

國際安全管理規約(ISM Code)과 海上運送人의 注意義務

梁廷豪*

-
- I. 序論
 - II. 해상안전에 관한 국제협약의 발전과 ISM Code의 성립
 - III. ISM Code의 주요내용
 - IV. ISM Code의 이행과 운송인의 책임기준
 - V. 結論
-

I. 序論

해상기업활동은 바다라는 고도의 위험성이 존재하는 특수한 환경하에서 선박이라는 특수한 기술적 용구를 바탕으로 하여 전개되기 때문에 이에 따르는 자본상의 위험과 책임상의 위험이 크다는 점에서 해상법이라는 특수한 법 영역이 발달하게 되었다.

또한 국제무역거래의 이행에 있어서 해상운송이 차지하는 비중은 매우 높다는 점을 감안할 때 해상운송은 고도의 국제성을 지니기 때문에 국제적으로 각국의 해상법에 관한 내용을 통일하기 위한 노력이 경주되어 왔다. 이에 해상기업관계에 관한 私的關係를 규율하는 私法적인 문제로 운송인의 책임관계를 통일하기 위한 노력이 CMI와 UNCITRAL을 중심으로 하여 이루어 졌으며, 그 결과 헤이그 규칙이나 함부르크 규칙의 제정되었다. 한편, 해상에서의 안전을 보장하고 해양환경을 보호하기 위한 公法的인 규제수단으로는 IMO 등을 중심으로 SOLAS 협약이나 STCW 협약 그리고 MARPOL 협약 등이 체결되었다.

* 成均館大學校 大學院 博士課程.

최근 해상법의 통일을 위한 공·사법적 노력의 결과로 운송인의 책임은 점차 강화되고 있다. 그 예로 1978년 성립하여 1992년 발효된 함부르크 규칙을 들 수 있고, 또한 1994년 제정된 ISM Code를 들 수 있다. ISM Code는 SOLAS 협약이나 STCW 협약과 더불어 해상안전을 위한 선박안전기준을 설정하고 있으며 기국이나 항만국으로 하여금 이를 감독하도록 하고 있다. ISM Code는 SOLAS 협약 제 IX 장에 편입되어 1998년 7월 1일부터 선박의 종류 및 톤수에 따라 단계적으로 시행되는 강행규범이다.

ISM Code는 비록 공법상의 규범이지만 그 내용상 선사의 안전관리시스템을 수립하고, 의사관리체제를 명확히 하도록 하는 등 운송인의 주의의무에 관한 기준이나 과실입증책임의 문제 등에 있어서 많은 영향을 미칠 것으로 기대된다. 또한 BIMCO(발틱 국제해사위원회) 표준 항해용선계약서나 정기용선계약서에서 표준 ISM 조항을 제정하여 이를 특약으로 삽입하도록 하고 있으며, 런던 보험시장의 合同積荷委員會(Joint Cargo Committee)에서도 ISM Code 관련 특별약관을 제정하여 이를 협회적하약관에 삽입하도록 권고하는 등 해상운송 계약이나 보험 등에서도 법적 효력을 가질 수 있게 되었다.

본 논문의 목적은 ISM Code의 요건과 이에 따른 운송인의 책임관계를 살펴봄으로써 ISM Code에 관한 이해를 돕고 실제로 동 코드의 각 요건이 운송인의 책임기준에 어떤 영향을 미칠지를 분석함으로써 對象船社나 이를 이용하는 화주 모두에게 지침이 되고자 함이다.

II. 해상안전에 관한 국제협약의 발전과 ISM Code의 성립

1. 국제협약상 해상안전을 위한 선박기준

안전하지 못한 선박의 운항으로부터 해상안전을 보장하고, 해양환경을 보호하기 위한 국제적인 노력은 오랫동안 지속되어져 왔다. 이러한 노력은 해상안전 및 해양환경 보호를 위한 국제적으로 통일된 기준을 설정하고 이러한 기준을 충족하지 못한 선박에 대해서는 일정한 통제를 가하는 것이다. 이를 위해

그간 국제해사기구(IMO)를 중심으로 하여 선박의 안전에 대한 기준을 부과하는 여러 국제협약들이 체결되었다. 이에 대한 최초의 협약으로는 해상에서 인명의 안전을 위해 선박 및 그 시설에 관한 통일적인 원칙과 기준을 설정한 SOLAS 協約¹⁾이 있으며 이를 시작으로 STCW 協約,²⁾ MARPOL³⁾ 등이 체결되었다.

이들 협약은 새로운 유형의 해난사고가 발생할 때마다 그에 대응하기 위해 체결되었다. 1912년 타이타닉호의 침몰은 SOLAS 협약을 탄생시키는 계기가 되었고, 1976년 *Argo Merchant* 호 사건은 MARPOL 협약을 촉진시키는 계기가 되었다. 또한 1978년 *Amoco Cardiz* 호 사건을 계기로 STCW 협약이 채택되었다.⁴⁾ 이들 각각의 협약은 그 계기가 된 사건에 직접적으로 관련된 사항을 중점적으로 다루었는데, 선박의 구조, 인명구조시설의 요건, 항해장비 및 화재안전규정 등 주로 하드웨어적인 측면에 치중했다. 이는 항해술이나 기상정보가 빈약했던 시대에 해난사고가 주로 선박 자체의 결함이나 물적 제반설비에 기인하는 바가 컸기 때문이다.

하지만 항해술의 발전과 과학기술의 발전에 따라 선박의 하드웨어적 측면은 많이 보완되었고 이들 협약에 의한 통제에 따라 선박의 물리적 결함에 의한 사고는 많이 줄었음에도 해난사고는 지속적으로 발생하고 있으며 그 원인은 주로 인적과실에 의한 것으로 보고되고 있다. 이에 인적과실로 발생하는 사고의 예방을 위한 새로운 안전기준에 대한 필요성이 대두되었다. 또한 해난사고의 방지를 위해 마련된 협약에 따라 선박을 관리·감독하는 주체도 旗國이 전적인 권한과 책임을 부담하였던 旗國主義에서 연안국 내지 항만국도 그러한 권한과 책임을 부담하는 港灣國統制(Port State Control)로 발전하고 있다.

1) International Convention on the Safety of Life at Sea(해상인명안전에 관한 국제협약): 1914년 협약을 시초로 시대의 변천이나 기술의 진보와 함께 1929, 1948, 1960, 1974년 순차적으로 개정되었다. 74/78 SOLAS 협약은 해상에서 인명안전을 목표로 선박 航行에 관한 통일된 규칙, 복원성, 기기, 전기설비, 방화설비 및 선박 구조 등을 규정하고 있다.

2) International Convention Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers(선원의 교육·훈련, 자격증명 및 당직근무기준에 관한 협약): 본 협약은 인명과 재산의 보호 및 해양환경보호를 목적으로 선박의 갑판부, 기관부 및 통신부를 망라한 전 분야의 선박운항에 책임 있는 선원을 위한 교육·훈련, 자격증명 및 당직근무 유지에 관한 기본적인 기준을 설정하고 있다.

3) International Convention for Prevention of Maritime Pollution from Ships(선박으로부터 해양오염방지를 위한 국제협약).

4) 강동수, 항만국통제론, 효성출판사, 1998, pp. 13~17.

2. ISM Code의 성립

ISM Code(International Safety Management Code: 국제안전관리규약)는 IMO(국제해사기구) 총회에서 채택하고 또한 향후 개정될 수 있는 선박의 안전 운항 및 오염방지를 위한 국제안전관리규약을 말한다.⁵⁾ IMO는 그간 SOLAS 협약, STCW 협약 등을 채택하여 해상에서 안전을 유지하기 위한 선박의 구조 및 설비에 대해 통일적인 원칙과 기준을 설정하고 선원의 훈련과 자격기준을 국제적으로 통일하여 선원의 질적 향상을 도모하는 등 해상안전 및 해양환경보호를 위해 노력해왔다.

