

국제해상보안규정(ISPS Code)의 시행이 해상법에 미칠 영향

양 정 호* · 명 창 식**

-
- I. 서론
 - II. 국제해상보안규정의 주요내용
 - III. 해상법과 관련한 국제해상보안규정상의 주요쟁점
 - IV. 표준 ISPS 조항
 - V. 결론
-

I. 서 론

지난 40여 년 동안 컨테이너화는 물류비용을 낮추고 상대적으로 투명하고 정교한 물류네트워크를 통해 물류의 효율성을 높이는데 기여해 왔다.

* 상지대학교 무역학과 전임강사

** 상지대학교 무역학과 부교수

반면, 컨테이너화에 따른 투명성 증대 및 접근의 용이성은 마약밀수, 밀항, 화물도난 등의 위협에 대한 취약성을 노출시켰고, 최근에는 항만이나 선박이 테러분자들의 공격에 노출되어 있다는 우려가 높아지고 있다. 특히 2001년 미국에서 발생한 9/11 테러사태를 계기로 국제거래에 사용되는 선박 및 항만시설에 영향을 미치는 보안위협을 탐지하고 제거하기 위한 목적으로 국제해상보안규정(ISPS Code)이 제정됨에 따라 선주, 용선자, 송하인, 수하인, 항만시설운영자 등 해운관계자들의 운영방식에 근본적인 변화를 요구하고 있다. 선박의 안전관리 및 운항과 오염방지를 위한 국제적 기준을 확립한 1993년 국제해사기구(IMO)의 국제안전관리규약(ISM Code)에 이어서 2004년 7월 1일자로 발효된 국제해상보안규정은 비록 공법상의 규정이지만 선박 및 해상운송에 관련된 세부 규정들을 담고 있어 선박의 운항 및 관리와 관련하여 해운산업뿐만 아니라 국제해상법에도 적지 않은 영향을 미칠 것으로 예상된다. 국제안전관리규약은 당사자들이 직접 통제할 수 있는 의무를 부과하는 반면, 국제해상보안규정의 성공적인 이행을 위해서는 선주와 용선자, 그리고 항만당국 상호간 협력이 요구되는 바, 국제해상보안규정상의 여러 쟁점들이 운송계약 당사자 간 위험 및 비용의 분담이라는 차원에서 상당한 불확실성을 야기할 수 있다. 그동안 국제해상보안규정의 제정과 관련하여 정부의 정책적 제도적인 측면이나 기업의 전략적인 차원에서 이에 대한 대응방향을 제시하는 많은 논문들이 발표되었으나 해상법의 관점에서 해상운송인의 주의의무나 용선계약상 선주와 용선자 간의 책임분담관계, 그리고 해상보험에 미칠 영향 등에 관하여는 아직 연구가 미진하다. 이에 본 논문은 국제해상보안규정상의 주요 쟁점들을 정리하고 국제항만보안규정상의 요건들이 해상운송인의 책임이나 용선계약상 선주와 용선자 비용 및 책임분담관계에 미칠 영향 및 표준 ISPS 조항을 분석함으로써 국제해상보안규정에 대한 이해를 돕고 대상선사나 이를 이용하는 용선자나 화주 모두에게 지침이 되고자 함이다.

II. 국제해상보안규정의 주요내용

1. 제정배경 및 의의

9/11 항공기 테러사건 이후 미국의 주도로 범 세계적인 테러방지 운동이 확산되면서 국제해사기구에서도 해운산업에 대한 테러방지대책의 필요성을 점차로 인식하게 됨에 따라 해운산업에 대한 테러행위를 예방하고 퇴치함은 물론 해상에서 보안을 강화하기 위한 일련의 규정들이 2002년 12월 9일부터 13일까지 약 1주일간 국제해사본부에서 개최되었던 외교회의에서 채택되었으며, 2004년 7월 1일 발효하였다. ISPS Code는 동 외교회의에서 채택된 1974년 국제해상인명안전협약(SOLAS)에 대한 다수의 개정안의 일부(제XI-2장 해상안전의 강화를 위한 특별조치: 신설)로 국제무역에 사용되는 선박 및 항만설비에 영향을 미치는 보안위협을 탐지하고 제거하기 위한 제도적 장치이다. SOLAS협약 제XI-2장은 해상보안에 관한 세부 이행사항에 대하여 국제해상보안규정에 위임하고 있으며, 동 규칙은 강제사항인 Part A와 Part A의 규정들을 준수하기 위한 권고지침인 Part B로 구성되어 있다.

원래 SOLAS 협약은 해상에서 인명의 안전을 증진할 목적으로 선박의 설비, 구조 및 운항요건 등을 규정한 것으로 해상보안위협을 식별하여 저지하는 것을 목적으로 하는 ISPS Code와는 그 목적이 다르지만 크고 작은 테러가 빈발하는 상황에서 어느 제도보다 신속한 대응이 필요한 사안이었고, 무엇보다 9/11테러 이후 해상테러방지에 혼신의 노력을 기울이는 미국의 강력한 요구를 수용하여 개정된 내용의 발효에 관하여 이른바 ‘묵시적 수락절차’를 거치는 SOLAS 협약에 ISPS Code를 편입시킴으로써 이례적으로 짧은 기간동안 비준발효절차를 거쳐 전세계적으로 시행되게 되었다.

2. 적용범위 및 구성

본 규정은 총톤수 500톤 이상의 모든 화물선과 여객선, 역외시추선 및

국제항해를 수행하는 선박을 위한 항만설비에 적용된다. 동 규약은 두 부분으로 구성되어 있다. Part A는 관계 당사자(선사, 계약국, 항만당국)의 강행적 의무와 함께 이들 의무를 이행하기 위한 메커니즘을 규정하고 있다. 주요 내용은 선박 및 항만보안으로 대별할 수 있으며, 선박 및 항만시설에 대한 보안담당자를 지정하여 보안평가를 실시하고 그 결과를 토대로 보안계획서를 작성하여 정부의 승인을 받은 후 관련 규정의 내용을 이행하도록 하고 있다.¹⁾ Part B는 임의규정으로 개정 SOLAS협약의 부속서 XI-2장에 규정된 보안규정들을 실행할 때 고려하여야 할 지침들을 담고 있다.²⁾

3. 국제해상보안규정의 주요내용

1) 계약국의 권리 및 의무

① 보안등급의 설정 및 보안정보의 제공

계약국 정부는 SOLAS 협약 XI-2/3 및 2/7의 규정에 따라 적절한 보안등급³⁾(security Level)을 설정하여 보안위협사건의 방지를 위한 지침을 제공하는 한편 필요한 경우 선박 및 항만시설에 적절한 지시를 내리고 보안관련 정보를 제공하여야 한다.

② 보안계획의 승인 및 증서의 발행

선박과 관련하여 계약국 정부는 선박보안계획(SSP: Ship Security Plan)을 승인하고, SOLAS 협약 XI-2 및 ISPS Code A편의 이행상태를 검

1) 김종의, 국제해상보안규정의 주요 내용, 해양한국, 2003. 4., 49쪽.

2) 국제해상보안규정 Part B의 일부 조항들은 EC Regulation No 725/2004에 의해 EU 내에서 강행적 효력을 가진다.

3) 보안사건이 의도되거나 야기될 수 있는 위협의 정도로 세 단계로 구분되어 있다. 보안등급 1은 최소한의 적절한 방어적 보안조치가 항상 유지되어야 하는 수준이고, 보안등급 2는 증대된 보안사건 위협의 결과로 일정 기간 동안 적절한 추가적인 방어적 보안조치가 유지되어야 하는 수준이다. 보안등급 3은 비록 구체적인 대상을 식별하는 것이 불가능할 지라도 보안사건 발생가능성이 있거나 긴박한 경우, 제한된 기간 동안 보다 구체적인 보안적 방어조치가 유지되어야 하는 수준을 말한다. 보안등급 3의 설정시 당사국 정부는 필요하다면 적절한 보안지시사항을 발행하여야 하며, 영향을 받을 수 있는 선박 및 항만시설에 보안관련 정보를 제공하여야 한다.

증하여 국제선박보안증서(ISSC: International Ship Security Certificate)를 발행하여야 한다.⁴⁾ 국제항해를 수행하는 선박이 기항하는 자국의 항만시설에 대해서는 항만시설보안평가(PFSA: Port Facility Security Assessment)를 실시하는 한편, 항만시설보안계획 (PFSP: Port Facility Security Plan)을 승인하고 유지하여야 한다.

③ 보안규정의 이행 및 통제를 위한 규제조치의 실행

체약국 정부는 SOLAS 협약 XI-2/9의 규정에 따라 자국 항만에 정박 중이거나 입항하는 선박에 대해 보안규정의 이행 및 통제를 위한 상세한 요건을 마련하고 실행할 수 있는 바, 이러한 통제조치로 인해 지연 및 추가비용이 발생하는 경우 그 책임의 분담에 대하여 해상운송계약 당사자 간 분쟁이 발생할 수 있다. 체약국 항만은 자국 항만에 입항하려는 선박에 대해 입항 전 선박이 관련 규정을 준수하도록 하여 선박의 억류 등 부당한 지연을 야기할 수 있는 통제조치들을 예방하기 위한 목적으로 보안관련 정보⁵⁾의 제공을 요구할 수 있다. 이 때 항만당국에서 요구하는 정보가 용선자의 정보제공을 요하는 경우, 선주와 용선자 간의 불완전한 의사소통으로 정보의 흐름이 두절되는 경우 보안검사, 입항거부, 선박의 억류 등의 제재 조치를 당할 수 있다.⁶⁾

입항선박이 국제해상보안규정을 위반하였다는 명백한 증거가 없는 한, 체약국은 선박에 비치된 국제선박보안증서의 유효성을 확인하는 선에서 항만국 통제를 실시할 수 있으며, 관련 규정을 위반하였다는 명백한 증거가 있거나 유효한 증서를 비치하지 않는 경우에는 선박의 검사(inspection of

4) 국제해상보안규정은 당해 국가의 국기를 게양하고 운항하는 선박의 선박보안계획을 검토하고 승인할 권한을 기국에 위임하고 모든 기국으로 하여금 국제해상보안규정의 요건에 따른 선박보안계획의 준수여부를 검증할 담당관을 지정하도록 요구하고 있다.

