

法學碩士 學位論文

船主責任限制制度의 改善方向에 관한 研究

A Study on the Improvement of Limitation of
Shipowner's Liability

指導教授 鄭 暎 錫

2005年 2月

韓國海洋大學校 大學院

海 事 法 學 科

文 春 彦

【 目 次 】

Abstract	v
----------------	---

第1章 머리말

第1節 研究의 目的	1
第2節 研究의 範圍 및 方法	4

第2章 船舶所有者 責任限制制度의 意義

第1節 概念과 理論的 根據

I. 概 念	6
II. 理論的 根據	
1. 概 說	7
2. 從來의 學說 및 그에 대한 批判	7
3. 現代의 論據	10
4. 結 語	12

第2節 立法主義

I. 概 說	13
II. 責任制限의 對象이 되는 債權의 범위	14
III. 責任制限의 方式	
1. 委付主義	15
2. 執行主義	15
3. 金額責任主義	16
4. 船價責任主義	16
5. 選擇主義	17
6. 併用主義	17
IV. 立法主義에 대한 批判	17

第3節 沿革과 立法例

I. 起 源 19

II. 國際協約 22

III. 美國 船主責任制限法 24

IV. 韓國 商法 25

第3章 責任制限의 主體

第1節 1976년 協約

1. 船舶所有者 27

2. 救助者 27

3. 履行補助者 28

4. 責任保險者 29

5. 船舶 29

第2節 美國 船主責任制限法과 韓國 商法

I. 美國 船主責任制限法 30

II. 韓國 商法 31

1. 船舶所有者 33

2. 海難救助者 35

3. 船舶所有者 또는 救助者가 責任져야 할 者(船員) 35

4. 同時의 船舶所有者- 船長(船員) 37

5. 保險者 37

6. 運送周旋人 38

7. 對象船舶 38

第4章 責任制限의 對象

第1節 責任制限을 주장할 수 있는 債務

I. 1976년 協約	40
II. 美國 船主責任制限法	44
III. 韓國 商法	45

第2節 責任制限을 주장할 수 없는 債務

I. 1976년 協約	48
II. 美國 船主責任制限法	51
III. 韓國 商法	53

第3節 責任制限阻却事由

I. 1976年 協約	54
II. 美國 船主責任制限法	56
III. 韓國 商法	58

第5章 責任限度額

第1節 國際協約

I. 1976년 協約	
1. 計算原則	60
2. 責任限度額	61
3. 責任制限節次에 관한 規定	63
4. 1996년 改正議定書	64

第2節 美國 船主責任制限法과 韓國 商法

I. 美國 船主責任制限法	
1. 責任限度額	66
2. 責任制限節次에 관한 規定	67
3. 責任制限基金에 관한 規定	68

II. 韓國 商法	
1. 計算原則	71
2. 旅客의 死傷 損害	72
3. 非旅客의 死傷 損害	72
4. 其他의 物的 損害	74
5. 救助者의 責任限度	74
6. 船主의 責任制限節次	76
第6章 油類汚染損害	
I. 개 설	79
II. 國際協約	
1. 1969년 협약 및 1971년 국제기금협약	80
2. 1976년 개정의정서와 1984년 개정의정서	80
3. 1992년 개정의정서	81
4. 2000년 개정(Amendment)	82
5. 기타 민간협정 및 미국 유류오염방지법	83
III. 한국 유류오염손해배상보장법	
1. 연혁	84
2. 주요 내용	84
3. 책임제한절차	88
4. 책임제한배제사유	89
第7章 結論	90
【參考文獻】	94

A Study on the Improvement of Limitation of Shipowner's Liability

by Chun Eon Moon

Department of Maritime Law

The Graduate School of Korea Maritime University

Busan, Korea

Abstract

The purpose of this paper is to study 'Improvement of Limitation of Shipowner's Liability' system (herein after called as the "system").

The system is considered as a system of protection of shipowner.

However, the system requires a sacrifice of creditor.

The system has been existed as different forms and contents in most countries. After 1681, the legislation of 'Ordonnance de la marine (Marine Ordinances)' in France, the need of the unification of maritime law, has been increased. So, many countries have made every effort for the unification of maritime law.

In 20th century, International Conventions, for example, "International Convention for the Unification of the Liability of Owners of Sea-going Vessels, 1924", "International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships, 1957", "Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976", were concluded by I.M.O. or C.M.I.

After the conclusion of that International Conventions, the trend of ocean accident has been huge. So, the International Conventions have increased the amount of limitation fund by protocol or amendment. For example, the protocol of 1996 on "Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976".

Korean maritime law accepted "Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976". The law is evaluated progressive. But, the law has some problems. The problems should have been improved as follows:

First, shipowner of large vessel should pay relatively much limitation fund.

Second, the condition for exclusion of the system, the clause should be stated "wilfully", instead of "wilfully...or recklessly".

Third, the system should regulate general maritime claims, not only shipowner's liability.

Forth, 'the procedure rule' should be used actively. And, 'compulsory insurance' should be introduced until amount of fund is satisfying for creditor.

Lastly, in case, damage exceeds shipowner's ability of means remarkably, the system should be applied.

第1章 머리말

第1節 研究의 目的

해상기업활동과 관련, 일정한 원인에 의해 제3자에게 손해가 발생한 경우 船舶所有者¹⁾가 責任限度를 일정액으로 제한할 수 있는 제도를 船舶所有者責任限制制度(Limitation of Shipowner's Liability)라고 한다²⁾. 즉 선박소유자가 船舶의 이용 또는 航行수행과정에서 발생한 채무 중 일정한 요건이 갖추어진 채무에 대하여 일정한 금액을 한도로 總責任(total liability)을 제한하는 해상법상의 특수한 법제도로써³⁾, 선박소유자의 책임을 輕減하여 줌으로써 船舶所有者를 債權者보다 더 보호하는 측면이 있다.⁴⁾

船舶所有者責任限制制度는 11세기의 아말피法典에서 최초의 근거를 찾을 수 있는데, 프랑스 루이14세때 海事勅令(Ordonnance de la marine)의 제정을 계기로 세계적으로 보급되었으나, 프랑스, 독일, 영국, 미국 등에서 독자적인 立法을 함으로써 涉外적 법률관계가 빈번한 해상운송분야의 법률적 규율에 많은 어려움을 가져왔다. 그리하여 19세기말부터 國際海法會(Comité Maritime International : C.M.I.)를 중심으로 船舶所有者責任限制法의 國際的統一을 위해 노력한 결과, 1924년에 “航海船所有者의 責任限制에 관한 國際協約”(International Convention for the Unification of the Liability of Owners of Sea-going Vessels : 이하 ‘1924年 協約’이라 한다), 1957년에 “航海船所有者의 責任限制에 관한 國際協約”(International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships : 이하 ‘1957年 協約’이라 한다) 및 1976년에 “海事債權을 위한 責任限制에 관한 協約”(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims

1) 책임제한의 주체에는 소유자 외에도 선박임차인, 용선자 등 여러 해상기업주체가 있으나, 편의상 ‘선박 소유자’ 또는 ‘선박소유자 등’이라고 칭한다.

2) 송상현·김현, 「해상법원론」, (서울 : 박영사, 1999), p.121.

3) 정영석, “선박소유자의 책임제한에 관한 연구-국제협약의 비교를 중심으로-”, 법학석사학위논문, 한국해양대학교 대학원, 1988. p.5.

4) 김영상, “선박소유자의 책임제한에 관한 연구”, 법학석사학위논문, 건국대학교 대학원, 1984. p.2.

: 이하 '1976年 協約'이라 한다)이 체결되어 각각 發效하였다.

1962년 상법 제5편으로 制定된 우리나라 海商法은 40여년이 지나는 동안 사회경제의 발전과 국제경제 및 해운환경의 변화로 말미암아 여러 규정이 無用化될 정도에 이르게 되었고 이에 따라 해상법의 改正이 시급하게 되었는데, 1991년 12월 31일에 주요해운국들이 受容한 1976年 協約의 주요내용을 立法化하여 責任制限主體의 責任限度額을 增額하게 되었다.

특히 船舶所有者責任限制制度에 관한 우리나라 舊海商法은 1924年 協約을 받아들인 것이어서 불합리한 점들이 많았는데, 그 이유는 ① 1924年 協約이 大陸法係의 獨逸과 프랑스, 英美法係의 英國, 美國 등의 대립을 論理的 뒷받침없이 部分的 讓步에 의해 만들어진 모자이크式 立法이고, ② 船價責任主義와 金額責任主義를 併用하고 있는 매우 不合理한 制度였기 때문이다. 그리하여 우리나라에서도 1985년에 海商法改正 움직임이 일어나 법무부는 1985年 11월에 商法改正審議會를 再構成하여 그 안에 海商法分科委員會를 발족시킨 후에 구체적인 해상법 개정안은 6인 실무위원회가 준비하게 되었는데,⁵⁾ 이들이 海商法改正을 위한 研究와 審議를 진행하였다.

1986年 12월에 1976年 協約이 발효하게 되자, 국제해법회(C.M.I.)와 국제해사기구(International Maritime Organization, I.M.O.)는 우리나라에 1976年 協約의 採擇을 강력히 권유하였고, 이에 6인 실무소위원회는 위 協約을 수용하기로 결정하였다. 정부는 商法改正案 및 船舶所有者등의責任制限節次에 관한 法律案을 작성하여 1989年 가을 정기국회에 상정하였으나 1991년 정기국회에 이르러서야 개정안이 통과되었다. 개정된 상법 중에서 선박소유자책임제한에 관한 내용은 1976年 協約의 내용을 대부분 수용하였지만, 개별적인 내용 중에는 상이한 것도 있다.

위와 같은 船舶所有者責任限制制度 改正의 當爲性은 크게 3가지로 요약할 수 있다.⁶⁾

첫째, 1962년 상법제정당시 수용한 1924년 선박소유자책임제한협약은 수용당시에 이미 1957년 선박소유자 책임제한협약으로 대체되어 곧 발효될 상태였기 때문에, 위와 같이 곧 폐기될 운명에 놓여 있던 1924년 協約을 수용한 것은 명백한 오류라고 할 것이다.

둘째, 1924년 協約에 따른 개정전 상법규정은 船價責任主義의 원칙에 金額責任主義를

5) 법무부, 「상법개정안 대비표(보험·해상편)」, (1989. 10. 17.), pp.59~61.

6) 송상현·김현, 앞의 책, pp.122~123.

가미한 병용주의를 취하고 있었으므로 선박이 침몰하는 경우 선박소유자는 선가책임주의에 의한 완전면책이 가능하여 불합리하다. 또 선가의 평가가 어렵고 세월이 흐름에 따라 선박이 낡으면 잔존선가가 명목금액에 불과하게 되어 피해자보호가 불완전하였다.

셋째, 개정전 상법상 금액책임주의에 의한 책임한도액은 선박 적량톤당 15,000원(단, 물적 채권의 경합이 없는 인적 채권만에 대한 책임한도액은 톤당 30,000원)에 불과하여 1962년 상법제정후 30여년간의 격심한 인플레이션을 고려하면 책임액이 극히 적었던 것이다.

이 論文에서는 海商法改正에 관한 1991년의 개정후 10여년이 지난 시점에서 船舶所有者責任限制制度에 관한 각 協約의 內容과 美國의 船舶所有者責任限制制度의 內容을 비교·분석하면서 이 제도가 어떠한 배경하에서 어떻게 변천해 왔는가를 考察하고, 그것을 바탕으로 현행 商法上의 問題點을 살펴보고, 그에 대한 해결방안으로 우리 海商法의 改正方向을 提示하고자 한다.

第2節 研究의 範圍 및 方法

海商法の 規律대상인 선박의 해상활동은 매우 국제성이 강한 분야이므로 海商法은 國際的 統一이 요청되는 法領域이다. 특히 우리나라의 경우는 3면이 바다로 둘러싸인 반도 국가로서 經濟의 對外依存도가 매우 높아서⁷⁾ 國際的 信賴를 높일 필요가 있고, 교역확대를 추진하기 위하여서라도 우리 海商法은 國際的 統一法系를 指向하는 것이 바람직하다고 하겠다. 한편으로 상법개정과 더불어 절차법이 제정됨으로써⁸⁾ 실무상으로도 선례가 조금씩 쌓이고 있으나, 우리나라 상법이 1976년 협약을 그대로 수용한 것이 아니어서 解釋論上 많은 문제점을 안고 있다고 할 것이다.⁹⁾

그리하여 이 論文에서는 우리나라 海商法上 船舶所有者責任制限制度의 改正方向을 提示하기 위하여 먼저 이 制度에 관한 國際協約 또는 美國 船舶所有者責任制限制度의 內容을 비교분석하되, 현행 상법이 1976년 협약을 근간으로 위 협약의 내용들을 대부분 수용하고 있고, 1976년 협약이 1924년 및 1957년 협약과는 상당부분 다르다는 점 등을 고려하여 1924년과 1957년 협약은 제외하였다. 한편, 우리상법이 수용하고 있는 1976년 협약도 해난사고의 대형화경향으로 인하여 그 내용을 수정보완하지 않을 수 없게 되었는데, 국제해사기구(IMO)는 1996년 5월 3일 責任限度額을 대폭 상향한 ‘1996년 개정의정서(Protocol of 1996)’를 채택하여 14개국이 이를 수용, 2004년 5월 13일부터 발효되었으나 우리나라는 아직 위 개정의정서의 내용을 수용하지 않고 있다. 그러나, 위 1996년 개정의정서는 우리상법이 나아가야 할 방향을 제시하는 바가 많이 때문에 책임한도액부분에서 1996년 개정의정서의 내용도 살펴보기로 한다.

