

해상운송에 있어 전쟁위험에 관한 소고

윤 현 노*

目 次

- | | |
|---------------------|---------------------|
| I. 시작하는 말 | 2. 해상보험제도 개관 |
| II. 해상운송의 개념과 특성 | IV. 해상운송에 있어 전쟁의 위험 |
| 1. 해상운송의 개념 | 1. 전쟁위험의 개념 |
| 2. 해상운송의 특성 | 2. 보험자의 면책 |
| III. 해상에서의 위험과 보험제도 | 3. 대안의 검토 |
| 1. 해상 고유의 위험 | V. 맺음말 |

I. 시작하는 말

지난 2022년 2월 24일 러시아의 침공으로 시작된 '러시아-우크라이나 전쟁'에 이어 최근 2023년 10월 7일에 팔레스타인의 준군사조직인 하마스가 이스라엘을 침공하면서 시작된 '하마스-이스라엘 전쟁'까지 지금도 지구상에는 크고 작은 무력충돌이 꾸준히 일어나고 있다.

우리나라도 휴전중인 국가로서 지구상 몇 안되는 분쟁지역 중 하나이기에 늘 전쟁의 위험에 노출된 상황이며, 부존자원이 충분하지 않은 관계로 대외무역 의존도가 높은 경

■ 투고일자 : 2023년 11월 13일, 심사일자 : 2023년 12월 12일, 게재확정일자 : 2023년 12월 22일.

* 부산대학교 대학원 법학과 석사과정

제구조를 가질 수밖에 없으므로 전쟁으로 인하여 국제운송에 차질이 발생하면 심각한 위기에 봉착할 수도 있다. 당장 우리나라의 전쟁은 아니지만 앞서 말한 두 곳의 전쟁으로 선박들의 통항에 제한이 발생하고 그에 따른 물류비의 상승으로 국내 기업들의 국제 무역수지에 많은 어려움이 발생하는 현실이다.

아래에서는 전쟁으로 인하여 해상운송에 있어 어떠한 문제가 발생하는지를 살펴보고, 그동안 전쟁의 위험뿐만 아니라 해상에서 마주할 수 있는 위험에 관하여 어떻게 대비하여 왔는지를 검토함으로써 우리나라의 유사시는 물론, 주변국의 긴장상태에서도 안정적인 경제활동을 할 수 있는 방안에 관하여 생각해보기로 한다.

II. 해상운송의 개념과 특성

1. 해상운송의 개념

(1) 국제운송의 의의

인간이 생존하기 위해서는 의복, 식료품 그리고 주거지 등이 필요하다는 것은 익히 알려져 있는 사실이다. 따라서 인간은 생존을 위하여 지구상 천연의 자원으로부터 앞서 말한 물품들을 직접 획득하거나 각종 자원을 활용 및 가공하여 해당 물품을 획득하였다. 이러한 행위를 통해 생존에 있어 일정 수준의 욕구를 달성하고 나면 보다 높은 수준의 욕구를 달성하기 위하여 자신이 획득한 물품 중 소비하고 남은 물품을 타인의 물품과 교환하기 시작하였으며, 교환의 과정에 있어 해당 물품의 가치를 보전하며 타인에게 전달할 수 있는 안전한 운송이 필요하게 되었다. 이렇듯 인간이 만들어 낸 생산품을 인간 상호간에 교환하거나 시장성 있게 만들기 위해서는 운송이라는 필수적인 매개수단이 필요한데 이 점이 학자에 따라서는 운송을 비록 직접적인 생산의 과정은 아니지만, 넓은 의미에서 생산수단 중 하나라고 보기도 하는 이유이다.¹⁾

과거를 거쳐 오늘날까지 인간은 상호간의 물품 교환을 위하여 운송수단을 발전시켜

1) 방희석, 국제운송론, 개정3판, 박영사, 2013, 5면

왔으며, 새로운 물품을 획득하기 위하여 자신의 활동 영역 또한 넓혀왔다. 그 결과 국경을 넘는 물품의 운송이 이뤄지게 되었으며, 이러한 국제간의 교환경제가 형성됨에 따라 인간과 재화의 공간적 거리극복과 장소적 이전을 가능하게 하는 용역인 '국제운송'²⁾이 등장하게 되었다.

(2) 국제운송에서 해상운송

해상운송(海上運送; maritime cargo transportation or sea cargo transportation)은 선박에 의하여 해상구간을 통해 화물을 운송하는 방식으로써 국제운송물량의 대부분을 차지하고 있다.³⁾ 이러한 해상운송은 항해술과 통신기술의 진보와 더불어 발달해 왔으며, 다양한 장점으로 인하여 세계 상품무역의 80% 이상을 점유하고 있다.⁴⁾ 과거에는 항구와 항구 사이의 운송을 해상운송으로 생각하였지만, 오늘날에 와서 해상운송은 컨테이너(Container)의 발명과 함께 육상 또는 항공운송과 연결되어 더욱 확장 또는 변화하고 있으며, 해상운송이라는 서비스가 없었다면 세계자원의 배분은 현재와 같이 이루어질 수 없었으며, 인류의 복지증진은 기대할 수 없었을 것이다.⁵⁾

이렇듯 해상운송은 인류와 각종 산업의 발달에 중요한 역할을 하지만, 우리나라의 국민경제와 관련시켜보면 더욱 그 중요성을 명확하게 파악할 수 있다.⁶⁾ 먼저, 자국의 선박을 다수 보유함으로써 자국 산업의 발전을 위한 원료를 우선하여 운송할 수 있으며, 이는 비상시에 자국선(自國船)-자국화(自國貨)원칙을 시행할 수 있는 원동력이 된다. 또한, 해상운송에는 필연적으로 운임이 지불되어야 하는데 자국의 선박이 아닌 외국의 선박에 의하여 해상운송을 하는 경우에는 운임의 결정을 위한 주도권을 가질 수 없어 국제무역수지가 악화될 위험이 있다. 실제로 최근까지 유행한 신종코로나바이러스로 인해 확대된 국가 간 교역에 비하여 부족한 선박으로 국내 수출기업에 물류차질의 어려움이 발생하였으나, 자국 선박의 투입으로 어려움을 극복한 사례가 있다.⁷⁾ 끝으로 해상운송

2) 방희석, 앞의 책(각주 1), 5면

3) 송선옥, 국제운송론, 개정4판, 두남, 2016, 33면

4) 장효은, 국제운송에서 해상운송인 보호제도에 대한 법적 고찰, 동북아법연구 제14권 제2호, 전북대학교 동북아법연구소, 2020, 291면

5) 방희석, 앞의 책(각주 1), 6면

6) 방희석, 앞의 책(각주 1), 14면 이하

7) 매일경제, 물류대란 막은 해수부·국적선사(<https://www.mk.co.kr/news/economy/9954704> - 최종방문

의 발달로 조선업 등 관련 산업이 발달할 수 있는 원동력을 제공할 수 있으며 이로써 고용의 창출도 가능하기에 국민의 일자리 또한 확대시킬 수 있다.