5) 항만당국이 선박에 요구할 수 있는 정보는 다음과 같다. 유효한 증서의 소지여부 및 발행당국의 이름, 선박의 현행 보안수준, 선박이 이전 10회 동안 방문했던 항만에서 선박이 따른 보안수준, 이전 항만에서 취한 특별한 또는 추가된 보안조치, 선박간 활동에서 유지된 적절한 선박보안절차, 국제해상보안규정 B편의 지침을 고려한 기타 실질적인 보안관련 정보.

6) Editorial: The ISPS Code implications for the private law of international shipping, *JIML* 2004, 10., Vol. 3, p. 218.

the ship), 선박의 지체(delaying the ship), 선박의 억류(detention of the ship), 항만 내에서 이동을 포함한 운행의 제한, 항만으로부터 선박의 추방 등의 조치를 취할 수 있다.

2) 회사 및 선박의 의무

① 보안책임자의 지정

회사는 보안업무의 원활한 수행을 위하여 회사보안책임자⁷⁾(CSO: Company Security Officer) 및 선박보안담당관⁸⁾(SSO: Ship Security Officer)을 지정하여야 한다. 회사보안책임자는 선박보안평가를 수행하고 선박보안계획서를 개발하여 정부당국의 승인을 위해 동 계획서를 제출하여야 하며, 선박보안담당관은 적절한 보안조치의 유지를 보장하기 위해 선박에 대한 규칙적인 보안점검을 수행하는 한편, 선박보안계획서의 수정을 포함하여 동 계획서를 유지 관리하고 감독할 책임을 부담한다.

② 선박보안

선박은 당사국 정부가 설정한 보안등급에 따른 적절한 조치를 수행하여야 한다. 보안등급 1에서 선박은 보안영역을 확인하고 보안사건에 대한 방어적 조치들을 취하기 위해 국제해상보안규정 B편의 지침에 따라 보안의무의 이행보장, 선박에 대한 접근제한, 제한구역의 감시 등과 같은 활동들을 수행하여야 한다. 보안등급 2에서는 국제해상보안규정 B편의 지침을 고려하여 상기 활동들에 대해서 선박보안계획에 명시된 추가적인 방어적 보안조치들을 이행하여야 한다. 보안등급 3의 경우에는 선박보안계획에 명시된 보다 구체적인 방어적 보안조치들을 이행하여야 한다. 보안등급 2 혹은 3의 상황에서 선박은 보안등급변경지시의 수령을 승인하여야 한다.

7) 항만시설보안책임자 및 선박보안담당관과의 연락을 위하여, 그리고 선박보안계획을 개발하여 승인을 위한 제출, 시행 및 유지를 위하여 회사가 지정한 자를 말한다.

8) 회사보안책임자 및 항만시설 보안책임자와의 연락을 위하여, 그리고 선박보안계획서의 시행과 유지를 포함하여 선박의 보안책임자로 회사가 지정한 선장에 상응하는 자를 말한다.

③ 선박보안평가

선박보안평가는 선박보안계획서를 개발하기 위한 필수적인 과정으로 현장검사를 포함하여야 하고, 문서화 하여 보유하여야 한다. 선박보안평가에 포함되어야 할 주요 내용은 시행중인 보안조치, 절차 및 활동에 대한 식별, 중요하게 보호되어야 하는 주요 선상작업의 식별 및 평가, 보안조치의 수립 및 우선순위를 선별하기 위해서 주요 선상작업에서 발생할 수 있는 위협 및 발생 가능성의 식별 및 평가, 기반시설, 정책 및 절차에 있어서 인적 요소를 포함한 취약성의 식별 등이다.

④ 선박보안계획

각 선박은 주관청(administration)에서 승인한 선박보안계획서(SSP: Ship Security Plan)를 선내에 비치하여야 한다. 선박보안계획서는 보안사건위협으로부터 승선인원, 화물, 운송단위, 선용품 또는 선박을 보호하기 위해 선박에서 취할 조치를 규정하기 위해 개발된 계획으로 선박이 항상 보안등급 1 상태에서 운행함을 보장하기 위해 취해야 할 운행상 및 물리적 보안조치들을 표시하여야 하며, 보안등급 2 상태로 이동하거나 운항하도록 지시를 받는 경우 선박이 취할 수 있는 추가적이거나 강화된 보안조치들을 표시하여야 한다. 더 나아가 선박이 보안등급 3 상태로 이동하거나 운항하도록 지시를 받는 경우 이에 신속하게 대응할 수 있도록 선박이 취할 수 있는 가능한 예비활동들을 표시하여야 한다.

타 체약국 항만에 정박하거나 기항하는 선박은 SOLAS 협약 XI-2/9 및 ISPS Code A편의 규정에 따라 항만당국으로부터 항만국통제검사(Port State Control Inspection)를 받을 수 있지만, 그러한 검사는 특별한 경우를 제외하고 선박보안계획서의 검사를 수반하지 않는다.

⑤ 선박보안심사 및 인증서 발급

국제해상보안규정의 적용대상 선박은 2004년 7월 1일부터 국제선박보안증서를 소지하여야 한다. 이를 위해 해당 선박은 기국 주관청으로부터 선박보안심사를 받아야 한다. 선박보안심사는 선박보안시스템 및 관련 보안장비의 보안규정 준수여부를 확인하기 위한 것으로 최초심사, 증서의 유효기간(5년) 이내에 최소 1회 이상의 중간심사 및 유효기간 만료일 3월 이내

에 갱신심사가 있다. 선박보안심사는 주관청이 인정한 보안인증대행기관(RSO: Recognized Security Organization)에 위임이 가능하다. 이를 준수하지 않는 선박은 형사상의 제제조치를 당하거나 선박의 운항자에 대한 민사상의 책임을 물을 수도 있다.⁹⁾

3) 항만시설

① 항만시설보안

영해내 항만시설은 체약국 정부가 설정한 보안등급에 따라 행동하여야 한다. 체약국은 항만시설 보안조치 및 절차들을 실행함에 있어서 승객, 선박근무자 및 방문객의 간섭과 화물 및 서비스의 지연을 최소화 하는데 노력해야 한다.

② 항만시설보안평가

항만시설보안평가는 항만시설보안계획을 개발하고 갱신하는 절차의 필수적인 부분으로 체약국 정부가 영해내의 항만시설에 대해 수행한다. 이 평가는 테러공격에 취약한 항구의 영역을 발견하기 위해 실시하는 항만시설의 운영에 관한 위험분석을 기초로 항만시설보안책임자의 지정 및 항만시설보안계획 마련이 요구되는 항만시설을 결정하는데 도움을 준다.¹⁰⁾ 항만시설 보안평가는 보안인증심사대행기관에 위임할 수 있으나 보안평가의 적합성 검토 및 승인은 당사국 정부가 직접 승인하여야 한다. 항만시설보안평가에 포함될 주요내용은 중요하게 보호되어야 하는 주요자산 및 기반시설, 보안조치의 우선순위를 정하기 위한 자산 및 기반시설에 대한 예상위협 및 발생가능성, 보안취약성 및 취약성을 감소시키기 위한 대응방안, 기반시설, 정책 및 절차에 있어서 인적 요소를 포함한 약점의 식별 등이다.

③ 항만시설보안계획의 마련

9) Editorial, *op. cit.*, p. 217

10) Z Oya zayir, The International Maritime Organization: The International Ship and Port Facility (ISPS) Code, *JIML* 2003, 9., Vol.] 6, p. 581.

각 항만시설은 항만시설보안평가를 근거로 당사국 정부가 승인한 항만시설보안계획을 개발하고 유지하여야 한다. 항만시설보안계획은 보안사건 위협으로부터 항만설비 및 선박, 인명, 화물, 화물운송단위 및 선용품을 보호하기 위하여 계획된 조치사항들을 이행하기 위하여 개발된 계획으로 각 항만시설의 물리적 운용적 특성에 대한 철저한 인식하에 항만시설보안관련 쟁점의 철저한 평가를 토대로 작성되어야 한다.¹¹⁾ 항만시설보안계획서는 당사국 정부의 승인을 조건으로 보안인증심사대행기관이 작성할 수 있으며, 보안계획의 변경 및 시행을 위해서는 당사국 정부로부터 항만시설보안계획서의 개정승인을 받아야 한다.

④ 항만시설보안책임자의 지정

각 항만시설에는 항만시설보안책임자(PFSO: Port Facility Security Officer)가 지정되어야 하며, 하나 이상의 항만시설에 대해 1명의 보안책임자를 지정할 수도 있다. 이들은 선박보안담당관 및 회사보안책임자와의 연락을 위해 그리고 항만시설보안계획서의 개발, 실행, 개정 및 유지 책임자로 지정된 자로서 국제해상보안규정 B편의 지침에서 요구하는 보안행정, 보안관련규정, 타 보안기관의 책임 및 기능, 항만시설의 보안평가 등 보안관련 지식을 갖추고 필요한 교육을 받아야 한다.

