

船舶衝突의 損害賠償責任法理에 관한 研究

池 相 源* · 朴 容 燮**

A Study on the Principles of Liability for the Damages Arising from Collisions at Sea

By Chee Sang-Won, Park Yong-Sub

ABSTRACT

Once a collision between vessels takes place, substantial damages can be followed and complicated legal relationship between many parties will be arisen. Although the legal nature of collision is a case of torts in civil law, the Korean Commercial Code provides collision provisions because the collision is regarded as a special act in Maritime Law.

This paper aims to discuss the principles of liability for damages arising from collision at sea. The contents of this thesis are as follows:

Firstly, the concept of collision and the liability for collision damages is described. If two vessels are in fault, the liability of each vessel is in proportion to the degree of the faults respectively committed. Secondly, the origins and development of marine collision law is described. If there is an agreement of exemption from liability between shipowner and cargo owner, it is applied the carrying vessel, and the non-carrying vessel is responsible only for his own proportionate share of the damages.

Thirdly, it is discussed about the scopes and kinds of collision damages which are recoverable. The general principle for the assessment of damages is *restitutio in integrum*. The damages must be a link or a chain between the collision and the damage. Fourthly, the collision may give rise claims such as the salvor's award, a general average contribution and oil pollution damage. Therefore, the compensation for

* 한국해양대학교 대학원 박사과정 해사법학과 해사법 전공

** 한국해양대학교 법학과 교수

the casualty concerned with collision is described. Fifthly, the determination of the proper law in matters of compensation for collision damages is described.

In conclusion, it is proposed that the legislative proceeding for the revision of the law concerned with marine collision.

The Korean Commercial Code should be revised for including of indirect collision case, and it is necessary to define that the principle of the comparative fault is applied to the damages of property of third parties. Also, the word of "two vessels in fault" in the concerned provision should be revised to "two or more vessels", and new article which provide the period of the right to obtain contribution from the other vessel in fault is required. The total amount of limit of liability of shipowner for oil pollution damages should be increased in accordance with the concerned International Convention. It is suggested to revise the Korean Private International Law that all marine collisions even if collision between foreign vessels at high sea is able to accept by Korean Court and to apply the Korean Commercial Kode as proper law for compensation for collision damages.



1. 序論

1.1 研究의 目的

船舶衝突은 관련된 船舶과 船舶 사이 또는 船舶所有者와 荷主 또는 旅客 사이의 衝突損害의 賠償責任을 둘러싼 복잡한 法律問題를 제기한다. 따라서, 이 研究의 목적은 船舶衝突의 損害賠償責任法理에 관하여 종합적으로 研究하고, 이 과정을 통하여 밝혀진 解釋論上的의 문제점과 立法論的인 解決方案을 제시함에 있다.

1.2 研究의 範圍와 方法

이 研究는 船舶衝突의 損害賠償責任의 成立要件과 雙方過失의 船舶衝突에 관하여 검토한 다음, 損害賠償責任範圍와 船舶衝突로 발생한 제2차적 海損에 관하여 고찰하기로 한다. 여기에 船舶衝突에 있어서 적용되는 準據法의 결정에 관한 사항을 포함한다. 이 研究의 目的을 달성하기 위하여 比較法學의 方法을 이용하였다. 그리고 法解釋學의 方法에 기초하였다.

이와 같은 研究方法을 기본으로 하여 文獻調査方法에 의한 관련 國際協約과 國內外의 學說, 判例 및 立法例를 比較, 分析, 檢討하는 方法으로 연구하였다.

2. 船舶衝突의 損害賠償責任의 成立要件

2.1 船舶衝突의 概念

商法上 船舶衝突이라 함은 航海船 相互間 또는 航海船과 內水航行船 사이에 水面에서 접촉하여, 船舶 또는 物件이나 사람에 대하여 損害가 발생하는 경우를 말한다.

2.1.1 船舶衝突의 種類

船舶衝突의 種類는 接觸狀態와 發生原因에 따라 나눌 수 있다. 直接衝突이란 船舶相互間의 直接的인 接觸이 있는 狀態의 衝突을 말한다. 間接衝突이란 船舶의 현실적인 접촉(actual contact)은 없는 상태이나, 直接衝突에 준할 만한 행위에 의하여 損害가 생긴 경우에 이를 衝突으로 처리하여야 할 경우이다.

船舶衝突은 우연한 事由 또는 不可抗力에 의하여 발생하는 수도 있고, 衝突의 原因이 불명한 경우도 있다. 이 때에는 被害者는 衝突로 인한 損害의 賠償을 청구하지 못한다.

一方의 船舶만의 過失로 인하여 충돌이 발생한 때에는 그 損害는 過失있는 船舶의 所有者가 이를 賠償할 責任을 진다. 雙方過失로 인한 衝突이란 충돌한 船舶의 쌍방에 모두 過失이 있는 경우의 충돌을 말한다. 이 때의 各 船舶의 책임의 비율은 過失의 정도에 比例한다. 그 過失의 比率을 정할 수 없을 때, 또는 過失이 동등하다고 인정될 때에는 責任이 平等하다.

2.1.2 船舶衝突의 損害賠償責任의 法的性質

船舶衝突은 海技免許를 가진 責任能力이 있는 船舶運航者인 船長, 航海士의 故意 또는 過失로 인한 違法性에 의하여 발생하기 때문에, 不可抗力을 제외하고는 不法行爲의 成立要件으로서의 主觀的要件과 客觀的要件을 모두 충족한다. 따라서, 船舶衝突은 그 法的性質이 민사상 일종의 違法行爲로서, 不法行爲에 속한다. 그러나 商法은 船舶衝突을 海商法上의 특별한 행위로 보고 이에 관한 규정을 두고 있다.

