

1976年 海事債權에 대한 責任制限 條約의 研究

裴 炳 泰

A Study on the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976

by B. T. Bae

(proff. at comm. law)

目 次

第 1 章 序 論	第 4 章 責任의 限度
1. 條約成立의 意義	1. 責任限度에 관한 條約의 特色
2. 研究의 目的 및 概要	2. 責任限度金額의 計算
第 2 章 條約의 適用範圍	3. SDR을 使用하지 아니하는 나라의 限度額 計算
1. 사람에 관한 適用	4. 責任制限의 原則
2. 船舶에 관한 適用	第 5 章 責任制限 基金의 形成과 分配
3. 場所에 관한 適用	1. 制限基金의 形成者, 形成方法 및 形成地
4. 때에 관한 適用	2. 制限基金 形成의 效果
第 3 章 責任制限을 받는 債權과 받지아니하는 債權	3. 基金의 分配
1. 責任原因에 관한 條約의 立場	第 6 章 結 論
2. 債權의 範圍에 관한 條約의 特徵	1. 責任制限法의 理念의 變化
3. 責任制限을 받는 債權	2. 海商法의 世界法化 傾向.
4. 責任制限에서 除外되는 債權	3. 司法節次의 國際化
5. 責任制限이 排除되는 行爲 및 反對債權의 相計	4. 맺는 말

Summary

Preliminary: The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 was adopted by the plenary diplomatic conference at London under the auspices of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) on the 19th November 1976. The convention is concerned to merchant shipping law (private law in its nature) which rules ship owner's or operator's liability for certain maritime claims.

In this view, it is characteristic to IMCO's legislative activities that the present convention as a maritime private law was adopted under the auspices of IMCO.

Because IMCO conventions which were formerly drafted and adopted were mainly

relating to governmental administrative regulations, i. e. SOLAS 1970, conventions for oil pollution or sea water pollution control and conventions for safe of nuclear materials. In Korea, the rules which the present convention provides are stipulated in the Code of Commerce which belongs to private law in its nature.

Aims and Contents :In regard to the limitation of shipowner's liability, the Brussels convention 1924 was effective until 1957, since the new Convention abolished the old one, the 1957 Convention is prevailing over the law of shipowners liability among the important shipping States.

Korean Code of Commerce provides the rules of limitation of shipowne's liability in accordance with the 1924 Convention.

If the present convention be acceded and ratified by Korean government, the relating rules in the Code of Comumerce will be amended drastically in whole.

This study aims to analyze the present convention and to clarify the differences between the rules in the Code of Commerce and the provisions in the Convention. This paper is constructed by six chapters, i. e.

1. Preliminary
2. Scope of Application
3. Maritince Claims subject to and excepted from Limitation
4. Limits of Liability
5. Constitution and Distribution of the Limitation Fund
6. Conclusion.

Conclusion;

Having analyzed the present Convention (IMCO), the writer concluded;

① that the thought of limitation of shipowner's liability has been changing from the idea to protect shipowners interests to it to protect public interests or claimant's interests,

②that the IMCO convention requires certain regulations for constitution, requisition and distribution of limitation fund to the contracting States, and also that international cooperation in the court procedure should be carried out by contracting States,

③ and that traditional merchant shipping law has been coping with drastic changes by activities of the Specialized Agencies of United Nations.

However it is uncertain if the important shipping nations will accede and ratify the UN Conventions relating to merchant shipping law in near future. Anyhow the writer suggests to keep attention to the legislative activties by the UN Specialized Agencies in the maritime law field. (Dec. 1977).

第 1 章 序 論

1. 1976年 條約成立의 意義

國際聯合의 專門機構인 政府間海事協議機構(Intergovernmental Maritime Consultative Organization, IMCO)는 1976年 11月 런던에서 全權外交會議를 開催하고 準備하여 온 「1976年 海事債

權에 관한 責任制限에 관한 條約」(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976)을 成立 시켰다.

IMCO는 그간 많은 海事關係 國際條約을 成立시켜왔으나, 그條約들은 海上에서의 人命安全條約(SOLAS, 1960)을 비롯하여 油濁事故의 防止 鎮壓, 核物質運送에 있어서의 安全, 船舶에 의한 海水汚濁 防止, 公海上의 特別 措置等 主로 海上에 있어서의 安全確保를 위한 行政規制 등 公法關係의 條約들이었다.

그간에도 私法關係條約을 採擇한 일은 있으나 그것은 「1969年 油濁損害에 대한 民事責任에 관한 條約」 「1971年 油濁損害補償을 위한 國際基金設立에 관한 條約」 등 海上安全과 관련된 特殊分野에 대한 條約이었고 本稿에서 考察하는 「1976年 責任制限條約」(이하 1976年 條約이라 한다)은 海商法上的 船舶所有者의 責任制限에 관한 主된 法制이므로 商法の 한 分野로서 特히 注目되는 것이다.

종래에도 海上企業의 國際的 性格으로 인하여 司法傳統이 전혀 다른 國家間에 統一된 法規制가 필요하였기 때문에 海商法 分野에서는 많은 統一條約이 成立 되어있다.¹⁾ 이러한 國際統一條約은 傳統 있는 國際海法會(CMI 1896年 創設)가 草案을 準備하여 全權外交代表로 構成되는 부워셀 海法外交會議에서 條約으로 採擇하여 온 것이다.

그러므로 國際海法會가 外交會議의 條約草案準備委員會와 같은 役割을 담당하였다. 그런데 1976年 條約이나 UN 國際商去來法委員會(UNCITRAL)가 確定한 1976年 海上物件運送條約案은 모두 UN 專門機構가 主管하여 條約案을 準備하였고 條約으로 採擇한 점에 特色이 있다. 이 兩條約은 海商法上的 組織法과 活動法으로서 核心을 이루는 法制이므로 海商法관계 私法條約을 UN이 主管하여 採擇한 점에 우리는 注目하여야 할 것이다.

이것은 UN 立法活動의 새로운 動向이라 할 수 있고 종래에 先進海運國의 任意的 努力에 의하여 海商法이 統一되던 과정이 이제 UN에 의하여 世界法化하는 段階에 進展하고 있다고 보아지기 때문이다. 條約의 採擇方式도 종래에는 主要海運國들에 의하여 충분한 準備課程을 거쳐 條約採擇은 거의 滿場一致의 決議를 얻도록 하였으나 UN 機關에 의한 決議는 多數決原則에 따르고 있는 점도 注意하여야 한다. 이것은 先進海運國의 意見보다는 多數를 占하는 荷主國인 開發途上國의 意見이 反映될 公算이 크기 때문이다. 그러한 理由 때문에 UN機關에 의한 私法條約이 成立된다 하더라도 大陸法系나 英美法系의 主要國들이 곧 그것을 國內法으로 受容할 것인지는 역시 疑問이 남는 點이다. 여하간 1976年 責任制限條約은 海商法上的 主要法制의 하나 이란 點과 이것을 UN 機關에서 成立시켰다는 점에 우리는 注意하고 그 점에 條約成立의 意義를 찾고자 한다.

이 條約은 5章 23個條로 構成되어 있고 第1條 내지 第15條까지 實體規定이고 第16條 이하 第23條까지 批准加入 등 節次規定이다.

2. 研究의 目的 및 概要

海商法の 構成을 海上企業의 組織法과 活動法 및 船舶의 航行活動法 船舶物權法으로 分類한다면 1976年 海事債權에 대한 責任制限條約(1976年 條約이라 함)은 海上企業의 組織法의 根幹을 이루는 것이고 UNCITRAL의 1976年 海上運送條約案은 活動法의 根幹을 이루는 部分이라 할 수 있다.

商法에서도 組織法으로서 船主責任制限制度(商法第 746條, ~ 第751條)를 인정하는바 이것은 主로 「1924年 船主責任制限條約」을 受容한 것이다.

그런데 1924年 條約은 1957年 航海船主責任制限條約에 의하여 廢止되었고 1957年條約은 다시 1976年 條約이 發效하면 廢止될 運命에 놓여있다. 그러므로 1976年條約이 發效하고 그것을 主要國家가

1) 海商法統一條約의 現況에 關하여 다음 參照, 婁炳泰, 註譯 海商法, (서울: 韓國司法行政學會, 1977) pp. 421~23.

國內法の效力을 인정하여 새 條約에 따라 海事債權에 대한 責任制限法을 改定 할때 우리 商法과는 매우 큰 差異를 나타내게 된다.

그것은 뒤에 考察하는바 責任制限法의 理念의 變化, 責任制限債權의 範圍의 制限, 責任限度額의 大幅引上, 國際間의 外換率의 統一을 위한 IMF의 特別引出權(SDR)의 採擇, 司法節次의 國際間의 統一과 協力 등 새 條約이 現行法에 比하여 많은 差異가 있기 때문에 萬若 商法이 이 條約을 採擇한다면 商法上의 責任制限法은 一大 變革을 겪게 될 것이다.

이러한 점을 고려하여 이 研究에서는 1976年 條約을 分析檢討 하고 商法上의 責任 制限法의 視點에 서 이것을 解釋하여 條約의 基本構造를 살피고 우리 法制上 補充할 문제점이 있는가를 檢討하는 것을 目的으로 하였다.

이 研究는 第1章 序論에 이어 第2章에서 條約의 適用範圍를 보고 第3章에서 責任制限에 관한 條約의 基本立場과 特色을 살피고 責任制限債權의 具體的 範圍에 관하여 解釋하고 第4章에서 責任의 限度額 算出方式과 第5章에서 責任制限基金의 形成과 分配節次를 살펴 보았다.

이상과 같은 條約의 分析 檢討에 따라 第6章에서는 責任制限法의 理念의 變化와 海商法의 世界法化 傾向에 言及하고 司法節次의 國際化의 필요성을 指摘하여 結論으로 삼았다.

다만 이 研究는 同條約 準備課程에 있어서의 會議錄과 各國代表의 發言內容 등 會議에 관한 資料를 入手치 못하고 매우 制限된 資料에 依存하여 檢討하였으므로 未備點이 많으리라 생각되며 앞으로 資料가 入手되는 대로 補充 하고자 한다.

第 2 章 條約의 適用範圍

1. 사람에 관한 適用

條約은 第1條에서 責任制限의 權利者를 限定하고 있다. 이것은 權利者를 限定하면서 동시에 條約의 人的 適用의 範圍를 밝히고 있는 것이다. 새 條約은 舊條約(1924年 條約 및 1957年 條約)과는 달리 特定한 債權이 발생하면(第2條의 債權) 그 債務者는 責任制限의 權利를 取得한다는 積極의 立場에서 責任制限權을 인정 하고 責任制限의 權利者로서 航海船舶所有者, 救助者, 保險者, 기타 企業補助者를 指定 하고 있다. 이 점은 1957年 條約이나 商法規定 과는 다른 새 條約의 特色이라 하겠다. 이하 나누어 考察한다.

(1) 船舶所有者, 備船者, 管理者, 運航者,

舊條約에서는 海上運送에 관련된 債務에 대한 責任의 主体로서 船舶所有者를 指定하고 海運企業의 實質上 船舶所有者만이 企業의 主体가 되는 것이 아니므로 責任制限의 特典은 備船者 船舶管理人 運航業者와 船長 船員等 企業補助者에게도 適用하도록 (1957年 條約 第6條2項)하였다.

새 條約(이하 條約이라 한다)에서는 責任制限의 權利者를 航海船舶所有者로 하고, 船舶所有者라 한 것은 船舶의 所有者, 備船者, 管理者, 運航業者를 말한다(條約 第1條2項) 고하여 이들 모두가 당연히 海上企業의 主体가 되는 것임을 正面에서 規定하고 있다. 海運業에 責任制限을 인정하는 것은 船主만을 保護하자는 것이 아니라 海上企業의 保護를 目的으로 하는 것이므로 이와 같이 企業의 主体를 正面에서 定義하고 있는 점에서 새 條約이 企業의 保護라는 條約趣旨를 밝히는데 積極의 立場을 취하고 있음을 알 수 있다.

여기에 備船者라 함은 航海備船者나 定期備船者를 모두 包含하고 管理者라 함은 船舶共有에 있어서의 船舶管理人(manager)을 말하고 運航業者라 함은 自船을 保有치 않고 他人의 船舶을 賃貸(裸備船) 또는 備船하여 定期海運이나 不定海運을 經營하는者(operator)를 말한다. 運航業者를 條約이

定義하고 있지는 아니하나, 傭船者 管理人和 併記하고 있는 점으로 미루어 위와같이 所有者나 傭船者 이외의 者로서 航海企業의 主体가 되어있는 모든 者를 뜻한다고 解釋한다.