Ⅲ. 해상법과 관련한 국제해상보안규정상의 주요쟁점

1. 운송인의 감항능력주의의무

1) 선박의 감항성 요건

운송인은 항해수행과정에서 필연적으로 직면하게 될 해상고유의 위험 및 기타 우연한 위험을 견디기에 적합한 감항성을 갖춘 선박을 제공해야

11) 김중의. 앞의 논문, 55쪽

하는 묵시적 의무가 있다.¹²⁾ 운송인은 감항성 있는 선박을 제공하기 위해 선박이 예정된 항해를 수행하는데 적합한 상태로 유지하고, 항해의 수행에 필요한 인적 물적 장비를 갖추는 한편, 선창이나 냉동실 기타 적재공간을 운송화물의 수령, 보관, 운송하는데 적합한 상태로 유지시켜야 한다. 또한 선박이 예정된 항해를 수행하는데 필요한 증서들을 소지하여야 하는 바¹³⁾, 이는 기국의 법률요건이나 기항지 국가의 법률규정에 따라 다를 수 있으며 적법한 절차에 따라 항만당국이나 기타 관계기관에서 요구하는 것일 수도 있다.¹⁴⁾ 이러한 요건은 항만검역당국으로부터 검역증서를 취득하지 못한 것에서부터 국제안전관리규약의 위반 혹은 국제해상보안규정에서 요구하는 국제선박보안증서를 소지하지 않은 경우에 이르기까지 그 범위가 매우 포괄적이라고 한다.¹⁵⁾

The Arianna 사건¹⁶⁾에서 Webster 판사는 선박 혹은 당해 선박에 적재된 화물의 안전을 위협하거나 화물에 심각한 손상을 야기할 수 있는 그리고 법적으로나 실무적으로 선박의 출항이나 화물의 선적 혹은 양륙작업을 불가능하게 하는 상황이 존재하는 경우 그러한 선박은 감항성을 결한 것으로 추정할 수 있다고 한다. 이와 관련하여 국제해상보안규정의 이행여부는 선박의 감항성 여부를 판단하는데 영향을 미치는 하나의 요인으로 작용할 수 있다. 국제해상보안규정이 발효하는 2004년 7월 1일 이후로 운송인은 적절한 보안시스템을 마련하고 이를 충실히 이행하여야 하는 바, 보안업무의 원활한 수행을 위하여 회사보안책임자 및 선박보안담당관을 지정하고 선박보안평가를 실시하는 한편, 주관청에서 승인한 선박보안계획서를 선내에 비치하여야 하여, 기국의 주관청으로부터 선박보안심사를 받은 후 국제선박보안증서를 발급받아 소지하여야 한다. 이에 대하여 계약국 정부는 자국 항만에 입항하는 선박이 보안규정을 위반하거나 선박보안계획서 및 국제선박보안증서를 비치하지 않는 경우 보안검사 및 억류, 추방 등의 조치

12) J.F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 5th ed., Pearson Longman, 2004, p. 9

13) *The Madeleine* [1967] 2 Lloyd's Rep 224.

14) *The Derby* [1985] 2 Lloyd's Rep 325, p. 331, Kerr LJ

15) Stephen Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, Oxford, 2004, p. 299.

16) *Athenian Tankers Management SA v. Pyrena Shipping* [1987] 2 Lloyd's Rep 376, 389.

를 취할 수 있다. 이러한 점에서 계약국의 항구로 기항하는 선박이 선박보안담당관을 승선시키지 않거나 선박의 보안책임을 담당하는 직원들에게 교육 및 훈련을 게을리 한 증거가 있는 경우, 그리고 보안교육 및 훈련을 제대로 받지 못한 선원들의 자격 등은 인적 감항능력의 확보여부에 영향을 미칠 수 있다. 또한 계약국의 항구에 기항예정인 선박이 선박보안계획서 및 국제선박보안증서를 소지하지 않은 경우에도 선박의 감항성 여부에 영향을 미칠 수 있다.¹⁷⁾

2) 감항능력주의의무와 운송인의 과실책임

헤이그 비스비 규칙상 감항능력주의의무는 운송인의 우선적 의무(overriding duty)로 운송인이 자신의 선박에 적재된 화물의 손상에 대해서 항해과실이나 화재 등의 면책을 주장하기 위한 전제조건이 된다.¹⁸⁾ 즉, 송하인이 선박의 불감항성과 손해와의 인과관계를 입증할 수 있다면 운송인은 자신이 감항능력 주의의무를 다하였다는 점을 입증하지 못하는 한 헤이그 비스비 규칙 제IV조 제2항 상의 면책조항을 원용할 수 없다.

테러행위로 운송중인 화물이 멸실되거나 손상된 경우 운송인은 테러행위를 인지하고 방지하지 못한 것은 선박관리상의 과실로 항해과실에 해당하므로 면책임을 주장하려 할 것이다. 이 경우 운송인이 항해과실면책을 주장할 수 있는지 여부는 선박보안과 관련한 사실 및 정황들을 고려하여 결정되어야 할 것이지만, 테러행위로 인해 화물의 멸실 또는 손상이 발생하게 된 원인이 항해 개시 전 국제해상보안규정상의 보안규정들을 적절히 이행하지 않은데 있다면 법원은 운송인이 주장하는 선박관리상의 과실을 사실상 운송인의 감항능력주의의무 위반으로 판단할 여지가 있다는 점이다. 따라서 테러행위로 인한 화물의 멸실 또는 손상이 항해과실에 해당되는지 감항능력주의의무 위반에 해당하는지 여부를 결정함에 있어서 선박보안계획과 관련한 과실의 구체적인 시점이 중요한 기준이 될 수 있다.¹⁹⁾

17) Richard Williams, The Effect of Maritime Violence on Contracts of Carriage by Sea, *JIML* 2004, 10., Vol. 4, pp. 343-354.

18) 한낙현, 선박관리상의 감항능력주의의무에 관한 판례분석, 「한국해법학회지」 제28권 제2호, 2006, 11., 282쪽.

19) Robert G. Clyne, Terrorism and Port/Cargo Security: Developments and Implications

최근 위험화물에 대한 운송인의 주의의무를 다룬 *THE KAPITAN SAKHAROV* 사건²⁰⁾ 이후 법원은 운송인이 주의의무를 성실히 이행하였는지 여부를 판단함에 있어서 국제안전관리규약과 같은 업계의 행동규범을 검토하고 있다. *THE TOREPO*²¹⁾ 사건과 *THE EURASIAN DREAM*²²⁾ 사건은 이러한 경향을 반영하는 최근 판례들이다.²³⁾ 두 사건 모두 국제안전관리규약의 위반과 직접적으로 관련된 문제를 다룬 것은 아니지만, 운송인이 운송계약상 주의의무를 다하였는지 여부를 판단함에 있어서 안전관리시스템의 운영에 관한 문제 및 국제안전관리규약의 범주에 속하는 기타 관행들을 검토하였다는 점에서 많은 관심을 끌었다. 이러한 맥락에서 운송인이 국제해상보안규정상의 보안요건들을 효과적으로 이행하지 못한 상태에서 테러리스트의 공격으로 화물에 멸실 또는 손상이 발생하였다면 운송인이 주의의무를 다하였는지 판단함에 있어서 국제해상보안규정의 이행여부가 하나의 고려요인이 될 수 있다. 한편, 국제해상보안규정은 국제안전관리규약과 마찬가지로 선사에게 선박보안시스템의 수립 및 이행과 관련된 기록들을 생성하고 유지하도록 요구하고 있는 바, 이 기록들은 소송과정에서 운송인의 과실을 입증하는 자료로 사용될 수 있다.

3) 국제해상보안규정상의 요건과 선박의 감항성 판단기준

for Marine Cargo Recoveries, *Tulane Law Review*, 2003, Vol. 77., pp. 1183-1222.

20) *Kapitan Sakharov* [2002] 2 LLR 254.

21) *Torpeo* [2002] 2LLR 535 본사건에서 화주는 교사로 구조된 선박이 감항능력을 결하였음을 근거로 자신이 지불하여야 하는 구조비에 대해 운송인에게 구상권을 행사하였지만 본 사건에서 운송회사, 선박, 그리고 선장 및 선원들은 유효한 안전관리시스템을 실행하기 위해 최선을 다하였음이 제시된 증거들을 통해 입증된 바, 선박의 교사는 선원의 자격이나 직무능력 결여로 인한 것이 아니고 단순과실에 기인하는 것이라는 점에서 사고와 선박의 불감항성 간의 인과관계를 인정하지 않았다.

22) *Eurasian Dream* [2002] 1LLR 719. 본 사건은 자동차 운반선에서 발생한 화재사건을 다루고 있다. 본 사건에서 선주는 국제안전관리규약에 따른 안전관리시스템을 구축하고 유자격 선원 및 항해사를 승선시켰지만 그럼에도 불구하고 감항능력주의의무를 다하지 못한 것으로 판시되었다. 그 이유는 당해 선박의 선장은 경험도 많고 숙련된 항해기술을 갖추고 있었지만 자동차 운반선에 대한 경험은 전무하였으며, 선원들 역시 자동차 운반선의 위험 및 특성에 익숙하지 못하였기 때문이었다.

23) Paul Dean (11 November 2003), *The Unexpected Legal Implications of the ISPS Code*, Seminar Paper (www.hfw.com/13/news/new13c052.html visited on 13 August 2007)

선박의 감항성의 기준은 보통의 신중하고 주의 깊은 선주가 예정된 항해와 관련된 모든 가능성을 고려하여 항해 개시시점에 자신의 선박에 필요로 하는 정도의 적합성을 가져야 하는 것으로 항해의 성질이나 운송화물의 유형, 항로 및 해상위험 등에 따라 결정되는 상대적인 것이다.²⁴⁾ 따라서 국제해상보안규정의 이행여부는 선박의 감항성 여부를 판단하는데 영향을 미칠 수 있으나 그 자체가 결정적 기준이 되는 것은 아니다. 선박이 국제해상보안규정상 보안규정을 충실히 이행하고 관련 증서를 발급받아 소지하고 있다 하더라도 그 자체로 감항능력주의의무를 다한 것으로 볼 수 없고, 반대로 국제해상보안규정상의 보안규정을 이행하지 않았다는 사실만으로 선박이 감항성을 결한 것으로 볼 수는 없다. 또한 법의 최소한의 적용원칙(*de minimis rule*)상 선박이 계약국의 항구로 기항하기 위해 국제해상보안규정상의 보안요건 이행이 필요한 경우 선박이 당해 항구에 기항하는데 필요한 조건들을 신속하고 용이하게 이행할 수 있다면 당해 선박이 발항 당시 국제해상보안규정상의 요건을 이행하지 않았다는 사실로 인해 선박의 감항성이 문제로 되는 것은 아니다.²⁵⁾

계약국 정부는 자국의 항구에 입항하는 선박에 대해 당해 선박이 국제선박보안증서를 소지하고 있음에도 불구하고 관련규정을 위반하였다는 명백한 증거가 있는 경우에는 일정한 제제조치를 취할 수 있는 바²⁶⁾, 명백한 증거의 유무는 조사담당자의 주관적인 판단에 따르기 때문에 이 경우 선박의 입항거부 혹은 지연으로 발생한 손해의 원인을 운송인의 감항능력주의의무 위반으로 보기 어려운 문제가 발생한다. 또한 운송인은 국제해상보안규정상의 보안규정을 이행하기 위해 용선자의 협조를 구해야 하는 경우가 있는 바, 용선자가 이에 적극 협조하지 않은 경우 용선자는 운송인이 국제해상보안규정상의 보안요건을 이행하지 않았음을 들어 운송인이 감항능력주의의무를 다하지 아니하였다고 주장하기 어렵다. 한편, 비계약국의 항구로 향하는 선박들의 경우에는 국제해상보안규정상의 보안요건 이행여부가

24) *McFadden v. Blue Star Line* [1905] 1 KB 697

25) Baris Soyer and Richard Williams, Potential legal ramifications of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code on Maritime Law, *LMCLQ*, 2005, No. 4, p. 525.