2.2 船舶衝突의 損害賠償責任의 主體

2.2.1 船舶所有者 등

商法은 船舶의 충돌이 선원의 과실로 인하여 발생한 때에 船舶所有者는 損害賠償의 책임이 있다 라고 규정하고 있다. 따라서 과실있는 船舶의 所有者가 船舶衝突의 損害賠償責任의 主體임은 명백하고, 船長과 航海士를 포함한 船員 또한 마찬가지이다.

導船士는 船舶運航에 관한 勞務를 공급하므로, 船舶使用人과 같다고 할 수 있으나,¹⁾ 그 法的地位를 선장의 船舶運航에 관한 助言者, 또는 運航補助者로 보는 것이 通說이다.²⁾ 強制導船區인 경우에는 運航指揮權이 強制導船士에게 이양되는 立法例가 獨逸 및 北歐에 있으며,³⁾ 이 때에는 強制導船士의 행위에 대하여 船舶所有者는 책임을 지지 아니한다. 商法은 導船士라고만 하여 強制導船士를 명시하지 않고 있지만, 이를 포함한 것으로 본다.⁴⁾

2.2.2 曳船所有者

오늘날 曳船列의 항해와 관련하여 책임의 주체는 曳航指揮權의 귀속에 의하여 결정하는 것이 통설이다.⁵⁾ 曳船契約의 이행으로서 曳航行爲를 행하는 과정에서 曳船列을 구성하는 曳船 또는 被曳船이 無過失의 제3선박과 충돌하여 損害가 발생하였을 때 曳船契約의 法的性質에 따라 그 책임의 주체를 결정하여야 한다는 견해가 曳航指揮責任主義이다.

曳船雇傭契約에 있어서 曳船所有者와 그 선원은 被曳船所有者의 피용자의 지위에 있으므로, 曳船을 지휘, 감독할 曳航指揮權은 被曳船이 가지므로, 被曳船이 책임을 진다.

曳船都給契約에서는 각자 자기의 船舶을 직접 지배하고 보관하는 지위에 있으므로, 被曳船所有者는 曳船이 제3자에 입힌 損害에 대하여 賠償責任을 부담하지 않아도 된다. 만일 被曳船所有者가 曳航指揮權을 가진 경우에는, 被曳船 所有者가 제3자에 가한 損害의 賠償責任을 부담하여야 한다. 運送型曳船契約에 있어서 被曳船에는 일반적으로 선원이 없기 때문에,

1) 藤崎道好, 水先法の研究(東京: 成山堂書店, 1967), 205面.

2) 朴容燮, 海商法論(서울: 螢雪出版社, 1994), 853쪽.

3) 獨逸商法典 제737조: 船舶이 強制導船士의 導船下에 있던 경우에 그 船舶의 所有者는 이 導船士에 의한 過失衝突에 대하여 책임을 지지 아니한다; 포르투갈商法典 제492조 3항; 스칸디나비아海法典 제8조[Ibid].

4) 徐燦珪, 商法講義(下), 第三全訂版(서울: 法文社, 1993), 606쪽.

5) 朴容燮, "海上曳船所有者의 責任에 관한 研究", 博士學位論文, 東亞大學校, 1983, 31쪽; 石井照久, 海商法(東京: 有斐閣, 1964), 332面;

曳船은 被曳船을 직접 지배·보관하는 曳航指揮權을 가진다.

2.2.3 定期傭船者

定期傭船된 선박이 그 계약의 이행 중에 선장 등의 不法行爲인 船舶衝突로 인하여 제3자에게 손해를 가했을 때에 責任의 귀속에 관하여는 定期傭船契約의 法的性質과 연결시켜, 運送契約說의 입장에서는 航海企業의 主體인 船舶所有者가 損害賠償責任을 지고, 賃貸借的契約의 입장에서는 運送企業의 주체인 定期傭船者가 책임을 진다고 하는 것이 일반적이다.⁶⁾ 定期傭船契約에서는 船長 및 船員은 船舶所有者의 僱用인 이며, 本船의 점유 지배는 船舶所有者에게 남아 있기 때문에, 定期傭船者는 船舶衝突에 관한 책임을 부담하지 않는다고 본다.

2.2.4 衝突原因의 提供者

港灣當局은 모든 船舶이 港灣을 안전하게 이용할 수 있도록 상당한 주의를 이행하여야 할 의무가 있다. 이 注意義務를 실행하지 않은 것이 船舶衝突을 일으키게 하였다면, 港灣當局은 그 과실이 그 衝突事故에 기여한 정도에 따라 損害賠償責任을 부담하여야 한다.

海上交通管制官은 船舶이 안전하게 港灣을 이용할 수 있도록 海上交通의 安全과 秩序維持에 관한 상당한 주의를 다할 의무가 있다. 管制官의 指示 또는 命令에 衝突事故를 방지하기 위하여 필요한 상당한 주의를 기울이지 않은 과실이 있고, 그로 인하여 衝突事故가 발생하였음을 船長이 입증한 경우 管制官은 그 衝突損害를 배상할 책임이 있다.⁷⁾

2.3 船舶衝突의 過失判定

船舶衝突에 있어서 不法行爲를 구성하는 主觀的要件으로서의 過失이라 함은 船舶運航上 발생하는 注意懈怠의 문제이므로, 船舶衝突을 방지하기 위하여 船舶運航者에게 요구되는 注意義務를 다하지 아니한 때에 過失이 있게 된다. 船舶衝突의 過失은 船員이 狀況의 파악과 認識에 따라서 실행해야 할 行爲의 판단이 적절하였는지의 여부, 그 상황의 把握과 認識에 따라서 실행해야 할 行爲의 판단이 적절하였는지의 여부 및 그 判斷에 따라서 이를 적절하게 실행한 行爲가 완전하였는지의 여부에 관한 사항을 기본으로 하여 判定하는 것이 합리적이다.

