



UNCITRAL 국제운송법조약 등 국제협약 선주책임 강화 아시아선주대표자회의(ASF), 선주책임 강화에 적극 대응

최근들어 선주책임과 관련한 국제사회에서의 논의가 심상치 않다. 해상안전 및 해양환경보전이라는 미명하에 선주책임을 대폭 상향 시키려는 의도가 다분하기 때문이다. 2008년 4월 8일 홍콩에서 아시아선주들이 회합을 갖고, 이러한 현황에 대해 심도 있게 논의하고 선주책임을 강화하려는 국제협약의 제정 및 개정 움직임에 적극 대응해 나가기로 했다. 다음은 선주책임을 대폭 강화하려는 국제협약의 제·개정 움직임을 요약하여 정리한 것이다.(편집자 주)

▶ ASF 보험법제위원회에서 중점 논의

아시아선주대표자회의(ASF : Asian Shipowners' Forum) 보험법제위원회는 4월8일 홍콩에서 제13차 위원회를 열고 최근에 제정 또는 개정논의가 진행중인 국제협약의 동향에 대해 의견을 나누고 파급여파에 대해 심도있게 논의했다.

특히, 이 회의에서는 최근에 국제적으로 논의되고 있는 선주책임과 관련된 협약 등에 대한 것이었다.

주요의제는 △UNCITRAL 국제운송법조약 초안 최종성안 △HNS협약 의정서 초안 개발 △선주의 민사책임 및 재정보증에 대한 EU규칙 초안 △선박 연료유협약 발효 △통합 보험증서 모델 개발 △기타 안건으로는 보험업계의 선원 및 육상 선원관리 실태 평가 등이었다.

▶ UNCITRAL 국제운송법조약 초안

UNCITRAL¹⁾ 국제운송법조약²⁾이란 해상(육상구간 포함)을 통해 화물을 수송하는 운송인과 화주간의 권리/의무/책임관계 등을 정한 강행규정이다.

기준운송법인 헤이그 조약, 헤이그-비스비 조약,

함부르크 조약 및 UN복합운송조약 등이 있으나 그 기능을 다하고 있지 못함과 동시에 컨테이너라이제이션의 일반화 및 전자상거래의 급속한 발전 등 운송관계법 체계를 재정비하고 통일된 규칙의 필요가 대두되었다.

동 조약 초안의 경과로는 2008년 1월 조약 초안 확정(일부 조항 제외)되었고, 2008년 6월 16일-7월 11일까지 제41차 UNCITRAL회의에서 채택될 예정이다. 발효요건은 20개국 비준 후 12개월 지난 시점으로 미국이 주도적으로 참여하고 있다는 점, 아프리카 국가의 전폭적인 지지를 받고 있다는 점에서 조기 발효가 예상된다. 해상운송뿐만 아니라 육상운송을 포함하므로 복합운송이 동 조약의 적용 대상이다.

조약의 주요 내용으로는 첫째, 항해과실면책³⁾이 폐지된다. 개정 상법과 헤이그-비스비 규칙에서 정한 운송인의 책임제한액(666.67 SDR/포장당 또는 2 SDR/Kg)보다 높은 875 SDR/포장당 또는 3 SDR로 상향 조정안이 확정되었다. 운송인의 책임제한액 증액은 손해발생 불분명 손해와 연계되어 논의되었는데, 최종적으로 책임제한액을 증액시키

1) United Nations Commission on International Trade Law, UN 국제상거래법위원회

2) UNCITRAL Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea

3) 우리나라 상법에는 "해상운송인, 즉 선박의 소유자는 선장, 선원, 도선사 기타 선박사용인의 항해 또는 선박의 관리에 관한 행위로 인하여 생긴 화물손해에 대하여 배상책임을 지지 않는다."라고 규정하고 있음

고 손해발생 불분명 손해에 대해서 동 협약을 적용하기로 결정⁴⁾되었다.

둘째, 대량장기정기화물운송계약(Volume Contract) 이 기존 운송조약과는 달리 도입되었다. 동 운송법조약은 강행규정으로서 운송인과 화주가 책임과 의무를 감경시키는 계약은 무효가 되지만, 대등한 교섭력을 지닌 운송인과 화주간 대량 정기 화물 운송계약은 동 강행규정을 적용하지 않아도 된다.