하지만 이러한 노력에도 불구하고 해난사고는 끊이지 않았다. 그러던 중 *Herald of Free Enterprise* 호 사건⁶⁾과 *Scandinavian Star* 호의 사건이 발생한 1980년대 후반 열악한 선박안전관리에 대한 불안이 고조되었다. IMO는 이들 사건에 대한 조사결과 사고의 원인이 주로 인적과실(관리과실)임을 인식하고 이를 방지하기 위한 대책을 마련하기로 하였다.⁷⁾

이를 위해 IMO는 1987년 총회에서 결의안 A. 595(15)를 채택하여 선박의 안전운항을 보장하기 위한 본선 및 육상관리지침서 개발을 위해 MSC(Maritime Safety Committee: 해상안전위원회)와 MEPC(Marine Environment Protection Committee: 해양환경보호위원회)의 작업계획에 포함시켰다. 그 후 1989년 11월 제 16차 IMO 총회에서 '선박의 안전운항과 오염방지를 위한 관리지침'(Guidelines on Management for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention)을 결의안 A. 647(16)으로 채택하였고 다시 2년 뒤인 1991년 결의안 A. 647(16)을 일부 개정하여 A. 680(17)을 채택하였다.

92년 4월 제 60차 해상안전위원회에서는 기국협약기준의 이행을 확보하기 위한 방편으로 MSC와 MEPC 내에 기국협약준수 소위원회(FSI: Sub-committee of Flag State Implementation)를 설치하였고 여기에서 ISM Code의 초안

5) SOLAS 협약 제 XI 장 Regulation 1.1; ISM Code 제 1.1.1 조.

6) *Verdict of Unlawful Killing Returned on Herald Victims*, Fairplay International Shipping, Oct. 15, 1987, p. 5.

7) 그동안 주로 P & I Club 등이 클레임 분석을 통해 해난사고의 대부분이 인적과실에 의해 발생되고 있음을 주장해 왔으며, 92년에는 호주 정부가 조사결과를 통해 해난사고의 75%가 인적과실에 의해, 나머지가 기계적 구조적 결함에 의해 발생하고 있다고 주장하였다(*BIMCO Bulletin* 5/93, Sep/Oct, p. 12).

을 작성하였다. 이를 국제협약으로 제정하자는 논의에 따라 동 코드는 1993년 11월 제 18차 IMO 총회에서 결의안 A. 741(18)로 채택되었다

그러나 93년 IMO 결의안 A.741(18)로 채택된 ISM Code는 각국에서 자발적으로 채택하도록 권고만 할뿐 강제적인 가입 및 시행이 요구되는 것은 아니었다. IMO는 동 코드의 전면적이고 조속한 시행을 위해 1994년 5월 '74/78 SOLAS 협약'을 개정하면서 '선박의 안전운항을 위한 관리'라는 표제로 제 XI 장을 신설하여 여기에 ISM Code를 포함시키기로 하였다. 이에 따라 1995년 11월 제 19차 IMO 총회에서 채택된 SOLAS 협약은 묵시적 수락절차⁸⁾(tactic acceptance procedure)를 거쳐 1998년 7월 1일부터 발효되었다.

ISM Code는 그 자체로서 완전히 독립적인 문서이지만 그 자체로는 효력을 발휘하지 못하며, SOLAS 협약 제 XI 장의 규정에 편입됨에 따라 SOLAS 협약의 체약국에 강행적으로 적용되게 된다. 현재 SOLAS 협약의 가입국은 120여 개국에 이르며, 이들 국가의 상선단은 전세계 국가의 96%에 이르는 것으로 나타나고 있다. 따라서 거의 대부분의 선사 및 선박이 ISM Code의 적용을 받게 된다. 현재 우리나라에서는 ISM Code를 국내법에 편입하기 위해 해상교통안전법 제 10조 1항의 규정에 근거한 선박안전경영규정을 1997. 6월 해양수산부 고시 1997-55호로 고시하여 고시한 날로부터 이를 시행하고 있다.

III. ISM Code의 주요내용

1. ISM Code의 제정목적

ISM Code의 목적은 해상에서 안전을 보장하고, 인명의 상해 및 사망을 예방하며, 해양환경 보호와 재산에 대한 손해의 가능성을 피하는 것이다.⁹⁾ ISM Code는 기존의 협약과 달리 선박의 운항에 필요한 선원의 교육훈련, 해상 및

8) 묵시적 수락절차는 SOLAS 협약 체약국의 1/3 이상 또는 체약국들중 세계 商船 船團(merchant fleet)의 총톤수 50% 이상을 차지하는 연합선단(combined merchant fleets)들이 협약의 개정에 반대한다고 통보하지 않는 한 자동적으로 발효하게 됨을 말한다(SOLAS 협약 제 8조 (b)항 (iv)호 (2)문).

9) ISM Code § 1.2.

육상의 관리시스템 정비를 통한 원활한 의사소통체계를 확립하고 이들 상호간의 책임소재를 명확히 하는 등 소프트웨어적인 측면을 중점적으로 관리함으로써 인적과실로 인한 사고를 줄이기 위해 마련되었다.

ISM Code가 채택되기 전에도 인적요소에 대한 기준은 STCW 협약에서 이미 마련되었으나 이는 범위가 매우 제한된 것이었다.¹⁰⁾ ISM Code는 최고경영자에서부터 갑판승무원에 이르기까지 해상사업에 관계된 모든 자들이 따라야 할 안전관리 기준을 마련하고 이에 대한 철저한 교육을 통해 모든 확인가능한 위험에 대비함으로써, 인적과실로 인한 사고를 예방하고자 하는 것이다.

2. ISM Code 상 책임의 주체

(1) 회사

본 장에서 의미하는 책임의 주체는 ISM Code의 규정에 따라 안전하게 선박을 운항할 책임을 부담하는 자를 의미한다. ISM Code에서는 총칙(Generals) 제 1.1 조에 정의규정을 두고 있다. 동조에서는 세 가지 사항 즉, 'ISM Code', '회사'(Company) 그리고 '감독관청'(Administration)에 대해 정의하고 있다.¹¹⁾ 동 코드상 정의에 의하면 회사는 '선박소유자 또는 선박소유자로부터 선박의 운항책임을 맡고 동 코드에서 부과하는 모든 의무와 책임을 부담하도록 약정한 선박관리인(manager)이나 선박임차인과 같은 어떤 조직 또는 개인'을 의미한다.¹²⁾

동 조항에서 명시적으로 정의하고 있는 회사는 선박소유자, 선박관리인 그리고 선박임차인이다. 그 외에 어떤 조직이나 개인도 회사에 포함되는 바, 여기에 항해용선자나 정기용선자도 포함되는지는 의문이다. 동 조항에서는 이에 대한 한가지 단서를 발견할 수 있다. 즉, 여기서 회사란 '선박의 운항책임을 맡는 자'라는 것이다.

10) 예를 들어 선원을 위한 교육훈련, 자격증명 및 당직근무 유지 등에 관한 기본적인 기준만을 설정하고 있다.

11) ISM Code에서 단 세 가지 사항에 대해서만 규정하고 있지만 국제해사기구(IMO)의 결의안 A. 788(19)로 채택한 국제해사기구 지침서(Guidelines on Implementation of the International Safety Management(ISM) Code by Administrations)에는 여기에 추가하여 SMS, DOC, SMC 등 보다 구체적인 사항들에 대해서도 정의를 하고 있다.

