

국제법상 난민처리와 P&I 보험에서의 난민비용 보상문제

김다름 · 홍성화†

해군사관학교(교수) · †한국해양대학교(교수)

Refugee Treatment under International Law and Compensation for Refugee Costs in P&I Insurance

Da-Reum KIM · Sung-Hwa HONG†

ROK Naval Academy(professor) · †Korea Maritime and Ocean University(professor)

Abstract

This paper aims to raise the problem of the weakening of the obligation to provide relief that may occur due to non-compensation for the resulting loss due to refugee rescue under P&I insurance and to suggest improvement measures. To this end, the definition of refugee stipulated in international conventions and the obligation to rescue survivors at sea were reviewed, and P&I rules and refugee recognition application procedures of each major country were reviewed. The Protection and Indemnity(P&I) rules do not define refugees. However, the scope of 'refugee' in international conventions is very narrow, and there are many different types of survivors encountered at sea. Therefore, the definition of refugee in the P&I rules should be interpreted broadly. However, if a person in distress at sea is identified, the captain has a duty to use reasonable care to rescue refugees, but there are no clear rule or guideline on disembarking the persons saved at sea. If the port state refuses to disembark the persons saved at sea, the ship will have to wait for an available berth to delivery and there is a possibility of inflicting huge economic losses. Moreover, even if the ship does not rescue refugees, there is no disadvantage, so the obligation to rescue is further weakened. Therefore, if economic compensation is not provided for the shipowner's various losses that occur when rescuing refugees, it is highly likely that the rescue of refugees, which is a duty stipulated in international conventions for the safety of life and humanitarian purposes, will not be properly implemented. In conclusion, it is necessary to discuss ways to revitalize the rescue of the survivors and compensate for the economic losses of the shipowners.

Key words : Refugee, Persons saved at sea, Persons in distress, P&I Insurance, UNHCR

I. 서론

해양법에 관한 유엔협약(United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS)을 비롯하여 국제해사기구(International Maritime Organization, IMO)의 주요 해사 협약은 해상에서 조난한 선박에 대한 구조 의무를 규정하고 있다. 이러한 해

상에서의 조난자에 대한 구조 의무는 인도주의적 차원에서 여러 국제협약에 명시적으로 규정한 것이다. 이와 관련하여 우리 선원법 제13조에서는 “선장은 다른 선박 또는 항공기의 조난을 알았을 때는 인명을 구조하는 데 필요한 조치를 다 하여야 한다”고 하여 조난선박 등의 구조 의무를 명시적으로 규정하고 있다. 이처럼 선장에 의한 해

† Corresponding author : 051-410-4274, shhong@kmou.ac.kr

상에서의 조난자에 대한 구조 의무는 국제협약 등에 의해 명확한 데 반하여, 연안국의 조난자에 대한 지원 및 처리 문제는 다소 불명확한 상황이다. 이렇다 보니, 해상에서 조난자를 구조한 선박 소유자(해운회사)는 조난자의 하선과 이로 인한 선박 운항의 지연으로 막대한 경제적 손실을 부담하는 것이 현실이다.

최근에는 시리아 사태, 러시아의 우크라이나 침공 등 내정이나 전쟁으로 인해 자국에서 타국으로 이주하는 이민자가 증가하는 한편, 단순히 안전 또는 보다 나은 경제적인 삶과 일자리를 위해 이주하는 이민자들도 유럽을 중심으로 규모가 점점 증가하고 있다. 이렇게 증가하고 있는 이민자의 주요 이동 경로 중 하나는 바로 해상을 통한 이주이다. 그러나 대부분의 이민자들은 고무보트나 다양한 크기의 목선, 노도선 등을 해상의 이동 수단으로 사용하고 있으며, 이러한 이동 수단은 험한 바다를 통과하기에 너무도 열악한 수준이기 때문에 해상에서 이주에 성공하지 못하여 해상에서 조난되는 경우가 다수 발생하고 있다 (The Guardian, 2022).

앞에서 기술한 바와 같이 해상에서는 전통적으로 선장은 발견한 조난자를 구조해야 하는 의무가 존재한다. 그런데 이러한 조난자 중에는 통상적으로 선박이나 항공기 등의 사고로 인한 조난자가 있는가 하면, 개별국가나 국제사회의 정치, 경제, 사회, 종교 등 다양한 요인에 따라 이민자나 난민이 조난자로 되는 경우도 포함하고 있다. 일반적으로 이민자나 난민이 아닌 통상의 구조자에 대해서는 연안국이 신속하게 하선을 허용하는 반면, 이민자나 난민이 조난자의 지위를 인정받는 경우에는 연안국이 하선을 허용하지 않는 것이 현실적인 문제이다.

결국 조난자(이민자나 난민)를 승선시킨 선박이 입국 거부가 된 경우 해당 선박은 해상에서 대기해야 하며, 그에 따른 지연손해를 선박소유자(해운회사)가 부담할 수밖에 없다. 따라서 선장이 해상에서 조난자(이민자나 난민)를 구조하는

데에는 비용적 부담이 크게 작용하는 것이다. 이러한 비용부담을 경감시켜 주기 위하여 유엔난민고등판무관(United Nations High Commissioner for Refugees; 이하 “UNHCR”라고 약칭)에서는 금전적 보상을 제공하고 있으며, 특히, P&I 보험계약 규정에도 조난자 구조에 따른 비용 보상 규정을 두고 있다. 그러나 UNHCR은 보상금액이 최대 30,000달러로 제한되어 있고, P&I 보험계약규정은 조난자 구조에 따른 비용에 대해서만 보상을 규정하고 있을 뿐, 선박의 지연손해에 대해서는 보상하지 않는다고 명시하고 있다.

따라서 이 논문에서는 국제법상 구조제공 의무가 더욱 잘 이행될 수 있도록 조난자 중 특히 난민을 구조하였을 경우, 국제법상의 난민처리 문제와 이에 대한 선주상호보험(Protection and Indemnity Insurance : P&I 보험)에서의 난민 비용 보상 문제를 검토한다. 이를 위해 각종 협약 및 P&I 보험상 난민의 개념 정의와 선장의 구조 의무 그리고 각 기관의 난민 비용 보상에 대한 규정을 살펴보고 현재 문제점과 이에 대한 개선방안을 검토하고자 한다.