26) SOLAS 1974, Chapter XI-2. Regulation 9.2.4.

선박의 감항성 여부를 판단함에 있어 영향을 미칠 여지가 적을 것이다.

2. 안전항의 지정

정기용선계약과 항해용선계약에서 용선자는 용선선박이 안전하게 입출항할 수 있는 안전항을 지정할 의무가 있다.²⁷⁾ 안전항이란 자연적 위험뿐만 아니라 선박의 안전에 영향을 미칠 수 있는 정치적 위험으로부터도 안전한 것을 의미하며, 이는 용선선박의 특성, 당해 항구의 조건 등을 종합적으로 고려하여 판단한다.²⁸⁾ 선장은 선박의 안전에 영향을 미치는 지시를 거부할 의무가 있는 바, 용선자의 지시가 적법한 것이 아니라면 선주는 용선자의 지시를 거부할 수 있으며²⁹⁾, 선장이 용선자의 지시에 정당하게 따랐음에도 불구하고 용선선박이 손상을 입었다면 선주는 그 손해에 대하여 보상받을 권리를 갖는다. 항해용선계약의 경우 용선자가 유효하게 안전항을 지정하였고 선주가 이를 수락하였다면 이는 취소불능한 것으로 용선자는 안전항 담보의무를 면하게 된다.³⁰⁾ 반면, 정기용선계약의 경우 용선자가 용선선박에 안전항으로의 기항을 지시하였다 하더라도 선박이 운항도중 당해 항구가 후속적으로 비안전항이 되는 경우 용선자는 당해 지시를 취소하고 대체 항구를 지정하여야 한다.³¹⁾ 이와 관련하여 국제해상보안규정상의 보안등급이나 항만당국의 보안조치가 정기용선계약의 사용약관상 선장에 대한 용선자의 지휘/명령권이나 항해용선계약상 용선자의 안전항 지정의무에 영향을 미칠 것으로 예상된다.

1) 국제해상보안규정상 항만보안등급과 안전항 기준

용선자가 지정한 항구가 국제해상보안규정상 높은 보안등급에서 운영되고

27) *The Houston City* [1956] 1 Lloyd's Rep 1.

28) 송상현김현, 해상법원론 제3판, 박영사, 2005, 377쪽.

29) *The Sussex Oak* [1950] 2 KB 383, 396.

30) *The Evia* (No. 2)[1982] 2 Lloyd's Rep. 307, HL

31) *The Evia* (No. 2)[1982] 2 Lloyd's Rep. 307, HL

있는 경우 체약국의 항구에 기항고자 하는 선박은 화물의 적양하작업이 금지되는 것은 물론 선박의 운항이 전면 통제되고, 선박을 다른 곳으로 대피시켜야 하는 등의 사태가 발생할 수 있다. 이 경우 선주가 당해 항구의 비안전성을 근거로 용선자의 기항지시를 거절할 수 있는지 여부가 문제로 된다.

안전항의 기준을 다룬 SAGA COB³²⁾사건에서 항소법원은 문제의 항구가 육지에서 게릴라 활동이 있었다는 보고만으로 비안전항이 되지는 않으며, 합리적인 선주나 선장이라면 누구도 그 항구에 선박을 보내거나 입항하려 하지 않을 정도로 정치적인 위험이 큰 경우에만 비안전항으로 간주된다고 판시하였다. 이러한 기준에 따르면 국제해상보안규정에 의한 항만보안등급은 정치적 조건에 의한 위험의 정도를 고려할 때 참고사항이 될 수 있으나 항구의 보안등급이 높다는 이유만으로 당해 항구가 자동적으로 비안전항으로 간주될 여지는 적다. 따라서 선주가 테러의 위험을 포함한 정치적 상황을 이유로 용선자의 항해지시를 거절하기 위해서는 국제해상보안규정상 항만보안등급이 높다는 이유만으로는 부족하며, 각각의 경우 항만보안등급을 포함한 전체적인 상황을 고려하여 합리적인 선주나 선장이라면 입항을 거절할 정도로 정치적인 위험이 크다는 것을 근거로 하여야 할 것이다.³³⁾반대로, 특정 항구가 국제해상보안규정에서 요구하는 항만보안계획을 수립하고 있다고 하더라도 그 사실만으로 당해 항구가 안전항이 되는 것은 아니다.

2) 용선자의 안전항 지정의무와 항행제한

국제해상보안규정상의 보안규정을 충실히 이행한 선박이 비체약국의 항구에 기항하는 경우, 그러한 사실은 당해 선박의 로그에 기록되어 이후 기항하게 되는 10개의 항구에 신고되어야 한다. 후속적으로 기항하게 되는 항구가 체약국의 항구인 경우 당해 선박의 항해이력상 비체약국의 항구에 기항한 사실로 인해 입항거부나 선박의 억류, 그리고 추가적인 보안검사로 인한 지연 등 상업적인 문제가 발생할 수 있다. 이와 관련하여 운송인이

32) [1992] LLR 545.

33) 이창희, 용선자의 안전항 지정의무에 관한 소고, 「한국해법학회지」 제27권 제1호, 2005, 4., 68쪽.

비체약국의 항구로 기항하도록 하는 용선자의 지시를 거부할 수 있는지가 문제로 될 수 있다.

과거의 선례에 따르면, 어떤 항구로의 기항지시가 당해 지역의 법률규정에 위배되는 이유로 선박이나 화물에 불합리한 지연을 야기하는 경우 그러한 항구는 안전하지 않은 것으로 간주될 수 있다.³⁴⁾ 하지만, 특정 항구로의 기항지시가 선박의 항행이력에 좋지 않은 영향을 미치거나 항해종료 후 일정 시점에 지연이나 억류가 발생하는 경우 그러한 항구가 안전하지 않은 것으로 간주되는지 여부는 과거의 선례에서 찾을 수 없다. *THE EASTERN CITY* 사건³⁵⁾에서 정립한 안전항의 개념에 따르면 안전항에 대한 법적 기준은 특정 항구와 관련되어 있는 바, 선박이 해당기간 동안 예상할 수 없는 비정상적인 사태가 발생하지 않는 한, 통상의 항해기술 및 선박운용술로 피할 수 없는 위험에 처하지 아니하고, 도착하여 목적한 작업을 수행하고 출항할 수 있다면 특정 항구와 관련하여 안전의 문제는 발생하지 않을 것으로 판단된다. 이러한 기준에 비추어 볼 때 앞의 사실이 국제해상보안규정과 관련하여 후속적으로 상업적인 문제를 야기할 수 있음에도 불구하고 안전의 문제는 발생할 여지가 없다고 판단된다.

한편, 선장이 용선자의 기항지시를 거부하기 위해서는 당해 항구에 선박 혹은 선원의 안전을 위협하기에 충분한 위험이 존재하여야 하는 바, 지정된 항구가 국제해상보안규정의 요건에 부합하지 않는다 하더라도 반드시 그러한 위험을 지니고 있다고 보기 어렵다. 따라서 용선자가 국제해상보안규정의 요건에 부합하지 않는 항구를 지정한 경우, 용선계약에서 명시적으로 그러한 항구를 배제하고 있지 않는 한 선주는 안전항이 아니라는 이유로 용선자의 지시를 거부할 수 있다고 분명히 말하기는 어렵다. 용선계약에서 비체약국의 항구를 명시적으로 배제하고 있다면 그러한 항구는 합의된 거래범위를 벗어난 것이기 때문에 그러한 항구로 기항하도록 하는 지시는 분명 적법하지 않은 것이다. 반면, 운송인은 직접 혹은 이용 가능한 데이터 베이스를 통해 용선자가 지정한 항구가 국제해상보안규정상 요건을 충족한 항구인지 여부를 확인할 수 있는 바³⁶⁾, 용선계약상 운송인이 특정

34) *Ogden v. Graham* (1861) 1 B & S 773 and *The Sussex Oak* [1950] 2 KB 383.

35) *The Eastern City* [1958] 2 Lloyd's Rep 127, 131.

항구에 기항하기로 명시적으로 합의하였다면 운송인은 그와 관련한 위험을 부담하기로 합의한 것이므로 용선자의 지시에 따라야 한다.

3) 운송인의 보상청구권

운송인은 용선자의 적법한 지시를 거부할 수 없지만, 그러한 지시에 따름으로써 발생할 수 있는 모든 손해 및 책임에 대하여 용선자에게 보상을 청구할 수 있는 권리를 가지게 된다.³⁷⁾ 이와 관련하여 운송인이 국제해상보안규정의 요건에 부합하지 않는 항구에 기항하도록 하는 용선자의 지시에 따른 결과로 손실이 발생한 경우 운송인이 용선자에게 이를 보상하도록 요구할 권리가 있는지 여부가 문제로 된다. 만일 용선계약에서 선주의 보상청구권에 대하여 명시적으로 규정하고 있다면 문제될 것이 없지만, 보상청구권에 대한 명시적인 규정이 없다면 선주는 보안요건에 부합하지 아니한 항구로 기항하도록 하는 용선자의 사용지시를 따름으로써 발생하는 손해에 대하여 묵시적인 보상청구권을 주장하기 어려울 것이다. 그 이유는 앞서도 언급한 바와 같이 운송인은 국제해사기구의 데이터 베이스를 통해 당해 항구가 국제해상보안규정상 요건을 충족하였는지 여부에 대한 확인이 가능하고, 용선계약 체결시 특정항구 혹은 국제해상보안규정의 요건에 부합하지 않는 모든 항구를 포괄적으로 배제할 수 있는 바, 용선계약에서 이를 배제하지 않았다는 사실은 선주가 그와 관련한 위험을 부담하기로 합의하였음을 입증하는 결과가 되기 때문이다. 다만, 국제해상보안규정의 시행 이전에 체결된 장기용선계약의 경우 선주는 그러한 위험을 수락한 것으로 간주할 수 없으며, 따라서 묵시적인 보상청구권을 행사할 수 있다고 판단된다.