12) ISM Code § 1.1.2.

航海傭船契約上 선박의 지휘·관리권과 선장 기타 선원의 임명·감찰권을 가지는 자는 선박소유자로, 선박의 운항에 관한 책임은 선주가 부담한다.¹³⁾ 따라서 항해용선자는 동 코드상의 회사로 보지 않는다.

다음으로 정기용선계약은 선박을 일정기간 使用·收益한다는 점이 선박임대차와 같지만 용선기간동안 선장을 점유보조자로 하여 선박소유자가 선박을 점유한다는 점에서 선박임대차와 차이가 있다. 또한 선장에 대한 지휘·명령권이 정기용선자에게 있으며 船員附 선박을 자신의 營利航海에 이용한다는 점에서 선복의 확보를 목적으로 하는 항해용선계약과도 다르다. 이러한 정기용선계약의 법적 성질에 대해서는 여러 학설이 대립되고 있다. 그중 우리나라의 다수설인 混合契約說에 의하면, 정기용선계약을 船舶賃貸借契約과 勞務供給契約의 혼합계약으로 보고 선박임대차계약에 관한 상법 제 766 조의 규정을 類推適用 하여야 하며 운송의 주체인 정기용선자가 제 3자에 대한 책임을 부담하는 것이 당연하다고 보는 입장이다.

이러한 학설대로라면 정기용선자도 동 코드상의 회사로 인정될 수 있겠지만 실무적으로 사용되고 있는 대부분의 정기용선계약서식에 의하면 선박의 운항에 관한 책임은 여전히 선주가 부담한다고 하고 있다.¹⁴⁾ 또한 선장에 대한 용선자의 지휘·명령권도 용선을 한 상업적인 목적달성에 필요한 범위내에서 인정되는 것으로¹⁵⁾ 선박의 운항 및 관리에 대한 책임은 전적으로 선주에게 있다. 따라서 정기용선자도 동 코드상의 회사로 인정될 여지는 없다고 본다.

선박관리인은 ISM Code 상에 별도로 정의되어 있지 않다. 우리나라 상법 제 760 조 1 항의 규정에 따르면, 船舶共有에 있어 선박의 관리·경영에 필요한 사무를 집행할 업무집행기관으로 船舶管理人을 선임하도록 되어 있다. 하지만 ISM Code 상의 선박관리인은 상법에서 규정하고 있는 공유선박의 선박관리인이 아니라 선박운항관리를 수임한 새로운 형태의 선박관리자를 말한다.¹⁶⁾ ISM Code 상 선박관리인은 제 1.1 조의 요건대로 선주로부터 선박의 운항책임을 맡

13) 宋相現·金鉉, 海商法原論, 螢雪出版社, 1994, p. 430.

14) NYPE 93 제 26 조(항해약관): "Nothing herein stated is to be construed as a demise of the Vessel to the Time Charters. The Owners shall remain responsible for the navigation of the Vessel, acts of pilots and tug boats, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account".

15) *Larrinaga Steamship v. The King* (1945) A. C. 246.

16) 박용섭, "해상운송계약법에서 아이에스엠코드의 효과에 관한 고찰", 해양한국, 98. 6., p. 144.

고 동 코드에서 부과하는 모든 의무와 책임을 부담하도록 약정해야만 한다. 또한 선주는 선박관리인의 이름과 세부사항을 감독관청에 신고하여야 한다.¹⁷⁾

선주는 동 코드상 선박안전관리시스템을 승인받고 증서를 취득한 선박관리 회사에 선박운항에 관한 전권을 위임함으로써 제 3자의 클레임 또는 유류오염 방지협약상 책임이나 기타 공적인 책임을 부담하도록 할 수 있다. 하지만 ISM Code는 선주와 제 3자와의 계약관계에는 영향을 미치지 않으므로 선주가 자신의 명의로 체결한 운송계약에 대해서는 선주가 책임을 부담해야 한다.¹⁸⁾ 이를 위해 선주는 ISM Code를 준수하였음을 입증하거나 자신을 상대로 제기된 클레임에서 면책항변을 위해 필요한 기록이나 선박안전관리시스템(SMS)관련 문서를 이용할 수 있어야 한다.

(2) 안전관리자¹⁹⁾(Designated Person)

안전관리자는 각 선박의 안전운항을 보장하고 회사(직원)과 본선 승무원간의 연계(link)를 확보하기 위해 최고경영자에게 직접 보고할 권한을 가진 자로, 선박의 안전운항을 감독하고 필요한 경우 적절한 자원과 육상의 지원을 제공하도록 보장할 책임 및 권한을 가지게 된다.²⁰⁾ 즉, 안전관리자는 안전관리시스템(SMS)의 실행을 감독하고 이에 따른 결함사항이 발견되는 경우 이를 최고경영자에게 직접 보고해야 하며, 최고경영자에게 필요한 자원을 요구할 수도 있다.²¹⁾ 회사는 안전관리자들이 그들의 직무를 수행할 수 있도록 지원할 책임이 있으므로,²²⁾ 최고경영자는 안전관리자의 보고 및 요구를 검토하여 적절한 결정을 내려야 한다.

안전관리자는 ISM Code에서 새로이 등장하는 개념으로 선박안전 및 해양환경보호와 관계된 안전관리자의 책임한계가 어디까지인지에 대해서는 논쟁의 여지가 있다. 하지만 안전관리자는 선박의 안전관리에 관한 사항을 최고경영자

17) ISM Code § 3.1.

18) "International Safety Management Code", *P & I International*, March, 1998, p. 62.

19) 'Designated Person(s)'를 '안전관리자'로 해석한 것은 해양수산부 고시 선박안전경영규정에서 사용한 용어에 따른 것임.

20) ISM Code § 4.

21) 안전관리자는 선장에게 적절한 정보 및 운항지원과 함께 '화물의 보관 및 운송', '적부 및 고박(lashing)', '선박의 복원성', '항만 및 부두에 관한 정보', '해상 기상 및 항로', '항해중 선원의 질병 및 부상에 대한 대응방안', '기관 및 설비에 관한 기술적 자문' 등이 제공되도록 회사 또는 최고경영자에게 요구할 수 있다.

22) ISM Code § 3.3.

와 직접 협의하므로 최고경영자가 안전관리자의 정당한 요구나 합당한 보고를 신중히 고려하지 않고 이를 무시하는 경우 선박의 안전관리 소홀로 인한 책임을 부담하게 될 수도 있다.

하지만 안전관리자 역시 자신의 책임을 다하지 못하면 사적인 책임을 부담하게 되므로 이를 경계하여야 한다.²³⁾ 선박의 안전운항은 자생적으로 확보되기 어려우므로 회사의 자원과 적절한 지원이 뒷받침되어야 한다. 이러한 점에서 안전관리자의 역할은 매우 중요하다고 하겠다.