管理人は 自己의 計算으로 航海企業을 經營하는 者는 아니나 責任制限을 海運企業의 主体에게 인정할 뿐만 아니라 企業의 補助者의 責任도 制限할 수 있도록 擴大 하므로 管理者도 편의상 主体안에 포함시킨 것이라 생각된다. 여기서 注意할 점은 새條約에서는 特定한 海事債權의 債務者를 責任制限의 權利者라고 規定(條約 第1章標題 第1條標題) 하고있는 점이다. 이점은 뒤에 再言하겠으나 새條約이 特定한 海事債權 (第2條)에 대하여서는 原則적으로 責任制限을 인정하고 例外的으로 그 中 特定한 債權(第3條)에 無限責任을 지게한다는 基本趣旨의 表現이라 생각된다.¹⁾

(2) 救助者

새條約에서는 救助者에게도 責任制限의 權利를 인정하고 있다(第1條 3項). 종래에는 責任制限의 主体에 救助者가 包含되지 아니하였으나 最近에는 航海船舶이 크게 增加하여 海上交通이 날로 複雜하게 되고 船舶의 大型化와 專門化에 따라 海難事故도 빈번하게 大型事故가 發生하게 되었으므로 海難救助企業도 保護하여야 할 公共의 利益이 인정되게 된 것이다.

특히 大型油槽船이 原油를 滿載하고 海難을 당한 경우 또는 大量의 石油化學物質 기타의 有害 有毒物質을 運送하다 遭難한 경우를 생각하면 이들을 放置함으로써 環境汚染을 回復할 수 없이 擴大하게 두는 것 보다는 救助者에게 責任制限을 인정함으로써 救助企業者가 安心하고 救助作業을 할 수 있고 또는 遭難한 船舶所有者의 結果的責任에 대한 責任制限도 可能하게 됨으로 救助者를 責任制限에 包含시킨것은 現實적이고 適切한 進展이라 하겠다.

여기서 救助者란 船舶의 救助作業과 직접 관계된 일에 종사하는 모든者를 말한다(第1條3項) 그러므로 契約에 의한 救助이거나 契約없이 하는 海難救助(商法 第849條)²⁾ 이거나를 묻지 아니하고 船舶救助作業에 종사하는 者를 모두 包含한다고 본다.

救助作業에 관하여 條約은 解釋規定을 두어 (第1條 3項)

- ① 直接 海難을 당한 船舶을 救助하는 일 외에
- ② 沈沒船 難破船 坐礁船 拋棄船을 引揚 除去 破壞 또는 無害措置 하는 作業(第2條 1項 d號)
- ③ 船舶의 貨物을 除去 破壞 無害措置하는 일(同e號)
- ④ 條約에 따라 責任制限할 수 있는 損失 損害를 피하기 위하여 또는 擴大하지 아니하기 위하여 取하는 措置(同項 f號)를 包含시키고 있다.

여기서 船舶貨物의 破壞 無害措置라 함은 核物質이나 有害 有毒性, 爆發性 物質을 運送하는 경우 그 運送物이 人体나 自然環境에 害를 미치게 되었을때 이것을 除去 破壞하거나, 物理的 化學的 措置를 취하여 그러한 危險이 없게하는 모든 措置를 말한다.

또 條約에 따라 責任制限할 수 있는 損失 損害를 피하거나 擴大하지 아니할 措置라 함은 條約 第2條(후술)의 損害에 대한 防止措置를 말한다. 이미 그러한 損害가 發生하였으므로 이를 放置하여 損害가 擴大되는 것을 防止하기 위하여 이러한 防止措置도 救助作業의 범위에 包含시켜 防止 措置를 장려하고자 한 취지이다. 이와같이 볼 때에 종래의 條約에서는 責任制限의 根據를 海運企業의

1) 條約 第1章의 標題는 「責任制限의權利」(The Right of Limitation)라 하고 第1條는 責任制限의 權利者(Persons entitled to limit liability)라 表現하여 海事債權에 對하여서는 責任制限權을 認定하고 特定한 境遇에 無限責任(第3條)을 지는 構成이므로 舊條約과는 달리 第2條의 海事債權은 原則적으로 人的 有限責任이고 例外的으로 第3條의 境遇에만 無限責任을 지는 構成이라 解釋하는 것이 妥當하다.

2) 朴元善, 商法(下) (서울: 修學社, 1974) p. 394,
徐煥珪, 商法構義(下) (서울: 法文社, 1976) p. 168.
裴炳泰, 註譯海商法 (서울: 司法行政學會, 1977) p. 363.

保護에 두고 있었는데 새條約에서는 이것을 海運活動에서 發生할 莫大한 環境損害를 縮少 抑制 하고자 하는 公益에 두는 方向으로 轉換하고 있음을 알수있다.

(3) 船長 船員등 企業補助者 및 救助者의 企業補助者.

條約은 船長 船員등 企業補助者라고 指摘하지 아니 하고 「船舶所有者 또는 救助者가 責任을 부담 하게되어 責任制限의 債權(第2條)의 請求를 받게되면 그 原因된 行爲에 責任있는 者」도 責任制限을 主張할수 있다고 매우 廣範한 表現을 하고 있다. 舊條約에서는 「船長 船員 기타 所有者의 被傭者」(1957年 條約 第6條2項)³⁾ 라고 制限的으로 規定하여 海運企業者와 雇傭關係가 있는 者의 責任만이 責任制限의 대상이 된다고 解釋되었으나⁴⁾ 이 條約에서는 被傭者의 範圍를 이와같이 制限하지 아니하고 船舶所有者(傭船者등 包含)와 救助者가 結果責任을 지는 모든경우 그러한 者의 責任에 대하여서는 責任制限의 權利를 認定 하므로(第1條4項) 企業主와 반드시 雇傭關係가 필요한 것이 아니라고 解釋한다.

그러므로 荷役作業을 하던 人夫 또는 修理業者의 職工의 過失로 인한 責任의 경우에도 船舶所有者나 救助者가 結果責任을 지는 경우에는 모두 責任制限의 權利가 인정 된다고 보아야 한다.

그만큼 人的適用範圍가 擴大된 것이다. 그래서 責任制限의 限度額을 最大로 높이고 있으므로 被害者의 損害回復은 오히려 더 保障받게 될것이다.

(4) 保險者

船舶所有者가 責任制限을 할수있는 債務를 부담한 경우 이러한 危險을 責任保險에 付保하였다면 결국 保險者도 間接的으로 責任制限의 利益을 받게된다.

現代海上企業은 여러가지 企業危險에 당면 하므로 그러한 危險을 責任保險에 轉嫁 하는경우가 많다.

그러므로 條約에서는 被保險者(船舶所有者 등)가 責任制限 할수있는 債務에 대하여서는 保險者도 同一한 權利를 享有하도록 正面에서 規定한 것이다(第1條 6項) 이 保險者에는 船主責任의 填補를 目的으로 하는 船主相互保險組合(P and I Club)도 包含한다고 본다.

이점은 商法이나 1957年條約과의 差異點으로 本條約에서 新設한 것이다. 그러나 保險者도 責任制限의 利益을 享有하도록 함으로써 海上企業에만 認定 되는 責任制限의 特權이 陸上企業에서도 인정될수 있다는 通路가 열리게 된다는 것은 企業責任이 強化되는 現代法의 傾向에 비추어 問題點이 있지 않을까 생각된다.

2. 船舶에 관한 適用範圍

이條約은 舊條約과 달리 條約名稱을 「海事債權에 대한 責任制限」이라 하였으나 海事債權은 모두 船舶으로 인한 債權이므로 어떠한 船舶이 適用範圍에 包含되느냐 하는점을 밝힐 필요가 있다.

(1) 航海船舶

海事債權(maritime claims)에 대한 責任의 主体(責任制限 權利者)는 船舶所有者(傭船者, 管理者, 運航者 包含, 이하같음) 인바 (第1條 1項) 이들은 航海船舶의 所有者를 意味하므로 (第1條 2項)⁵⁾ 航海

3) Art. 6. (2)

~master, members of the crew and other servant of the owner, charterer, manager or operator acting in the course of their employment.

4) 小町谷探三, 海事條約의 研究(東京: 有斐閣, 1969) (1957年 條約의 研究) p. 100 參照

5) 第1條 2項은 다음과 같이 表現한다.

~shipowner shall mean the owner of a sea-going ship~

船舶(sea-going ship)에 대하여 條約이 適用된다. 條約은 航海船을 定義하고 있지 아니하나 海面을 航海하는 船舶이 航海船 임은 自明 하고 다만 바다의 어느 곳 부터 海面(海上)인가 하는 점은 各國의 國內法에 따라 決定한다. 우리나라는 湖川 港灣 이외의 水面을 海上이라 하므로(船舶安全法施行令 第24條) 그러한 平水區域 이외의 水面을 航海하는 船舶이 航海船 이된다. 이와 같이 各國法上 海上을 航海하는 船舶은 모두 이 條約適用의 對象 이되고, 그 船舶이 어떠한 일에 從事 하는가는 묻지 아니한다. 그러므로 商船은 물론 漁船, 遊覽船 등도 모두 適用 된다고 본다. 다만 公用船이나 國有船에 대하여서는 아무規定이 없으나, 이것도 當事國의 國內法이 이들에 損害賠償義務을 지우고 있는가의 如否에 따라 條約의 適用如否도 決定된다고 解釋한다.⁶⁾ 條約이 國公有船에 대한 規定을 두지 아니한것은 1926年 國公有船 免責條約의 受容國法을 고려한것으로 이점에 대하여서는 各國의 國內法에 따라 適用이 決定된다.

(2) 海底掘鑿船(ship constructed for or adapted to, and engaged in drilling)

海底發鑿船에 대하여서도 原則적으로 條約適用이 있다. (第15條 4項 本文) 그러나 同船舶은 作業中 海水汚染 등 意外의 公害要因을 조성할수 있으므로 이 條約보다 더 무거운 責任을 부담시키는 國家가 있을것이며 이에 관한 國際條約의 成立도 豫想할수 있다.

그러므로 本條約에서는 海底掘鑿船에 대하여 國內法이나 特別條約으로 더 무거운 責任을 부담시키고 있는 경우에는 이 條約의 適用을 排除한다고 規定한다(第14條 4項 a號 b號).

(3) 適用이 排除되는 船舶

① 內水船

이 條約은 航海船에 대하여서만 適用 되므로(第1條 2項)內水船에 대하여서는 適用이 없다.

內水船이라 함은 湖川 港灣 등 平水區域을 航行 하는 船舶을 말한다. 그러나 內水船이라 하더라도 美國 등과 같이 大量運送을 하는 大型內水船에 대하여서는 當事國 사정에 따라 決定하는 것이 合理的이므로 條約은 內水船에 대한 適用如否를 國內法에 留保하여 두고 있다. (第15條 2項) 또는 어떤 배를 內水船으로 할것인가도 國內法에서 定할수 있다고 본다.⁷⁾

② 300噸 未滿의 船舶

300噸 이하의 小型船에 대하여서는 條約適用이 없다. 小型船에 대한 適用의 排除는 各國의 沿岸運送船이나 漁船에 의한 海上企業을 保護하고자 하는 취지이다. 그러나 그러한 배에 대한 適用如否도 國內法에 留保한다. (第15條 2項 2號)

③ 空氣 蹴선 船(Air-Cushion Vehicles)

空氣蹴선船이란 壓縮空氣를 海面에 분사하여 船體가 海面위에 약간 떠서 푸로펠러에 의하여 推進하는 船舶을 말한다. 이러한 船舶도 航行關係, 物體關係 기타 法律行爲에 있어서는 모두 船舶으로 보고 있으나⁸⁾ 이 條約에서는 適用을 排除한다. (第15條 5項 a號) 이러한 船舶은 아직 300噸 이상의 大型船이 僅少하고 널리 使用되지도 아니하므로 損害가 發生할 경우라도 이 條約上의 責任限度에 미칠 可能性이 없으므로 適用의 實益이 없기 때문에 除外한 것이라 생각된다. 그러나 장차 이러한 船舶이 大型化 되면 條約에서 除外할 理由는 없을 것이다.

④ 海底探查 開發用 浮動臺(Floating Platforms)

海底探查 開發을 위하여 使用되는 浮動臺(Floting Platfrom)는 通常 自力推進이 불가능 하고 曳船

6) 小町谷操三, 前掲(1957年 條約 研究) p. 95 參照. 이것은 1957年條約의 國公有船에 관한 解釋이나 이 條約에서는 國公有船規定이 없으므로 그와 같이 解釋하여도 大差없을 것이다.

7) 1957年條約에서는 (第8條) 例外規定을 두어 이점을 明示하였으나 이 條約에는 그러한 規定이 없다. 그러나 같은 趣旨로 解釋하는 것이 妥當하다.

8) Chorley and Giles, Shipping Law, 6sh ed., London, Pitman pub., 1970, pp. 6. 36.

에 의하여 移動함으로 엄밀하게 보면 船舶이라 할 수 없다. 그러므로 당연히 除外 될 것이나 경우에 따라서는 大型事故를 이르기 可能性이 있고 이러한 경우의 疑問을 없이 하기 위하여 明示規定을(第15條 5項b第)를 두고 있다.

