경을 주지 아니한다는 규정에 그 근거를 둘 수 있다고 생각한다. 다만 비록 해양사고를 당한 선박이 유류 기타 위험물을 적재하지 않았다고 하더라도, 이 협약상 난파물에 해당될 경우 항행하는 다른 선박이 이러한 난파물과 충돌하게 되면 연료유가 바다에 유출되어 환경에 대한 위험을 줄 것이고, 또한 난파물

102) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-fourth Session (LEG 84/14), para. 38.

은 해양생물을 질식시키며 산호초를 파손시키거나 어류의 산란방해 등과 같은 다른 형태의 환경피해를 야기할 수 있기 때문에 피해채약국은 선박의 안전한 항해를 위해 긴급한 조치가 필요한 난파물의 표시 등을 위해서는 기국의 동의가 없이도 개입할 수 있을 것이다.¹⁰³⁾

② 해양환경의 오염 방지

난파물제거협약안에 환경위험성(environmental risk)을 포함하는 것에 대하여 기존의 다른 국제협약에서 이미 환경위험성에 대해 다루고 있으므로 이 협약에서 환경위험성을 포함할 필요에 대한 정당성을 주장하기에는 미진한 점이 있었으며 이와 연계하여 위태의 정의에서 환경위험성을 삭제하는 것이 바람직하다는 의견이 제기된 바 있다.¹⁰⁴⁾ 그러나 난파물제거협약안에 환경위험성이 포함될 경우 해안선 및 어업과 같은 관계이익의 보호에 기여할 것이며 국제자연보존연맹(IUCN)은 환경위험성을 포함하는 것이 유엔해양법협약에 의한 국가의 의무와 일관성이 있고 현행 1962년 민사책임협약 및 1996년 위험·유해물질협약 등 국제협약에서 난파물에 의한 해양환경의 위험에 대해 특별히 규정하고 있지 않으므로 이들 협약과 중복되지 않고 있다는 점에서 포함하게 되었다.¹⁰⁵⁾ 난파물제거협약안 제12조 제1항에서는 기존 민사책임협약과 중복될 경우 해당협약을 우선적으로 적용하도록 규정하고 있으므로 적용에 있어 중복되지 않을 것이며, 환경위험성을 난파물제거협약안에 규정할 경우 기존 민사책임협약에 의해 적용되지 않는 공백을 채울 수 있게 되므로 포함하는 것이 옳다고 생각한다.

여섯째 “관계이익(related interests)”에 대한 정의는 공해개입협약 제2

103) Ibid, para. 34.

104) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Seventy-eighth Session(LEG 78/11), para.53

105) Ibid, para.54 to 55

조 제4항을 기초로 하여 “난파물에 의해 (a) 관련자들의 필수적인 생계 수단을 구성하는 어로활동을 포함한 해양 연안, 항구, 강 하구의 활동, (b) 관련 지역의 관광력 및 기타 경제적 이익, (c) 살아있는 해양자원과 야생생물의 보호를 포함한 연안 주민의 보건 및 관련 지역의 복지, (d) 해상 및 수중 기간시설 등에 직접적으로 영향 또는 위협을 받은 연안국의 이익”으로 정의하였다.

이러한 관계이익에 대한 정의는 유엔해양법협약 제221조에 비추어 정의된 공해개입협약상 관계이익의 대상밖에 있는 경제적 이해관계자의 피해에 대한 연안국의 관할권을 잘 나타내 주고 있다고 할 수 있다.¹⁰⁶⁾ 상기 제(d)호에서 규정하고 있는 “해상 및 수중의 기간시설”은 수중문화유산을 보호하기 위해 유네스코(UNESCO)에서 2001년 11월에 채택한 “유네스코 수중문화유산 보호협약”을 반영하여 추가 규정하였다.¹⁰⁷⁾

일곱째 “제거(removal)”는 “난파물에 의해 발생한 위태를 방지, 경감 또는 제거하기 위한 모든 형태”를 의미하며, 공해개입협약 제5조 제1항을 기초로 하여 규정하였다. 난파물의 제거는 난파물이 위태를 구성할 때 제거가 시작되어 난파물이 위태를 더 이상 구성하지 않을 때까지 제거되어야 하지만 이로 인해 피해체약국이 불합리한 조건을 제시하며 개입하여서는 아니 되며 그러한 난파물의 제거는 위태와 균형을 이루어 실행되어야 한다. 이러한 취지는 난파물제거협약안의 목적과 일반원칙을 규정하고 있는 제2조 제2항에서 체약국은 협약영역에서 위태한 난파물의 제거와 관련하여 이 협약에 의해 정해진 조치들을 취함에 있어서 위태와 균형을 이루어야 한다고 규정함으로써 충족된다고 생각한다.

여덟째 “등록선주(registered owner)”는 “선박소유자로서 등록된 자 또

106) IMO, Draft Convention on Wreck Removal submitted by the Netherlands (LEG84/4) Annex 2, para.3.

107) IMO, Draft Convention on Wreck Removal submitted by the Netherlands (LEG85/3) Annex 2, page 3.

는 자들을 의미하거나, 등록이 없는 경우에는 해양사고 당시에 선박을 소유하고 있는 자 또는 자들을 의미한다. 다만 한 국가가 소유하고 당해 국가가 선박의 운영자로 등록된 회사가 운영하는 선박의 경우 등록선주는 당해 회사를 의미한다.”고 규정하였다. 초기 난파물제거협약안에서는 “선박소유자”에 대하여 1969년 민사책임협약 제1조 제3항 “소유자(owner)”의 정의를 인용하여 규정하였으며 그 내용은 등기상의 선박소유자, 즉 등록선주를 기술하고 있었다. 그러나 제84차 회의에서 선박소유자의 강제보험가입제도를 도입하기로 결정하게 되었고, 이와 연계하여 1969년 민사책임협약, 1996년 위험·유해물질협약 및 2001년 연료유협약에서 손해에 대한 책임을 부담하는 자와 강제보험을 가입하여야 하는 의무자가 분리되어 있으며, 전자의 경우에는 선박소유자 뿐만 아니라 나용선자도 책임자가 되는 반면에 후자의 경우에는 등록선주가 의무자가 되는 것을 고려하여 등록선주에 대한 정의가 필요하게 되었다. 그 결과 “선박소유자”를 2001년 연료유협약 제1조 제4항 “등록선주”의 정의와 동일하게 “등록선주”로 수정하였다. 반면에 “선박소유자”를 “등록선주”로 수정함으로써 난파물의 보고의무자로서 등록선주는 연계책임(channelling liability)의 목적로서는 적절하나, 실제 운용면에서는 부적절하다는 점이 지적되었다. 이에 따라 국제안전관리규약(ISM Code) 제1.1.2조의 회사(company)의 정의를 인용하여 “선박의 운항자(operator of the ship)”에 대한 정의를 신설하게 되었다. 즉 국제안전관리규약에서 선원 및 선박운항의 관리를 실질적으로 행하는 자에게 안전관리체제를 구축하여 통제하도록 규정하고 있으므로, 선박의 운항자는 선장과 선박운항에 가장 실질적인 영향력을 미치고 있다고 할 수 있고, 특히 편의치적선의 경우 등록선주의 모호성을 고려할 때 난파물의 보고의무를 “선박의 운항자”에게 요구하는 것이 보다 실질적이고 바람직하다는 것이었다. 그 결과 “선박의 운항자라 함은 선주이거나 선주로부터 선박의 운항을 위한 책임을 부여받고 국제안전관리규칙에 의해 부과된 모든 직무와 책임을 떠맡는

것에 동의하여 그와 같은 책임을 부여받고 있는 관리자 또는 나용선자와 같은 일체의 다른 조직 또는 자”를 의미하는 것으로 정의하였다. 상기와 동일한 연유로 “기국(Flag State)”의 정의도 강제보험제도가 도입하게 됨에 따라 기국으로서의 강제보험 또는 재정보증의 증거를 증명하는 증명서 발급업무의 수행과 연계하여 불충분하다는 점과 유사한 성질을 갖는 기존 선주책임협약과의 연계성을 고려하여 2001년 연료유협약 제1조 제11항, 1996년 위험·유해물질협약 제13조 및 1992년 민사책임협약 제1조 제4항에서 정의한 것과 동일하게 “기국”을 “선적국(State of the Ship’s Registry)”으로 수정하였다.

아홉째 “피해체약국(the Affected State)”은 “난파물이 위치한 협약영역을 관할하는 국가”로 정의하였다. 초기 난파물제거협약안에서는 “피해체약국”을 “난파물에 의해 가장 직접적으로 위협을 받는 국가(the State whose interests are the most directly threatened by the wreck)”라는 용어로 나타내었으며 그 의미는 “협약영역안에서 난파물이 위치한 국가”로 규정하였다. 이 용어는 난파물제거협약안에서 13번 이상 사용되었고 너무 길어 축약하여 간편하게 사용하여 긴 문장이 반복되는 것을 방지하는 의견이 제시되었다.¹⁰⁸⁾ 이에 대해 논의한 결과 제88차 회의에서는 “피해체약국(the Affected State)”으로 규정하기로 결정하였고 그 의미도 일부 수정하여 “난파물이 위치한 협약영역을 관할하는 국가”로 하였다.

열 번째 “군함”의 정의는 난파물제거협약안을 적용함에 있어 유엔해양법협약 제236조¹⁰⁹⁾와 연계하여 국제법에서 사용되는 주권면제문구의 삼

108) 우리나라는 “가장 위협받는 국가(the most threatened State)”로 수정할 것을 제안하였고, 덴마크는 ‘피해체약국(the Affected State)’으로 수정할 것을 제안하였었다(해양수산부, 「제87차 법률위원회(LEG) 보고서」 (2003. 11), 76쪽).

109) 유엔해양법협약 제236조 : 해양환경의 보호보전에 관한 이 협약의 규정은 군함, 해군보조함, 비상업용의 정부선박, 항공기에는 적용하지 않는다. 그러나 각국은 국유 또는 국영선박, 항공기에 대하여 그 운영을 손상하지 않는 적절한 조치를 채택함으로써 합리적이고 실행 가능한 범위 내에서 이 협약에 부합되는 방법으로

입이 고려되어 “군함이라 함은 유엔해양법협약 제29조에서 정의하고 있는 군함을 의미하는 것”으로 정의하였다.

2. 목적 및 일반 원칙

난파물제거협약안 제2조 제1항 내지 제3항에서 피해채약국은 협약영역에서 위대한 난파물의 제거와 관련하여 이 협약에 의해 정해진 조치들을 취하되 그 조치는 난파물로 인해 발생된 위태와 균형을 이루어야 하며, 난파물이 합리적으로 필요한 만큼 제거되는 즉시 중지하여 선적국, 기타 국가들¹¹⁰⁾ 및 법인을 포함한 관계인의 권익을 불필요하게 침해하지 아니하도록 규정하고 있다. 이러한 규정은 난파물제거협약안에 의한 연안국의 과도한 개입을 배제하기 위하여 공해개입협약 제5조와 유엔해양법협약 제56.2조, 제78.2조, 제194.4조 및 제225조를 기초로 한 보호조치로서¹¹¹⁾ 피해채약국에 의해 취해진 조치는 난파물이 항해에 위험이나 장애를 야기하거나 해양환경에 매우 해로운 결과를 발생시키는 것이 합리적으로 예상될 경우로서 실제 위험성 또는 위협되는 정도와 균형을 이루어 취해져야 하며 난파물제거의 목적을 달성하기 위해 합리적으로 필요한 범위를 벗어나서는 아니 되고, 그 목적이 성취되자마자 중지함으로써 선적국, 기타 국가들 및 관계인의 권익이 불필요하게 침해되어서는 아니 된다는 것을 명시적으로 규정하고 있다고 할 수 있다. 우리나라 국내법에서 선박의 안전운항을 목적으로 해상에서의 선박항행상의 위험이나 장

행동하도록 보장하여야 한다.

110) 기존 문구는 “제3국(third States)”이었으나 그 개념이 모호하므로 “기타 국가들(other States)”로 수정하였다. 이것은 제89차 회기간작업반 활동을 통해 제안되어 제90차 회의에서 수용되었다. IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Ninetieth Session(LEG 90/15), para.258.

111) IMO, Report of the Correspondence Group on Wreck Removal(LEG 81/6), para. 8.

해를 제거함을 목적으로 제정된 법률로서 해상교통안전법이 있으며, 동법 제1조¹¹²⁾에서 그 목적을 명시하고 있다. 그러므로 이 협약을 국내법에 수용할 경우 협약의 목적과 일치하는 해상교통안전법에 반영하는 것이 바람직하다고 생각한다. 다만 그 적용범위가 동법 제3조 제1항 제1호에서 규정한 바와 같이 영해 및 내수에 국한되어 있어 난파물제거협약안의 적용범위와 차이가 있으므로 이에 대해 별도로 규정할 필요가 있어야 할 것이다.

난파물제거협약안 제2조 제4항에서는 이 협약의 체약국들이 배타적경제수역 이원의 공해영역에서 자신의 주권을 주장하거나 집행할 자격이 없다고 명시하고 있어 이 협약은 협약영역에서만 적용되는 것을 명확히 하고 있다. 즉 난파물제거협약안의 적용범위를 벗어난 협약영역 이원의 공해에서는 체약국의 어떠한 주권 또는 관할권도 미치지 않는다는 원칙을 보호하기 위해 명시적으로 규정하였다고¹¹³⁾ 할 수 있다.

