

그러나 平和維持活動은 현장상에 명시되어 있지 않은 UN의 紛爭의 해결 방식 때문에 구속력이 미약하고 민감한 事案에 대하여는 국가별로 尖銳한 대립을 불러일으키는 경우도 있다. 또한 평화유지 활동의 기본 원칙도 세계평화를 선의의 방식으로 수행되어야 한다는 목시적인 대 원칙에 따라 역사적 慣行을 통하여 발전해온 만큼 엄격한 이론이나 자세한 규범도 결여되어 있을 뿐 아니라 冷戰時代의 經費規模와는 비교가 되지 않을 정도로 대규모로 되어가고 있으나 UN회원국들의 會費滯納 및 納付拒否 현상이 발생되고 있어 심각한 재정난에 봉착해 있다. 더구나 脫冷戰 시대의 도래와 함께 유엔이 개별국가나 지역적 기구차원에서 해결할 수 없는 안보, 경제, 환경, 인권, 복지차원의 문제를 해결해 줄 것에 대한 기대는 더욱 증대되어 가고 있다. 특히 국제사회는 유엔의 이러한 역할을 국가 간의 문제 해결에만 局限할 것이 아니라 오늘날 주요 안보위협 원인으로 대두되고 있는 제 3세계 국가에서 발생하는 內戰(Civil War), 대규모 인권침해, 難民등의 문제까지도 해결해 주기를 바란다.

그러나 이러한 유엔의 평화유지활동은 새로운 세기를 맞이하는 시점에서 발생한 코소보 사태, 동티모르 사태를 겪으며 유엔의 평화유지활동에 대한 근본적인 물음을 던지게 했다. 또한, 지난 5월 아프리카 시에라리온 사태에서는 유엔평화유지군 5백여명이 인질로 붙잡히는 수난을 겪었다.

코피 아난 유엔사무총장은 유엔평화유지군 활동을 점검하기 위해 10여명의 국제전문가들로 구성된 위원회는 지난 8월 23일 보고서를 통해 유엔평화유지활동 개편의 시급성을 역설하였다.

따라서 본 논문에서는 기존의 평화유지활동에서 드러난 문제점을 보완하기 위해서는 먼저 냉전시대에 참여한 정치대립의 장으로 전락했던 유엔 안전보장이사회의 상임이사국과 거부권제도에 대한 개혁이 필요하다. 또한, 현대와 같은 다양한 분쟁원인들에 효과적인 평화유지활동을 위해서는 안전보장이사회의 의결에 대한 사법심사를 통한 적법성 확보를 통해 강대국 중심의 자의적인 무력사용을 배제하는 방안이 필요하다. 또한 보다 효율적인 평화유지활동을 위해서는 현재의 사무총장과 사무국의 위상이 보다 강화할 것과 지역안보기구의 활성화를 통하여 UN이 평화유지활동을 위해 부담해야 하는 재정적 부담을 줄이고, 그 지역의 정서에 밝은 지역기구를 적극 활용하여 지역의 분쟁예방과 방지에 힘쓸 수 있도록 해야 한다.

그 이외에도 유엔의 재정을 확보하기 위한 새로운 재정제도를 도입하고, 평화유지활동에서 대두되는 인권침해문제와 같은 사례가 발생하지 않도록 철저한 평화유지활동의 원칙을 준수할 필요가 있다. 뿐만 아니라, 공정한 국제사법심사를 통해 평화유지활동의 신뢰성을 높여나가야 할 것이다.

11. 船舶衝突에 있어서 過失責任에 관한 研究

해사법학과 이 성 철
지도교수 정 영 석

船舶衝突에 있어서 船舶의 意味는 당해 船舶의 航行能力(ability of navigation)과 船舶의 機能, 目的 등 諸般條件을 검토하여 船舶을 定義해야 할 것이다. 曳船列이 제3자에게 가한 損害에 대한 賠償責任은 현재와 같은 다양한 法理의 展開만으로는 일반성이 결여되며, 被害를 입은 無

過失의 第三者도 충분한 損害賠償을 확보할 수 있을지에 대하여 의문이 발생하게 된다. 그러므로 海上曳船契約의 특수한 전문성과, 또한 曳船列一體性的 原則을 토대로 하여 不法行爲制度의 被害者 保護의 原則, 曳航行爲의 성질상 曳航責任은 예항의 전문가인 예항지휘자가 부담하여야 하는 점, 예항지휘와 관련한 피예선의 성질과 예항해역의 상호관계를 고려하여 海上曳船契約의 실무적 입장에서 海洋曳船契約과 港灣曳船契約으로 나누고, 前者는 曳船所有者가, 後者는 被曳船所有者가 不法行爲의 責任主體로 확정할 필요가 있다고 생각된다.