II. 이론적 배경

1. 난민의 개념정의

가. 1951년 난민의 지위에 관한 협약 및 1967년 난민의 지위에 관한 의정서

난민(refugee)에 대해서는 적절한 개념 정의는 볼 수 없지만, 1951년 난민의 지위에 관한 협약(Convention relating to the Status of Refugees; 이하 “난민협약”이라 약칭) 및 1967년 난민의 지위에 관한 의정서(Protocol relating to the Status of Refugees; 이하 “난민의정서”라 약칭)에는 ① 인종, 종교, 국적 또는 특정의 사회집단의 구성원 신분 또는 정치적 의견을 이유로 박해를 받을 우려가 있다는 충분한 이유가 있는 공포로 인하여 국적국 밖에 있는 자로서 그 국적국의 보호를 받을

수 없거나 또는 그러한 공포로 인하여 그 국적국의 보호를 받는 것을 원하지 아니하는 자 및 ② 이들 사건의 결과로서 상주국 밖에 있는 무국적자로서 종전의 상주국으로 돌아갈 수 없거나 또는 그러한 공포로 인하여 종전의 상주국으로 돌아가는 것을 원하지 아니하는 자를 난민이라고 개념 정의하고 있는데, 이것을 일반적으로 협약 난민이라고 한다.

난민의 개념 정의와 관련하여 우리나라 난민법 제2조 제1호에서는 “난민이란 인종, 종교, 국적, 특정 사회집단의 구성원인 신분 또는 정치적 견해를 이유로 박해를 받을 수 있다고 인정할 충분한 근거가 있는 공포로 인하여 국적국의 보호를 받을 수 없거나 보호받기를 원하지 아니하는 외국인 또는 그러한 공포로 인하여 대한민국에 입국하기 전의 상주국으로 돌아갈 수 없거나 돌아가기를 원하지 아니하는 무국적자인 외국인을 말한다”고 정의하고 있어 난민협약 및 난민의정서상의 난민의 개념 정의와 동일하다.

따라서 국제법상 난민의 지위를 인정받기 위해서는 인종, 종교, 국적 또는 특정의 사회집단의 구성원 신분 또는 정치적 의견을 이유로 박해를 받을 우려가 있어야 하며, 국적국의 보호를 받는 것이 불가능하거나 보호를 받을 의지가 없어야 하거나 또는 상주국으로 돌아갈 수 없거나 돌아가고 의지가 없어야 한다.

나. 지역협약

아프리카에서는 식민지 시대가 끝난 후 발생한 여러 차례의 내전과 전쟁으로 인하여 대규모의 난민사태가 발생하였다. 대량 실형사태와 이에 따른 문제를 해결하기 위해 1969년 아프리카 난민 문제의 특정 양상을 규율하는 아프리카통일기구협약(the 1969 Organization of African Unity Convention Governing the Specific Aspects of Refugee Problems in Africa; 이하 “OAU 난민협약”이라 약칭)이 아프리카통일기구(현 아프리카연합)의 여러 회원국에 의해 채택되었다. OAU 난

민협약은 지역적 협약으로 보다 더 광범위한 난민의 개념을 제시하고, 비호 제공에 대해 최선의 노력을 기울일 의무와 영구적 해결책의 제공 및 난민에 의한 체제 전복행위를 금지하는 조항 등을 포함하면서 난민협약을 보완하고 있다. 난민협약이 “난민 지위와 관련한 기본적으로 보편적인 문서”라면, OAU 난민협약은 지역 난민조약으로는 유일하게 현재까지 법적 구속력을 지닌 협약이라고 할 수 있다. OAU 난민협약이 중요한 의미를 갖는 가장 큰 이유는 난민에 대한 개념 정의 때문이다. OAU 난민협약은 난민협약상의 “박해”의 요건을 탈피하여 일반적이고 객관적인 상황을 포함하여 난민에 대해 개념 정의하고 있다. 즉 OAU 협약 제1조 제1항은 난민협약에 규정된 난민의 개념 정의와 동일하지만, 제1조 제2항에 추가로 난민이란 “개인의 출신국 또는 국적국의 일부 또는 전부에 대한 외부적 침략, 점령, 외국의 지배나 공공질서를 심각하게 해치는 사건으로 인해”라는 사유로 강제로 자신의 나라를 떠나야 했던 모든 사람이라고 개념 정의하고 있다 (Lee, 2018). 따라서 만연한 폭력과 사회불안 또는 전쟁의 공포로부터 탈출한 사람은 박해에 대한 두려움 여부와는 상관없이 OAU 난민협약에서 난민 지위를 신청할 권한을 갖게 된다 (UNHCR, 2022). 한편 UNHCR은 공공질서를 해치는 심각한 상황에 해당하는 사례로 국가의 비상사태 선포, 전쟁범죄 등을 포함한 국제인도법 위반, 테러리즘, 다수의 사상자 발생, 식료품 부족 등을 제시한 바 있다(UNHCR, 2003).

1984년 난민에 대한 카타헤나 선언(Cartagena Declaration on Refugees, 1984; 이하 “카타헤나 선언”이라 약칭)은 1980년대 중앙아메리카에 영향을 끼친 내전으로 인한 난민사태 이후 각국 대표, 지역의 저명한 학자 및 법률가에 의해 채택되었다. OAU 난민협약과 마찬가지로 카타헤나 선언은 난민협약의 난민 개념 정의를 포함하며 여기에 더 광범위한 난민의 개념 정의를 추가하고 있다. 또한 난민에게 인도적 처우와 영구적

해결책을 제공하기 위한 권고안을 제시하고 있다. 비록 법적 구속력이 없는 선언이지만 중남미의 다수국가들이 승인하였다. 카타헤나 선언의 광범위한 난민 개념 정의는 중앙아메리카와 카리브해 지역에서 한 나라를 제외한 모든 나라에서 또한 남아메리카의 여러 나라에서 법률의 일부로 포함되었다. OAU 난민협약과 마찬가지로 난민에 대한 카타헤나 선언도 난민협약상의 난민 개념 정의를 채택하며 더 넓은 범위의 사람들을 난민으로 개념 정의하고 있다. 즉 카타헤나 선언에 의하면 “보편화된 폭력, 외부 침략, 국내 분쟁, 대규모의 인권침해 또는 공공질서를 심각하게 해치는 기타 상황으로 인하여 자신의 생명, 안전이나 자유가 위협받는다든 이유”로 자국을 탈출한 사람을 난민으로 포함할 것을 권고하고 있다 (UNHCR, 2022; Lee, 2018).

다. P&I 보험에서의 개념 정의와 난민의 개념 정의 확대

P&I 보험계약규정에서는 “조합은 가입선박이 전적으로 난민 등의 감호, 하선, 이송 및 송환을 위해 불가피하게 발생한 비용을 보상한다(The Association shall indemnify a Member for extra costs and expenses to a Member necessarily incurred in maintaining, landing, deporting or repatriating refugees or persons saved at sea)”고 규정하고 있을 뿐, 난민 등(refugees or persons saved at sea)에 대해서는 개념 정의하고 있지 않다. 그런데 “난민 등(refugees or persons saved at sea)”으로 규정한 조문의 구조상 “난민(refugees)”은 난민협약상의 난민으로 해석할 수 있으며, 조난자(persons saved at sea)는 난민협약상의 난민을 제외한 기타의 모든 조난자로 해석할 수 있다.