(3) 선장

선박의 안전관리와 관련하여 안전관리자라는 새로운 직책이 등장함으로써 선장의 지위와 역할이 모호해질 수도 있겠으나, 안전관리자는 본선의 선장과 육상의 회사(최고경영자)간의 의사소통과 육상의 지원을 담당하기 위한 것이므로 선장의 지위에는 영향을 미치지 않는다.²⁴⁾ ISM Code 제 5 조에서는 선장의 책임 및 권한에 대해 규정하고 있는 바, 회사는 선장의 책임을 명확히 규정하여 이를 문서화하고²⁵⁾ 안전관리시스템에 선장의 권한을 명확히 규정하여야 하므로 선장의 책임 및 권한이 오히려 더욱 명확해 졌다고 할 수 있다. 또한 제 5 조 2 항에 의하면 회사는 선박의 안전 및 환경보호와 관련하여 결정을 내리고 필요한 경우 회사의 지원을 요청할 수 있는 선장의 최우선적인 권한과 책임을 안전관리시스템에 규정하여야 하므로 적어도 선박안전 및 환경보호와 관련해서는 선장의 역할이 더욱 강화되었다고 볼 수 있다. 선장이 그 직무의 범위내에서 행한 작위 부작위에 대해서는 선주가 책임을 지게 되므로 선박안전 및 환경보호와 관련한 운송인(회사)의 책임이 보다 강화될 것이다

23) Ronald Wöhrn, "Beware of Pitfalls When Implementing the Code", *BIMCO Bulletin*, Vol 91, 96. 4., p. 7.

24) ISM Code에 따라 수립된 안전관리시스템을 시행하고 유지하는 업무는 선박 및 육상의 모든 부서의 직원들이 각 부서내에서 담당해야 할 업무이며, 안전관리자는 당해 부서의 업무와 관련이 없는 자로 이들 업무를 검증하고 감시하는 업무를 맡게 되는 것이다. 따라서 선장은 문서로 정해진 자신의 책임을 수행하고 안전관리시스템을 지속적으로 검토하여 그 결함사항을 안전관리자에게 보고하면 된다.

25) 회사는 다음 사항에 대해 선장의 책임을 명확히 규정하여야 한다.

- ① 회사의 안전 및 환경보호 방침의 이행
- ② 선원들이 회사 방침을 준수하도록 독려
- ③ 지시 또는 지침의 간단 명료한 하달
- ④ 규정된 요건의 준수여부를 검증
- ⑤ 안전관리시스템의 검토와 육상관리자에 그 결함사항에 대한 보고.

3. 안전관리시스템(SMS)의 수립

안전관리시스템은 회사 직원이 당해 회사의 안전 및 환경보호방침을 효율적으로 이행할 수 있도록 구성되고 문서화된 시스템을 말한다.²⁶⁾ 회사는 ISM Code의 목적달성을 위해 선박 안전 및 해양환경 보호를 위한 안전관리 목표를 수립하고 이에 따른 안전관리시스템(Safety Management System)을 수립하여야 한다.²⁷⁾ 또한 본 시스템에 관련된 모든 문서 및 자료관리 절차를 수립하고 유지하여야 하며, 선장은 선박에 관련된 모든 문서를 비치하여야 한다.

ISM Code에서는 회사가 안전관리시스템을 구축하는데 따라야할 구체적인 운항(operation)규칙이나 규정을 마련하고 있지는 않다. ISM Code는 운송인들이 선박을 운항함에 있어서 해상에서 인명과 재산의 안전을 도모하고 해양환경오염을 방지하기 위해 마련된 국제기준을 충족하는 개별적인 프로그램을 마련하는데 필요한 수단을 제공하기 위한 것이므로²⁸⁾ 동 코드의 적용대상이 되는 회사들이 따라야할 사항을 구체적으로 규정하는 대신 선주 및 선박 운항자가 기존의 규정 및 규약을 준수할 것을 보장하고 해상안전실무를 개선함과 동시에 모든 확인가능한(identifiable) 위험에 대비한 안전장치를 수립하도록 폭넓은 틀을 제공한다.²⁹⁾ 이는 선주 또는 船舶 運航者(operator)가 ISM Code의 일반원칙에 따라 당해 선박의 운항에 적합한 형태로 독자적인 안전관리시스템을 수립하도록 하기 위한 것이다.³⁰⁾

ISM Code에서 요구하는 일반원칙으로 회사의 안전관리목표는 첫째, 선박의 안전운항 및 안전한 작업환경의 제공. 둘째, 모든 확인가능한 위험에 대비한 안전장치 수립. 셋째, 안전 및 환경보호에 대한 비상대책을 비롯하여 육상 및 해상직원의 지속적인 안전관리기술 향상으로 이루어져 있다. 이를 토대로 하여

26) Guidelines on Implementation of the ISM Code by Administrations § 1.1.4.

27) ISM Code § 1.4.

28) Antonio J., Rodriguez & Mary Campbell Hubbard, "The International Safety Management(ISM) Code: A New Level of Uniformity", *Tulane Law Review*, Vol. 73., 1999. 6., p. 1592.

29) Antonio J., Rodriguez, *ibid.*, pp. 1592~1593.

30) 이는 전 세계의 모든 선사들이 관리·운항하는 선박은 각자 처한 상황이나 개성이 달라 어느 한가지 기준에 따라 이들을 통제하기 어렵기 때문이다(IMO, *Guidelines on the Implementation of the ISM Code*, 1997, § 2.1.3).

당해 회사가 구축할 안전관리시스템은 첫째, 안전 및 환경보호방침. 둘째, 관련 국제협약 및 기국 법령에 따라 선박의 안전운항 및 환경보호를 보장하는 절차 및 지침. 셋째, 육상 및 해상직원에 대한 권한 및 의사소통체계 규정. 넷째, 본 코드의 요건에 따른 부적합 사항 및 사고 보고절차. 다섯째, 내부심사 및 관리 검토절차를 포함하여야 한다.

4. 審査 및 認證書의 발급

일단 안전관리시스템이 구축되면 당해 시스템이 ISM Code의 전반적인 요건을 충족하는지 여부가 문제가 된다. 상기와 같이 안전관리목표를 수립하고 안전관리시스템을 구축한 회사는 당해 회사의 안전관리시스템이 ISM Code의 요건을 충족하는지 또한 선박이 동 시스템에 따라 운항되는지 여부에 대하여 인증심사를 받아야 한다. 인증심사는 감독관청³¹⁾(the administration)이나 감독관청의 위임을 받은 법인에 의해 이루어진다. ISM Code의 목적상 감독관청이 수행하는 인증심사는 기존에 본선위주로 이루어지던 선박의 선급심사와 같이 하드웨어적인 것이 아닌 육상의 선박관리지원체제가 체계적으로 구성되어 있는지 그리고 이러한 사항을 구체적으로 이행하고 있는지를 심사하는 것으로 소프트웨어적인 시스템검사에 해당한다.

감독관청 혹은 감독관청으로부터 심사업무를 위임받은 법인은 먼저 회사의 안전관리시스템이 ISM Code의 요건을 충족하는지 여부를 심사하여야 하며, 이를 충족하는 회사에 대해 ‘安全管理適合證書’³²⁾(DOC)를 발급하게 된다. 또한 승인된 안전관리시스템에 따라 회사 및 선박이 운영되고 있는지를 심사하여 모든 대상선박에 대해 ‘船舶安全管理證書’³³⁾(SMC)를 발급한다. 선장은 이렇게 발급된 SMC와 함께 DOC의 사본을 선박에 비치하여 감독관청 또는 감독관청

31) 감독관청은 기국정부를 의미한다(ISM Code § 1.1.3); 국의 경우 선박안전경영규정 제 28 조(인증심사기관의 지정 등)의 요건에 따라 97년 7월 한국선급(KR)이 인증심사기관으로 지정되어 인증심사업무를 수행하고 있다.

32) 안전관리적합증서(Document of Compliance)란 ISM Code의 요건에 따르는 회사에 발급하는 증서를 말한다(Guidelines on Implementation of the ISM Code by Administrations § 1.1.5).

33) 선박안전관리증서(Safety Management Certificate)란 회사 및 선박의 안전관리가 감독관청에서 인증한 안전관리시스템에 따라 운영되는 것으로 확인된 선박에 대해 발급하는 증서를 말한다(*Ibid.*, § 1.1.6).