난파물제거협약안 동조 제5항에서는 피해체약국은 인접국가가 자신의 협약영역내에 난파물이 위치하고 있지는 않지만 난파물에 의해 영향을 받는 경우 유엔해양법협약 제123조에 따라 해당 인접국가와 난파물제거에 대해 상호 협력하도록 규정하였다.¹¹⁴⁾

그리고 아직 해결되지 않은 사안으로서 난파물제거협약안이 비체약국의 난파물에도 적용할 수 있는가의 문제이다. 제86차 회의¹¹⁵⁾에서 네덜

112) 해상교통안전법 제1조(목적) : 이 법은 선박의 안전운항을 위한 안전관리체제를 확립하고, 해상에서 일어나는 선박항행상의 모든 위협과 장애를 제거함으로써 해상에서의 안전 및 원활한 교통을 확보함을 목적으로 한다.

113) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-eighth Session(LEG 88/13), para.112-113.

114) IMO, Draft Convention on Wreck Removal submitted by the Netherlands(LEG86/4), Annex 2.

115) IMO, Draft Convention on Wreck Removal submitted by the Netherlands(LEG86/4/2), para.11.

란드는 조약법에 관한 비엔나협약 제38조¹¹⁶⁾에 의하여 난파물제거협약안이 관습적이고 조약법상의 국제해사법으로 인정되어 비체약국에도 적용 가능하다고 주장하였다. 반면에 브라질, 프랑스, 영국 및 미국¹¹⁷⁾은 제89차 회의에서 다음과 같은 사유를 제시하며 이에 반대의견을 제시하였다. 제87차 회의¹¹⁸⁾에서 난파물에 대한 연안국의 관할권행사는 그와 같은 관할권이 국제법에서 규정하고 있지 않는 한, 기국의 동의가 있어야 한다는 취지에서 제10조 제10항이 신설되었고, 또한 제88차 회의에서 제2조에서 규정하고 있는 목적 및 일반원칙은 “체약국은 다른 체약국의 난파물을 제거함에 있어서 난파물제거협약안에 의해 허용되는 조치만을 취할 수 있다.”라는 것을 보장하여야 한다고 제안하여¹¹⁹⁾ 난파물제거협약안은 비체약국에 대하여 체약국의 권리를 확대하여 적용하여서는 아니 된다는 것이다. 다시 말하면 조약법에 관한 비엔나협약 제34조¹²⁰⁾에서 국제법의 기본원칙은 “조약은 비체약국의 동의없이 그들을 구속할 수 없다.”는 것이며, 유엔해양법협약 제311조 제3항의 내용과 같이 협약의 체약국 사이의 합의는 협약하의 제3국이 누릴 수 있는 권리와 의무에 영향을 끼치지 않는다는 규정과 일치하여야 한다는 것이다. 그러므로 난파물제거협약안은 유엔해양법협약에서 규정하고 있는 이외의 사항에 대해 비체약국의

116) 비엔나협약 제38조 ; 제34조 내지 제37조의 어느 규정도 조약에 규정된 규칙이 관습 국제법의 규칙으로 인정된 그러한 규칙으로서 제3국을 구속하게 되는 것을 배제하지 아니한다.

117) IMO, Application to non-State Parties submitted by Brazil, France, the United Kingdom and the United States(LEG 89/5/3).

118) IMO, Flag State content submitted by the United Kingdom, Japan and the United States(LEG 87/4/1).

119) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-eighth Session(LEG 88/13), para.116.

120) 비엔나협약 제34조 : 조약은 제3국에 대하여 그 동의없이 의무 또는 권리를 창설하지 아니한다(A treaty does not create either obligations or rights for a third State without Its consent).

국기를 계양하고 있는 선박에 대한 항해권 및 관할권을 포함한 비체약국의 난파물에 대하여 비체약국에게 의무를 부가하여서는 아니 되며, 유엔해양법협약이 반영된 국제협약하에서 비체약국의 책임과 권리가 심히 영향을 끼칠 수 있도록 체약국에게 어떠한 권한도 법적으로 부여하여서는 아니 된다는 것이다. 이러한 주장은 제86차 회의¹²¹⁾에서 “연안국의 합법적인 이익에 영향을 주는 안전 또는 오염의 위험성을 발생시키는 난파물을 제거하기 위한 연안국의 개입은 유엔해양법협약에 의해 설정된 배타적경제수역의 영역이나 기국 및 연안국의 권리와 의무에 변경이나 모순됨이 없이 다자간 조약에 의해 규제될 수 있다.”는 권고사항과 일치하다는 것으로서 그 의미는 신설 협약은 유엔해양법협약의 일반원칙 및 목적과 일치한다면, 각 국가들은 항해안전과 오염방지를 보장하기 위해 연안국의 배타적경제수역에서 난파물의 제거를 위한 조치에 개입하는 것을 허락하는데 동의할 것이며, 그러한 연안국의 개입권은 신설 조약에 의해 설정된 기술적인 범위에서 제한된 방법으로 집행될 수 있을 것이라고 설명하였다. 또한 다자간 조약의 경우에 있어서, 특정법률제도는 체약국들에게 명확하게 명시된 지리적 범위내에서 배타적으로 적용되어야 할 것이라는 이유를 설명하며 제2조제1항에 “of other States Parties”를 삽입하여 “체약국은 협약영역내의 위태를 야기하는 다른 체약국들의 난파물제거와 관련하여 이 협약에서 설정된 조치를 취할 수 있다.”로 수정되어야 한다고 주장하였다. 이러한 미국 등의 주장은 원칙적으로 수용 가능하지만, 난파물제거협약안 제3조 제2항¹²²⁾에 의해 영해이내의 수역에서 선택적 적용이 채택될 경우에는 비체약국에는 적용할 수 없다는 것과 유엔해양법협약 제221조에 따라 해양오염의 경우에는 연안국이 기국의 동의없이 관할

121) IMO, The mandate of IMO to Regulate the Coastal State Intervention Powers in the EEZ noted by the Secretariat(LEG 86/4/1).

122) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Ninetieth Session(LEG 90/15), para.271-274, 제90차 회의에서 삭제하기로 결정되었다.

권을 행사할 수 있는 권리에 영향을 미칠 수 있으므로 비체약국의 난과물에 대해서도 난과물제거협약안을 동일하게 적용되어야 한다는 취지에서 반대 의견이 제기되어 반영되지 못하였다.¹²³⁾

제90차 회의에서 영해이내의 영역에 대해 이 협약을 적용하지 않기로 결정하였고, 유엔해양법협약 제221조에 따른 연안국에 중대한 영향을 미치는 해양오염의 경우 공해개입협약과 민사책임협약, 위험·유해물질협약 및 연료유협약 등의 적용대상이 되어 문제가 되지 않을 것이므로 난과물제거협약안 제2조 제1항은 비체약국의 난과물에는 적용하지 않도록 수정하는 것이 옳다고 생각한다.

3. 적용범위

난과물제거협약안 제3조 내지 제5조에서 난과물제거협약안의 적용범위에 대해 규정하고 있다. 그 내용은 협약영역에 위치한 난과물에 적용하고, 다만 군함과 체약국 정부가 소유하거나 운영하고 비영리적 목적으로만 사용되는 선박들을 원칙적으로 적용하지 않는다. 그리고 공해개입협약 및 그 의정서에 의해 규정된 조치에는 적용하지 않도록 명시하여 중복적용을 피하고 있다.

난과물제거협약안 제3조에서는 지리적 적용범위에 해당되는 적용수역을 명확히 하기 위하여 제1조 제1항에서 협약영역에 대해 정의하였다. 특히 난과물제거협약안의 협약영역인 배타적경제수역이 대륙붕과 중복이 되어 설정되어 있으며, 배타적경제수역 이원의 대륙붕에서 연안국의 관할권은 해저 및 해저토양의 자연자원의 탐사 및 이용에 한정하여 행사할 수 있다는 점을 이유로 배타적경제수역과 대륙붕의 두 개념을 반영하여 지리적 적용범위를 확대하자는 의견이 제기되었으나 획일적이고 명확한 지리적 적용범위를 확정하기 위해 배타적경제수역으로 한정하고 있으며,

123) 해양수산부, 「제89차 법률위원회 보고서」, 2004. 11, 100쪽.

이를 보다 명확히 규정하기 위해 제2조 제4항에서 협약영역이원의 공해에 대해 체약국의 주권이 미치지 않는다고 규정하고 있다.

그리고 난파물제거협약안을 영해에서도 적용할 것인가에 대해 논의가 있었다. 즉 각 국가는 자국의 주권이 미치는 영해에서 난파물이 발생할 경우 독자적인 자국법령에 의해 개입할 수 있으나 각 국가마다 서로 다른 법이 적용되어 선박소유자 및 선장 등이 혼란을 줄 수 있으므로 영해이내의 영역에서도 일관된 법이 적용되어야 한다는 필요성이 제기되었다. 이에 따라 체약국들은 자국의 주권이 미치는 영해에 대해서도 난파물제거협약안을 적용할 수 있도록 하고 협약에 가입하는 시점에 적용 여부를 선언할 수 있도록 하기 위해 제3조 제2항과 제3항을 성안하였으며, 난파물제거협약안의 전체의 조항을 적용할 것인지 아니면 일부 조항만을 선택하여 적용할 것인지 여부에 대해 논의하였다. 전자의 경우¹²⁴⁾는 협약적용의 투명성과 획일성을 보장하기 위해 영해이내의 영역에 존재하는 난파물에도 협약전체를 적용하자는 것이고, 반면에 후자의 경우는 영해이내의 영역에 존재하는 난파물에 난파물제거협약안의 일부 규정만을 적용하자는 것으로서 그 이유는 많은 국가들의 경우 영해내의 난파물제거에 대해 국내법으로 제정되어 실행하고 있으므로 영해에 대해 협약 전체를 적용할 경우 협약을 비준하는데 어려움이 예상되며, 결국 영해에 대한 선택적(opt-in) 적용이 협약 비준에 대해 보다 유연성을 확보하게 될 것이라는 것이다. 또한 난파물제거협약안의 제정배경을 상기하며 초기에 영해이내의 영역에 대한 난파물제거협약안의 적용은 고려하지 아니 하였으며, 협약영역이 아닌 영해에 대해서 일부 규정을 적용하기 위해 제3조 제2항이 개발되었음을 사유로 협약의 일부 조항만을 적용하자는 것이었다. 제88차 회의에서는 영해이내의 영역에 협약 전체를 적용하자는 의견

124) 제88차 회의에서 덴마크대표가 주장하여 대다수 국가의 지지를 받았다(IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-eighth Session(LEG 88/13), para.87 to 88).

이 지배적이었으나 제90차 회의에서 협약 비준의 어려움이 예상된다는 점이 부각되며 영해이내의 영역에는 난파물제거협약안을 적용하지 않는다는 의견이 지배적이었다. 결국 제3조 제2항 및 제3항은 삭제하기로 결의하였다.¹²⁵⁾

난파물제거협약안 제4조에서는 유엔해양법협약 제236조¹²⁶⁾와 연계하여 국제법에서 사용되는 주권면제문구를 삽입하였다.¹²⁷⁾ 즉 난파물제거협약안은 원칙적으로 군함과 체약국이 소유하거나 운영하고 비영리적 목적으로만 사용되는 기타 선박에 적용하지 않는다고 명시하였다. 다만 체약국이 이러한 선박에 대하여 협약의 적용 기간 및 조건 등 상세사항을 사무총장에게 통보할 경우 이 협약을 적용할 수 있도록 규정하였다.

난파물제거협약안 제5조에서는 공해개입협약 및 그 의정서는 공해상에서 유류오염과 유사한 유해물질에 대하여 적용되는 협약이므로 난파물제거협약안 역시 적용범위가 배타적경제수역으로서 공해에 속하고 있으며 항해안전뿐만 아니라 해양환경오염의 방지도 그 목적으로 하고 있어 공해개입협약 및 그 의정서와 적용범위가 중복되고 있다. 그러므로 선박이 해양사고를 당하여 공해개입협약 및 그 의정서의 적용대상이 될 경우 난파물제거협약안과의 중복을 피하기 위해 공해개입협약 및 그 의정서를 우선적으로 적용하도록 규정하였다.

125) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Ninetieth Session(LEG 90/15), para.271 to 274

126) 유엔해양법협약 제236조 : 해양환경의 보호보전에 관한 이 협약의 규정은 군함, 해군보조함, 비상업용의 정부선박, 항공기에는 적용하지 않는다. 그러나 각국은 국유 또는 국영선박, 항공기에 대하여 그 운영을 손상하지 않는 적절한 조치를 채택함으로써 합리적이고 실행 가능한 범위 내에서 이 협약에 부합되는 방법으로 행동하도록 보장하여야 한다.

127) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Seventy-ninth Session(LEG 79/11), para.62 to 64.

제2절 일반의무규정

1. 난파물의 보고

난파물제거협약안 제6조에서 선박의 선장 및 운항자는 자신 소유의 선박이 난파물에 해당될 경우 지체없이 피해체약국에게 보고하여야 하며, 체약국은 자국 선박의 선장 및 운항자가 이를 이행하도록 국내법에 의해 요구하고, 그 보고내용에는 피해체약국에 의해 난파물이 위태한지 여부를 결정하는데 필수적인 사항을 포함한 모든 관련 정보이어야 한다고 규정하고 있다.

난파물제거협약안 제6조 제1항에서 규정하고 있는 난파물의 보고의무자에 대해 법률위원회에서 논의된 경과를 보면, 초기 난파물제거협약안은 난파물의 보고자를 선박의 선장 또는 기타 책임자(masters or other persons having charge of ship)로 하고, 해양사고의 보고가 선박소유자에게 통보된 경우, 선박소유자 또는 그 대리인은 즉시 그리고 최소한 24시간 이내에 확실하게, 기국과 피해체약국에게 보고하도록 하였다.¹²⁸⁾ 그러나 만약 선박의 기국이 이 협약의 체약국일 경우 자국 선박이 해양사고를 당하여 제거되어야 할 난파물의 제거에 대해 일반적인 동의(general consent)가 주어졌다고 간주되어지지만 난파물이 위태를 구성하여 제10조 제6항과 같이 피해체약국이 개입을 할 경우에는 피해체약국은 선박소유자 및/또는 기국의 특별한 동의(Ad-hoc consent)를 얻어야 한다. 그러므로 난파물의 기국이 이 협약의 체약국이 되고 선박소유자 및/또는 기국이 피해체약국에 의해 난파물을 제거하는 것에 명시적인 동의가 없는 한, 피해체약국은 특정상황하에서의 난파물의 제거활동을 할 수 없게 된다는 점을 고려하여 난파물의 보고의무자는 선장 또는 기타

128) IMO, Report of the Correspondence Group on Wreck Removal submitted by the Netherlands(LEG 79/5) Annex, page 5.