船舶所有者責任制限에 관하여는 위에 든 協約들 이외에도, 1969年 “기름汚染에 대한 民事責任協約(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage)”과 1976년 “核物質의 海上運送分野에서의 民事責任에 관한 協約(Convention relating to

7) 2004년 10월 25일을 기준으로 2002년도와 2003년도 우리나라 貿易依存도는 각각 66%, 61.6%이고, OECD국가 중 7번째로 무역의존도가 높다.(2004. 10. 25.자 인터넷 fn뉴스)

8) 1991년 12월 31일 상법개정과 더불어 ‘선박소유자등의책임제한절차에관한법률’이 법률 제4471호로 제정되어 1993년 1월 1일부터 발효되었다

9) 김창준, “상법 제748조(선주유한책임의배제)에 관한 고찰”, 법학석사학위논문, 경희대학교대학원, 1999. 2. p.1.

Civil Liability in the field of *Maritime Carriage of Nuclear Material*)” 등 특수한 危險에 관한 責任制限協約이 成立되어 있다.

유류오염손해와 관련하여 우리나라는 1969년 협약에 가입하고, 1976년 위 조약의 개정 의정서와 1971년의 ‘유류오염손해보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약 (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damag)’을 1992년 국회의 批准을 받아 1992. 12. 18. 법률 제4532호로 유류오염손해배상보장법을 제정하였다. 그 뒤 위 조약의 개정에 발맞추어 2003. 12. 11. 위 법이 개정되어 현재 시행중에 있다. 유류오염손해배상보장법에서는 상당히 고액의 책임한도액을 설정하고 있어 현행 상법의 개정방향과 관련하여 시사하는 바가 크므로 이 논문에서는 유류오염손해보상법과 그와 관련된 국제협약의 내용에 대하여 살펴 피되, 다른 특수한 危險에 관한 協約은 검토대상에서 제외하였다.

본 論文은 다음과 같이 構成하고자 한다.

第1章 머리말은 研究의 目的 및 研究의 範圍와 方法으로 구성되어 있다.

第2章 船舶所有者 責任限制制度의 意義에서는 船舶所有者責任限制制度의 概念, 理論的 根據, 立法主義 및 沿革과 外國의 立法例에 관하여 考察한다.

第3章 責任制限의 主體에서는 1976年 協約상의 責任制限의 主體에 관한 規定을 살펴보고 미국 船舶所有者責任限制法과 우리나라 현행 商法의 規定에 관하여 살펴보기로 한다.

第4章 責任制限의 客體에서는 責任制限을 主張할 수 있는 債務와 責任制限을 主張할 수 없는 債務, 그리고 責任制限阻却事由를 위 第3章과 동일한 방법으로 비교분석한다.

第5章 責任限度額에서는 1976年 協約과 1996年 改正議定書上의 責任限度額에 관한 規定, 美國 船舶所有者責任限制法과 우리나라 商法의 規定에 관한 고찰과 아울러 1991년 상법개정과 더불어 제정된 ‘선박소유자등의책임제한절차에관한법률’에 규정된 責任制限 節次에 대하여 간략하게 고찰한다.

第6章에서는 위에서 언급한 유류오염손해배상과 관련한 국제협약 및 우리나라 유류오염손해배상보장법의 내용들을 살핀다.

第7章에서는 現行法上 船舶所有者責任限制制度의 問題點들을 도출하여, 그 개선방안을 제시하고자 한다.

第2章 船舶所有者 責任限制制度의 意義

第1節 概念과 理論的 根據

I. 개 념

위에서 본 바와 같이 船舶所有者責任制限(global limitation of shipowner's liability)이란 船舶所有者가 船舶의 利用 또는 航行過程에서 지게 된 債務중 일정한 요건이 갖추어진 것에 대하여 책임한도를 海産(maritime property) 또는 일정한 金額으로 制限할 수 있는 海商法上的의 특수한 法制度를 말한다¹⁰⁾.

海上企業의 主體와 관련한 法規定의 중심은 海上企業의 特殊性에 비추어 船舶所有者가 企業活動上 부담하는 債務에 대해서 그의 責任을 어떻게 規律할 것인가에 있지만¹¹⁾ 이에 관해서는 예로부터 船舶所有者의 責任을 海産 또는 一定한 金額에 制限하는 경향이 있었다. 船舶所有者도 一般債務者와 마찬가지로 그의 企業活動에서 생긴 債務에 대하여 人的 無限責任을 지는 것을 原則으로 하지만¹²⁾ 一定한 要件을 갖춘 債務에 대하여는 海産 또는 一定한 金額에만 強制執行을 許容하는 有限責任(beschränkte Haftung)制度를 인정하였던 것이다.

責任制限 또는 有限責任은 船舶所有者에게만 한정된 문제가 아니다. 債務不履行에 기한 損害賠償責任(compensation for damage)은 當事者의 特約으로 미리 債務者의 責任을 限定할 수도 있다(민법 제398조 제1항). 그러나, 船舶所有者責任限制制度는 破産法上的의 破産(bankruptcy)이나 相續法上的의 限定承認(민법 제1028조 내지 제1040조)과 마찬가지로, 개별적인 경우에 적용되는 것이 아니라, 포괄적이고 일반적인 내용을 가진 법률제도라는데 그 의의가 있다. 즉, 船舶所有者責任限制制度는 船舶所有者와 그 상대방사이의 개별적 債權, 債務 내지 法律關係에 관한 문제 이른바 海上運送人의 個別的 有限責任制度가 아니라, 특정의 航海 또는 事故와 관련된 모든 債權者 또는 모든 請求權者에 대하여 船舶所有者의 債務내지 賠償義務가 일괄하여 일반적으로 制限되는 總責任의 限制制度

10) 정영석, 「해상법 강의요론」, (부산 : 해인출판사, 2003), p.59.

11) R.Colinvaux, *Carver's Carriage by Sea*, Vol. 1, 13th ed.(London: Stevens & Sons, 1982), p.273.

12) 藤崎道好, 「海商法概論」, (東京: 成山堂, 1974), p.33.

(limitation of total liability)이다.

II. 理論的 根據

1. 概 說

船舶所有者責任限制制度는 中世 이래 유럽을 중심으로 발달한 海商法 固有의 制度로서 많은 국가에서 인정되고 있는데, 오늘날은 몇몇 나라를 제외한 대다수의 國家가 인정하고 있다.

그러나 이 制度를 인정하는 理論的 根據에 관하여는 견해가 일치하고 있지 않을 뿐만 아니라 現代私法의 일반적 추세가 企業者에 대한 一方的 保護에서 벗어나 債權者 또는 被害者保護로 중점이 옮겨가고 있고, 1978年の 함부르크規則(United Nations Convention on the Carriage on the Goods by Sea, 1978)에서도 알 수 있는 바와 같이 이미 海商法의 분야에서도 運送人의 責任을 強化하는 국제적 立法動向이 나타나고 있다. 특히 日本, 美國, 이태리 등 몇몇 나라에서는 海上·航空企業者의 責任을 制限하는 法律 및 關聯協約의 規定들이 憲法上의 平等權이나 財產權에 위배되는 것이 아닌가 하는 문제가 제기되기도 하였다.¹³⁾

위와 같은 추세와 관련하여 船舶所有者責任限制制度에 대한 現代的 意義를 다시 밝혀 볼 필요가 있다. 이 節에서는 이러한 觀點에서 船舶所有者責任限制制度에 대하여 지금까지 주장되어 온 이론들을 살펴보고 이 制度의 존속을 위한 現代的 論據를 제시하여 船舶所有者責任限制制度가 나아가야 할 새로운 방향을 찾고자 한다.

2. 종래의 學說 및 그에 대한 批判

이 制度의 理論的 根據를 역사적으로 보면, 中世에 있어서는 코멘다契約 및 船舶共有의 有限責任 또는 케르만法의 加害物責任擔保原則(Noxa Caput Sequitur)에 기인한 것으로

¹³⁾ 정영석, 앞의 논문, p.12.

해석해 왔었다.¹⁴⁾ 또 19世紀末에는 船舶法人(格)說이 주장되었는데¹⁵⁾, 이 說은 船舶事故에 대하여 責任을 지는 것은 船舶所有者가 아니라 船舶 自體라고 하는 것이다. 마치 商法이 株式會社에 法人格을 부여하는 것과 같이, 海商法은 船舶에 法人格을 부여하고 있어서 船舶所有者責任限制制度의 起源은 船舶의 物的責任에 있다고 말한다. 이 說은 對物訴訟(action in rem)을 인정하고 있는 英美法下에서는 몰라도 대부분의 국가에서 船舶의 法人格을 인정하지 않고 있고, 船舶을 物件으로 취급하여 法律行爲의 主體로 보지 않는 우리나라 法制下에서는 支持받기 어렵다.

현재까지 주장되어 온 국내외의 유력한 學說은 다음과 같다¹⁶⁾.

- ① 中世 冒險航海時代로부터 海商法 固有의 制度로서 文明 諸國에서 인정되어오고 있다는 역사적 이유를 드는 說
- ② 船長의 法定代理權의 범위가 매우 광범함에도 불구하고 船舶所有者에게 人的無限責任을 지우는 것은 가혹하다는 說
- ③ 船長 및 船舶職員은 海技免許制度에 의하여 국가가 그 자격을 公認하고 있을 뿐만 아니라 그들의 職務는 매우 專門的인 技術에 속하며, 특히 航海 중에는 船舶所有者가 그들의 行爲를 指揮·監督한다는 것은 사실상 곤란하다. 그럼에도 불구하고, 船舶所有者에게 無限責任을 지우는 것은 가혹하다는 說
- ④ 에렌버그(Ehrenberg)가 有限責任의 根據를 企業活動의 分散에 두는 견해에 기초하여, 商法上의 다른 有限責任과 마찬가지로 所有와 經營의 分離에서 그 根據를 찾는 說
- ⑤ 海上企業固有의 大資本性과 海上固有의 危險을 고려하여 海上企業을 保護해야 한다는 說
- ⑥ 海上企業은 國家政策的으로 특별히 保護할 필요가 있다는 說
- ⑦ 船舶所有者는 船員의 不法行爲에 대하여 民法上의 使用者責任(民法 第756條)과는 달리 商法 第746條 1號의 規定에 의하여 船員의 選任·監督上의 過失有無에 관계없이, 즉 無過失責任을 지는 바, 이처럼 責任이 훨씬 무거워진 船舶所有者의 使用者責任에

14) 최기원, 「상법신론(하)」, (서울: 박영사, 2004), p.815.; 田中誠二, 「신판 해상법」, (東京: 千倉書房, 1975), p.58.

15) 정영석, 앞의 논문, p.12.

16) 자세한 것은 정영석, 위 논문, p.11. 이하 참조

대하여는 責任의 限度를 制限하는 것이 衡平의 原則에 附合한다는 說

⑧ 船舶所有者責任限制制度는 責任保險(liability insurance)에의 付保를 쉽게 하거나 적어도 가능하게 한다는 說 등이 그것이다.

이상의 諸學說을 檢討해 보면 첫째, 오늘날 海運은 선박관련기술의 혁신적인 발달·항해술의 발달 및 해운경영의 발달과 같은 해운의 기초를 이루는 제반여건이 中世와는 비교할 수 없을 만큼 확연히 달라졌기 때문에 단지 歷史的 理由를 들어서 船舶所有者責任限制制度를 인정해야 한다는 것은 설득력이 없다고 본다. 따라서 ①說은 타당하지 않다고 하겠다.