의 위임을 받은 법인이 검증(verification)을 위해 이를 요구할 때 제시할 수 있어야 한다.

인증심사는 단 한번으로 끝나는 것이 아니고 지속적으로 이루어지게 된다. DOC의 유효기한은 5년이지만 안전관리시스템이 효과적으로 작용하는지를 확인하기 위해 지정심사일 전후 3월 이내에 연차심사를 받을 것을 조건으로 하고 있다.³⁴⁾ 만일 회사에서 정기적인 심사를 요청하지 않거나 ISM Code상 重不適事項의 증거가 있는 경우에는 DOC를 발급한 감독관청에서 이를 취소시킬 수 있으며³⁵⁾ DOC가 취소되면 SMC는 자동적으로 취소되게 된다.

또한 초기심사를 받기 위해서는 선박 및 회사에서 내부감사를 포함한 최소 3개월 이상의 안전관리시스템 활동기록이 필요하므로 신설회사이거나 새로 건조한 선박을 구매한 경우에는 안전관리시스템의 활동기록을 확보할 때까지 운항을 위해 임시심사를 받아 임시 DOC 및 임시 SMC를 발급받을 수 있다.

5. 港灣國 統制(Port State Control)

항만국통제란 항만국이 자국의 관할해역에서 해상안전을 도모하고 해양환경을 보호하기 위하여 자국 항구에 기항하는 외국 국적의 선박을 대상으로 국제협약상 기준에 따라 선박의 안전기준, 선원의 자격, 근로조건 및 선원의 운항능력 등을 점검하고 '기준미달'로 판명되거나 또는 오염물질 배출규정을 위반한 경우 입출항을 규제하고 국제기구에 당해 선박의 결함정보를 보고하는 등 불이익한 처분을 행사하는 제반 행위를 말한다³⁶⁾

선박이 국제협약상 규정된 기준을 이행하도록 감독할 책임은 기본적으로 旗國에게 있다. 1982년 UN 해양법협약(United Nations Convention on the Law of the Sea) 제 94 조와 1958년 공해에 관한 조약에서 모든 국가는 자국 국기를 게양한 선박에 대해 행정적, 기술적, 사회적 문제들에 있어 자국의 관할권과 통제를 행사하여야 한다고 규정하고 있다.

하지만 이러한 기국법 주의에 몇몇 문제점이 발생하면서 기국의 권한과 책

34) *Ibid.*, § § 3.1.5-3.1.6.

35) *Ibid.*, § 3.1.8.

36) Anthony Clark, "Port State Control or sub-standard ship", *L.M.C.L.Q.*, May, 1994, p. 202.

임을 연안국 내지 항만국에도 부여함으로써 이를 보완하고자 하였다. 旗國이 자국적선을 관리·감독하는데 한계를 드러낸 이유는 첫째로, 船籍이 개방되면서 二重登錄(parallel registry) 또는 便宜置籍(Flag of Convenience)의 문제가 발생하게 된 점이다. 이는 선박이 저렴한 조세 및 등록세 그리고 외국인 선원을 자유로이 승선시킬 수 있다는 장점 때문에 파나마, 온두라스, 라이베리아 등 개방등록국의 국적을 취득하는 것을 말하는데, 이들 나라에서는 특별한 조건하에서 당해 국가의 등록을 유효하게 유지하면서 다른 국가에 선박을 등록할 수 있도록 허용하고 있다.³⁷⁾ 이처럼 선박이 이중국적을 취득한 경우 어느 국가의 법을 기국법으로 볼 것인가가 명확하지 않으며, 상기와 같은 편의치적국이 기국이 된다 하여도 이들 나라는 대부분 안전관리기술과 행정수준이 열악한 후진국들로 국제협약상 기준을 제대로 이행하리라 기대할 수 없다. 또 한가지는 최근 해난사고의 유형이 선박 자체의 결함이나 불가항력에 의한 사고에서 인적과실로 인한 사고로 바뀌어감에 따라 해난사고의 방지를 주관하는 주체도 기국이 거의 전적인 책임을 부담하던 것에서 연안국 내지는 항만국도 그 주체로 등장하게 된 것이다.

국제협약상 항만국 통제규정에 의한 통제개입조치는 선박과 당해 기국이 국제협약을 이행하도록 선박과 기국에 간섭할 수 있는 항만국의 관할관청에 부여된 제반권한을 말하며, 결함을 시정할 때까지 입항거부, 출항보류, 수리를 위한 출항명령, IMO에 하역일정 지연 및 결함선박 정보의 통보, 억류 등의 불이익한 처분을 포함한다.³⁸⁾

ISM Code에 강행적 효력을 부여하는 SOLAS 협약 제 IX 장 규정 6 제 2 항에 따르면, ISM Code의 인증심사를 받고 그에 따른 증서를 소지하여야 하는 선박은 본 협약 제 XI 장의 규정 4에 따른 통제를 받아야 한다. SOLAS 협약 제 XI 장 규정 4는 선박운항요건에 관한 항만국통제에 관한 것이다. 이 규정에 따르면 선박은 동 협약 체약국의 항구에서 선장 또는 선원이 선박안전과 관련하여 본선에서 취할 필수적인 절차들에 대해 숙지하고 있지 않다고 의심할만한 분명한 근거(clear ground)가 있을 경우, 항만국 정부로부터 권한을 위임받

37) 그러나 개방등록국을 제외한 다른 국가들의 경우 타국에 등록되어 있는 선박에 대해서는 등록을 이전하기 전에는 자국국적을 부여할 수 없도록 되어있다(UN 해양법협약 제 92 조 (1) 항 및 공해에 관한 조약 제 6 조).

38) "Procedures for Appealing USCG Decisions or Orders", *Foreign Freight Vessel Examination Book*(USCG Inspection List), 1994 (강동수, *op. cit.*, p. 30에서 재인용).

은 통제관(officer)들의 통제를 받는다. 또한 이러한 경우 항만국통제를 수행하는 계약국의 정부는 당해 선박이 본 협약의 요건을 충족할 때까지 출항을 금지하거나 결함을 시정하도록 적절한 조치를 취하여야 한다.

IMO 결의안 A. 789(19) 부속서 3.7(Guidelines for Port State Control related to the ISM Code)에 따르면 항만국통제관(PSCO: Port State Control Officer)은 당해 회사에 발급된 안전관리적합증서(DOC) 사본과 선박에 대해 발급된 선박안전관리증서(SMC)를 점검해야 한다. 특히 당해 船種이 DOC에 포함되어 있는지 그리고 회사의 세부사항이 DOC와 SMC상의 내용과 일치하는지를 검증(verify)하여야 한다. DOC에 당해 船種이 포함되어 있지 않다면 SMC는 효력이 없다. 선박이 임시 DOC와 SMC를 발급받은 경우에는 그 증서가 ISM Code 시행지침의 규정에 따라 발급된 것인지 여부를 점검하여야 한다. 이 외에 안전관리시스템의 보다 세부적인 검사는 분명한 근거³⁹⁾가 있는 경우에만 수행하여야 한다.

