



해상법관련 국제조약 제·개정 추진, 운송인 책임 강화 움직임

윤 중 회 부장
해 사 정 보

해운원가 상승, 운임인상으로 연결

해상법분야에서 주요한 국제조약들의 제·개정이 추진되고 있고 일부는 이미 개정된 상태에 있으며, 국내에서도 한국해법회가 2004년도 개정을 목표로 상법 해상편의 개정작업을 추진중에 있다.

제·개정작업과 관련하여 특히 주목을 끄는 것은 대부분이 기존 조약에 비해 선주 또는 운송인의 면책규정을 삭제하거나 책임제한금액을 큰 폭으로 증가시키는 것으로서 선주 또는 운송인의 책임을 대폭 강화하는 방향으로 추진되고 있다는 점이다.

현재의 선주 책임관련 각종 국제조약이나 국내법은 오랜 과정을 거쳐 선주와 화주 또는 제3자간의 이해관계의 균형과 조화를 이루어 왔으나 급격한 변화는 기존의 구도를 일시에 깨뜨리게 될 것으로 보인다.

한국선주상호보험조합에 의하면 선주 또는 운송인의 법적배상책임 강화는 해운원가 상승 요인으로 작용하며 이는 결국 운임인상과 연결될 것으로 전망하고 있다.

일례로 선주의 책임이 사실상 200% 증가하게 되면 이론상 책임보험료도 그만큼 올라가게 된다. 특히, 화주의 입장에서 보면 책임체계의 변화 때문에 선사에 운임을 더 지급하는 만큼 화주에게 절감되는 부분이 있어야 하나, 보험구조상 화물보험료의 인하는 기대하기 힘들다는 점이다.

제·개정작업이 추진되고 있는 해상법의 주요 내용을 간략히 살펴보면

첫째, 2003년 11월 1일을 기하여 발효된 2000년 개정 유류오염손해에 대한 민사책임에 대한 국제조약(2000 Amendment for International Convention on Civil Liability for Oil Pollution damage, 1992, 이하 "2000개정CLC")은 92CLC에 비해 유조선주의 책임을 50%증가시켰으며, 우리나라에서도 이를 수용하여 유조선주의 책임을 50% 인상한 유류오염손해배상보장법이 2003년11월 1일자로 발효되었다.

이에 따라 유조선주는 현행법하에서 자신의 최대 책임이 기존 59.7Mil SDR(약 8천4백만USD)에서 89.77Mil SDR(약1억3천USD)로 증가되었다. 또한 현재 작업중인 Supplementary Fund(Protocol of 2003 to The International Convention on the establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992, 이하 "Supplementary Fund")가 발효될 경우, 피해자가 받을 수 있는 총배상금액은 750Mil SDR(약10억불)로 기하급수적으로 증가하게 된다.

둘째, 지금까지 선주는 선주의 책임제한을 규정한 1976해사채권책임제한조약(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, London, 1976, 이하 "76LLMC")에 의해 대형해양사고의 경우에도 일정한 금액으로 책임을 제한할 수 있었다. 즉, 10,000총톤수의 선박을 운항중인 선주의 경우 당해 선박이 해양사고 등으로 인하여 제3자에게 물적손해를 입혀 이로 인한 손해배상을 하여야 할 경우에, 현행 76LLMC의 경우 1,753,5000SDR(약 USD250만불)을 한도로 책임을 제한할 수 있었다. 그러나 76LLMC의 개정안인 1996 Protocol이 선주의 책임제한



한도를 물적사고를 기준으로 1976 LLMC에 비해 거의 240%증가시켰으며, 영국을 비롯한 수개국이 가입하여 조만간 발효될 예정이며, 이법이 발효될 경우 상기 10,000총톤수 선박을 운항중인 선주의 책임은 그 한도액이 4,200,000SDR(약 USD590만불)로 크게 증가하게 된다.

셋째, 여객선주의 책임제한에 관한 국제조약인 아테네협약(Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, Athens, 1974, 이하 “아테네협약”)의 개정안인 2002 Protocol은 여객에 대한 선주의 책임을 약 860% 인상시키는 내용을 담고 있다.

2002 Protocol은 IMO(국제해사기구) 주도로 2002년 11월 1일 채택되어 현재 발효요건을 기다리고 있는 상태이며, 동 개정안이 발효될 경우 여객정원 600명인 선박을 운항하고 있는 선주의 경우 기존 27,999,600SDR(약 USD4천만불)에서 240,000,000SDR(약 USD3억4천만불)로 책임금액이 대폭 증가하게 된다.

해상법 개정안은 중량단위 책임방식 도입예정

넷째, 해상운송법의 분야에서도 UNCITRAL주도로 새로운 국제운송조약(가칭 “UN해상화물운송책임협약”) 제정을 추진중에 있으며, 현재 논의중인 주요내용으로는 선주의 항해과실면책을 삭제하는 것 등이다. 이와 더불어 국내해법학회도 국내 해상법의 개정을 추진하고 있다.

그 개정내용을 살펴보면, 상법 해상편의 체계를 정리하고 용어를 정리하는 것도 있으나, 일부는 선주 또는 운송인의 책임을 증가시키는 것으로 그 주요한 개정안 내용중의 하나가 포장단위방식(Package Limitation)상의 책임제한액 인상과 KG당 책임제한제도(중량방식)의 도입이다. 포장단위방식(P.L.)상의 책임제한액 인상은 별론으로 하더라도, Kg당 책임제한제도의 도입에는 신중을 기하여야 할 것으로 보인다.

현재 우리나라 상법은 Hague Rule과 유사하게 포장단위방식만 규정되어 있고, Kg당 책임제한제도는 규정되어 있지 않으며, 국내 선사들이 현재 사용하고 있는 B/L상의 준거법이 Hague Rule인 점을 고려할 때, 병용방식의 채택은 현행상법상의 포장단위방식제도를 폐지시키는 것과 다름없다.

가령 5,000kg의 중량화물을 1Package로 운송하였을 경우, 현행 상법에 따른 운송인의 책임은 500SDR(약 USD700.-)로 제한할 수 있었으나 개정안에 따른 경우, 운송인의 책임은 10,000SDR(USD14,000.-)으로 대폭 증가하게 된다.

해상법의 개정과 관련 선주의 책임을 강화함으로써 결과적으로 운임은 인상되었는데, 화주나 무역업계는 운임만 올라갔을 뿐 반대급부가 전혀 없다고 할 경우 누구를 위한 개정인가 의문을 갖지 않을 수 없다.

현실적으로 국제조약의 경우 그 내용, 발효, 개정 등과 관련하여 우리나라가 할 수 있는 역할은 극히 한정적일 수밖에 없다. 그러나 국내법 만큼은 그 내용이 운송인, 화주에게 유리·불리를 떠나서 왜 개정해야 하는지에 대해 상당한 설득력이 있어야 할 것이다. ☺