둘째, 오늘날에는 通信機關 및 金融機關의 발달과 支店·代理店制度의 보급 등으로 인하여 船長 및 海員에 대한 指揮·監督이 쉬워진 것은 사실이나 船長의 權限도 사실상 縮小되었다.¹⁷⁾ 뿐만 아니라 아래의 例와 같이 船長과 마찬가지로 그 職務가 事實上 獨立하여 행해지고 있지만 그의 職務上 일어나는 債務에 대하여 責任制限을 인정하지 않는 경우가 많다. 예컨대 특정공장에 속한 醫師가 診療를 할 때, 工場側(즉, 사업주)이 診療行爲에 대하여 醫師에게 命令을 하는 것은 事實上 불가능하다. 그렇지만 그 醫師의 過失로 인하여 생긴 損害에 대하여 工場은 被害者에게 全額賠償할 責任을 진다. 즉 船舶所有者와 같은 責任制限은 인정되지 않는 것이다. 그밖에도 國家公認의 免許를 가진 高度의 專門技術을 가진 人力을 活用하는 企業이 많음에도 불구하고, 船長 등의 경우에만 事實上·法律上의 獨立性을 根據로 하여 船舶所有者에게 責任制限을 인정하는 것은 타당하지 않다고 생각된다. 따라서 ②說과 ③說 역시 타당하지 않다고 본다.

셋째, 에렌버그의 企業活動分散說과 이를 尖銳化한 田中耕太郎의 견해는 企業活動의 分散은 오늘날의 大企業에 공통되는 것으로서 海上企業에 특유한 것은 아니라는 점에서 일반적으로 支持받지 못하고 있다.¹⁸⁾

넷째, 오늘날 大企業의 출현으로 기업의 大資本성과 위험의 大規模성이 海上企業에만 특유한 것으로 볼 수는 없고, 責任保險制度를 活用함으로써 責任을 轉嫁할 수도 있으며 또한 運送契約上 廣範圍한 免責約款이 사용되고 있다는 점에서 ⑤說도 역시 타당성을 잃고 있다고 하겠다.

17) 田中誠二, 앞의 책, p. 59.

18) 田中誠二, 「해상법상론」, 증보판, (東京: 勁草書房, 1985), p.77.

다섯째, 그럼에도 불구하고, 海運業은 一國의 政治的·經濟的·軍事的 活動의 기초를 이루고 있고, 한 나라의 海運의 盛衰는 그 國運의 消長과 密接한 관계가 있으므로 海運業을 특별히 보호하고 육성할 필요가 있다고 할 것이다. 따라서 ⑥說은 일응 타당하다고 본다.

여섯째, 船舶所有者의 使用者責任과 관련하여 상법개정전 대법원은 ‘상법 제746조 소정의 선박소유자책임제한제도는 債務不履行責任에만 적용되고, 不法行爲責任에는 적용되지 않는다’는 태도를 취하였다.¹⁹⁾ 그러나 현행 상법은 선박소유자는 불법행위이든 계약책임이든 더 나아가 과실의 여부에 상관없이 “청구원인 여하에 불구하고” 책임제한을 할 수 있도록 규정하고 있다. 상법개정후 대법원은 불법행위인지 채무불이행인지 여부를 불문하고, 선주의 책임제한을 인정하였다²⁰⁾. 따라서 현행 상법하에서 ⑦說도 선주책임제한제도의 이론적근거로 타당한 면이 있다고 생각한다.

일곱째, 獨逸에서는 1909年의 自動車保有者의 責任制限法에서 損害賠償額의 最高限度를 制限하게 되었다. 이는 自動車保有者가 높은 保險料를 負擔하지 않고도 責任保險에 付保할 수 있도록 하기 위한 것이었다.²¹⁾ ⑧說도 같은 脈絡에서 이해될 수 있으며 역시 타당하다고 생각한다.

결국 선주책임제한은 논리적근거보다는 정책적인 필요성에 의하여 생겨난 제도로 보아도 무방하지 않을까 생각한다.

3. 現代的 論據

船舶所有者責任限制制度는 국내법으로 그치지 않고 20世紀 이후 國際的 立法의 형태로 나타나기 시작했다. 즉 1924年 ‘航海船所有者의 責任制限에 관한 國際協約’, 1957年 ‘航海船所有者의 責任制限에 관한 國際協約’, 1976年 ‘海事債權을 위한 責任制限協約’ 및 1969年 ‘기름汚染損害에 대한 民事責任에 관한 國際協約’ 등을 그 예로 들 수 있다.

19) 대법원 1989. 11. 24. 선고 88다카16294판결 등, 위 판결을 비롯하여 대법원은 별도의 합의가 없는 한 선주책임제한규정은 불법행위책임에는 적용되지 않는다고 한다: “선박소유자등 책임제한사건(한원우판사 집필부분)”, 『선박집행의 제문제』, (부산: 부산지방법원, 2002), p.113.

20) 대법원 1995. 3. 25. 94마2431결정, 1995. 6. 5. 95마325결정, 98. 3. 25. 97마 2758결정 등: 한원우, 위의 논문, p.113.에서 재인용

21) 김상용, “위험책임과 엄격책임의 비교” 『고시계』, 통권538호(1986.12), pp.100~101.

이러한 현상을 고려하여 다음과 같이 船舶所有者責任制限制度에 대한 새로운 理論的 根據를 제시할 수 있을 것이다. 첫째, 海運은 國際的 交流를 旺盛하게 하고 國民經濟에 크게 기여한다는 점에서 公益性이 강하기 때문에 海運企業의 건전한 발전을 위하여 政策的인 배려가 필요하다고 생각한다. 같은 맥락에서 선박소유자가 원인을 불문하고 책임을 지므로 선박소유자의 책임액을 감경시키는 점을 이해할 수도 있을 것이다.

둘째, 大部分의 國家가 船舶所有者責任制限制度를 法制化하고 있는 경우 이 制度를 採擇하지 않은 나라의 海運業은 競爭에서 불리하다는 것²²⁾을 인정하지 않을 수 없을 것이다.

셋째, 國際的 性格이 강한 海運分野에서는 어떠한 형태로든 海運關聯 國際協約을 수용하지 않을 수 없으며, 이를 거부하는 것은 國際社會에서의 고립과 經濟的·文化的 落後를 의미한다고 볼 수 있다.

넷째, 船舶所有者責任制限制度는 節次法의 활용에 의해서 債權者에 대한 公平하고 迅速·確實한 債權額分配의 역할을 할 수도 있으며 紛爭當事者의 和解를 촉진시켜 분쟁을 사전에 防止하는 效果를 가져올 수 있다.

다섯째, 船舶所有者의 責任限度額이 확정되어 있어 保險에의 附保가 쉽기 때문에 船舶所有者가 無資力狀態가 되어도 損害賠償을 가능하게 하여 債權者保護의 역할을 할 수 있고, 船舶所有者는 安全하고 確實한 企業經營을 할 수 있을 것이다.

이상과 같이 現代的 意味에 있어서 船舶所有者責任制限制度의 理論的 根據를 제시하였다. 그러나 海運企業에 대한 政策的 保護·育成이 절실하다고 하더라도 責任限度額의 制限이라는 債權者의 犧牲을 強要하는 방식으로 이루어져야 할 것인가라는 더욱 근본적인 問題가 제기되지 않을 수 없다. 이러한 방식은 ‘우연히 선택된 相對方에 의한 기묘한 保護·育成策’이라는 비난을 면하기 어렵다. 따라서 立法論으로 船舶所有者責任制限制度를 폐지하고 責任保險料의 國家補助를 주장하는 견해²³⁾도 나타나게 되었다.

생각건대, 現代私法의 추세는 企業者의 一方的 保護에서 벗어나, 점차 債權者 또는 被害者의 保護로 그 이념이 옮겨 가고 있다. 船舶所有者責任制限制度가 委付主義·執行主

22) James J. Donovan, "The Origins and Development of Limitation of Shipowner's Liability",

Tulane Law Review, Vol. 53 No.4. April 1979) : p. 1007.

23) 田中誠二, 앞의 책, 「해상법상론」, pp.78~79.; 우리 판례의 입장과 책임제한폐지론에 관하여는, 송상현·김현, 앞의 책, p.147.참조

義·船價責任主義·金額責任主義의 순으로 발전해 온 것도 일면, 이러한 脈絡에서 理解할 수 있다. 海商法 분야에서도 기업자의 일방적 보호라는 구태의연한 指導原理은 마땅히 修正되어야 한다고 생각한다. 그러나 이와 같은 指導原理의 修正은 船舶所有者責任制限制度의 폐지라는 극단적인 措置가 아닌 制度의 合理的 改善, 즉, 船舶所有者 保護와 債權者保護라는 양자의 合理的인 均衡點을 찾는 것이 海商法의 現代的 課題가 되어 있다 할 것이다.

더욱이 1967年 “토리캐년事故(Torrey Canyon disaster)”²⁴⁾에서 볼 수 있었던 것처럼 船舶의 大型化 및 高性能化에 따라 潛在的 危險이 증대했고, 일단 事故가 발생하면 비록 오일탱커가 아니더라도 事故海域에는 기름에 의한 汚染이 나타나기 쉽기 때문에 迅速한 海難救助와 같은 措置가 필요하게 된다. 따라서 海洋의 秩序維持 및 公益의 실현을 위한 海上企業의 새로운 倫理를 積極的으로 수용하는 방향으로 船舶所有者責任制限制度가 改善, 發展되어야 할 것이다.

요컨대, 船舶所有者責任制限制度는 海上運送關聯企業이 海上의 利用에 대한 責任을 지는 制度로서, 또 債權者의 일방적 犧牲強要라는 評價를 받지 않을 정도로, 비록 완벽하지는 않지만, 高額의 責任限度를 설정하고 이를 債權者에게 公正하고 迅速·確實하게 分配하는 機能을 保障함과 동시에 船舶所有者를 결정적인 破綻으로부터 保護해 줄 수 있는 制度로 발전해야 할 것이다.

4. 結 語

최근에 船舶所有者責任制限制度의 合憲性 여부가 具體的으로 法廷에서 論難이 되는 까닭은, 과거와는 달리 海運企業의 基盤이 鞏固해지고 保險制度가 크게 발달한 오늘날에도 海運企業에 대한 強力한 國家的 保護가 絕對的으로 필요한 것인가, 또 필요하다면 그 方法面에서 債權者의 재산권행사에 대한 制限이라는 方法으로 행하여지는 것이 과연 공

²⁴⁾ 1967년 3월 토리캐년호가 쿠웨이트산 원유를 싣고 영국의 Milfordhaven으로 항해하던 중 英國 西南部의 Scilly諸島 부근을 지나다가 암초와 충돌, 좌초되어 막대한 원유가 유출되고, 이에 영국정부는 비행기와 폭탄 등 막대한 비용을 들여 선박잔해를 폭격한 사건으로 1969년 ‘유류오염손해의 민사책임에 관한 민사협약’체결의 계기가 되었다: 정영석, 앞의 논문, p.19.; 정해덕, “개정 유류오염손해배상보장법과 유류오염손해배상”, 「법조」, 통권500호(1998. 5.), p.84.

평·타당하며 합리적인가에 대한 근본적 의문이 있기 때문이다.

이제까지 검토해 본 바와 같이 船舶所有者責任制限制度는 그 이념에 있어서 단순한 船舶所有者의 保護라는 차원에서 한 걸음 더 나아가 해양이용자들 사이의 정의실현 및 債權者 또는 피해자의 保護라는 측면으로 발전하고 있다고 볼 수 있다. 따라서 船舶所有者責任制限制度는 다음과 같은 방향으로 재구성되어야 할 것으로 본다.

첫째, 船舶所有者責任制限制度는 전체적 구성에 있어서 船舶所有者 중심주의에서 벗어나서 사회에 대한 企業責任의 정신을 적극적으로 받아들이고 海事債權관계의 전반을 유기적으로 규율해야 한다.

둘째, 商法 고유의 商人保護라는 이념에서 탈피하여 기업의 활동보호 및 債權者의 保護로 그 이념이 전환되어야 한다. 해상기업의 활동을 保護하기 위해서는 責任制限의 主體와 責任制限對象債權이 넓게 인정되어야 할 것이며, 債權者에 대한 공평하고 신속·확실한 배상을 위해서는 이미 제정된 책임제한절차법의 적극적 활용과 더불어 強制保險制度의 도입 내지 보험제도의 활용이 필요하다고 생각한다.

셋째, 船舶所有者 등의 배상능력을 현저하게 초과하는 거액 損害賠償의 경우에만 責任制限을 허용하는 방법이 검토되어야 한다고 생각한다.

넷째, 船舶所有者 등의 責任限度額까지는 強制保險(Zwangsversicherung)을 시행하는 등의 방법으로 債權者에게 확실한 배상을 위한 조치가 병행되어야 할 것이다.

第2節 立法主義

I. 概說

船舶所有者責任制限制度를 그 內容面에서 보면 英國法系·美國法系·프랑스法系·독일法系の 대립이 매우 심하였다²⁵⁾. 이러한 대립은 法律關係의 여러 면에서 나타나고 있

²⁵⁾ 田中誠二, 앞의 책, 「신판 해상법」, p.61.: 그러나, 현재는 해상법의 특성을 고려, 국제협약 등을 통해 통일규정을 두려는 움직임이 활발한 바, 이는 바람직한 현상으로 생각된다.