IV. ISM Code의 이행과 운송인의 책임기준

1. 과실책임

민법상 계약책임 혹은 채무불이행 책임은 과실책임주의에 바탕을 두고 있다.⁴⁰⁾ 운송계약상 운송인은 화물의 수령에서 인도에 이르기까지 화물이 자신의 관리하에 있는 동안 상당한 주의를 다하여야 하며 이를 위반함으로써 발생한 화물의 멸실, 훼손 또는 인도지연에 대해 배상책임을 부담하게 되므로 운송인

39) 분명한 근거로 볼 수 있는 경우는 다음과 같이 “협약에서 요구하는 주요 장비 혹은 설비(arrangement)의 부재, 선박이 비치하고 있는 인증서를 검토한 결과 그 인증서가 분명히 유효한 것이 아니라는 증거, 선박의 항해일지 안전관리시스템 매뉴얼 기타 필수서류를 비치하고 있지 않고 지속적으로 유지되지 않거나 허위로 유지된 경우, 항만국통제관(PSCO)이 관찰결과 선박안전, 오염방지, 운항장비에 심각한 하자가 있다는 인상을 받은 경우, 주요 선원 상호간 의사소통이 잘 이루어질 수 없다는 징조, 선원 또는 선장이 선박의 안전과 관련한 필수적인 본선운항에 대해 숙지하지 않고 있다는 정보나 증거가 있는 경우, 최신의 비상배치표(muster list), 消火계획, 손해방지계획의 부재 등이 해당된다”(IMO Assembly Resolution A. 787(19)(Procedures for Port State Control) Annex, para. 2.3).

40) 한국민법, 제 390조 및 제 750조.

이 부담하는 책임 역시 과실책임주의에 입각하고 있다.

운송인의 책임을 규율하는 국제 규칙인 헤이그-비스비 규칙과 함부르크 규칙도 과실책임주의를 취하고 있다. 다만 헤이그-비스비 규칙은 과실책임주의를 원칙으로 하면서도 이에 대한 중대한 예외로 항해과실 혹은 선박관리상의 과실에 대해서는 운송인의 면책을 인정하고 이와 함께 여러 면책사유를 열거하고 있다.⁴¹⁾ 반면 함부르크 규칙은 과실책임주의의 본래 취지대로 화물의 멸실, 훼손 또는 인도지연으로 인한 손해가 운송인의 관리하에 있는 동안 발생 때에는 운송인이 이에 대한 책임을 부담하도록 하고, 책임을 면하기 위해서는 운송인 자신 또는 그 사용인이 사고 및 그 결과를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취하였음을 입증하도록 하고 있다.

이러한 운송인의 과실책임은 고대 로마법 시대 공중운송인(common carrier)으로서 부담하는 절대적인 책임이 아닌 상대적인 책임으로⁴²⁾ 과실여부는 운송인이 행한 주의의무의 정도에 따라 판단하게 된다. 운송인이 기울여야 하는 주의의무의 정도에 대해 헤이그-비스비 규칙은 '적절하고 신중하게'(properly and carefully) 그리고 함부르크 규칙은 '합리적으로 요구되는'(reasonably be required)이란 표현을 사용하여 운송인의 주의의무를 규정하고 있다. 우리나라 민법의 경우 '선량한 관리자로서의 주의의무'를 다하여야 한다고 하고 있다. 따라서 운송인은 상기 문구에서 나타난 바대로 상당한 주의의무를 다하였음을 입증하면 면책될 수 있다. 하지만 적절하고 신중한 그리고 합리적으로 요구되는 주의의무를 다하기 위해서 어느 정도의 노력을 기울여야 하는지에 대한 기준이 다소 모호하며 또한 개별 사건이나 운송되는 화물의 종류에 따라 달라질 수 있는 것이므로 일반적인 기준을 정하기가 어렵다.

이러한 경우 ISM 코드가 객관적인 기준을 제공할 수 있다. ISM Code는 운송인(회사)으로 하여금 당해 선박의 운항에 적합한 형태로 독자적인 안전관리 시스템을 수립하도록 하고 있다. 안전관리시스템에는 육상 및 선박 직원에 대한 권한 및 의사소통체계, 선박에서 발생할 수 있는 잠재적인 비상상황에 대한 대비 및 대응절차 그리고 부적합 사항이나 사고 및 위험사항에 대한 보고절차 등이 포함되어야 하므로 육상 및 선박 직원들이 안전관리시스템에 따라 행동하지 않은 경우 상당한 주의의무를 다하지 아니한 것으로 볼 수 있다. 즉, 안

41) Hague-Visby Rules Art. 4.

42) William Tetely, *Marine Cargo Claims*, 3rd ed., BLAIS, 1988, p. 554.

전관리시스템은 모든 직원의 권한 및 책임한계를 분명히 하고 사고발생시 운송인(회사)이 취해야할 조치와 숙지해야할 사항을 명시적으로 규정함으로써 이행주체간의 책임회피나否認을 어렵게 하고 있다.

현재 함부르크 규칙을 제외하고 운송인의 책임에 관한 국내법이나 국제협약상 운송인은 항해상의 과실이나 선박 관리상의 과실에 대해서는 면책이 된다. 그러나 ISM Code의 시행목적상 운송인은 해상에서 인명과 재산의 안전을 위해 동 코드에서 요구하는 바에 따라 안전관리시스템을 수립하고 이를 시행하여야 한다. 따라서 이를 위반한 경우에는 운송인이 항해과실로 인한 손해에 대해 운송계약상 면책항변을 주장할 수 있더라도 항만국 통제에 따른 선박의 출입항 통제나 검사 및 억류를 당할 수 있고 이로 인해 발생하는 지연책임을 부담할 수도 있다.⁴³⁾

또한 선박의 안전과 관련하여 최고경영자와 직접 협의할 권한을 가진 안전관리자의 등장으로 운송인(회사)은 선박에서 발생한 사항에 대해 안전관리자를 통해 직접 보고 받게 되고 그러한 사항에 대해서 적절한 조치를 취하여야 하므로, 운송인이 안전관리자의 보고나 합당한 요구를 무시한 경우 선량한 관리자로서의 주의의무를 다하였다고 볼 수 없다.

예를 들어 헤이그-비스비 규칙상 화재로 인한 손해의 경우 비록 운송인 면책사유에 해당하더라도 운송인 자신의 고의 또는 과실에 의한 경우는 예외로 하고 있는바, ISM Code에서 요구하고 있는 사고상황에 대한 보고 및 분석체계를 통해 화재발생에 대해 보고를 받고 이에 대한 조치를 취하지 않거나 이를 태만히 하였다면 운송인의 고의 또는 과실로 귀결되어 책임을 지게될 수도 있다.⁴⁴⁾

43) 전쟁, 동맹파업이나 선박의 억류 등은 인적 불가항력에 해당되는 사유로 운송인이 면책되는 사유이지만 이러한 경우에도 운송인은 화물의 멸실 또는 손상을 최소화하거나 손해를 방지하기 위해 합리적인 노력을 다하여야 한다. 또한 운송인의 과실혐의(alleged fault)가 인적불가항력과 관계가 있다면 이를 입증할 책임은 운송인에게 있다(T. J., Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, 2nd, ed., West Publishing Company, 1995, §8-29).

44) 헤이그-비스비 규칙 제4조 5항이나 함부르크 규칙 제8조의 규정에 의해 운송인은 손해를 발생시킬 의도로 혹은 손해가 발생할 수 있음을 알면서도 무모하게 행한 작위 또는 부작위로 인해 발생한 손해에 대해서는 책임제한권을 상실한다. 따라서 운송인이 안전관리자의 보고를 무시하고 적절한 조치를 취하지 않거나 회사가 수립한 안전관리시스템상에 결함이 있는 경우 운송인의 고의 또는 무모한 행위로 판시될 가능성이 높아진다.

2. 감항능력주의의무

운송계약상 운송인은 항해중 필연적으로 遭遇하게 되는 해상고유의 위험 및 기타 우연한 위험에 견디기에 적합한 감항성을 갖춘 선박을 제공해야 하는 묵시적 의무가 있다.⁴⁵⁾ 운송인은 선박이 예정된 항해를 수행하는데 적합하도록 유지해야 하며, 당해 선박의 운항을 담당할 유자격 선원을 배승시키고 항해에 필요한 물적 장비를 갖추도록 해야한다. 뿐만아니라 선박이 특정 화물을 수령, 보관, 운송하는데 적합한 상태를 유지하도록 하여야 한다.

