

해적행위로 인한 선원피해보상에 관한 연구

홍성화*

* 법학박사, 해양산업발전협의회 연구위원

1. 서 언

일반인들은 해적이라고 하면 영화나 소설 속에 나오는듯한 옛날의 이미지를 갖고 있으며, 심지어 아직도 해적이 있느냐 하며 믿을 수 없다고 한다. 하지만 오늘날 해상에서 근무하는 사람들에게 있어서 해적이라는 것은 영화나 소설 속에서 나오는 듯한 이미지와는 달리 엄청난 공포의 대상이며, 해상사업을 영위하는 사람들에게 있어서는 매우 심각한 해상위험의 하나이다. 인류공동의 적으로 불리며, 세계에서 세 번째로 오래된 직업으로 지적된 해적은 현대에도 여전히 존재하고 있으며, 오히려 해적행위는 흉악화·조직화하고 또한 최근에는 동남아시아를 중심으로 하여 세계 각지에서 급속히 증가하고 있다.

이와 같은 사태는 선원의 안전과 선박의 안전항행에 위협이 될 뿐만 아니라, 해상무역을 통한 세계 경제의 건전한 발전을 저해시키는 원인으로 작용할 우려도 있다. 특히 부존자원이 부족한 우리 나라의 경우 원자재와 에너지 등 자원의 대부분을 해상운송을 통하여 해외에 의존하고 있기 때문에 말라카, 싱가포르 해협 및 그 주변해역에서의 해상운송의 안전확보는 우리에게 있어서 민관이 모두 관심을 가져야 할 중대한 사안인 것이다. 이에 우리 나라는 1999년부터 해운관련업체를 대상으로 해적피해방지를 위한 해적관련 정보를 수집하고 분석하여 대응책을 마련하고 정기적인 홍보책자를 제작·배포하고 있으며, 관련부처 및 업계간 협의회를 구성하여 운영하면서 국제적으로는 관련 국제회의에 적극 참여하여 우리의 입장과 의견을 제시함으로써 해적피해방지를 위한 국제협력체제의 구축과 유사시 긴급 대처할 수 있는 관련국간의 유대를 강화해 오고 있다.

해적행위에 대한 대책의 근간은 해적행위로 인한 피해를 미연에 방지하는 것이 당연한 것이지만, 불행하게도 해적행위로 인한 피해사례는 매년 증가하고 있는 추세이며, 해적행위로 인하여 특히 선원에 대해 발생할 수 있는 피해형태는 (1) 해적행위로 인하여 선원이 부상당하거나 사망하거나 행방불명되는 경우, (2) 선원의 소지품 및 현금이 강탈되는 경우로 분류할 수 있다.

그러나 이러한 피해에 대한 사후적인 대비책으로서 어떠한 방법과 근거에 의하여 보상되어지는지 여부에 대하여 현재 검토가 명확하게 이루어지고 있지 않은 상황이다. 따라서 이 논

문에서는 해적행위로 인한 피해의 사후적인 대비책으로써 우선 해적행위로 인하여 선원에 대해 발생할 수 있는 피해를 형태별로 분류하고, 이에 대한 보상여부를 검토함과 동시에 문제점 및 개선방안도 아울러 제시하고자 한다.

2. 해적행위의 발생요인

2.1 경제적 요인

경제적 요인은 해적행위에 있어서 가장 중요한 이유이다. 전세계의 다양한 장소에서 해적행위라는 것이 지역문화에 있어서 허용범위 내에 있는 경우가 많다. 특히 동남아시아의 어느 지역에서는 해적행위가 불법적인 행위라도 금전취득을 위한 당연한 수단으로 생각되고 있다. 폭력이 일상에서 다반사로 행해지는 곳에서는 수입을 보충하는 수단으로써 해적행위가 도입되는 것은 도덕상 아무런 문제가 되지 않는다. 뿐만 아니라 장소적으로는 경작지나 경제상태가 생활을 해나가는데 있어서 충분하지 않은 곳의 사람들은 해적행위에 의한 수입 없이는 살아갈 수 없다는 것을 알고 있기 때문에 해적행위를 생계를 유지하기 위한 수단의 하나로 간주하는 경향이 있다¹⁾.

2.2 해적행위 발생사실의 미신고

해적행위를 계속적으로 발생하게 하는 또 하나의 요인은 해적행위가 발생하더라도 특히 그 피해액이 미비한 경우에는 피해 당사자는 반드시 당국에 해적행위의 피해사실을 신고하지 않는다는 점이다. 만약 선장이 피해사실을 신고하면 그 당국은 증인의 증언을 듣고, 사건의 조사를 위하여 선박의 출항을 몇 일간 연기시키는 조치를 취하게 된다. 그렇게 되면 선박은 당연히 운항상의 손실이 발생하기 때문에 비록 피해사실이 있어도 거의 신고하지 않는 실정이다²⁾.

2.3 금전적 요인

최근에는 해적행위가 선용품 등을 몰래 훔쳐서 도망가는 상투적인 수법에서 벗어나 Tenyu호, Marine Master호, Sima Xanxai호 및 Alondra Rainbow호 사건과 같이 선박과 적하를 통째로 강탈한 후, 화물의 선적서류를 위조하여 다른 항에서 화물을 팔아넘기거나 게다가 선박 자체를 개조하고 국적증명

* 대표저자 : 홍성화

1) Jayant Abhyankar, "Piracy - A Growing Menace", Combating Piracy and Armed Robbery at Sea, Charting the Future in Asia Pacific Waters, Montien Riverside Hotel, Bangkok, 24-25 March 2001, pp.4-6.

2) Ibid.

서 등을 위조하여 다시 매각하는 등 국제적으로 조직화되어 있다. 이처럼 조직화된 해적이 얻는 불법 수익의 증가는 해적 행위를 부추기는 또 다른 하나의 금전적인 요인이다. 또한 기술의 진보로 인하여 실제 소형선박이든 대형선박이든 불문하고 어떤 선박이나 전매 가능한 고가의 항행용 또는 통신용 장비를 갖추고 있기 때문에 해적들에게는 수익을 증대시킬 수 있는 좋은 호재인 것이다³⁾.