선박의 책임자에서 선박소유자로 수정하였다.¹²⁹⁾ 또한 최소한 24시간 이내에 확실하게 보고하여야 한다는 것은 즉시 보고하여야 한다는 것과 충돌하며 모호하기 때문에 삭제하였다. 이후 강제보험제도가 도입되면서 1969년 민사책임협약, 1996년 위험·유해물질협약 및 2001년 연료유협약에서 강제보험을 가입하여야 하는 의무자가 등록선주이므로 강제보험의 목적을 달성하기 위해 “선박소유자”의 정의를 “등록선주”로 변경함에 따라 난파물의 보고자도 등록선주로 수정하였다.¹³⁰⁾ 그러한 결과 난파물의 보고의무자로서 등록선주는 연계책임의 목적로서는 적절하나, 실제 운용면에서는 부적절하며, 특히 편이치적선의 경우 등록선주에 의한 난파물의 보고는 많은 문제점을 가지고 있다는 것이 제기되었다. 이에 대한 해결방안으로 국제안전관리규약 제1.1.2조의 “회사(company)”의 정의를 원용한 “선박운항자(operator of the ship)”에게 난파물의 보고의무를 부여하기로 수정하였고, 이와 연계하여 “선박운항자”에 대한 용어의 정의를 제1조 제9항에 추가하였다¹³¹⁾. 이에 추가하여 선박을 직접 운항하면서 관리하는 자가 적절한 보고자가 되어야 하며 그런 점에서 선장이 가장 적절한 자일 것이므로 IMO에서 제정한 다른 협약 특히 해양오염방지협약에서 규정한 바와 같이 선장을 난파물의 보고자로 하자는 의견이 제시¹³²⁾되어 제90차 회의에서 논의한 결과 난파물의 보고의무자를 선박의 선장 및 운항자로 수정하였다.

선박의 선장 및 운항자의 난파물에 대한 보고의 접수는 IMO에 의해

129) IMO, Draft Convention on Wreck Removal submitted by the Netherlands(LEG 84/4) Annex 2, page 8.

130) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-fourth Session(LEG 84/14), para.42 to 43.

131) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-eighth Session(LEG 88/13), para.99 to 105.

132) IMO, Proposed Amendment to Article 6 submitted by Canada(LEG 89/5/4).

개발된 요건에 따라 통신할 수 있는 피해체약국의 권한있는 당국자(the Competent Authorities)로 하였고,¹³³⁾ 이러한 업무를 직접적으로 수행하는 구조조정본부(Rescue Co-operation Center)로 하자는 의견이 제시되기도 하였으나 조문을 단순화시키고 명확히 하기 위하여 피해체약국으로 하였다.

그리고 난파물의 보고사항에 대해 초기 난파물제거협약안은 “IMO가 개발한 요건과 채택한 지침 및 일반원칙에 따라” 보고하도록 하였고, 이러한 보고사항은 IMO가 채택하여 발효된 해상인명안전협약 제1장 제11(c)조, 해양오염방지협약 제8조 및 그 의정서 1 그리고 유류오염대비·대응 및 협력에 관한 국제협약 제4조에서 규정하고 있는 유해물질사고에 따른 연안국에의 보고사항과 큰 차이가 없다는 점을 고려하여 “적용가능한 국제협약의 요건에 따라(in accordance with the requirements of applicable international instruments)”로 수정하였다. 그리고 난파물제거협약안의 전문에서 “해상인명안전협약, 해양오염방지협약 그리고 유류오염대비·대응 및 협력에 관한 국제협약의 보고요건이 난파물의 보고 및 위치에 관계된 이 협약에 적용가능하다는 것을 상기하고”라는 문구를 삽입하기로 하였다.¹³⁴⁾ 그러나 “적용가능한 모든 국제협약의 요건에 따라” 실행하도록 규정하고 있는 것에 대하여 어떠한 국제협약에 따라 행하여야 하는지 불분명하다는 것이 고려되어 IMO의 해양지원부서(marine assistance services)에 의해 “적용가능한 모든 국제협약의 요건에 따라”라는 문구를 삭제하고, 전문에는 “유해물질이 배출되거나 배출될 가능성이 있는 경우 보고를 요구하고 있는, 1973년 선박으로부터의 오염방지를 위한 국제협약 및 1978년 그 의정서에 의한 개정의 제8조 및 의정서 I 을

133) IMO, Report of the Correspondence Group on Wreck Removal(LEG 79/5), Annex, page 5.

134) IMO, Report of the Correspondence Group on Wreck Removal(LEG 80/5), para.9.

상기하고”라는 문구로 단순화시켜 명시하였으며, 난파물의 보고사항은 피해채약국에 의해 난파물이 위태한지 여부를 결정하는데 중요한 사항이 되므로 반드시 포함되어야 할 사항을 조문에서 명시적으로 규정하였다.¹³⁵⁾ 보고사항 중 “선적된 병커유 및 윤활유와 같은 기름의 양과 성질”이 규정되어 있는데 이 문구에서는 선적된 원유(crude oil) 등이 포함되는지 불분명하므로 명확히 하기 위해 “선적된 병커유 및 윤활유를 포함하는 기름의 양과 성질”로 수정하였다.¹³⁶⁾

우리나라 해상교통안전법 제9조 제1항에서는 선장 또는 선박소유자로 하여금 선박에서 해양사고가 발생하여 선박의 안전에 위험이 있거나 다른 선박의 항행안전에 위험을 줄 우려가 있는 경우 위험을 방지하기 위하여 신속하게 필요한 조치를 취하고 해양사고의 발생사실 및 조치사실을 해양경찰서장 또는 지방해양수산청장에게 보고하도록 하고, 그 보고사항에 대한 상세내용은 동법 시행규칙 제3조¹³⁷⁾에서 규정하고 있다. 즉 난파물제거협약안 제6조 제1항에서 난파물의 보고의무자를 선박의 선장 및 운항자로 규정하고 있는 반면에 국내법에서는 선장 또는 선박소유자로 규정하고 있어 일부 차이점을 보이고 있으며, 보고내용 또한 난파물제거협약안과 큰 차이는 없으나 일부분에 있어서 차이점이 있으므로 국내 수용시 이에 대해 검토할 필요성이 있다고 생각한다. 그리고 해상교통안전법의 특별법에 해당되는 개항질서법 제25조에서는 해양사고 등 재

135) IMO, Draft Convention on Wreck Removal submitted by the Netherlands(LEG 87/4), Annex 2 page 2.

136) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-eighth Session(LEG 88/13), para.123.

137) 해상교통안전법시행규칙 제3조 : ① 선장 또는 선박소유자는 법 제9조 제1항의 규정에 의한 해양사고이 발생한 때에는 즉시 다음 각호의 사항을 관할해양경찰서장 또는 지방해양수산청장(이하 “관할관청”이라 한다)에게 보고하여야 한다. 1. 해양사고발생 일시 및 장소, 2. 선박의 제원, 3. 사고개요 및 피해상황, 4. 조치사항, 5. 기타 관할 관청이 요구되는 사항.

난으로 인하여 다른 선박의 항행이나 항만의 안전을 해할 우려가 있는 조난선의 선장으로 하여금 자체적인 위험예방조치를 이행할 수 없을 경우 지방해양수산청장에게 필요한 조치를 요청하도록 하고 있다.

2. 위태의 결정

난파물제거협약안 제7조에서 피해체약국은 난파물이 위태를 야기하는지 여부를 적합한 기준에 따라 결정하도록 규정하였다. 난파물제거협약안에서 선박소유자는 난파물이 피해체약국에 의해 위태하다고 결정된 경우 난파물의 제거의무가 발생하므로 매우 중요하지만 이러한 난파물의 위태여부가 피해체약국의 주관적 요인에 의해서만 결정하는 것은 선박소유자로 하여금 난파물이 이 협약의 대상인지에 대한 확실성(certainty)을 예견할 수 없으므로¹³⁸⁾ 피해체약국의 주관적인 요인을 최소화하고 위태결정의 기준이 되는 사항에 보다 초점을 두어¹³⁹⁾ 15개 항목을 명시적으로 규정하고 있다. 그리고 이에 대한 내용을 보면 난파물의 크기·형태 및 구조, 당해 영역에서의 수심·조차, 조류 및 해저지형도, 선박 통항로와의 근접도, 통항의 밀도·빈도 및 형태, 난파물에 선적된 화물의 성질 및 양¹⁴⁰⁾, 항만시설의 취약성, 탁월한 기상 및 수로조건, 난파물의 수면상하의 높이, 해상설치물·파이프라인 통신케이블 및 그와 유사한 구조물과의 근접도 그리고 특별민감해역(particularly sensitive sea areas) 및 배타적경제수역내 특별규제조치(special mandatory measures)가 요구되

138) IMO, Draft Convention on Wreck Removal submitted by the ICS(LEG 79/5/1).

139) IMO, Draft Convention on Wreck Removal submitted by the Netherlands (LEG85/3), Annex 2, page 7.

140) ICS는 난파물에 선적된 화물의 성질 및 양이 위태결정의 기준에 포함한 것과 관련하여 이것은 피해체약국이 독자적으로 결정할 수 없으므로 삭제하자는 의견을 제시하였다(LEG 79/5/1).

는 영역을 포함하여 기타 난파물의 제거에 필요한 여건 등이 있다.

참고로 위태 결정기준의 하나인 특별민감해역의 지정 및 특별규제조치의 채택에 대해 검토해 보면 유엔해양법협약 제211조 제6항¹⁴¹⁾에서 IMO는 특별규제조치를 채택할 수 있으며, IMO는 제22차 총회에서 결의서 A.927(22) “해양오염방지협약에 따른 특별해역(special area) 지정과 특별민감해역(particularly sensitive sea area)의 지정을 위한 지침”을 채택하였다. 특히 특별민감해역은 생태학적이거나 사회·경제 및 과학적으로 중요하고 민감한 해역으로 국제간 선박운항으로 인한 피해로부터의 특별보호를 위해 IMO가 정한 해역으로서 현재 Great Barrier Reef(호주), Sabana-Camaguey Archipelago(쿠바), Malpelo섬(콜롬비아), 키스제도(미국플로리다), Wadden Sea(독일, 덴마크 및 네덜란드), Paracas 국립보호지역(페루)과 서부유럽해역(벨기에, 프랑스, 아일랜드, 포르투갈, 스페인 및 영국 6개국) 등 7곳이 지정되어 있으며, 지정된 이후 특별규제조치로 인해 국제해상활동에 큰 장애요인으로 영향을 미치고 있다.

해상교통안전법 제9조 제3항에서는 해양경찰서장이 동조 제1항에 의해 선박이 위협에 처하거나 다른 선박에게 위협을 줄 우려가 있는 선박의 선장 또는 선박소유자의 보고에 대해 그들이 필요한 조치를 취하지 않거나 조치가 적당하지 않다고 인정되는 경우 필요한 조치를 명하도록 규정하고 있다. 또한 개항질서법 제26조에서는 선박의 항행을 방해하거나 항행에 위협을 미칠 우려가 있는 장애물에 대해 제거를 명할 수 있다고 규정하고 있다. 그러나 난파물제거협약안 제7조에서 규정하고 있는 위태여부를 결정함에 있어 고려하여야 할 사항에 대해서는 국내법에 명시되어

141) 유엔해양법협약 제221조제6항 : 선박으로부터 해양환경오염의 방지, 감소 및 통제를 위해 국제 규칙 및 기준이 특별한 상황에 충족하는 것이 부적절한 경우와 연안국은 자신들의 해당 배타적 경제수역의 명확한 한정된 구역이 선박의 오염방지를 위한 특별규제조치의 채택이 요구되는 지역이라고 믿을만한 상당한 근거가 있을 경우에, 연안국은 해당 지역이 특별법규의 적용을 받을 가치가 있는지 결정을 위해 IMO에 의뢰할 수 있다.

있지 않으며 단지 피해체약국으로서 관할청에서 재량권을 가지고 판단하여 해양사고를 당한 선박에게 다른 선박의 안전한 항행과 해양오염 방지를 위해 필요한 조치를 명하도록 규정하고 있다고 볼 수 있다. 그러므로 이러한 위태 결정의 기준이 되는 사항에 대해 객관성을 확보하기 위해 국내법에 난파물제거협약안을 반영하여 기술할 필요가 있다고 생각한다.

3. 난파물의 위치 및 경고

난파물제거협약안 제8조에서 피해체약국은 선박의 선장 및 운항자로부터 난파물에 대한 보고를 받은 즉시 모든 실행 가능한 수단을 이용하여 난파물의 위치와 성질을 IMO와 체약국들을 포함하여 항해사 및 관련 인접연안국에게 긴급하게 경고하여야 한다. 그리고 피해체약국이 난파물에 대한 보고를 받은 시점에 합리적인 근거에 의해 난파물이 위태하다고 판단된 경우에는 난파물의 정확한 위치를 파악하기 위해 모든 합리적인 조치가 취하여야 한다. 즉 난파물제거협약안의 주목적이 선박의 항해안전의 장해요인을 제거함에 있다는 점을 고려하여 즉시 난파물의 위치해역을 항행하는 선박의 항해사에게 난파물의 위치를 알려주어야 한다는 것이다.