6) 戶田修三, 海商法(東京: 文眞堂, 1982), 166面.

7) Samir Mankabady, The Law of Collision at Sea(Amsterdam: Elsevier Science Publishers B.V., 1987), p. 370.

3. 雙方過失로 인한 船舶衝突의 損害賠償責任

3.1 船舶衝突에서의 損害賠償責任法理의 沿革

船舶衝突로 인하여 발생한 損害의 賠償責任에 관한 法理는 共同海損 등 海法の 다른 분야보다 相對的으로 늦게, 특수한 과정을 거쳐 발전하여 왔다.⁸⁾

船舶衝突을 해결하기 시도는 古代 바빌로니아 時代(B.C. 2100年-1750年)의 하무라비 法典의 海法條文에서도 現代와 그 理念을 같이하는 船舶衝突에 관한 責任規定을 볼 수 있다.⁹⁾ 古代 希臘이나 로마에는 船舶衝突法이 없었던 것으로 보인다.¹⁰⁾ 西紀 553년 편찬된 로마法典에 船舶衝突에 관한 약간의 사례가 언급되어 있지만, 船舶衝突에 의한 손해의 배상에 관한 特則은 없으며,¹¹⁾ 船舶衝突은 過失(*culpa*)에 바탕을 둔 일반적인 責任原則의 지배를 받았다.¹²⁾ 西紀 600년 내지 800년경의 로오드海法(Rhodian Sea Law)에 船舶衝突에 관하여 가장 오래된 것으로 알려진 규정이 포함되어 있다.¹³⁾ 西紀 1150년경 오레롱海法(The Rules of Oleron)은 雙方過失에 의한 船舶衝突인 경우 損害의 均等分割原則(equal division of damages or moiety rule)을 규정하고 있다.

1340년경 콘솔라토·델·마아레(Consolato del Mare)는 港內에서의 船舶衝突에 관하여 과실의 개념을 인정하고 損害分割原則(principles of division of damages)을 규정하고 있다.

1505년에 완성된 北歐의 위스비海法(Laws of Wisby)은 船舶衝突法에 관하여 荷主側이 損害賠償金의 지급을 분담하지 않고, 충돌을 일으킨 船舶이 충돌을 피할 수 있었거나 태만 하였으면, 단독으로 賠償金을 지급하는 것을 제외하고는 오레롱海法の 규정과 비슷하다.¹⁴⁾

責任의 基礎로서 嚴格責任은 海上運送과 사람의 死傷의 경우에 적용되었으나, 船舶衝突法에의 적용은 배제되어 있었다. 船舶衝突에 있어서 과실의 경중 등과 상관없는 損害均等分割原則을 거쳐, 過失責任原則과 雙方過失인 경우 過失比率責任原則으로 발전하여 왔다.

8) 林東喆, "船舶衝突에서의 損害賠償責任法理의 發展", 法學研究 第4號(韓國海事法學會, 1992), 6쪽.

9) 西島彌太郎, 新版海商法(東京: 海文堂, 1976), 1面; 藤崎道好, 海商法概論(東京: 成山堂, 1978), 9面.

10) David R. Owen, "The Origins and Development of Marine Collision Law", *Tulane Law Review*, Vol.51 No.4, 1977, pp.759-760.

11) 小町谷操三, 前掲書, 13面.

12) 林東喆, 앞의 論文, 7쪽.

13) David R. Owen, op.cit., p.760.

14) Ibid., pp. 763-764.

오늘날 船舶衝突에 있어서 損害賠償責任은 과실에 그 바탕을 두고 있음은 물론이다.¹⁵⁾ 船舶衝突에 관한 각국의 法律이 달라서 國際海運의 발전에 많은 불편을 가져왔기 때문에, 國際海法會가 國際的 統一法 체계의 필요를 인식하여 채택한 것이 1910年 船舶衝突協約이다. 過失比率責任原則은 1910년 船舶衝突協約에 명시됨으로써 세계적 統一法으로 인정을 받게 되었다. 우리 商法은 原則적으로 船舶衝突協約의 損害賠償原則을 따른 것이다.

3.2 船舶相互間의 損害賠償責任

商法の 船舶衝突規定은 船舶의 衝突이 雙方의 船員의 過失로 인하여 발생한 때에는 雙方의 과실의 경중에 따라 각 船舶所有者가 損害賠償의 책임을 분담하여야 하고, 그 過失의 輕重을 判定할 수 없는 때에는 損害賠償의 責任을 均分하여 부담한다 라고 규정하고 있다(商法 제846조 ①항). 이것은 雙方過失에 의한 船舶衝突로 인하여 발생한 物的損害의 賠償原則으로서 과실의 경중에 따른 比率責任原則을 규정한 것이다.

3.3 제3자에 대한 損害賠償責任

3.3.1 人的損害

雙方過失에 의한 船舶衝突로 인하여 제3자에 人的損害가 생긴 경우에 이에 대한 損害賠償은 쌍방의 船舶所有者가 연대하여 그 책임을 저야 한다(商法 제846조 ②항). 連帶責任이라는 衝突船舶의 각 所有者에게 不眞正連帶債務의 관계가 있다고 해석하는 것이 타당하다.

3.3.2 物的損害

雙方過失에 의한 船舶衝突로 인하여 발생한 物的損害로서 제3자에게 발생한 손해중에서 가장 복잡한 法律問題를 발생시키는 것이 積荷에 발생한 손해이다.

船舶의 衝突이 雙方의 船員의 過失로 인하여 발생한 때에 損害賠償責任을 過失比率에 따라 부담한다는 것이 衝突船舶 사이의 내부 관계뿐만 아니라, 양 船舶의 所有者에게 제3자의

15) Grant Gilmore and Charles L. Black, Jr., *The Law of Admiralty* (New Haven: The Foundation Press Inc., 1975), p.396.