3. 場所에 관한 適用範圍

責任制限의 權利가 있는 債務者(第1條 記載의 者)가 締約國에 住所 또는 營業上의 本店을 두고 있는 경우에 이條約이 適用된다(第15條 1項 前段) 그러므로 責任制限의 請求를 받은 當事國 法院은 다음의 경우에는 條約의 全部 또는 一部를 適用하지 아니할 수 있다.(第15條 後段)

- ① 債務者의 住所 또는 營業上의 本店이 締約國內에 없는 경우.
- ② 問題의 船舶의 國籍이 締約國에 屬하지 아니하는 경우.

이상은 條約適用이 排除되는 要件이므로 비록 締約國에 住所나 營業本店을 두고 있는 債務者라도 非締約國의 國籍船을 使用하다 債務를 부담한 경우에는 條約適用을 排除할 수 있을 것이다.

이러한 취지는 1957年 條約에서도 規定을 두고 있었으나 規定文言이 「締約國家가 非締約國을 條約適用에서 除外할 수 있다」⁹⁾고 하여 不明한 점도 있었어나 이 條約에서는 이점을 債務者의 住所와 船舶의 國籍을 基準으로 明示한 것이다.

이러한 住所 또는 船舶의 國籍을 決定하는 時期는 事故發生의 時가 아니라 責任制限을 請求하는 때(第15條 1項 後段. ~at the time when the rules of this convention are invoked~) 또는 問題된 船舶의 押留解放을 請求하는 때이다.

4. 때에 관한 適用範圍

때(時)에 관한 適用의 問題는 時間적으로 前後關係에 있는 海上企業主体의 有限責任에 관한 다른 條約과의 優先適用의 문제 즉 條約相互間의 効力의 問題이다.

이점에 관하여 同一順位의 法規에 있어서는 「新法이 舊法을 變更」하고 一般法과 特別法에 있어서는 「一般的 新法이 特別的 舊法을 變更할 수 없다」는 一般原則에 따라야 할 것이다.

그러면 海上企業에 있어서 責任制限에 관련되는 條約을 보면 「1957年 航海船主責任制限條約」(International convention relating to the limitation of liability of owners of seagoing ship. 1957) 이 條約으로 1924年 同條約은 廢止되었으므로 여기서는 論外로 한다) 「1969年 油濁損害에 대한 民事責任條約」(International convention on civil liability for oil pollution damage. 1969年) 「1962年 原子力船運航者의 責任에 관한 條約」(International convention on the liability of operators of nuclear ship 1962). 「1971年 核物質 海上運送 分野에 있어서의 民事責任條約」(Convention for civil liability in the field of maritime carriage of nuclear materials. 1971)등을 指適할 수 있는데 이들 條約과 本條約과의 効力의 問題를 따져 보아야 한다.

이 條約은 1957年 條約에 대한 新法이므로 船舶所有者의 責任에 관하여서는 이 條約이 1957年 條約을 廢止한다.

그러나 船舶에 의하여 發生한 海事債權이라 하더라도 그것이 油類에 의한 海水汚染으로 인한 것인 때에는 1969年 條約이 特別法의 地位에 있으므로 本條約의 適用이 없다(第3條 6項) 또한 原子力船의 運航에 의하여 原子力損害(放射性 汚染 기타 損害)가 發生 하거나 또는 核物質(放射性物質)

9) 1957年 條約 第7條의 文言은 다음과 같다.

Art. 7. —

~nevertheless, each Contracting State shall have the right to exclude, wholly or partially any non-Contracting State or any person who~

의 海上運送에 있어서 核物質에 의한 損害(放射性汚染등)가 發生한 경우에는 이들 條約이 特別法의 地位에 있으므로 그러한 損害에 내하여는 本條約의 適用이 없고 1962年 條約 또는 1971年 條約이 適用된다. (第3條 c項 d項)

그러나 위와같은 油槽船 原子力船 또는 核物質 運送船이 損害를 惹起시켰다 하더라도 油濁損害나 放射性 損害 가 아닌 一般의 海上事故에 의한 損害로서 海事債權(條約 第2條의 債權)이 發生한 경우에는 本條約이 適用됨은 물론이다.

第 3 章 責任制限을 받는 債權과 받지 아니하는 債權

1. 責任原因에 관한 條約의 立場

이 條約은 다만 船舶所有者나 救助者 및 이들의 補助者와 保險者(第1條 規定의 責任制限權者 이하 船舶所有者 및 救助者 등이라 한다)가 責任을 부담한 경우에 有限責任으로 制限하는 統一法을 制定할 것을 目的으로 하므로 어떠한 경우에 이들이 賠償責任을 부담하는가 하는 점은 積極的으로 規定을 두고 있지 아니하다.

그러므로 責任의 原因과 原則에 관하여서는 各國의 國內法이 決定하게 된다. 어떠한 損害가 發生한 경우 國內法上 그것이 海上運送人이나 救助者 등이 責任을 부담할 債務인가 하는 점은 商法이나 債權法 또는 不法行爲法의 原則에 따라 決定되고 그것이 條約 第2條의 債權에 該當하는 경우에 이 條約에 따라 責任制限을 하게 된다.

또한 이 條約에 따라 責任制限權을 援用하는 것이 곧 그 責任의 承認이 되는 것은 아니므로(第1條 7項) 條約에 따라 責任制限基金을 法院에 形成하고 國內法에 따라 責任을 다룰 수 있음은 물론이다.

2. 債權의 範圍에 관한 條約의 特色

이 條約은 責任制限權을 인정하는 債權으로서 ①船上에서 發生하거나 救助作業에 直接관련하여 발생한 人的 物的 損害 ②海上運送의 遲延으로 인한 損害, ③船舶運航과 救助作業에 직접관련된 不法行爲로 인한 損害 ④難破物處理의 損害 ⑤船積荷物에 대한 危險防止措置로 인한 損害 ⑥上記損害의 防止措置로 인한 損害등 6種의 損害를 列舉하고 있다. (第2條 1項) 商法은 ①船長등 船舶使用人의 不法行爲로 인한 損害 ②運送物에 관한 損害 ③船荷證券으로 인한 債務 ④航海過失로 인한 損害 ⑤難破物除去債務 ⑥海難救助의 報酬 ⑦共同海損債務 ⑧船長의 契約債務 등 8種의 債務를 列舉하고 있고 (商 第746條) 1957年 條約은 ①船上의 人的, 物的, 損害, ②陸上이나 水上이나를 不問하고 船舶所有者가 使用者 責任(結果責任)을 지는者의 不法行爲로 인한 損害 ③難破物 除去債務와 港灣施設에 대한 損害등 3種의 債務를 列舉하고 있다(1957年 條約 第2條1項). 商法은 「1924年 責任制限 條約」을 受容立法 한 것이다.¹⁰⁾ 본래 「1924年 條約」은 制定당시 統一條約을 成立시키기 위하여 大陸法과 英美法上의 責任制限 債務를 妥協에 의하여 綜合한 것이었으므로 責任制限法의 理念이나 理論上 不合理한 債務가 羅列되었다는 批判을 免치 못하였던 것이다.¹¹⁾ 그리하여 1957年 條約에서는 責任制限을 받는 債權의 種類를 上記와 같이 3種類로 制限하고 制限金額도 大幅 올리고 또한 貨幣間의 換算率

10) 徐燾廷, 前掲書, p. 54.

鄭熙結, 三訂 商法要論(下) (서울: 博英社, 1976) p. 180.

孫珠璜, 改訂 商法(下) (서울: 博英社, 1975)p. 173.

11) 小町谷操三, p. 15, 45 以下 參照

이들 債務中 特히 船荷證券債務와 海難救助料債務, 共同海損債務를 責任制限의 對象으로 하는 것은 不合理하다는 것이고 더구나 商法上의 8號 船長의 契約債務를 責任制限한다는 것은 1924年 條約과도 다른 것으로 理論上 不合理한 것이다.

計算上の難點을 解決하기 위하여 制限金額을 金貨單位인 포앙카레 프랑(poincaré franc)으로 統一하였던 것이다.

1957年 條約이 이와 같이 債權의 種類를 3種으로 制限하여 理論的인 純化를 거쳤다고 하나 그規定이 包括的인 規定이기 때문에 債權의 範圍는 매우 廣範한 것이었다. 債務의 發生場所도 陸上과 水上을 만론하고 船舶所有者가 使用者 責任을 지는것은 모두 責任制限의 對抗을 받게하여 그範圍가 廣範한 것이다. 그리하여 새條約에서는 船上에서 發生한 人的 物的·損害와, 陸上에서 發生한 것은 嚴格하게 船舶의 運航과 救助作業에 직접 關連하여 發生한 것만(第2條 1項c號)으로 制限한다. 그러나 救助者가 부담하게된 債權과 救助作業에 직접 關連하여 發生한 債權을 新設 하였으므로 새로운 債權의 範圍가 더 追加 되었다고 할 수 있다. 새條約의 이러한 債權의 新設은 종래의 船舶所有者의 責任制限法이 船舶所有者의 保護를 그 理念으로 하고 있었던 것인데 이제 海難이 發生한 경우의 損害擴大의 防止라는 公益保護에로 그 重點이 옮겨지고 있다고 解釋하여야 한다.

이러한 理念變化의 樣相은 새條約에서 責任制限 損害가 發生한 경우에 그러한 損害의 擴大를 防止하기 위한 防止措置로 인한 損害(第2條 1項f號)를 다시 責任制限 할수 있는 債權으로 인정한 新設規定을 보면 더욱 明白한 것이다. 또한 船積貨物의 危險防止措置를 위한 債權도 責任制限債權으로(第2條 1項g號) 한 점으로도 그러한 傾向은 指摘할수 있다.

3. 責任制限을 받는 債權

(1) 船上에서 發生 하거나 救助作業에 직접 關連하여 發生한 사람의 死亡, 身體傷害, 또는 財產의 滅失損害 및 그로부터 惹起되는 結果的 損失, 港의 築造物 船渠 水路 및 航路施設에 關한 損害(第2條 1項a號).

本號는 3種의 債權을 同一號에 規定하고 있는 것으로 1957年 條約 第1條 a號와 c號中의 港灣施設物 損害를 包含하고 새로이 救助作業에 關聯된 人的 物的·損害를 新設 한것이다.

다음에 차례로 살펴본다.

① 船上에서 發生한 人的損害와 物的損害 및 그 結果로 發生한 損害는 그發生한 原因이 무엇이든가를 묻지않고 責任制限을 할 수 있다. 條約은 이와같이 責任原因은 묻지않고¹²⁾ 國內法에 따라 위와같은 損害에 대하여서 船舶所有者등이 責任을 부담하게 된 경우에 그 責任을 制限할 權利를 주기로 定한 것이다. 그러므로 責任原因은 國內法에 따르게 된다.

여기에서 人的損害는 사람의 死亡과 身體에 대한 損害를 말하고 物的損害는 財產의 滅失이나 損害를 말한다. 「그結果로 發生한 損害」라 함은 위의 一次的 損害가 原因이 되어 二次的으로 發生한 損害로서 船舶所有者등이 結果責任을 지게된 損害를 말한다.

一次的 損害가 發生한 場所는 船上이어야 한다. 船上이면 되므로 陸上使用人이든지 訪問者이든지 상관없고 船舶所有者의 使用人이 아닌 作業人夫의 死傷도 모두 包含된다. 그러나 船員등 船舶使用人의 人的損害는 除外된다. 物的損害는 船上에서 發生한것 만 包含되므로 自船上의 것이든 他船上의 것이든 또는 運送物이든 아니든 상관없다. 그러나 다른 物的損害는 本條 c號에서 별도規定을 두고 있으므로 뒤에 다시 言及한다.

② 救助作業에 직접 關連하여 發生한 人的損害, 物的損害 및 그로부터 惹起되는 結果的 損失도 責任原因은 묻지 아니하고 救助者는 責任을 制限할 權利가 있다. 救助作業(salvage operation, Bergung, sauvetage)이라 함은 海難救助의 作業을 말하고 海難救助라 함은 船舶 또는 積荷 기타의 物

12) 小町谷操三, 前掲書, pp. 108, 212. 참조

이것은 1957年 條約에 對한 解釋이나 1976年 條約이 이러한 責任制限法의 基本構造에 變更을 가져오고 있는 것이 아니기 때문에 그와 같이 解釋하여도 錯誤없다고 본다.

件이 海難에 當面하고 있는 경우에 이를 相對的으로 安全한 狀態로 回復시켜 놓는 일을 말한다¹³⁾ 海難은 航海船舶이나 그 積荷 기타의 物件이 어떠한 水面에서 危難에 遭遇한 경우를 말하므로 (商, 第84條) 解船은 航海船舶이어야 하고 水面에서 危難을 當하여야 하므로 海上이든 港灣이든 상관없고 危難은 여러가지 있겠으나 船舶의 衝突, 沈沒, 滅失, 火災, 坐礁, 機關損傷 등 船舶의 毀損이나 滅失, 사람의 損傷, 船舶의 安全 또는 運航이 阻害된 경우 등(海難審判法 2條)이 屬한다.