2. 해상운송의 특성

(1) 대량의 화물을 원거리까지 수송이 가능

해상운송의 가장 큰 특성은 대량의 화물을 원거리까지 수송이 가능하다는 점이다. 현재 선박의 건조기술이 발전하여 20,000개 이상의 컨테이너를 선적할 수 있는 선박이 해상운송에 투입되고 있으며, 원유(原油)는 물론, 산적(散積)화물을 많게는 수십만 톤(Ton)까지 한 번에 운송할 수 있는 규모의 선박도 운항되고 있으므로 해당 선박이 닿을 수 있는 곳이라면, 거리의 제한이 없는 수송이 가능하다.

이는 해상에서 선박을 통한 운송이, 다른 운송수단에 비하여 경쟁의 우위를 갖는 점으로써 선박만큼 단위수송력이 큰 운송수단은 없기 때문이다.⁸⁾ 이렇듯 단위당 운송비용이 저렴한 해상운송은 원거리 수송에 가장 많이 활용되고 있다.

(2) 운송로 선택의 자유성과 높은 국제성

해상에서의 운송은 바다를 운송로로 활용하기 때문에 한정된 경로를 활용해야 하는 육상 운송과는 다르게 그 운송로를 선택하는데 있어 상당한 자유를 갖는다. 국제법에 의해 공인된 해양자유 원칙(freedom of sea)에 의하여 공해(公海)에서 자유로운 항해가 보장되고 있다. 그러나 운송로 선택에 상당한 자유를 갖지만, 어느 특정 지점에서 다른 특정 지점까지의 가장 짧은 운송로는 해상이더라도 하나밖에 없으므로 이러한 특성은 운송로 선택의 자유라기보다 도로나 철도 등 운송을 위한 특별한 사회기반시설의 구축이 필요 없다는 점으로 이해할 수 있다.

또한, 공해를 자유롭게 활용할 수 있는 해상운송은 그만큼 개방된 시장을 갖는다. 즉, 세계 각국의 해운회사들이 하나의 바다에서 경쟁하고 있기에 해운회사 간의 연합과 경

2023.11.8.)

8) 방희석, 앞의 책(각주 1), 7면

쟁이 국제적으로 발생하고 있다.

(3) 운송비가 저렴하나 오랜 시간이 필요

해상운송이 다른 경로의 운송보다 경쟁력을 가지는 점으로 단위당 운송비용이 '저렴'하다는 점을 꼽을 수 있다. 이는 하나의 선박으로 다른 운송수단과는 비교할 수 없는 규모의 화물을 대량으로 운송할 수 있음인데, 대량화물의 운송은 필연적으로 운송수단의 이동에 낮은 속력을 수반한다. 그렇기 때문에 선박은 다른 운송수단에 비하여 낮은 평균속력을 가지며, 이는 운송에 있어 오랜 시간을 요구하게 된다.

Ⅲ. 해상에서의 위험과 보험제도

인류의 생존과 복지증진을 위한 국제운송에서 해상을 이용한 운송은 여러 가지 특성으로 중요한 역할을 수행하여 왔다. 그러나 운송의 무대가 되는 바다는 예로부터 특수한 공간으로 여겨졌는데, 이는 전통적으로 바다에서의 위험은 육상보다 높다고 받아들여져 왔기 때문이라고 할 수 있다.⁹⁾ 액체인 물로써 이루어진 해수면을 운송수단인 선박의 운송로로 활용하여야 하는 해상운송은 육상과는 달리 기후 또는 기상환경의 영향을 많이 받는다. 또한, 바다에서 사고가 발생하면 그 피해 역시 막대하다는 점도 쉽게 예상할 수 있는 바이다. 그렇기 때문에 과거부터 해상에서 발생할 수 있는 위험을 예측하고, 그에 따른 피해를 경감시키기 위하여 운송인은 물론, 화주(貨主)까지 많은 노력을 해왔으며, 그 결과로 해상보험제도를 발전시켜 올 수 있었다. 이에 아래에서는 이러한 해상보험제도와 그 보험이 담보하는 해상에서의 위험을 구체적으로 살펴보고자 한다.

1. 해상 고유의 위험

(1) 위험의 개념

보험의 핵심적인 전제가 되는 위험은 “위험이 없으면 보험도 없다”고 표현될 정도로 중요한 요소이다. 이러한 위험은 우연한 사고발생의 가능성으로서 불확실성을 본질적으

9) 송옥렬, 상법강의, 제13판, 홍문사, 2023, 351면

로 가지고 있어야 한다.¹⁰⁾ 우리 상법 제644조에 따르면 보험사고가 발생하였거나 발생할 수 없는 것인 때에는 보험계약을 무효로 하고 있다.¹¹⁾ 위험은 이러한 발생의 불확실성에 더하여 발생의 결과로서 손실을 가져오는데, 손실은 일반적으로 가치의 상실이나 감소를 의미하지만, 보험에서 인식하는 손실의 개념은 이러한 일반적 개념보다 그 범위가 좁다. 즉, 미래에 손실의 발생이 확실하다면 이는 보험에서의 손실로 인정되지 않으며, 가치의 상실이 금전으로 계산될 수 있어야 보험에서의 손실로 인정된다.¹²⁾ 이를 종합하면 우연한 사고의 발생으로 손실을 발생시킬 수 있는 불확실성을 위험으로 이해하고, 위험으로 인해 발생한 손실을 금전으로 계산할 수 있어야 보험에서의 손실로 인정할 수 있는 것으로 볼 수 있다.