2.4 선원의 수의 감소

근래의 20여년 동안은 이전에 없었을 만큼 상선에 고용된 선원수의 감소를 볼 수 있다. 기술의 발달로 인하여 해운회사는 지금보다도 훨씬 적은 선원을 가지고 충분하게 선박을 운항할 수 있게 되었다. 이전에는 평균규모의 선박에 50여명의 선원을 고용하는 것은 흔한 일이었으나, 최근에는 이 과반수보다 훨씬 적은 선원이 고용되어 있다⁴⁾. 현재 대부분의 상선에서는 선장, 1항사, 2항사, 3항사, 기관장, 1기사, 2기사, 3기사, 갑판장, 조기장, 조리장 각각 1명과 갑판수 및 조기수 각각 3명을 포함하여 17명 정도의 선원이 승선해 있으며, 특히 해적이 출몰하기 좋은 야간시간에는 야간당직 선원 4인을 제외하고는 대부분이 선실에서 수면 등을 취하고 있기 때문에 해적의 입장에서는 그만큼 일하기가 용이해진 것이다.

2.5 해상에서의 치안력의 취약

동서간의 냉전 종식은 미국, 영국, 러시아 해군의 대폭적인 축소를 가져왔으며, 이러한 군사력의 부재로 인해 세계 각지에서의 해적행위에 대한 억제력이 줄어들었다. 매년 해적피해 건수의 증가는 세계 해군축소에 의한 결과라고 보고 있다. 따라서 대부분의 나라들은 치안이 위협받고 있는 나라들이 강대국이 지켜낼 수 없는 공백의 부분을 자력으로 커버해줄 바라고 있지만, 불행하게도 해적행위 다발지역의 연안국들은 경제적인 불안정성으로 인해 해상에서의 치안력이 취약하다⁵⁾.

2.6 지리적 요인

90년대 이후 남중국해를 포함한 동남아 해역에서 발생하는 해적피해건수가 세계 전체의 약 50%를 차지하고 있는데, 이 지역은 수많은 섬들이 산재해 있기 때문에 해적들이 활동하기에 적합한 지리적 조건을 갖추고 있다. 남중국해는 그 면적이

약 3백5십만 평방 킬로미터로 되어 있으며, 게다가 200개 이상의 작은 섬들, 암초 및 모래톱이 산재해 있다. 복잡한 지형 및 넓은 해역은 해적들이 세계의 다른 어떤 지역보다도 신속하게 해적행위를 저지를 수 있도록 가능하게 하고 있다. 해협이 넓이가 200해리 이상이고 또한 해적들이 은신할 수 있는 무인도가 많아 효과적인 범집행이 매우 어렵기 때문에 “해적의 천국(pirate havens)”이라고 보통 부르고 있다⁶⁾. 특히 홍콩, Luzon 섬 및 하이난 섬의 해역을 “하이난 삼각지대”라고 부르고 있으며, 이 지역에서는 중화기를 장착한 해적행위의 형태가 빈번하여, 이는 다른 지역에서의 해적행위보다 포악하다는 것을 의미한다⁷⁾. 또한 말라카 해협은 말레이시아 반도와 인도네시아의 수마트라 사이를 통과하는 해협으로 길이는 520마일이며, 해협의 폭이 가장 넓은 곳은 200마일, 가장 좁은 곳은 11마일에 불과하다. 이 해협은 인도양과 태평양을 연결하는 항로로서 연간 약 3만 5천 여척 이상의 각종 선박이 통과할 정도로 해상교통량이 집중된 곳이며, 이 해역은 치안능력 또한 상당히 취약하기 때문에 해적들이 해적행위는 물론 강탈한 물건이나 피납한 선박을 처분하기에도 용이한 지역이다⁸⁾.

2.7 정보기술의 발달

정보기술의 발달로 인하여 운항선박에 대한 정보입수가 용이하여 사전에 치밀하게 선박의 습격에 대하여 시간, 장소, 습격 후의 행동계획 등을 계획하여 용이주도하게 해적행위를 할 수 있는 여건이 조성되어 있다. 또한 해적선들이 현대화 되어 GPS 등의 첨단항해장비를 탑재하고 엔진성능도 뛰어난 고속 해적선들이 많아 일반 상선들을 쉽게 추격할 수 있으며, 이러한 첨단장비를 갖춘 해적선의 경우 국제적인 범죄조직과 연루되어 있을 가능성이 높다고 한다⁹⁾.

3. 해적행위로 인한 선원의 부상, 사망 및 행방불명에 대한 보상문제

3.1 해적행위 피해사례

해적행위로 인하여 선원이 부상당하거나 또는 사망하거나, 행방불명되는 피해사례가 해마다 다수가 보고¹⁰⁾ 되고 있지만, 여기서는 중요한 최근의 사례만을 소개한다.

① Tenyu호 사건 : 재화중량톤 4,240톤의 파나마 선적 Tenyu

3) Ibid.

4) Ibid.

5) Ibid.

6) Zou Keyuan, “Enforcing the Law of Piracy in the South China Sea”, *Journal of Maritime Law and Commerce* Vol. 31 No. 1, 2000.1, p.108.

7) 저자가 실제 선박에 승선하여 남중국해를 항해할 때 Course Line이 그어져 있는 해도상에는 “이 지역은 해적출몰지역 주의”라고 하는 문구를 삽입하여 항해사가 해적에 대한 경계를 소홀하지 않도록 하고 있으며, 특히 야간 당직시에는 선장이 반드시 Night Order Book(야간 당직지시사항)에 고속으로 접근하는 소형선박에 대해 경계를 철저히 하도록 지시하고 있다, 또 하나 재미있는 것은 해적이 선상으로 올라 오기 쉬운 곳에 사람의 실물크기의 마네킹을 작업복을 입혀서 당직을 세운다는 점이다.

8) 김태준, “초국가적 위협인 해적행위와 대응방안”, 「교수논총」 제23집, p.336.

9) 이은영, “해적(Piracy)과 동아시아 해로안전”, 연세대학교대학원 석사학위논문, 2001.6, p.34.

10) ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 1 January-31 December 2003, 2004*. 참조.

호는 알루미늄피 3,006MT를 선적하여 한국을 향하여 스마드라 북부 Tanjung항을 1998년 9월 27일 출항하였으나, 그 후 승무원 모두 소식이 끊겼다. 1998년 12월 21일 IMB는 Senei 1호라고 하는 Tenyu호와 유사한 선박이 중국 Zhangjiagang항에 있다는 정보를 입수하였다. 동선박은 서류를 위조하여 선명을 변경한 온두라스 선적으로서 인도네시아 승무원 16명에 의해 운항되고 있었으며, 알루미늄피는 없었고, 야자유의 양하작업을 하고 있었다. Tenyu호 15명의 승무원(한국인 2명, 중국인 13명)의 소식은 불명이지만 살해된 것으로 보고 있다.