한편, 표준정기용선계약서에 일반적으로 삽입되는 전쟁약관인 CONWARTIME 1993이나 항해용선계약서에 삽입되는 전쟁약관인 VOYWAR 1993에 따르면 테러위험을 포함하여 전쟁 및 유사행위에 의한 위험에 처할 수 있다고 선주가 합리적으로 판단하면 용선자의 항해지시를 거절할 수 있

36) 국제해사기구는 홈페이지를 통해 국제해상보안규정과 관련한 데이터베이스를 관리하고 있다.

37) *The Island Archon* [1994] 2 Lloyd's Rep. 227

고, 대체항의 지정을 요구할 수 있으며 용선자가 이에 따르지 않을 경우 용선계약을 취소할 법적 권리가 있다.³⁸⁾

3. 정박기간의 개시

2004년 7월 1일 이후로 국제해상보안규정의 적용범위에 속하는 선박들은 선박보안계획을 수립하고 국제선박보안증서를 비치하여야 하며, 이를 이행하지 아니한 선박들은 계약국의 항구에서 보안검사 등의 제제조치를 받게 된다. 선박이 모든 필요한 문서들을 구비한 경우에도 기타 다른 이유로 인하여 지연이 불가피할 수도 있다. 이와 관련하여 국제해상보안규정상의 보안규정에 따른 통제 및 제제조치들로 인해 선박이 항구의 통상적인 대기영역에 진입할 수 없는 경우 도착선으로 볼 수 있는지 여부가 문제로 될 수 있다.

1) 도착선 요건

The Johanna Olendorff 사건³⁹⁾에 의해 확정된 도착선의 기준은 선박이 즉각적이고 효과적으로 용선자의 임의처분에 맡겨질 수 있는 항구의 경계범위 안에 있는지 여부에 따라 결정되며, 선박이 통상적인 대기장소(normal waiting area)에 있다면 용선자가 반대의 증거를 제시하지 않는 한 이용가능한 선석에 대한 정보를 통지 받고 신속하게 당해 선석에 도달할 수 있다는 점에서 용선자의 임의처분하에 있는 것으로 본다. 통상적인 대기장소는 도착항의 법정경계범위 내에 있어야 하며, 도착항의 법정경계범위는 상사적 관점에서 항의 영역이 되는 것이 보통이다.⁴⁰⁾ 대부분의 경우에 보안검사는 통상적인 대기장소에서 수마일 떨어진 곳에서 이루어지기 때문에, 항만당국이 선박의 입항허가를 거절하고, 항구의 경계범위 밖에서 대기하도록 지시하였다면 당해 선박은 도착선으로 보기 어렵다. 하지만 선

38) 이창희, 앞의 논문, 69쪽.

39) [1973] 2LLR 285.

40) *The Maratha Envoy* [1972] 2 All ER 849.

주가 보안규정을 이행하는데 필요한 정보를 제공하지 않음으로써 용선자가 원인제공을 한 경우에는 용선자가 그에 따른 책임을 부담하여야 할 것이다. 따라서, 용선자는 선박의 입항거부에 따른 지연의 위험을 면하기 위해서는 선박이 항구에 입항하여 도착선이 되도록 하는데 필요한 합리적인 모든 조치를 취하여야 할 것이다.

2) 하역준비완료통지

용선선박이 항구 혹은 기타 관계당국의 보안규정들을 이행하지 못한 상태에서 유효한 하역준비완료통지(NOR: Notice of Readiness)를 할 수 있는지 여부가 문제로 될 수 있다. 항해용선계약상 정박기간이 개시하기 위해서는 선박이 용선계약상 지정된 목적지에 도착하여 하역을 위한 모든 준비를 완료하고 그 사실을 용선자에게 통지하여야 한다. 하역준비완료는 선박이 물리적인 면이나 법률적인 면에서 모두 하역을 위한 준비가 되었음을 의미한다.⁴¹⁾ 물리적인 면에서 선박은 선창을 비우고 화물의 적양하를 위해 용선자에게 할당된 선박의 모든 부분을 용선자가 완전히 통제할 수 있도록 준비하여야 하며, 약정된 화물을 수령하기에 적합한 상태로 유지하여야 한다. 법률적인 면에서 선박이 하역준비를 완료하기 위해서는 항만당국에서 요구하는 보건이나 위생 등의 요건을 충족하고 필요한 서류를 취득하여야 한다. 선박이 법적물리적인 측면에서 하역준비를 완료하고 용선자의 임의 처분하에 맡겨졌다면 일부 추가적인 준비와 업무가 남아있고 형식적인 절차가 남아있다 하더라도 그로 인해 하역작업이 지연되지 않는다면 선박은 하역준비가 완료된 것으로 볼 수 있다.⁴²⁾ 이러한 점에서 항만당국에서 요구하는 보안규정을 이행하지 않은 선박은 용선자의 임의처분 하에 맡겨졌다고 볼 수 없기 때문에 하역준비를 완료하였다고 주장하기 어려울 것이다. 또한 선박이 항만당국에서 요구하는 보안증서를 비치하지 않은 이유로 보안검사가 이루어지는 경우 이는 형식적인 절차로 간주될 수 없기 때문에 하역준비완료를 마친 것으로 간주하기 어렵다. 반면 선박이 기항지에서 요구하는 보안증서를 발급받아 비치하고 있다면 당해 사실을 검증하기 위한

41) *The Aello* [1961] AC 135.

42) *The Tres Flores* [1973] 2 Lloyd's Rep. 247

조사는 선박의 하역작업을 방해하지 아니하는 단순히 형식적인 절차로 간주될 수 있다.⁴³⁾

3) 지연 및 비용부담

국제해상보안규정에서 요구하는 보안조치를 실행한 결과로 야기되는 지연 및 비용을 선주와 용선자 중 누가 부담할 것인지 여부도 문제로 된다. 선주들은 국제해상보안규정상의 요건들에 관해 충분히 숙지하고 있는 바, 선박이 보안계획을 수립하지 아니하였거나 일정한 요건을 결한 이유로 지연이 발생하리라는 것은 충분히 예견 가능한 것이다.⁴⁴⁾ 따라서 이러한 경우에는 항해용선계약상 보안검사가 완료될 때까지 하역 준비가 완료된 것으로 볼 수 없으므로 용선계약상 별도의 규정이 없는 한, 선주가 지연비용을 부담하게 될 것이다. 반면, 용선자가 보안요건을 충족하는데 필요한 정보제공의무를 게을리 하였거나 선박의 지연이 선적화물이나 항만시설과 관련이 있는 경우 지연손해에 대한 책임은 용선자가 부담하여야 할 것이다.

4. 용선정지의 성립요건

1) 용선정지사유

정기용선계약의 경우 용선자는 일정 기간 단위로 용선료를 지급하기 때문에 용선계약상 반대의 규정이 없는 한 선박의 상태에 관계없이 지연위험을 부담하게 된다. 다만, 용선정지조항에 의해 선박의 가동이 방해를 받는 특정한 상황이 발생하면 용선자의 지연위험은 선주에게 이전될 수 있다. 정기용선계약의 용선정지조항상 용선정지 사유는 대부분 선원을 포함한 선박의 물리적 상태 혹은 가동과 관련되어 있으며, 보안규정이나 항만당국에 의해 부과되는 조치들로 인한 용선선박의 입항이 거부나 역류 또는 지연에 대하여는 구체적으로 규정하고 있지 않다. 따라서 국제해상보안규정의 시

43) *The Tres Flores* [1974] QB 264.

44) Lucienne Carasso Bulow, Charter Party Consequences of Maritime Security Initiatives: Potential Disputes and Responsive Clauses, *JMLC*, Vol. 37, No. 1, January 2006, pp. 86.

행에 따라 항만당국의 보안통제로 인해 지연이 발생하는 경우 그것이 용선정지사유에 해당하는지 여부가 문제로 될 수 있다.

대부분의 용선정지조항은 용선정지사유를 구체적으로 명시하면서 기타의 원인을 포함시키고 있다. 기타의 원인은 동종제한의 원칙에 따라 용선정지조항의 일반적인 취지에 비추어 제한적으로 해석되어야 한다는 것이 일반적인 견해로, 항만당국의 보안검사로 인한 선박의 억류 또는 지연은 선박의 물리적인 상태 혹은 가동과 관련이 없는 완전히 외부적인 원인으로 용선정지사유가 될 수 없다. 하지만 '무엇이든 간에'(whatsoever)라는 단어가 추가되는 경우 선박의 완전한 가동을 방해하는 모든 가능한 원인이 용선정지사유로 인정될 수 있는 바, 항만당국의 개입이 선박의 내부적 문제와 관련이 있는지 여부에 관계없이 용선선박의 완전한 가동을 방해하는 경우 용선정지사유가 될 수 있다.⁴⁵⁾ 또한 선박의 완전한 가동은 물리적인 수단뿐만 아니라 법적인 수단에 의해서도 방해 받을 수 있고 내부적인 원인뿐만 아니라 외부적인 원인에 의해서도 가능한 바, 항만당국의 개입은 그것이 용선자의 지시에 따른 결과로 혹은 용선자의 과실로 인한 경우를 제외하고 선박의 완전한 가동을 방해할 수 있다.⁴⁶⁾ 이러한 맥락에서 용선선박이 국제해상보안규정상의 보안규정들을 이행하지 아니한 결과로 상실된 시간에 대해서 용선정지가 성립할 수 있다.