실제 우리나라 전남 진도군 동거차도 남서방 2마일 해상에서 2002. 6. 12. 2300경 발생한 해양사고를 보면 난파물의 위치에 대한 경고의 중요성을 알 수 있다. “제2021 하이핑”호는 2002년 6월 11일 1945시 다른 선박과 충돌사고가 발생한 다음 침몰 중에 있었다. 약 3시간 후인 2300시경 제3의 선박 “현진”호는 침몰중인 “제2021 하이핑”호의 침몰 사실을 인지하지 못하고 그 장소를 항해하던 중 침몰중인 “제2021 하이핑”호의 마스트와 접촉하게 되었고, 그 결과로 선박의 선저가 손상되었다.¹⁴²⁾ 만약 “제2021 하이핑”호가 충돌사고 직후 그 사실을 즉시 모든 선박에게

142) 목포지방해양안전심판원(목해심 제2002-83) 재결서 참조.

통보되었다면 피할 수 있을 것이며, 더 나아가 “제2021 하이핑”호가 침몰직전 또는 직후 즉시 난파물이 있다는 표시를 설치하였다면 사고는 보다 안전하게 피할 수 있었을 것이다.

국내법에서는 「해양경찰청과 그 소속기관 직제」 제10조 제2항 제27호 및 「해상교통문자방송(NAVTEX) 운영지침」에 의해 해양경찰청이 해상교통문자방송¹⁴³⁾을 실시하고 있고, 수협중앙회의 어업정보통신국¹⁴⁴⁾에서는 「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」 제52조에 의거하여 어선관리업무를 정부로부터 수탁을 받아 전국주파수 8144.4kHz로 어업기상, 항행정보 및 해상사고소식 등을 포함한 어업정보방송을 실시하고 있으며, 해양수산부의 상황실 및 해상교통관제센터를 통해 해양사고에 관한 정보가 실시간으로 선박의 항해사를 포함한 모든 청취가능한 설비를 갖춘 자에게 제공되고 있으므로 난파물제거협약안을 충족한다고 생각한다. 다만 난파물제거협약안에서는 피해체약국이 난파물의 위치 및 경고 등을 난파물제거협약안의 체약국, IMO 및 연안국에게 통보하도록 규정하고 있으나 국내법에서 반영하고 있지 않는 점이 있으나 이것은 피해체약국의 책임당국에서 수행할 사항으로서 법령에 반영되지 않아도 책임당국의 내부업무지침으로서 난파물제거협약안의 요구사항을 충족할 수 있으므로 문제가 되지 않는다고 생각한다.

4. 난파물의 표시

143) 해상교통문자방송은 세계 공통 주파수 518Khz 영문과 지역주파수 490Khz 국문을 사용한 문자방송으로, 매일 6회에 걸쳐 10분간씩 ① 기상청의 기상정보, ② 해양경찰서의 수색구조정보, ③ 국방부, 해양수산부의 해상사격 및 훈련 등 안전항행정보의 다양한 해상관련 정보를 문자를 통해 방송하고 있다. 해상교통문자 방송제도의 수신방법은 선박에 문자방송수신기(NAVTEX)를 장착해야 가능하며, 장착된 문자방송수신기에 의하여 자동적으로 정보가 출력된다.

144) 기존의 어업무선국이 2005년 1월 1일부로 어업정보통신국으로 변경되었다.

난파물제거협약안 제9조에서 피해체약국은 제7조의 요건을 기준으로 하여 난파물이 위태를 구성한다고 결정되면, 난파물에 대해 표시를 하고 그 사항을 항해서지를 포함한 모든 적절한 수단을 사용하여 공표하여야 한다. 난파물에 대한 표시는 난파물이 위치한 영역에서 사용하는 국제적으로 승인된 항로표지방식에 적합하도록 하여야 한다고 규정하고 있다.

논의과정을 보면 난파물의 표시에 따른 피해체약국의 공표와 관련하여 초기 난파물제거협약안은 “난파물표시의 명세는 선박의 안전한 항해를 위해 항해사가 인지할 수 있도록 적기에 공표되어야 한다.”고 규정하였다. 그러나 항해사가 선박의 안전한 항행을 위해 반드시 사용하는 것은 해도이므로 피해체약국의 공표사항에 해도를 명시적으로 표시하자는 의견이 제시되어 “필요할 경우 해도를 이용하여(by use of nautical charts, where necessary)”라는 문구를 삽입할 것이 제시되었고¹⁴⁵⁾, 이 문구는 너무 협의의 의미를 가지므로 “by use of nautical publications or and by other appropriate means”로 수정안¹⁴⁶⁾이 제시되었으나 보다 포괄적으로 명시하기 위해 “적절한 항해서지를 포함한 모든 적절한 수단을 이용하여(by use of all appropriate means, including the appropriate nautical publications)”로 수정되었다.¹⁴⁷⁾ 또한 난파물의 표시 주체를 난파물표시의 명세에서 피해체약국으로 변경하여 그 주체가 피해체약국을 명확히 하기 위하여 최종 문안은 “피해체약국은 적절한 항해서지를 포함한 모든 적절한 수단을 이용하여 난파물 표시의 명세를 공표하여야 한다.”고 규정하였다.¹⁴⁸⁾

145) IMO, Draft Convention on Wreck Removal submitted by the Netherlands (LEG 87/4), Annex 2, page 2.

146) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-seventh Session(LEG 87/17), para.68.

147) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-ninth Session(LEG 89/16), para.129.

148) IMO, Draft Convention on Wreck Removal submitted by the Netherlands

국내법에서 난파물의 표시에 관해서는 개항질서법과 항로표지법에서만 규정하고 있으며 난파물제거협약안의 목적과 부합되는 국내법인 해상교통안전법 제6조에서는 등대·등표 및 부표 등 항행보조시설의 설치·관리에 대하여만 규정하고 있다. 그러므로 난파물제거협약안을 국내법에 수용할 경우 난파물의 표시의무자를 배타적경제수역의 관할청인 해양수산부장관으로 규정하여야 할 것이다. 참고로 항로표지법 및 개항질서법에서 규정하고 있는 난파물의 표시의무에 대해 알아보면, 항로표지법¹⁴⁹⁾ 제3조의2와 동법시행령 제6조 및 제7조에서 침몰 또는 좌초된 선박 중 다른 선박의 통항에 지장을 초래할 우려가 있다고 지방해양수산청장이 지정하는 선박의 소유자는 항로표지를 설치·관리하여야 하며, 당해 선박의 소유자가 항로표지를 신속히 설치할 수 없거나 설치할 수 없는 부득이한 사유가 있을 경우 항로표지의 설치·관리비용을 부담하는 조건으로 해양수산부장관에게 그 설치·관리의 대행을 요청할 수 있도록 규정하여 난파물에 대한 표시의무를 난파물의 소유자에게 부과하고 있고, 개항질서법 제25조 제1항 및 제2항에서 개항의 항계안 또는 항계의 부근에서 해양사고·화재 등의 재난으로 인하여 다른 선박의 항행이나 항만의 안전을 해할 우려가 있는 조난선의 선장은 즉시 표지의 설치 등 다른 선박의 위험예방을 위한 필요 조치를 하여야 하며 자체적으로 이해할 수 없을 때에는 지방해양수산청장에게 요청할 수 있도록 규정하여 난파물에 대한 표시의무를 난파물의 선장에게 부과하고 있다.

그리고 난파물제거협약안 제9조 제3항에서 피해체약국은 난파물표지의 명세를 공표하도록 규정하고 있으며 우리나라는 수로업무법 제24조 및 동법 시행규칙 제14조에서 해양수산부장관은 해상교통안전과 관련된 사

(LEG 90/5), Annex 2, page 2.

149) 항로표지법 제1조(목적) : 이 법은 항로표식을 설치하고 이를 합리적이고 능률적으로 관리함으로써 해상교통의 안전을 도모하고, 선박운항의 능률증진에 이바지함을 목적으로 한다.

항을 월 3회 이상 항행통보를 간행 하는 방법으로 항해사 등 이를 이용하고자 하는 자에게 통보하여야 하며, 긴급을 요하는 사항은 수시로 유선통신 또는 무선통신으로 할 수 있도록 규정하고 있어 협약상 난파물에 대한 공표의무를 충족한다고 할 수 있다.

5. 난파물의 제거조치

난파물제거협약안 제10조에서 피해체약국에 의해 난파물이 위태를 구성한다고 결정할 경우에는 난파물의 제거를 촉진하기 위하여 다음과 같이 조치를 취하도록 규정하고 있다.

(1) 피해체약국의 통지 및 협력의무

난파물제거협약안 제10조 제1항 및 제6항에서 피해체약국은 난파물에 대하여 그 선적국과 등록선주에게 즉시 통지하여야 하며, 난파물에 취해질 조치에 대하여 선적국과 난파물에 의해 영향을 받는 다른 인접국가와 즉시 협력하여야 한다. 그리고 피해체약국은 등록선주에게 난파물제거작업을 착수하도록 합리적인 기한을 지정하여 통지하고, 만약 등록선주가 지정된 기한 이내에 난파물제거작업을 착수하지 않을 경우에는 피해체약국 자신이 등록선주의 비용으로 난파물제거작업을 착수할 수 있다는 것과 난파물의 위태가 극히 심각한 경우에는 즉시 개입할 의도가 있음을 등록선주에게 서면으로 통지하도록 규정하고 있다.

피해체약국에게 선적국 및 등록선주에 대한 통지의무를 부여한 것은 난파물의 제거의무가 등록선주에게 부과되어 있으므로 등록선주가 피해체약국이 설정한 기한 이내에 난파물제거작업을 착수하기 위해서는 등록선주가 그 사실을 인지할 수 있도록 피해체약국의 통지가 선행되어야 하기 때문이다¹⁵⁰⁾. 또한 등록선주의 난파물제거의무는 난파물의 선적국 국

내법에 의해 부여되어 있으므로 피해체약국은 난파물의 등록선주를 국내법에 의해 통제하고 있는 선적국에게도 즉시 통보하도록 규정하고 있다. 이러한 피해체약국의 통보의무는 서면에 의해 명시적으로 이행되도록 규정하고 있다. 그리고 피해체약국은 난파물에 대해 취해질 조치에 대해 난파물에 대한 주권을 가진 선적국과 난파물에 의해 영향을 받는 다른 인접국가들과 즉시 협의하도록 하여 난파물제거작업이 시작되기 이전에 당사자들간에 원활한 상호 협조가 이루어지도록 규정하고 있다.

피해체약국은 또한 난파물제거작업이 선박의 항해안전과 해양환경보호와 일치되게 이행하는지 보장하기 위한 필요한 범위까지만 관여하도록 제한하고 있다.

국내법에는 피해체약국으로서의 관할청이 행하여야 할 사항에 대해 규정하고 있지는 않다. 그러나 이러한 피해체약국의 통지 및 협력업무는 등록선주에 대한 통지의무를 제외하고 국가간의 이행사항에 대하여 국내법에 반드시 규정할 필요는 없다고 보며¹⁵¹⁾, 관할청이 내부업무지침을 통해 그러한 사항을 이행하면 될 것으로 생각한다.

(2) 등록선주의 난파물제거 및 보증서제공의무

난파물제거협약안 제10조 제2항 내지 제4항에서 등록선주는 난파물을 제거할 의무와 난파물이 위태하다고 결정된 경우 피해체약국의 책임당국

150) 제79차 회의에서 국제자연보존연맹(International Union for Conservation of Nature and Natural Resources ; IUCN)이 제안하였다. IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Seventy-ninth Session(LEG 79/11) para.77 and Draft Convention on Wreck Removal submitted by the Netherlands(LEG 80/5), para.10.

151) 백진현, “조약의 국내법 이행에 관한 연구-미국·EU·한국의 이행입법제도 비교 분석”, 한국의회발전연구회(1998-1999), <http://www.assembly.re.kr/html/98-99paekj.htm> 참조.

에게 보험 또는 기타 재정보증의 증거를 제공할 의무가 있으며, 또한 자신을 대신하여 난파물제거작업을 수행하도록 구조업자 또는 기타의자와 계약을 체결할 권리가 있다고 규정하고 있다.

국내법에서는 해상교통안전법 제9조 제1항에서 해양사고가 발생한 선박의 선장 또는 선박소유자가 다른 선박의 항행안전에 위협을 방지하기 위한 조치를 취하도록 규정하고 있으나 난파물제거에 따른 재정보증증명서의 제시의무는 별도로 규정하고 있지 않다. 그러므로 난파물제거협약안을 수용하여 국내법에 반영할 필요가 있다. 참고로 개항질서법 제26조 제1항에서는 표류물 및 침몰물 등 물건의 소유자 또는 점유자에게, 그리고 공유수면관리법 제13조 제1항에서는 전복·침몰·방치선박 및 방치된 물건의 소유자 또는 점유자에게 제거의무를 부과하고 있다.

(3) 피해체약국의 개입

난파물제거협약안 제10조 제4항 및 제5항에서 피해체약국은 등록선주 또는 등록선주와 계약을 체결한 구조업자 등에 의한 난파물제거작업이 안전과 환경을 고려하여 효과적으로 진행되도록 난파물제거작업이 시작되기 이전에 조건을 설정할 수 있으며, 시작된 이후에는 설정된 조건대로 이행하는지 확인하기 위해 필요한 범위까지 관여할 수 있고, 동조 제7항 및 제8항에서 피해체약국은 등록선주가 자신이 통지한 기한 이내에 난파물을 제거하지 않거나 등록선주가 연락되지 않을 경우에는 안전을 고려하고 해양환경보호에 부합하며, 이용 가능한 가장 실용적이고 신속한 방법에 의해 난파물제거작업을 착수할 수 있고, 특히 난파물의 위태가 심각하여 즉각적인 조치가 요구되는 경우에는 그 사실을 선적국 및 등록선주에게 통지한 후 안전을 고려하고 해양환경보호와 부합하며, 이용 가능한 가장 실용적이고 신속한 방법에 의해 난파물제거작업을 착수할 수 있도록 규정하고 있다.