物的 損害에 대한 外部的 관계에 있어서도, 共同不法行爲의 책임을 묻지 않고 각자의 過失의 경중에 따라서 비율 부담하는 것으로 본다.

船舶衝突로 인하여 積荷에 損害가 발생한 경우, 積載船所有者の 債務不履行責任과 不法行爲責任의 요건을 함께 충족시키는 경우가 있다.¹⁶⁾ 이 때에 契約責任과 不法行爲責任은 각각 요건과 효과가 다르므로 별개의 請求權이라고 생각할 수 있고, 그 경합을 부정할 만한 특별한 이유가 없기 때문에, 被害者인 債權者의 선택에 따라서 행사하도록 해야 한다는 請求權競合說이 있다. 이에 대하여 運送人의 契約責任만을 물을 수 있다는 法條競合說이 있다. 일반적으로는 請求權競合說이 보다 논리적이고 타당하며 통설이다.¹⁷⁾

雙方過失의 衝突인 경우, 免責約款의 援用問題에 대하여 否定說과 肯定說의 대립이 있다. 그러나 商法은 船舶衝突協約를 계수하여 積荷의 損害에 대하여서는 分割責任을 인정하는 것으로 해석하는 이상, 積荷損害에 대한 免責約款의 援用 문제는 제기될 여지가 없고, 積載船은 免責되고, 非積載船인 相對船은 자기의 分擔額만 부담하면 된다.

4. 船舶衝突의 損害賠償責任範圍

4.1 船舶衝突과 損害

船舶衝突損害라 함은 船舶, 또는 船內에 있는 物件이나 사람에 대하여¹⁸⁾ 衝突行爲가 없었더라면 받을 利益狀態와 衝突行爲가 발생한 현재의 不利益狀態와의 차이를 말한다. 船舶衝突로 인한 財産的損害는 현실적으로 船舶 및 積荷의 滅失, 毀損 등의 통상의 損害인 적극적損害와 船舶의 不稼動으로 장래에 취득할 이익을 喪失한 것과 같은 소극적損害를 모두 포함한다. 非財産的損害는 船舶衝突로 인한 人命의 死傷에 대한 賠償責任이 주로 문제로 된다. 船舶衝突과 발생한 損害 사이에 因果關係가 있어야 한다.

4.2 船舶衝突의 賠償範圍

船舶衝突로 인하여 發生된 損害의 賠償範圍에 관하여는 민법상 不法行爲의 原則을 적용하고, 損害賠償의 方法은 金錢賠償이 原則이다. 商法에서는 船舶損害를 滅失과 毀損으로만 규정하고 있다. 全損과 分損은 海上保險法上의 補償性損害의 개념이다.

16) 落合誠一, “運送人等の不法行爲責任”, 日本海法會誌, 復刊 第36號(東京: 勁草書房, 1992), 62面.

17) 徐燦珏, 商法講義(上), 第三全訂版(서울: 法文社, 1993), 207쪽.

18) 徐燦珏, 商法講義(下), 602쪽; 梁承圭, 判例教材 保險法·海商法(法文社, 1984), 625쪽; 李時煥, “衝突約款(RDC)上の 船舶衝突의 概念”, 韓國海運學會誌, 第13號(1991. 11), 223쪽.

4.2.1 船舶의 損害

리스본規則은 全損을 現實全損, 또는 船舶을 구조하여 수선하는 費用이 충돌 시의 그 船舶의 가액을 초과하는 毀損을 말한다 라고 定義하고 있다. 船舶이 충돌 후 침몰하여 引揚, 修繕이 불가능한 경우에 現實全損이 된다.

推定全損이란 船舶衝突의 결과 船舶이 沈沒 또는 坐礁된 경우에 引揚 또는 離礁시켜도 修繕費와 합리적으로 지출된 費用의 합계가 船舶價額을 초과하여 경제적 이익을 얻을 수 없는 경우(經濟的 推定全損), 또는 船舶의 毀損 규모가 너무 크거나 修繕施設이 없어서 修繕이 기술적으로 불가능한 경우(技術的 推定全損)에 船舶所有者가 船舶을 포기하는 것을 말한다. 리스본規則은 船舶을 救助하고 수선하는 費用이 충돌 시의 그 船舶의 市場價額을 초과하는 毀損이라고 규정하고 있다. 船舶衝突의 결과 생긴 損傷이 수선 가능할 정도로 毀損을 입은 경우를 分損이라고 한다. 이 경우 損害의 算定에 관한 一般原則은 原狀回復이다.

4.2.2 積荷의 損害

리스본規則은 船舶衝突로 인하여 積荷가 滅失된 경우의 損害賠償金은 積荷가 目的港에 到着할 수 있었던 때에 目的港에서의 市場價額에서 절약된 費用이 있으면, 그 費用을 公제한 金額으로 규정하고 있다. 積荷에 分損이 생긴 경우의 損害賠償金은 到着港에서의 正品價額에서 分損品の 時價, 또는 分損品の 賣却價額을 公제한 差額이다. 여기에 필요한 경우 分損品の 檢査, 換積, 倉庫保管 또는 運送費 등, 합리적으로 지출한 費用을 더할 수 있다.

4.2.3 費用

船舶衝突로 인하여 損傷을 입은 船舶의 所有者는 損害의 방지 또는 輕減을 위하여 상당한 注意를 다할 損害防止義務가 있다. 이 義務에 따라 損害의 防止輕減을 목적으로 합리적으로 지출된 費用이 損害防止費用으로서 船舶衝突의 損害賠償 範圍에 포함된다. 船舶衝突이 발생하면 船舶所有者는 법적인 문제는 辯護士에게 기술적인 문제는 鑑定人에게 의뢰하지 않을 수 없다. 이것은 船舶衝突의 訴訟節次에 필요한 費用으로서 損害賠償의 범위에 포함된다.