즉, 대량 정기 화물운송계약을 통하여 운송인과 화주는 각각 책임과 의무를 강화할 수도 낮출 수도 있다는 말과 일맥상통한다. 동 계약을 체결하지 못하는 소형화주는 대형화주보다 불리한 점이 있다.⁷⁾

셋째, 감항능력주의 의무는 발항시에만 국한되는 것이 아니라 전 항해에 대하여 계속된다.

넷째, 지연손해에 대해서는 운송인과 화주간 '합의된 시간'⁸⁾에 화물이 운송되지 못 할 경우, 운송인의 책임제한액은 운임의 2.5배로 확정되었다.

동 조약 주요 내용에 대해서만 간략하게 정리하였으나, 그 내용이 방대하고 전문적인 법률용어가 많아 선사 담당자의 이해도가 떨어질 수밖에 없을 것이다.

이에 우리 정부에서는 동 조약에 대한 대응방안과 기존 운송조약과의 비교분석을 위해 2008년 6월경 연구용역을 실시할 계획이다.

2008년 6월 16일 -7월 11일 까지 제 41차 UNCITRAL회의가 개최된다. 동 회의에 선주책임에 관해 불합리한 사항에 대해 마지막으로 우리 업계 입장을 전달할 예정이나, 강대국들의 논리에 밀려 업계 입장 반영 가능성은 높지 않다.

제13차 ASF 선박보험법제위원회 중간회의 입장은 대량장기정기화물운송계약으로 인해 선주국 뿐

만 아니라 화주국도 동 조약에 대한 비준을 하지 않을 것이며, 선주책임제한액의 대폭 증액으로 아시아역내 국가들은 비준을 하지 않을 것이라는 점을 확인했다.

국내 대응 현황으로는 2008년 4월 4일, 국토해양부에서 동 조약 관련 설명회를 개최하고 국내 이해당사자의 의견 교환하였으며, 화주측은 환영을, 선주측은 우려를 표명하였다. 이에 대한 의견조율이 필요할 것으로 판단된다. 향후 정부입장에 우리 협회 의견을 최대한 반영하여 2008년 6월 UNCITRAL 회의에 의견을 개진할 예정이다.

동 조약에 대한 우리 협회 입장은 다음과 같다.
①ASF 선박보험법제위원회와 ASF 차원에서 선주 상호간 책임과 의무가 어떻게 상향 또는 하향되는지 동 협약 초안과 헤이그 규칙, 헤이그-비스비 규칙, 함부르크 규칙과의 비교 분석이 필요함
②특히, 항해과실 면책 폐지와 감항능력주의 의무의 전항해 지속이 해운업 경영에 큰 부담으로 작용할 것이며, 이에 ASF 차원에서 2008년 6월 개최될 UNCITRAL 총회시 아시아 선주의 우려를 전달해야 함

현재의 흐름상 동 조약에 대한 우리 업계 입장을 반영시키기는 어려울 것이나, 마지막까지 업계의 우려사항을 피력하고, 반영시킬 것이다.

▶ HNS협약 개정의정서 초안개발

HNS 협약⁹⁾이란 위험·유해물질(HNS, Hazardous & Noxious Substances)에 의한 오염사고 발생시 그 책임과 손해배상에 관한 국제협약이다. 1996년 채택되었으나, 현재까지 10개국만 비준하여 협약 발효 요건 충족시키지 못하고 있다.

4) 동 협약이 복합운송을 다루고 있다는 점을 감안해야 함. 만약 유럽 내 도로에서 화물손해가 발생한 경우 운송인 책임제한액이 18 SDR/Kg으로 해상운송시 보다 훨씬 높음. 해상과 도로로 화물이 운송되면서 불분명한 손해가 발생한 경우 동 협약을 적용함(도로운송보다는 낮은 책임제한액 적용)

7) 소형화주는 대형운송인이 불공정한 계약체결을 중용할 가능성에 대해 우려하고 있음

8) 각국 국내 법원에서 합의된 시간에 대해 판단을 내리는 것으로 결정



협약 적용대상 물질은 비지속성 유류, 유해액체 물질, 포장상태 유해물질, 산적액체물질, 산적고체 위험물, LNG, LPG 등 6천종에 달하고, HNS에 의한 오염사고와 HNS에 의한 화재와 폭발사고에 의한 피해의 손해에 대하여 보상한다.