지만, 특히 立法主義로서 살필 수 있는 것은 ① 責任制限의 對象이 되는 債權의 範圍에 관한 問題 ② 責任制限의 방식에 관한 問題의 두 가지로 나누어 볼 수 있다.

종래의 일반적인 논술방식은 責任制限의 對象이 되는 債權의 範圍에 관한 問題와 責任制限의 방식에 관한 問題를 한데 묶어서 논하거나, 責任制限의 방식에 관한 問題에 국한해서 논하는 것이었다. 그러나 이 두 가지 問題는 立法主義가 서로 일치하는 것도 아니고 그 觀點도 서로 다르기 때문에 分離해서 考察함이 타당하다고 생각한다.

이 節에서는 立法主義에 대한 이 두 가지 觀點에 대해서 각각 說明하고 批判하기로 한다.

II. 責任制限의 對象이 되는 債權의 범위

종래 船舶所有者의 責任制限은 그의 기업활동 수행과정에서 부담하게 된 모든 채무를 대상으로 한 것이 아니라 ‘船舶에 의한 航海活動과 관련한 船長 기타 船舶使用人の 行爲에 기하여’ 발생한 인적손해 및 재산상손해를 대상으로 하는 것이었다. 구체적으로 어떤 채무에 책임제한을 責任制限을 인정할 것인가는 이미 말한 것과 같이 각국의 立法主義가 나누어져 있는 바, 다음과 같이 세 범주로 나눌 수 있다²⁶⁾.

첫째, 가장 넓은 범위의 責任制限을 인정하는 것은 종래의 프랑스主義이다. 이는 船長이 그 權限 내에서 행한 法律行爲 債務에 대한 責任과 船員의 加害行爲에 대한 責任을 구별하지 않고 모두 責任制限을 인정한다²⁷⁾. 그리고 1967년의 ‘船舶 기타 海上救助物の 成立에 관한 法’(Loi de 3 janvier 1967, portant status de navires et autres bâtiment de mer) 제58조 이하도 여기에 가깝고, 개정전의 日本 商法 제690조도 같은 입장이다²⁸⁾.

둘째, 프랑스주의보다는 좁지만 뒤에서 보는 英國主義보다는 넓게 責任制限을 인정하는 종전의 獨逸主義이다. 즉, 船長의 加害行爲에 대한 船舶所有者의 責任制限을 인정하고 있다(1972年 改正前의 獨逸 商法 제486조)²⁹⁾.

26) 자세한 것은 정영석, 앞의 논문, p.22.이하 참조

27) 프랑스는 1681年 海事勅令의 해석문제로 대서양과 지중해연안의 학자들 사이에 격론이 있었다. 그 결과 지중해연안 법학자의 견해가 우세하게 되어 1814년 6월 14일의 法律로 선장이 체결한 계약상의 책임에 대하여 선박소유자가 委付를 하고 책임을 면할 수 있도록 규정했다: 정영석, 위의 논문, p.22.

28) 정찬형, 「상법강의(하)」, (서울 : 박영사, 2001), p.736.

끝으로, 가장 좁게 責任制限을 인정하는 것은 종래의 英國主義였다. 이것은 船員의 不法行爲에 한해서 具體적으로 列擧한 범위 내에서만 責任制限을 인정한다(1894年 영국 상선법 제503조).³⁰⁾

Ⅲ. 責任制限의 方式

1. 委付主義(Abandonsystem)

舊프랑스主義라고도 하는데, 船舶所有者는 人的無限責任을 지지만, 債權者에 대해서 海産의 委付(abandonment)를 함으로써 그의 責任을 면하게 된다. 즉 債務者가 選擇權을 가지는 일종의 任意債權이다. 한 航海에 대하여 이 이상의 責任을 지지 않기 때문에 航海主義를 취한다고 한다.

과거, 프랑스는 1885年 8月 12日의 商法 第216條에서 委付主義를 취하였으나 1967年 “船舶 기타 海上救助物의 地位에 관한 法” 제61조로 이를 개정하여 1957年 協約을 받아들였다. 그러나 아직도 라틴아메리카 등 프랑스法系의 國家들 중에는 이 입장을 취하는 경우가 있다.³¹⁾

2. 執行主義(Exekutionssystem)

獨逸主義라고도 하며, 船舶所有者가 債務는 全額부담하나, 責任은 海産에 制限되는 物的有限責任制度이다. 그 결과 強制執行(execution, Zwangsvollstreckung)은 海産에 대하여만 가능하고 陸産에 대한 強制執行은 불가능하고, 선박이 멸실되면 책임이 소멸한다는 점에서는 委付主義와 같다. 航海主義를 취하고 있으며, 1897년의 독일상법과 스칸디나비아 諸國이 취한 방식이다.³²⁾

29) 독일은 1972년에 1957년 협약을, 다시 1986년에는 1976년 협약을 조약을 수용하는 내용의 상법개정이 있었다: 정찬형, 앞의 책, p.737. 참조

30) 정찬형, 위의 책, p.737.

31) 정찬형, 위의 책, p.736; 구체적으로 아르헨티나·브라질·이집트·페루 등을 들 수 있다: 정영석, 앞의 논문, p.23.

3. 金額責任主義(Summenhaftungssystem)

英國主義라고도 하며 船舶所有者의 責任은 人的有限責任이다. 每 事故를 단위로 一定한 金額을 限度로 船舶所有者가 人的有限責任을 지는 制度이다. 한 航海 중에 여러번의 사고가 발생하면 책임한도가 현저히 증대되는 경우도 있을 수 있다. 事故를 기준으로 하므로 航海主義에 대응하여 事故主義라고 부른다. 이 制度는 일찍이 英國에서 海上保險이 발달하게 되는 계기가 되었다.³³⁾

英國 이외에 1924년의 네델란드 상법도 責任限度를 기준톤당 50굴덴(Gulden)으로 制限하는 방식을 취했고(541조 1항)³⁴⁾ 그 밖에 1957年 協約과 1976年 協約이 이러한 방식을 취하고 있다.

4. 船價責任主義(Werthftungssystem)

美國主義라고도 하며 船舶所有者의 責任은 원칙적으로 항해말의 海産價額을 한도로 人的有限責任이지만 海産을 受託者(trustee)에게 委付해서 責任을 면할 수도 있다. 債務者가 選擇權을 가지는 任意債權이고 航海主義를 취한다. 美國도 1935年 8月 29日의 船舶所有者責任制限法(U.S.C.A.Title 46:Shipping, "Limitation of Shipowners' Liability Act")으로 1851年 有限責任法(Limited Liability Act of 1851)을 改正하여 選擇的 委付權을 폐지하고, 또한 사람의 死傷에 대해서는 金額責任主義를 併用하는 것으로 하였다.³⁵⁾ 따라서 1924年 協約과 같은 입장을 취하게 되었다.

³²⁾ Alex. Rein, "International Variations on Concepts of Limitation of Liability", *Tulane Law Review*, Vol. 53, No. 4(April 1979), p. 126.

³³⁾ Ibid. p.1265.

³⁴⁾ 정찬형, 앞의 책, p.737. ; 田中誠二, 앞의 책, 「海商法詳論」, p.83.: 네델란드는 1957년 조약만을 인준하고 있다(정찬형, 위의 책, p.737.참조)

³⁵⁾ 정찬형, 위의 책, p.737.; 1935年 선박소유자책임제한법(Limitation of Shipowners' Liability Act)에 대하여는 Nicholas J.Healy and David J.Sharpe, *Cases and Materials on Admiralty* (Minn: West, 1977), pp.812~816.참조

5. 選擇主義(option system)

1907年 C.M.I. 베네치아會議의 決議案에 의거, 1908年 벨기에 海商法과 1928年 改正 그리스法이 採用한 立法主義이다.³⁶⁾

이는 委付主義·船價責任主義 및 金額責任主義를 選擇하도록 하는 選擇債權이다. 다만, 事故主義는 採用하지 않고 모두 航海主義에 의한다.

1968年 구蘇聯의 海商法典(Merchant Shipping Code of the U.S.S.R., 1968)은 船價責任主義를 併用하는 1924年 協約의 방식 외에, 船舶所有者에게 委付의 選擇權을 부여하고 있으므로 選擇主義에 속한다고 할 것이다.

6. 併用主義(system of double limitation)

1924年 協約이 採擇한 責任制限方式으로서, 船價責任主義를 原則으로 하고 이에 金額責任主義를 併用한 것이며, 船價의 評價에 관하여 航海主義와 事故主義를 折衷한 것이다.

1928年の 改正 벨기에 海商法·1935年 美國法·1939年の 이태리 船舶所有者責任法 등이 대체로 이러한 방식을 따르고 있다.³⁷⁾

IV. 立法主義에 대한 批判

위에서 설명한 각 立法主義의 長·短을 檢討·批判하여 보기로 한다³⁸⁾.

첫째, 委付主義의 단점으로는 委付權行使 여부에 대한 분쟁이 생기기 쉽고, 선박소유자가 船價가 한도액을 초과하는 경우 초과분에 대한 반환이 불가능하므로 위부권행사를 주저한다는 점, 채권자의 同意없이 새로운 航海를 시작한 때에는 委付權을 喪失하므로 사고후 장기간 船舶을 계류하는 일이 있어 경제적 손실이 크다는 점을 들 수 있다.

36) 정찬형, 앞의 책, p.737.; Alex. Rein, *op. cit.* pp.1267~1268.

37) 田中誠二, 앞의 책, 「해상법 상론」, p.84.

38) 자세한 것은 손주찬, 「상법(하)」, 제8증보판, (서울 : 박영사, 2000), pp.707~712.참조

둘째, 執行主義는 事故發生 후 주된 책임재산인 船舶管理가 소홀하여질 우려가 있고, 強制執行節次가 복잡하여 실제 獨逸에서도 잘 이용되지 못했다는 점 등이 短點으로 지적되고 있다.

그 밖에 委付主義와 執行主義도 事故發生 후 海産滅失로 인한 危險負擔이 債權者에게 轉嫁되고, 위 제도가 組合的인 기업형태 내지 航海 자체가 모험이었던 옛날에는 큰 의미가 있었으나 해상기업이 거대해지고 화폐경제가 발달한 경제구조하에서는 의미가 상실되고 있으며, 책임보험제도의 발달 등으로 의미가 크게 퇴색된 점 등을 고려하면 오늘날에는 큰 의미가 없다고 할 것이다.

셋째, 船價責任主義는 人的有限責任이어서 債權의 確保가 확실하고, 船舶所有者가 船價를 供託(deposit, Hinterlegung, consignment)하고 船舶을 이용할 수 있다는 등의 장점이 있으나, 반면 船價決定에 분쟁이 발생하기 쉽고, 加害船舶의 老朽化 정도에 따라 責任限度에 많은 차이가 생길 수 있다는 점 등이 단점으로 지적된다.

넷째, 金額責任主義는 責任限度가 명확하고, 海産滅失여부가 책임액과 直接的인 관계가 없으며, 절차가 간단하다는 등의 장점이 있으나, 한편, 事故主義를 기초로 매 사고발생시마다 責任基金을 형성하게 되어 計算의 기초가 불명확하고, 航海 중 수회의 사고가 발생하면 責任限度額이 현저히 증가하여 결국 책임제한제도의 존재의의 자체를 유명무실하게 만든다는 점 등이 단점으로 지적된다.

마지막으로 選擇主義와 併用主義는 지금까지 검토한 諸 方式을 折衷한 것이므로 이들 諸 方式의 長·短點을 함께 가지고 있다. 이 중 選擇主義는 委付할 수 있다는 점이 가장 큰 결점이라고 할 것이다. 併用主義를 취한 1924年 協約은 大陸法係와 英美法係의 부분적 양보에 의한 모자이크式 立法으로서 事故主義와 航海主義를 併用하였으므로 辨濟清算方法이 난해하다는 점이 가장 큰 단점으로 지적되고 있다. 이들 選擇主義와 併用主義는 船舶所有者保護에 너무 치중하여 債權者 또는 被害者의 保護가 강조되는 오늘날의 制度로는 적합하지 않다고 할 것이다.