4.3 船舶衝突의 損害算定에 관한 리스본規則

4.3.1 概念 및 一般規定

償金の算定原則에 관한 리스본規則을 채택하였다.

이規則은 一般的 事項을 규정한 A조에서 E조까지의 5개 조문으로 구성된 文字規定을 두고 있다. 이 文字規定과 數字規定의 관계에 관한 解釋規定을 별도로 두고 있지 않으며, 다만, C조(回收)와 D조(原狀回復)에 개별적으로 이 점을 명기하고 있다. 이에 의하면, 數字規定이 文字規定에 우선한다.

4.3.2 損害賠償金の算定原則

이規則은 船舶衝突로 인하여 발생한 損害의 賠償金算定原則에 관하여 船舶이 全損된 경우, 分損의 경우 및 船内の 財貨와 利子 및 通貨에 관한 5개의 數字規定에서 이를 규정하고



4.2.1 船舶의 損害

리스본規則은 全損을 現實全損, 또는 船舶을 구조하여 수선하는 費用이 충돌 시의 그 船舶의 가액을 초과하는 毀損을 말한다 라고 定義하고 있다. 船舶이 충돌 후 침몰하여 引揚, 修繕이 불가능한 경우에 現實全損이 된다.

推定全損이란 船舶衝突의 결과 船舶이 沈沒 또는 坐礁된 경우에 引揚 또는 離礁시켜도 修繕費와 합리적으로 지출된 費用의 합계가 船舶價額을 초과하여 경제적 이익을 얻을 수 없는 경우(經濟的 推定全損), 또는 船舶의 毀損 규모가 너무 크거나 修繕施設이 없어서 修繕이 기술적으로 불가능한 경우(技術的 推定全損)에 船舶所有者가 船舶을 포기하는 것을 말한다. 리스본規則은 船舶을 救助하고 수선하는 費用이 충돌 시의 그 船舶의 市場價額을 초과하는 毀損이라고 규정하고 있다. 船舶衝突의 결과 생긴 損傷이 수선 가능할 정도로 毀損을 입은 경우를 分損이라고 한다. 이 경우 損害의 算定에 관한 一般原則은 原狀回復이다.

4.2.2 積荷의 損害

리스본規則은 船舶衝突로 인하여 積荷가 滅失된 경우의 損害賠償金은 積荷가 目的港에 到着할 수 있었던 때에 目的港에서의 市場價額에서 절약된 費用이 있으면, 그 費用을 公제한 金額으로 규정하고 있다. 積荷에 分損이 생긴 경우의 損害賠償金은 到着港에서의 正品價額에서 分損品の 時價, 또는 分損品の 賣却價額을 公제한 差額이다. 여기에 필요한 경우 分損品の 檢査, 換積, 倉庫保管 또는 運送費 등, 합리적으로 지출한 費用을 더할 수 있다.

4.2.3 費用

船舶衝突로 인하여 損傷을 입은 船舶의 所有者는 損害의 방지 또는 輕減을 위하여 상당한 注意를 다할 損害防止義務가 있다. 이 義務에 따라 損害의 防止輕減을 목적으로 합리적으로 지출된 費用이 損害防止費用으로서 船舶衝突의 損害賠償 範圍에 포함된다. 船舶衝突이 발생하면 船舶所有者는 법적인 문제는 辯護士에게 기술적인 문제는 鑑定人에게 의뢰하지 않을 수 없다. 이것은 船舶衝突의 訴訟節次에 필요한 費用으로서 損害賠償의 범위에 포함된다.

4.3 船舶衝突의 損害算定에 관한 리스본規則

4.3.1 概念 및 一般規定

船舶衝突에 따른 損害賠償金의 算定에 있어서는 여러 가지 方法이 있을 수 있고, 각 국가마다 이를 算定하는 기준이 다를 수 있기 때문에, 國際海法會는 船舶衝突에 있어서 損害賠

償金の算定原則에 관한 리스본規則을 채택하였다.

이規則은 一般의 事項을 규정한 A조에서 E조까지의 5개 조문으로 구성된 文字規定을 두고 있다. 이 文字規定과 數字規定의 관계에 관한 解釋規定을 별도로 두고 있지 않으며, 다만, C조(回收)와 D조(原狀回復)에 개별적으로 이 점을 명기하고 있다. 이에 의하면, 數字規定이 文字規定에 우선한다.

4.3.2 損害賠償金の算定原則

이規則은 船舶衝突로 인하여 발생한 損害의 賠償金算定原則에 관하여 船舶이 全損된 경우, 分損의 경우 및 船内の 財貨와 利子 및 通貨에 관한 5개의 數字規定에서 이를 규정하고 있다. 船舶이 全損된 경우에는 請求人은 충돌한 날짜의 市場에 있어서 유사한 船舶을 구입하는 費用과 같은 損害賠償을 청구할 수 있다. 船舶이 毀損되었으나 全損을 입지 아니한 경우에 請求人은 합리적으로 실시한 臨時修繕費, 또는 永久修繕費를 배상받을 수 있다.

衝突의 결과 船内の 財貨가 滅失된 경우에 請求人은 財貨가 目的港에 도착할 수 있었던 때에 目的港에 있어서 市場價額에서 절약된 費用이 있으면 그 費用을 공제한 금액을 청구할 수 있다. 財貨가 毀損된 경우에 請求人은 目的地에서 正常狀態의 價額과 毀損狀態의 價額과의 差額을 損害賠償金으로 청구할 수 있다.

5. 船舶衝突로 발생한 제2차적 海損

5.1 船舶衝突로 인한 海難救助

船舶衝突로 인하여 극심한 損傷이 발생한 때에는 海難救助者의 지원을 都給契約 形式으로 요청하여 救助를 받게 된다. 海難救助란 海難의 危險으로부터 船舶, 人命, 財貨를 救助하여 결과를 얻는 것을 말한다.