이러한 救助作業에 關聯하여 발생한 損害에 의하여 惹起되는 「結果的 損失」은 2次的으로 발생하는 結果責任을 救助者가 부담하게 되는 경우를 말한다. 이것은 예컨대 油槽船(tanker)이 遭難한 경우 油類에 의한 海水汚濁損害나 海水汚濁 防止措置로 인한 損害는 「1969年 油濁損害에 대한 民事責任에 관한 條約」¹⁴⁾에 의하여 損害賠償과 責任制限問題가 解決되나 이러한 油槽船을 救助하기 위한 作業으로 인하여 第2次的으로 發生하는 救助者의 責任은 同條約의 適用範圍에 들지 않기 때문에 그러한 救助者의 損害를 이 條約에 包含시키고자 한 것이라 생각된다. 또한 原子力船이 遭難한 경우와 核物質을 運送하는 船舶이 遭難한 경우에도 放射能汚染등의 直接的인 損害는 모두 「1962年 原子力船運航者의 責任에 관한 條約」과 「1971年 核物質 海上運送分野에 있어서의 民事責任條約」에 의하여 責任問題가 解決되나 이러한 遭難船舶을 救助하다 다시 第2次的 損害가 發生하든지 또는 救助者가 結果責任을 지게 되는 경우에 本條約에 따라 責任制限의 權利를 주어 救助者를 保護하고자 한 것이다. 救助者(salvor)의 保護는 舊條約(1924年 條約, 1957年 條約)에서는 생각지 아니하던 事項이었으나, 그후에 海運經營의 樣相이 船舶의 大型化에 의하여 바뀌어 大型海難事故가 發生하게 되고 運送도 核物質 등 物理的·化學的·危險物質의 大量運送이 實行되기에 이르렀으므로 海難救助가 過去와 같이 No Cure No Pay 정도의 單純한 救助가 아니라 매우 專門的이고 危險이 큰 作業으로 그 實質이 바뀌고 있기 때문에 救助者保護의 社會的 要請이 커졌던 것이다.

危險物을 滿載한 遭難船을 結果責任이 두려워 放置한다면 그로 인한 長時日에 걸친 環境汚染등의 危險은 심각한 것이며 救助作業을 保護장려 함으로써 얻는 公益이 더욱 增大하고 있는 것이다. 船舶所有者의 責任制限法이 過去에는 海上企業의 保護에만 그 目標을 두고 있었으나 새 條約에서는 이상과 같이 公益保護라는 方向으로 그 理念이 變化하고 있음을 알 수 있다.

③ 港의 築造物, 船渠 및 水路와 航路施設에 대한 損害에 대하여서도 船舶所有者 등이나 救助者는 責任을 制限할 수 있다.

이러한 港의 築造物등에 대한 損害에 關하여서는 舊條約에서는 留保條項을 두어 責任制限의 認定如否를 國內法에 委任할 수 있도록 하였으나¹⁵⁾ 새 條約에서는 이에 대하여 모두 責任制限의 權利를 주고 있다.

舊條約에서 留保條項을 두었던 것은 주로 英國의 主張에 의한 것이었는데 英國은 종래에 埠頭나 船渠 經營者의 利益을 위하여 이러한 施設物에 대한 損害에 有限責任을 인정하지 아니하였기 때문에¹⁶⁾ 留保條項을 主張하였으나, 1958年 商船法(Merchant Shipping Act, 1958)에 의하여 이들에 대한 損害도 모두 包含되게 改正하였으므로 새 條約에서 이들 損害에 대한 留保條項을 두자고 主張할 根據도 없어졌다.

13) 徐敏珉, 前掲書, p. 168.

裴炳泰, 前掲書, pp. 366, 371.

14) 이 條約에 關한 研究로는 다음 參照

裴炳泰, “1969年 油濁損害에 대한 民事責任條約 研究” 韓國社會科學研究會誌, 第1卷 1號 (1973年)

15) 우리나라에서도 商法 第746條 1號에 港의 築造物에 對한 損害의 債權이 빠져 있어서 解釋上 그러한 損害도 責任制限의 債權에 包含된다는 說(徐敏珉, 前掲書, p. 59)과 除外된다는 說(鄭熙喆, 前掲書, p. 183, 孫珠璣, p. 176)의 對立이 있다.

16) Merchant Shipping Act, 1894, Art. 503, Temperley Merchant Shipping Acts, 5th ed, p. 354,

小町谷三, 前掲書, p. 214.

여기서 港의 築造物(harbour works)이란 埠頭, 棧橋 등 碇泊施設을 말하고 船渠(basin)란 運河의 船渠(dock)나 荷役作業을 위한 船渠, 예컨대 仁川港의 船渠와 같은것을 말하고 水路와 航路施設은 船舶의 航行을 위한 浮標, 導標, 燈台, 防波堤 등을 말한다.

그러나 이러한 損害를 本號와 同一號에 包含하여 規定하고 있는 것은 理論上 疑問이 없지않다.

(2) 貨物, 旅客, 手荷物の 海上運送中 遲延에 의하여 발생한 損害에 관한 債權

① 商法上 海上運送人은 運送契約의 履行에 있어서 自己 또는 船員 其他 船舶使用人의 過失로 인한 運送物(旅客도 같다)의 滅失, 毀損, 延着에 대하여 責任을 負야 하는바(商法 第787條 第788條 1976年 條約 第5條) 本號의 債權은 延着을 原因으로 하는 損害賠償 債權이다. 延着이라 함은 約定한 航海를 完了하여 目的港에서 運送物을 引度하는 일이 正當한 理由없이 相當期間 遲延되는것을 말한다. 「正當한理由」란 運送人의 免責事由인 航海過失 船舶火災(商法 第788條 第2項) 中間港에서 堪航能力回復을 위한 緊急修繕(商法 第787條) 및 商法 第789條第2項의 10個項에 規定된 免責事由로 인하여 航海가 遲延된 경우가 이에 該當 할 것이다. 또한 相當한 期間이란 約定된 航海에 관한 全般的 事情(船舶의 性能, 航路條件, 距離, 季節, 航海中の 氣象條件등)을 고려하여 誠實한 運送人이 보통 航海를 完了할 수 있는 期間을 말한다고 생각한다. 그러므로 事實上 海上運送人이 延着으로 인한 責任을 지게되는 일은 商法上 極히 드문일이 될것이다.

더구나 1924年 船荷證券條約(Hague Rules, 1924)에는 延着은 運送人의 責任原因으로 明示되지도 아니하였다.

그러면 왜 새條約에 本號의 遲延損害에 責任制限權을 인정하게 되었는지 살펴볼 必要가 있다.

② UNCITRAL(UN 國際商去來法委員會)의 「1976年 海上物件 運送條約案」¹⁷⁾에는 1924年 船荷證券條約상의 海上運送人의 이른바 免責카타로그(exception catalogue)를 全部 廢止하고 運送物의 引渡遲延(延着)을 海上運送人의 責任原因으로 規定하였다.(同條約案 第5條) 그런데 UNCITRAL의 1976年 條約案은 IMCO 全權會議(London, 1976.11)가 責任制限條約을 成立시키기 이전에 이미 確定 되었으므로 (1976年 3月) UNCITRAL條約案에 責任原因으로 規定된 延着損害에 대하여서도 責任制限을 인정할 必要가 생긴 것이다.

그러므로 本條約상의 延着(引渡遲延 delay in delivery)의 解釋과 그에 관한 免責의 解釋을 위하여서는 UNCITRAL 條約案의 規定이 參考가 된다.¹⁸⁾

UNCITRAL 條約案에 따르면 延着(引渡遲延)은 當事者間에 書面으로 合意된 期間이 있으면 그 期間內에, 合意가 없는 때에는 「그경우의 事情을 고려하여 誠實한 運送人에게 合理的으로 要求되는 期間內에 揚陸港에서 引渡하지 못한때」에 發生한다(同條約 第5條 2項). 여기서 「誠實한 運送人에게 合理的으로 要求되는 期間」이 어떠한 期間인지 문제이다.

誠實한 運送人은 船舶이 堪航能力을 잘 確保하도록 注意義務를 다한 運送人을 말하고, 그러한 船舶으로 直航義務에 違背됨이 없이 豫定된 寄港地가 있으면 地理的 順序에 따라 寄港하여 目的港에 到着할 期間을 말 한다고 본다.

그러므로 航海距離와 契約상의 船舶의 速力이 하나의 기준이된다.

다만 이期間의 決定은「그 경우의 事情을 고려」(having regard to the circumstances of the case)

17) 同條約의 翻譯은 徐燉岳, 前掲書, pp. 589~99.

英語原文은 斐炳泰, 前掲書, pp. 484~516, 및 The Baltic and International Maritime Conference Bulletin, 1976 VII 參照.

18) 1976年 UNCITRAL 條約案이나 本條約 即 IMCO의 1976年 海事債權에 對한 責任制限條約이나 모두 UN 專門機構에 依하여 確定되고 成立된 것이므로 이것은 國際間的 海上運送에 關한 世界法 制定努力의 一環이라 보아야 한다. 그러므로 兩條約은 相互 密接한 關係가 있으며 同一法 體系라고 보아야 한다.

하므로 運送人이나 船員등 使用人의 故意過失없이 暴風 荒天 結氷등 海上危險을 만났든가 不可航力의 海難事故로 인한 遲延은 責任原因이 되지 아니한다고 解釋하고, 또한 海上에서 人命이나 財産을 救助하기 위한 遲延도 責任이 阻却(同條約 第5條 6項) 된다. 다만 이런경우에도 共同海損으로 인한 遲延은 責任原因에서 除外되지 아니한다.

이상과 같이 UNCITRAL 條約案에서는 종래의 船荷證券條約(1924年과 1968年 條約)과 같은 免責條項을 削除하고 運送人에게 嚴格한 責任을 지우고 있으므로¹⁹⁾ 本號上의 債權인 延着損害로 인한 債權이 쉽게 發生하게 되었고 그에 관한 免責要件은 極히 制限되리라 豫想된다.

運送人이 이러한 延着損害에 대하여 責任을 부담하게 되는 경우 運送人은 本號에 의한 責任制限을 할 수 있다. 그러나 이 條約上의 責任限度類이 후술하는 바와 같이 大幅引上되었으므로 運送人이 本號에 의하여 實質적으로 保護되는 경우는 거의 없지 않을까 생각된다.

(3) 船舶運航이나 救助作業에 직접 관련하여 發生하는 契約上의 權利 이외의 權利侵害에 의하여 發生하는 기타 損害에 관한 債權,

本條 a號는 船上에서 發生한 人的損害와 物的損害 및 救助作業에 직접 관련된 人的損害로 인한 債權을 規定하고 그에 包含되지 아니한 것으로 責任制限을 인정하여야 할 債權을 本號에 規定하고 있다. 本號는 船舶運航이나 救助作業에 직접 관련하여 發生하는 것이므로 만드시 船上에서 發生할것을 要件으로 하지 아니하고 船舶밖의 水上이나 陸上에서 發生한 것이라도 無妨하다.

그러나 만드시 船舶運航이나, 救助作業에 「直接關聯되어」 發生하여야 하므로 그範圍는 상당히 制限되고 더구나 財産(또는 身體)의 直接的인 毀損 滅失로 인한 損害가 아니고 또 運送契約이나 救助契約上의 權利가 아닌 他人의 「權利侵害」로 인한 損害이어야 하므로 不法行爲責任의 한 境遇로서 그範圍는 매우 制限된다.

이 債權은 船長 船員 기타 船舶使用人이 他人의 權利를 侵害함으로써 인하여 不法行爲責任을 船舶所有者 등이 지는 경우와, 救助者의 使用人의 그러한 責任을 救助者가 지는 境遇의 債權을 말한다.

이들 企業主가 그러한 責任을 지는 境遇에 企業主와 그들 使用人사이에 雇傭關係가 필요한 것인지는 明白치 아니하나 規定文言上 被傭人이라는 表現이 없으므로 雇傭關係는 만드시 필요한 것은 아니라 解釋된다.

그러므로 雇傭契約의 有無는 묻지 아니하고 履行補助를 위한 作業人夫의 不法行爲責任도 包含된다고 본다. (條約 第1條 4項 참조)

1957年 條約 b號는 「陸上 또는 水上의 어디에서나 發生한 人的損害 또는 物的損害 또는 一切의 權利에 加한 損害가 船上에 있는 者로서 所有者가 責任을 지는者 또는 船上에 있지 아니한 一切의 者로서 所有者가 責任을 지는 者의 行爲 懈怠 또는 過失에 의한 것」이라 規定하여 그 損害의 範圍가 매우 廣範하였으나 그에 相應하는 이 條約의 本號規定은 上記와 같이 債權의 範圍가 매우 縮少되는 점에 注意하여야 하며 그점이 또 이 條約의 特色이기도 하다.