② Pacific Challenger호 사건 : 2000년 5월 17일 St. Vincent, Grenadines 선적의 잠화선 Pacific Challenger호가 현지시간 00시 30경 Luanda 정박지에서 정박 중에 무장해적의 습격을 받아 선용품과 기계류를 도난당했다. 칼과 총으로 무장한 9명 정도의 해적이 갈고리를 사용하여 본선에 올랐다. 당직사관이 해적을 발견하고 경보를 울렸지만, 해적은 2명의 승무원을 추격한 후 1명이 의식불명이 될 정도로 심하게 구타하여 중상을 입혔다. 승무원과의 사이에 격투가 심하게 있었지만 무기를 소지한 해적과는 대항할 수 없었으며, 승무원들은 포박되어 바다로 투기되었으나, 행방불명된 상태이다.

③ Shafiullah호 사건 : 방글라데시의 저인망어선 Shafiullah호가 2000년 10월 3일 해적의 습격을 받고, Sandwip 섬 근처 Bauria에서 표류하고 있는 것이 발견되었다. 9명의 시체가 본선의 냉장실에서 발견되었다. 희생자는 살해된 후 냉장고 안에 버려진 것으로 예상된다.

④ Minnesota호 사건 : 2000년 7월 3일 현지시각 19시 30분경 Bolivar 정박지에서 냉동선인 Minnesota호가 칼과 총으로 무장한 약 20여명의 해적이 승선하여, 승무원이 총에 맞아 부상을 입었다.

⑤ Tiger Bridge호 사건 : 싸이프러스 선적의 컨테이너선 Tiger Bridge호가 2000년 8월 29일 02시 30분경 싱가포르에서 Kelang 항으로 향하는 도중 1-54.7N, 102-18.9E에서 하이잭킹되었다. 마스크를 한 6명의 무장해적은 좌현후부에서 거주구를 거쳐 선교에 침입하여 2등항해사와 그 처에게 수갑을 채운 후 2등항해사에게 선장을 선교로 부르도록 명령하고 따르지 않을 경우에는 처를 살해할 것을 위협하였다. 선장은 칼을 소지한 해적 1명에게 습격을 당해 왼쪽 손에 심한 부상을 입었다.

⑥ Atlantic Pride호 사건 : 2001년 8월 13일 현지시각 01시 58분경 싸이프러스 선적의 일반화물선 Atlantic Pride호가 에쿠아도르연안에서 약 20마일 떨어진 해상에서 도선사 승선대기 중에 해적의 습격을 받았다. 갑판당직자는 해적을 식별하고 브릿지의 당직사관에게 보고하였다. 전기사, 갑판장 및 선장이 수압이 가득한 소방호스를 들고 해적들에게 접근을 시도하였으나, 해적은 경고없이 총격을 가하여 전기사와 선장이 총상을 입었다.

⑦ Mers Uhana호 사건 : 2000년 6월 29일 현지시각 02시경 스리랑카 동해안의 Pedro 연안 동북동 50마일 해상에서 시멘트 및 기타 물품들을 선적한 Mers Uhana호가 여러 척의 소형

선박에 의해 공격을 받았으며, 그중 한 척은 폭발물을 싣고 있었다. 폭발물을 싣고 있던 소형선박이 동선박에 달려들으로써 폭발로 인하여 선체가 파손되어 기관실이 침수되고 선박에 화재가 발생하였다. 동선박은 결국 같은 날 오후 늦게 침몰하여 27명의 선원 중 22명이 구명 뗏목으로 생존하고 나머지 5명은 아직까지 실종상태이다.

⑧ Kafela호 사건 : 2003년 3월 10일 현지시각 06시경 방글라데시 Madhumati강 부근에서 Kafela호가 항행 중 해적들이 습격하여 3명의 선원은 바다로 투기하고, 7명의 선원은 엔진실에 감금하였다. 해적들은 화물인 쌀 175톤을 훔쳐달아 났으며, 바다에 투기된 3명의 선원은 행방불명된 상태이다.

3.2 해적행위로 인한 피해보상

위의 해적행위 피해사례에서 본바와 같이 최근의 해적행위는 과거의 선용품 등을 몰래 훔쳐서 도망가는 상투적인 수법에서 벗어나, 총이나 장검 등의 무기를 가지고 승선하여 당직선원 등을 폭행하여 상해를 입히거나, 심한 경우에는 살해 또는 바다에 유기하는 등의 흉악화 형태를 보이고 있다. 이러한 경우 부상당하거나 사망한 선원 및 행방불명된 선원에 대한 보상이 문제될 수 있는데 이를 정리하면 다음과 같다.

3.2.1 선원재해보상규정

ILO 협약 제55호 “해원의 질병, 상해 또는 사망의 경우에 있어서 선박소유자의 책임에 관한 협약”은 선박소유자에게 직무상의 질병 및 상해, 이러한 질병 및 상해로 인한 사망에 대하여 책임을 지도록 규정하고 있으며, 또한 선박소유자는 질병 및 상해가 치유될 때까지 생활비를 지급할 책임을 부담하며, 사망한 경우에는 장제비를 지급할 책임을 부담하도록 하는 최저국제기준을 정하고 있다. 이에 각국은 ILO 협약 제55호의 내용을 수용하여 국내법으로 선원재해보상에 관한 내용을 규정하고 있으며, 우리나라의 경우에는 선원법 제85조 내지 제98조에서 선원재해보상에 관하여 상세히 규정하고 있다.

3.2.2 해적행위로 선원이 부상당하거나 사망한 경우

① 보상근거규정

선원법 제85조 제1항은 “선박소유자는 선원이 직무상 부상하거나 질병에 걸린 때에는 그 부상이나 질병이 치유될 때까지 선박소유자의 비용으로 요양을 시키거나 요양에 필요한 비용을 지급하여야 한다”고 선박소유자의 요양보상책임에 대하여 규정하고 있으며, 제87조 제1항은 “선박소유자는 제85조 제1항의 규정에 의하여 요양중에 있는 선원에게 4월의 범위안에서 그 부상 또는 질병이 치유될 때까지 매월 1회 통상임금에 상당하는 금액의 상병보상을 행하여야 하며, 4월이 지나도 치유되지 아니하는 경우에는 치유될 때까지 매월 1회 통상임금의 70퍼센트에 상당하는 금액의 상병보상을 행하여야 한다”고 선박소유자의 상병보상책임에 대하여 규정하고 있다.