그렇다면 위험으로 인한 손실을 왜 보험에서의 손실로 인정받고자 하는가? 그것은 바로 위험으로 인한 손실은 경제적 손실이 되어 개인적으로나 사회적으로 큰 부담을 안기기 때문이라고 한다.¹³⁾ 그동안 위험으로 인한 손실을 피하고자 손실의 원인이 될 수 있는 위험을 주도적으로 관리하기 위하여 그 방안으로 위험을 회피 또는 분산시키거나 발생할 위험을 회피 또는 분산할 수 없다면 위험의 결과인 손실을 통제하여 이를 최소화하거나 소정의 기금이나 예산을 확보하여 미리 스스로 위험을 대비하는 방안들이 활용되었던 것으로 보인다.¹⁴⁾ 다만, 이러한 방법들로는 위험을 온전하게 관리하는데 한계가 있어 '다수의 사람으로부터 기금을 모아서 미래의 손실을 입는 당사자에게 이 기금을 분배하는 원리'를 가진 '보험'이 등장한 것으로 보이며, 앞서 언급한 육상과는 다른 위험을 가지며, 사고의 발생 시 운송수단인 선박은 물론, 선박에 승선하고 있는 인명과 적재된 화물의 손실까지 예상이 되는 해상운송이 마주할 수 있는 위험을 관리하기 위한 새로운 방안이 필요했던 것으로 이해할 수 있다. 이에 아래에서는 해상운송 도중에 마주할 수 있는 해상 고유의 위험에 관하여 살펴보고자 한다.

10) 송옥렬, 앞의 책(각주 9), 227면

11) 상법 제644조(보험사고의 객관적 확정 효과) 보험계약당시에 보험사고가 이미 발생하였거나 또는 발생할 수 없는 것인 때에는 그 계약은 무효로 한다. 그러나 당사자 쌍방과 피보험자가 이를 알지 못한 때에는 그러하지 아니하다.

12) 구종순, 해상보험, 제2개정판, 박영사, 2006, 10면

13) 구종순, 앞의 책(각주 12), 15면

14) 구종순, 앞의 책(각주 12), 15-17면

(2) 해상 고유의 위험

해상에서 선박으로 화물을 운송하던 도중 어떠한 사고로 어떠한 손실이 발생할까? 먼저, 운송수단인 선박끼리 충돌하는 경우 또는 선박이 육상의 구조물과 충돌하여 운송수단인 선박이 파손 또는 침몰할 수 있는 위험이 있다. 여기에 더하여 해당 선박에 승선하고 있던 여객 또는 선원들이 바다에서 생명을 잃을 수 있으며, 화물 또한 바다에서 잃어버릴 수 있다. 이러한 직접적인 손해에 더하여 운송인은 화물의 운송을 완수하고 받을 운임을 못 받게 되는 경우도 발생할 수 있다. 그렇기 때문에 이렇게 막대한 손실을 발생시키는 위험을 구체적으로 식별하고, 이를 관리하기 위하여 노력할 필요가 있을 것이다.

영국 해상보험법 제55조 제1항은 “보험증권에 달리 기재되어 있지 않은 한, 보험자는 담보위험에 근인(proximate cause)하여 발생한 손해에 대한 보상책임을 부담하지만, 앞서 언급한 바에 따라 담보위험에 근인하여 발생하지 않은 손해에 대해서는 보상책임을 부담하지 않는다”고 규정하고 있다.¹⁵⁾ 여기에 더하여 제1 부칙(First SCHEDULE)의 ‘보험증권의 해석규정(RULES FOR CONSTRUCTION OF POLICY)’ 제7조에서 ‘해상 고유의 위험(Perils of the seas)’을 “오로지 우연한 사고 또는 그로 인한 재해에 관한 것으로, 통상적인 바람과 파도의 작용은 포함하지 않는다”고 규정하고 있다.¹⁶⁾

이와는 다르게 우리 상법은 제693조로 “해상보험의 보험자가 해상사업에 관한 사고로 인하여 생길 손해를 보상할 책임이 있다”고 정하고 있으면서, 제706조로 보험자의 면책사유에 관해 몇 가지 규정을 예시적으로 두고 있을 뿐, 해상 고유의 위험에 관해서는 별도의 규정을 두고 있지 않기에, 우리 상법의 해석상 해상 고유의 위험에 관하여는 보험증권과 약관의 기재에 따를 수밖에 없다.¹⁷⁾ 다만, 상법 제796조 제1호에서 운송인

15) 영국 해상보험법 제55조(Included and Excluded Losses) (1) Subject to the provisions of this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but, subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against.

16) The term “perils of the seas” refers only to fortuitous accidents or casualties of these as. It does not include the ordinary action of the winds and waves.

17) 이정원, 영국 해상보험법의 몇 가지 문제에 대한 고찰 - 대법원 2017.6.19. 선고 2016다270407 판결, 저스티스 통권 제181호, 한국법학원, 2020, 236면

의 면책사유로 정하고 있는 ‘해상이나 그 밖에 항행할 수 있는 수면에서의 위험 또는 사고’를 통상적인 용례에 따라 해상 고유의 위험을 규정한 것으로 해석하는 견해가 있다.¹⁸⁾

해상 고유의 위험은 ‘해상의 위험(Perils on the sea)’와는 구별된다고 한다. ‘해상의 위험’은 바다 위에서 발생하는 모든 위험이나 사고를 말하는 것으로서 이를 예견할 수 있거나 방지할 수 있는 위험 및 해상 등의 수면에 특유하지 않은 위험까지도 포함한다.¹⁹⁾ 이 ‘해상의 위험’에서 ‘해상 등의 수면에 특유하고, 예견할 수 없으며 방지할 수도 없는 위험’²⁰⁾을 분리하면, 이를 ‘해상 고유의 위험’으로 이해할 수 있다.