이상 여러 가지 責任制限의 방식을 살펴본 결과, 각각 나름대로의 長·短點을 가지고 있으나, 그 중에서는 金額責任主義가 가장 合理的인 制度라고 생각한다. 事故主義에 따르는 短點이 지적되기도 하지만, 이는 반대로 債權者 또는 被害者의 두터운 保護라는 觀點에서 보면 長點으로 생각할 수도 있다. 특히 이 制度는 責任保險制度를 더욱 활성화할 수

있다고 생각한다. 결론적으로 볼 때 지금까지 나타난 責任制限의 방식 가운데서는 金額 責任主義가 가장 뛰어난 것이라고 생각하고, 현행 우리나라 상법도 金額主義를 취하고 있는 것으로 평가받고 있다.³⁹⁾

第3節 沿革과 立法例

1. 起源

船舶所有者責任制限의 起源은 분명하지 않으나, 홈즈(Oliver Wendell Homes)는 그의 論文 '커먼 로'(The Common Law)에서 그 起源을 로마法上의 加害者 委付制度(Noxae Deditio)⁴⁰⁾에까지 거슬러 올라간다. 그러나 홈즈의 견해는 일반적으로 받아들여지지 않았고, 로마海法典(Romma Maritime Code)에 船舶所有者責任限制制度에 대한 規定이 포함되어 있었다고 믿을만한 이유도 거의 찾을 수 없다.⁴¹⁾

商法上의 有限責任은 일반적으로 12世紀 이전에 創案된 코멘다 契約(Contract de Commande)에까지 거슬러 올라간다.⁴²⁾ 한편 船舶所有者責任限制制度는 西로마帝國의 沒落(454 A.D.)과 十字軍戰爭(1096~1291 A.D.) 사이에 近代商法の 요람인 이태리에서 처음으로 나타나서 스페인과 프랑스로 퍼져 나갔다.⁴³⁾ 船舶所有者責任限制制度에 대한 최초의 근거는 11세기의 이태리 아말피아 自由貿易共和國(Free and Trading Republic of Amalphia)의 商法典(the Amalphia Table)에 나타난다.⁴⁴⁾

16~17世紀의 商業革命은 유럽의 거의 모든 海洋國家에 船舶所有者責任限制制度의 採擇과 普及을 가져왔다. 이 制度는 西地中海로부터 英國을 除外한 大西洋沿岸의 貿易國家

39) 최기원, 앞의 책 p.820.

40) 노예가 저지른 犯罪나 損害에 대하여 노예의 主人이 그 노예를 被害者에게 委付함으로써 責任을 면하게 되는 로마 市民法上의 制度이다 : Joseph R. Nolan and N.J. Connolly, *Black's Law Dictionary*, 5th ed. (Minn. : West, 1979) p. 372, p.960.

41) James J. Donovan, "The Origins and Development of Limitation - of Shipowner's Liability", *Tulane Law Review*, Vol. 53 No.4p April 1979) : p.1000.

42) 藤崎道好, 앞의 책, p.33

43) James J. Donovan, *op. cit*, p.1001.

44) *Ibid.*, p.1001.

들과 北海 및 발틱(Baltic)國家에까지 퍼져 나갔다. 이 시기 近代유럽國家의 발전과 商業에 관한 또는 政治的 法源則에 대한 法典化 勞力을 주목해야 할 필요가 있다. 심지어는 絶對王政國家들조차도 國際海法을 法典化하고 體系化하려는 試圖를 하였는데, 그 最初의 성과는 콜베르長官(Colbert)의 지휘하에 1681년에 편찬된 프랑스 루이 14세의 海事勅令(Ordonnance de la marine)⁴⁵⁾이다. 이 海事勅令은 프랑스의 海事 및 商事關係者에게 기존의 海事 및 商事法典과 判例의 惠澤을 보장하려는 시도였다. 船舶所有者의 責任制限에 관하여 海事勅令에서는 委付主義를 採擇하였다.

1681년의 海事勅令은 각 국에 잘 受容되어 즉시 海運國家 公同의 法律이 되었다고 報告되었다.⁴⁶⁾ 英國에 관해서는 명확히 알려지지 않았으나, 프랑스에서 루이 14세의 海事勅令이 거의 완전하게 1807년의 프랑스 商法典에 受容되었다는 사실이 이러한 結論을 뒷받침한다. 이처럼 나폴레옹 商法典에 受容됨으로써 海事勅令은 결국 몇몇 유럽 및 라틴아메리카 諸國의 海法の 一部가 되었다.⁴⁷⁾ 또 英國이나 美國에서는 法律로서 採擇되지는 않았지만, 海事勅令 및 그에 대한 註釋은 海事法院(Admiralty Court)에 의해 一般海事法の 證據로(as evidence of the general maritime law) 받아들여졌다.⁴⁸⁾

한편 英國의 海運業者는 커먼캐리어(common carrier)의 保險者責任과 使用者責任(Respondant Superior)에 관한 커먼로原理(Common Law Doctrines)에 의하여 부담을 받게 되었다. 經濟的으로 英國 海運産業의 불리한 입장은, 루이 14세의 海事勅令이 大陸의 船舶所有者에 대하여 海事法上的 保護를 法典化한 이후 15년이상 지속되었다. 그러나 1733년의 부처事件⁴⁹⁾을 계기로 하여 英國議會는 船舶·屬具 및 運賃(pending freight)에 船舶所有者의 責任을 制限하는 法律을 制定하였다.⁵⁰⁾ 그런데 이 法律은 船舶所有者의 責任限度를 “事故直前”의 船價에 따라서 計算하기 때문에 船舶의 管理가 매우 소홀하게 되

45) 루이 14세의 海事勅令은 17世紀 中央集權的 近代國家의 獨立的 海商法の 嚆矢로 평가받고 있다: 정영석, 앞의 책, p.50.

46) James J. Donovan, *op. cit.*, p.1004.

47) 예컨대, 獨逸 海商法, 네덜란드 海商法, 벨기에 商法, 이태리 海商法, 러시아 海商法, 스페인 海商法, 포르투갈 海商法, 브라질 海商法, 아르헨티나 海商法, 칠레 海商法 등에 수용되었다: 정영석, 위의 책, p.50.

48) James J. Donovan, *op. cit.*, pp. 1003~1005.

49) *Boucher v. Lawson* (1734) *Cas. temp. Hardw.* 85.

50) 선장의 횡령행위로 인한 손해에 대하여 선박소유자에게 책임을 지우는 *Boucher*사건의 판결이 있자, 런던의 선박소유자, 기타 상인들이 하원에 입법을 청원하였다고 한다: R.Colinvaux, *Carver's Carriage by Sea*, Vol. I, 12th ed.(London: Stevens & Sons, 1971), p.176.

는 결함이 있었다. 이러한 결함을 해소하기 위해 1784년의 法律 改正 및 1813년의 새로운 法律⁵¹⁾의 制定 등 몇 차례의 改廢⁵²⁾를 거친 후 1894年 商船法(Merchant Shipping Act, 1894) 第 503條에 의하여 金額責任主義를 확립하였다. 1894年 商船法 第503條는 다시 1957年 協約의 受容에 따라 1958年の 改正이 있었다.

그러나 1976年 協約이 成立함에 따라서 英國은 商船法을 다시 改正하여 1979年 商船法(Merchant Shipping Act, 1979) 第17條 및 附則 第4條로써 1976年 協約을 受容하였는데, 1976年 協約의 發效日인 1986年 12月 1日부터 1979年の 商船法 第17條가 發效하여 1958年 商船法 第503條를 대신하게 되었다.⁵³⁾

한편 美國에서는 1851年 메인州(State Maine)의 上院議員인 한니발 햄린(Senator Hannibal Hamlin)이 船舶所有者責任制限制度가 포함된 法律案을 제출하고 여러 차례 이를 討議한 끝에 이 法律案이 통과되었다⁵⁴⁾. 이 法律의 提案者는 英國法을 그대로 받아들려고 하였으나(although a replication of the English law may have been the goal of the draftsmen of the bill), 통과된 法律은 英國의 制度와 大陸法係의 制度를 混合한 것이 었다.⁵⁵⁾ 그 후 몇 차례의 改正을 거친 뒤, 1935년에는 1924年 協約의 경우와 매우 유사한 船價責任主義와 金額責任主義를 併用한 制度를 확립하여 오늘에 이르고 있다.⁵⁶⁾

日本의 경우 海運業의 保護·育成을 위하여 委付主義를 굳게 지켜오다가 1975年 12月 20日에 法律 第94號로 “船舶所有者등의責任制限에 관한法律”을 制定하고, 동시에 商法 第 690條를 改正하면서 第691條·第692條를 削除하여 1957年 協約을 受容하였다. 그 후 1982년 5월에 1976年 協約을 受容하는 내용의 개정을 하여 1984년 5월 20일부터 시행하였다.⁵⁷⁾

⁵¹⁾ An Act to Limit Responsibility of Ship Owners in Certain Cases, 53 Geo. 3, o. 159 (1813).

⁵²⁾ R. Colinvaux, *op. cit.*, 12th ed., pp.176~179.

⁵³⁾ 최기원, 앞의 책, p.819.; J. Kenneth Goodacre, *Marine Insurance Claims*, 2nd ed. (London: Witherby, 1981), p.864., pp.874~881. ; B.K.Min and James M. West, “Limitation of Shipowners’ Liability under the Commercial Code of Korea”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.16, No.1(January 1985), p.27.

⁵⁴⁾ 정영석, 앞의 책, p.51.

⁵⁵⁾ James J. Donovan, *op. cit.*, pp. 1010~1017.

⁵⁶⁾ 藤崎道好, 앞의 책, p.34; Kaj Pineus and Hans George Röhreke, *Limited Liability in Collision Cases* (London : Lloyd’s of London Press, 1984), p.21.

II. 國際協約

船舶所有者責任限制制度는 中世 이후 大部分의 國家에서 인정하고 있는 海商法上的의 특수한 法律制度이지만, 內容面에 있어서는 각 나라마다 獨自的인 立法을 하고 있었다.

한편 19世紀末 이후 資本主義經濟가 발달하여 國家간 貿易이 擴大되고, 海運企業의 活動이 활발하게 되면서 海上企業活動과 관련된 涉外的 法律關係⁵⁸⁾가 빈번하게 발생하였다. 그래서 海法分野의 國際的 統一이 절실히 요구되었고, 이점을 해결하기 위해서 1898年 國際海法會(C.M.I.)⁵⁹⁾가 創設되었다. C.M.I.는 설립초기부터 船舶所有者責任限制制度를 檢討해 왔다. 즉 成立 후 곧 C.M.I.는 船舶所有者責任限制에 관한 協約의 草案作成을 위한 討議를 시작하였다. 이후 여러 차례의 會議를 거쳐서 마침내 1913年에 草案이 작성되었으나 第1次 世界大戰으로 인하여 그 기간 중에는 아무것도 이루어 지지 않았다. 그 후 1921年 C.M.I. 本會議에서 草案이 檢討되었고, 1922年과 1924年の 外交會議에 提出되어 1924年 航海船所有者의 責任限制에 관한 國際協約이 採擇되었다. 벨기에·브라질·덴마크·핀란드·프랑스·이태리·네덜란드·노르웨이·포르투갈·스페인·스웨덴의 9개국이 批准한 이 協約은 1931年 6月 2日에 發效되었다.⁶⁰⁾

그러나 1924年 協約은 그 成立過程에서부터 大陸法係와 英美法係의 대립을 서로 조금씩 양보하여 만들어진 타협의 산물이기 때문에 大陸法係 國家에서는 船舶所有者의 責任을 加重하는 것이 되었고, 英國의 입장에서는 船舶所有者의 責任을 輕減하는 것이지만 종래의 法制를 顯著히 변경하는 것이 되어 처음부터 不滿要因을 내포하고 있었다. 더구나 事故主義와 航海主義를 折衷하였기 때문에 協約 자체가 매우 난해하게 되었다. 그 뒤 1955年 C.M.I. 마드리드 本會議와 1957年 海事法外交會議에서 이런 問題點이 討議되었다. 결국 1957年 브뤼셀에서 “1957年 航海船所有者의 責任限制에 관한 國際協約”이 採擇되었는데, 서유럽을 중심으로 50개국이 批准한 이 協約은 1968年 5月 31日 發效되었다⁶¹⁾.

57) 최기원, 앞의 책, p.819.

58) 우리나라는 선주의 책임제한여부 및 책임제한의 범위에 관하여 선적국법에 의한다(국제사범 제60조 제4호).

59) C.M.I.는 1898年 브뤼셀에서 創設되어 앤트워프에 本部를 두고, 海事私法에 관한 統一協約에 寄與하고 있는 團體로서 각국의 國家海法會(National Association)와 終身의 個人會員으로 構成되어 있는 非政府間機構(Non-Government Association)이다.

60) 정영석, 앞의 책, p.53.

61) 정영석, 위의 책, p.53.