이러한 감항능력주의의무는 운송물에 대한 일반적인 주의의무를 행사하는데 있어 전제가 되는 기본적인 의무로, 운송인이 감항능력주의의무를 위반하는 경우에는, 비록 발생한 손해가 면책사유에 의한 것이라 하더라도 운송인은 면책항변을 할 수 없다. 감항능력주의의무 또한 상대적인 의무로 운송인은 선박이 발항전 및 발항 당시에 감항능력을 갖추도록 상당한 주의의무를 다하면 된다.⁴⁶⁾

ISM Code는 선박의 안전운항을 위한 국제안전관리규약으로 동 코드의 목적상 가장 밀접한 관련을 가지게 되는 부분이 감항능력주의의무에 관한 것이다. 운송인(회사)는 ISM Code의 요건에 따라 안전관리시스템을 수립하고 기국의 감독관청이나 감독관청의 위임을 받은 법인에 의해 심사를 받은 후 안전관리 적합증서(DOC) 및 선박안전관리증서(SMC)를 발급받아야 한다. 이는 국제협약(SOLAS 협약)상 부여된 기준으로 이러한 기준을 충족하지 않은 선박은 기준미달선(sub-standard ship)으로 분류되어 운송인의 감항능력주의의무 위반에 대한 근거로 삼을 수도 있다. 기준미달선이라고 해서 반드시 감항능력이 결여된 선박이 되는 것은 아니지만, ISM Code에서 요구하는 안전관리기준은 운송인의 감항능력주의의무와 내용상 서로 흡사하므로, 이에 대한 하나의 기준을 제공할 수 있다.

예를 들어 운송인은 선박이 감항능력을 갖추도록 하기 위해 유자격 선원을 배승시켜야 하는바, ISM Code에서는 운송인(회사)이 유자격 선원의 배승을 보장하고, 선원들의 교육훈련, 권한 및 책임한계 등을 규정하도록 요구하고 있다.⁴⁷⁾

45) J. F., Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, PITMAN, 1988, p. 10.

46) Hague-Visby Rules Art, 3(1).

47) ISM Code 제6조.

또한 선주는 항해에 필요한 모든 서류 즉, 기국법에 의해 당연히 요구되거나 기항항에서 정부 혹은 관할관청의 법률, 규정, 적법한 행정절차에 의해 요구되는 모든 서류를 선박에 제공해야 한다.⁴⁸⁾ DOC나 SMC는 SOLAS 협약에 가입한 기국법에 의해 당연히 요구되는 서류이고 ISM Code의 시행을 위해 항만국에서도 이의 제시를 요할 수 있는 서류이므로 운송인(회사)는 이들 서류를 취득하여 선박에 비치하도록 하여야 한다.

최근 BIMCO(발틱 국제해사위원회)는 P&I 클럽 국제그룹(International Group of P&I Club)과 협의하여 표준 ISM 조항⁴⁹⁾을 제정하여 항해용선계약서나 정기용선계약서식에 특약으로 삽입하도록 하고 있다. 본 조항에서는 선주가 ISM Code의 요건을 충실히 따라야 하고 용선자가 요구하는 경우에는 DOC와 SMC 사본을 제출하며, 용선계약서에 별도의 규정이 있는 경우를 제외하고는 ISM Code를 위반함으로써 인해 발생한 멸실, 훼손 및 인도지연에 대해 책임을 진다고 하고 있다. 따라서 이러한 조항이 특약으로 삽입되는 경우 운송인은 ISM Code의 요건을 반드시 준수해야 한다.

3. 입증책임

헤이그-비스비 규칙은 상황에 따라 운송인 또는 청구권자에게 입증책임을 부담시키고 있다. 먼저, 운송인은 멸실 또는 훼손이 선박의 불감항성에 기인하는 경우 발항전 및 발항 당시에 선박이 감항능력을 갖추도록 상당한 주의의무를 다하였음을 입증하여야 한다. 또한 청구권자가 손해배상 청구시 화물을 운송인에게 양호한 상태로 인도하였으나 수령시 멸실 또는 훼손된 상태임을 입증하는 경우, 운송인은 상당한 주의의무를 다하였음을 입증하거나 손해의 원인이 면책사유에 해당함을 입증하여야 한다. 이 경우 다시 송화인은 손해의 원인이 운송인의 감항능력주의의무 위반이나 운송물에 대한 주의의무 위반으로 발

48) S. C. Boyd *et al.*, *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 20th ed., London: Sweet & Maxwell, 1996, p. 99.

49) BIMCO Standard ISM Clause for Voyage and Time Charterparties: "From the date of coming into force of the International Safety Management(ISM) Code in relation to the Vessel and thereafter during the currency of this Charterparty, the Owners shall procure that both the Vessel and 'the Company'(as defined by the ISM Code) shall Comply with the requirements of the ISM Code. Upon request the Owners shall provide a copy of the relevant Document of Compliance(DOC) and Safety Management Certificate(SMC) to the Charters."

생하였음을 입증하여야 한다.⁵⁰⁾ 하지만 송화인이 화물의 멸실 또는 훼손의 발생원인을 입증하는 것은 거의 불가능하다.

그러나 ISM Code의 시행으로 송화인이 손해발생원인을 입증하는데 어느 정도 도움이 될 수 있다. ISM Code에서 요구하는 내부심사 및 관리검토절차(auditing and management review procedure)에 의해 내부심사과정에서 작성된 보고서들과 기타 문서들은 선박운항자의 안전관리시스템에 나타난 부적합 사항들을 상세히 기록하게 되므로 손해발생원인을 입증하는데 이를 증거로 활용할 수 있다.

영미법상 증거공개절차에 의해 소송 당사자는 분쟁과 관련이 있는 자신이 보유하고 있는 모든 문서를 법원과 상대방에게 공개할 의무를 지닌다. 따라서 청구권자는 운송인에게 DOC, SMC를 비롯하여 안전관리시스템에 관련된 모든 문서를 제시하도록 요구할 수 있다. 법원에서 이러한 문서들을 운송인의 감항능력주의의무나 운송물에 관한 주의의무를 판단하는 증거로 받아들이는 경우, ISM Code의 요건에 따라 안전관리시스템이 적절히 갖추어 졌는지 또는 안전관리시스템에 따라 적절히 임무를 수행하였는지 여부에 따라 운송인에게 불리하게 작용할 수도 있고 유리하게 작용할 수도 있다.

또한 ISM Code에서 요구하는 선박 및 육상 직원의 의사소통 체계의 규정과 최고경영자와 직접 협의할 권한을 지닌 안전관리자의 등장에 따라 안전관리시스템상의 결함이나 사고발생에 대한 보고가 신속히 이루어짐으로써, 운송인이 적절한 조치를 취하지 않은 경우 운송인의 고의 또는 과실로 인한 책임문제로 이어질 수 있다.

함부르크 규칙에서는 과실추정주의를 채택하여 일단 손해가 발생한 경우 운송인의 과실로 추정하고, 운송인이 사고 및 그 결과를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취하였음을 입증하는 경우에만 면책될 수 있도록 하여 일관되게 운송인에게 입증책임을 부담시키고 있다. 다만, 화재의 경우에 이에 대한 입증책임을 청구권자에게 부담시켰다. 그러나 청구권자가 선박에서 발생한 화재의 원인이나 운송인의 과실을 입증하는 것이 거의 불가능하다는 점을 감안할 때 헤이그-비스비 규칙과 별반 차이가 없는 규정이라고 하겠다. 하지만 ISM Cod의 시행으로 청구권자의 입증이 가능하게 됨으로써 함부르크

50) T. J., Schoenbaum, *op. cit.*, pp. 565~570. 참조.