2. 해상보험제도 개관

위험으로 인해 발생하는 경제적 손실로 인한 피해를 막기 위하여 당사자는 앞서 언급한 바와 같이 여러 가지 방안으로 위험을 관리하고자 한다. 하지만 아직도 미지의 영역인 해상에서의 위험은 온전히 관리하기는 어려운 현실이며, 그렇다고 국제운송에서 해상을 통한 운송을 포기할 수 없는 상황이다. 그렇기 때문에 오래전부터 보험의 형식으로 해상에서 발생할 수 있는 위험을 관리해 왔으며, 해상보험제도 역시 꾸준히 발전해 왔다. 아래에서는 현재의 해상보험을 몇 가지 기준으로 분류함으로써 개관하고자 한다.²¹⁾

(1) 담보 목적에 따른 분류

먼저 보험이 담보하는 목적물이 무엇인가에 따라 구분할 수 있다. 선박소유자가 소유하는 선박이 전손되거나 분손된 경우에 소유자가 입은 피해를 보상할 것을 목적으로 하는 선박보험이 있으며, 화주가 운송인이 운송중인 화물(적하)의 손해에 대하여 보상받기 위해서 가입하는 보험으로 적하보험이 있다. 만일, 화물을 적재한 상태의 선박이 바다

18) 최종현, 해상법상론, 박영사, 2009, 295면

19) 최종현, 앞의 책(각주 18), 296면

20) 해상 고유의 위험을 식별하는 요건으로 표현된다. 자세한 내용은 ‘이정원, 앞의 논문(각주 17), 237면 이하

21) 김인현 · 권오정, 해상보험법, 제2판, 법문사, 2021, 7-11면 요약

에서 항해하던 도중 침몰 한다면 선박보험자는 선박보험을 가입한 선박소유자에게 보상을, 적화보험자는 선박의 침몰로 인해 화물에 피해를 입은 화주에게 보험금을 지급하면 될 것이다.

한편, 선박의 건조는 상당한 시일이 소요되기 때문에 건조중인 선박에 화재와 같은 불의의 사고가 발생한다거나 건조 막바지 절차인 시운전 도중에 침몰하는 경우가 있다. 하지만 건조중인 선박은 아직 정식 선박이 아니기 때문에 위의 선박보험이 아닌 선박건조보험으로 보험을 가입한다. 끝으로 피보험자가 부담하는 손해배상책임을 목적으로 하는 책임보험이 있다. 선박소유자는 선박을 운항하며 불법행위 혹은 채무불이행책임을 부담할 수 있는데, 이때 자신이 부담하게 될 책임으로 인하여 입는 손해를 전보받을 목적으로 책임보험에 가입하게 된다. 해상보험에서는 주로 '선주상호보험조합(P&I 클럽)'이 책임보험자가 된다.

(2) 보험자의 성격에 따른 분류

보험자가 영리를 목적으로 하는지 아니면 비영리를 목적으로 하는지에 따라서도 분류할 수 있다. 먼저 보험자 스스로가 상인으로서 영리추구를 목적으로 하는 보험으로 보험자가 일정한 이윤을 추가하여 보험료를 정하는 영리보험이 있으며, 보험자가 곧 피보험자가 되는 상호보험이 있다. 앞서 언급한 해상보험의 책임보험자가 주로 되는 '선주상호보험조합'이 이에 해당한다. 선주상호보험조합은 선박소유자들이 영리보험자들이 부보하지 않는 다양한 위험들을 보험에 부보시키기 위하여 자신들이 피보험자이면서 보험자가 되도록 하였다.²²⁾ 상호보험은 영리를 목적으로 하지 않기에 회계연도 개시시에 선급보험료(advance call)를 받고, 연도말에 추가보험료(supplementary call)를 각출받게 된다

(3) 보험자와 보험계약자의 관계에 따른 분류

보험계약자가 곧 피보험자가 되거나 보험계약자와 피보험자가 서로 다른 경우가 있다. 즉, 선박소유자가 직접 계약의 당사자로서 선박보험회사와 선박보험계약을 체결하

22) 박세민, 보험법, 제6판, 박영사, 2021, 24면

여 보험의 목적물인 선박에 사고가 발생하면 자신이 직접 보험금을 수령하는 보험이 보험계약자가 피보험자가 되는 보험이며, 선체용선자가 선박보험회사와 선박보험계약을 체결하고, 선박에 사고가 발생하면 해당 보험사고의 보험금 수령권자를 선박소유자로 지정하는 경우가 보험계약자와 피보험자가 서로 다른 보험이다. 이러한 경우 보험계약 당사자가 선체용선자이므로 보험계약의 취소권자도 선체용선자이며, 보험료 납부 의무 역시 선체용선자에게 발생한다. 다만, 우리 상법 제639조 제3항은 보험계약자가 파산선고를 받는 등 보험료를 지급할 상태가 아닌 경우에 피보험자(선박소유자)가 보험에 관한 권리를 포기하지 않는다면 보험료를 대신 지급할 의무가 있는 것으로 규정하고 있다.

(4) 유사 개념

각 단체에 소속된 사람들이 자신들의 위험을 회피하기 위하여 단체로 공제를 만들어 사고가 발생하는 경우 공제보험금을 지급하는 경우가 있다.²³⁾ 이 공제는 보험과 유사하지만 특정 단체 또는 직장에 소속된 사람들만 가입대상이 된다는 점에서 보험과 다르다. 이어 공통의 목적을 가진 사람들이 일정한 사고의 경우에 도움을 주기 위하여 자금을 모아두고 사고가 발생하는 경우에 이를 지급하는 경우가 있다.²⁴⁾ 이 또한 보험과 유사한 목적을 가지지만 보험이 아니기에 보험료를 납부할 필요가 없다. 경우에 따라서는 기금도 사후적으로 처리하기 때문에 기금에서 정하는 사고가 발생하지 않은 경우에는 보험에 비하여 많은 절약이 된다.

IV. 해상운송에 있어 전쟁의 위험

해상운송은 운송로 선택에 높은 자유를 갖기에 각 국가의 영해에 속하지 않는 공해를 자유로이 이용하기도 하지만, 원거리를 운송하다보면 여러 국가의 영해나 접속수역 또는 경제수역 등을 통항하는 경우도 많이 있다. 이러한 해상운송의 특성으로 위에서

23) 국내에서는 내항선 선박소유자들이 설립한 한국해운조합이나 예선업자들이 설립한 한국예선업협동조합 등에서 운영하는 공제가 있다

24) 선원임금채권지급보장 기금, 유류오염손해배상보장기금 등이 있다.

언급한 해상 고유의 위험뿐만이 아니라 국가 간의 분쟁 또는 테러(terror)의 위험 그리고 일부 국가에서는 최근까지도 해적에 의한 위험에도 노출될 수 있다. 또한, 과거에는 무역선인 상선(merchant ship)도 무장을 하면 바로 군함(warship)으로 활용할 수 있었기에 서로간의 경계가 모호하였으므로 해상운송 도중에 마주할 수 있는 위험으로 '전쟁'을 쉽게 예측할 수 있었다. 그러나 현대에 와서는 군함과 상선의 역할이 구분되어 무역선인 상선이 전쟁과 직접적인 연관을 갖지는 않지만, 국제성이 강한 해상운송에서 운송로에 전쟁이 진행 중인 연안국이 있다면 전쟁에 의한 피해의 위험은 무시할 수 없는 점도 사실이다.