2) 운송지연 및 비용에 대한 책임

국제해상보안규정상 계약국의 항만당국은 동 규정상의 보안요건을 충족하지 않은 선박에 대해서 선박의 억류 등 일정한 통제조치를 행사할 수 있다. 특히 미국의 해상운송보안법(MTSA: Maritime Transport Security Act)상 연안경비대(USCG: US Coast Guard)는 기국, 소유관계, 선원, 화물의 유형, 이전 기항지 및 기타 요인들을 고려하여 특정 선박을 집중관리대상(HIV: high interest vessel)으로 지정하고 일정한 제제조치를 가하거나 검사를 요구할 수 있다.⁴⁷⁾ 이 경우 국제해상보안규정에 따라 항만국의 통제

45) *The Laconian Confidence* [1997] 1 Lloyd's Rep 139.

46) J. Weal, *The NYPE Off-Hire Clause and Third Party Intervention: Can an Effective Vessel be Placed Off-Hire?*, *JMLC*, Vol. 33, No. 2, 2002, pp. 160-161

가 강화됨에 따라 그로 인하여 지연이 발생하는 경우 그 비용을 선주와 용선자 중 누가 부담하여야 하는지가 문제로 될 수 있다. 이와 관련하여 최근 *The Doric Pride* 사건⁴⁸⁾에서 판사는 미국 항구를 처음 기항하는 선박의 경우 미국 연안경비국의 집중관리대상선박 이 된다는 것은 공공연한 사실로 미국 연안경비국의 억류는 미국항만에서 선적작업을 하도록 약정한 정기용선계약에 고유한 위험이었으며 따라서 선주는 억류기간 동안 용선료 및 기타 비용을 청구할 수 없다고 판시하였다.

본 사례는 미국 연안경비국이 선박을 집중관리대상선박 으로 지정한 경우 선박의 억류로 발생하는 비용을 선주와 용선자 중 누가 부담하여야 하는지 여부에 관한 것으로, 법원은 선례의 판결에 따라 *Doric Pride*호는 용선계약상 지시 받은 항해를 수행하지 못하였고, 보안검사위험은 뉴올리언즈 항에서만 발생하는 특유의 위험이 아니고 미국항구 전역에 걸쳐 일반화된 위험으로 용선자가 뉴올리언즈 항을 지정하였을 때 그러한 위험 및 결과를 예상할 수 있는 바, 선주는 미국 항구로 기항함으로써 발생할 수 있는 위험을 부담하기로 한 것으로 본다는 것이다. 즉, 용선선박의 미국행은 선박의 사용과 관련한 용선자의 결정에 따른 것이 아니고 용선계약 체결시

47) 미국 연안경비국은 개별 선박의 보안위험을 평가하여 보안검사여부를 결정하게 된다. 미국 항구에 입항하고자 하는 상업용 선박으로 당해 항구에 대하여 높은 위험성을 지닌 선박은 집중관리대상선박으로 지정된다. 보안검사여부에 대한 최종결정은 항만책임자 (captain of the port)가 내리게 된다. 2004년 10월 미국 연안경비국은 무작위 검사방침을 채택한 바, 집중관리대상선박으로 지정되지 않은 선박의 경우에도 보안검사를 받을 수 있다 (UK defense, Security inspections should be Soundings, 2006, Issue 2)

48) *Hyundai Merchant Marine Co Ltd v. Furness Withy (Australia) Pty re M/V Doric Pride* [2005] EWHC 945, [2005] 2 Lloyd's Rep. 470. 본 사건의 요지는 다음과 같다. 2004년 1월 용선자는 선주로부터 개정 NYPE서식으로 *The Doric Pride*호를 정기용선 하였다. 용선선박은 이전에 미국 항구에 입항한 적이 없는 첫 항해로 용선선박이 뉴올리언즈에서 화물을 선적하도록 지시를 받았을 때, 지역 대리점은 용선선박이 집중관리대상으로 지정될 소지가 있으며, 그러한 경우 미국 연안경비대가 승선하여 보안검사를 마칠 때까지 입항이 지연될 것을 경고하였다. 2004년 2월 19일 뉴올리언즈에 도착했을 때 선장은 미국 연안경비국으로부터 용선선박이 집중관리대상으로 지정되었다는 지시를 받고 보안검사를 위해 지정된 대기장소로 이동하여야 했다. 본 건 용선자는 정기용선계약 제85조에 따라 선박의 억류기간 동안 용선정지를 주장하였다. 이에 대하여 선주는 용선계약상 거래항구에 기항함으로써 인해 발생하는 포획, 나포, 억류에 대해 면책임을 들어 보안검사는 외부적인 사건으로 용선정지가 아니라고 주장하였다. 이에 대하여 영국 고등법원은 용선자의 주장을 지지하였다.

당사자 간에 합의한 내용으로 선주는 그로 인한 지연의 위험을 부담하기로 수락한다는 취지이다.

The Doric Pride 사건을 통해 얻을 수 있는 교훈은 국제해상보안규정이 시행되고 있는 현 시점에서 선박이 동 규정상의 보안요건을 충족하지 않은 상태로 체약국의 항구에 기항하는 경우 보안검사의 대상이 될 수 있으며, 그로 인해 발생하는 운송지연에 대한 책임 및 비용은 그 원인을 제공한 선주가 부담할 가능성이 높다는 점이다. 하지만, 한편으로 항만국의 보안검사에 대한 근본적인 이유를 알지 못한 상황에서 선박의 역류가 선주의 과실로 인한 것인지 용선자의 과실로 인한 것인지 여부를 구별하기 어렵다. 따라서 보안검사에 따른 선박의 역류로 인한 분쟁을 피하기 위해서는 선박의 보안문제와 관련한 위험 및 비용분담에 대하여 미리 약정해둘 필요가 있다.

5. 운송인의 책임제한권

1) 책임제한의 주체

1957년 책임제한에 관한 협약상 운송인은 자신의 고의 또는 과실로 발생한 클레임에 대하여는 책임제한권을 상실하도록 규정되어 있지만, 1976년 책임제한조약에서는 운송인이 멸실 또는 손상을 발생시킬 의도로 또는 멸실 또는 손상이 발생할 것을 알면서도 무모하게 행한 작위 또는 부작위로 인해 손해가 발생하였음을 청구권자가 입증하여야만 책임제한권을 상실하게 된다.⁴⁹⁾ 신규 협약상 공통된 쟁점은 고의 또는 과실, 작위 또는 부작위 등 책임제한을 주장하는 운송인의 행위로 인정될 수 있는 당사자의 범위가 어디까지인가 하는 점이다. 이를 위해서는 회사의 分身⁵⁰⁾ (*alter ego*)으로

49) LLMC 1976, Art 4; Hague-Visby Rules 1968, Art III, r, 5(e); Hamburg Rules 1978, Art 8.1

50) 외국의 판례와 학설은 운송인 자신이라고 할 때 자신은 운송인의 分身(*alter ego*)에 해당하는 자라고 한다. 이는 회사의 임원에 해당하는 자라는 것이 전통적인 견해이다. 대법원은 차장급으로서 적어도 법인의 내부적 업무분장에 따라 당해 법원의 관리 업무의 전부 또는 특정 부분에 관하여 대표기관에 갈음하여 사실상 회사의 의사결정 등 모든 권한을 행사하는 자라는 조건을 붙여서 운송인 자신으로 본 점에 유의하여야 한다. (인터넷 법률신문, 2007, 5. 17.)

인정될 수 있는 자를 식별하여야 한다. 이러한 자는 반드시 최고경영자일 필요도 특정 행위에 대하여 이사회에서 최종적인 책임을 부담하는 자일 필요도 없다.⁵¹⁾

국제해상보안규정상 선사는 선박보안담당관 및 회사보안책임자를 지정하여야 하는 바, 이들은 선상 및 연안에서 선박보안계획의 실행을 위한 특정 책임을 부담하는 동시에 선사의 이사회에 직접 보고할 수 있는 권한을 가지게 된다. 이는 국제안전관리규약상 안전관리시스템을 개발하고, 실행하며 유지하는 동시에 회사의 최고경영진에 직접 접촉할 수 있고 보고할 의무를 지닌 안전관리자(designated person)와 흡사하다. 문제는 선박보안담당관이 나 회사보안책임자가 국제해상보안규정의 목적상 회사의 분신으로 간주될 수 있는지 여부이다.

The Marion 사건⁵²⁾에서 항소법원은 실제 과실을 고려할 때 최종 책임이 다른 누군가에게 위임되었다는 증거가 없는 한 선박의 관리와 관련된 이사회의 일원이면서, 예하관리자가 아닌 자를 법률상 회사를 대표하는 자연인으로 인정하였다. 이 관시내용이 비추어볼 때 선박보안담당관은 여러 측면에서 선상화재방지와 소방활동을 담당하는 선박소방담당관에 상응하기 때문에 회사의 분신으로 간주될 여지가 적다. 반면, 회사보안책임자는 선상 결함을 보고하지 않거나 선박보안계획을 모니터링하기 위한 조치를 취하지 않거나 발견가능한 결함을 지정하지 않았다면 회사의 분신으로 간주될 수 있는 여지가 높다. 선박보안담당관이 구체적인 조치를 취하도록 지시할 수 있는 권한을 부여 받았다면 그 권한범위 내에서 회사의 분신으로 간주될 수 있으나, 단지 이사회 임원에게 보고할 책임만을 부담한다면 이사회 임원이 회사의 분신으로 간주될 수 있다.⁵³⁾

2) 입증책임

한편, 국제해상보안규정은 국제안전관리규약과 마찬가지로 선사에게 선박보안시스템의 수립 및 모니터링과 관련한 상당분의 기록들을 생성하고

51) *The Lady Gwendolen* [1965] 1 Lloyd's Rep 335.

52) *The Marion* [1983] 2 Lloyd's Rep 156, 168.

53) *Baris Soyer and Richard Williams*, op. cit., p. 552.