(4) 沈沒船, 難破船, 坐應船, 拋棄船을 引揚, 除去, 破壞 또는 無害措置하는데 관한 債權

이 債權은 이른바 難破物 處置에 관한 債權으로 商法이나 1924年 責任制限條約이나 1957年 責任制限條約에 모두 同一事項을 規定하였던 傳統的인 意味가 있는 規定이고, 또한 이 債權에 대하여 有限責任을 인정할 것이냐에 관하여 1957年 條約 成立당시 부터 論議가 많았던²⁰⁾ 規定으로 責任制限을

19) UNCITRAL 條約案에 關하여서는 다음 參照.

徐燾玉, 前掲書, pp. 589~99.

李均成, 「船荷證券條約의 改正과 海上運送人의 責任」 저스티스, 第13卷 1號 (韓國法學院 1975. 11)

인정함을 명시한데에 뜻이 있다.

나라에 따라서는 이債權에 대하여서 船舶所有者에게 結果責任을 인정하는 경우가 있으므로(우리나라 開港秩序法 第2條의 解釋上 우리나라도 結果責任을 지게 된다고 본다.)²⁰⁾ 이債權에 責任制限을 명시하지 않으면 船舶所有者가 無限責任을 지게 될 수 있으므로 本號를 명시한 點에 뜻이 있다.

그러나 이러한 難破物 除去作業을 위한 契約上の 報酬請求權은 責任制限을 당하지 않는다.(條約 第2條 2項) 또 難破物을 「無害措置」(rendering harmless of a ship)하는데 관한 債權이 舊條約에 없던것으로 新設되었는데 그것은 最近의 海上運送이 物理的 化學的 危險物을 運送하게 되었기 때문에 이러한 作業도 필요하게 되어 新設된 것이다.

(5) 船舶의 貨物을 除去 破壞 또는 無害措置 하는데 관한 債權

이 債權은 舊條約에는 없던 것으로 이 條約에 新設된 것이다.

이 債權을 新設하게 된 理由는 最近의 世界經濟의 發展에 따라 海上運送物이 多樣化하고 複雜化한데에 있다. 最近에는 有害性 有毒性 貨物이 大量運送되고 油類 化學藥品 核物質과 같은 廣範圍한 環境汚染을 가져올 危險이 있는 貨物이 海上運送되고 있으므로 運送中에 船舶과 人命의 安全이나 生態環境의 安全을 위하여 이것을 除去 破壞하거나 無害措置를 하여야 할 경우도 생기게 되었다. 이러한 作業을 하는경우 莫大한 損害가 발생할 수 있으므로 그러한 損害에 대하여 責任制限權을 주 고자 한것이다. 이러한 일은 航海中에도 또는 遭難船에서도 發生할 수 있다. 그러나 이러한 損害가 發生한 責任原因은 묻지 아니하므로 누구의 過失에 의하여 發生하였든지 상관없이 責任制限을 할 수 있다.

損害發生이 送荷人 또는 受荷人에게 歸責되는 경우에도 이들이 責任制限權을 갖음은 물론이며(條約 第1條 4項) 船舶所有者가 責任制限하고 이들에 求償할 수 있는것도 물론이다.

이것은 企業主保護라기 보단 社會公益을 위한 規定이라 하겠고 역시 條約의 理念의 變化라 할 것이다. 그러나 이러한 일을 위한 契約上の 報酬에 대하여서는 責任制限을 할 수 없다(條約 第2條 2項) 救助作業을 장려하고자 하는 公益上的 理由에서 그러하다.

(6) 어느 損害에 責任있는 者가 이條約에 따라 責任制限 할 수 있는 損失을 避하거나, 最少化 하기 위하여 取한 措置 및 그러한 措置에 의하여 發生한 損失에 관하여 責任 있는者 이외의 者의 債權. 이 債權은 本 條約에 따라 責任制限 할 수 있는 損害가 發生한 경우 그것의 防止措置에 所要된 費用과 損害의 債權을 말한다.

여기서 「責任制限할 수 있는 損失을 回避하거나 最少化하기 위한 措置」란 責任制限할 수 있는 損害의 「防止措置」를 말하고 그것은 그러한 損害를 防止하거나 最少限으로 줄이기 위하여 事故後에 누군가가 取하는 모든 合理的인 措置가 될 것이다. 그러므로 이 債權은 損害防止費用 또는 그損害가 되는데 이것은 海上保險上의 損害防止費用을 填補하는 特約(sue and labor clause)과 같은 趣旨의 것이라 하겠다.

또 「損失에 관하여 責任있는者 이외의 者」라 함은 그러한 損害防止費用을 負擔할 者 아닌 다른者를 말하므로 여기서는 船舶所有者 등과 救助者가 아닌 다른者를 말 한다.

그러한 「다른者」는 결국 責任制限의 損害가 發生하였을때 防止措置를 取한 第3者 이거나 防止措置로 因하여 損害를 본 者를 말한다.

바꾸어 말하면 船舶所有者등과 救助者가 責任制限의 損害를 當하였을때 이損害의 擴大防止를 위

20) 小町谷操三, 前掲 研究, p. 108.

21) 裴炳泰, 前掲書, p. 91.

하여 取한 防止措取의 費用과 損害에 대하여서는 責任制限基金에 대하여 스스로 債權者로서 請求할 것이므로 이미 自身이 形成한 基金에 의하여 責任制限을 받고 있으나 萬若 第三者가 防止措置의 費用이나 損害를 부담하게 되었을 때에는 船舶所有者등에 全額賠償을 請求할 것이므로 그러한 경우에도 責任制限基金에서 競合하도록 하고자 한 것이 本號의 趣旨라 解釋된다. 損害防止措置를 장려할 公益 上의 理由도 있으나, 그렇다고 第三者의 損害防止費用만 全額賠償하게 하는 것은 事故主義에 따라 責任制限 限度額을 決定하는 條約의 趣旨로 보아(條約 第6條 1項) 不適當하기 때문에 本號規定을 新設한 것이라 생각된다.

이상 6種의 債權을 責任制限을 받는 債權으로 하고 이들 債權은 그것이 結果責任을 지는者에 대한 第2次的 請求에 의한 것이든 또는 債務不復行이나 不法行爲로 인한 賠償請求이든 그 原因을 묻지 아니하고 責任制限을 받게 된다. (條約 第2條 2項 前段)

4. 責任制限에서 除外되는 債權

條約은 前項에 記載한 6種의 責任制限債權의 範圍에 들어가는 債權으로서 特別한 5種의 債權을 定하여 特別히 責任制限의 債權에서 除外시키고 있다. (條約 第3條 a號. b號. c號. d號. e號) 이것은 다른 條約에 의하여 이미 特別한 責任을 規定하고 있는 債權과 法の 衡平上 除外시켜야 할 債權으로서 다음과 같다.

(1) 救助料 또는 共同海損分擔에 관한 債權.

이들 債權에 대하여서는 各國法上 救助物 또는 共同海損 殘存物의 價額을 限度로 하는 物的有限責任만을 인정하고 있고(商法 第835條 第852條) 救助는 거의 船舶所有者와의 契約에 따라 실행되므로 條約은 이들 債權에 대하여 새삼 責任制限을 인정할 필요가 없다는 입장을 취하고 있다. 이것은 1957年 條約에서도 同一하며 責任制限債權의 범위에서 除外시켜 있다(同條約 第1條 4項). 더구나 새 條約에서는 責任制限 限度額을 金額主義에 따라 크게 올려 놓았기 때문에 이들 債權을 包含시킨다면 本來의 이들에 대한 物的有限責任의 意味가 없어지게 된다.

(2) 1969年 油濁損害에 대한 民事責任에 관한 條約上의 油濁損害에 대한 請求權.

油槽船(tanker)이 油類運送中 坐礁 衝突 등 海難事故나 기타 原因으로 인하여 油濁損害를 發生시킨 경우에도 그 損害는 原則적으로 本條約上의 責任制限의 債權의 範圍에 들어가나(條約 第2條 c號) 그러한 損害는 特別히 이 條約適用에서 除外시킨다. 油類汚濁損害에 대하여서는 1969年 油濁損害에 대한 民事責任條約이 本條約에 대한 特別法의 地位에 있기 때문이다. 그러나 그러한 船舶을 救助하다 發生한 第2次的 損害로서 1969年 條約의 適用을 받지 못하는 것이 있으면 本條約에 따라 責任制限할 수 있다.

(3) 核物質에 의한 損害에 대한 責任制限을 統制 禁止하는 條約이나 國內法의 適用을 받는 請求權.

核物質의 運送中에 發生하는 損害에 대하여서는 IMCO의 主管下에 이미 [1971年 核物質 海上運送分野에 있어서의 民事責任條約]이 成立되어 있으므로 그러한 損害는 本條約의 適用에서 除外된다. 1971年 條約이 特別法의 地位에 있기 때문이다.

또한 國內法으로 核物質로 인한 損害에 대하여서는 責任制限을 禁止하는 나라도 있으므로 그러한 國內特別法의 優先適用을 本條에서 認定하고 있는 점에 뜻이 있다.

(4) 原子力船 所有者에 대한 核(放射能)損害로 인한 請求權

原子力船의 原子力漏洩로 인한 損害에 대하여서는 國際海法會(CMI) 主管으로 運航者에게 結果責

任을 지우고 15億 포앙카레 프랑의 責任限度를 定하는 「1962年 原子力船運航者의 責任에 관한 條約」이 成立되어 있으므로 이러한 損害도 本條約에서 除外한다. 同條約에 特別法의 地位를 인정하기 때
문이다.

(5) 船舶所有者나 救助者의 使用人으로서 船舶 또는 救助作業에 관계되는 職務를 지고 있는 者의 請求權.

여기에는 이들의 相續人 또는 扶養者가 갖는 請求權도 包含한다.

이 債權은 海上勤勞者 및 救助作業勤勞者에 대한 企業主의 勞動契約上의 債務를 말한다. 이 債權에 대하여서는 企業主가 責任制限할 수 없으며 勤勞者保護를 위한 社會政策的 規定이라 하겠다.

다만 本號의 後段은 「企業主(船舶所有者와 救助者)와 그들使用人間의 勞動契約에 適用되는 法에 따라 企業主의 責任制限이 인정되지 아니하거나 또는 責任制限이 인정되더라도 本條約(第6條)上의 限度金額보다 더 큰 制限金額으로 責任制限할 수 있는 것을 條件으로 한다」고 規定하므로 이것은 勞動關係 國內法이 優先適用된다는 原則을 明示한 것이고 國內法에 企業主의 責任制限을 인정하고 있으면 이러한 債權도 역시 國內法에 따를 것이고 國內法에 規定이 없는 경우에는 本條에 따라 責任制限을 받게 되는 것이다.

5. 責任制限이 排除되는 行爲 및 反對債權의 相計

(1) 責任制限이 排除되는 行爲

責任制限法이 海上企業者와 救助企業者에 責任制限을 인정하는 것은 이들이 信義則에 따라 誠實한 企業者로서 活動하는 것을 前提로 한다.

그러므로 條約은 責任制限을 할 수 있는 債權이라도 責任있는 者의 故意 또는 未必의 故意로 인하여 損害가 발생하였음이 證明되면 責任制限權을 박탈한다(條約 第4條). 責任制限權이 排除되는 要件은

① 責任있는 者가 事故招致를 意圖하거나 ② 그러한 損害가 發生할지도 모른다는 것을 알면서 無謀하게 行한 作爲와 不作爲(his personal act or omission, committed with the intention to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result)라는 것이 立證되어야 한다. 條約이 이와같이 責任있는 者의 故意에 의한 作爲와 不作爲만을 責任制限權의 阻却事由로 規定하므로 船舶所有者등과 救助者의 過失로 인하여 損害가 發生한 경우에는 역시 責任制限權이 인정된다.

이점은 船舶所有者나 救助者에게 有利한 점으로 1957年條約에서는 船舶所有者의 「故意와 過失(actual fault or privity)」이 있는 때에는 責任制限權을 부인하였으나 (同條約 第1條 1項) 이 條約에서는 企業者의 故意만을 阻却事由로 정한 점에 特色이 있다. 새 條約 審議會에서는 1957年 條約과 같이 「現實의 過失과 故意(actual fault or privity rule)」를 阻却事由로 提案한 나라도 있었으나 그 案은 拒否되고 上記와 같이 採擇되었다.²²⁾

그러면 船舶所有者등의 故意의 作爲나 不作爲로 損害가 發生한 것임을 누가 立證하여야 할 것인지 문제이다.

이 條約이 종래의 條約에 比할 수 없이 責任限度額을 大幅 올려놓고 그대신 第1條規定的 海事債權(maritime claims)에 대하여서는 原則적으로 責任制限權을 인정하므로(前記) 責任制限權을 否認하는 債權者가 船舶所有者등의 故意에 의한 行爲임을 立證하여야 할 것이다. 據證責任을 그와같이 分配하더라도 責任制限 限度額이 높기 때문에 債權者에게 크게 不利하지는 않다. 1957年條約에서는 船舶所

22) Abecassis "Convention on Limitation of the Liability for Maritime Claims, 1976" The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) Bulletin VI-1976, p. 3945.