국내법에서는 해상교통안전법 제9조 제3항에서 해양사고를 발생한 선박의 선장 또는 선박소유자가 다른 선박의 항행안전에 위험을 줄 우려가 있음에도 불구하고 신속하게 필요한 조치를 취하지 아니하였거나 취한 조치가 적당하지 아니하다고 인정되는 경우에는 당해 선박의 선장 또는 선박소유자에 대하여 해양사고의 신속한 수습 및 해상교통안전의 확보를 위하여 필요한 조치를 명할 수 있도록 규정하고 있다. 참고로 개항질서법 제26조에서 지방해양수산청장은 표류물 및 침몰물 등 물건의 소유자 또는 점유자에게 그리고 공유수면관리법 제13조에서 관리청¹⁵²⁾은 전복·침몰·방치선박 및 방치된 물건의 소유자 또는 점유자에게 난파물에 개입하여 제거하도록 명하며 이들이 제거하지 않을 경우 직접 제거할 수 있도록 규정하고 있다.

(4) 체약국의 기국으로서의 조치

난파물제거협약안 제10조 제9항에서 체약국은 자국법령에 의해 협약상 위태한 난파물의 등록선주로 하여금 피해체약국의 요구에 따라 난파물을 제거할 것과 피해체약국의 책임당국에게 보험증명서 또는 기타 재정보증서를 제공할 것 등 모든 적절한 조치가 취해지도록 규정하고 있다. 체약국이 선적국으로서 등록선주의 난파물제거의무 및 재정보증책임의 의무를 국내법에 명시하도록¹⁵³⁾ 한 것은 난파물제거협약안에서 난파물이 된 선박의 등록선주의 의무는 선적국의 당해 관할권에 기초하고 있으며, 피

152) 공유수면관리법 제4조 및 동법 시행령 제2조에 의해 관리청은 배타적경제수역을 포함하여 국토기본법에 의한 특정지역개발계획이 수립된 지역, 국가산업단지, 지정항만 및 어항구역 등 안과 시행령에 의해 정하고 있는 바다 및 바닷가의 공유수면에 대해 해양수산부장관이, 그리고 해양수산부장관이 관할하는 공유수면을 제외한 영해 및 내수에 대해 시장·군수 및 구청장으로 규정하고 있다.

153) IMO, Draft Convention on Wreck Removal submitted by the Netherlands (LEG86/4/2), para.14.

해체약국인 연안국의 행위는 선적국법에 의하여 등록선주에게 부과된 의무를 대리하여 이행하는 것으로 간주되므로 선박의 선적국중 이 협약의 체약국은 국내법에 의해 자국선박의 등록선주가 이 협약의 규정을 준수하여 난파물의 제거 및 재정보증책임의 의무를 이행하도록 보장하여야 하며, 또는 체약국 자신에게 난파물제거협약안을 이행할 의무를 국내법에 명시적으로 부과하여야 한다는 것이다. 이 규정은 1992년 기금협약 제13조 제2항¹⁵⁴⁾ 및 제15조 제1항¹⁵⁵⁾을 인용하여 제정하였다.

또한 동조 제10항에서 피해체약국이 난파물제거와 관련하여 개입하고자 할 때에는 난파물의 선적국으로부터 동의를 받아야 한다고 규정하고 있다. 난파물제거협약안은 난파물에 의한 항해안전의 장애와 해양환경의 오염을 방지함을 목적으로 하고 있으며, 후자의 경우인 해양환경에 오염을 발생시키는 난파물에 대하여는 유엔해양법협약과 공해개입협약에 근거하여 피해체약국이 배타적경제수역에 있는 난파물에 대한 개입권을 행사할 수 있지만 전자의 경우인 항해안전에만 장애를 주는 난파물에 대해서는 선적국이 여전히 관할권을 가지고 있으므로 피해체약국은 선적국의 동의를 받아서 난파물을 처리하여야 하고, 이때 이러한 피해체약국의 개입 요청에 대해 난파물의 선적국이 이 협약의 체약국인 경우 체약국이 동의하도록 하는 법적 근거를 마련한 것이다.¹⁵⁶⁾ 논의과정에서 난파물을 제거할 때마다 체약국인 선적국의 동의를 받는 것보다는 협약 비준과 동

154) 기금협약 제13조 제2항 : 각 당사국은 자기나라의 영토안에서 수령한 유류와 관련, 본 협약에 따라 발생하는 기금에 대한 분담의무가 이행될 것임을 보장하며, 이러한 의무의 효과적 이행을 위하여 필요한 제재부과를 포함하여 법에 따른 적절한 조치를 취한다. 다만 이러한 조치는 기금에 대하여 분담 의무가 있는 자에만 하여 취하여 진다.

155) 기금협약 제15조 제1항 : 1. 각 당사국은 기금에 대하여 분담의무가 발생하는 양의 분담유를 자기나라 영토안에서 수령한 자가 이 조의 다음 규정에 따라 사무국장이 작성하는 최신의 명부에 등재되도록 보장한다.

156) IMO, Flag State consent submitted by the United Kingdom, Japan and the United States(LEG 87/4/1), para.6 to 13.

시에 동의하는 것을 명시적으로 나타내자는 의견도 제시되었으나 수용되지 않았다.

국내법에서는 체약국의 기국으로서의 조치사항에 대해 별도로 규정하고 있지 않으므로 난파물제거협약안의 국내수용 검토시 고려되어야 할 것이다.

(5) 국가책임 규정¹⁵⁷⁾

초기 난파물제거협약안에서는 난파물제거와 관련하여 국가책임을 공해개입협약 제6조에 근거하여 규정하였다. 즉 난파물제거작업의 목적을 달성하기 위해 난파물이나 선박에 대하여 의도적으로 피해를 주는 경우에 초점을 두고 선박소유자의 법적이익을 보장하기 위한 안전조치로서 규정하였다. 그러나 난파물제거협약안에서 규정하고 있는 국가책임은 각 국가의 국내법에서 서로 다르게 규정하고 있다는 점과 1969년 민사책임협약 및 1996년 위험·유해물질협약에서도 폭넓은 기준을 저해하는 국가책임을 규정하지 않고 있다는 점에 주목하여 삭제되었다.

(6) 공개입찰 규정(In a public auction)¹⁵⁸⁾

공개입찰에 관한 규정은 난파물제거 결과에 따른 난파물의 공개입찰을 통한 수익을 난파물의 선박소유자에게 공식적으로 통지한 후 이해관계자에게 제공되어야 한다는 것이다. 그러나 이에 대해서는 보다 이론적인 접근의 필요성이 있으며, 각 국가의 국내법과의 조화를 이루기 위해 실질적인 필요는 없다는 것과 이러한 제거된 난파물의 공개입찰 규정은 본

157) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Seventy-eighth Session(LEG 78/11), para.64 to 67.

158) Ibid, para.89 and 90.

협약의 비준에 저해할 것이므로 삭제되었다.

제3절 강제보험제도

난파물제거협약안은 1969년 민사책임협약 및 1992년 의정서, 1996년 위험·유해물질협약 그리고 2001년 연료유협약¹⁵⁹⁾과 같이 강제보험제도를 도입할 것인가 여부에 대해 많은 논란이 제기되었다. 특히 선주상호보험조합 국제그룹 및 국제해운연맹은 현행 P&I보험으로서 난파물제거비용을 기본적으로 대체할 수 있다고 주장하였으나, P&I보험의 선지급 원칙이 해결되지 않아 강제보험제도가 채택되어 난파물제거협약안에 반영되었다. 즉 등록선주가 난파물제거에 실패할 경우에 대한 보호조치의 차원에서 의도적으로 재정보증 및 보험규정을 마련하였다. 이에 따라 제11조는 등록선주에게 난파물의 위치, 표시 및 제거비용에 대한 책임을 부담하기 위하여, 제12조는 다른 국제민사책임협약에 의한 책임으로부터 등록선주의 책임을 면제하기 위하여, 그리고 제13조는 등록선주의 강제보험 또는 기타 재정보증의 가입을 규정하고 있다.

1. 난파물의 위치지정, 표시, 제거작업을 위한 재정보증

등록선주는 난파물제거협약안 제12조 제1항에서 명시하고 있는 기존의 국제민사책임협약에 저촉되지 않는 범위와 동조 제2항에 의한 구조업자의 구조작업과 관련하여 발생된 보수 또는 보상을 제외한 범위에서 난파물의 위치지정, 표시 및 제거에 소요된 비용에 대해 책임을 부담하며, 다만 난파물을 발생시킨 해양사고가 제11조 제1항에 규정된 사유에 해당된다는 것을 등록선주가 입증할 경우에는 등록선주의 책임이 면제된다고

159) 1992년 민사책임협약 제7조, 위험·유해물질협약 제12조 및 연료유협약 제7조에서 선박소유자의 강제보험제도를 규정하고 있다.

규정하고 있다. 그리고 등록선주는 국내법 또는 국제협약에 의해 등록선주의 배상책임이 규정되어 있을 경우 해당 국내법 또는 국제협약에 의해 배상책임을 제한받을 자격이 있으며, 협약상 등록선주의 책임과 관련하여 등록선주의 제3자에 대한 상환청구권은 침해받지 않는다고 규정하고 있다.

난파물제거협약안 제12조 제1항에서 규정하고 있는 민사책임협약은 (a) 개정된 1969년 민사책임협약, (b) 개정된 1996년 위험·유해물질협약, (c) 개정된 1960년 파리협약 또는 1963년 비엔나협약 혹은 방사능손해책임제한을 규제하거나 금지하는 국내법 (d) 개정된 2001년 연료유협약 등이며 난파물제거협약안 발효시 난파물제거협약안과 관련성이 있는 이들 민사책임협약에서 규정하고 있는 등록선주의 책임사항이 난파물제거협약안과 중복적용(double application)될 것이며, 이로 인해 이들 민사책임협약에 의해 배상된 사항에 대해 난파물제거협약안에서 재배상될 수 있으므로 명시적으로 규정하여 이중배상청구의 발생을 방지하기 위한 것이다. 즉 해양오염과 관련하여 등록선주의 책임을 규정하고 있는 이들 민사책임협약에서 이 협약상의 난파물제거와 관련된 비용이 담보되는 경우에는 난파물제거협약안을 적용하지 않겠다는 분명한 취지를 명시적으로 나타내고 있다고 할 수 있다.

등록선주의 면책조항에 대해서는 난파물제거협약안 제11조 제1항에서 규정하고 있으며 1992년 민사책임협약 제3조, 1996년 위험·유해물질협약 제7조 및 2001년 연료유협약 제3조를 인용하여 마련하였다. 그 내용은 (a) 전쟁, 적대행위, 시민혁명, 반란 또는 예외적이고 부득이하며 불가항력적인 요소에 의한 자연적 현상에 의해 발생한 경우, (b) 제3자에 의해 손해를 끼칠 의도로 행해진 작위 또는 부작위에 의해 전적으로 발생한 경우 및 (c) 등대 또는 등대와 같은 기능을 실행하는 기타 항로표지의 유지에 책임이 있는 정부나 유관당국의 과실 또는 불법행위로 인해 전적으로 발생한 경우로 규정하고 있다.

국내법에서는 상법 제746조에서 선박소유자의 유한책임에 대해 규정하고, 그 한도액 등과 관련하여 제747조 내지 제752조의2에서 규정하고 있다. 난파물과 관련하여서는 제748조 제4호¹⁶⁰⁾에서 “침몰·난파·좌초·유기 기타의 해양사고를 당한 선박 및 그 선박안에 있거나 있었던 적하 기타의 물건의 인양, 제거, 파괴 또는 무해조치에 관한 채권”은 선박소유자의 유한책임을 배제하고 있다. 그리고 유류오염손해배상보장법 제4조 제1항에서 선박소유자는 유류오염손해에 대한 배상책임이 있으며 선박소유자의 면책사항을 협약상 등록선주의 면책사항과 동일하게 규정하고 있으며, 동조 제6항에서 선박소유자에게 사고와 관련된 제3자에 대하여 구상권을 행사할 수 있도록 규정하고 있다. 또한 상법 제748조 제3호에서 1969년 민사책임협약 및 그 조약의 개정항목이 적용되는 유류오염손해에 관한 채권을 선박소유자의 유한책임에서 배제하고 있는 사항을 상법의 특별법에 해당하는 유류오염손해배상보장법 제6조 및 제7조에서 선박소유자의 책임을 톤수별로 산정한 한도액으로 제한할 수 있도록 규정하여 선박소유자의 유한책임이 되고 있다.¹⁶¹⁾

2. 강제보험제도

160) 대법원판례 99다9646(2000.8.22)에서 상법 제748조 제4호의 의미는 선박소유자에게 해상에서의 안전, 위생, 환경보전 등의 공익적인 목적으로 관계 법령에 의하여 그 제거 등의 의무가 부과된 경우에 그러한 법령상의 의무를 부담하는 선박소유자에 한하여 난파물제거채권에 대하여 책임제한을 주장할 수 없는 것으로 본다고 판시한 바 있다.

161) 상법 제748조 제3호에서 유류오염손해에 대한 채권을 선박소유자의 유한책임으로부터 배제한 것은 선박소유자의 책임이 1969년 민사책임협약과 이 협약의 취지에 따라 입법된 유류오염손해배상보장법에 의하여 제한되기 때문이다. 그러므로 상법 제748조 제3항의 유류오염손해에 대한 채권은 무한책임이 아니라 민사책임협약 및 특별법에 의하여 유한책임이 된다. 손주찬, “난파물제거에 관한 선박소유자의 책임”, 「한국해법학회지」 제24권 제1호, 한국해법학회, 2002. 4, 135쪽.