船舶衝突로 인한 海難救助의 결과 발생한 救助料의 性質은 報酬이지만, 船舶衝突損害 中에서 費用損害에 해당하는 特性을 가지고 있다. 雙方過失의 船舶衝突로 인하여 발생한 救助料의 각 船舶所有者 사이의 分擔原則은 商法の 船舶衝突規定에서 정하는 바와 같이 過失의 比率에 따르는 것이 합리적이라고 본다.

雙方過失에 의한 船舶衝突인 경우, 한 船舶이 相對船舶을 救助하였더라도 故意 또는 過失로 인하여 海難을 야기한 자는 救助의 報酬를 청구하지 못하므로 이에 관한 救助의 報酬는 발생하지 않는다. 이러한 論理는 雙方過失에 의한 충돌의 경우 救助된 船舶도 過失이 있다

는 점을 고려하지 않는 불합리한 점이 있고, 救助하기 위한 損害가 아무리 클지라도 이를 감수하여야 하기 때문에 가혹한 것으로 본다. 이 경우에는 法院이 救助料를 減額할 수 있도록 하는 立法論的 해결이 필요하다.

雙方過失에 의한 船舶衝突의 경우, 積荷가 相對船舶에 의하여 救助된 때에 그 積荷의 所有者는 救助者에게 救助料 지급 의무가 있다고 본다. 積荷所有者가 지급한 救助料에 대하여는 非積載船所有者에 대하여는 過失比率에 따른 分擔額에 대하여 求償할 수 있다.

5.2 船舶衝突로 인한 共同海損

船舶衝突의 결과의 하나로 의도적인 犧牲 또는 費用이 필요하게 되는 현실적인 危險에 처할 수 있으며, 이를 면하기 위하여 船舶 및 積荷에 대하여 행한 처분으로 共同海損을 구성하는 경우가 있다. 過失에 의한 船舶衝突로 인하여 발생한 危險의 경우에도 共同海損이 성립하는가에 대하여는 商法은 危險의 發生原因은 묻지 아니하므로, 船舶衝突의 過失이 있는 船舶에 의한 경우라고 할 지라도 共同海損은 성립한다고 본다.

雙方過失로 인한 船舶衝突로 共同海損이 성립하였을 경우, 衝突船舶 사이와 積載船所有者 및 非積載船所有者에 대한 積荷所有者의 共同海損分擔金에 관한 請求權 발생문제가 제기된다. 被害者는 共同海損으로 利益을 본 사람인 分擔 債務者에 대하여 共同海損의 損害賠償을 청구할 수 있고 過失責任原則을 근거로 過失이 있는 자에 대해서 共同海損의 分擔債務者가 求償權을 행사할 수 있다. 따라서, 積荷所有者는 자기의 共同海損分擔金에 대하여 積載船과 非積載船의 所有者에게 求償權을 행사할 수 있고, 衝突船舶 사이의 내부적 관계에서는 過失의 比率에 따라 積荷所有者의 共同海損分擔金에 관한 賠償責任을 지는 것으로 된다.

5.3 船舶衝突로 인한 油類汚染損害

船舶衝突은 해상에 油類를 유출시키는 원인이 되는 수가 많으며, 이로 인한 油類汚染損害는 계속 발생되어 오고 있다.¹⁹⁾ 국제적으로 油類汚染損害에 관한 책임 및 완전한 賠償體制를 확립하기 위하여 1969년 油類汚染損害에 대한 民事責任에 관한 國際協約(責任協約)과 1971년 油類汚染損害의 補償을 위한 國際補償基金의 설치에 관한 國際協約(國際基金協約)이 채택되어 있다. 우리 나라에도 이들 協約을 근거로 하여 油類汚染損害에 대한 사적 구제의

19) 油槽船의 各種 事故로 인한 기름 유출 중에서 船舶衝突事故에 의한 것이 事故發生件數의 28%, 流出量의 19%를 차지한다는 統計가 있다[Dep. of the Environment Central Unit on Environmental Pollution, *Accidental Oil Pollution of The Sea*(London: Her Majesty's Stationery Office, 1978), p.37].

기본 규범으로 1992年 油類汚染損害賠償保障法이 입법되어 있다.²⁰⁾

船舶衝突로 인한 油類汚染損害에 대하여 논하기 위하여 船舶衝突規定과 油類汚染損害賠償規定을 比較, 檢討하기로 한다.

5.3.1 責任原則과 責任限度額

船舶衝突에 관한 책임은 過失責任에 그 원칙을 두고 있다. 그러나 油類汚染損害에 관한 책임은 嚴格責任으로 하는 無過失責任主義와 登録船舶所有者로 責任을 집중하고 있다.

油類汚染損害賠償保障法上的 責任限度額과 商法上 船舶所有者의 責任限度額을 比較해 보면, 선박톤수에 따른 責任限度額의 計算體系에 차이가 있다. 즉, 油類汚染損害賠償保障法에 의한 責任限度額은 톤수가 적은 船舶일 수록, 商法上的 責任限度額 보다 적게 되어 있고 최고 責任限度額은 商法上 責任限度額보다 매우 적다. 그러므로 小型船舶의 責任限度額을 상향하는 것으로 計算體系를 조절하고, 最高責任限度額도 인상하여야 할 것이다.

5.3.2 裁判管轄

公海上에서 外國籍船舶 사이 또는 우리 나라 船舶과 外國籍船舶 사이에 충돌로 인하여 우리 나라 연안에 汚染損害가 발생한 경우, 船舶衝突에 관하여는 外國籍船舶 사이의 충돌인 경우에는 우리 나라에 裁判管轄權이 없으며, 우리 나라 船舶과 外國籍船舶 사이의 충돌인 경우에는 加害船의 船籍國法에 의한다. 公海上에서의 油類流出로 인한 영해 안에서의 油類汚染損害도 防除措置와 같이 油類汚染損害賠償保障法이 적용됨을 명백히 하여야 한다. 따라서 油類汚染損害賠償保障法의 適用領域을 排他的經濟水域까지 확대할 필요가 있다.