최근 국제사회에서 증가하고 있는 난민문제를 취급할 경우, 난민협약과 난민의정서상의 난민과 난민협약에 명시된 사유 이외에 기타 국내적으로 인도적 위기가 발생하여 자국을 떠난 개인을 포함하여 이들을 일반적으로 모두 난민으로 지칭하

고 있다. 전자는 “협약난민”으로, 후자는 “협약사유 이외의 난민”으로 분류할 수 있지만, 최근 국제사회에서 문제 되는 난민은 대부분 후자와 관련되며, 이러한 사태는 주로 장기화한 내전 등을 포함한 내부적 무력 충돌 및 국가 내부의 광범위한 폭력 사태가 원인이 되어 발생하는 바가 크다(Lee, 2018). 따라서 OAU 난민협약 및 카타헤나 선언은 난민협약과 난민의정서상의 난민 개념 정의보다 확대하여 포괄적으로 적용하고 있다. 이러한 난민의 개념은 P&I 보험계약규정상의 난민 등의 개념에 당연히 포함되는 것으로 해석할 수 있다.

2. 국제법상 해상조난자에 대한 구조의무

해상에서의 조난이 무엇을 의미하는지 국제협약상 명확한 규정은 찾기 어려우나 일반적으로 해상 사고로 인해 사람의 생명, 신체 및 선박이 위험에 처한 상태를 말한다고 할 수 있으며, 선박 또는 항공기의 사고나 악천후에 의해 발생하는 특수한 상황이 대부분이라고 할 수 있었다 (Lim, 2019). 그러나 해상에서의 조난에 대한 전통적 이해를 벗어나 최근에는 해상난민이나 망명신청자 등이 해상을 통해 이동을 시도하다가 조난상태에 빠지는 경우가 늘어나고 있다.

전통적으로 해상에서 조난한 사람을 구하는 것은 선박을 운항하는 선원 간에 형성된 하나의 관습으로 여겨지기도 하며 넓은 의미로 흔히 선원의 상무(seamanship)에 속하는 것으로 생각된다 (Lim, 2019). 이러한 구조 의무는 인도주의적 고려에 의해 여러 국제협약에도 명시적으로 규정되어 있다. 그러나, 각 협약에서는 구조한 자들을 어디서 어떻게 하선시켜야 하는지에 대해서는 침묵하고 있다.

가. 1982년 유엔해양법협약

1982년 해양법에 관한 국제연합 협약 제98조는 모든 국가에 자국기를 게양한 선박의 선장에 대하여 선박, 선원 또는 여객에 중대한 위험이 없

는 한 해상에서 발견된 실종위험이 있는 사람을 지원하고, 지원요청을 확인한 경우 합리적인 한도 내에서 가능한 한 전속력으로 조난자를 구조할 의무를 부과하도록 하고 있다. 동 협약에 규정된 해상조난자에 대한 구조 의무는 직접 선장에게 의무를 지우는 것이 아니라 협약의 당사국인 기국(flag state)에 국내 입법 등의 방법을 통해 자국 국적을 가진 선박의 선장에 의무를 부과하도록 규정하고 있다. 이에 대하여 해상조난자 구조 의무는 당사국의 의무이지 선장의 직접 의무가 아니라는 해석이 존재할 수 있지만, 동 조항이 1958년 공해에 관한 제네바협약 제12조 제1항의 규정을 그대로 승계하였고, 제네바협약의 규정이 해상조난자에 대한 구조 의무를 선장의 의무로 규정한 1948년 해상인명안전협약을 수용한 것으로 볼 수 있기 때문에 기국의 의무일 뿐만 아니라 선장의 의무로도 이해할 수 있다(Shin, 2007). 또, UNCLOS 제98조의 규정은 공해에서의 기국의 의무로 해상조난자 구조 의무를 명시하고 있지만, 동 협약 제58조에 따라 배타적 경제수역에서도 제98조가 적용되고 또한 제18조 제2항 통항(passage)에 ‘불가항력이나 조난으로 인하여 필요한 경우 또는 위험하거나 조난상태에 있는 인명, 선박 또는 항공기를 구조하기 위한 경우’가 포함됨을 고려하였을 때 영해와 배타적 경제수역에서도 해상조난자 구조 의무는 적용되는 것으로 이해할 수 있다.

나. 1974년 해상인명협약

1974년 해상인명협약 제5장 제33조는 선장의 해상조난자 구조 의무에 관하여 명시하고 있다. 동조는 해상에서 구조업무에 종사할 수 있는 선박의 선장은 해상에 사람이 조난상태에 있다는 정보를 확인한 경우 그들을 구조하기 위하여 전속으로 항해해야 하며, 본선이 구조업무에 종사하고 있다는 사실을 조난자나 수색·구조기관에 알려야 한다. 지원 제공 의무는 조난자의 국적이거나 지위 또는 발견된 상황과 관계없이 적용된다.

다만, 조난신호를 수신한 선박의 선장이 자신의 선박이 구조작업을 수행하는 것이 불가능하거나 특별한 사정으로 인한 경우 지원이 불가능한 이유나 수색·구조기관에 조난 상황을 통보하지 못한 이유를 항해일지에 기록해야 한다. UNCLOS와는 달리 SOLAS 협약은 조난자의 구조를 포함한 지원 제공 의무와 수색·구조기관에 연락해야 할 의무를 선장에게 직접 부과하고 있다.

당사국은 조난자를 구조한 선박의 선장이 최소한의 이로(deviation) 만으로 구조 의무를 완료할 수 있도록 조정 및 협조해야 하고, 선장의 의무 해방이 추가적인 해상인명에 대한 위험을 야기해서는 아니 된다. 또한, 조난자가 구조된 수역의 수색 및 구조에 책임이 있는 체약국 정부는 IMO의 지침과 각 조난 별 상황을 고려하여 구조된 조난자들이 선박으로부터 하선하여 안전한 장소(place of safety)로 이송되도록 조정 및 협조할 일차적 책임(primary responsibility)을 진다. 이러한 상황에서 책임 있는 체약국 정부는 합리적으로 가능한 한 조속히 하선이 이루어지도록 조치해야 한다.