난파물제거협약안 제13조에서는 등록선주의 강제보험 또는 기타 재정 보증의 가입에 대해 규정하고 있으나, 국내법에서는 난파물과 관련하여 강제보험제도를 규정하고 있는 법은 없다. 다만 유류오염손해배상보장법에서 난파물제거협약안과 유사한 강제보험제도를 규정하고 있으므로 향후 유류오염손해배상보장법 또는 기타 국내법에 난파물제거협약안에서 규정하고 있는 강제보험제도를 수용하기 위한 방안에 대해 검토할 필요가 있다고 생각한다. 특히 유류오염손해배상보상법 제4조 제1항에서 선박소유자는 유류오염손해에 대한 배상책임이 있고, 선박소유자의 면책사항이 난파물제거협약안에서 등록선주의 면책사항과 동일하게 규정하고 있으며, 동조 제6항에서는 선박소유자에게 사고와 관련된 제3자에 대하여 구상권을 행사할 수 있도록 규정하고 있다. 또한 상법 제748조 제3호에서 “1969년 민사책임협약 및 그 조약의 개정항목이 적용되는 유류오염손해에 관한 채권”을 선박소유자의 유한책임에서 배제하고 있어 유류오염손해배상보상법은 상법의 특별법에 해당되어 동법 제6조 및 제7조에서 선박소유자의 책임을 톤수별로 산정한 한도액으로 제한할 수 있도록 규정하여 선박소유자의 유한책임이 되고 있어 난파물제거협약안과 유사하게 규정하고 있다고 볼 수 있다. 일본도 2004년 4월 14일자로 개정하여 2005년 3월 1일부터 발효하는 유탁손해보상보장법에서 총톤수 100톤 이상의 유조선이외의 모든 항해선에 대하여 연료유오염손해 및 난파물제거비용을 전보하는 보험에 가입하여야 하며, 그 책임한도액은 1976년 해사채권책임제한협약을 수용한 선주책임제한법에 약정된 금액과 최소한 동등하도록 규정하고 있다.¹⁶²⁾

난파물제거협약안에서 규정하고 있는 강제보험제도에 대한 내용은 다음과 같다.

162) IMO, Communication Received from Japan regarding Abandoned Shipwrecks in Japanese Coastal Waters(Circular letter No.2616, 28 Jan. 2005).

(1) 등록선주의 강제보험가입금액

난파물제거협약안 제13조 제1항에서 등록선주의 강제보험 가입액에 대하여 1976년 해사채권책임제한협약 및 그 개정협약에서 정한 선박톤수에 따라 계산된 액수를 최소한도액으로 하고, 각국에서 적용되는 국내법 또는 국제법상의 책임제한액이 보험금액이 된다고 규정하고 있다. 즉 책임보험금액의 기준은 1976년 해사채권책임제한협약 제6조 제1(b)항에 따라 계산된 선박의 책임제한금액이 될 것이며, 1996년 해사채권책임제한협약의 의정서¹⁶³⁾가 발효될 경우 개정된 그 의정서에 따라 계산된 선박의 책임제한금액이 될 것이다. 한편 등록선주는 제11조 제2항에서 규정한 바와 같이 선적국의 국내법 또는 국제법의 책임제도에 의해 책임제한을 받을 자격이 부여되므로 이에 의해 정해진 최고 한도의 책임제한권을 방해하지 않는다고 할 수 있다.¹⁶⁴⁾ 다만 체약국 소유의 선박은 체약국의 책임당국이 발급한 “체약국이 소유하고 있고 선박의 책임은 이 협약에서 규정된 제한 범위내에서 담보한다.”는 내용의 증명서를 소지할 경우 보험에 가입하지 아니하여도 무방하다.

1996년 해사채권책임제한협약 의정서는 선박소유자보호에서 피해자 구

163) 정식명칭은 “Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976”이며, 1996년 5월 2일 채택되어 2004년 5월 13일 발효되었다. 2005년 2월 11일 현재 체약국은 15개국이며 우리나라는 가입하지 않았다.

164) 난파물제거협약안에서는 등록선주의 강제보험가입금액을 1976년 선주책임제한협약 및 그 개정협약의 제한금액으로 규정하고 그 의미는 보험가입액의 최고한도액을 나타낸다고 하였다. 그러나 국내법에서 선주책임제한협약보다 높은 금액의 책임제한을 할 경우 문제가 있으므로 최소한도액의 개념으로서 “적어도(at least)”라는 문구를 삽입하여 등록선주의 강제보험가입금액을 1976년 선주책임제한협약 및 그 개정협약의 제한금액과 적어도 동일한 금액으로 규정하였다(IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-ninth Session(LEG 89/16), para.146 to 148).

제의 방향으로 전환하고 여객손해에 대한 무한책임의 도입 등을 규정하여 선박소유자의 책임한도액을 <표 6>과 같이 대폭 인상하였다.

<표 6> 선박소유자의 책임한도액

손해구분	책 임 한 도 액	
여객손해	여객정원수 x 175,000 SDR	
인적손해 (여객이외)	2,000G/T 미만 선박	2,000,000 SDR
	2,001~30,000G/T 선박	2,000,000 SDR + 초과톤당 800 SDR
	30,001~70,000G/T 선박	24,400,000 SDR + 초과톤당 600 SDR
	70,001G/T 초과 선박	48,400,000 SDR + 초과톤당 400 SDR
물적손해	2,000G/T 미만 선박	1,000,000 SDR
	2,001~30,000G/T 선박	1,000,000 SDR + 초과톤당 400 SDR
	30,001~70,000G/T 선박	12,200,000 SDR + 초과톤당 300 SDR
	70,001G/T 초과 선박	24,200,000 SDR + 초과톤당 200 SDR

우리나라는 상법상 난파물제거비용이 선박소유자의 책임제한 대상이 아니므로 결국 1976년 해사채권책임제한협약 및 그 개정협약상 책임제한 금액이 보험가입금액이 될 것이다. 그러나 난파물제거협약안이 국내법에 수용될 경우 난파물제거비용이 선박소유자의 책임제한 대상에 포함할 것인지 여부에 대해 논의가 예상되며, 난파물제거협약안에서 규정하고 있는 협약영역인 배타적경제수역에 존재하는 난파물에 대해서는 난파물제거협약안의 규정을 적용하여 선박소유자의 책임제한이 적용될 것으로 생각한다. 이러한 경우 우리나라 상법상 선박소유자의 책임제한이 1976년 해사채권책임제한협약을 수용하여 규정하고 있는 반면에 난파물제거협약안은 이미 발효한 1976년 해사채권책임제한협약의 개정협약인 1996년 해사채권책임제한협약이 적용될 것이므로 이에 대해 검토할 필요가 있을 것이다.

(2) 보험가입대상선박

난파물제거협약안 제13조 제1항에서 강제보험가입 대상선박은 일정 길이를 초과하는 선박으로 제한하고 있다. 즉 선박의 길이를 그 기준으로 하고 있으며, 그 보험가입 면제대상을 10미터 또는 24미터 이하로 하자는 의견이 제시되고 있다. 그러나 다른 민사책임협약 및 해사채권책임제한협약에서 강제보험의 면제대상선박에 대한 규정은 총톤수로 규정하고 있으며, 본 난파물제거협약안에서 보험가입금액의 기준을 해사채권책임제한협약으로 규정하고 있으므로 각 체약국에서 국내법에 적용하여 시행하는데 문제점이 발생할 수 있다는 지적과 함께 총톤수로 하자는 의견이 제시되기도 하였다.

이에 대해 아직까지 결정된 사항은 없으며 추가적인 논의 후 그 기준을 선박의 길이 또는 총톤수로 할 것인지와 함께 보험가입 면제대상선박 등이 정해질 것으로 생각한다.¹⁶⁵⁾

(3) 피보험자

난파물제거협약안의 책임주체는 난파물의 보고의무자로서 선박운항자로 한 경우를 제외하고 등록선주가 되며, 또한 강제보험의 가입주체도 등록선주로 한정하였다. 즉 책임주체를 등록선주로 일원화하여 피해자에 대한 구제를 보다 간명하게 처리할 수 있다는 것이다. 이러한 규정은 1969년 민사책임협약에서 처음 도입되어 1992년 민사책임협약 및 1996년 위험·유해물질협약에서도 동일하게 규정하고 있다.¹⁶⁶⁾

165) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-ninth Session(LEG 89/16), para.148.

166) 목진용, 최동현, 전계보고서, 42쪽.

(4) 직접청구권

난파물제거협약안 제13조 제11항에서 난파물로 인해 손해를 입은 피해자에게 보험자에 대한 직접청구권을 인정하도록 규정하고 있다. 즉 선주 상호보험조합의 선지급원칙(pay to be paid)에 대한 해결책으로서 강제보험제도를 마련하였으며, 또한 피해자의 보험자에 대한 직접청구권을 인정한 것이다. 다만 이러한 청구에 대해 보험자는 등록선주의 고의가 있는 경우에 책임을 제한할 수 있으며, 보험자는 등록선주가 피해자에 대하여 가지고 있는 항변 및 사고가 등록선주의 고의에 의하여 발생했다는 항변을 주장할 수 있으나 그 밖에 보험자가 등록선주에 대하여 갖고 있는 항변을 가지고 피해자에게 대항하지 못하도록 규정하였다.

(5) 증명서의 발급

난파물제거협약안 제13조 제3항에서 선적국은 이 협약상의 책임을 보장하기 위하여 자국에 등록된 난파물제거협약안의 적용대상 선박의 등록선주가 가입한 보험 또는 기타 재정보증서가 난파물제거협약안의 요구사항을 충족하고 유효함을 입증하는 증명서를 발급하여야 한다. 이 증명서는 재정보증의 유지의무를 확보하는 수단으로 인정된 것으로 선적국의 책임당국이 발행하며 해당 선박은 이 협약상 요구되는 재정보증을 유지하고 있다는 것을 증명하는 것이다. 이러한 증명서의 발급 및 유효조건은 이 협약의 규정과 IMO가 채택한 선주책임제한과 관련된 지침들을 고려하도록 하였다. 다만 선적국이 체약국이 아닐 경우 해당 선박은 체약국들로부터 증명서를 발급받도록 하였다. 그 이유는 이 협약이 다자간 조약으로서 체약국간에만 적용되고 비체약국에게는 적용되지 않는다는 점을 고려한 것이다.¹⁶⁷⁾

167) 의제문서(LEG 84/4)에서는 본 협약의 체약국여부와 관계없이 선적국이 자국에

난파물제거협약안 동조 제5항에서 증명서는 발급국가의 공용어로 발급 하되 영어, 불어 또는 스페인어가 아닌 경우에는 이들 언어중 하나로 번역하도록 하였고 증명서 발급국가가 자국의 공용어 표기를 생략하고자 할 경우에는 증명서에 자국의 공용어를 표기하지 않을 수 있도록 규정하였다. 이것은 항만국통제의 통제관에 의해 증명서의 유효함이 효과적으로 점검될 수 있도록 하기 위한 목적이라 할 수 있다.

그리고 난파물제거협약안 동조 제4항에서 체약국은 증명서 발급업무와 관련된 권한을 기관이나 단체에게 위임할 수 있도록 규정함으로써 체약국은 자국내 특정 기관이나 단체에 위임할 수 있으며 이 경우 체약국은 권한위임조건을 IMO의 사무총장에게 통지하도록 하였다. 특히 이러한 권한위임은 체약국이 편의치적국인 경우 그들의 업무를 원활하게 이행할 수 있도록 할 것이다.

(6) 선박출항통제 및 다체약국 발급 증명서의 인정

난파물제거협약안 제13조 제12항 및 제13항에서 체약국은 증명서를 소지하지 아니한 자국 선박의 운항을 허용해서는 아니 되고, 협약이 적용되는 모든 선박에 대하여 자국의 영역내에 있는 항구 또는 해양시설에 입·출항하고자 할 경우에는 유효한 보험 또는 기타 재정보증을 소지하도록 국내법에 의해 통제하여야 한다. 또한 동조 제10항에서 다른 체약국들에 의해 발급·인증된 증명서를 인정하고 자국이 발급·인증한 증명서와 등등한 효력을 갖는 것으로 간주하도록 규정하고 있다. 다만 다른 체약국들에 의해 발급·인증된 증명서에 기재된 보험업자나 보증인이

등록된 선박에게 증명서를 발급하도록 규정하고 있어 본 협약의 체약국이 아닌 국가에 의해 발급된 증명서를 유효한 것으로 연안국이 인정할 것인지에 대한 문제가 제기되었다. 이에 따라 연료유협약 제7조 제2항의 규정을 고려하여 비체약국에 의해 발급된 증명서에 대한 유효성에 대해 명시적으로 규정할 필요성이 제기되어 반영되었다.

본 협약에 의해 부과된 의무를 이행할 재정적 능력이 없다고 인정하는 경우에는 언제든지 해당 체약국에게 협의를 요청할 수 있도록 하였다.

(7) 증명서의 선내 비치

난파물제거협약안 제13조 제6항 및 제14항에서 체약국에 의해 발급된 증명서는 선박내에 비치하여야 하며, 그 사본은 증명서를 발급한 체약국의 책임당국에게 기탁하여야 한다. 다만 체약국이 발급한 유효한 증명서가 다른 체약국에 의해 접근 가능한 전자식 형태로 관리되고 IMO의 사무총장에게 통지한 경우에는 증명서를 선박내에 비치하지 않거나 항만국 통제관에게 제시하지 않아도 무방하도록 하였다.