또한 선원법 제90조 제1항은 “선박소유자는 선원이 직무상 사망(직무상 부상 또는 질병으로 인한 요양중의 사망을 포함

한다)한 경우에는 지체없이 대통령령이 정하는 유족에게 승선 평균임금의 1천300일분에 상당하는 금액의 유족보상을 행하여야 한다”고 선박소유자의 유족보상책임에 대하여 규정하고 있으며, 제91조 제1항은 “선박소유자는 선원이 사망한 경우에는 지체없이 대통령령이 정하는 유족에게 승선평균임금의 120일분에 상당하는 금액을 장제비로 지급하여야 한다”고 선박소유자의 장제비지급책임에 대하여 규정하고 있다.

따라서 선원이 해적행위로 인하여 부상당하거나 사망한 경우에 선원법상의 요양보상, 상병보상, 유족보상 및 장제비를 받을 수 있는지 여부가 문제될 수 있는데, 이러한 문제를 해결하기 위한 핵심은 해적행위로 인한 선원의 부상 또는 사망이 직무상의 부상 또는 사망에 해당하는지 여부를 판단해야 한다.

② 해적행위로 인한 선원의 부상 또는 사망을 직무상 재해로 인정할 수 있는지 여부

선원법상의 “직무상 재해”의 개념은 산업재해보상보험법상의 “업무상 재해”와 동일한 것으로 보고 있다. 산업재해보상보험법상의 “업무상 재해”에 관하여 우리 대법원은 근로자가 업무수행 중 그 업무에 기인하여 발생한 근로자의 부상, 질병, 신체장애 또는 사망을 뜻하는 것이라고 하고 있다¹¹⁾. 따라서 “직무상 재해”는 직무수행성과 직무기인성을 그 요건으로 한다고 할 수 있다.

직무수행성이란 당해 근로자가 사용자의 지배·관리하에서 업무를 행하는 것을 말한다. 따라서 선박에 승선 중인 선원은 선내근로의 특성상 선내에 구속되어 계속 선박소유자의 지배·관리하에 있다고 인정되나, 예외적으로 선박소유자의 지배·관리에서 벗어난 것으로 평가할 수 있는 경우에 한하여 직무수행성이 부정된다. 즉 선내에서 이루어지는 일체의 행위는 선원이 적극적으로 직무에서 이탈하여 사회통념상 허용되지 아니하는 행위를 하는 경우를 제외하고는 직무수행성이 추정되는 것으로 보고 있다. 따라서 선원근로계약에 의한 고유의 직무, 선장이나 상급자의 지시에 의한 작업, 소방훈련, 구명정 훈련 그 밖의 비상사태에 대비한 훈련, 인명, 선박, 화물, 기타의 물건이 위난에 조우한 경우 이를 구조하기 위한 행위 등 비상행위, 식사, 운동, 용변 등 생리적 필요행위, 작업준비 및 마무리행위 등 작업에 수반되는 필요적 부수행위, 선원이 작업시간 외의 시간 중에 선박의 시설을 자유롭게 이용하는 경우, 휴무기간 중에 선박에 잠시 머무르는 경우 등을 모두 직무수행성이 인정되는 것으로 보고 있다¹²⁾.

직무기인성은 주로 직무상 질병과 관련하여 많은 논의가 진행되었는데, 여기서 직무기인성이란 직무와 재해로 인한 질병

등과의 사이에 상당인과관계가 인정되는 것을 말하며, 인과관계는 이를 주장하는 측에서 입증해야 하며, 직무와 재해 사이에 상당인과관계가 있어야 하지만 인과관계는 반드시 의학적, 자연과학적으로 명백하게 입증되어야 하는 것은 아니고, 직무와 재해 사이의 상당인과관계의 유무는 보통 평균인이 아니라 당해 선원의 건강과 신체조건을 기준으로 하여 판단하여야 하는데 선원의 취업 당시의 건강상태, 발병경위, 질병의 내용, 치료의 경과 등 제반 사정을 고려할 때 직무와 질병 사이에 상당인과관계가 있다고 추단되거나 개연성이 입증되면 그 입증이라고 보고 있다¹³⁾.

선원은 해적출몰 지역을 항해할 때에는 당직 중 해적행위를 방지하기 위하여 선내에서 경계를 강화하고, 특히 야간 당직 시에는 선장이 반드시 야간당직지시사항(Night Order Book)에 고속으로 접근하는 소형선박에 대해 경계를 철저히 하고, 만약 해적이 출몰할 경우에는 전선원이 대응할 수 있도록 신속하게 비상경보를 울리도록 지시하고 있다. 그리고 실제 해적행위가 발생하면 이를 방지하기 위하여 해적과 대응하는 경우가 있는데, 이러한 과정 중에 선원이 부상당하거나 사망한 경우에 직무상 재해로 인정되는지 여부가 의문인데, 위에서 검토한 바와 같이 해적행위를 방지하기 위한 경계 및 대응은 선장의 지시에 의한 선원의 당연한 직무¹⁴⁾이며, 이때 발생한 부상이나 사망은 당연히 직무관련성이 존재한다고 판단할 수 있다. 그리고 해적행위로 인하여 선원이 부상당하거나 또는 사망한 경우는 또한 제3자의 행위로 인하여 선원이 재해를 당한 경우로 볼 수 있는데, 제3자의 행위로 인하여 선원이 재해를 당한 경우 직무상 재해로 볼 수 있는지 여부가 문제될 수 있는데, 이때의 직무상 재해의 인정기준은 우선 제3자의 가해행위가 명확히 직무에 관련되고 있는 것이 필요한데, 이때 이 직무와의 관련성이 명확한가 어떤가에 대해서는 재해발생의 경위는 물론 피재자의 직무의 내용이나 성질(타인의 반발이나 원한을 사기 쉬운 것인가 어떤가, 직무상의 성질상 타인의 공격의 목표로 되는 것인가 어떤가)을 중시하여 구체적인 사례에 따라 판단해야 한다고 보고 있다¹⁵⁾. 산업재해보상보험법시행규칙은 타인의 폭력행위로 인한 재해가 첫째 재해발생경위 및 사상한 근로자가 담당한 업무의 성질이 가해행위를 유발할 수 있다고 사회통념상 인정되고, 둘째 타인의 가해행위와 사상한 근로자의 사상간에 상당인과관계가 있는 경우에는 업무상 재해로 보고 있다. 그리고 대법원은 근로자가 타인의 폭력에 의하여 재해를 입은 경우, 그것이 직무안의 인간관계 또는 직무에 내재하거나 통상 수반하는 위험의 현실화로서 업무와 상당인과관계가 있으면 업무상 재해로 인정하되, 가해자와 피

11) 대법원 1985. 12. 24. 선고 84누403호 외 다수.