협약 적용대상 선박은 200톤 이상 HNS를 운송하는 선박으로 200톤 이하 내항선은 계약국의 판단에 따라 제외 가능하다. HNS협약 주요 내용은 다음과 같다.

▶ 오염사고 발생시 손해배상 절차

제1단계는 선주가 가입한 보험을 이용하여 협약에서 정한 금액까지 오염사고에 의한 피해에 대하여 손해배상하는 것이다.

그리고, 제2단계는 선주(보험사)가 오염사고 피해자에게 충분한 보상을 못할 경우, HNS Fund가 추가적으로 보상하는 것이다.

▶ HNS Fund

HNS 협약은 IOPC의 CLC와 FUND 협약⁹⁾을 모델로 제정되어, 해상운송으로 HNS를 수령 받는 자로부터 분담금을 받아 기금을 조성한다. HNS

Fund에는 4개의 계정(Oil¹⁰⁾, LNG, LPG 및 기타 물질)으로 구성되어 있다.

다음의 사유로 협약 비준 실적이 저조하여 'HNS Focus Group'은 협약 개정의정서 개발 착수하였다. 첫째, LNG 계정에 분담금 납부 문제¹²⁾ 둘째, 수령인에 대한 정의 문제¹³⁾ 마지막으로 협약 비준 시 또는 이후 매년 '분담금 납부 기준이 될 화물량 보고서(contributing cargo report)'를 제출하지 않고 있음을 이유로 해서 동 그룹은 2008년 3월12일 회합, 다음의 내용을 의정서 초안에 삽입하였다.

① LNG 수입자를 수령인으로 간주하고 분담금을 전적으로 납부케 하자는 안

② 분담금 납부 기준인 화물량을 IOPC 사무국에 보고할 때 포장상태 HNS를 제외하자는 안(화물량 보고당사자인 정부가 포장상태 HNS 화물량을 관리감독하기가 어렵기 때문(소량인 경우가 대부분임)에 IOPC에 보고하기가 어려움. 개정의정서(안)에 따르면 포장상태 HNS가 HNS Fund에 기여할 필요가 없어지게 되므로, 포장상태 HNS에 의한 오염사고시 일반계정에서 보상해야 하므로 포장 상태 HNS 수령인 이외의 수령인들이 부담하게 됨. 선화주간 공동 분담 정신에 위배됨으로 해서 포장상태 HNS 운송인의 선주책임제한액을 상향조정하는 안

9) International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996

10) 지속성 유류 오염사고에 관한 협약

11) 비지속성 유류

12) 협약 상 분담금 납부자는 양륙항에서 양륙직전에 소유권을 갖는 자로 규정됨. 그런데 양륙직전 소유자는 무역거래조건(FOB, CIF, DES)에 따라 달라져 통상적으로 50%정도씩 각각 LNG 수입자와 수출자가 양륙직전 소유권자(HNS Fund LNG 계정에 50대50의 비율로 분담금을 납부)임. 그런데 개정 의정서(안)에 따르면 LNG 수입자가 100% 소유권자가 됨으로 해서 HNS Fund LNG 계정에 분담금을 전적(50% → 100%)으로 납부해야 할 것임. FOB 및 CIF로 하면 소유권이 선적시에 수입자에게 넘어오지만, DES(Delivered Ex Ship, 착선인도가격조건)로 하면 소유권이 선적 시에 넘어오는 것이 아니라 입항하여 양륙 시에 넘어오는 것임

최근 한국가스공사는 예멘 LNG사와 FOB계약(2008년~2028년), 러시아 LNG사와 FOB계약(2008년~2028년), 말레이시아 LNG사와 DES계약(2008년~2028년)을 체결하였음. 개정 의정서(안)가 채택되고 발효된다면, 가스공사의 부담이 증가할 것이며 우리나라 LNG 소비자공급가가 올라 국민경제에 파급효과가 클 것임

2008년 3월 14일 모나코에서 개최된 IOPC Fund 회의에서 HNS협약을 주제로 논의한 결과, 분담금 납부에 대한 형평성 차원에서 LNG 수입자도 부과하기로 합의하고, 2008년 10월에 IMO 법률위원회 회의에 상정해 통과시킬 예정. 우리나라와 일본정부는 LNG 수입자에 분담금 부과 안을 최종적으로 채택되지 않도록 노력할 방침임