(8) 영해의 강제보험제도 적용

난파물제거협약안 제13조 제2항에서 체약국은 난파물제거협약안이 영해이내의 수역에 적용될 경우 자신의 관할권하에 있는 수역에 존재하는 난파물제거에 대하여 강제보험제도와 관련된 제반 규정을 적용할 수 있도록 하였다. 그러나 제90차 회의에서 영해이내의 수역에 대하여 난파물제거협약안의 적용을 배제하기로 결의하여 제3조 제2항 및 제3항이 삭제되었으므로 이 항의 전반부 문구는 삭제함이 바람직할 것이며 체약국은 자신의 관할권하에 있는 영해이내의 수역에서도 등록선주의 강제보험가입을 규정할 수 있다고 생각한다.

(9) 보험 또는 기타 재정보증의 수정시 조치

난파물제거협약안 제13조 제7항에서 등록선주는 기존 보험 또는 기타 재정보증을 근거로 체약국의 책임당국으로부터 증명서를 발급 받은 후

해당 보험 또는 기타 재정보증의 유효기간 이내에 증명서의 내용 수정 등을 포함한 기타의 사유가 발생할 경우 해당 책임당국에게 이에 대한 종료통고를 하여야 한다. 이 경우 기존 보험 또는 기타 재정보증이 책임당국에게 종료통고일로부터 3개월 이내에 정지될 경우에는 3개월 이내에 기존 증명서를 당해 책임당국에게 제출하거나 또는 새로운 증명서를 발급받도록 하였다.

3. 제소기간

난파물제거협약안 제14조에서 협약상 손해배상청구권은 제7조에 따라 난파물이 위태로 결정된 일자로부터 3년 이내에 소송을 제기하지 않을 경우에는 소멸되며, 어떠한 경우에도 해양사고가 발생한 일자로부터 6년을 초과할 수는 없고, 이러한 해양사고가 연속하여 발생한 경우에는 첫 번째 해양사고의 발생일로부터 6년의 기간을 기산하도록 규정하였다.

초기 난파물제거협약안은 사고가 발생한 일자로부터 전체제소기간을 10년으로 규정하였고 이것은 일부 국가에서 국내법으로 10년으로 규정하고 있으며 10년은 국가가 해양사고를 즉시 통지하지 않을 경우 매우 유용하다는 것이었으나 시효는 이해관계자, 즉 피해채약국과 등록선주 사이에 균형이 유지되어야 하며 전체제소기간이 10년인 것은 너무 길다는 것과 해양사고구조협약의 경우 선박의 사고발생일로부터 2년으로 규정하고 있다는 점을 고려하고, 또한 선박의 사고일자는 이해관계자가 즉시 알 수 있으며 피해채약국은 등록선주에게 손해배상청구를 하는데 있어서 3년의 기간은 충분하다는 점 등이 고려되어 1969년 민사책임협약 및 1996년 위험·유해물질협약과 동일하게 손해배상청구권에 따른 제소기간은 손해배상청구권이 명확하게 발생한 날로부터 3년 이내이며, 전체 제소기간은 6년 이내로 결정하였다.¹⁶⁸⁾

168) CMI가 주장하였다. IMO, Report of the Legal Committee on the Work of

4. 강제보험제도의 도입 논의

(1) 강제보험제도 도입 반대

국제해운연맹은 1992년 민사책임협약 및 1996년 위험·유해물질협약과 같은 강제보험제도에 대해 확고하게 반대하였다. 그 이유는 난파물제거 협약안에 의해 요구되고 있는 난파물제거와 관련된 비용은 전통적인 P&I보험에 의해 기본적으로 대체할 수 있으며, 강제보험제도를 도입할 경우 등록선주의 책임비용을 증가시키기 때문에 등록선주가 이 협약상 피해보상책임의 담보목적으로 은행보증장과 같은 보험 또는 기타 재정보증에 가입하고 그 가입한 증명서를 선박에 비치하면 된다는 것이다.¹⁶⁹⁾

선주상호보험조합 국제그룹 또한 난파물제거에 따른 재정보증문제에 대해 국제해운연맹과 동일한 의견을 제시하며 IMO에서 개발된 증명서의 표준양식에 대해 다음을 이유로 반대 입장을 나타내었다. 국제그룹의 13개 선주상호보험조합 회원은 원양항해선박에 대해 세계선박톤의 90% 내지 92%를 차지하고 있으며, 난파물제거에 따른 손해배상책임을 포함하여 제3자에 대한 책임을 담보하고 있다. 등록선주는 P&I보험의 기본적인 보험요율체계(on a regular basis)에서 난파물제거에 따른 손해배상책임을 저야 될 경우, 그것은 잠재적인 중대한 위험으로 인정되어 선주상호보험조합의 담보위험의 대상이 될 것이며, 특히 선주상호보험조합은 등록선주의 난파물제거비용 등에 대해 P&I보험의 담보위험에서 배제를 목적으로 보험료를 삭감하도록 규정할 수 없다는 것이다. 결론적으로 선주상호보험조합 국제그룹은 선박이 자신들의 선주상호보험조합에 가입할 경우 난파물제거비용에 관하여 적합하게 담보되고 있고, 난파물제거비용

Its Seventy-eighth Session(LEG 78/11), para.75 to 79.

169) IMO, Draft Convention on Wreck Removal submitted by ICS(LEG 79/5/1).

은 통상적으로 피해채약국의 국내법에서 규정하고 있어 그 적용기준 및 절차가 다양하고 차이를 보일 것이지만 선주상호보험조합의 각 지역 전문가가 해당 지역의 요건에 맞추어 해결하고 있다. 그리고 보험자 책임의 관점에서 국제적으로 통일된 규칙을 제정한다는 것은 매우 힘들고 이득이 되지 않으므로 난파물제거를 규제하는 국제협약은 강제적일 필요는 없다는 의견을 제시하였다. 또한 선주상호보험조합 국제그룹은 국제해운연맹과 마찬가지로 선박이 관할수역에 진입할 때 적합한 책임을 담보하는 보험에 가입하였는지 여부를 확인하기 위해서는 IMO가 채택한 총회 결의서 A. 898(21) “해사채권의 선주책임에 관한 지침¹⁷⁰⁾”을 보장하도록 제안하였고 난파물제거협약안에서 항만당국이 승선하여 간단히 확인할 수 있도록 개발된 증명서의 표준양식이 실행 가능할 것인가에 대해서도 난파물제거와 같은 단일의 자산위험을 담보하기 위해 1992년 민사책임협약, 1996년 위험·유해물질협약 및 2001년 연료유협약과 같은 어떠한 증명서도 제공할 수 없다고 언급하였다.¹⁷¹⁾ 마지막으로 선주상호보험조합 국제그룹은 난파물제거비용을 지금까지 전부 보상하고 있으며, 난파물제거협약안은 피해자가 다수인 아테네협약과는 달리 피해자가 피해채약국인 연안국뿐이므로 특별한 보호조치는 필요하지 않으며, 현행 P&I 보험 가입증서로서 충분하다고 언급하였다.¹⁷²⁾

(2) 강제보험제도 도입 찬성

선주상호보험조합 국제그룹은 현행 P&I 보험가입증서로서 난파물제거

170) 1999년 11월 25일 제21차 IMO 총회에서 채택하였다.

171) IMO, Draft Convention on Wreck Removal submitted by International Group of P&I Clubs(LEG 83/5).

172) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-fifth Session(LEG 85/11), para.45 and 46.

에 따른 비용을 전부 보상하고 있다고 하지만 선박이 해양사고를 당한 후 이 협약상 난파물에 해당된 상태에서 등록선주가 도산된 경우 P&I보험의 선지급항변으로 인해 보상받지 못하고 있다. 실제 1997년 11월 벨리즈국적의 일반화물선 An Tai호(총톤수 9,081톤)가 Port Klang항의 부두에 접안하여 하역작업중 발생한 침몰사고에서 선박소유자가 재정부족으로 말레이시아 정부의 난파물제거 지시를 이행하지 못해 말레이시아 정부는 결국 난파물제거를 위해 공적기금 1800만RM¹⁷³⁾을 사용하였지만 P&I보험자가 회원에게 제공되는 담보를 유보하며 재정책임은 담보되지 않았다고 응답하였다.¹⁷⁴⁾ 또한 2000년 3월 네덜란드 연안에 가까운 곳에서 침몰한 선박을 제거하며 난파물제거비용이 960만 유로화가 발생하였지만 선박소유자가 사고 이후 자취를 감추었고, 선주상호보험자는 선지급항변으로 지급을 거절하여 비용을 회수할 수 없었다. 특히 난파물제거 협약안의 협약영역에서 발생한 2003년 1월 Assi Eurolink호 침몰사고에서도 P&I보험자는 네덜란드 정부가 난파물에 대한 표시 및 제거관련 비용을 철회하지 않을 경우 선지급항변을 하겠다는 명시적인 의사표시를 하였다.¹⁷⁵⁾ 즉 이러한 P&I보험의 선지급원칙이 해결되지 않으므로 별도로 각 체약국의 정부가 발행하는 강제보험증서를 등록선주가 소지하는 전통적인 방식으로 강제보험증서를 소지하자는 것이다.¹⁷⁶⁾

또한 선주상호보험조합 국제그룹은 원양항해선박의 경우 세계선박톤의 90% 내지 92%가 P&I보험에 가입하고 있다고 하지만 가입하지 않은 나머지 8% 내지 10%가 문제가 될 수 있으며, P&I보험에 가입한 92% 선

173) “Ringgit Malaysia”로서 말레이시아의 화폐단위를 나타낸다.

174) IMO, Experience of An Tai incident submitted by Malaysia(LEG 83/5/2).

175) IMO, Draft Convention on Wreck Removal submitted by the Netherlands (LEG86/4/2), para.20.

176) IMO, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-sixth Session(LEG 86/15), para.32 to 34.

박만 별도로 P&I보험가입증서를 가진 그 자체로서 난파물제거협약안의 강제보험제도를 면제하여 주는 것도 문제가 있으므로 모든 선박을 적용 대상으로 하는 강제보험제도가 난파물제거협약안에 채택되어야 한다는 것이다.

제4절 종결 규정

난파물제거협약안 제16조에서 협약안의 해석 또는 적용에 관한 체약국 간의 분쟁은 협상, 조회, 중개, 화해, 중재, 사법재판, 지방조정위원회 또는 분쟁당사국들이 선택한 평화적인 수단에 의해 해결하도록 규정하고 있으며, 제17조에서 난파물제거협약안은 다른 협약 및 국제협정과의 관계에 있어서 유엔해양법협약에 반영된 것과 같이 국제관습법에 따라 모든 국가의 권리와 의무를 침해하여서는 아니 된다고 규정하고 있다.

난파물제거협약안의 발효요건은 제19조에서 규정하고 있으나 아직 결정되지 않았다. 사이프러스는 제90차 회의에서 IMO예산에 대한 재정의 기여가 톤수에 기초하고 있으므로 이 협약안의 발효요건에 톤수요건을 반영하자는 의견을 발언하였으나 최근 채택된 국제민사책임협약에서는 발효요건에 대해 가입국수만을 규정하고 있으며, 발효시기에 대해 발효요건 충족 후 일정기간을 규정하고 있다. 난파물제거협약안 제19조 제1항 및 제2항에서도 국제민사책임협약들과 동일하게 발효요건과 발효시기에 대해 규정하고 있다. 협약의 발효요건 및 발효시기는 각 체약국들에게 중대한 영향을 미치므로 향후 제91차 법률위원회에서 논의가 예상되지만 일반적인 협약 채택의 관례에 비추어 볼 때 협약채택을 위한 외교 회의에서 최종적으로 결정될 것이라고 생각한다.

제 5 장 결 론

IMO는 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 IMO의 법률위원회는 해상운송에서 기인되는 오염손해에 대한 책임과 보상, 구조 및 원조, 외국항에 있는 선박, 여객 및 수하물 등에 관한 법적문제에 대해 다루고 있다. 이러한 법률위원회에서는 제63차 회의에서부터 현실적으로 선박이 대형화되고 고속화되면서 과거에는 미처 예상되지 않았던 선박의 안전항해에 장애가 되는 난파물에 대해 연안국이 영해이원의 배타적경제수역에서도 개입할 수 있는 권리를 부여하기 위해 오랜 기간동안 논의하고 있다. 그 결과 난파물제거협약안이 대부분 성안되어 2006년도 4월에 개최예정인 제91차 회의와 동년 10월에 개최예정인 협약채택을 위한 외교회의를 남겨 두고 있다.

이 논문은 이러한 시점에서 난파물제거협약안의 내용에 대해 상세히 이해하고 난파물제거협약이 발효될 경우 자국선박 및 국내에 미칠 영향과 국내법에의 수용방안을 제시하는 것을 그 목적으로 하였다.

이러한 연구 목적에 따라 이 논문에서는 난파물제거협약안의 제정배경 및 쟁점사항에 대해 먼저 분석하였다. 난파물제거협약의 제정배경은 영해이원의 배타적경제수역에서 선박의 해양사고가 연안국에게 중대하고 유해한 영향을 미치지 않는지만 선박의 안전항해에 장애가 되는 난파물에 대해 연안국에게 개입할 수 있는 권리를 부여하자는 것이며, 이와 관련하여 IMO가 과연 난파물제거협약을 제정할 권리가 있는지 여부에 대해 의문을 제기하였다. 그 결과 국제연합의 해양문제·해양법부로부터 IMO가 난파물제거협약을 제정할 수 있으며, 그 규정은 유엔해양법협약, 공해개입협약 및 그 의정서에 근거하여 적용을 받지 않는 난파물을 효율

적으로 제거하기 위하여 보충적으로 적용될 것이다. 난과물제거협약은 또한 선박의 항해안전과 해양오염방지의 관점에서 현행 해법체계에 존재하는 간극을 메우고 연안국으로 하여금 어려운 문제를 해결할 수 있도록 연안국에게 권한을 부여하였다고 생각한다.