5.3.3 衝突原因에 따른 油類汚染損害의 賠償責任

船舶衝突로 인하여 발생한 油類汚染損害도 船舶衝突損害의 하나이지만, 油類汚染損害賠償保障法의 適用對象인 船舶이 충돌로 인하여 油類汚染損害를 야기한 경우, 이 법은 商法의 특별법적 지위에 있으므로, 이 법의 責任原則에 따라 우선 배상하여야 한다. 油類汚染損害賠償保障法은 戰爭·內亂·暴動 또는 不可抗力으로 인한 天災·地變에 의하여 발생한 때,

20) 崔鍾賢, “油槽船으로 인한 油類汚染損害에 대한 補償制度”, 韓國海法會誌, 第14卷 第1號(1992, 12), 235쪽.

船舶所有者 및 그 使用人이 아닌 제3자의 故意만으로 인하여 발생한 경우, 國家 및 公共團體의 航路標識 또는 航行補助施設의 管理의 瑕疵만으로 인하여 발생한 경우를 免責事由로 규정하고 있다. 이것은 船舶衝突이 不可抗力으로 인하여 발생한 경우로 규정하고 있는 船舶衝突規定에 비하여 解釋論上 그 범위가 보다 좁다.

商法은 原因不明의 船舶衝突로 인하여 발생한 損害의 被害者는 그 賠償을 청구하지 못한다고 하여 不可抗力에 의한 船舶衝突과 그 法的效果를 동일하게 규정하고 있다. 油類汚染損害賠償保障法은 이를 免責事由로 인정하지 아니하므로 충돌이 原因不明에 의한 경우에도 유출된 油類가 積載되어 있던 船舶의 所有者는 油類汚染損害에 대한 배상 책임을 져야 한다.

雙方過失에 의한 충돌로 인하여 어느 船舶으로부터 油類가 유출되어 발생한 汚染損害에 대하여 그 船舶이 油類汚染損害賠償保障法의 適用對象인 船舶의 경우, 우선 이 法의 規定에 의하여 汚染損害에 대한 賠償責任을 일차적으로 부담하여야 한다.

두 船舶으로부터 油類가 유출되어 油類汚染損害가 발생한 경우에 그 油類汚染損害가 어느 船舶으로부터 유출, 또는 배출된 油類에 의한 것인지 분명하지 아니한 때에는 충돌한 두 船舶의 所有者는 연대하여, 그 損害를 배상할 책임이 있다. 이것이 船舶衝突로 인한 다른 物的損害에 대하여 連帶責任을 인정하지 않는 것으로 해석되는 船舶衝突規定과 다른 점이다.

一方過失로 인한 衝突의 경우는 過失있는 船舶이 油槽船으로서 적재하고 있던 油類가 유출되어 汚染損害가 발생한 경우, 商法과 油類汚染損害賠償保障法의 規定에 의하면, 이 船舶이 油類汚染損害를 포함한 모든 衝突損害를 부담하여야 한다. 過失없는 船舶이 油槽船으로서 적재하고 있던 油類가 유출되어 汚染損害가 발생한 경우, 비록 油槽船이 過失이 없다고 하더라도, 배출된 油類가 적재되어 있던 船舶의 所有者가 그 汚染損害에 관한 모든 賠償責任을 져야 한다. 두 船舶 모두 油槽船으로서 적재하고 있던 油類가 두 船舶으로부터 유출되어 汚染損害가 발생한 경우, 그 油類汚染損害가 어느 船舶으로부터 유출 또는 배출된 油類에 의한 것인지 분명하지 아니한 때에는, 두 船舶은 연대하여 배상할 책임이 있다.

6. 船舶衝突의 損害賠償責任에 있어서의 準據法

公海上에서 國籍이 서로 다른 船舶 사이의 衝突事件에 대한 裁判管轄權의 귀속 문제는 아직도 확립된 國際私法上的 原則은 없는 것으로 보이며,²¹⁾ 이 경우 어느 나라의 法律에 따라야 할 것인가의 準據法의 선택은 종종 涉外訴訟의 成敗에 결정적인 의미를 가진다.²²⁾

21) 山内惟介, 海事國際私法の研究(東京: 中央大學出版部, 1988), 175面.

22) 石黒一憲, 國際私法の解釋論的構造(東京: 東京大學出版會, 1980), 272面.

6.1 旗國法說

船舶衝突事件에 있어서 정당한 것은 船舶의 國旗 뿐이라는 것이다. 즉, 旗國法 그 자체가 이른바 명백한 船舶의 準據法으로 되기 때문이라는 것이다.

6.1.1 加害船旗國法說

두 船舶의 旗國法 중에서 加害船의 法만이 他人의 權利를 尊重하고 배려하는 이성적인 人間이 加害者의 위치에 있어서 침해 전에 자기의 立場을 인식할 수 있고, 인식하고 있을 수 있는 유일한 法이므로, 公海上에서의 船舶衝突의 경우에, 加害船의 旗國法에 의한 損害賠償義務을 지는 것이 타당하다는 것이 加害船旗國法說의 입장이다.

6.1.2 被害船旗國法說

被害船旗國法說을 주장하는 근거는 行爲地法의 思想에 기초하고 있다. 즉, 두 船舶을 각각의 旗國의 領土로 보아, 船舶衝突의 경우 行爲地와 結果發生地가 서로 다른 領土에 존재하는 隔地的 不法行爲에 관한 一般原則을 적용하여야 한다는 것이다. 船舶衝突의 경우에는 被害船이 結果發生地이므로, 被害船의 旗國法이 準據法으로 되어야 한다는 것이다.