1. 전쟁위험의 개념

국가와 국가, 또는 교전(交戰)단체 사이에서 무력을 사용하여 싸운다는 의미(표준국어대사전)를 갖는 '전쟁'은 인류의 역사 상 떼려야 뗄 수 없는 관계로, 한 역사가(Arnold Joseph Toynbee)는 인류의 역사를 '도전(挑戰)과 응전(應戰)의 역사'로 표현한 바도 있다. 이렇듯 인류의 역사에서 끊임없이 이어지고 있는 전쟁은 국제운송에 있어 간과할 수 없는 위험이며, 상황에 따라서는 적대국 군함이 아닌 상선에 대한 공격도 발생할 수 있다. 물론, 무차별적으로 교전국 연안을 항해하는 선박에 대하여 공격을 가하지는 않겠지만, 적대국의 경제적 고립을 목적으로 관련 선박에 대한 공격이 발생할 우려도 있다. 실제 최근 우크라이나와 교전 중인 러시아가 흑해에서 민간 선박의 항로에 폭발물을 투하한 바 있다.²⁵⁾

이러한 전쟁에 의한 위험을 관리하기 위하여 과거에는 보험으로 전쟁의 위험을 해상의 위험 중 하나로 담보하여 왔다. 실제 나폴레옹 전쟁(Napoleonic wars: 1792-1815) 이전에는 표준보험증권에서 전쟁위험을 제외시키는 일이 없었다.²⁶⁾ 특히, 해상보험에서는 전쟁의 위험에 대하여 '국가 또는 교전단체 간의 힘에 의한 투쟁상태 내지 투쟁행위'라고 가리키는 국제법에서의 정의²⁷⁾보다는 다소 폭 넓게 규정하고 있는데, 담보의 범위가

25) 글로벌이코노믹, "러시아, 우크라이나 해상 수출 통로 폭격"

(https://www.g-enews.com/ko-kr/news/article/news_all/2023110122103969f0fb06a6aa_1/article.html - 2023.

11. 8. 최종방문)

26) 문병일, 전쟁위험·전쟁보험, 해상보험법연구 제1권, 해상보험법연구회, 2005, 35면

27) 이시환, 해상보험에 있어서의 전쟁위험에 관한 일고찰, 한국보험학회지 제28권, 한국보험학회,

군대에 의해 벌어지는 전쟁이외에 ‘호전적인 세력에 의한 적대행위, 합류, 파업자, 노동자의 쟁의, 방해, 폭동 또는 시민운동에 참여하는 사람, 테러범 또는 악의적이거나 정치적인 동기로 행동하는 사람’으로까지 확대된다.²⁸⁾ 또한, 전쟁으로 인한 경제제재가 발생할 수 있는데 경제제재란 한 국가 또는 여러 국가가 특정국가와의 무역 거래, 자본 거래, 직접투자 등 경제 관계를 단절시켜 정책목표를 달성하기 위하여 취하는 외교적 조치 수단을 말하며 다양한 방법으로 조치 등이 시행된다. 대표적으로는 금융제재, 수출 규제, 에너지 금수조치 등이 있다.²⁹⁾ 이러한 경제제재에 위반이 되면 여러 금융상의 제재와 선박에서는 보험관련 서비스를 받지 못 하게 되므로³⁰⁾ 자연스레 운송 범위의 축소가 발생하는 결과가 수반된다. 따라서 해상에서 국가 간 전쟁으로 발생할 수 있는 위험은 파괴 또는 나포와 같은 직접적인 적대 행위에 더하여 경제제재와 같은 간접적인 행위에 의한 위험 등을 들 수 있다.

2. 보험자의 면책

앞서 언급한 바와 같이 해상운송에 있어서 전쟁의 위험은 해상보험자가 해상보험으로 당연히 부담해왔던 위험이었다. 그러나 근대적인 국가가 성립되고, 무기가 발달함에 따라 해상보험자는 전쟁위험을 부담하지 않는다는 약관을 삽입하여 보험을 인수하게 되었다.³¹⁾ 따라서 별도로 판매하는 보험에 가입하여야 하는데, 런던국제보험협회(IUA: International Underwriting Association of London)와 로이드보험자협회(LUA: Lloyd's Underwriters' Association)의 합동위원회 중 합동전쟁위원회(Joint War Committee)가 전쟁위험항행제한구역(The War Risks Trading Warranties)을 발행하여 전쟁위험담보제외지역을 지정하고 있는데 이 지역을 기항하는 경우에는 연간 보험료에 더하여 추가의 보험료를 납입하여야 한다.³²⁾

1986, 146면

28) 한국선주상호보험조합 규정 제36조 제1항 제2호 등

29) 윤충원, 미국의 경제제재법규에 관한 연구, 국제지역연구 제8권 제1호, 서울대학교 국제대학원 국제학연구소, 2004, 102면

30) 서경원, 전쟁과 관련된 선박 운항상 문제에 대한 검토 - 러시아-우크라이나 사태를 중심으로, 한국해법학회지 제44권 제2호, 한국해법학회, 2022, 81면

31) 이시환, 앞의 논문(각주 27), 145면

32) 문병일, 앞의 논문(각주 26), 42면

이렇듯 해상에서의 전쟁위험이 해상보험자의 당연한 부보위험에서 특별 약관에 의한 위험으로 변경됨에 따라 전쟁위험지역으로 지정된 지역을 항행하는 선박소유자나 화주는 높은 요율의 보험료를 납부해야 하는 상황이 되었으며, 이는 국제운송에 있어 운임의 상승으로 이어져 특히 우리나라와 같이 수출 의존도가 높은 국가들은 국민 경제에 큰 타격을 입을 수 있다. 게다가 보험에서 인식하고 있는 전쟁의 위험은 국제법에 의한 전쟁의 위험보다 범위가 넓기에 전쟁이 발발한 국가만이 아니라 그 주변국까지 지정될 수 있으므로 우리나라뿐만이 아니라 주변의 국제정세에 의해 우리나라로 기항하는 선박들이 급감하거나 아예 없어질 수 있는 우려도 있다. 따라서 우리나라 또는 주변이 전쟁위험담보제외지역으로 지정되는 경우를 대비할 필요가 있으며, 여기에 더하여 우리나라가 직접 전쟁발발국이 되는 경우와 같은 비상시를 대비하여 어떻게 선박을 확보하고, 전쟁물자와 인력을 수송할지에 대한 대안도 검토할 필요가 있다.