다. 1979년 해상수색 및 구조에 관한 협약

1979년 해상수색 및 구조에 관한 협약 부속서 제2.1.1.조에 따르면 당사국은 개별적으로 또는 다른 국가나 IMO와 협력하여 해상조난자에 대한 지원의 제공을 보장하기 위한 수색 및 구조업무의 개발에 동참하고, 해상에서 조난 중이거나 조난으로 보이는 정보를 입수한 경우 당사국의 책임 있는 당국은 필요한 지원을 제공하기 위해 긴급조치를 취해야 한다. 또한, 동부속서 제2.1.10조에 의하면 당사국은 해상의 조난자에 대한 구조 지원이 제공되도록 하여야 하며, 해당 지원은 조난자의 국적이거나 지위 또는 발견된 상황에 관계없이 제공되어야 한다.

계속해서 동 부속서 제3.1.9조에는 다음과 같이 명시되어 있다. 당사국은 해상에서 조난자를 탐승시켜 지원을 제공하는 선장이 예정 항로를 최

소한도로 이탈함으로써 그 의무를 이행할 수 있도록 조정 및 협조하여야 한다. 다만, 선장의 의무 이행은 해상에서의 인명의 안전을 더 이상 위협에 빠뜨리지 않는 것을 조건으로 한다. 이러한 지원이 제공되는 수색 및 구조 구역을 책임지는 당사국은, 사건의 특수성 및 기구가 개발한 가이드라인을 고려하여 생존자가 선박으로부터 하선하여 안전한 장소로 이송될 수 있도록 조정 및 협조를 보장할 일차적인 책임을 부담한다. 이러한 경우, 관련 당사국들은 합리적으로 실행 가능한 한 신속히 그와 같은 하선이 효과적으로 이루어질 수 있도록 해야 한다. 해상수색 및 구조에 관한 협약의 구조 의무 관련 규정은 SOLAS 협약과 동일한 내용으로 기술되어 있으며, 이는 2001년 템퍼호 사고 이후 관련 문제의 대응을 위해 SOLAS협약과 SAR 협약이 개정되었기 때문으로 볼 수 있다.

라. 1989년 해난구조협약

1989년 해난구조협약은 해난구조에 관한 규정으로 구조가 성공해야만 보상을 지급하는 이른바 “불성공 무보수(No Cure, no pay)”원칙을 담고 있는 1910년 해난구조에 관한 법률 규정의 통일을 위한 국제협약(Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea, 1910)을 대체하는 것으로 사고를 당한 선박, 화물 및 재산의 구조와 그 보상에 관한 사항, 그리고 특별히 환경보호에 기여한 경우에 구조자에 제공되는 보상에 관한 사항을 규정하고 있는 사법적 협약이다.

사법적 특성을 가진 해난구조협약도 해상조난자에 대한 선장의 구조지원 의무를 규정하고 있다. 선박을 운항하는 선장은 본선과 본선에 승선한 사람이 위험하지 않다면 해상에서 조난위험에 처한 사람에 대해 구조지원을 제공해야 하며, 당사국은 이와 같은 의무를 이행할 수 있도록 필요한 조치를 해야 한다. 다만, 선장이 구조지원 의무를 이행하지 않아도 선박소유자의 책임이 발생

하지 않으며, 인명구조에 대한 직접 보상(reward)을 규정하고 있지도 않다. 다만, 인명구조는 해난구조협약의 직접적 대상은 아니지만, 인명구조를 위한 협력의무와 보수 결정요인으로 인명구조를 포함하고 있어 간접적 방법으로 인명구조의 활성화를 독려하고 있다(Lim, 2019).

마. 소결

UNCLOS을 비롯해 주요 국제해사협약은 해상조난자에 대하여 구조 의무를 규정하고 있다. 그 규정 방식에는 협약 당사국에 대한 의무 부과 또는 당사국 국적 선박의 선장에 대한 구조 의무 부과로 구분할 수 있으나 궁극적으로 해상에서 선박을 운항하는 자는 선장 및 선원이므로 결국 의무이행은 선장에게 달려있다고 할 수 있다.

그런데 이렇게 해상에서 조난한 자를 구조하더라도 이들을 어디서 어떻게 하선해야 하는지에 관한 규정은 존재하지 않는다. 각 협약상 안전한 장소로의 이송에 대한 규정이 존재하나, 이때 안전한 장소가 정확히 어디인가 해석상의 논란이 되기 때문에 구조 의무의 완성은 매우 어려운 일이라고 볼 수 있다.

결과적으로 국제법상 선장은 해상조난자를 구조해야 하는 의무가 있지만 구조자의 하선에 관한 문제를 명확하게 해소하지 못함으로써 해상조난자를 구조한 선장 및 선원을 난처하게 하며 선박소유자를 비롯한 이해관계자에게 경제적 위험을 초래하는 결과로 이어진다.

3. 주요 국가별 해상난민에 대한 처리절차와 규정

가. 우리나라

우리나라는 1951년 난민협약과 1967년 난민의 정서에 가입하지 않고 있다가, 1992년 12월 3일에 가입하였다. 이후 협약의 내용들을 국내법으로 수용하기 위하여 1993년 12월 10일 출입국관리법을 개정하면서 난민에 관한 규정을 신설하였다(Park, 2008). 즉, 난민의 정의를 신설하였고(제2

조 제2의2호), 선박 등에 타고 있는 난민이 비호를 요청하는 경우 난민 임시상륙허가를 할 수 있도록 하였다(제16조의2). 또한 난민의 인정에 관한 절차를 신설하였다(제76조의 2에서 제76조의 4). 이후 2012년 2월 10일 우리나라도 난민인정에 관한 여러 문제를 인식하여 난민법을 제정하였고, 그에 따라 출입국관리법에서 규정하던 난민인정에 관한 사항들이 삭제되고 난민법으로 정리되었다.

외국인이 입국심사와 동시에 난민인정 신청을 하려면 출입국관리법에 따라 출입국항을 관할하는 지방출입국·외국인관서의 장에게 난민인정신청서를 제출해야 한다. 지방출입국·외국인관서의 장은 출입국항에서 난민인정신청서를 제출한 자를 7일의 범위에서 출입국항에 있는 일정 장소에 머무르게 할 수 있다. 법무부장관은 난민인정신청서가 제출된 날부터 7일 안에 난민인정 심사에 회부할 것인지 결정해야 하고, 그 기간 안에 결정하지 못하면 해당 신청자의 입국을 허가해야 한다. 출입국항에서의 난민인정신청자에 대하여는 위의 기간동안 기본적인 의식주를 제공해야 한다. 그 외에 출입국항에서의 난민인정신청의 절차 등 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

난민법 제6조 제5항에서 위임한 바에 따라 난민법 시행령 제5조에 규정된 출입국항에서 하는 난민인정신청 절차에 관한 사항은 다음과 같다.