12) 권창영, “선원법상 재해보상에 관한 연구”, 「사법논집」 제35집, 법원도서관, pp.654-655.

13) 대법원 2000. 5. 12. 선고 99두11424 판결; 대법원 1996. 9. 10. 선고 96누6806 판결; 대법원 1995. 3. 14. 선고 94누7935 판결 참조.

14) 실제 본선에서는 해적피습에 대비하여 선상비상대응훈련을 실시하고 있다. 선상비상대응훈련시에 해적선 출현시 비상경보 발령 및 비상부서배치사항, Radar 작동을 통한 해적선의 위치확인, 해적 및 테러리스트의 본선진입로 차단, 갑판조명의 점등 및 탐조등의 작동여부 조사, 기관실에 연락하여 갑판상의 해수공급체계, 소화호스, Line Throwing Gun 등 장비의 준비여부, 주의선박 또는 해안국에 해적 및 테러리스트 출현경보발령, 신속의 증가여부, 해안국/육상당국에 상황보고 및 지원요청, 미리 설정해 둔 피난장소로 대피 등을 점검한다.

15) 서태환, “산업재해보상보험법상 업무상 재해의 인정기준-업무상 사고를 중심으로-”, 「사법논총」 제34집, p.497.

해자 사이의 사적인 관계에 기인한 경우 또는 피해자가 직무의 한도를 넘어 상대방을 자극하거나 도발한 경우에는 업무기인성을 인정할 수 없어 업무상 재해로 볼 수 없다고 하였다¹⁶⁾. 따라서 제3자의 행위인 해적행위로 인하여 선원이 부상당하거나 사망한 경우에는 선원의 직무의 내용이나 성질상 특히 해적들의 공격목표로 되어 있기 때문에 담당할 업무의 성질이 가해행위를 유발할 수 있다고 사회통념상 인정될 수 있으며, 또한 해적들의 가해행위와 선원의 부상 또는 사망간에 상당인과관계가 존재한다고 볼 수 있다. 또한 해적행위는 전통적으로 선박운항과 관련하여 발생할 수 있는 해상에서의 위험의 하나로 취급되어 왔기 때문에 직무에 내재하거나 통상 수반하는 위험의 현실화로서 업무와 상당인과관계가 있다고 볼 수 있다.

한편 해적들은 선원이 소지하고 있는 현금을 주요 대상으로 하고 있지만, 이러한 물적 손해는 지속적인 정신적 피해에 비하면 하찮은 것이며, 해적행위로 인한 정신적 외상은 피해선원이 살아가는데 있어서 두려움으로 남을 것이다¹⁷⁾. 실제 영국인 선장은 해적에게 당한 정신적인 쇼크로 인해 두 번 다시 배를 타지 않겠다고 하면서 정신적인 후유증을 호소한 사례도 있으며¹⁸⁾, 최근에는 동원호 선원들이 납치의 충격으로 수면장애와 우울증 등 온갖 후유증 속에서 자살을 기도하는 등 심각한 피랍 후유증에 시달리고 있다고 한다¹⁹⁾. 이와 같이 해적행위로 인한 선원의 정신적 외상이 직무상 질병으로 인정되는지 여부가 의문이다. 선원법시행령 제24조는 “직무상 질병의 범위에 관하여는 근로기준법시행령 제40조의 규정을 준용한다”고 규정하고 있으며, 근로기준법시행령 제40조는 [별표 3]에서 업무상 질병의 범위에 대하여 제1호에서 제38호까지 규정하고 있는데, 제1호에서 제37호까지는 각각의 질병에 대하여 규정하고 있으며, 제38호에서는 “기타 업무로 기인한 것이 명확한 질병”으로 규정하고 있는데, 이 업무상 질병의 범위 내에 정신적 외상은 포함되어 있지 않다. 다만 제1호에서 제37호까지 규정된 각각의 질병은 직무상 질병의 예시규정에 불과할 뿐 한정적 열거로 볼 수 없기 때문에 결국 “기타 업무로 기인한 것이 명확한 질병”을 업무상 질병으로 규정하고 있는 제38호가 직무상 질병인정의 일반적인 기준이 될 것이다. 직무기인성에 관한 언급에서 살펴본 바와 같이 선원의 직무상 질병에 해당하는지 여부를 판단함에 있어서는 직무로 기인한 것이 명확한 정도를 요하는 것은 아니고, 선원이 승무 후 건강진단 결

과 승무 전의 건강상태보다 악화되었거나 새로운 질병에 걸린 것으로 인정되는 경우에는 선박소유자가 질병이 선원의 직무와 인과관계가 없고 오로지 직무 이외의 사유로 인하여 재해가 발생하였다는 사실을 명백하게 입증하지 않는 한, 선원의 직무와 질병 사이의 인과관계는 추정된다고 보는 것이 상당하다²⁰⁾. 한편 해양수산부는 정신이상에 대한 업무상 재해 인정여부에 대하여 선원법상 직무상 질병이라 함은 직무수행과정에서 발병한 질병은 물론 질병의 발병과 관련한 기인성까지도 포함되며, 직무상 질병이란 승선 전·후의 건강상태, 발병경위 및 담당사의 소견을 참조하여 조사·확인 등 사실관계를 종합적으로 검토하여 판단하여야 한다고 해석하고 있다²¹⁾. 따라서 선원이 승선 중 해적들의 폭력적인 행위(예컨대 손과 발을 묶어서 기관실 등에 격리시키거나, 총과 칼로 죽이겠다고 위협하거나, 실제 선원을 바다로 투기하거나 유기하는 등의 행위)가 조사결과 실제로 존재하였고, 그 후 정신적 외상이 선원에게 발병하였다고 한다면 이는 직무와 질병사이에 상당인과관계가 존재하므로 직무기인성을 인정하기에 충분하다고 본다²²⁾.