3. 대안의 검토

지구상에 특정 지역에 전쟁이 발발하거나 보험자에 의해 전쟁으로 인한 항해제한구역으로 지정된다면 가장 큰 문제로 국제간의 물자수송에 어려움이 발생한다. 이는 전쟁에 의한 직접적인 파괴 내지 나포행위는 제외하더라도 보험요율의 상승에 따른 경제적 부담과 현재 완전 개방된 노동시장인 선원노동시장에서 해당지역으로 기항을 원하지 않는 제3국의 외국인 선원들의 통항거부권 행사로 인한 운항 제약으로 기항하는 선박이 급감하거나 사라지는 것을 원인으로 한다. 따라서 이러한 전쟁위험으로 인한 해상운송의 차질을 대비하기 위한 대안으로 선박의 확보와 그 선박을 운항할 인력의 확보에 관한 대안과 전쟁위험담보제외지역 지정에 관한 대안을 살펴보고자 한다.

(1) 선박 확보 측면에서의 대안

해상운송에 국가차원의 정책이 개입되는 이유는 자국의 해운업이 발전하면 국가 경제에 많은 도움이 되기 때문이다. 특히 자국의 해상운송업이 경쟁력을 지니고 있어 자국의 국제무역수지를 개선함을 넘어 제3국간 운송을 활발히 수행할 경우 외국으로부터 외화를 벌어들이는 외화가득효과 또한 기대할 수 있다.³³⁾ 그렇기 때문에 수출 의존도가

33) 박종록, 한국해운과 해운정책, 수정판, 박영사, 2021, 40면

높은 경제체제를 가진 우리나라는 오래전부터 국적선대를 확대하기 위한 정책을 전개하였으며 그 첫 번째 방법으로는 자국의 해상운송업자들에 대한 각종 지원의 제공이었다.

먼저, 해상운송기업의 소득에 대하여 전통적인 법인세 부과 방식에 대신하여 선박운항톤수를 기준으로 추정이익을 산출하고 이에 대해 법인소득세를 부과하는 '톤세제도'를 2005년부터 시행한 바 있다. 톤세제도는 해상운송기업의 소득에 대하여 실제소득이 아닌 추정이익에 대하여 부과하는 것이기에 회사가 부담할 톤세 규모를 미리 예측할 수 있어 회사의 영업전략과 투자계획의 수립에 많은 도움이 된다. 또한, 전통적 법인세제하에서는 호황기에 대규모 이익이 발생할 경우 법인세 부담을 줄이기 위해 무리한 선박투자가 이루어지기 쉬우나 톤세제도 하에서는 그러한 부담이 없으므로 호황기에 적립된 투자재원을 회사가 적기라고 판단하는 시기에 선박에 재투자할 수도 있다. 이러한 톤세제도는 해상운송업자에게 조세부담의 경감을 통해 많은 이익을 축적하여 자신이 적절하다고 판단하는 시기에 재투자할 수 있는 기회를 제공하는 장점이 있지만, 반대로 시기를 잘 못 판단하면 선박의 보유기간동안 부담을 가질 우려도 있다.³⁴⁾ 한편, 이 톤세제도는 2005년부터 시행한 이래도 5년 간격으로 그 연장여부를 결정하는데 2024년 12월 31일이 되면 결정시기가 되므로 최근 세수감소를 우려하며 제도의 중단을 검토하는 정부와 코로나-19의 확산 이후 국제운송시장의 불황을 예상하는 해상운송업계와의 논의가 격렬해 질 것으로 보인다.³⁵⁾

위와 같은 세제혜택을 포함하여 국제선박등록제도, 제주선박등록특구제도 등을 도입함으로써 자국 선대의 편의치적화를 막기 위한 정부의 노력도 꾸준히 이어져왔다.

한편, 평화 시 해상운송의 활성화를 위하여 정부차원의 자국선대 확보의 지원도 필요하지만, 지구상 몇안되는 분쟁국가인 우리나라는 유사시를 대비할 필요가 있기에 그와 관련된 선박확보 정책도 관련 법령에 의하여 이뤄지고 있다. 현행 '비상사태등에 대비

34) 박종록, 앞의 책(각주 33), 166면

35) 해양한국, "톤세제 연장이 아니라 영구화가 답이다."

(<https://www.monthlymaritimekorea.com/news/articleView.html?idxno=38496> - 2023.12.28. 최종방문)

하기 위한 해운 및 항만 기능 유지에 관한 법률(이하 ‘해운항만기능유지법’)에 의하면 해양수산부장관은 비상사태등에 대비하기 위하여 국제선박에 등록된 민간 선박 또는 공공기관이 소유한 선박 중 ‘국가필수선박’을 지정하여 비상시에 소집 및 수송의 명령을 내릴 수 있다.

이렇듯 평시에는 국민경제를 위한 해상운송업의 활성화를 위한 자국선박의 확보와 비상시를 대비한 선박의 확보를 위해 다양한 방면의 정부차원의 정책이 필요하다. 비상시 활용할 선박은 결국 평시에 얼마나 많은 자국선대를 확보하고 있느냐가 관건이 되므로 현행 전개되고 있는 국제선박등록제도와 제주선박등록특구제도와 같은 선박등록제도에 더불어 곧 존폐여부를 검토할 톤세제도의 개편에 대한 정부차원의 고민이 필요한 것으로 보인다.

(2) 인력 확보 측면에서의 대안

최근 기술이 발전하면서 사람이 승선하지 않는 무인선박의 개발이 가속화되고 있지만, 해상운송 분야에는 아직도 인력이 필요한 분야라고 할 수 있다. 단순히 선박을 운항할 수 있는가에서 멈추지 않고 앞서 말한 선박의 확보를 위한 의사결정능력의 보유 등 해상운송에 관한 전반적인 통찰력이 필요하기 때문이다.³⁶⁾ 따라서 우리나라는 과거 경제개발시기부터 선박에 승선하여 직접 운항할 선원의 양성을 위해서 다양한 정책을 전개하여 왔다.

