

## 선박침몰사고에 따른 ITC약관 및 ISM Code 적용에 관한 연구

† 김세원\* · 김대해\*\*

\*한국대학교 항해시스템공학부 교수, \*\*한국대학교 대학원 운항시스템공학과

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

† Se-Won Kim\* · Dae-Hae Kim\*\*

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

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

**요 약 :** 이 연구는 침몰사고를 일으킨 선박의 사고에 대한 해양안전심판원의 사고 판례를 분석하고, 선박침몰사고에 따른 선체보험약관인 ITC 약관 및 ISM Code의 적용에 관하여 검토하고자 한다. 이를 위하여 실제 해양사고의 사례 연구를 통하여 사고의 원인에 대한 보험사측의 주장과 선주측의 주장을 다루었다. 선주측이 보험금을 노린 고의 침몰이라 주장한 보험사측의 주장과 선원의 과실에 따른 해양사고임을 주장한 선주측의 주장에 대하여 ITC보험약관을 적용해 본 결과, 이 사고의 원인은 선박 운용상 승무원들의 과실에 기인한 인위적인 원인(선원의 악행)에 의해 발생한 것으로 결론을 내렸다. 그러나 선주가 ISM 코드에 따른 상당한 주의의무를 태만히 한 사실이 인정되어 보험 회사측의 주장이 정당한 것으로 판결되었다. 따라서 이 사고에 대한 전반적인 고찰을 통해 알 수 있는 것은 선주는 그 선박에 적절한 자격있는 선원을 승선시켜야 할뿐만 아니라 선박의 안전 확보를 위한 ISM코드의 구축과 시행을 형식적이 아닌 실제적으로 철저히 수행해야함을 알 수 있었다.

**핵심용어 :** 해양사고, 선원의 악행, 상당한 주의의무, ITC약관, ISM Code

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

**KEY WORDS :** Marine accident, Seamen's barratry, Diligence, ITC-Hulls Clauses, ISM Code

#### 1. 서 론

해상위험 중에 가장 큰 비중을 차지하는 것은 해양사고로 해운기업의 발전을 저해하는 요소로서 기업경영의 중요한 문제인 위험관리(risk management)의 문제를 일으키고 있다.

지금까지의 통계자료에 의하면 대부분의 해양사고는 인위적인 원인에 의해서 발생하고 있으며, 이러한 인적원인의 대부분은 선박운용상의 승무원들의 과실에 기인하고 가끔 고의성에 기인하는 사고도 발생하여 사회 지탄의 대상이 되기도 한다. 특별히 해상사업자는 사고발생에 따른 자신의 직접적인 비용의 최소화를 위한 소극적인 방법으로서 선체보험이라는 해상보험을 이용하고 있다. 원칙적으로 해상사업자는 해상보

험을 통하여 해상위험으로부터 장래에 발생할지도 모르는 선의(善意)의 손해를 보험자로부터 보상받을 수 있는 제도적인 장치를 확보하는 것이다. 최근 들어서는 해운시황의 악화에 따라서 해상보험을 고의적으로 악용하는 사례가 생겨나고 있으며, 이에 따라서 해양사고가 선원 고유의 과실에 따른 사고인지 아니면 선주와의 사전모의에 따른 고의적인 사고인지에 대한 판단이 문제화되기도 한다. 따라서, 이 연구에서는 해양사고의 고의성 문제로 대법원의 재판까지 간 실제 해양사고에 대하여 고찰하고자 한다. 이를 위하여 침몰사고를 일으킨 선박의 사고에 대한 해양안전심판원의 사고 판례와 사고의 원인에 대한 해상사업자인 선주측의 주장과 보험사업자인 보험사의 주장을 통하여 선박침몰사고에 따른 선체보험 약관인 ITC 약관 적용에 관하여 검토하고자 한다.

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

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

## 2. 본 론

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

이 담보위험 중에서 이 사고와 관련된 조항을 고찰하면 다음과 같다

1) ITC약관 제 6.2.4 선장, 고급선원, 보통선원의 악행(barratry of masters, officers, crews).