13) 협약상 수령인은 'Packaged HNS(포장상태 위험유해물질)' 및 'HNS in bulk(산적 위험유해물질)'를 해상을 통해 수령 받는 자로 규정하고 있음. 이에 'Packaged HNS 수령인 개념을 수령인의 정의에서 제외시키자는 것임

도 포함)

③ ‘분담금 납부 기준이 될 화물량 보고서 (contributing cargo report)’ 미제출에 대한 징계 조치(화물량 보고서를 1년 이내에 제출하지 않으면 HNS Fund로부터 보상받지 못하게 하자는 안)

동 협약 개정의정서에 대한 쟁점사항은 협약 개정의정서가 채택·발효되면 포장상태 HNS 수령인은 더 이상 HNS Fund에 분담금을 납부하지 않게 되어, 산적 HNS 수령인은 HNS Fund 분담금을 전적으로 부담해야 한다는 점¹⁴⁾이다. 이렇게 된다면, 산적 HNS 수령인은 자신의 부담을 경감하기 위해 포장상태 HNS 운송인의 책임제한 증액을 요구하고 있으며, 이에 몇몇 선주단체와 정부는 반대를 하고 있는 상황이다.

하지만, 포장상태 HNS 운송인이 책임제한 증액을 계속 반대한다면, 결국엔 HNS Fund 체계(상기 언급된 2단계)가 깨질 염려가 있다. 따라서 해운업계에서는 협약 개정의정서 개발 및 채택 저지를 위해 동 협약의 조기 발효가 필요하다고 주장하고 있다. 협약 개정의정서가 채택될 경우 협약에서 정한 운송인과 수령인간의 책임 분배 원칙이 손상될 것을 우려하고 있다.

제13차 ASF 선박보험법제위원회 중간회의는 동 협약 의정서 채택 저지하기 위해, 협약을 조기에 발효시켜야 한다고 결의하였다.

그러나, 의정서 초안이 국제적이고 선주와 화주 간 책임원칙을 고수하고 국제적으로 통용될 수 있는 해법을 제시한다면, 동 위원회는 이를 지지할 것이라는 입장을 표명했다. 아울러, LNG 관련 분담금 논의 결과가 LNG 수입국과 수출국 모두를 만족시키지 못했다는 점에서 우려를 표명하였다.

HNS협약과 관련하여 국토해양부는 동 협약 비

준 여부에 관한 용역을 실시할 예정이다. 지식경제부와 한국가스공사간 회의를 개최했으나, 현재까지 특별한 조치는 없는 실정이다.

우리 협회는 현재 협약에 명시된 선주와 위험·유해화물 관련 당사자간 책임에 대한 형평성이 깨져서는 안 된다는 입장을 주장하고 있다. 금년도 6월에 중국에서 개최될 제17차 ASF에 이러한 의견을 피력할 예정이다.

▶ 선주의 민사책임 및 재정보증에 대한 EU규칙 초안

1999년 2월 에리카 호 오염사고 이후 EU는 대대적인 안전강화 및 환경보호 조치를 단행하였다. ‘Maritime Safety Package I’, ‘Maritime Safety Package II’ 라는 통칭 하에 2001~2002년 중 여러 가지 안전강화 규칙이 제정, 시행하였다.

하지만, 2002년 11월 프레스티지 호 오염사고가 발생하여 『Maritime Safety Package III』라는 일련의 해상안전통합정책(7개 규칙으로 구성)이 기획되었다. 동 통합정책에 포함된 『선주의 민사책임 및 재정보증에 관한 EU규칙¹⁵⁾』은 선주의 민사책임을 강화하고 그에 따른 재정보증을 강제하고 있다. 유럽집행위원회는 동 규칙 초안을 2005년 11월 유럽이사회에 제출하였다.

동 초안의 주요 내용은 다음과 같다.

- 해상채권제한협약(LLMC)¹⁶⁾ 96년 개정협약을 EU법률로 수용¹⁷⁾
- HNS 협약, Bunker 협약¹⁸⁾ 의 선주책임 관련 국제협약에 대하여 EU 회원국들의 조속한 비준 유도
- 선원송환재정보증제도 도입
- 선주책임에 대한 재정보증증서 발급제도 도입

14) HNS Fund에 기여하는 자는 포장상태 HNS 수령인과 산적 HNS 수령인임. 협약 의정서 발효시 더 이상 포장상태 HNS화물 수령인이 HNS Fund에 기여할 필요가 없음. 자동적으로 산적 HNS 수령인의 부담이 증가할 것임

15) 초안 Draft EU Directive on Civil Liabilities and Financial Responsibilities of Shipowners



국제민간해운단체의 끊임없는 로비에도 불구하고, 유럽의회는 2007년 3월 EU규칙 초안을 원안대로 승인하여, EU회원국들의 비준을 기다리고 있다.