난과물제거협약안의 주요내용은 선박이 해양사고를 당하여 협약상 난과물에 해당되는 시점부터 난과물의 보고, 난과물에 대한 경고, 위태의 결정 및 난과물의 표시와 이러한 난과물의 적절한 제거조치까지의 절차를 마련하는 것이며, 이에 따른 피해체약국과 등록선주, 선적국, 인접연안국간의 관계를 설정하고, 난과물제거를 위한 재정보증을 확고히 하기 위해 강제보험제도를 도입하고 있다는 것이라 할 수 있다.

상기와 같은 난과물제거협약안의 제정배경과 주요내용을 이해하기 위해서 제3장에서는 난과물제거협약안과 관련이 있는 1969년 공해개입협약 및 1973년 의정서, 1989년 해양사고구조협약, 1969년 민사책임협약 및 1992년 의정서, 핵물질손해배상관련 1960년 파리협약 및 1963년 비엔나협약, 1996년 위험·유해물질협약 그리고 2001년 연료유협약 등의 채택배경, 목적 및 그 주요내용을 이해하고 이들 협약과 난과물제거협약안의 관련성 등 상관관계를 비교·분석하였다.

마지막으로 제4장에서는 난과물제거협약안의 주요내용에 대해서 협약안의 쟁점사항을 중심으로 분석하였으며, 또한 국내법에서 명시하고 있는 관련 규정들을 분석하여 난과물제거협약안과 국내법간의 연계성을 비교하였다. 이를 통해 난과물제거협약안을 국내법에 수용할 것인지 여부를 쉽게 파악할 수 있고 향후 입법적 대비 방안을 강구하는데 도움이 되 고자 하였다.

난과물제거협약안은 2006년 외교회의에서 채택된 이후 25개국의 유럽공동체가 비준할 가능성이 높으므로 조속한 기간 이내에 발효가 예상되고 있다. 그 이유에 대해 검토해 보면, 네덜란드, 덴마크, 벨기에 및 독일 등 북서유럽해를 배타적경제수역으로 보유하고 있는 국가들은 해당 해역

이 일반적으로 선박의 안전한 항해에 장애를 줄 수 있는 낮은 수심으로 이루어져 있어 난파물제거협약안의 논의과정에서 적극적으로 참여하였다. 이들 국가를 포함한 유럽공동체 국가들은 또한 제90차 회의에서 난파물제거협약안의 폭넓은 비준을 위해 협약의 비준에 저해가 될 수 있는 영해이내의 수역에 대한 난파물제거협약안의 적용에 대하여 기존의 입장과 다르게 완전히 배제하는 것에 찬성하여 난파물제거협약안에 반영하였다. 그리고 “북해보호에 관한 국제총회에서 장관선언”을 통해 난파물제거협약안의 조속한 채택을 결의한 바 있다.

난파물제거협약안이 채택 이후 조기에 발효될 경우 유럽공동체국가들의 항구에 입출항하는 국제항해에 종사하고 있는 우리나라 선박은 직접적으로 영향을 받게 될 것이고 정부는 선적국으로서 이러한 선박이 적기에 대비할 수 있도록 채택된 난파물제거협약을 비준할 필요가 있으며, 또한 국내법에 수용하는 것에 대해 사전에 검토하여 대비할 필요가 있다고 생각한다.

이러한 관점에서 국내수용방안에 대해 검토해 보면 제4장에서 난파물제거협약안과 검토하여 기술한 것을 기초로 하여 다음과 같이 정리할 수 있다.

먼저 현행 국내 관련 법률에 그 내용을 수용하는 방안을 고려할 경우 난파물을 제거하여 선박의 안전한 항해를 확보하고자 하는 난파물제거협약의 주된 목적과 부합되는 국내법은 해상교통안전법이라 할 수 있다. 해상교통안전법 제2장 해상교통관리의 제9조에서는 선박이 해양사고가 발생한 경우의 조치에 대해 규정하고 있다. 그러므로 동법 제2장 해상교통관리에서 규정하는 것이 바람직하다고 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. 그리고 난파물제거협약안과 일부분에서 차이점이 있거나 전혀 규정

되어 있지 아니한 사항들인 용어의 정의, 위태의 결정요건, 난파물의 보고 및 표시의무자, 난파물제거조치에 따른 사항과 강제보험제도 등을 반영하여 규정하여야 할 것이다. 강제보험제도에 대한 국내법으로의 수용은 일본이 유탁손해보상보장법에서 연료유오염손해 및 난파물제거비용을 전보하는 보험가입에 대해 규정하여 2005년 3월 1일부터 발효하고 있는 것과 같이 난파물제거협약안과 유사한 강제보험제도를 규정하고 있는 우리나라 유류오염손해배상보상법에 수용하는 방안도 검토할 필요가 있다고 생각한다.

다른 한편으로는 단일입법을 고려할 수 있을 것이다. 이 경우에는 현행 침몰선박관리규정이 영해 및 배타적경제수역에서 해양사고로 침몰된 선박의 체계적인 관리를 목적으로 규정되어 있으나 단지 침몰선박의 현황을 관리하고 있는 수준인 점을 고려하여 이 규정을 포함한 난파물의 제거와 이에 따른 재정보증을 위한 강제보험제도 등을 규정하는 단일법안을 마련하는 것이 바람직할 것으로 생각한다.

마지막으로 2006년도 4월에 개최예정인 제91차 IMO의 법률위원회 회의에서는 제2장에서 언급한 바와 같이 난파물제거협약안의 채택에 따른 선박소유자 및 정부의 영향과 국내법으로의 수용방안 등을 고려하여 적극적으로 대응하여야 할 것이다.

참고 문헌

I. 한국 문헌

1. 단행본

- 강남호, 「해상법의 법률지식」 (서울 : 청림출판, 1996)
- 강동수, 「항만국통제론」 (부산 : 효성출판사, 1998)
- 김영구, 「한국과 바다의 국제법」 (서울 : (주)북21, 2004)
- 김인현, 「해상법연구」 (서울 : 삼우사, 2002)
- 김인현, 이윤철, 「국제해사기구 제85차 법률위원회 회의 참가보고서」
2002.11
- 김인현외 3인, 「국제해사기구 제86차 법률위원회 회의 참가보고서」
2003.5
- 김정수, 「제3판 해상보험론 - 이론과 실제 -」 (서울 : 박영사, 2003)
- 목진용, 최동현, 「선박 연료유 오염손해배상협약 대책 연구」 (한국해양
수산개발원, 2001.11)
- 박용섭, 「해상법론」 (서울 : 형설출판사, 1994)
- 임동철, 「해상법·국제운송법연구」 (서울 : 진성사, 1990)
- 전상엽외 5명, 「IMO 협상력 제고를 위한 의제 분석 연구」 (한국해사
재단, 2004)
- 전영우외 4명, 「선원관련 법령 정비 연구」 (한국해양수산연수원, 2003)
- 정영석, 「선하증권론」 (부산 : 해인출판사, 2003)
- 최종화, 「현대국제해양법(개정증보판)」 (부산 : 세종출판사, 2000)
- 한국선급, 「MARPOL73/78」 (부산 : 해인출판사, 2002)
- 한국선급, 「1974년 해상인명안전협약 -1998 통합본-」 (부산 : 해인출판
사, 1998)
- 해양경찰청, 「72런던협약 및 96의정서」 (인천 : (주)정인아이앤디, 2003)
- 해운항만청, 「국제해사기구」 (해운항만청, 1990)

- 해양수산부, 「국제해사협약의 체계적 이행방안 연구」, 2002
 _____, 「IMO 사무국의 조직 및 운영개선 보고서」, 2004
 _____, 「제86차 법률위원회 보고서」, 2003
 _____, 「제87차 법률위원회 보고서」, 2003
 _____, 「제88차 법률위원회 보고서」, 2004
 _____, 「제89차 법률위원회 보고서」, 2004
 _____, 「제90차 법률위원회 보고서」, 2005

2. 논문 기타

- 손주찬, “제69차 IMO법률위원회 참석보고”, 「한국해법학회지」 제15권 제1호, 한국해법학회, 1993. 12
 손주찬, “난과물제거에 관한 선박소유자의 책임”, 「한국해법학회지」 제24권제1호, 한국해법학회, 2002. 4
 이경호, “해양사고처리특례법의 유형화”, 해사공법연구회 제2회 학술세미나 주제발표, 해사공법연구회, 2001. 8
 이용희, “국적불명선 「長漁 3705」 호 침몰사건에 대한 법적 고찰, 「국제법학회 논총」 제47권제1호, 대한국제법학회, 2002
 임동철, “1989년 해난구조협약 적용상의 몇가지 문제점에 관하여”, 「한국해법학회지」 제19권 제2호, 한국해법학회, 1997. 10
 정대율, “IMO의 난과물제거협약 추진 동향”, 「해양안전」, 2004년 겨울호, 해양수산부 해양안전심판원, 2004
 정영석, 정대율, “난과물제거협약(안)에 따른 국내법령 연구”, 「해사법연구」 제17권 제1호, 한국해사법학회, 2005. 3
 최종화, “PSI 실행상의 법적 한계와 한국의 대응책”, 「해사법연구」 제15권 제2호, 한국해사법학회, 2003. 12
 황석갑, “국제해법회 난과물제거협약 초안에 관한 견해”, 「한국해법학회지」, 제19권제2호, 한국해법학회, 1997. 10

정해덕, “개정유류오염손해배상보장법과 유류오염손해배상”, 「법조지」, 1998년 5월호

목포지방해양안전심판원(목해심 제2002-83) 재결서

출처 : http://www.kaeri.re.kr/3_3_6_2.htm (한국원자력연구소)

출처 : http://user.chollian.net/~precepe/public_htm/monitor/japan.htm

II. 서양문헌

UN, 「The Law of the Sea」 (New York, UN Publication, 1997)

IMO, 「Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, Consolidated Edition 2003」 (London, IMO Publication, 2003)

___, 「International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969」 (London, IMO Publication, 1977)

___, 「Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973」 (London, IMO Publication, 1977)

___, 「International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973」

___, 「The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as Modified by The Protocol of 1978 relating thereto」

___, 「International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976」 (London, IMO Publication, 1977)

___, 「Protocol of 1996 to Amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976」 (London, IMO Publication, 1977)

- ___ Wreck Removal and related Issues submitted by Belgium, Germany, Greece, the Netherlands and the United Kingdom(LEG 69/10/1)
- ___ Report of the Legal Committee on the Work of Its Seventy-eighth Session(LEG 78/11)
- ___ Report of the Legal Committee on the Work of Its Seventy-ninth Session(LEG 79/11)
- ___ Report of the Correspondence Group on Wreck Removal submitted by the Netherlands(LEG 79/5)
- ___ Draft Convention on Wreck Removal submitted by the ICS(LEG 79/5/1)
- ___ Report of the Correspondence Group on Wreck Removal(LEG 80/5)
- ___ Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty Session(LEG 80/11)
- ___ Report of the Correspondence Group on Wreck Removal(LEG 81/6)
- ___ Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-first Session(LEG 81/11)
- ___ Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-second Session(LEG 82/12)
- ___ Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-third Session(LEG 83/14)
- ___ Draft Convention on Wreck Removal submitted by the International Group of P&I Clubs(LEG 83/5)
- ___ Experience of An Tai Incident submitted by Malaysia(LEG 83/5/2)
- ___ Draft Convention on Wreck Removal submitted by the

- Netherlands(LEG 84/4)
- ___ Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-fourth Session(LEG 84/14)
 - ___ Draft Convention on Wreck Removal submitted by the Netherlands(LEG85/3)
 - ___ the Relationship between the Draft Wreck Removal Convention(DWRC) and the Intervention Convention submitted by the Netherlands(LEG 85/3/1)
 - ___ Draft Convention on Wreck Removal submitted by Germany(LEG 85/3/2)
 - ___ Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-fifth Session(LEG 85/11)
 - ___ Draft Convention on Wreck Removal submitted by the Netherlands(LEG86/4)
 - ___ the Mandate of IMO to Regulate the Coastal State Intervention Powers in the EEZ noted by the Secretariate(LEG 86/4/1)
 - ___ Draft Convention on Wreck Removal submitted by the Netherlands(LEG86/4/2)
 - ___ Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-sixth Session(LEG 86/15)
 - ___ Draft Convention on Wreck Removal submitted by the Netherlands(LEG 87/4)
 - ___ Study of the Law of Wreck Removal submitted by CMI(LEG 87/4/1)
 - ___ Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-seventh Session(LEG 87/17)
 - ___ Draft Convention on Wreck Removal submitted by the Netherlands(LEG 88/4)

- ___ Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-eighth Session(LEG 88/13)
- ___ the Compatibility of the Draft Convention on Wreck Removal with the International Convention on Salvage 1989 submitted by CMI(LEG 89/5/2)
- ___ Application to non-State Parties submitted by Brazil, France, the United Kingdom and the United States(LEG 89/5/3)
- ___ Proposed Amendment to Article 6 submitted by Canada(LEG 89/5/4)
- ___ Proposed Amendment to Article 7 submitted by Canada(LEG 89/5/5)
- ___ Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-ninth Session(LEG 89/16)
- ___ Draft Convention on Wreck Removal submitted by the Netherlands(LEG 90/5)
- ___ Draft Convention on Wreck Removal noted by the Secretariat(LEG 90/5/3)
- ___ Provision of Financial Security (ii) Follow-up on Resolutions Adopted by the International Conference on the Revision of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 submitted by the International Group of P&I Clubs and IUMI(LEG 90/6/2)
- ___ Report of the Legal Committee on the Work of Its Ninetieth Session(LEG 90/15)
- ___ Background Information regarding the Handling of the Wreck of the MV ASSI EURO LINK Submitted by the Netherlands(LC 26/INF.2)
- ___ Communication Received from Japan regarding Abandoned

Shipwrecks in Japanese Coastal Waters(Circular letter No.2616,
28 Jan. 2005)