먼저 국가주도로 교육기관을 설립하여 정부예산을 지원함으로써 선원의 양성을 추진하고 있으며, 비상시를 대비한 해기사 인력의 확보를 지원하기 위하여 일정기간 해기사로서 선박에 승무를 하면 병역의 의무를 이행한 것으로 인정하는 승선근무예비역제도 또한 운영하고 있다. 하지만 오래전부터 저출산 기조로 학령인구 및 병역인구가 감소하고 있으며, 세계적으로 완전 개방된 노동시장인 선원노동시장에서 외국인 선원과 혼승은 피할 수 없기에 국적선박 중 국제선박에 등록한 선박에는 보다 높은 비중으로 외국인 선원을 승선할 수 있게 함으로써 변화한 국내 사회문화적 환경에서 부족한 선원인력의 수급을 보충하고 있다.

36) 자세한 내용은 박종록, 앞의 책(각주 33), 315면

과거 선원의 직업은 육상에서 떨어진 바다에서 의료서비스와 사회적 관계에서 떨어진 열악한 환경에서의 근무였지만 높은 소득을 보장하였기에 국내 산업이 발전하기 이전에는 비교적 선망의 직군에 속하였다. 그러나 국내 산업이 발전하며 육상의 소득과 차이가 없어지고, 세대의 가치관이 변함에 따라 국내 선원의 수급의 어려움은 지속되고 있다. 특히, 최근의 저출산 기조에 따르면 전체 노동시장에 공급될 절대 수까지 감소하고 있는 상황에서 선원 인력의 안정적인 수급은 더욱 어려운 과제라고 할 수 있다. 현재, 해상 노동의 어려움과 특수성을 반영하여 선원들의 근로조건을 정한 선원법령의 체계 개편³⁷⁾과 선원들의 근로조건 개선을 위한 정부 차원의 정책³⁸⁾의 전개를 추진한 바 있다. 이렇듯 평시의 해상운송 활성화와 비상시에 통항거부 없이 자국의 안전을 위하여 승무할 자국선원의 안정적 양성을 위한 산업계와 정부차원의 노력은 계속될 필요가 있다.

(3) 전쟁위험담보제외지역 지정에 관한 대안

앞서 설명한 것처럼 국제법상 전쟁의 개념보다 보험에서는 보다 폭넓게 전쟁의 개념을 인식한다. 이는 반드시 우리나라에서 유사시의 상황이 발생하는 때만이 아니라 주변국의 긴장상태에도 보험에서는 전쟁위험담보제외지역으로 지정하여 일반 보험에서 담보를 제외하고 특약으로 담보를 받아야 하는 상황이 벌어질 수도 있다는 점이다. 이는 수출입 의존도가 높은 우리나라의 국제무역 수지에 치명적인 영향을 미칠 수도 있는 일이기도 하다. 따라서 이에 대한 대비를 위하여 위에서 언급한 선박과 선원의 확보를 위한 정책에 대비하여 외국의 보험사에 의존하고 있는 국내 선주들의 해상보험의 국내화를 위하여 '선주상호보험조합법(법률 제5804호)'를 1999년에 공포하여 국내 해상운송산업의 안정적인 성장을 도모하고자 하였다. 현재 우리나라에는 '한국선주상호보험'과 '한국해운조합'이 선주상호보험의 역할을 하고 있으며 비영리보험의 성격으로 운영하고 있다.³⁹⁾

37) 한겨레, "[단독] 실습생 월급40만원... 해수부, 선원근로기준법 제정 추진"

(https://www.hani.co.kr/arti/economy/economy_general/1088208.html - 2023.11.8. 최종방문)

38) KBS, "외항선원 근무 환경 개선...15년 만에 노사정 합의"

(<https://news.kbs.co.kr/news/pc/view/view.do?ncd=7811023> - 2023.11.8. 최종방문)

39) 김인현·권오정, 앞의 책(각주 21), 115면 이하

물론, 한국선주상호보험의 약관에서도 전쟁위험은 보험자가 면책되는 사유로 국내 선주상호보험사가 있다고 하여서 반드시 모든 부보를 받을 수 있다고 예상할 수는 없다. 그렇지만 높은 요율의 보험료가 외국으로 유출되는 것을 예방할 수 있으며, 국내 해상운송산업의 안정적 성장을 목적으로 하는 근거법령에 의하여 설립된 상호보험인 만큼 일방적인 폭리 행사는 없을 것으로 예상할 수 있다. 따라서 선주상호보험 뿐만 아니라 국내 해상보험사들의 성장을 위한 별도의 정책도 검토할 필요가 있을 것으로 보인다.

한편, 전쟁보험시장의 발전과 규모 그리고 한반도를 포함한 동북아비즈니스 상황 등을 고려하면 아시아지역 선박소유자들을 대상으로 하는 별도의 전쟁위험상호보험의 설립을 검토하자는 견해도 있다.⁴⁰⁾

V. 맺음말

이상으로 국제운송에 있어 중요한 부분을 차지하는 해상을 이용한 운송에서 마주할 수 있는 위험 중 전쟁과 관련한 위험과 이를 대비할 수 있는 방안에 대하여 살펴보았다. 과거 전쟁의 위험은 해상에서 상시 마주할 수 있는 위험으로서 해상보험에 의하여 담보받을 수 있는 위험이었지만, 현재는 보험자가 담보하지 않는 위험이 되어 높은 요율의 보험료를 추가로 납입하여야 하기에 필연적으로 운임의 상승을 수반함으로써 이는 수출입 의존도가 높은 우리나라의 무역수지를 악화시킬 수 있는 요소가 된다. 또한, 지구상 몇 안되는 분쟁지역인 우리나라도 자칫 보험에서 인식하는 전쟁위험지역이 되는 경우에 우리나라를 기항하는 선박이 급감하거나 아예 없어질 수 있기 때문에 이를 대비할 필요가 있는 것으로 보인다.

그렇기에 그동안 정부는 자국의 선박과 선원들을 확보하고, 외국 의존도가 높았던 해상보험의 국내화를 위한 다양한 정책을 수립하고 시행하였다. 하지만 지난 2020년부터 유행한 코로나 바이러스로 인한 해운호황이 지나고 다시 불황이 예상되는 지금 해상운

40) 문병일, 앞의 논문(각주 26), 45면

해운통상법연구 제14권 제1호 (통권 제19호)

송에 관한 정책의 변화가 필요하며, 저출산 기조 그리고 승선근무의 기피에 따른 선원 수급의 부족과 관련한 정책의 검토도 필요한 시점이다.