유지하도록 요구하고 있는 바, 이 기록들은 소송과정에서 선주의 무모한 작위 또는 부작위를 입증하는 자료로 사용될 수 있다는 점에서 선주의 책임제한권에 상당한 영향을 미칠 수 있다. 또한 국제해상보안규정상 모든 선박은 선박의 소유 및 사용에 관한 선박이력기록부 (CSR: Continuous Synopsis Record))를 유지하여야 한다. 이 기록은 선박의 국적변경이나 소유자의 변경현황 등을 손쉽게 확인하기 위한 것으로 화물손해에 대하여 클레임을 제기하는 화주에게 매력적인 정보가 아닐 수 없다.

IV. 표준 ISPS 조항

앞서 살펴본 바와 같이 해상운송인의 책임이나 선주와 용선자 간에 위험 및 비용의 분담이라는 차원에서 불확실성을 야기하는 국제해상보안규정상의 쟁점들은 운송계약상 별도의 조항을 마련함으로써 해결될 수 있다. 이와 관련하여 일반면책조항, 불가항력조항, 사용약관 및 배상약관 등 용선계약상의 관련 조항들을 적절히 수정하거나 국제해상보안규정에 관한 특별약관을 마련할 필요가 있다. 이에 최근 여러 해운기구 및 단체에서 국제해상보안규정의 시행에 따른 불확실성을 피하기 위해 상세하고 구체적인 표준조항들을 도입하기 위해 노력해왔으며, 대표적으로 발틱국제해운이사회 (BIMCO)와 국제독립탱커선주협회 (INTERTANKO)는 각각 항해용선계약과 정기용선계약을 위한 표준 ISPS 조항을 제정하여 권고하고 있다.

1. 일반원칙

BIMCO와 INTERTANKO의 표준 ISPS 조항상 선주 및 용선자는 용선계약의 전 기간 동안 국제해상보안규정과 함께 미국 해상운송보안법상의 요건을 준수하고 그 증거 자료 및 동 규정과 법률에서 요구하는 모든 정보를 제공하여야 하며, 어느 당사자가 국제해상보안규정 및 미국 해상운송보

안법상의 요건을 준수하지 않음으로 인하여 발생하는 멸실, 손상, 비용 및 지연에 대한 책임은 그 원인을 제공한 당사자가 부담하도록 규정하고 있다. 54) 선주는 용선자가 요구하는 경우 국제선박보안증서 사본 및 회사보안담당관의 상세한 연락정보를 용선자에게 제공하여야 하며, 국제해상보안규정이나 미국 해상운송보안법상의 보안규정을 이행하지 않음으로 인하여 발생하는 비용 및 지연에 대한 책임을 부담하게 된다. 용선자는 회사보안담당관 및 선박보안담당관에게 상세한 연락정보를 비롯하여 보안규정의 이행을 위해 선주가 요구하는 기타 정보를 제공하여야 하며, 이러한 의무를 다하지 않음으로 인해 발생하는 비용 및 지연에 대하여 책임을 부담하게 된다.

2. 항해용선계약을 위한 표준 ISPS 조항

표준 ISPS조항의 일반원칙에 따르면 항해용선계약상 정박기간의 개시나 체선료의 산정 등 항만당국의 보안조치로 인해 발생하는 지연의 위험은 용선자가 보안규정의 이행에 필요한 정보를 제공하지 않는 등 원인제공을 한 경우를 제외하고 선주가 부담하게 된다. 하지만, 선주와 용선자 어느 쪽에도 과실이 없는 상태에서 국제해상보안규정에 따른 항만당국의 보안조치로 지연이 발생하는 경우 그 위험 및 비용을 누가 부담할 것인지가 문제로 된다.

1) BIMCO의 표준 ISPS 조항

선주는 국제해상보안규정상 자신의 의무를 성실히 이행한 경우 국제해상보안규정에 따라 항만시설이나 기타 관계당국에서 내린 조치들로 인해 선박의 하역준비가 완료되지 않았다 하더라도 하역준비완료통지를 할 수 있으며, 같은 이유로 지연이 발생하는 경우 그 기간은 정박기간 및 체선기간으로 산정된다. 즉, BIMCO ISPS 조항에서는 국제해상보안규정과 관련하여

54) BIMCO ISPS/MTSA Clause 2005 for Voyage and Time Charter parties cl (a)-(b);
INTERTANKO Maritime Security Clause for Voyage and Time Charterparties cl.
1-2

항만시설이나 기타 관계당국에 의해 내린 보안조치들로 발생하는 지연의 위험 및 비용을 용선자가 부담하도록 규정하고 있다. 이는 특정 항구 혹은 그 영역에 부과된 보안수준에 관계없이 그리고 용선계약상 이와 반대되는 규정의 유무에 상관없이 적용된다. 다시 말해 선주는 국제해상보안규정에서 요구하는 모든 조건을 충족한 경우 통제범위를 벗어난 보안상의 조치로 인해 발생하는 지연 혹은 비용에 대한 책임을 면하게 된다. 이러한 접근방식은 항구의 선정과 관련한 모든 위험을 용선자가 부담해야 한다는 취지로 해석된다.⁵⁵⁾

다만, 항만당국의 보안조치가 오로지 선주나 선장 혹은 선원의 과실, 당해 선박의 이전 기항지 혹은 선원의 국적 등으로 인한 경우는 예외로 하고 있다.⁵⁶⁾ 따라서 과거 10항차 동안 국제해상보안규정의 요건에 부합하지 아니하는 항구에 기항하였던 용선선박의 항해이력이 문제로 되어 항만당국에서 보안조치를 취한 경우 그에 따른 지연 및 비용은 선주가 부담하게 된다. 이러한 예외규정을 둔 이유는 용선선박의 과거 항해이력이 선주가 기항하기로 합의한 항구들에서 항만보안조치에 영향을 미칠 수 있다는 점에서 선박관리 및 선박의 상업적 운항에 대한 선주의 책임을 반영하기 위한 것이다.⁵⁷⁾

2) INTERTANKO의 해운보안조항

동 조항은 BIMCO의 ISPS 조항과 동일한 입장을 취하면서도, 다음과 같이 용선자의 대체항구 지정에 관한 규정을 두고 있다. 항만설비 혹은 관계당국에서 요구하는 모든 조치들을 포함하여 관련보안규정 혹은 기타 보안규정의 적용으로 인하여 용선계약상 지정된 혹은 약정된 항구에서 선박의 입항이나 하역작업이 5일 이상 방해될 경우, 선주는 용선자에게 안전한 대체항구의 지정을 요구할 수 있다. 용선자가 선주의 대체항구의 지정

55) 하지만, 모든 용선계약에서 이와 같은 입장을 취하는 것은 아니다. 용선자의 협상력이 강한 대부분의 탱커용선계약에서는 선주와 용선자 양측에 과실이 없는 경우 항구에서 발생하는 지연비용을 선주와 용선자가 공동으로 부담하도록 하는 입장을 취하고 있다.

56) BIMCO ISPS/MTSA Clause for Voyage Charter Parties 2005 cl. (c)-(d).

57) BIMCO Special Circular (June 2005), BIMCO ISPS Clauses Revised, No. 5.

에 관한 요구를 수령한 후 48시간 이내에 대체항구를 지정하지 않는 경우 선주는 임의로 항구를 선정하여 화물을 양륙할 수 있으며, 이는 선주가 용선계약상 의무를 이행한 것으로 간주되어 용선계약상 지정된 항구 혹은 상기 조항에 따라 용선자가 지정한 대체항구에서 화물을 양륙한 경우와 마찬가지로 운임을 청구할 수 있다. 용선자는 추가운항기간 혹은 지연기간 동안에 대해 체선료의 비율로 선주에게 상환하여야 하며 그 기간 동안의 모든 추가적인 비용 또한 부담하여야 한다. 58)

상기 조항은 선박의 입항거부와 관련된 문제, 특히 그러한 상황이 지속되는 경우 선주와 용선자 간 위험 및 비용의 분담과 관련한 문제를 해결하고자 시도하고 있다. 하지만, 용선계약상 선적항 또는 양륙항의 변경은 선주와 용선자뿐만 아니라 제3자인 선하증권 소지인에게도 영향을 미칠 수 있으므로 신중한 고려가 필요하다. 특히, 잘못된 인도로 인한 선하증권 소지인의 클레임을 방지하기 위하여 선하증권상 적절한 규정을 둘 필요가 있다. 59)

3. 정기용선계약을 위한 표준 ISPS 조항

1) BIMCO 표준 ISPS 조항

항해용선계약을 위한 표준 ISPS 조항의 경우와 마찬가지로, 선주는 국제해상보안규정상 자신의 의무를 이행한 경우 항만당국의 보안조치로 발생하는 모든 지연 및 비용에 대해서 책임을 면하게 된다.⁶⁰⁾ 다만, 동 조항에서는 항해용선계약의 경우와 달리 선박의 항해이력에 관한 예외를 인정하고 있지 않다.⁶¹⁾ 이 이유는 신중한 용선자라면 용선계약 체결 전에 과거 10항차 동안 선박의 항해이력에 대한 정보를 요구할 수 있다는 판단 하에 의도

58) INTERTANKO Maritime Security Clause for Voyage Charterparties 2004 cl. 5

59) Paul Todd, ISPS Clauses in Charterparties, J.B.L. May 2005, pp. 390.

60) BIMCO ISPS/MTSA Clause for Time Charter Parties 2005, (c)

61) 이와 반대로 BP Clause에서는 용선선박이 이전의 10항차 동안 ISPS Code의 요건에 부합하지 아니하는 항구에 기항하지 아니하였음을 선주가 보증하도록 하는 규정을 두고 있다 (Paul Todd, op. cit., p. 391.).

적으로 배제시킨 것이라고 한다.⁶²⁾ 다시 말해 용선계약 체결 전 용선자가 선박의 이력을 문의하고 그 결과에 따라 당해 선박을 사용할 것인지에 여부에 대해서 판단을 내리는 것은 상업적인 견지에서 당연한 것이므로 용선계약 체결 전 용선선박이 10항차 동안 국제해상보안규정의 요건에 부합하지 아니하는 항구에 기항하였다는 사실을 알고도 당해 선박을 사용하기로 하였다면 용선자가 그로 인한 지연의 위험을 부담하기로 한 것으로 볼 수 있다는 것이다. 따라서 선주가 국제해상보안규정상 보안규정을 이행하였다면 용선선박의 과거 항해이력이 문제로 되어 항만당국에서 보안조치를 취한 경우에도 그에 따른 지연 및 비용은 용선자가 부담하여야 한다.