난민법 시행령 제5조 제1항은 불회부 결정의 사유를 열거하고 있다. 같은 조 제2항은 난민법 제6조 제3항에 따라 난민인정 심사 회부 여부를 결정한 때에는 바로 그 결과를 출입국항의 난민신청자에게 알려야 한다고 명시하고 있다. 같은 조 제3항은 사무소장 또는 출장소장은 난민인정 심사에의 회부 여부가 결정된 사람에게 출입국관리법에 따른 입국심사를 받을 수 있도록 하여야 한다고 규정하고, 같은 조 제4항은 난민인정 심사에 회부하기로 결정된 사람에 대하여는 출입국관리법 제12조에 따른 입국허가 또는 제13조에 따른 조건부 입국허가를 하되, 조건부 입국허가

를 한 경우, 출입국관리법 시행령 제16조 제1항에도 불구하고 90일의 범위에서 허가 기간을 정할 수 있다고 규정하고 있다. 같은 조 제5항에 따르면 사무소장 또는 출장소장은 전항에 따라 조건부 입국허가를 받은 사람이 부득이한 사유로 그 허가 기간 내에 조건을 갖추지 못하였거나 조건을 갖추지 못할 것으로 인정될 때는 허가를 연장할 수 있다. 같은 조 제6항은 법무부장관에 난민인정 심사에 회부하기로 결정된 사람에게 그 결정일에 난민인정신청을 한 것으로 간주하여 난민인정신청 접수증을 교부하고, 난민인정심사 절차를 진행하도록 하고 있다.

나. 미국

미국은 이민 및 귀화법(Immigration and Nationality Act, INA)에 따라 입국 전의 외국인이 난민인정신청을 할 수 있다. 미국의 출입국 관리공무원은 입국하려는 외국인 또는 입국 불허가를 받기 이전에 2년 동안 미국 내에 물리적으로 체류한 외국인에게 사기 또는 고의로 사실을 잘못 전달하거나 유효한 비자가 없다는 등의 이유로 입국을 불허하는 경우 해당 외국인이 난민인정신청을 하지 않는다면 즉시 외국인의 추방을 명해야 한다(Sung, 2015). 난민담당관은 해당 국가의 정황, 난민관련법 또는 면담에 관한 전문적인 훈련을 받은 출입국관리공무원을 말하는데, 난민담당관은 출입국항 또는 미법무부장관이 지정한 장소에서 난민인정신청을 한 외국인을 면담하여야 한다. 담당관이 해당 외국인의 박해에 대한 공포와 관련하여 신빙성이 인정된다고 판단한 경우, 난민인정신청 절차가 진행된다. 신빙성이 없다고 판단한 경우 즉시 외국인의 추방을 명해야 하는데, 이 경우 외국인의 신청을 통해 이민 판사가 담당관의 결정을 다시 심사할 수 있고, 재심사 단계에서 이민 판사는 다양한 수단으로 해당 외국인에게 심문하거나 그의 이야기를 들을 수 있다. 재심사는 난민담당관의 결정이 내려진 날부터 7일 이내에 이루어져야 하며 최대 24시간 안에 신

속하게 결론지어져야 한다.

다. 일본

일본은 출입국관리 및 난민인정법(出入國管理及び難民認定法)에서 난민인정절차와 관련한 사항을 규정하고 있는데, 기본적으로는 일본 내에 있는 외국인만 난민인정신청을 할 수 있도록 규정하고 있다. 다만, 일본에 입국하지 않은 외국인도 상륙 허가를 받으면 난민인정신청을 할 수 있도록 상륙 허가제도를 두고 있다. 이는 난민법 제정 전의 우리나라 출입국관리법 체계와 유사하다 볼 수 있다.

라. 독일

독일은 난민절차법(Asylverfahrensgesetz, AsylVfG)에서 항공기를 통해 입국하는 경우의 난민인정신청에 대해 규정하고 있는데, 이에 따라 입국 전인 외국인의 난민인정신청이 가능하다. 안전한 국가로부터 입국하는 외국인이나 유효한 여권 또는 대체 신분증을 미소지한 외국인으로서 공항에서 난민인정신청을 하는 경우 입국허가에 관한 결정에 앞서서 난민인정 여부에 대해 심사가 이루어지며, 이때 즉시 해당 외국인에 대한 면담이 이루어져야 하며, 변호인과 소통할 기회가 주어져야 한다. 2일 이내에 해당 신청이 이유 없다고 판단된 경우 그 신청은 기각되고, 외국인의 입국은 거부되며 추방 대상이 된다. 이때 해당 외국인은 추방을 방지하기 위해 법원에 그 결정을 받은 날로부터 3일 안에 집행정지를 신청할 수 있다. 연방 이민청에서 난민인정에 대한 신속한 결정이 불가능함을 통지하는 경우, 난민인정신청이 있는날로부터 2일 안에 집행정지에 대한 결정이 어려운 경우, 법원이 2주 안에 집행정지에 관해 결정하지 못하는 경우 등에는 해당 외국인의 입국이 허용되고, 이후 일반적인 난민인정절차에 따라 진행된다.

4. 난민과 관련된 P&I 보험의 비용보상

가. UNHCR의 난민 관련 비용 보상

해상에서 구조되어 입국을 희망하는 난민은 필요한 절차가 종료될 때까지 선내에 계속 머무를 수밖에 없으며, 그에 따른 부양비를 선박소유자가 부담해야 한다. 난민의 선내 장기체류와 관련된 비용 및 이료비용 때문에 난민의 구조를 기피할 수 있으나 보트로 표류하는 난민에 대해서는 국제법상 구조 의무가 존재한다. 또한 해상난민의 구조를 독려하기 위하여 가입 선박이 해상에 있는 난민을 구조한 경우에 선박소유자는 다음의 기관으로부터 난민의 부양 및 상륙에 관한 비용의 일부를 변제 받을 수 있는 경우가 있다.

난민을 구조한 선박은 해당 선박이 등록된 국가의 정부가 난민 구조에 대한 비용 보상을 제공하는 경우 선박소유자는 일부 비용을 변제 받을 수 있다. 그러나 구조선이 난민 구조에 대한 비용의 보상을 제공하지 않는 국가에 등록된 경우에 선박소유자는 UNHCR로부터 보상을 받을 수 있는 경우가 있다.

UNHCR은 세계적 규모로 난민의 재활 및 복지에 대하여 원조를 제공하는 유엔 산하의 기구이다. UNHCR은 난민의 생계비(난민 1인에 대하여 1일 10달러 이내)와 난민의 상륙에 관련한 비용, 예컨대 상륙 후 지출된 교통비, 입국 절차 비용, 예방 접종 비용 및 구조의 직접적인 결과로서 지출된 기타의 비용을 보상한다.