有者의 故意過失에 대한 據證責任을 法廷地法에 委任하였으나 新條約에서는 그러한 委任規定이 없고 또한 責任制限의 原則을 당연히 인정하는 立場이므로 이와같이 解釋하는 것이 妥當하다.

(3) 單一責任主義(反對債權의 相計)

海事債權(責任制限을 받는 債權)이 발생한 同一事故에 있어서 債務者가 債權者에 대하여 反對債權을 갖게된 경우 예컨대 雙方過失의 경우에는 먼저 雙方의 債權을 相計하고 그 殘額에 대하여서 責任制限을 할수 있다.(條約 第5條)

이렇게 한으로써 被害者를 두터히 保護할 수 있기 때문이다.

雙方過失의 船舶衝突에 있어서는 商法上(第846條) 單一責任主義이나 交叉責任主義이나에 대하여 見解가 對立되나²³⁾ 海上保險上의 填補特約(R. D. C. clause)과 關聯하여 一般의으로 交叉責任說이 인정받고 있다. 그러나 責任制限法上으로는 被害者保護를 위하여 反對債權을 相計한 單一責任에 따름을 明示하고 있으므로 責任制限을 위하여서는 單一責任에 따르고 保險填補를 위하여서는 特約에 있는 바와같이 交叉責任을 인정하여야 할것이므로 兩者는 그 作用하는 側面이 다르다고 보아야 한다.

第 4 章 責任의 限度

1. 責任限度에 관한 條約의 特色

먼저 이에 관한 條約의 特色을 살펴보는 것이 편리하다.

(1) 條約에서는 責任限度額(責任制限基金)을 國際間에 同一價値로 統一하기 위하여 「會計單位」(units of account) 制度를 새로 考案하였다. 「會計單位」는 國際通貨基金(IMF. International monetary fund)이 定義하는 「特別引出權」(SDR, special drawing right)를 말하고 이 SDR과 當事國貨幣의 換算率은 IMF가 算出公示한다. 1957年條約을 採擇한 理由는 責任制限金額 算出에 있어서의 基準貨幣문제와 責任限度額 引上의 필요성이 있었기 때문이었다. 1957年 條約에서는 金貨單位인 포앙카레·프랑(poincaré franc)을 基準單位로 삼았고 限度額도 1924年 條約에 比하여 大幅을 降下시켜 物的損害에는 責任噸當 1,000포앙카레·프랑(p. f) 人的損害에는 3,100p. f으로 限度額을 算出하였다.

그후에 世界經濟의 인플레이의 結果 金의 實時勢와 公定價格 사이에 큰 차이가 생기게 되었으므로 西歐10個國이 1968年에 金루울을 폐지하자 1971年 美國도 달러貨(US. Dollar)에 대한 金兌換을 폐지하여 各國貨幣의 換率과 金의 實勢와는 完全分離되었으므로 金貨幣單位인 포앙카레·프랑(p. f)에 의한 換率基準의 統一은 崩壞되고 말았다.²⁴⁾

그러므로 責任限度額의 世界的統一을 위하여 考案한 基準이 이 條約에서 採擇한 S. D. R이다. (換算率 1 SDR ≃ 15포앙카레·프랑, 1 SDR = \$ 1.2 정도, \$ 1 ≃ 12.5 p. f) 한편 IMF 會員國이나 國內法으로 SDR 使用을 禁하는 나라에서는 SDR 대신에 역시 포앙카레·프랑을 基準으로 삼도록 SDR과 포앙

23) 交叉責任說: 朴元善, 前掲書, p. 392. 徐燾珪, 前掲書, p. 164. 鄭熙諱, 前掲書, p. 272. 裴炳泰, 前掲書, p. 357.

單一責任說: 小野谷操三, 海商法要義, 下卷二, p. 144. 田中誠二, 海商法詳論(東京: 勁草書房, 1970) p. 519.

24) 金프랑과 SDR와의 關係에 對하여서는 다음參照.

R. H. Wijffels, "Gold Value and Special Drawing Right with regard to total Vessel or Tonnage Limitation" *European Transport Law*, vol. XII, no. 2-1977, p. 195 et seq.

카케·프랑間的 換算率(約 1:15의 比率)에 따라 포앙카케 프랑에 의한 責任限度額 基準을 따로 定하고 있다(條約 第8條 2項)

그러므로 條約에서 採擇한 責任限度額算出을 위한基準은 SDR과 金프랑의 2重의 体制가 되었다.

② 條約의 다음의 特色으로는 船舶의 旅客의 人的損害에 대하여 條文을 新設하여 旅客 1人當 4 6,666 SDR (約 \$56,000)에 旅客定員數를 容한 金額을 限度로 하고 總額은 25,000,000 SDR을 (約 \$3千萬) 넘지 않도록 規定하여 旅客의 損害를 별도로 保護하고 있는점이다.

따라서 條約은 人的損害를 旅客의 損害와 非旅客의 損害로 區分하여 非旅客의 경우에는 全損害額의 크기에 따라 賠償額이 달라 질수 있게 되었다.

③ 條約은 또 責任制限의 最高限度를 大幅 올려 놓고 있다.

바로 이점이 1957年 條約을 廢止하고 새 條約을 採擇하고자 한 큰 理由가 되었지만 1957年條約에 比하여 대략 3倍가까이 限度額이 높아진 것이다. 또한 舊條約에서는 限度額算出에 있어서 船舶의 責任噸에 一率의으로 基準額(1,000 金프랑 또는 3,100 金프랑)을 容하였으나 새條約에서는 船舶의 크기에 따라 基準額을 減하도록 하여 5段階로 區分하였다. 最高限度額을 商法과 條約들에 따라 比較하면 다음과 같다. (沿海船, 近海船, 遠洋船으로 나누어 본다)

責任限度額 比較 (物的損害)

		商 法	1957年條約	1976年條約
沿海船	1,500噸	\$46,400	\$369,000	\$1,400,000
近海船	3,000噸	\$92,800	\$738,000	\$2,600,000
遠洋船	15,000噸	\$464,000	\$3,690,000	\$9,800,000

(1 sdr = \$1.2, 1\$ = ₩485, 1 sdr = 15 poincaré franc)

2. 責任限度額의 計算

責任制限의 最高限度額은 人的損害(非旅客)와 物的損害 및 旅客의 損害의 경우로 나누어 各各 船舶의 크기에 따라 基準額을 船舶의 總噸에 容하여 算出한다. 그러나 救助者에 대한 債權의 限度額은 船舶의 크기를 一律的으로 1,500噸으로 法定하여 算出한다.

이것은 救助者가 使用하는 救助船이 대략 그러한 크기보다 작은것이 많고 區區하므로 計算의 便宜와 한편 救助企業의 保護라는 취지에서 따로 定한것이라 생각된다. 이條約에서는 總噸을 責任噸으로 하고 있으므로 1957年 條約이나 商法에서의 責任噸(商, 第751條, 同條約 第3條 7項)보다 機關室 容積만큼 더 커지게 된 점도 特色의 하나이다.

또한 港의 築造物 船渠, 水路, 航路施設에 관한 債權에 대하여서는 나라에 따라 結果責任을 인정하는 경우가 많으므로 條約은 이들債權에 대하여 다른 人的損害의 辨濟를 侵害함이 없이 다른 物의 損害에 대한 債權보다 優先辨濟權을 인정하는 國內法의 効力을 인정하고 있다(條約 第6條 3號). 公共施設債權을 優先시키는 政策的規定이라 하겠다.

이하 나누어 보고자 한다.(簡便하도록 數式으로 表示한다)

① 사람의 死傷에 의한債權(人的損害, 條約 第6條 1項 a號)

船舶의 總噸

基準額

(i) 500總噸(G/T)까지

333,000 SDR(約1億9千4百萬원)

(ii) 500 G/T 이상의 船舶에는 다음의 額이 (i)에 加算된다.

501 G/T~3,000 G/T까지

× 500 SDR

3,001 G/T~30,000 G/T까지	× 333 SDR
30,001 G/T~70,000 G/T까지	× 250 SDR
70,001 G/T이상	× 167 SDR

② 기타의 債權(物的損害, 條約 第6條 1項b號)

(i) 500 G/T까지	167,000 SDR (約9千7百20萬圓)
(ii) 501 G/T~30,000 G/T까지	× 167 SDR
30,001 G/T~70,000 G/T까지	× 125 SDR
70,000 G/T이상	× 83 SDR

③ 旅客의 死傷에 의한 債權(條約 第7條) 46,666 SDR × 旅客의 法定定員數 = 責任限度額

그러나 이 限度額은 25,000,000 SDR을 초과 할수 없다.

이 限度額은 定員 536名에 該當하는 金額이다. 旅客中에는 物件運送契約으로 運送되는 車輛이나 生動物에 수행하는 사람도 包含한다.

3. SDR을 使用하지 아니하는 나라의 限度額計算(條約 第8條)

條約은 IMF 非會員國으로서 國內法上 SDR에 의한 計算이 許容 되지 아니하는 나라에서 適用하도록 SDR대신 포앙카레·프랑으로 計算基準을 提示하고 있다.

1 포앙카레·프랑은 1957年 條約에서와 같은 것으로 이單位에 의한 國內通貨의 換算額은 SDR에 의한 換算額과 同一하게 하여야 한다. (條約 第6條 3項 4項)

① 사람의 死傷으로 인한 債權

(i) 500 G/T까지 限度額 5,000,000 포앙카레, 프랑(p. f)	
(ii) 500 G/T이상의 船舶은 다음의 額을 (i)에 加算한다.	
501 G/T~3,000 G/T까지	× 7,500 p. f.
3,001 G/T~30,000 G/T까지	× 5,000 p. f.
30,001 G/T~70,000 G/T까지	× 3,750 p. f.
70,000 G/T이상의 船舶	× 2,500 p. f.

② 기타의 債權(物的損害)

(i) 500 G/T까지 限度額 2,500,000포앙카레·프랑 (p. f)	
(ii) 500 G/T이상의 船舶은 다음의 額을 (i)에 加算한다.	
501 G/T~30,000 G/T까지	× 2,500 p. f.
30,001 G/T~70,000 G/T까지	× 1,850 p. f.
70,000 G/T이상의 船舶	× 1,250 p. f.

③ 旅客의 死傷에 의한 債權

700,000포앙카레·프랑 × 旅客法定定員數 = 限度額

그러나 最高 375,000,000 포앙카레·프랑을 초과 하지 아니한다.

3,001 G/T~30,000 G/T까지	× 333 SDR
30,001 G/T~70,000 G/T까지	× 250 SDR
70,001 G/T이상	× 167 SDR

② 기타의 債權(物的損害, 條約 第6條 1項b號)

(i) 500 G/T까지	167,000 SDR (約9千7百20萬圓)
(ii) 501 G/T~30,000 G/T까지	× 167 SDR
30,001 G/T~70,000 G/T까지	× 125 SDR
70,000 G/T이상	× 83 SDR

③ 旅客의 死傷에 의한 債權(條約 第7條) 46,666 SDR×旅客의 法定定員數=責任限度額

그러나 이 限度額은 25,000,000 SDR을 초과 할수 없다.

이 限度額은 定員 536名에 該當하는 金額이다. 旅客中에는 物件運送契約으로 運送되는 車輛이나 生動物에 수행하는 사람도 包含한다.

3. SDR을 使用하지 아니하는 나라의 限度額計算(條約 第8條)

條約은 IMF 非會員國으로서 國內法上 SDR에 의한 計算이 許容 되지 아니하는 나라에서 適用하도록 SDR대신 포앙카레·프랑으로 計算基準을 提示하고 있다.

1 포앙카레·프랑은 1957年 條約에서와 같은 것으로 이單位에 의한 國內通貨의 換算額은 SDR에 의한 換算額과 同一하게 하여야 한다. (條約 第6條 3項 4項)

① 사람의 死傷으로 인한 債權

(i) 500 G/T까지 限度額 5,000,000 포앙카레, 프랑(p. f)	
(ii) 500 G/T이상의 船舶은 다음의 額을 (i)에 加算한다.	
501 G/T~3,000 G/T까지	× 7,500 p. f.
3,001 G/T~30,000 G/T까지	× 5,000 p. f.
30,001 G/T~70,000 G/T까지	× 3,750 p. f.
70,000 G/T이상의 船舶	× 2,500 p. f.

② 기타의 債權(物的損害)

(i) 500 G/T까지 限度額 2,500,000포앙카레·프랑 (p. f)	
(ii) 500 G/T이상의 船舶은 다음의 額을 (i)에 加算한다.	
501 G/T~30,000 G/T까지	× 2,500 p. f.
30,001 G/T~70,000 G/T까지	× 1,850 p. f.
70,000 G/T이상의 船舶	× 1,250 p. f.