한편 船舶所有者責任制限制度와 관련한 가장 최근의 多者協約(multilateral convention)은 1976년의 “海事債權을 위한 責任制限協約(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims)”이다. 1970年代에 이르러 각종 海事國際機構에서는 1957年 協約이 責任限度額이 너무 낮고, 소송이 빈발하였으며, 事故발생시 선박소유자의 책임제한권 존재여부가 불명확할 뿐 아니라, 피해자의 責任保險者에 대한 直接請求權 인정여부에 대한 각국의 해석이 제각각 달라 혼선을 초래하는 등 만족스러운 기능을 하지 못하고 있음을 알게 되었다⁶²⁾. 이에 그간 경험한 불합리성을 제거하고 보완해야 한다는 지적이 나오게 되었고, C.M.I.는 1957年 協約의 운영과정에서 발견된 문제점에 관한 설명서를 각 회원(국)들에게 발송하여 草案作成을 위해 노르웨이의 알렉스 레인(Alex. Rein)을 議長으로 하는 小委員會를 構成하였다. 위 小委員會는 1973年과 1974年에 여러 차례 會議을 거쳐 1974年 함부르크 本會議에 草案을 제출하였고, C.M.I.는 수정작업을 거쳐 C.M.I.의견으로 政府間海事諮問機構(Intergovernmental Material Consultative Organization: I.M.C.O.)⁶³⁾에 위 草案을 제출하였다. 위 초안은 責任限度額을 빈 칸으로 남겨둔 채 I.M.C.O.의 수정을 거쳐 海事法外交會議에 提出되었다.⁶⁴⁾ 1976年 런던에서 열린 “海事債權에 대한 責任制限에 관한 國際會議”에서 採擇된 1976年 協約은 1985年 12月까지 11개국이 批准하였고, 1986年 12月 1日을 기해서 發效되었다.⁶⁵⁾ 그 뒤 1996年 5월 3日 국제해사기구(I.M.O.)는 1976年 協約체결 이후 물가상승과 해난사고의 대형화로 인한 피해금액의 증가 등을 고려하여 선주의 책임한도액을 증액하는 방향으로 改正議定書를 채택하고, 14개국이 비준하여 2004年 5월 13일부터 發효되었다⁶⁶⁾.

62) 정영석, 앞의 책, pp.53~54.

63) 政府間海事諮問機構는 1982年 5月 22日부터 國際海事機構(International Maritime Organization; I.M.O.)로 이름을 바꾸었다.

64) Arthur M.Boal, “Efforts to Achieve International Uniformity of Laws relating to Limitation of Shipowners’ Liability”, *Tulane Law Review*, Vol. 53, No. 4(April 1979), pp.1295~1296.

65) 최기원, 앞의 책, p.819..

66) 최기원, 위의 책, p.819.; 송상현·김현, 앞의 책, p.125.; 국제해사기구(IMO) 인터넷사이트 ([http://www.imo.org./](http://www.imo.org/)) 조약자료 참조. 1996년 개정의견서와 관련하여 뒷부분에서 살펴보기로 한다.

III. 美國 船主責任制限法((Limitation of Shipowner's Act)

선박소유자책임제한제도는 1734년까지는 영국법에 존재하지 않았다.⁶⁷⁾ 그런데 당시 영국의 선박소유자들은 유럽대륙의 경쟁자들이 부담하지 않는 책임을 지게됨에 자극받아 의회로 하여금 선박소유자의 故意나 惡意(Privity of knowledge)가 아닌 경우 선장이나 선원의 행위로 인한 책임을 船舶의 價額 및 屬具와 당해 항해에서 취득할 運賃額의 범위로 한정하는 법령을 통과시키는 데 성공하였다.

미국에서는 선박소유자책임제한에 관한 영국법을 메인주와 매사추세츠주에서 주법으로 채택하였으나 연방해사법에서는 책임제한에 관한 일반법이 존재하지 않았다. 그런데 1848년 *New Jersey Steam Navigation Co. v. Merchant's Bank(The Lexington)* 사건⁶⁸⁾에서 선박소유자의 책임을 제한하는 계약조항이 존재함에도 불구하고 그에게 전액 책임을 부담시켰다. 따라서 미국의 선박소유자들은 책임부담의 잠재적 위협과 영국 선주들에 비하여 경쟁력이 떨어질 것을 우려한 나머지 위와 같은 위협을 제거하기 위하여 의회에 해결책을 찾도록 촉구하였다.

1851년 Maine주의 상원의원 한니발 햄린(Senator Hannibal Hamlin)이 선박소유자의 책임제한제도가 포함된 법률안을 제출하고 여러 차례의 토의를 거쳐 위 법률안이 의회를 통과하였다. 원래 제안자는 영국법을 그대로 수용하려 하였으나, 의회논의과정에서 영국과 대륙법계의 제도를 혼합한 법률이 통과되었다⁶⁹⁾.

의회는 결국 1851년에 船舶所有者責任制限法 (Limitation of Shipowner's Act)⁷⁰⁾을 제정하여 선박소유자에 대한 모든 소송을 금지하고 선박소유자에 대한 채권을 특별한 책임제한절차에 신고하도록 함으로써 선박소유자의 책임을 확정하고 이를 선박가액과 운임액으로 제한하는 책임제한 절차를 규정하고 있었다. 동법의 목적은 선박의 建造를 촉진시키고 해운산업에의 투자를 유인하는 것이었다.⁷¹⁾ 그 후 몇 차례의 개정을 거친 후,

67) 책임제한은 실무적으로도 선박을 보험에 付保하는 것을 현실적으로 가능하게 하고 海難으로 인한 비용을 합리적으로 분담시키는 것으로 인정되고 있다 : 3 *Benedict on Admiralty*(7th ed. 1986); Buglass, "Limitation of Liability from a Marine Insurance Viewpoint," 53 *Tul. L. Rev.* 1364(1979); Donovan, "The Origins and Development of Limitation of Shipowners' Liability," 53 *Tul. L. Rev.* 999(1979) 참조.

68) 47 *U. S.* (6 How.) 344, 12 *L. Ed* 465(1848).

69) James J. Donovan, *op. cit.*, pp.1010-1017.

70) Act of Mar. 3, 1851, ch. 43, 9 Stat. 635, 현재의 46 *United State Code(U.S.C.)* 제181-189조.

1935년에는 1924년 협약과 매우 유사한 船價責任主義와 金額責任主義를 병용한 제도를 확립하여 오늘에 이르고 있다.⁷²⁾ 동법은 현재까지도 유효하나 그 동안 책임제한제도의 유용성과 필요성에 대하여 많은 의문이 제기되었다. 해운산업을 진흥시킨다는 원래의 목적은 해상보험의 이용과 積荷의 損失에 대한 책임을 실질적으로 제한하는 船荷證券 關係法 및 계약에 의한 책임제한이 가능하게 됨에 따라 그 의미가 많이 상실되었기 때문이다.⁷³⁾ 그러나 일반적으로 책임제한제도는 해운산업에 관련된 당사자와 그 서비스의 제공을 받는 荷主 및 旅客에게도 여전히 필요한 것으로 인식되고 있다.

IV. 韓國 商法

해상법은 선박소유자에게 해상사업을 적극적으로 경영하도록 조성하기 위하여 해상위험으로부터 발생한 손해배상책임에 관하여 책임제한 제도를 규정하고 있다.

해상법에는 총괄책임제한(global limitation, general limitation)과 단위책임제한(package limitation, unit limitation)의 두가지를 규정하고 있는 바, 전자는 선박운항의 불법행위 그리고 운송채무에 적용되고, 후자는 해상운송계약의 불이행에 적용하고 있다⁷⁴⁾. 해상법은 1976년 “국제 해사채권 협약”과 1968년 “헤이그 비스비 규칙(Hague-Visby Rule)”의 책임제한 규정을 근거로 선박소유자의 책임제한 규정과 해상운송인의 책임제한 규정⁷⁵⁾을 두고 있다. 그리고 유조선 소유자의 책임제한 제도는 1969년 “국제 민사책임 협약”과 1971년 “국제 기금 협약”을 근거로 해상법의 특별법인 ‘유류오염손해배상보장법’을 입법하였다.

⁷¹⁾ Hartford Accident & Indemnity Co. v. Southern Pacific Co., 273 U. S. 207, 47 S. Ct. 357, 71 L. Ed. 612(1927) 참조.

⁷²⁾ 藤崎道好, 앞의 책, p.34. ; Kaj Pineus and Hans Georg Röhreke, Limited Liability in Collision Cases, London, Lloyd's of London Press, 1984, p.21.

⁷³⁾ O'Donnell, "Disaster off the Coast of Belgium : Capsized Ferry Renews Concerns over Limitation of Shipowner Liability," 10 Suff. Trans. L. J. 377(1986) 참조. : 송상현·김현, 앞의 책, p.148.에서 재인용

⁷⁴⁾ 상법 제782조의2는 매포장당 500계산단위를 한도로 운송인의 책임을 제한한다: 2004. 7. 22. 대법원 선고 2002다44627판결 참조

⁷⁵⁾ 해상운송인 면책과 관련하여서는 정영석, 「해상운송법 강의」, (부산 : 효성문화사, 2001), p.163.이하 참조

우리 나라는 1962년 해상법을 제정시 1924년 선박소유자 책임제한 협약을 받아들여서 선가주의와 금액주의를 병용하였다. 그 후 30년이 지나서 1991년 해상법을 개정할 당시에는 이미 1957년 선박소유자 책임제한 협약이 국제 해사채권 협약의 발효로 폐기되었기 때문에 바로 1976년 국제 해사채권 협약을 도입하여 개정하였다.

우리나라는 국제 협약을 국회의 비준·동의를 얻어 국내법으로 공포하는 방식을 사용하지 아니하고, 협약의 내용을 상법전에 수용하는 방법을 쓰고 있다. 1962년 상법 제5편으로 제정된 우리나라 해상법은 依用商法の 委付主義(依用商法 제890조)를 버리고, 1924년 船主責任制限協約을 따라 船價責任主義와 金額責任主義를 병용하는 立法主義를 채택하였다. 그 당시로서는 金額責任主義를 국내법으로 입법한 나라가 얼마 되지 않아(모로코 비준, 1958년 영국 채택) 우리나라가 앞질러 이를 국내법화한다는 것이 입법 기술 상 어려울 뿐만 아니라 시기적으로도 너무 빠른 느낌이 있었기 때문이었다. 다만, 금액책임주의에 관한 규정에서 그 금액과 책임 원인을 정함에 있어서 1957년 航海船所有者責任制限協約의 내용을 참작하였다. 그러나 당시 상법의 船價主義하에서는 선박의 가액을 평가하기가 쉽지 아니하였고, 금액책임주의를 병용한다고는 하나 이에 따른 책임한도액도 지나치게 소액이라는 등의 비판을 받아 왔다. 이에 1991년 12월 31일 상법 개정시 국제적 추세에 따라 1957년 航海船所有者責任制限協約을 뛰어넘고 이미 1986년 발효되어 있는 1976년 海事債權責任制限協約을 수용하여 선박소유자 책임제한제도를 전면 개정하였다. 다만, 破損船舶 및 積荷除去義務 등은 責任制限債權에서 제외하는 등 약간의 수정을 가하였다.

第3章 責任制限의 主體

第1節 1976년 協약

1976年 協約은 海上企業의 活動保護와 함께 海上交通의 安全性 保護 및 海洋還境保全을 위해서 海難救助者를 責任制限의 主體에 포함시키는 외에, 責任保險者를 責任制限의 主體로 하고 있다. 그 밖에 船舶所有者 등이 履行補助者의 行爲에 대하여 結果責任을 지는 모든 경우에, 그 履行補助者도 責任制限을 주장할 수 있도록 규정하고 있다.

1. 船舶所有者 (제1조 제1항, 제2항)

1976年 協約은 責任制限의 主體로 船舶所有者를 들고 있는데(제1조 제1항), 이 때의 船舶所有者는 航海船의 所有者(owner of seagoing ship)·傭船者(charterer)·管理人(manager)과 運航者(operator)를 포함하는 개념이다(제1조 제2항).

이런 점에서는 1957年 協約과 다를 바 없으나,⁷⁶⁾ 더욱 적극적으로 規定하고 있다는 점에 그 意義가 있다.

2. 救助者 (salvors)

1976年 協約 第1條에서는 救助者에게 責任制限의 利益을 누릴 수 있도록 한 것이 가장 큰 혁신이다.⁷⁷⁾ 救助者(salvor)라 함은 船舶의 救助作業과 直接 관련된 作業을 하는 모든 사람을 일컫는다(제1조 제3항). 또 이 協約은 救助作業에 대한 解釋規定을 두어 ① 海難을 당한 船舶을 直接 救助하는 일 ② 沈沒船·難破船·坐礁船 또는 拋棄船의 引揚, 除去, 破壞 또는 無害措置하는 作業(제2조 제1항 d호) ③ 船舶의 積貨를 除去·破壞 또는 無害

⁷⁶⁾ Patrick Griggs and Richard Williams, *Limitation of Liability for Maritime Claims*(London : Lloyd's of London Press, 1986), p.6.

⁷⁷⁾ Ibid., p. 6.

措置하는 일(제2조 제1항 e호) ④ 이 協約에 의해서 責任을 制限할 수 있는 損失을 防止하거나 最小化시키기 위하여 취한 措置(제2조 제1항 f호)를 모두 救助作業에 포함시키고 있다.