규칙상 화재에 관한 조항이 청구권자에게 보다 유리하게 작용할 수 있다.

V. 結 論

ISM Code의 시행으로 운송인이 부담할 책임 원인이 추가되거나 책임한도액이 증가하는 것은 아니다. 다만 운송인의 과실여부를 판단함에 있어서 이를 하나의 기준으로 삼을 경우 ISM Code상의 요건을 준수하였는지 여부에 따라 그것이 운송인에게 유리하게 작용할 수도 있고 불리하게 작용할 수도 있음을 주의해야 한다.

ISM Code의 특징은 다음의 세 가지로 요약할 수 있다.

첫째, 동 코드는 선박관리수준이 상이하므로 해상안전 및 해양환경보호에 관한 다양한 수준의 지식 및 인식이 필요하다는 점을 감안하여 선박소유자 또는 운항책임자의 포괄적인 안전관리목적을 규정하고 있다. 선주 또는 운항책임자는 자신에 맞는 안전관리시스템(SMS)을 수립하고 시행, 유지하여야 한다. 여기에는 선박의 안전이나 다른 사람의 재산 혹은 해양환경이 위협에 처했을 때 선주 및 운항책임자가 취할 조치와 숙지할 사항을 명시함으로써 이에 대한 면책항변을 배제하도록 하고 있다.

둘째, 선박의 안전관리와 관련하여 주의의무를 다할 인적 적용범위를 확대시켰다. 즉, 선박을 비롯하여 육상직원(shore personal)의 권한 및 의사소통체계를 확립하도록 하고, 이와 더불어 선박의 안전 및 해양오염방지에 관계하고 있고 또한 이에 영향을 미치는 모든 조직원의 권한과 책임 및 이들 상호관계를 문서화함으로써 육상직원까지도 선주의 책임판단대상에 포함시켰다. 이를 위해 회사는 육상직원인 안전관리자(Designated Person)를 지정하여야 하며 안전관리자는 회사와 본선간 의사소통을 담당하고 최고경영(highest leveled management)에게 직접 보고할 수 있으므로 화재와 같은 손해가 선주 혹은 선박운항책임자 자신의 고의 또는 과실로 귀결될 수 있다.

셋째, 그 밖에 본선운항계획의 수립, 검증(verification), 보고 및 감사(auditing)를 다루는 규정들이 있으며 비상대책, 비상사태 및 기타 사고의 보고를 다루는 주요 규정들이 있다. 이들 조항은 미리 마련된 안전관리시스템의 검증

과 내부감사를 통해 ISM Code가 유효하게 작동하고 있는지를 확인하고 문제가 있을 경우 이를 변경하도록 하며 사고가 발생한 경우 그 원인을 규명하고 재발방지를 요구함으로써 운송인의 주의의무를 한층 강화시키고 있다.

앞으로 BIMCO(발틱 국제해사위원회)에서 제정한 표준 ISM Clause나 런던 보험시장의 合同積荷委員會(Joint Cargo Committee)에서 제정한 특별약관이 용선계약서나 협회적하약관에 삽입되는 경우, 해상운송계약이나 보험 등에서도 법적 효력을 가질 수 있으므로 실무적으로 운송인의 책임에 직접적으로 영향을 미치게 된다. 또한 ISM Code가 운송인의 책임에 직접적인 영향을 미치지 않더라도 ISM Code에 따른 요건을 준수하지 않거나 인증서를 취득하지 않은 회사나 선박은 기국법상 행정적인 규제를 받게되며, 설사 이를 피하기 위하여 편의국적을 취득하더라도 항만국통제규정에 의해 항만국에 억류되거나 출입항을 통제받을 수 있다.

반대로 운송인(회사)이 ISM Code의 요건대로 안전관리시스템을 수립하여 인증서를 취득하고 이를 잘 이행하고 지속적인 내부심사와 관리검토절차를 통해 부적합사항을 시정함으로써 동 코드를 자신에게 유리한 쪽으로 활용할 수 있을 것이다.

參 考 文 獻

- 강동수, 항만국통제론, 효성출판사, 1998.
- 宋相現·金鉉, 海商法原論, 螢雪出版社, 1994.
- 李宙興, 海上運送法, 博英社, 1992.
- 金仁顯, “國際安全管理規約(ISM Code)이 해상법과 해상보험에 미칠 영향”, 한국해법학회지, 제 20 권 1 호, 1998, 3.
- 박용섭, “해상운송계약법에서 아이에스엠코드의 효과에 관한 고찰”, 해양한국, 98. 6.
- 해양수산부 고시 제 1997-55 호, 국제안전관리규약 시행을 위한 선박안전경영규정, 1997.
- Boyd S. C. et al., *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 20th ed., London: Sweet & Maxwell, 1996
- Schoenbaum, T. J., *Admiralty and Maritime Law*, 2nd, ed., West Publishing Company, 1995,
- Tetely William., *Marine Cargo Claims*, 3rd ed., BLAIS, 1988,
- Wilson, J. F., *Carriage of Goods by Sea*, PITMAN, 1988
- Chance Clifford, Bassindale John & Valsto Tony., “International Safety Management Code”, *P&I International*, March. 1998,
- Clark Anthony, “Port State Control or sub-standard ship”, *LM.C.L.Q.*, May, 1994,
- Donaldson Lord, “The ISM Code: the road to discovery”, *LM.C.L.Q.*, 1998, November.
- Rodriguez Antonio J., & Campbell Hubbard Mary, “The International Safety Management(ISM) Code: A New Level of Uniformity”, *Tulane Law Review*, Vol. 73., 1999. 6.
- Wöhrn Ronald, “Beware of Pitfalls When Implementing the Code”, *BIMCO Bulletin*, Vol 91, 96. 4.
- IMO, ISM(International Safety Management) Code and Guidelines on Implementation, 1997.
- IMO, SOLAS(International Convention for the Safety of Life at sea) 1974 1994 Amendments, 1995.
- IMO Assembly Resolution A. 787(19), Procedures for Port State Control, 1995.

ABSTRACT

**International Safety Management(ISM) Code
and Duty of Due Diligence of Ocean Carrier.**

Yang, Jung Ho.

“International Safety Management(ISM) Code” means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention as adopted by the Assembly, as may be amended by the International Maritime Organization.

This Code have brought into force internationally since 1th July, 1998 by incorporated to the new Chapter IX in the SOLAS Convention. Accordingly those States which give effect to the SOLAS Convention will have to ensure that rules giving effect to the Code are introduced into their domestic legislation.

The purpose of this Code is to provide an international standard for the safe management and operation of ships and for pollution prevention, by this to reduce the maritime casualty which could caused by neglect of person. To achieve this purpose the ISM Code specifies a number of broad ‘safety management objectives’ for owning or operation companies, and it requires that such companies should establish, implementing and maintain a written Safety Management System(SMS) covering a whole range of safety environmental and related matters.

These requirements of the Code could effect on the carrier in some points such as duty of due diligence to care for cargo, due diligence to make the vessel seaworthy and burden of proof etc.

In this respect, We should know that the ISM Code could effect on the carrier advantageously or disadvantageously subject to whether the carrier

observed the requirement of the ISM Code. Although it does not add cause of liability or increase limitation of liability imposed to the carrier.

Key Word : ISM, ISM Code, Carriage of Goods by Sea.