UNHCR이 1회 청구에 대하여 보상하는 최고액은 통상 30,000달러를 초과하지 않는 것으로 하고 있다. 다만 예외적인 경우에는 30,000달러를 초과하여 청구하더라도 고려하는 경우가 있다.

선박소유자가 UNHCR에 보상을 청구할 경우, UNHCR은 선박에 있는 난민의 생계를 위해 일반적으로 1인당 미화 10달러의 비용을 선박소유자에 보상한다. 선박은 가입된 P&I Club에 먼저 청구해야 하고, 이후 UNHCR에 전달되어야 한다. P&I Club에 가입되지 않은 선박소유자는 UNHCR 본부에 직접 청구서를 제출해야 한다. 보상 사유에 해당하는 경우 원본 영수증을 포함한 모든 문서 증거를 청구와 함께 제출해야 한다(Jeremy

Kingsley, 1988). 단일 청구에 보상되는 최대금액은 일반적으로 미화 30,000달러를 초과할 수 없다. 예외적으로 30,000달러를 초과하는 청구도 인정되는 경우가 있다(UNHCR, 1988).

UNHCR은 선박소유자에 보상하는 이유에 대해 난민 구조와 입항절차에 따라 발생하는 선박의 지연으로 인해 상선의 난민 구조가 기피되는 현상이 발생하는 것을 방지하기 위해서라고 밝히고 있다.

나. P&I 보험계약규정상 난민 관련 비용 보상

P&I 보험이란 선박소유자, 선체용선자, 기타 선박운항자의 선박 운항으로 인하여 발생하는 제3자에 대한 배상책임 및 비용 등을 선박소유자들이 설립한 상호조합에서 보상하는 보험이다. P&I 보험을 운영하는 보험자를 선주상호보험조합(P&I Club)이라고 하며, 일반 해상보험자와 성격을 달리하고 있다. 선박 운항에 수반하여 선박소유자, 선체용선자, 기타 선박 운항자에게 발생하는 배상책임 및 비용 등은 매우 다양하며, 이러한 위험들은 영리를 목적으로 하는 선박보험에서는 담보하기에는 어려운 점이 있다. 따라서 선박 운항에 수반하는 다양한 배상책임 및 비용 등을 선박소유자들이 상호부조의 형식으로 상호보험조합을 구성하여 운영하는 것이 P&I 보험이다(Shim, 1995; Yang and Han, 2007).

P&I 보험계약규정에서는 사람에 대한 보상 규정을 4가지로 구분하여 규정하고 있다. 첫 번째는 선원에 관한 책임 및 비용, 두 번째는 여객에 관한 책임 및 비용, 세 번째는 선원 및 여객 이외의 사람에 관한 책임 및 비용, 네 번째는 밀항자 또는 난민 등에 대한 비용이다. P&I 보험계약규정에서 밀항자와 난민 등은 선박소유자가 예측하지 못한 상태에서 승선하게 되는 사람이기 때문에 별도로 구분하여 규정하고 있다.

난민 등에 대한 비용에 대해 우리나라의 KP&I 보험계약규정은 “1. 조합은 가입 선박이 전적으로 난민 등의 감호, 하선, 이송 및 송환을 위해

불가피하게 발생한 비용을 보상한다. 단, 이를 위해 우회를 하였을 경우에는 발생한 연료, 항비, 임금, 비품, 식량의 추가 비용을 보상하되, 우회가 없었더라도 발생하였을 비용은 보상하지 아니한다. 2. 조합원은 이러한 비용을 회수하기 위하여 모든 적절한 수단을 강구하여야 한다. 3. 난민으로 인한 운임 및 용선료의 멸실 등을 포함하는 영업 손실 혹은 감가 및 본선 지연 등으로 인한 결과손해에 대해서는 보상하지 아니한다”고 규정하고 있다.

난민(refugee)에 대해서는 적절한 개념 정의는 볼 수 없지만, 난민협약 및 난민의정서에는 ① 인종, 종교, 국적 또는 특성의 사회집단의 구성원 신분 또는 정치적 의견을 이유로 박해를 받을 수 있거나 또는 그러한 공포로 인하여 그 국적국의 보호를 받는 것을 원하지 아니하는 자 및 ② 이들 사건의 결과로서 상주국 밖에 있는 무국적자로서 종전의 상주국으로 돌아갈 수 없거나 또는 그러한 공포로 인하여 종전의 상주국으로 돌아가는 것을 원하지 아니하는 자를 난민이라고 개념 정의하고 있는데, 이것을 일반적으로 협약난민이라고 한다. 이에 대하여 이에 대하여 난민협약에서 열거하고 있는 이유 이외의 전란, 국내 질서의 혼란, 천재 등을 출국 또는 국외 체재의 이유로 하는 자를 협약난민 이외의 난민이라고 부르지만, 최근 국제법상 난민의 개념은 이러한 것을 포함하여 보다 확대하는 경향이라고 말할 수 있다. P&I 보험계약규정에서 말하는 난민 등은 협약난민 이외의 난민을 포함하는 광의의 난민이라고 해석하는 것이 바람직하지만, 실제 난민의 인정은 어려운 문제를 수반한다.

일단 선박에 난민 등이 승선하게 되면 이러한 자를 상륙시키는 것은 매우 어려운 작업이다. 대부분의 국가의 출입국관리법은 자국민 이외의 자의 입국을 어떠한 형태로든지 제한하고 있다. 일반적으로 자국민 이외의 자는 필수적인 입국서류

(여권 및 비자 등)를 소지하고 있는 경우에만 입국이 허가된다. 그러나 난민 등이 이것을 소지하고 있는 경우이더라도 그것은 매우 드문 일이며, 이러한 자의 입국을 바로 인정하는 국가는 거의 없다고 볼 수 있다. 또한 대부분의 국가에서는 난민 등이 승선하고 있는 것에 대하여 입국 관리 당국에 신고할 것을 선장의 의무로 부과하고 있다. 일부 국가에서는 입국 관리 당국은 난민 등의 상륙을 방지하기 위하여 감시관을 두며, 일부의 항에서는 당국은 선박의 기항 중 난민 등을 육상에서 억류하는 경우도 있다. 이러한 경우 선박소유자는 이러한 조치에 필요한 비용을 지급할 책임을 부담하는 경우가 있다. 난민 등은 필요한 절차가 종료할 때까지 선내에 머무르는 것이 불가피하며, 그 사이에 부양비를 선박소유자가 부담해야 한다. 또한 선박소유자는 난민 등에 대한 부양비뿐만 아니라, 상륙비, 입국 절차 비용 및 난민 등의 구조에 직접적인 결과로 발생한 비용을 부담해야 한다.