6.2 法廷地法說

두개의 旗國法說을 부정하면서 비교를 위한 제3의 관점으로서 法廷地法을 주장하는 根據는 현실적인 문제의 인식에서 비롯되고 있다. 國際적으로도 서로 다른 國籍을 가진 船舶 사이의 公海上에서의 충돌에, 法廷地法을 적용하는 것이 보다 넓게 보급된 連結點이며, 여러 나라의 法典에서 法廷地法을 準據法으로 규정하고 있다는 것이다. 그리고 法廷地法은 統一法의 적용이라는 이점을 들기도 한다. 그러나 法廷地法은 船舶衝突이 발생한 후의 조작방식이라는 점과 法廷地에의 구속이 旗國에의 구속 이상으로 되어 법적 안정성을 해친다는 결점을 가지고 있고, 法廷地選擇(Forum shopping)을 助長한다는 비판이 있다.

6.3 우리 나라의 경우

領海內에 있어서의 船舶衝突은 衝突船舶의 國籍에 관계없이 沿岸國인 우리 나라가 裁判管轄權을 가진다. 公海에서의 船舶衝突에 관한 책임은 각 船舶이 同一 船籍國에 속한 때에는 船籍國法에 의하고, 각 船舶이 船籍國을 달리할 때에는 加害船舶의 船籍國法에 의한다.

雙方過失로 인하여 衝突이 발생한 경우, 主過失船舶을 判定하기가 어렵다. 특히, 衝突船舶의 過失이 동일한 경우에는 어느 船舶이 加害船舶인지 여부의 판단이 불가능하게 된다. 따라서, 公海上에서의 우리 나라 船舶이 關여된 衝突에 關하여는 裁判管轄權을 인정하고, 우리 商法이 準據法이 되도록 하여야 한다. 나아가 船舶의 國籍에 關계없이, 우리 나라 法院에 衝突事件을 提訴하여 오면 受訴할 수 있도록 하는 涉外私法의 立法論的 解決이 필요하다.

7. 結 論

이 논문은 雙方過失로 인한 船舶衝突의 損害賠償責任法理를 3측면에서 살펴보았다. 船舶衝突에 關한 解釋論的 考察이 그 하나이며, 이에 대한 立法論的 考察이 다른 하나이다. 마지막 하나는 解釋學的 資料로서의 關連 國際協約 및 各國의 立法例와 學說, 判例에 대한 比較法學的 糾明이다. 이러한 연구를 통하여 다음과 같은 결론을 제시한다.

商法은 間接衝突에 關하여 明文의 規定을 두고 있지 않으나, 船舶衝突協約의 취지에 따라 間接衝突도 商法의 適用對象에 포함됨을 명시하여야 한다. 雙方過失로 인한 충돌의 경우 과실비율에 따른 분할 책임의 원칙이 제3자의 物的損害에도 적용됨을 명시할 필요가 있다. 商法의 船舶衝突規定이 3척 이상 船舶의 過失衝突의 경우에도 적용되도록 하는 조항을 신설할 필요가 있다. 또한, 雙方過失衝突의 경우, 人的損害에 대한 連帶責任規定에 의하여 배상당한 船舶所有者의 다른 船舶所有者에 대한 求償權의 時效期間에 關한 明文의 規定을 두어야 할 것이다. 그리고 商法 제847조에 그 導船士가 強制導船士일 때에도 같다라는 단서 規定을 두어 強制導船士의 경우에도 船舶衝突規定이 적용됨을 명확히 하여야 한다.

船舶衝突의 過失判定은 海上交通法에서 船舶運航者에게 船舶衝突을 방지하기 위하여 요구되고 있는 注意義務의 違反與否에 따라 판단하여야 한다. 이 때에는 把握認識의 事實關係, 判斷에 關한 事實關係, 그리고 實行에 關한 事實關係를 단계적으로 검토하여야 한다.

雙方過失의 船舶衝突에 있어서 免責約款의 援用問題는 積荷의 손해에 대하여 分割責任을 인정하는 것으로 해석되므로, 積荷의 손해에 대한 免責約款의 援用問題는 제기될 여지가 없고, 積載船은 免責되고, 非積載船인 相對船은 자기의 分擔額만 부담하면 된다고 본다. 商法은 船舶 및 積荷의 손해에 대하여 滅失과 毀損으로만 規定하고 있고, 損害의 범위에 關한 구체적 規定을 두고 있지 않으나 滅失, 毀損에 대한 解釋規定을 두어야 할 것으로 본다.

雙方過失에 의한 船舶衝突로 인하여 어느 한 船舶이 相對船을 구조한 경우, 法院이 救助料를 減額할 수 있도록 商法 제857조 2호에 단서 規定으로 雙方過失에 의한 船舶衝突의 경우에는 제외한다는 것을 명시하여야 한다.

油類汚染損害賠償保障法의 適用領域을 排他的經濟水域까지 확대하고 油類汚染損害에 대한

船舶所有者의 責任限度額은 1996년 有害·有毒物質의 海上運送에 관련된 損害에 대한 責任과 賠償에 관한 國際協約에 따라야 할 것이다.

公海上에서의 船舶衝突에 관한 準據法을 加害船船籍國法으로 한정시킬 이유가 없다. 그러 므로 公海上에서의 우리 나라 船舶이 관련된 모든 衝突에 관하여 裁判管轄權을 인정하고, 이 때에 우리 商法이 船舶衝突의 損害賠償責任에 있어서 準據法이 되도록 하여야 한다.

<<參考文獻>>

朴容燮, 海商法論, 螢雪出版社, 1994.

——, “海上曳船所有者의 責任에 관한 研究”, 博士學位論文, 東亞大學校, 1983.