救助者を 責任制限의 主體에 포함시킨 것은 도조마루 事件⁷⁸⁾에서 英國 大法院이 내린 判決에 國際海難救助關係者가 압력을 행사함으로써 이루어졌다.⁷⁹⁾ 도조마루 事件에서 영국법원은 “비록 救助作業을 돕고 있었다고는 하지만, 損害發生 時에 救助者의 船舶 밖에서 일하고 있던 잠수부(diver)의 過失에 기인해서 일어난 損失에 관해서 救助者는 그의 責任을 制限할 수 없다”고 判示하고, 아울러 “그 잠수부의 行爲는 救助船의 관리상 이루어진 行爲가 아님은 물론 救助船 內에서의 行爲도 아니다”고 判示하였다. 이 判決로 말미암아 오일탱커·危險物運搬船 또는 燃料油를 많이 積載하고 있는 大形船의 救助에 있어서 救助者는 汚染問題를 포함한 特殊費用에 대한 보장을 요구하였는데, 이것이 반영되어 救助者에게 責任制限의 主體性을 인정하였다.

救助者가 안심하고 救助作業을 할 수 있고, 遭難한 船舶所有者의 結果的責任에 대한 責任制限도 가능하게 되므로 매우 현실적이고 적절한 발전이라 하겠다.

3. 履行補助者 (제1조 제4항)

1976年 協約 제1조 제4항은 그의 作爲·不注意 또는 怠慢(act, neglect or default)에 대하여 船舶所有者 또는 救助者가 責任을 져야 할 사람, 즉 履行補助者에게 責任制限의 主體성을 인정하고 있다.

이 規定은 履行補助者의 범위에 대하여 1957年 協約의 경우보다 넓게 規定하고 있는 듯하지만 그 범위를 具體적으로 정하고 있지는 않다. 1957年 協約이 “船舶所有者 등과 僱傭關係가 있는 사람만 責任制限을 할 수 있다”고 해석되는데 비하여, 1976年 協約은 ‘船舶所有者 또는 救助者가 그의 履行補助者의 行爲에 대하여 結果責任을 지는 모든 경우에, 이들 履行補助者도 責任制限을 주장할 수 있다’고 규정하여 立法的으로 해결하였다. 즉 이들 履行補助者와 船舶所有者 또는 救助者와의 사이에 僱傭關係가 필요한 것은 아니

⁷⁸⁾ The Tojo Maru [1971], 1, Lloyd's Rep. 341.

⁷⁹⁾ Patrick Griggs and Richard Williams, *op. cit.*, p.6.

다.⁸⁰⁾

4. 責任保險者 (liability insurer)

1976年 協約 제1조 제6항은 “責任制限을 주장할 수 있는 사람이 保險을 든 경우에는, 保險者는 被保險者와 같은 범위까지 協約上의 利益을 누릴 權利가 있다”라고 規定하고 있는데, 이것은 被害者인 第三者가 責任保險者에게 直接 訴訟을 제기하였을 경우에 責任保險者를 被保險者인 船舶所有者 등 보다 불리한 地位에 놓이지 않게 하려는 의도를 가지고 있다.⁸¹⁾ 그러므로 이 규정이 被保險者가 責任制限을 주장하지 못하는 경우까지도 責任保險者가 責任制限을 주장할 수 있다는 의미는 아니라고 생각한다.

이 規定은 國內法(domestic law)에서 責任保險者에 대한 被害者의 直接請求權을 인정하고 있는 경우에 保險者도 被保險者와 같은 責任制限의 利益을 누릴 수 있는 가에 대하여 다툼이 있을 수 있기 때문에⁸²⁾ 이를 고려한 결과 責任保險者에게 責任制限權을 주는 明文規定을 두게 되었다. 그러나 責任保險者에 대한 第三者의 直接請求權을 행사할 對象이 되는 責任이 존재하지 않기 때문에 특별한 意味가 規定이 될 것이다.⁸³⁾

여기서 말하는 責任保險者에는 船主相互保險組合(P & I Club)도 포함된다.

5. 船舶 (vessel)

1957年 協約과 마찬가지로 船舶을 責任制限의 主體로 하고 있는데(제1조 제5항), 이는 對物責任(in rem liability)을 인정하는 英美法係에서는 意味가 있지만, 對物責任을 인정하지 않는 우리나라와 같은 法制下에서는 意味가 없다.

80) 도급계약자는 물론, 이들 도급계약자의 이행보조자인 荷役人夫 또는 修理業者의 職工의 過失에 대한 책임에 대하여도 선박소유자 또는 구조자가 책임을 지는 경우에는 책임제한권이 인정된다고 보아야 할 것이다.

81) Patrick Griggs and Richard Williams, *op. cit.*, p. 9.

82) 責任保險者에 대한 第三者의 直接請求權을 인정하고 있는 美國의 경우 大法院은 1954年 4月 12日의 Maryland Casualty v. Gertrude Picard Cushing 事件 判決에서 船舶所有者가 責任制限을 주장한 경우에 責任保險者가 그 利益을 누릴 수 있는 가에 관하여는 4:4로 意見이 나누어졌다 : Nicholas J. Healy and David J. Sharpe, *op. cit.* pp.120~122.

83) 谷川 久, “船主責任制限法の改正について(1)”, 「ジェリスト」, No. 771(1982), p.92.

第2節 美國 船主責任制限法과 우리 商法

I. 미국 선주책임제한법

미국의 선주책임제한법은 국적을 불문하고 선박소유자는 책임을 제한할 수 있다고 규정하고 있다(현재의 46 U.S.C 제183조 a항)⁸⁴⁾. 소유자(owner)는 일반적으로 선박에 대해 법적 권리를 가진 자를 의미하나 단순히 선박의 매매가격 확보 등의 권리를 가지는 자는 포함되지 않는다. 소유자는 실제로 ‘船員을 배치하고 糧食을 공급하며 船舶을 運航하는’ 용선자를 포함한다고 정의되는데(46 U.S.C. 제186조), 船舶賃借人이나 裸傭船者는 포함되거나 定期傭船者와 航海傭船者는 포함되지 않는다.⁸⁵⁾ 미국정부도 동법에 의하여 개인선박 소유자와 동일한 기준에 따라 자신의 책임을 제한할 수 있다.

위 법에서 船舶은 상당히 넓게 정의되어 있어 航海船(seagoing vessels)은 물론 운하보트·바지선·거룻배를 포함한 호수나 강 또는 內水運送에 이용되는 모든 선박을 포함한다(46 U.S.C. 제186조). 선박의 요건으로 구조물이 합리적일 정도의 운송목적용 목적을 가져야 한다. 立法意圖가 선박소유자책임제한법을 상업적 목적을 위해 이용되는 선박뿐만 아니라 遊覽船에까지 적용하려는 것이었는가에 대하여는 견해차이가 있으나, 최근의 미국판례는 유람선소유자의 책임제한을 부정하는 추세이다.⁸⁶⁾

責任保險者(P&I insurer)는 법률상 책임제한권이 없음에도 불구하고, 보험계약상의 ‘보험자는 피보험자가 지급한 금액을 초과하여 지급하지 않는다’는 규정에 의거 선박소유자의 책임제한에 따른 간접이익을 받는다.

보통 피해자가 보험자에게 직접 보험금을 청구할 권리는 존재하지 않으나⁸⁷⁾, 루이지애나주와 푸레르토리코⁸⁸⁾에서는 被保險者뿐 아니라 보험자에게도 직접 보험금지급청구를

84) 미국 선주책임제한법과 관련한 자세한 것은 송상현·김현, 앞의 책, p.148.이하, 미국 인터넷사이트 (www4.law.cornell.edu) 법률자료 46 U.S.C. 참조

85) 우리나라에서도 정기용선자의 책임주체성과 관련한 논란이 있는 바, 뒤에서 살펴본다

86) 송상현·김현, 위의 책, p.149.

87) 송상현·김현, 위의 책, p.153.

88) La. R. S. 22 : 655; P. R. Laws Ann. 제26장 제2003(1)조, 플로리다주도 과거에는 보험자에 대한 직접 청구를 허용하였으나 1982년에 이를 폐지하였다. 우리나라도 책임보험과 자동차손해배상보장법, 유류 오염손해배상보장법상 일정한 경우 직접청구권이 인정된다: 송상현·김현, 위의 책, p.153.

할 수 있는 명문의 규정이 있다. *Maryland Casualty Co. v. Cushing* 사건에서 연방대법원은 의견이 분열되었으나⁸⁹⁾ ‘루이지애나州法の 직접청구권 규정은 해상보험법의 통일성을 저해함에도 불구하고 州法으로서 유효하다’고 판시하였으나, 그 후 *Olympic Towing Corp. v. Nebel Towing Co.*⁹⁰⁾ 사건에서 연방항소법원은 ‘책임보험자는 선박소유자의 책임제한을 주장할 수 없기 때문에 被保險者의 책임제한기금을 초과한 손해배상책임을 질 수도 있다’고 판시하여 보험자의 책임제한권을 부정하였다. 그러나, 그 뒤 *Crown Zellerbach Corp. v. Ingram Industries* 사건⁹¹⁾에서 다시 연방항소법원은 위 *Olympic Towing* 결론을 뒤집고 보험자의 책임제한권을 인정하였는 바, 被害者가 보험자에게 직접 청구한 경우, 보험자에 대한 직접청구를 허용하지 않는 경우보다 더 무거운 책임을 지지 않는다는 측면에서 바람직한 것으로 받아들여지고 있다⁹²⁾. 결국 보험자에 대한 피해자의 직접청구를 허용하는 州法の 효력을 인정하면서도 해상보험체계의 통일을 기하려 한 것으로 볼 수 있다⁹³⁾.

II. 한국 상법

책임제한을 주장할 수 있는 자는 ① 선박소유자(상법 제746조), ② 선박임차인, 용선자, 선박관리인, 船舶運航者(상법 제766조, 제750조 제1항 제1호), ③ 위 ①과 ②에 규정된 자가 法人(合名·合資會社)인 때는 그 無限責任社員(상법 제750조 제1항 제2호), ④ 자기의 행위로 인하여 위 ①과 ②에 규정된 자가 책임을 지는 경우에 그 행위자인 선장, 해원, 도선사 및 ①과 ②에 규정된 자의 使用人 또는 代理人(상법 제750조 제1항 제3호) 등이다⁹⁴⁾.

따라서 해상법에서는 책임제한권자로서 다음 3가지를 분류하고 있다고 볼 수 있다.

89) 각주 82)참조

90) 법원은 州法の 有效性の 논거로 피보험자와 보험자의 연대책임을 들고 있다 : 송상현·김현, 위의 책, p.153.

91) 783 F. 2d 1296, 1986 AMC 1471(5th Cir. 1986).

92) 송상현·김현, 위의 책 p.153.

93) *Crown Zellerbach* 사건의 결론은 1976년 협약의 제1조 제6항과 일치한다.

94) 종전 협약이 선박소유자를 중심으로 규정하던 것에 비하여 운송인중심으로 진일보한 것이다

: 송상현·김현, 위의 책, pp.126~127.

첫째, 선박소유자, 용선자, 선박관리인 그리고 선박운항자, 법인인 선박소유자 그리고 무한책임사원(상법 제750조 제1호),

둘째, 상법 제746조(선박소유자의 책임제한)의 각호의 규정에서 정한 채권을 성립하게 한 선박소유자 등의 이행보조자로서 선장, 해원, 도선사, 기타 선박 사용인 또는 제1호에 명기한 사람의 사용인 또는 대리인(상법 제750조 제2),

셋째, 해난구조자 그리고 그 대리인과 이행보조자(상법 제752조의 2)이다.

그러나 1976년 협약에서는 책임제한권자를 항해선(seagoing ship)의 선박소유권자, 용선자, 선박관리자 그리고 선박운항자로 규정하고 있다(동협약 제1조 제2항).

선박소유자책임의 대상이 되는 해상기업이라 함은 우선 선박소유자를 들 수 있다(상법 제746조). 그러나 여기에 한정되는 것은 아니고, 선박임차인도 또한 책임의 주체가 된다(상법 제766조 제1항).