이상과 같이 해적행위로 인하여 선원이 부상당하거나 사망한 경우에는 직무상 재해가 인정될 수 있으므로 당연히 선박소유자는 선원법상의 재해보상 규정에 근거하여 요양보상, 상병보상, 유족보상 및 장제비 지급책임을 부담해야 한다고 볼 수 있다.

3.2.3 해적행위로 선원이 해상에서 행방불명된 경우

Tenyu호 사건, Pacific Challenger호 사건, Mers Uhana호 사건 및 Kafela호 사건에서 알 수 있듯이 최근 해적행위의 흉악화·조직화로 인하여 선박과 적하를 강탈한 후 선박의 선원들을 그대로 해상에 유기 또는 투기함으로써 선원들의 실종(행방불명)사례가 증가하고 있다.

선원이 행방불명되어 생사가 불분명한 기간은 선원이 근로를 제공하지 않으므로 임금청구권은 당연히 발생하지 않는다. 따라서 선원의 행방불명기간 중에는 선원의 피부양자는 생계비가 필요하기 때문에 선박소유자에 대하여 일정금액의 지급의무를 부담시킴으로써 선원이 안심하고 직무에 전념할 수 있도록 할 필요가 있다. 또한 선원이 행방불명된 경우에는 생존하여 다시 돌아 올 것으로 기대되기 때문에 선원의 피부양자는 그 불안한 마음을 가지고 팔방으로 알아보는 등 행방불명기간 중에 계속하여 정신적으로 심한 고통을 부담하게 되는데 이러한 피부양자의 정신적인 고통도 위료할 필요가 있다²²⁾.

16) 대법원 1992. 11. 27. 선고 92누4444 판결; 대법원 1995. 1. 24. 선고 94누8587 판결.

17) Lawrence J. Kahn, "Pirates, Rovers and Thieves: New Problems with an Old Enemy", *Tulane Maritime Law Journal* Vol. 20 No. 2, 1996, p.317.

18) 岡崎研究所, 「海賊對策入門」, 2001. 3, p.73.

19) <http://list.stoo.com>(검색일자: 2006. 10. 30)

20) 권영찬, 앞의 논문, pp.686-687.

21) 해양수산부, 「선원행정사례집」, 2002. 12, p.130.

22) 1998. 12. 17, 서울고법 98누1675(우울증이 업무상 스트레스에 의한 것이었다면 당연히 자살도 업무상 스트레스에 영향을 받은 것으로 보아야 한다); 2002. 11. 14, 서울행법 2002구합24659(해외근무로 인한 우울증이 악화돼 자살했다면 공무수행과 인과관계가 있다고 보아야 한다); 2000. 05. 09, 서울행법 99구25835(업무상 스트레스에 의한 우울증으로 자살한 것은 업무상 재해에 해당한다); 1999. 06. 08, 대법원99두3331(공무로 인한 우울증으로 자살에 이르게 되었다면 공무상 재해로 인정된다).

23) 藤崎道好, 「船員法總論」(東京: 成山堂, 1975), pp.361-362.

따라서 선원법 제92조 제1항은 “선박소유자는 선원이 해상에서 행방불명이 된 경우에는 대통령령이 정하는 피부양자에게 1월분의 통상임금과 승선평균임금의 3월분에 상당하는 금액의 행방불명보상을 행하여야 한다”, 제2항은 “선원의 행방불명기간이 1월이 경과한 때에는 제90조 및 제91조의 규정을 적용한다”고 선박소유자의 행방불명보상책임에 대하여 규정하고 있다.

여기서 행방불명이란 사실상의 행방불명을 의미하며, 행방불명상태에서 선원이 사망한 것으로 확인되더라도 사망한 시기에 소급하여 행방불명보상의무가 소멸하는 것은 아니다²⁴⁾. 또한 해상이란 그 범위에 대한 명확한 규정을 존재하지 않으나, 사회통념상 선박이 항행할 수 있는 수상이면 족하다. 따라서 선원이 해적행위로 인하여 바다에 유기되어 행방불명된 경우에는 우선 행방불명기간이 1개월이 되기 이전에는 피부양자에게 1월분의 통상임금과 승선평균임금의 3월분에 상당하는 금액의 행방불명보상을 받을 수 있으며, 만약 행방불명기간이 1개월을 경과하게 되면 당해 선원은 사망한 것으로 보아 유족보상과 장제비를 선박소유자로부터 보상받게 된다.

3.2.4 강제보험가입

선원법 제98조는 선박소유자에게 이 법에 정한 재해보상을 완전히 이행할 수 있도록 하기 위하여 선원을 피보험자로 하여 책임보험에 가입할 것을 강제하고 있는데, 대부분의 외항선의 경우에는 P&I Club에 가입하고 있다. 현재 선원의 상병, 사망, 행방불명이 P&I Club의 보상범위에 포함되어 있으며, 또한 해적행위의 경우에는 P&I Club의 면책위험에서 제외²⁵⁾되어 있기 때문에 실제로는 해적행위로 인한 선원의 부상, 사망 및 행방불명에 대해서는 P&I Club에서 보상할 수밖에 없다.

4. 선원이 소지품 또는 현금을 강탈당한 경우의 보상문제

4.1 해적행위 피해사례

해적행위가 발생하는 가장 중요한 요인은 경제적, 금전적인 이유에서이다. 따라서 해적들은 선원이 소지하고 있는 귀중품 등의 소지품과 현금을 주요 대상으로 하고 있다. 해적행위로 인하여 선원이 소지품 또는 현금을 강탈당하는 피해사례가 해마다 다수가 보고²⁶⁾ 되고 있지만, 여기서는 중요한 최근의 사례만을 소개한다.

① Leviathan호 사건 : 2003년 3월 26일 현지시각 02시 30분경에 인도네시아 Gelasa해협(03-02.8S, 107-18.5E)에서 벌크화물선 Leviathan호가 항해 중 장검으로 무장한 5명의 해적들의 습격을 받았다. 해적들은 선장과 1등항해사를 심하게 구타하고, 브릿지에서 끌어내려 주갑판상에 강제로 눕혀 놓은

후, 선원의 휴대품, 현금 및 선용품을 강탈하여 30분 후에 도주하였다.