③ 旅客의 死傷에 의한 債權

700,000포앙카레·프랑×旅客法定定員數=限度額

그러나 最高 375,000,000 포앙카레·프랑을 초과 하지 아니한다.

辨濟順位 등 다른事項은 前項의 SDR에 관한 規定에 따른다.

4. 責任制限의 原則

① 事故主義

前項의 責任限度額은 特定한 同一事故에서 發生한 各種의 債權에 대하여 辨濟하는 것이므로(條約 第9條 1項) 이 條約도 1957年條約과 같이 責任制限基金은 事故主義에 의하여 形成하는 原則을 取하고

있다. 條約 第9條 第1項이 「責任의 限度는 特定한 事故에서 發生한 모든 債權總額에 適用한다」²⁵⁾고 制限하고 있으므로 이점이 事故主義의 原則을 定한 것이라 解釋한다.

그러므로 한航海에서 事故가 數次 發生하여 損害의 原因이 어느쪽에 있는지 不明한 경우 또는 同一船舶所有者의 船舶間에 雙方過失의 衝突로 損害가 發生한 경우에도 各各의 事故에 대하여 各各의 責任制限基金을 形成하여야 한다.²⁶⁾ 事故主義는 본래 英美法主義인바, 商法에서는 海難등의 事故로 인한 債權에 대하여서는 事故主義를 取하고 기타의 債權에 대하여서는 航海主義를 取하고 있다²⁷⁾ (商法 第749條 2項). 원래 大陸法系에서는 航海主義를 취하여 船舶所有者 保護를 두터이 하였으나 1957年條約을 主要國들이 받아 드려 事故主義를 取하는 나라가 많다.

條約도 事故主義를 취하므로 同一한 事故에서 人的損害와 物的損害가 發生하고 또 救助作業에 關하여 損害가 發生하고 또 그러한 損害로 인하여 結果責任이 發生 한 경우 ① 責任을 지는 船舶所有者등과 기타 過失責任을 지는者에 대한 債權 ② 救助作業에 중사하고 있는 船舶所有者 및 救助者 기타 그에대하여 過失責任을 지는 者에대한 債權 ③ 船舶의 内外에서 作業하고 있는 救助者와 그에 대한 過失責任을 지는者에 대한 債權은 모두 同一한 制限基金內에서 競合하게 된다(條約 第9條 1項 a號. b號. c號.). 그러나 旅客의 死傷에 의한 債權에 대하여서는 그에 대하여 責任있는 者가 別途의 旅客死傷을 위한 制限基金(條約 第7條)을 形成하므로 그基金에서 만 辨濟하여야 한다. (條約 第9條 2項). 旅客死傷의 경우도 事故主義에 의함은 당연하다.

② 海事債權(maritime claims)의 當然한 有限責任

條約은 特定한 海事債權(條約 第2條)에 대하여서는 責任있는 者가 그의 責任을 制限할 權利가 있다고 하고 (條約 第1條, 第5條의 本文) 또는 責任制限基金의 形成없이도 責任制限을 主張할 수 있도록 定하고 있으므로 (條約 第10條, 1項 前段) 特定한 海事債權은 法律上 當然한 有限責任이 된다고 構成하고 있다. 그러므로 責任制限基金의 形成이 없는 경우에도 責任制限의 權利가 消滅하는 것이 아니다.

이점은 1957年條約의 解釋을 規定文言上 無限責任을 原則으로하고 特定한경우에 有限責任을 主張할 수 있는 것이라고 하는 立場²⁸⁾과 다른 점이다. 그러므로 責任制限을 否認하는 債權者는 그의 債權이 條約 第2條上의 海事債權이 아님을 立證하여야 한다.

또한 基金의 形成도 責任制限을 위한 要件이 아니라(條約 第10條 1項의 解釋) 하나의 辨濟方法에 不過하다. 다만 債權實行을 確保하기 爲하여 當事國은 自國法院에 債權實行의 訴가 제기 되면 이미 基金形成이 되어있던지 責任制限의 때에 基金을 形成할 것을 條件으로 責任制限을 主張할 수 있다고 國內法에 規定할 수 있다고 條約이 明示하고 있을뿐이다(條約 第10條, 1項, 後段).

이러한 訴訟上의 節次規定은 當事國 國內法에 委任하고 있다(第10條, 3項).

第 5 章 責任制限基金의 形成과 分配

海事債權에 대한 責任制限은 條約上의 當然한 權利임으로 基金의 形成이 責任制限을 위한 要件도 아니고 責任의 承認도 아님을 前記한 바와 같다.

여기서는 責任制限基金의 形成方法과 形成의 效果 및 基金의 分配에 關하여 살펴보고자 한다.

25) Art. 9~shall apply to the aggregate of all claims which arises on any distinct occasion.

26) 小町谷操三, 前掲研究, p. 129 參照.

이것은 1957年 條約의 解釋이나 事故主義에 對한 例解이므로 이 條約에서도 참고가 된다.

27) 裴炳泰, 前掲書 pp. 104~105 參照.

28) 小町谷操三, 前掲書, p. 125.

1. 制限基金의 形成者, 形成方法, 및 形成地

(1) 基金의 形成者

條約은 被害者로 부터 責任이 있다고 主張을 받는 者는 누구나(any person) 制限基金을 形成할 수 있다고 定한다(條約 第11條 1項1文)

여기에서 누구나 라 함은 同一事故에서 발생한 海事債權에 관련된 (i) 航海船의 所有者, 備船者, 管理者, 運航者와 그러한 債權에 責任있는者 (ii) 救助船의 所有者, 救助作業者와 그러한 損害發生의 歸責者, (iii) 救助船의 内外에서 救助作業에 종사하고 있는 救助者와 歸責者(條約 9條 1項 a號, b號, c號)를 뜻한다.

여기서 그러한 損害에 對한 歸責者라 함은 海運企業과 救助企業의 使用人 즉 船長 海員 기타 使用人과 救助의 技士 人夫등 使用人을 말한다. 이들의 歸責事由로 인한 海事債權도 責任制限을 할수 있기 때문(條約 第1條 4項)이다. 또 海事債權의 債務者를 위한 保險者도 이들의 權利를 援用할 수 있기 때문에(條約 第1條 6項) 保險者도 基金形成者가 된다(第11條 3項).

基金의 總額은 前記한 責任限度金額(第6條, 第7條)에 事件發生日로부터 基金形成日까지의 利子를 合算한 總額이 되어야 한다(第11條 1項 2文) 債權者가 多數인 경우에는 其中的 1人 또는 保險者가 基金을 形成하여도 全員이 形成한 것으로 본다(第11條 3項).

② 形成의 方法

基金形成은 基金總額을 當事國 法院이나 權限當局에 供託하는 方法으로 行하고 또는 이러한 現金供託의 方法外에 當事國 法上 인정되는 保證의 提供에 의하여 行한다(第11條 2項).

이러한 保證에는 銀行保證, 保險者保證 船主相互保險(P and I club) 保證의 方法이 인정될것이다. 이條約에는 規定이 없으나 各國의 權限當局이 미리 이러한 財政保證의 有効證明書를 發行하여 各船에 미리 備置하도록 하고 當事局에서 이 有効證明書의 効力を 認定하는 方法(1969年 油濁損害民事責任條約 第7條 2項 12項 參照)도 고려할만 한 것이다.

이 條約上의 責任限度額은 個人企業이 갑자기 準備할 수 있는 範圍를 이미 넘고 있기 때문이다.

③ 形成地

制限基金의 形成地에 관하여 條約은 責任制限을 받는 海事債權에 관한 法的節次가 制定되어 있는 當事國 法院이나 所管當局이라 하여(第11條1項) 特定하지 아니한다.

그러나 海事債權이 발생하면 債權者는 船舶이나 기타 財産에 對하여 執行保全節次를 취하는 것이 常例이므로 基金形成에 의하여 그러한 保全節次나 強制執行節次를 防禦할 곳으로 基金形成地를 定할 필요가 있을것이다.

이점에 관하여 條約은 (第13條 a號, b號, c號, d號) 基金을 形成한 者의 船舶 기타 押留財産의 解放을 命할 條件으로 基金形成地를 다음과 같이 制限하고 있다.

- (i) 事故發生港 또는 事故가 港外에서 발생하면 最初의 寄港地
- (ii) 사람의 死傷으로 인한 債權인 경우에는 被害者의 下船港
- (iii) 貨物損傷에 관하여서는 揚陸港
- (iv) 船舶이나 財産을 押留한 나라,

그러므로 債權者가 強制執行할 可能性이 있는 경우에는 위의 4個地中 하나에 基金을 形成하여야 할 것이다.

2. 制限基金 形成의 效果

(1) 基金形成의 意義

條約은 基金의 形成없이도 責任制限權을 인정함으로 (第10條 1項) 基金形成은 責任制限의 要件이

아니며 海事債權을 위한 辨濟方法이라고 본다. 그러므로 하나의 海事債權만이 발생한 경우 가령 甲船의 一方過失로 乙船에 衝突하여 乙船에만 損害를 주고 그 損害額이 甲船의 制限金額을 초과하는 경우 甲船所有者는 確定判決後에 그 限度額을 乙船에 辨濟하면 되고 반듯이 事前에 制限基金을 形成할 필요는 없는 것이다.²⁹⁾

② 優先辨濟와 他財産에 대한 權利行使의 禁止

基金形成은 海事債權에 대한 하나의 辨濟方法이므로 基金을 形成하면 그것은 海事債權者를 위한 特別財産이 되어 그 債權者만이 基金으로부터 辨濟받을 수 있고(第9條 1項, 第11條 1項 本文) 다른 債權者는 基金의 殘餘分이 없으면 그 基金에서 辨濟받을 수 없게 된다. 이와같이 海事債權者는 基金에 對하여 일종의 優先辨濟權을 가지고 있다. 그것은 이 條約의 취지가 海事債權者가 基金으로부터 確實한 辨濟를 받고 船舶所有者등 債務者는 制限金額이상으로 또는 二重으로 辨濟負擔을 저서는 안된다는 점에 있기 때문이다. 그러므로 일단 制限基金이 形成되면 海事債權者는 基金形成者의 다른 財産에 대하여 同一債權에 관한 餘하한 權利도 行使할 수 없게 된다(第13條 1項). 만약 그렇지 아니하면 船舶所有者등과 다른 債權者의 利益을 크게 侵害하는 결과가 되기 때문이다. 同一債權이라 함은 同一 事故에서 責任制限을 받게되는 여러 債權을 말한다. 또 「여하한 權利」란 그 海事債權을 辨濟받기 위하여 實體法上 또는 節次法上 인정되는 모든 權利를 말한다.

한편 基金形成後에는 債權者가 다른 財産에 대한 모든 權利를 行使할 수 없게 됨으로(第13條 1項) 경우에 따라서는 債權者에게 不利한 결과가 될 수 있다. 가령 基金形成地와 債權者 居住地間에 國交가 없는 경우에는 債權者의 權利가 保障되기 어렵게 된다. 그러므로 條約에서는 基金形成에 의하여 債務者의 다른 財産에 대한 모든 權利를 行使할 수 없게 하기 위하여서는 (i) 債權者가 基金의 管理法院에 基金에 대하여 請求할 수 있고 (ii) 基金은 債權者에 辨濟하기 위하여 실제로 使用될 수 있고 (iii) 債權은 自由로써 양도 될 수 있어야 한다고 (第13條 3項) 制限하고 있다. 이것은 基金形成의 附隨의 效力이 發生할 要件이라 할 것이다.

③ 押留解放

債務者가 基金을 形成하면 그 金額 이상으로 辨濟하거나 담보를 제공할 것을 要求받아서 는 아니된다. 그러므로 基金이 形成된 후에는 이미 當事國 管轄權內에 假押留 또는 押留中인 船舶이나 다른 財産이 있으면 管轄法院의 命令으로 解放하여야 한다(第13條 2項).

이것은 基金形成의 效果라 볼 것이며 이러한 效果가 發生하기 위하여서는 前項의 네곳의 基金形成地中의 適合한 곳에 基金이 形成되어야 한다. 押留解放命令을 받기 위하여서는 前號의 基金의 무수적 效力發生要件이 갖추어지 있어야 한다(第13條 3項). 그 要件中 基金管理法院에 請求한다는 것은 그 法院에 직접 辨濟請求를 할 수 있어야 한다는 뜻으로 해석한다. 그러므로 各當事國은 이러한 基金의 形成과 請求 配當에 관한 상세한 節次規則을 마련하고 法院이 職權으로 支給할 수 있는 司法行政上의 節次가 마련되어야 한다.

基金이 債權辨濟를 위하여 실제로 使用될 수 있다함은 基金으로부터 金錢支給을 할 수 있다는 뜻이다.

④ 基金形成없는 경우의 責任制限과 他訴訟禁止와의 關係

基金形成없이 責任制限을 主張하는 경우에 債權者는 債務者의 船舶이나 다른 財産에 保全節次등 다른 訴訟節次를 進行시킬 수 있는가를 살펴볼 필요가 있다.