동 규칙에 따른 선주의 부담사항은 △전통적인 선주책임제한 권리 침해한다는 것이다. 즉, 'intent or recklessness with knowledge¹⁶⁾'의 전제하에 행해진 과실의 경우 책임제한 권리를 금하고 선주의 무한책임을 부과하고 있는 것이 현행제도의 골격이지만, EU 규칙에는 'gross negligence²⁰⁾'라는 용어를 새로 도입하여 "누가보아도 취했어야 할 통상적인 주의의무를 해태할" 경우로 확대하였다.

△재정 증명서(financial security) 발급 및 선내비치를 강제하고 있다. △선박의 무해통항권리 침해²¹⁾ 하고 있다. △LLMC 비체약국 소속 선박의 선주책임제한액 상향하고 있다.

EU회원국 중 일부는 현재 동 규칙을 자국 법제로 수용하지 않고 있어, 유럽이사회는 최근 동 EU 규칙 개정을 위해 회합하였다. 해운업계의 우려를 상당 부분 고려하여 동 규칙 개정안을 발표하였으나, 여전히 강제보험 및 선주책임제한액 상향조정은 원안대로 포함되어 있는 실정이다.

금번 중간회의에서는 P&I 보험증서업무상 혼선 가능성이 있으며, 현재 피해를 입은 자들에게 최대한 신속히 배상 가능한 최고 금액을 정하는 선주책임제한제도의 기능에도 역시 혼선가능성이 있다는 우려를 표명하였다. 아울러 동 위원회는 EU의장국의 절충안에 주목하지만, 여전히 동 규칙에 대한 우려를 멈출 수가 없다는 입장을 밝혔다.

현재 해운업계 입장은 동 규칙의 사문화(死文化)를 기대하고 있고 있으며, 우리 협회는 오염사고 발생에 따른 손해배상제도의 강화가 직접적으로 해상안전의 증진에 도움이 될 수 있다고는 볼 수 없음을 강조하고 전통적으로 이미 정착된 선주책임제도의 근간을 바꾸는 동 규칙은 EU 역내뿐만 아니라 전세계적인 혼란을 야기함을 유럽이사회가 감안하여 동 EU규칙을 개정하기를 고대하고 있다.

EU의 법제에 대해 우리 정부나 업계가 실질적인 개정을 이끌어 낼 수는 없을 것이다. 하지만 우리 협회는 아시아선주와의 연대뿐만 아니라, 국제해운 민간단체와의 협력을 통해 선주에게 부담이 되는 사항에 대한 개정을 이끌어 낼 계획이다.

▶ 선박연료유협약 발효

선박연료유협약이란 선박연료유에 의한 오염사고 발생시 선주 민사책임에 관한 국제협약이다. 발효시점은 2008년 11월 21일로, 현재 동 협약을 비준한 국가는 바하마, 불가리아, 크로아티아, 사이프러스, 에스토니아, 독일, 그리스, 아이슬란드, 자메이카, 라트비아, 리투아니아, 룩셈부르크, 폴란드, 사모아, 시에라리온, 싱가포르, 슬로베니아, 스페인, 통가, 영국으로 20개국이다.

동 협약의 주요 내용으로는 △1976 LLMC 수준의 선주책임제한액을 요구하고 △협약 적용 대상 선박은 총톤수 1,000톤 이상 일반화물선(유조선 제외)으로서 △협약 요건에 따라 보험증서 유지 또는 기타 재정보증서를 유지해야 한다.