따라서 P&I 보험계약규정은 가입 선박이 전적으로 난민 등의 감호, 하선, 이송 및 송환을 위해 불가피하게 발생한 비용을 보상한다고 규정하고 있어, 선박소유자는 불가피하게 발생하는 난민 등에 대한 부양비, 상륙비 및 입국 절차 비용을 P&I 보험으로부터 보상받을 수 있다(Jeremy Kingsley, 1988). 또한 난민 등의 구조에 직접적인 결과로 발생한 비용, 즉 난민 등의 구조를 위해 우회를 하였을 경우에 발생한 연료, 항비, 임금, 비품, 식량의 추가 비용을 P&I 보험으로부터 보상받을 수 있다. 여기서 연료비는 추가이동의 결과로 소모된 연료뿐만 아니라, 구조장소에 빠르게 도착하기 위한 추가 속도의 결과로 발생한 연료비도 보상한다. 항비는 계획되지 않은 항에서 발생된 항비뿐만 아니라, 난민 등의 상륙을 위해 기다리는 시간도 포함한다. 임금은 난민 등의 구조로 인한 선원의 추가 근무시간에 대한 급여이며, 비품은 운할유와 전기 등의 추가사용료를 의미한다. 그러나 난민으로 인한 운임 및 용선료의

멸실 등을 포함하는 영업 손실 혹은 감가 및 본선 지연 등으로 인한 결과손해에 대해서는 P&I 보험으로부터 보상받을 수 없기 때문에 이러한 결과손해는 선박소유자 스스로 부담할 수밖에 없다.

Ⅲ. 해상난민 구조 사례 분석

1. 템퍼(Tampa)호 사건

2001년 8월 26일 템퍼호의 선장 아르네 리난(Arne Rinnan)은 호주 구조팀으로부터 인도네시아와 크리스마스 제도(Christmas Island) 사이에 떠 있는 인도네시아 여객선으로부터 송신된 조난신호를 조사해 달라는 요청을 받았다(Barnes, 2004). 호주 구조팀으로부터 최초로 전달받은 정보에 의하면 해당 여객선은 약 80명의 여객을 수송하고 있다고 하였으나, 확인 결과 433명의 아프가니스탄 망명 신청자가 승선 중이었다. 구조 중, 선장은 인도네시아 정부로부터 조난자를 인도네시아에 위치한 메락(Merak)항에 하선시키라는 연락을 받았고, 구조 후 인도네시아로 향하기 시작했다(Park 2008). 그러나 조난자 대표가 호주의 크리스마스 제도로 갈 것을 강력히 요구하였고, 리난 선장은 망명 신청자들의 요구에 따라 크리스마스 제도로 향하기로 하였다.

호주는 템퍼호의 영해 진입을 거부하였다. 따라서 선장은 일단 템퍼호를 호주 영해밖에 정지시키고, 조난자의 치료를 위하여 의료지원을 요청하였다. 그러나 호주는 조난자의 상태가 심각하지 않다고 판단하여 이에 응하지 않았다.

호주 정부의 지원 없이 약 48시간을 대기한 리난 선장은 선원과 조난자의 안전을 위해 선박의 비상사태를 선포하고 호주의 영해로 무단 진입하여 크리스마스 제도로부터 4마일 떨어진 곳에 정박하였다. 이후 호주의 특별기동대(Special Armed Service)가 템퍼호에 승선하였다. 이들은 리난 선장에게 즉시 출항할 것을 강요하였다. 그러나 리

난 선장은 조난자를 하선시키지 않으면 템퍼호의 감항성은 보장할 수 없고, 이 선박은 조난자들을 계속 수송할 수 없다고 하며 거부하였다.

결국 구조된 사람들의 호주 입항은 거절되었고, 150명은 난민인정 신청 절차를 위해 파푸아 뉴기니로 이송되었다. 나머지는 호주 수륙양용의 군함으로 옮겨졌다(Park, 2008). 이후 뉴질랜드가 150명의 망명 신청자를 받아들이고 나머지는 나우루가 받아들이기로 합의했으며 UNHCR이 해당 청구를 처리했다(Barnes, 2004).

2. 구조선 시워치 3호(Sea Watch 3) 사건

2019년 6월 12일, 독일 민간 해상구조단체 “시워치(Sea-Watch e.V.)”에서 운영하고 캐롤라 라케테(Carola Rackete)선장이 운항하는 시워치 3호가 조난상태의 53명을 구조했다. 구조는 리비아 해안에서 35해리 떨어진 지중해의 공해에서 이루어졌다. 같은 날 리비아 해안경비대가 리비아의 트리폴리(Tripoli)를 안전한 항구로 지정했으나 라케테 선장은 구조된 사람들을 리비아로 돌려보내는 것을 거부했다. 리비아로부터 탈출한 것으로 추정되는 난민을 다시 리비아로 돌려보내는 것은 국제법과 Sea-Watch의 정책에 따라 구조된 사람들을 안전한 항구로 데려가야 하는 선장의 의무에 반하는 행위이기 때문이다. 그래서 선장은 시워치 3호를 가장 가까운 안전항인 이탈리아 람페두사(Lampedusa) 근처의 공해로 이동시켰다.

이탈리아는 해당 선박의 자국 영해 진입을 금지하였고, 시워치 3호는 해상에서 2주 동안 대기하였다. 6월 26일, 더 이상 대기할 수 없다고 판단한 라케테 선장은 이탈리아 영해에 진입하기로 결정했고, 29일 야간, 시워치 3호는 람페두사 항구에 계류하기로 결정하고 접근을 시작하였다. 기동 중 과르디아 디 피난자(Guardia di Finanza)의 경찰선이 시워치 3호의 진로를 가로막았고, 시워치 3호는 해당 경찰선을 충돌한 후 그대로 진입하여 결국 계선에 성공하였고, 라케테 선장

은 체포되었다.

2019년 7월 2일에 예비조사 판사는 라케테 선장에 대한 체포를 허용할 수 없다고 선언하였다. 해상에서 선장은 선원과 조난자의 생명을 보호할 의무가 있고, 라케테 선장은 그 의무를 수행하는 도중이었기 때문에 폭력행위를 저지른 것이 아니라는 취지로 판단하였다(Euronews, 2019).

이후, 시워치 3호에 탑승중이던 난민은 독일 프랑스 등 유럽 5국이 분산수용하기로 합의하였다(Investigate Europe, 2019).