2) INTERTANKO 해운보안조항

동 조항에서는 항만시설이나 항만당국에서 요구하는 모든 조치들을 포함하여 보안규정의 적용과 관련하여 상실된 시간에 대하여 용선자는 용선료를 지급하여야 한다고 하고 선주가 국제해상보안규정상 선주 혹은 선박에 요구되는 의무를 이행하지 아니함으로써 인해 상실된 시간에 대해서는 그것이 국제해상보안규정상 혹은 용선계약상 용선자가 자신의 의무를 이행하지 않음으로써 비롯된 것인 경우를 제외하고 용선자는 용선료를 지급할 의무가 없다고 규정하고 있다.⁶³⁾ 또한 항만시설이나 관계당국에서 요구하는 모든 조치들을 포함하여 국제해상보안규정의 적용과 관련하여 발생하는 모든 비용, 손실 및 책임은 용선선박이 국제해상보안규정에서 요구하는 선박보안계획을 준수하지 않았거나 동 규정상 선주 혹은 선박에 부과되는 의무를 이행하지 않은 경우를 제외하고 용선자가 부담하여야 한다. 이는 BIMCO의 조항과 동일한 취지로 해석된다.

한편 동 조항은 BIMCO의 조항과 달리 선박이 국제해상보안규정의 요건에 부합하지 아니한 항구로 기항하는 경우에 대하여 다음과 같이 명시적인 규정을 두고 있다. 선주가 용선자의 지시에 따라 국제해사기구의 데이터베이스상 항만시설보안계획의 승인을 받지 않은 항구에 기항하는 경우 선

62) BIMCO Special Circular (November 2003), BIMCO ISPS Clause for Time Charter Parties, No. 2

63) INTERTANKO Maritime Security Clause for Time Charterparties 2004 cl. 3

주는 자신의 이익과 선박, 그리고 선적화물을 보호하기 위해 합리적으로 요구되는 모든 보안조치들을 실행할 수 있으며, 그에 따른 모든 비용은 용선자가 부담하여야 한다. 또한 선주의 보안조치에도 불구하고 용선자의 지시에 따라 당해 항구에 기항함으로써 인해 발생하는 모든 손실 및 책임에 대하여 용선자는 선주에게 배상하여야 한다.⁶⁴⁾ 동 조항은 계약사정에 따라 적절히 수정될 여지는 있으나 선주에게 용선자의 지시를 거절할 권한을 부여하는 것은 아니고, 다만 용선선박이 용선자의 지시에 따라 국제해상보안규정의 요건에 부합하지 않은 항구에 기항할 때 선주가 이행하는 모든 추가적인 보안조치에 대하여 용선자로부터 보상받을 수 있는 메커니즘을 제공하기 위한 것이다. 또한 동 조항은 거래제한 및 안전항의 지정 등을 포함하여 선박의 사용과 관련한 용선계약상 선주의 지위를 침해하지 아니한다.

V. 결 론

국제해상보안규정의 시행은 선박 및 항만시설에 대한 보안시스템을 강화함으로써 국제해운의 안전성 제고에 기여할 것으로 기대된다. 하지만, 지금까지 논의한 바와 같이 항만당국의 보안검사 및 통제조치가 보다 강화됨에 따라 운송지연 및 추가적인 비용손실을 발생시킬 것으로 예상된다. 특히 선주 및 선박의 국제해상보안규정 준수나 보안증서의 구비여부, 선박 및 항만의 보안등급, 선박의 이전 항해이력, 체약국 항만에서 실시하는 항만국 통제 등 국제해상보안규정상의 주요 쟁점들은 운송인의 감항능력주의의무나 안전항의 기준, 정박기간 및 체선료 그리고 용선정지요건 등 해상법상의 주요내용에 영향을 미칠 수 있다.

이와 관련하여 아직까지 국제해상보안규정을 구체적으로 다룬 판례는 없지만 최근 수년간 법원에서 국제안전관리규약과 같은 국제규범을 국제무역제도의 일부로 인식하였다는 점을 고려할 때 법원에서 해상법상 주요 쟁점

64) INTERTANKO Maritime Security Clause for Time Charters, Art. 5.

들을 판단함에 있어서 국제해상보안규정의 내용도 참조할 것으로 예상된다. 이에 따라 국제해상보안규정의 시행에 따른 운송지연 및 추가적인 비용에 대한 운송계약 당사자간 책임분담에 있어서 불확실성을 야기할 수 있는 바, 그로 인한 분쟁을 최소화하기 위해 운송계약상 국제해상보안규정상 주요 쟁점들에 대하여 구체적인 규정을 두는 것이 바람직하다.

최근 발틱국제해운이사회와 국제독립탱커선주협회에서 정기용선계약 및 항해용선계약을 위한 표준 ISPS 조항을 제정하여 국제해상보안규정의 시행에 따른 선주와 용선자 간 지연 및 비용의 분담에 관한 문제들을 다루고 있다. 동 조항들의 내용 중 용선계약의 이행과정에서 선박 및 항만보안상의 이유로 지연 및 비용이 발생하는 경우 그러한 원인을 제공한 당사자가 책임을 부담하도록 규정한 것은 합리적으로 판단된다. 반면, 국제해상보안규정상 당사자가 모두 자신의 의무를 이행한 상태에서 보안상의 위협이 증가하거나 예측하지 못한 항만당국의 보안조치로 인해 발생하는 지연 및 비용을 전적으로 용선자가 부담하도록 규정한 것은 형평에 맞지 않는다고 판단된다. 이 부분은 용선계약상 정박기간의 개시나 체선료의 산정, 그리고 용선정지 등의 문제와 관련하여 용선자에게 불리하게 작용할 것이다.

한편 정기용선계약을 위한 표준 ISPS 조항에서 용선선박의 항해이력이 원인이 되어 발생하는 지연 및 비용에 대해 용선자의 책임에 대한 예외를 인정하지 않은 것은 용선자가 용선계약 체결 전에 용선선박의 항해이력을 조회할 수 있다는 상업적인 견지에서 타당하다고 볼 수도 있지만 이러한 논리는 항해용선계약을 위한 ISPS 조항상의 규정과 상반된다. 한가지 다행스러운 점은 현재 해상인명안전협약 체결국 정부의 약 94%가 신고된 항만 설비의 97%에 대한 보안계획을 승인하였다고 한다.⁶⁵⁾ 따라서 선박의 항행이력으로 인해 선박의 입항이 거부되는 문제는 차츰 개선될 것으로 보인다.

65) IMO Press Briefings, Maritime Security on agenda as USCG Commandant visits IMO, 17 February 2005 (www.imo.org visited on 01 Oct, 2007)

參 考 文 獻

- 김중희, 국제해상보안규정의 주요 내용, 해양한국, 2003. 4
- 송상현·김현, 해상법원론 제3판, 박영사, 2005
- 이창희, 용선자의 안전항 지정의무에 관한 소고, 한국해법학회지 제27권 제1호, 한국해법학회, 2005. 4,
- 한낙현, 선박관리상의 감항능력주의의무에 관한 판례분석, 한국해법학회지 제28권 제2호, 2006. 11.
- BIMCO Special Circular, BIMCO ISPS Clause for Time Charter Parties, No. 2, November 2003
- BIMCO ISPS/MTSA Clause 2005 for Voyage and Time Charter parties
- Bulow Lucienne Carasso, Charter Party Consequences of Maritime Security Initiatives: Potential Disputes and Responsive Clauses, *JMLC*, Vol. 37, No. 1, January 2006.
- Clyne Robert G., Terrorism and Port/Cargo Security: Developments and Implications for Marine Cargo Recoveries, *Tulane Law Review*, Vol. 77 [2003]
- Dean Paul, The Unexpected Legal Implications of the ISPS Code, Seminar Paper, 11 November 2003.
(www.hfw.com/13/news/new13c052.html visited on 13 August 2007)
- Editorial: The ISPS Code implications for the private law of international shipping, *JIML* 10 [2004] 3.
- Girvin Stephen, *Carriage of Goods by Sea*, Oxford, 2007.
- IMO Press Briefings, *Maritime Security on agenda as USCG Commandant visits IMO*, 17 February 2005 (www.imo.org visited on 01 Oct, 2007)
- INTERTANKO Maritime Security Clause for Voyage and Time Charterparties
- Soyer Baris and Williams Richard, Potential legal ramifications of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code on

Maritime Law, *LMCLQ*, No. 4, 2005.

Todd Paul, ISPS Clauses in Charterparties, *J.B.L.*, May 2005.

Weale J., The NYPE Off-Hire Clause and Third Party Intervention: Can an Effective Vessel be Placed Off-Hire?, *JMLC*, Vol. 33. No. 2, 2002

Williams Richard, The Effect of Maritime Violence on Contracts of Carriage by Sea, *JIML* 10 [2004] 4.

Wilson J.F., *Carriage of Goods by Sea*, 5th ed., Pearson Longman, 2004.

Zayir Z Oya, The International Maritime Organization: The International Ship and Port Facility(ISPS) Code, *JIML* 9 [2003] 6.

ABSTRACT

Legal Implications of the ISPS Code on Contract of Carriage by Sea

Yang, Jung Ho · Myung, Chang Sig

The International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code which was developed as the main response of the shipping sector to the miserable event of 11 September 2001 came into effect on 1 July 2004. The ISPS Code designed to detect and eliminate security threats affecting ships and port facilities used in international trade will significantly impact not only on the management and operation of the shipping industry but also on maritime law despite the fact that it is the regulatory framework of public law.

It is expected that implementing the ISPS Code will contribute to reinforcement of maritime security on the one hand. However, on the other hand, more intensified security inspection and control measures of port states will also cause delay and additional costs which cause uncertainty in allocating security risk and cost between the contracting parties. Therefore, it is desire to insert new security clause dealing with main security issues or adapt existing clauses to new shipping environments to minimize disputes.

Key Words : ISPS Code, Maritime Security, contract of Carriage by Sea