16) International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976

17) 1996 LLMC 선주책임제한액은 1976 LLMC보다 250~300% 인상된 금액임

18) International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

19) 우리 상법에서는 이 문구를 "고의 또는 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게"라고 번역하여 수용

20) EU 규칙 본문에 "gross negligence"를 "conduct showing an unusual lack of due diligence and care, and a consequent disregard of what should in principle have been clear to everyone in a given situation"으로 정의함

21) EU 회원국의 관할수역(EEZ) 진입하는 300톤 이상 선박은 증서를 소지하고 있다는 사실을 최소 24시간 전에 관계당국에 보고해야 함. UNCLOS에 따르면 연안국은 영해(territorial sea)에 관할권을 행사할 수 있다고 규정된 바, 배타적경제수역까지 관할권 행사범위를 넓힌 것임

즉, 협약 비체약국적 선박이 체약국 소재 항만을 이용하기 위해서는, 당해선박은 보험증서 및 기타 재정보증서에 대해서 체약국의 유효인증서를 발급받아 유지해야 한다.

이와함께 △보험자에 대하여 피해자의 직접청구권을 인정하고 △CLC와 Fund 협약을 모델로 제정되었기 때문에, 기타 책임과 배상절차는 비슷하다.

하지만 동 협약 발효에 따른 문제점을 생각해 볼 수 있다. 비체약국적 선박의 보험증서 및 기타 재정보증서에 대하여 체약국 유효인증서를 2008년 11월 21일까지 취득해야 한다. 이에 대해, 국제 P&I 클럽은 상기 문제점에 대한 해결방안을 조만간 발표하겠다고 전하였다.

국내적으로 우리 정부는 동 협약 비준 필요성에 대한 연구용역을 2008년 6월 착수할 예정이지만, 동 협약 일부 조항을 ‘유류오염손해배상보장법’ 전부 개정안에 일부 수용하여 입법예고를 할 예정이다.

즉, 동 협약 비준에 긍정적으로 생각하고 있다는 점이다. 하지만, 자칫 우리 정부의 비준이 늦어질 경우 우리나라 선대의 체약국 유효인증서 발급과 관련된 행정적인 부담이 가중될 가능성이 농후하다.

우리 협회는 원칙적으로 금번 국제 P&I 클럽 발표에 환영을 표하면서, 우리나라 선대의 체약국 유효인증서 발급과 관련된 행정적인 부담이 가중될 것으로 예상되므로 국제 P&I 클럽과 동 협약 체약국에서 시급히 해결방안을 마련해 줄 것을 촉구하는 한편, ASF 차원에서도 이 문제를 거론할 예정이다.

▶ 통합 보험증서 모델 개발

2007년 5월 나이로비에서 개최된 IMO 외교회의에서 통합 선박보험증서(single model insurance certificate) 개발에 대한 결의서를 채택하였다.

2007년 10월 개최된 제93차 IMO 법률위원회는 IMO 사무국에게 통합 증서 개발을 요청하였다.

우리 협회는 동 증서 개발에 적극 환영을 표했으며, 마찬가지로 제17차 ASF에 지지의사를 밝힐 예정이다.

▶ 기타 안건

보험업계의 선원 및 육상 선원관리 실태 평가에 대해서도 해운업계가 크게 우려하고 있다.

합동선박보험위원회(Joint Hull Committee, JHC)²²⁾는 2006년 4월7일 “선주(피보험자)가 검사원(surveyor)을 고용하여 육상 선박관리 실태 보고서(surveyor's report)를 작성케 한 후, 그 보고서를 바탕으로 해상보험업자와 선주가 보험계약을 체결토록 하는” 조항(JH 2006/010C, office management assessment)을 신설하였다.

동 위원회는 해상사고의 주 원인이 선원(자질) 부족이라 단정한 후, 2007년 9월21일 ‘JH 2006/010C’를 개정하여, 육상 선원관리뿐만 아니라 선원까지 평가범위를 확대하는 조항(JH 2007/010C, crew and office management assessment)을 발표하였다. 개정 조항의 주요 내용은 △선주는 보험계약 체결 전, 검사원을 고용하여 선원과 육상 선원관리 실태에 대한 보고서를 작성케 하고 △동 보고서는 해상보험업자에 제출되어, 보험계약에 참고가 될 것이며 검사원 고용비용은 선주(피보험자)가 부담한다는 것이다.

제13차 ASF 선박보험법제위원회 중간회의는 동 안건 관련 입장을 표명하지 않았다.

국내적으로는 동 조항 개정 발표 이후 아직까지 우리나라 해상보험사에 적용사례가 보고된 적 없는 것으로 파악되고 있다.

22) joint initiative of the International Underwriting Association of London(런던국제보험협회) and Lloyd's Underwriters' Association(로이드보험자협회)