3. 시사점

템퍼호 사건과 시워치 3호 사건을 보면 두 사건 모두 구조한 난민을 하선시킬 때 어려움을 겪은 사실을 확인할 수 있다. 따라서 해상에서 난민을 구조한 선박이 겪게 될 어려움은 구조 자체가 아니라 구조한 사람을 하선시키는 데에 있다. 위의 사례에서처럼 난민을 하선시키는 데 오랜 시간이 소요된다면 난민을 구조한 선박에 막대한 비용손실이 발생하게 될 것이며, 이는 보험에서 보상하지 않기 때문에 모두 선박소유자의 손실이 될 것이다. 그 때문에 선박소유자의 의지에 따라 난민에 대한 구조 자체를 하지 않게 될 가능성도 없다고는 할 수 없을 것이다. 따라서 민간선박이 경제적 손실을 감수하고 구조제공 의무를 적극적으로 이행하기 위해서는 그에 상응하는 경제적 보상이 뒤따라야 한다고 할 수 있다.

IV. 고찰 및 결론

난민협약상 난민의 범위는 매우 좁다. 실제 해상에서 구조가 필요한 조난자를 발견했을 때, 선장은 그러한 자들에 대하여 난민협약상 난민의 지위를 인정할 권한이 존재하지 않는다. 따라서 선장의 구조 의무는 난민협약상 난민의 지위와 관계없이 적용된다. 그런데 선장의 구조 의무는 국제협약에 잘 명시되어 있지만 난민 등의 하선

장소에 대하여는 모호하게 규정되어 있다.

선박이 조난자를 구조하면 계획된 다음 기항지에 하선하는 것이 관행이나, 템퍼호나 시위치 3호의 사례를 보았을 때, 기항지가 속한 국가가 입항을 거부하는 사례가 있어서 난민의 하선에는 오랜 기간이 소요되고 선박은 지연을 겪게 된다. 기존에 UNHCR에서는 이러한 상황을 미리 예견하고 선박의 지연손실에 대한 보상방안을 마련하였으나, 그 액수가 실제 선박 지연손해에 비해 매우 적은 수준이고, P&I 보험에서도 선박의 지연손해는 보상하지 않는다. 이에 따라 국제협약에 규정되어 있는 구조의 제공 의무는 경제적인 이유로 인해 그 이행에 대한 적극성이 매우 떨어질 것으로 생각된다.

시위치 3호와 같이 민간구조단체에 의해 운영되는 구조선에 의한 난민 등의 구조 이외에 일반 상선이 난민 등을 구조하는 사례는 점점 더 적어질 것으로 예상된다. 또한 전 세계적으로 발생하는 난민 등의 규모가 점점 더 커지고 있는 상황에서 선장의 구조 의무가 적극적으로 이행되지 않는다면 자연히 해상에서 돌아오지 못하는 난민의 수가 더욱더 커질 것이다. 따라서 이러한 상황을 최소한이나마 보완하기 위해서는 민간선박의 구조 의무 제공에 대한 부담을 줄여야 한다. 이를 위해서는 IMO를 중심으로 난민 등의 구조에 따른 비용 보상을 위한 국제협약의 제정 검토가 필요하며, 아울러 P&I 보험계약규정도 난민의 구조에 따른 선박의 결과손해에 대한 보상을 인정하는 방향으로 개선해야 할 것으로 판단된다.

본 연구는 P&I 보험상 난민 구조에 따른 결과손해의 미보상에 따라 발생할 수 있는 구조제공 의무의 회색에 대한 문제점을 제기하고 그 개선 방안을 제시하고자 하였다. 그런데 사례 분석에서 확인된 국가의 입항 거부 문제는 연구범위에 포함되지 않았기 때문에 국제적으로 난민 입항 거부 문제를 해결할 방안에 관한 후속 연구가 필요하다.

References

- Euronews(2019). Sea-Watch captain Carola Rackete released by Italian judge, July 26, 2019. Retrieved from <https://www.euronews.com/2019/07/02/sea-watch-captain-carola-rackete-released-by-italian-judge> on November 21.
- Investigate Europe(2019). The forgotten people of Sea Watch 3, 5 December, 2019. Retrieved from <https://www.investigate-europe.eu/en/2019/the-forgotten-people-of-sea-watch-3/> on November 21.
- Jeremy Kingsley(1988). Handbook on P&I Insurance 3th, ed., Assuranceforeningen GARD, Norway, 133~136.
- Lee SR(2018). Revisiting the Refugee Convention of 1951: Focusing on the Protection of ‘Non-Conventional Refugees’, The Korean journal of humanitarian law, (38), 72.
- Lim CH(2019). A Study on the Seafarers’ Duty to Render Assistance a Person in Distress at Sea and Protection of Seafarers, Maritime Law Review, 31(1), 2019, 77~104. <https://doi.org/10.14443/kimlaw.2019.31.1.3>.
- Park YS(2008). A Study on the Treatment of Persons Rescued at Sea: The Tampa and Its Legal Implication, The Journal of Korea Maritime Law Association, 30(2), 26.
- Richard Barnes(2004). Refugee law at sea, The International and Comparative Law Quarterly, 53(1) 47~77.
- Shin CH(2007). Legal nature of the duty to render assistance to the persons in distress at sea under existing international law, Seoul International Law Journal, 14(1), 2007, 89~122.
- Shim, JD(1995). Law of Marine Insurance, Kiran Publishing, Seoul, 456~457.
- Sung WJ(2015). Several issues on Asylum Application Procedures at Ports of Entry, Human rights and justice, (454), 6~18. <https://doi.org/10.22999/hraj.454.201512.001>
- The Guardian(2022). Many dead in two separate boat disasters off Greek coast, 6 Oct 2022, Retrieved from <https://www.theguardian.com/world/2022/oct/06/lesbos-boat-capsizes-greece-migrants-kythira> on October 29.

UNHCR(1988). Guidelines for the Disembarkation of Refugees, April 1988, Retrieved from <https://www.refworld.org/docid/551e65384.html> on October 29.

UNHCR(2003). Guidelines on International Protection No.4: “International Flight or Relocation Alternative” within the context of Article 1A(2) of the 1951 Convention and/or 1967 Protocol relating to the Status of Refugees(HCR/GIP/03/04), Jul 2003, 2.

UNHCR(2022). The 1969 Organization of African Unity Convention Governing the Specific Aspects of Refugee Problems in Africa. Retrieved from <https://www.unhcr.or.kr/unhcr/html/001/001001003005>

.html on November 9.

UNHCR(2022). Cartagena Declaration on Refugees, 1984. Retrieved from <https://www.unhcr.or.kr/unhcr/html/001/001001003006> .html on November 9.

Yang SK and Han CH(2007), Law of Marine Insurance, Samjiwon Publishing, Seoul, 730.

-
- Received : 28 November, 2022
 - Revised : 12 December, 2022
 - Accepted : 15 December, 2022