물론, 여러 가지 과제를 한 번에 해결할 수 있는 방법은 없겠지만, 꾸준히 현상을 관찰하고 현장의 목소리를 들어 작은 것부터 해결해 나간다면 큰 문제도 해결할 수 있을 것이기에 정부와 현장의 꾸준한 소통을 기대하며 이 글을 마무리 하도록 한다. (끝)

참 고 문 헌

- 구종순, 해상보험, 제2개정판, 박영사, 2006.
- 김인현·권오정, 해상보험법, 제2판, 법문사, 2021.
- 박세민, 보험법, 제6판, 박영사, 2021.
- 박종록, 한국해운과 해운정책, 수정판, 박영사, 2021
- 방희석, 국제운송론, 개정3판, 박영사, 2013.
- 송선욱, 국제운송론, 개정4판, 두남, 2016.
- 송옥렬, 상법강의, 제13판, 홍문사, 2023.
- 최종현, 해상법상론, 박영사, 2009.
- 문병일, 전쟁위험·전쟁보험, 해상보험법연구 제1권, 해상보험법연구회, 2005
- 서경원, 전쟁과 관련된 선박 운항상 문제에 대한 검토 - 러시아-우크라이나 사태를 중심으로, 한국해법학회지 제44권 제2호, 한국해법학회, 2022.
- 양석완, 해상고유의 위험의 범위와 요건에 관한 비교 고찰, 상사법연구 제31권 제3호, 한국상사법학회, 2012
- 윤충원, 미국의 경제제재법규에 관한 연구, 국제지역연구 제8권 제1호, 서울대학교 국제대학원 국제학연구소, 2004.
- 이시환, 해상보험에 있어서의 전쟁위험에 관한 일고찰, 한국보험학회지 제28권, 한국보험학회, 1986.
- 이정원, 영국 해상보험법의 몇 가지 문제에 대한 고찰 - 대법원 2017.6.19. 선고 2016다 270407 판결, 저스티스 통권 제181호, 한국법학원, 2020,
- 장효은, 국제운송에서 해상운송인 보호제도에 대한 법적 고찰, 동북아법연구 제14권 제2호, 전북대학교 동북아법연구소, 2020
- 한국선주상호보험조합 규정

<국문초록>

인류의 역사에 있어서 전쟁은 떼려야 뗄 수 없는 관계로 항상 함께해 왔다. 지금도 여러 국가 간에 전쟁이 계속되고 있으며 그에 따른 피해도 커져만 가고 있는 중이다. 한편, 전쟁과 함께 인류의 역사에 오랫동안 함께해온 것으로 물자의 생산을 꼽을 수 있는데, 이 생산된 물자가 필요한 곳에 적시에 전달함으로써 그 효용을 극대화 시킬 수 있는 운송 또한 인류가 나아가는데 중요한 요소라고 할 수 있다. 그러나 앞서 말한 전쟁으로 물자의 운송에 큰 차질이 발생할 수 있다.

과거부터 국가 간의 물자 운송에 있어 해상에서 선박을 이용하여 운송하는 방법은 여러 가지 장점으로 인하여 중요한 위치를 점해왔다. 다만, 물로써 이루어진 해상의 특성상 운송로로 활용하는데 있어 육상보다 더 큰 위험을 가지고 있기에 많은 주의를 기울여야 했으며, 그 위험을 식별하고 관리하기 위하여 관계인들은 많은 고민을 기울여 왔다.

이러한 고민으로 해상에서 마주할 수 있는 고유의 위험을 식별할 수 있었으며, 그 위험을 관리하는 방법으로 보험제도 또한 발전시켜나갈 수 있었다.

다만, 과거 상선과 군함의 경계가 모호하던 시절에는 해상에서의 위험으로 전쟁도 포함함으로써 전쟁의 위험을 보험으로 담보받을 수 있었지만, 국가 체제의 발전 그리고 무기의 발전으로 이제는 보험자가 책임지지 않는 위험이 되었다. 따라서 전쟁으로 보험자의 담보가 제외되는 구역을 항행하는 경우에는 높은 요율의 보험료를 추가로 납입하여야 하므로 운임의 상승과 국제무역수지의 악화를 필연적으로 수반할 수밖에 없다.

이러한 현실에서 무역의존도가 높고, 자칫 전쟁위험지역으로 지정될 수 있는 우리나라가 안정적으로 경제활동을 유지하기 위해서 어떠한 대안을 마련해야 하는지를 살펴보고자 한다.

주제어 : 해상운송, 해상고유의 위험, 전쟁위험, 해상보험, 통세제도, 선원양성

<Abstract>

A brief study on the War risk for the Maritime transportation

Yun, Hyen No

In the history of mankind, war has always been in an inseparable relationship. Even now, war continues between many countries, and the resulting damage is increasing. Meanwhile, the production of materials can be cited as something that has been a part of human history for a long time, along with war. Transportation, which maximizes the utility of the produced materials by delivering them to the places where they are needed in a timely manner, can also be said to be an important factor in human life. However, the aforementioned war could cause major disruptions in the transportation of materials.

In the past, the method of transporting goods between countries using ships at sea has occupied an important position due to various advantages. However, due to the nature of the sea, which is made up of water, there are greater risks than land when using it as a transportation route, so much caution has to be exercised, and people involved have put a lot of thought into identifying and managing those risks.

Through these concerns, we were able to identify the unique risks that can be encountered at sea, and also develop an insurance system as a way to manage those risks.

However, in the past, when the boundary between merchant ships and warships was vague, the risk of war could be covered by insurance by including war as a risk at sea, but with the development of the national system and the development of weapons, it has now become a risk for which the insurer is not responsible. . Therefore, when traveling in an area where the insurer's coverage is excluded due to war, additional insurance premiums must be paid at a high rate,

해운통상법연구 제14권 제1호 (통권 제19호)

which inevitably leads to an increase in freight rates and a deterioration of the international trade balance.

In this reality, we would like to look into what alternatives our country, which is highly dependent on trade and could easily be designated as a war risk zone, should prepare to maintain stable economic activities.

Keywords : maritime cargo transportation, perils of the seas, war risks, marine insurance, tonnage tax system, seafarer education