船舶衝突에 있어서 過失은 抽象的 過失으로써 보아야 할 것이지만, 船員들에게는 船員의 常務(ordinary practice of seaman)로서 소방수나 의사와 같이 고도의 전문인, 나아가 危險管理者 또는 責任의 主體로서 다른 일반인이나 一般不法行爲에서의 注意義務보다 훨씬 높은 注意義務를 요구하게 될 것이다. 民事나 刑事에서는 注意義務違反行爲, 즉 過失을 두 가지 要素인 豫見義務와 結果回避義務로 나누어서 보고 있다. 海洋安全審判에 있어서 故意와 過失은 刑事事件의 경우와 같다고 풀이하되, 다만 過失의 認定은 그 判斷基準을 船員의 常務에 두어서 엄격하게 정립해야 할 것이다. 船舶衝突의 事故原因을 판단하고 行政法規에 違反한 者를 懲戒하는 行政審判의 일종인 海洋安全審判과 損害賠償에 주안점이 있는 民事裁判에서의 過失과 因果關係는 실무적으로 차이가 있을 것이다. 海洋安全審判院은 民事法院보다 船員의 過失에 대하여 일반적으로 注意義務의 基準이 높아서 衝突事故에 대하여 보다 쉽게 過失이 인정될 수도 있을 것이다.

商法은 船舶衝突로 발생한 결과에 대하여 衝突船舶의 内部的 關係에 있어서 物的 損害에 대해서는 比率責任主義를 채택하여 民法의 不法行爲의 一般原則을 배제하고 있다. 즉 商法은 雙方過失의 衝突에 있어서 物的 損害의 賠償原則은 民法의 一般原則을 변경시킨 것이다. 그러면서도 雙方過失의 衝突로 발생한 제3자의 人的 損害는 共同不法行爲의 連帶債務로 규정하고 있다. 이것은 現行 商法上 物的 損害와 人的 損害에서 法理 構成이 다르다는 것을 意味하는 것이다. 따라서 雙方過失의 衝突에 있어서 法的 效果로서 衝突船舶의 내부적 관계인 物的 損害는 比率分擔主義를 채택한 반면에, 제3자의 人的 損害인 외부적 관계에 대해서는 民法의 不法行爲의 原則을 적용하게 함으로써 海上危險의 공동성에도 불구하고 법리를 二分화시키고 있음에 유의할 필요가 있다. 그러나 우리나라 商法도 日本 商法과 같이 人的 損害와 物的 損害를 구별하지 않고 過失 있는 船舶所有者는 被害者에게 모두 連帶하여 損害賠償責任을 지도록 立法的으로 해결하는 것이 바람직하다고 본다. 船舶衝突도 不法行爲이므로 雙方衝突로 인한 善意의 제3자에게 損害가 발생하였다면 人的·物的 損害에 관계없이 民法 제760조의 共同不法行爲로 인정하는 것이 타당하며, 船舶衝突의 성격상 그 事故의 原因과 比率의 算定을 밝히는데 상당한 비용과 시간이 걸리고 이로 인해 被害者에게 신속히 訴訟을 제기할 수 있는 기회를 주기가 어렵고 무엇보다도 善意의 被害者를 保護하는데 있어서 人的 損害와 物的 損害를 구별할 하등의 이유가 없기 때문이다.

準據法 문제에 있어서 公海上에서 國籍이 서로 다른 船舶 사이의 衝突에 관하여 加害船舶의 船籍國法主義를 採用하고 있는 것은 立法論上 疑問이 있다. 船舶衝突의 원인이 정확히 밝혀지기 어렵거나, 어느 船舶이 加害船舶인지의 여부를 판정하기가 불가능한 경우, 加害船舶을 결정하기는 매우 어렵기 때문이며, 나아가 裁判拒絕에 따른 문제가 제기될 수 있다. 따라서 누가 加害船舶인지의 여부가 명백하지 아니하거나, 公海上에서 韓國 國籍船과 外國 國籍船의 衝突 事件이 韓國의 法院에 계류된 때에는 法廷地法인 韓國法이 적용될 수밖에 없다고 본다. 이러한 문제를 해결하기 위하여 우리나라의 涉外私法도 公海上에서의 우리나라 船舶이 관여된 船舶衝突에 관하여 裁判管轄을 인정하고 우리 商法을 準據法으로 하여 損害賠償責任에 관한 문제를 해결할 수 있도록 立法的으로 검토해야 할 것이다.

자동차는 근세 이후에 출현하였기 때문에 海上에서의 船舶衝突에 관한 책임문제가 자동차충돌에 관한 경우보다 훨씬 오래 전부터 법률문제의 대상으로 되어 왔고, 또 그 法理도 오랜 역사를 통해 독자적인 발달을 하였음에도 불구하고 오히려 오늘날 船舶衝突에 관한 海商法の 규정들이 자동차 충돌사고 등에 관한 一般法인 民法의 不法行爲規定에 대한 特別으로서의 지위를 갖게 되었다. 따라서 船舶衝突로 인한 損害賠償責任 문제를 해결하는데 있어서 海商法の 규정이 없는 경우 곧바로 一般法인 民法의 不法行爲에 관한 규정들을 그대로 적용하는 것은 海商法の 獨自性 및 特異性에 비추어 허용될 수 없는 경우가 많을 것이다. 船舶衝突에 관한 商法の 규정들은 海上運送에 관한 다른 규정들과는 달리 商船이 아닌 다른 船舶들에 관하여도 衝突이라는 공통된 사실현상을 기초로 하고 있기 때문에 모든 종류의 船舶 衝突事故에 관한 가장 기초적이고 합리적인 一般法으로서의 지위를 갖는 측면도 있으므로 船舶衝突에 관한 제규정을 解釋·適用하거나 그것과 관련된 立法을 하는 경우에는 船舶衝突法規의 위와 같은 특성과 지위를 충분히 고려하여야 할 것이다.