② Dewi Madrim호 사건 : 2003년 3월 26일 현지시각 03시 경에 말라카해협(01-49.60N, 102-14.50E)에서 케미컬탱커 Dewi Madrim호가 항해 중 장검과 자동화기로 무장한 10명의 해적들이 쾌속정을 타고 와서 본 선박을 습격하였다. 4명의 해적은 브릿지 문을 부수고 당직사관과 조타수를 인질로 잡았다. 그리고 해적들은 선박의 통신장치를 끊고, 모든 선원을 모아 포박한 후 선박의 현금, 선용품 및 의장품, 선원의 휴대품을 강탈하여 1시간 후에 도주하였다.

③ Kuching호 사건 : 2003년 3월 31일 현지시각 22시 10분 경에 인도네시아 Gelasa해협(02-56S, 107-17.4N)에서 탱커인 Kuching호가 항해 중 장검으로 무장한 5명의 해적들의 습격을 받았다. 해적들은 당직사관과 조타수를 인질로 잡고, 선장과 1등항해사를 위협하여 나일론 끈으로 손을 묶은 후, 선박의 현금과 선용품 및 선원휴대품을 강탈한 후 도주하였다.

④ Hanjin Busan호 사건 : 2003년 6월 21일 현지시각 21시 05분경에 인도네시아 Bintan 섬 부근(00-51.0N, 105-05.1E)에서 컨테이너선박인 Hanjin Busan호가 총과 검으로 무장한 8명의 해적들이 쾌속정을 타고 와서 본 선박을 습격하였다. 해적들은 선장, 당직사관, 기관장 및 2기사를 인질로 잡고, 선박의 현금, 선용품, 선원의 휴대품 및 현금을 강탈한 후 도주하였다.

4.2 해적행위로 인한 피해의 보상문제

선원법 제93조는 “선박소유자는 선원이 승선중 해양사고로 인하여 소지품을 잃어버린 경우에는 통상임금의 2월분의 범위 안에서 그 유실된 소지품의 가액에 상당하는 금액을 보상하여야 한다”고 선박소유자의 소지품 유실보상책임에 대하여 규정하고 있다. 선박에 승선한 선원이 해적행위로 인하여 부상당하거나 사망하거나 또는 행방불명된 경우에는 선원법상의 요양보상, 상병보상, 유족보상, 장제비 및 행방불명보상이 가능하지만, 만약 해적행위로 인하여 선원이 소지품 또는 현금을 강탈당한 경우에 이를 선원법 제93조에 근거하여 소지품 유실보상을 받을 수 있는지 여부가 문제될 수 있다. 왜냐하면 소지품 유실보상을 받기 위한 요건으로서 첫째 소지품 유실의 원인이 해양사고이어야 하고, 둘째 해양사고로 인하여 잃어버린 물건이 소지품이어야 하고, 셋째 소지품을 잃어버려야 하기 때문이다. 결국 이 문제는 첫째 해적행위를 선원법 제93조에서 규정하고 있는 해양사고의 개념에 포함시킬 수 있는지 여부, 둘째 선원이 소지한 현금을 소지품의 개념에 포함시킬 수 있는지 여부, 셋째 “소지품을 잃어버린 경우”의 의미가 해석상 논란의 대상이 될 수 있다.

먼저 선원법 제93조에서 규정하고 있는 해양사고의 개념을

24) 藤崎道好, 上掲書, p.362.

25) Jeremy Kingsley, *Handbook on P&I Insurance*, 3rd ed.(Arendal : Assuranceforeningen Gard, 1988), p.302.

26) ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 1 January-31 December 2003, 2004*. 참조.

해양사고조사 및 심판에 관한 법률에서 규정하고 있는 좁은 개념²⁷⁾으로 해석한다면 당연히 해적행위는 해양사고의 개념에 포함되지 않는다. 그러나 첫째, 선원법 제93조에서 규정하고 있는 “해양사고”가 반드시 해양사고조사 및 심판에 관한 법률에서 규정하고 있는 해양사고와 동일한 개념이라고 볼 수 있는 근거는 존재하지 않으며, 둘째, 적하보험이나 선박보험에서는 해적행위에 대하여 전통적으로 선박운항과 관련하여 발생할 수 있는 사고로 취급하여 왔으며, 특히 선박보험의 경우 약관에서 다른 사고들과 더불어 해적행위도 같이 규정하고 있기 때문에 해적행위는 해양사고의 개념에 포함될 수 있으며, 셋째, 현재 해적행위를 방지하기 위한 선상에서의 대책 및 대응요령을 보면 선내에서의 경계강화 및 경계훈련 등을 규정하고 있는데, 이러한 내용은 해상에서의 사고방지를 위한 행위와 그다지 차이가 없기 때문에 해적행위는 해양사고의 개념에 포함될 수 있으며, 넷째, 만약 해적행위로 인하여 선원이 부상당함과 동시에 소지품을 강탈당한 경우 부상에 대해서는 재해보상을 인정하고, 소지품 강탈에 대해서는 재해보상을 인정하지 않는 것은 선원의 사기를 저하시키는 원인이 될 수 있으며, 선원재해보상제도의 취지에 비추어 이는 당연히 보상되어야 한다²⁸⁾. 따라서 해석상 해적행위는 선원법 제93조에서 규정하고 있는 해양사고의 개념에 포함될 수 있다고 볼 수 있다²⁹⁾.

여기서 소지품이란 휴대품이나 휴대할 수 있는 수하물보다 넓은 개념으로 선원의 개인사물을 의미하며, 흥기, 마약과 같은 금지품, 밀수품 등은 보상대상인 소지품에서 제외되는 것으로 해석한다. 따라서 선원이 소지하고 있는 현금은 선원의 소지품에 포함된다고 해석할 수 있으며, 또한 P&I Club의 보험계약규정에서도 현금을 선원의 소지품의 범위에 포함시키고 있다.