基金形成 없이 責任制限을 主張할 수 있으나(第10條 1項) 債權確保의 保障없이 責任制限의 權利만

29) 1957年 條約採擇 當時에도 이문제가 제기되어 上記例 대로 解釋하는 것이라 確認되고 있다.

Van Ryn, Pilcher, Petrem, Ripert 등의 Ist Oct. 1957 p.m. Session 및 Van Ryn의 7th oct. p.m. session의 報告, 小町谷操三, 上掲書 同面

인정한다는 것은 債權者를 심히 不安하게 한다. 그러므로 이러한 경우에는 辨濟를 위한 基金의 分配에 관한 原則은(第12條) 適用될 것이나(第10條 2項) 債權確保를 위하여 債權者가 行使할 수 있는 權利(執行保全節次)는 保護하여야 할 것이다.

그러므로 이러한 경우에는 債權者의 權利確保를 위한 他訴訟은 禁止할 수 없고 債權者는 同一債權을 위하여 債務者 所有船舶이나 다른 財産을 押留할 수 있고 押留船舶은(假押留포함) 基金形成前에는 解放할 수 없다고 본다.

3. 基金의 分配

(1) 分配의 原則

制限基金은 債權者를 위한 하나의 特別財産이며 債權者는 다른 財産에 대하여 아무런 權利도 行使할 수 없으므로 基金의 公平한 分配가 重要하다. 條約은 確定된 債權의 比率에 따라 分配한다는 原則을 提示하고 있다(第12條 1項). 確定된 債權이라 함은 當事國法에 의하여 確定判決 또는 이에 準하는 節次에 따라 確認된 債權의 額을 말한다.

이에 準하는 節次에는 和解, 拋棄, 認諾調書(民訴法 第206條)에 의하여 確認된 것이 포함될 것이다. 그러나 裁判外에서 當事者間에 確認하는 것은 여기서의 確認이라 볼 수 없다. 그것은 拘束력이 나 증거력이 없고 다른 債權者를 害치기 위한 通情虛偽의 承認이 될 염려도 있기 때문이다.

裁判上の 和解에도 通謀和解가 있을 수 있겠으나 이런 경우에 대하여서는 國內法으로 다른 債權者의 異議方法을 인정하여 그런 위험을 방지하여야 한다.

基金分配는 條約 第6條(一般責任限度)의 第1項, 第2項, 第3項과 第7條에 따라 하므로(第12條 1項) 다음의 方法에 의한다.

(i) 人的損害로 인한것은(第6條 1項 a號) 同號에 의한 限度額이 辨濟充當에 不足할 때는 그 不足分을 物的損害와 權利侵害로 인한 損害를 위하여 算出한 金額(第6條 1項b號)에서 同順位로 競合한다. (第6條 2項) 이것은 商法 第750條의 優先順位와 같다.

(ii) 港의 築造物 船渠 水路 航路施設에 對한 損害로 인한 債權은 人的損害의 債權을 侵害하지 아니하는 範圍內에서 物的損害등의 債權보다 優先辨濟하도록 國內法으로 定할 수 있다.(第6條 3項) 그러므로 그 범위에서는 優先辨濟權이 있다.

(iii) 旅客의 人的損害에 대하여서는 별도 基準에 따라 制限基金을 形成함으로(第7條) 앞의 一般限度規定의 人的損害와 物的損害등과(第6條) 旅客의 損害에 대한 債權과는 競合하는 일은 없다.

② 基金에 대한 代位權

海事債權의 債務者가 制限基金을 形成하면 그밖의 財産에 대하여서는 다른 拘束을 받지 아니하고 또 그基金 이외에 辨濟가 強制될 수 없음은 前記한 바와 같다(條約 第13條). 그러나 債務者에 대한 訴訟이 모두 制限基金 形成地에 提起된 경우에는 별 문제가 없으나 基金은 債務者 所屬國에 形成하였는데 外國債權者가 外國에서 請求訴訟을 제기하였을 때 더욱이 그外國이 條約의 當事國이 아닌 경우에 문제가 발생한다.

이 경우 外國에서 裁判이 速決되어 債務者의 다른 財産에 強制執行하면 債務者는 基金形成과는 별도의 辨濟를 強制받게 되는 결과가 된다.

이러한 경우를 위하여 條約은 「基金分配前에 債務者나 그의 保險者가 基金에 대한 債權을 辨濟한 경우 辨濟額을 限度로 그債權者가 享有할 權利를 代位에 의하여 取得한다」고 規定한다(第12條 2項). 즉 辨濟한 債務者나 保險者는 自己가 形成한 基金에 대하여 辨濟받은 債權者의 權利를 代位取得한다. 그리하여야 債務者의 二重辨濟를 防止하고 本來의 취지를 살릴 수 있기 때문이다.

代位取得하는 債權額은 前項에서 言及한 「確認된金額」이어야 함은 물론이다.

그러나 「確認된金額」이라 하더라도 外國에서의 裁判上 有限責任이 否認되어 辨濟額이 制限金額을 초과한 경우에는 辨濟한 債務者나 保險者가 代位取得하는 債權額의 限度는 制限額을 限度로 하여서만 基金에 參加할 수 있을 뿐이라 해석한다.³⁰⁾ 그러하지 아니하고 制限額의 限度를 초과하여 辨濟全額으로 基金에서 다른 債權者와 競合한다면 다른 債權者를 害치게 되기 때문이다.

한편 條約에서는 代位權者를 비단 船舶所有者등 債務者나 保險者만으로 限定하지 아니하고 이들을 代理하여 辨濟 또는 補償한 者도 그範圍에 포함시키고 있다. 그러나 그範圍는 國內法이 許容하는 限度로하고 있다(條約 第12條 3項). 이것은 大型事故로 多數의 被害者가 發生하여 被害者의 損害回復이 艱難한 경우등에 地方自治團體나 政府가 우선 行政上의 代執行으로 被害를 回復하고 基金에 對하여 代位權을 行使하는 길을 열어 놓기 위한 것이라 생각된다.

③ 基金分配의 留保

앞에서는 基金分配前에 債務者나 保險者가 一部 債務를 辨濟한 경우에 基金에 대한 債權者의 權利를 代位取得함을 보았다. 이와는 反對로 基金分配가 먼저 이루어지고 一部の 다른 債權의 確定 또는 強制執行의 裁判이 늦어지는 경우를 생각할 수 있다.

가령 甲國의 債務者가 自國에 基金을 形成하고 甲國에서 債權確定과 基金의 形成과 分配節次가 完了하고 있는데 乙國의 債權者가 乙國에 請求訴訟을 제기하고 그裁判이 지연되는 경우 基金分配가 完了된 후에 乙國債權者가 強制執行을 하게 되면 債務者는 基金이외에 辨濟를 強制받게 될 것이다.

이러한 경우를 위하여 條約은 「債務者등이 만약 基金分配 이전에 辨濟하였다면 前項(第12條 2項 3項)에 따라 代位權을 行使할 수 있을 賠償額의 全部 또는 一部를 支給하도록 後日에 強制당할 수 있을 것 이라는 점을 立證하면 基金이 形成된 當事國法院은 後日에 그者가 基金에 대하여 自己請求權을 行使할 수 있도록 充分한 金額을 잠정적으로 留保할 것을 命令할 수 있다」(第12條 4項)고 規定하고 있다. 이規定은 앞에서 본 代位權을 인정하는 이상 당연한 歸結이라 하겠다. 「後日에 強制당할 것이 라는 점을 立證」한다 함은 그러한 判決이나 그에 準하는 事情이 있음을 立證한다는 뜻이다.

第 6 章 結 論

우리는 앞에서 新責任制限條約을 分析 檢討하였다. 그에 따라 海上企業의 組織法으로서 核心的인 地位를 차지하는 責任制限法의 條約上의 特色을 要約하고 責任制限條約의 理念變化와 海商法의 世界法化 傾向에 언급하여 이研究의 結論으로 삼고자 한다.

1. 責任制限法의 理念變化

종래에 各國의 船主責任制限法이나 舊條約은 모두 船舶所有者의 保護에 그 理念을 두고 있었다. 그러나 新條約은 救助者에 責任制限을 인정하고(第1條 3項, 第2條 1項) 責任制限을 받는 債權의 範圍를 舊條約에 比하여 嚴格하게 制限하고(第2條) 責任의 限度額을 新造船價 또는 그 이상으로 大幅引上하고(第6條, 第7條) 基金形成은 事故主義에 따르게 하고(第9條) 油濁損害와 原子力船損害 核物質運送中の 放射能損害등에는 特別法으로서의 特別條約을 適用하게 하였다(第3條).

이러한 新條約의 變化는 종래에 責任制限法의 船舶所有者 保護라는 目標에서 公益保護라는 目標에 그 理念이 變化 하였음을 말하여 준다.

한편 責任制限의 權利를 인정하고 다만 船舶所有者등 責任 있는 者의 故意에 의한 行爲만을 責任制限에서 除外한 것은(第4條) 海上企業保護에도 그취지가 있음을 나타낸다. 그러나 上記와 같은 理

30) 小町谷深三, 前掲書 (1957年 條約研究) p. 134 參照.

念變化에 따라 海上企業者는 앞으로 法制上의 危險增大에 當면하게 되었고 더구나 1976年의 UNCITRAL 海上運送條約案이 確定되었음으로 종래의 二重 三重의 保護裝置를 잃게 되었다. 海上企業者는 이러한 위험증대를 海上保險에 轉嫁시킬 것이므로 앞으로 海上保險料率은 大幅增加하여 海上企業의 計算에 큰 영향을 미치게 될 것이다.

2. 海商法の 世界法化 傾向

海商法の 構成을 海上企業의 組織法과 活動法 및 船舶의 航行活動法 船舶物權法으로 分類할 때 종래에 各各 이들에 관한 私法上의 國際條約이 成立되어 있었으나 最近 UN機關에 의하여 活動法 分野로서 1976年 UNCITRAL 海上物件運送條約案이 確立되어 있고 여기서 살펴본 1976年 海事債權에 대한 責任制限條約이 組織法으로서 成立되었으므로 海上企業에 관한 主要法制가 UN에 의하여 世界法으로 定立되어 가는 段階에 있다고 指摘할 수 있다.

이것은 이條約의 國際貨幣換算基準으로서의 特別引出權(SDR)의 採擇(第6條)등에서도 읽을 수 있다.

3. 司法節次의 國際化

이條約이 國際間에 實行되기 위하여서는 基金의 形成, 請求, 分配, 法院의 職務등(第11條, 第13條) 많은 節次規定이 필요하고 押留禁止와 押留解放등 그밖의 訴訟節次도 필요한바 이들을 모두 國內法에 委任하고 있다(第10條).

그러므로 이條約을 國內法으로 施行하는 나라는 그에 관한 節次法이 制定되어야 하고 그에 따라 司法節次의 國際間的 協力이 必要하게 된다. 이러한 傾向은 같은 IMCO 主管으로 成立한 1969年 油濁損害에 대한 民事責任條約에 있어서도 同一하다. 그러므로 司法節次의 國際化에 대비하는 일도 重要하다.

4. 맺는 말

앞에서 이條約의 理念과 傾向을 指摘한 바와 같이 海商法 分野는 다른法 領域에 비하여 國際性이 強한 것이므로 빨리 世界法으로 統一될 可能性이 있다. 그러므로 國內學界에서도 이들의 傾向을 注視하여 追跡(follow-up)할 필요가 있고 國內의 實體法分野 뿐 아니라 節次法分野와 司法行政分野의 整備가 필요하다고 본다.

그러나 한편 世界的統一條約이 成立하였다 하더라도 그것을 國內法으로 施行하는 문제는 별개의 문제로서 自國의 産業構造와 특히 海上企業의 重要性에 비추어 自國의 海運企業의 實情에 適合한 時点を 擇하여 國內效力發生의 節次를 取하는 등 慎重을 期할 필요가 있고 選擇의 施行이 重要한 것이다.

이에 관하여 종래에 海商法統一條約에 대한 各國의 態度를 參考할 필요가 있다.

參 考 文 獻

- 朴元善, 새 商法(下) (서울: 修學社, 1974)
徐燉珏, 第2全訂 商法講義(下) (서울: 法文社, 1977)
孫珠瓚, 改訂 商法(下) (서울: 博英社, 1975)
鄭熙喆, 三訂商法要論(下) (서울: 博英社, 1976)
裴炳泰, 註譯 海商法(서울: 韓國司法行政學會, 1977)
小町谷操三, 海事條約の研究 (東京: 有斐閣, 1969)
田中誠二, 海商法詳論 (東京: 勁草書房, 1970)
Chorley and Giles, Shipping Law 6th ed., London, Pitman Pub., 1970.
Lloyd's of London Press Ltd., Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, Feb. 1977.
The Baltic and International Maritime Conference, Bulletin ¶. 1976, Copenhagen.
European Transport Law, Vol. XII No. 2, 1977, Antwerpen, Belgium.