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

2) ITC약관 제 13조 1항 피보험자의 의무(손해방지)

손실 또는 재난이 발생한 경우에 이 보험에서 보상될 손실을 방지하거나 경감하기 위해 합리적인 조치를 취하는 것은 피보험자와 그 사용자 및 대리인의 의무이다.

3) 이 선박의 선장은 3급항해사 자격증을 소유한 자로 자격미달로 인한 감항성 담보의무 위반

우리나라의 선박안전법에서 규정하고 있는 연안수역은 한반도와 제주도의 연안으로부터 20마일(1마일=1,852m)이내의 수역과 일본국 혼슈, 시코쿠, 큐우슈 및 후카이도의 각 해안으로부터 20마일 이내의 수역을 말한다고 규정하고 있다. 그리고 선박직원법에 의하면, 3급항해사 자격취득자는 연해구역을 항행구역으로 하는 선박에 있어서 여객선외의 선박 총톤수 1,600톤 이상에서 선장으로 승무할 수 있도록 되어 있다.

4) 선주 측의 선가 거짓보고에 따른 영국해상보험법 18조1항에 규정된 고지의무 및 같은 법 20조1항에 규정된 불실표시 금지의무를 위반한 사항

## 3. 결 론

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

1) ITC-Hulls약관에서 규정하고 있는 선장, 고급선원, 보통선원의 악행(barratry of masters, officers, crews)을 적용함에

있어서 먼저, 선주는 그 선박에 적절한 자격있는 선원을 승선시켜야 한다.

2) 선박에 구축하여 시행하고 있는 ISM코드의 시행은 원래의 그 규정의 취지에 따라서 선박의 안전을 확보하기 위하여 선원들뿐만 아니라 육상의 직원들도 동일하게 잘 관리되고 감독되어야 함을 알 수 있다.

3) 선원의 악행이라 함은 선주 또는 용선자에게 손해를 끼치는 선장 또는 선원의 고의적인 모든 부정행위를 말하는데, 부정행위의 원인이 사기, 태만, 미숙련 등 어느 것에 기인된 것이라도 선원의 악행으로 간주한다. 다만 이 조건이 성립하기 위해서는 선주 또는 육상에서 관리하는 자가 상당한 주의의무책임을 다하였다는 것에 결여가 없어야 한다는 사실을 알 수 있다.

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

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

6) ITC-Hulls약관 제13조1항 피보험자의 의무(손해방지) 조항을 이행치 않았다는 주장에 있어서, 선주는 이 사건 사고 발생 시 자매선을 선박 구조를 위하여 사고 해역으로 파견하지 않았고, 선원들 역시 선체구조를 위한 배수, 방수 조치 등 아무런 시도를 하지 않다가 조기에 퇴선하였다. 선주 및 사용자들이 손해를 방지하거나 경감하기 위한 합리적이고 적극적인 조치를 취하지 않은 이러한 사실은 고의성 사고로 의심받게 하는 원인이 될 수 있음을 알 수 있다. 그러므로 선박에서 사고가 발생한 경우에 선박의 구조를 위하여 선주는 적극적이고 합리적인 조치를 취해야 하는 손해방지의무가 엄격히 적용됨을 알 수 있다.

7) 결론적으로, 이 사고선박의 승무원들은 일반 상식적인 선박 운용 지식만 갖추고 있었을 뿐이고, ISM코드에 따라서 선박의 안전관리를 몇 차례라도 해 본 경험이 있었다면 이 사고선박은 침몰까지는 가지 않았을 것으로 판단된다.

## 참 고 문 헌

- [1] 김세원, 해운실무, 다솜출판사, 2006년
- [2] 한국해양수산개발원, 해상보험론, 1997년
- [3] 한국해양수산개발원, P&I 보험, 1997년
- [4] 해양안전심판원, 재결서 2002, 2003년