“소지품을 잃어버린 경우”란 의미와 관련하여 일반적으로 어떠한 물건을 잃어버린다는 것은 그 물건의 소지인의 부주의로 물건의 점유를 상실하는 것을 의미하지만, 소지품유실보상의 경우에는 소지품을 잃어버리는데 있어서 “해양사고”가 원인이 되어야 한다는 제한문구가 삽입되어 있기 때문에 이 경우의 “잃어버린 경우”는 물건의 소지인인 선원의 부주의로 물건의 점유를 상실하였다기 보다는 선원의 의사와 무관하게 선원이 지배할 수 없는 외부적 작용에 의하여 점유를 상실한 것으로 해석해야 한다. 따라서 위의 사례에서 본 바와 같이 선원들이 중무장한 해적들에 의하여 포박된 상태에서 자신들의 소지품을 강탈당하는 것은 선원의 의사와는 무관하게 선원이 지배할 수 없는 외부적 작용에 의하여 점유를 상실한 것이기 때문에 해적행위로 인하여 소지품을 강탈당하는 경우는 선원법 제93조의 “소지품을 잃어버린 경우”에 포함된다고 볼 수 있다.

선원법 제98조는 선박소유자에게 이 법에 정한 재해보상을 완전히 이행할 수 있도록 하기 위하여 선원을 피보험자로 하여 책임보험에 가입할 것을 강제하고 있는데, 대부분의 외항선의 경우에는 P&I Club에 가입하고 있다. 현재 소지품의 손해보상금은 P&I Club의 보상범위에 포함되어 있기 때문에 실제로는 해적행위로 인하여 선원이 소지품을 강탈당한 경우에는 P&I Club으로부터 보상받을 수 있다. 다만 P&I Club에서는 선원의 소지품 중 현금, 채권, 유통증권, 미술품, 골동품, 귀금속, 전자제품, 기타 선원의 필수품이라고 인정되지 않는 물품에 대해서는 보상범위에서 제외³⁰⁾하고 있기 때문에 해적행위로 현금을 강탈당한 경우에는 P&I Club으로부터는 보상을 받을 수 없지만, 선원법 제93조에 근거하여 선박소유자로부터 통상임금의 2개월의 범위내에서 보상을 받을 수 있다.

5. 선원피해보상과 관련한 개선방안

지금까지 해적행위로 인한 선원피해보상에 대하여 검토하였는데, 다음과 같은 개선이 필요하다.

첫째, 해적행위로 인하여 선원이 부상(정신적 외상포함)당하거나 사망한 경우에는 직무상 재해로 인정되어 선박소유자로부터 재해보상을 받는 것에 대해서는 해석상 문제가 없는 것으로 볼 수 있지만, 해적행위로 인한 선원의 소지품강탈과 관련하여 해적행위를 선원법 제93조에서 규정하고 있는 “해양사고”의 개념에 포함시킬 수 있는지 여부와 선원이 소지한 현금이 소지품의 개념에 포함시킬 수 있는지 여부가 해석상 논란의 대상이 될 수 있다. 그러나 앞에서 언급한 바와 같이 해석상 해적행위는 선원법 제93조에서 규정하고 있는 “해양사고”의 개념에 포함될 수 있으며, 다만 논란의 여지를 남겨두지 않기 위해서는 해적행위로 인한 소지품 강탈에 대해서도 선원법 제93조에 의하여 재해보상이 가능하도록 명시적으로 규정하는 것이 바람직하다.

둘째, 선원이 소지한 현금도 해석상 당연히 소지품의 개념에 포함되기 때문에 선박소유자로부터 보상을 받을 수 있지만, 다만 선박소유자는 재해보상책임을 완전히 이행하기 위하여 P&I Club에 가입하고 있는데, P&I Club에서는 선원의 소지품 중 현금, 귀금속, 전자제품 등에 대해서는 보상범위에서 제외하고 있는데, 실제 본선상의 선원의 소지품은 현금, 반지 또는 시계 등의 귀중품이 대부분이며, 최근에는 ISM Code 이행을 위한 문서의 서류작업을 위해 선원의 대부분이 자신의 노트북을 가지고 승선하기 때문에 노트북 등의 전자제품도 선원소지품의 주종을 이루고 있음에도 불구하고 이를 보상범위에서 제외하는 것은 문제이기 때문에 이에 대한 삭제가 요망된다.

27) 해양사고조사 및 심판에 관한 법률에서는 ① 선박의 구조·설비 또는 운용과 관련하여 사람이 사망 또는 실종되거나 부상을 입은 사고, ② 선박의 운용과 관련하여 선박 또는 육상·해상 시설에 손상이 생긴 사고, ③ 선박이 멸실·유기되거나 행방불명된 사고, ④ 선박의 충돌·좌초·전복·침몰이 있거나 조종이 불가능하게 된 사고, ⑤ 선박의 운용과 관련하여 해양오염피해가 발생한 사고를 해양사고로 규정하고 있다.

28) 전영우의 4인, 선원관련 법령 정비 연구, 한국해양수산연수원 부설 선박운항기술연구소, 2003. 12, p.19 참조.

29) 동지; 권찬영, 앞의 논문, p.791.

30) Jeremy Kingsley, *op. cit.*, p.106.

참 고 문 헌

- [1] 해양수산부, 「선원행정사례집」, 2002. 12.
- [2] 권창영, “선원법상 재해보상에 관한 연구”, 「사법논집」 제35집, 법원도서관.
- [3] 김태준, “초국가적 위협인 해적행위와 대응방안”, 「교수논총」 제23집.
- [4] 서태환, “산업재해보상보험법상 업무상 재해의 인정기준-업무상 사고를 중심으로-”, 「사법논총」 제34집.
- [5] 이은영, “해적(Piracy)과 동아시아 해로안전”, 연세대학교대학원 석사학위논문, 2001. 6.
- [6] 藤崎道好, 「船員法總論」(東京: 成山堂, 1975).
- [7] 岡崎研究所, 「海賊對策入門」, 2001. 3.
- [8] Zou Keyuan, “Enforcing the Law of Piracy in the South China Sea”, *Journal of Maritime Law and Commerce Vol. 31 No. 1*, 2000. 1.
- [9] Jeremy Kingsley, *Handbook on P&I Insurance*, 3rd ed. (Arendal : Assuranceforeningen Gard, 1988).
- [10] Zou Keyuan, “Piracy at sea and China’s response”, *Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2000. 8.
- [11] Jayant Abhyankar, “Piracy - A Growing Menace”, *Combating Piracy and Armed Robbery at Sea, Charting the Future in Asia Pacific Waters*, Montien Riverside Hotel, Bangkok, 24-25 March 2001.
- [12] ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 1 January-31 December 2003*, 2004. 1.
- [13] Lawrence J. Kahn, “Pirates, Rovers and Thieves: New Problems with an Old Enemy”, *Tulane Maritime Law Journal Vol. 20 No. 2*, 1996.