문제가 되는 것은 定期傭船者인데 우리나라의 판례와 다수설은 船員附 船舶賃貸借契約으로 보아 제3자에 대한 책임의 주체성을 인정하고 있다⁹⁵⁾. 그러나 널리 해상운송계약의 준거법으로 적용되는 영국법이나 해운실무상으로는 운송계약의 한 형태로 보기 때문에 책임의 주체성을 인정하지 않는다. 실제로 정기용선계약은 포괄적인 운송서비스 능력을 제공하고 구체적인 이행 시기에 개별적인 급부의 내용을 용선자가 특정해 주는 것으로 항해용선계약과 같은 운송계약의 한 형태로 보아야 한다. 즉, 용선자의 선원에 대한 지휘 명령권은 용선서비스의 구체적 내용을 특정해 주는 것으로 보아야 하므로, 선장이나 선원은 선박소유자의 代理人 또는 使用人이지 용선자의 代理人이나 使用人이 될 수는 없다. 따라서 제3자에 대한 책임의 주체가 될 수 없고, 따라서 책임제한의 주체가 될 수 없다고 본다.⁹⁶⁾

95) 대법원 2003. 8. 22. 2001다65997판결에서는 정기용선된 선박의 충돌과 관련, 선박충돌과 같은 해기사항에 관하여는 선장을 지휘, 감독하는 선주가 책임을 져야 한다고 판시하여 종전의 임대차유사설에 배치되는 듯한 판결을 하였으나, 정기용선계약의 법적성질과 관련한 명확한 판례는 아직 없다.

96) 정영석, 앞의 책, 「해상법강의요론」, pp.81~85.

1. 船舶所有者

(1) 선박소유자 등

선박소유자란 선박법에 따라 자선의 소유권을 가지고서 등기·등록을 한 사람이다. 그래서 傭船者 등 타선운항자와 구별된다.

1976년 협약은 책임제한권의 상실행위(conduct barring limitation)의 주체를 망라적으로 표시하여 ‘책임있는 사람’(person liable)으로 규정하고 있다. 협약에서 말하는 책임있는 사람은 제1조에서 규정한 책임제한권자(persons entitled to limit liability)를 의미한다. 그 구체적인 내용은 ‘선박소유자, 용선자, 선박관리자⁹⁷⁾, 선박운항자, 구조자, 책임보험자, 그리고 행위, 과실 또는 부주의를 행한 사람으로서 선박소유자와 구조자가 책임을 져야할 사람’(any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible)으로 규정하여 동일조항에서 개별적으로 정의하고 있다(1976년 협약 제1조).

상법은 이 협약의 ‘책임있는 사람’의 개념을 도입하지 않고 선박소유자 중심주의를 채택하고 있다(상법 제746조). 그리고 선박소유자의 책임제한 제도는 총톤수 20톤 이상의 선박에 적용되므로 항해구역과 조업구역 그리고 사업면허에 관계없이 적용한다. 그리고 선박소유자라고 하여도 선박을 임대 등의 사유로 항해에 사용하지 아니한 자는 그 임대의 등기의 유무에 관계없이 제3자에 대한 손해배상의 책임이 없다⁹⁸⁾. 그러므로 이용선 주도 선박소유자의 책임제한 규정의 적용을 받는다⁹⁹⁾.

그러나 일본의 선주책임제한법에서는 내항선의 여객이 인적 손해에 대해서는 책임제한을 제외하는 점에 비교하면, 우리나라 내항해운과 수산업은 강력하게 보호를 받고 있다.

(2) 선박소유자의 책임제한과 사용자책임(민법 제756조)의 관계

선박소유자의 책임제한 규정을 적용함에 있어서 살펴보아야 할 점은 선박소유자와 선

97) 이른바, ‘서해훼리호’사건에서 대법원은 사고선박의 운항을 지휘감독한 한국해운조합의 책임제한 주장에 대하여 위 조합은 국가의 입장에서 선박을 감독하는 것이어서 해상기업의 입장과 다르다는 이유로 ‘선박관리인’에 해당하지 않는다고 판시하면서 책임제한주장을 배척하고, 사고선박의 선장에 대한 사용자로서의 책임을 져야한다고 판시하였다(1998. 8. 21. 97다13072판결)

98) 대법원 1975. 3. 31. 74다847판결

99) 대법원 1970. 9. 29. 70다212판결

원과의 관계에 있어서의 책임문제이다.

상법개정전의 대법원 판례는 선박소유자책임제한제도는 채무불이행책임에만 적용되고, 불법행위책임에는 적용되지 않는다는 입장을 취하였다¹⁰⁰⁾. 그리하여 당사자사이의 합의가 없는 이상, 민법상의 불법행위책임을 묻는 소송에서는 선주의 유한책임을 부정하였다.¹⁰¹⁾ 즉, 선주의 유한책임이 인정되면 민법상의 사용자책임은 부정하였다.

그러나, ‘청구원인의 여하에 불문하고’라고 규정하고 있는 현행상법하에서 대법원은 선주책임제한제도가 불법행위책임에도 적용된다는 입장을 보이고 있다.¹⁰²⁾ 따라서 선주책임제한의 대상이 되기만 하면 민법상의 사용자책임을 적용할 여지는 적어졌다고 할 것이다. 상법규정에서는 선박소유자가 책임질 사람의 범위에 속하는 선박사용인의 선임과 감독에 있어서 상당한 주의의무에 관하여 면책여부를 규정하지 않고 있다. 민법의 사용자책임에서 사용인의 선임과 감독에 관하여 상당한 주의에 의한 면책사유는 일반적으로 매우 좁게 해석하고 있어서 사용자책임은 무과실에 가깝다.

이러한 견지에서 보면 상법 제746조에서 규정한 선원 등의 불법행위에 대해서 선박소유자는 당연히 무과실책임을 져야한다. 그런데 해상법의 입법정책이 선박소유자의 보호에 있으며 이를 실체적으로 나타낸 것이 책임제한 제도이다. 따라서 선박소유자의 사용자 책임은 이 제도를 통하여 경감시킨다고 보아야 할 것이다. 선박소유자의 책임과 선원 등의 책임과는 통상 不真正連帶債務로 해석된다.

선박소유자가 선원 등의 불법행위로 발생한 손해에 대하여 피해자에게는 손해 배상을 하였다면, 행위자인 선원 등에게 구상을 청구할 수 있으나, 이것은 결국 피용자인 선원에게 종국적인 책임을 지우는 것이므로 기업책임에서 출발한 기업의 무과실책임 원칙과 기업의 사회책임의 원칙에 비추어 부당하다. 이를 해결하기 위하여 선박소유자는 선박보험 제도를 이용하고 있다. 물론 해상보험자는 사고를 일으킨 선원에게 구상권을 행사할 수 있으나 이것은 이론상의 문제이고, 실제로 경제적 약자인 선원이 변제할 능력이 없는 경우가 많으므로 선원에게는 가혹할 뿐 아니라, 실익도 별로 없다고 할 것이다.

100) 주19)참조

101) 법문상으로는 ‘선원 등의 고의 또는 과실로...’라고 규정하고 있었고, 학설로는 청구권경합설과 법조경합설 등의 대립이 있었다: 정영석, 앞의 책, 「해상법 강의요론」, p.63.

102) 주20)참조

2. 海難救助者

상법상의 해난구조자란 법률상의 의무없이 임의로(as volunteer) 위험으로부터 선박, 운송물, 운임 또는 구조물로 인정된 기타물건을 해상에서 보존행위를 하거나 또는 보존에 기여한 사람을 말한다(상법 제849조). 그러나 국제 해상채권협약에서 말하는 구조자는 인도적 해난구조자 뿐만 아니라, 전문적인 해난구조자를 포함한다(1976년협약 제1조 제3항). 당초 토조마루사건에서 救助船의 위가 아닌 수중에서 해난구조작업을 이행하던 잠수부의 과실로 발생한 손해에 대하여, 영국 대법원은 잠수부가 구조선 위에서 업무를 수행하지 아니하였기 때문에 ‘구조선의 관리상의 행위도 아니고, 또한 구조선상의 행위도 아니다(……was not an act done in management of the salvor’s tug nor act done on board that tug)’라고 판시하여, 구조자에게 책임제한을 인정하지 아니하였다¹⁰³⁾. 그 때문에 해난구조자는 오염물질을 가진 선박, 보기를 들면 유조선, 위험물 운반선 또는 연료유를 많이 갖고 있는 대형선을 구조할 때에 필요한 해양오염 방지비용을 포함하여 특수비용에 대한 보장을 요구하게 되었고, 이를 지불하지 아니하면 위와 같은 선박들에 대한 해난구조를 기피하게 되었다.

이러한 문제점을 해결하기 위하여 1976년 협약에서는 구조선 소유자와 그 구조선 위에서 구조작업을 하지 않고, 피구조선 위 또는 구조작업의 현장에서 구조자의 지휘감독 아래 실제로 구조작업에 종사하는 사람, 즉 구조자가 책임을 지고 있는 사람의 행위, 과실 또는 부주의로 사고가 발생하였을 때에도 그 사람은 책임제한권을 행사할 수 있게 하였다.

3. 선박소유자 또는 구조자가 책임을 져야 할 자 - 선원

해상법은 선박소유자의 책임제한 채권을 발생시킨 선장, 해원, 도선사 기타 사용인 또는 대리인에게도 책임제한권을 인정한다고 규정하고 있다(상법 제750조 제1항 제3호). 그러나 1976년의 국제 해상채권 협약에서는 선원이라고 규정하지 않고 ‘선박소유자 또는 구조자가 책임을 져야 할 사람’의 행위, 과실 또는 부주의로써 발생한 제2조의 손해청구

¹⁰³⁾ The Tojo Maru (1971) 1 Lloyd’s Rep. 341.

(any claims set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible)에 대해서 그 행위, 과실 또는 부주의의 행위자(such person)도 책임제한권을 주장할 수 있다고 명시하고 있다(1976년 협약 제1조 제4항, 상법 제750조 제1항 제3호). 1957년의 책임제한 협약이 ‘고용관계의 범위 내에서 행동하는 선장, 해원 그리고 기타 선박사용인’으로 규정하였던 것에 비추어 본다면, 1976년의 해사채권 협약에서 말하는 ‘책임져야 할 사람’이란 선박소유자의 경우에는 선장, 해원, 도선사 기타 선박사용인을, 해난구조자의 경우에는 구조선 또는 구조선 밖에서 구조작업을 하는 구조작업원 등을 의미하는 것으로 해석하는 것이 타당하다고 본다.

그리고 ‘선박 위의 사람’이란 선원을 중심으로 하는 소극적 해석 대신에, 선원뿐 아니라 선박소유자의 포괄대리권을 가진 선상의 하역감독 또는 船務를 위한 대리인을 포함한다고 적극적으로 해석하는 견해가 타당하다¹⁰⁴⁾. 그러나 일반적으로 하역은 선박소유자 또는 용선자와 하역회사 사이의 도급계약에 의하여 실행되기 때문에 선박소유자가 직접 관리 감독하는 계약이 아니다. 따라서 하역인부의 행위로 발생한 손해에 관하여 하역회사에게는 책임제한 규정을 적용할 수 없다. 해상물건 운송계약상의 하역조건은 하역비의 부담조건이기 때문에 선박소유자의 책임제한 규정과는 관계가 없다. 다만 하역회사의 경우에는 하역계약의 성질상 자신이 선박소유자의 被用者로서 반드시 선박소유자의 지휘, 감독을 받았고, 하역인부의 행위, 과실 또는 부주의로 부터 생긴 손해는 선박소유자에게 손해배상의 책임이 있는 경우에는 책임제한을 적용할 수 있다고 본다¹⁰⁵⁾.

결론적으로 선박소유자책임의 전제가 되는 선장 및 기타의 선원은 고용계약에 의해서 선내업무에 종사하는 선원에 한정되지 않는다. 책임의 근거가 되는 報償責任 또는 危險責任에 의하면 거기에서 말하는 被用者라 함은 사용자와 지휘·명령관계로 복종하는 자이기 때문에 선박소유자의 책임에 있어서 선원도 마찬가지로 해석해야 한다. 따라서 도선사,¹⁰⁶⁾ 항만노동자 등과 같이 일시적으로 선내근로에 종사하는 해상기업보조자도 여기

¹⁰⁴⁾ Patrick Grigs & R. Williams, Limitation of Liability for maritime Claims, London, Lloyd's of London Press, 1986, p.7.

¹⁰⁵⁾ The White Rose (1969) 2 Lloyd's Rep. 52.

¹⁰⁶⁾ 導船士란 특정 항구에서 선장을 도와 선박의 출입항을 돕는 자로서 국가에 따라 관리청의 직원인 경우도 있으나, 우리나라에서는 개인자영업자로 분류된다. 도선사는 선장의 補助者 역할을 하므로 도선사의 過失에 대하여는 선박소유자가 책임을 지고(상법 제847조), 이때에도 선박소유자의 책임제한이 인정된다(상법 제750조 제1항 제3호).

에 포함된다.

4. 同時의 船舶所有者- 船長(船員)

1957년 책임제한 협약에서는 선박소유자가 동시에 선장 또는 해원인 경우에, 선박소유자는 자기 자신의 행위, 과실 또는 부주의로 했을 때에 선원의 자격(in his capacity as member of the crew)을 가지고 있었다면 책임제한권을 인정하였다(1957년 협약 제6조 제3항)¹⁰⁷⁾. 그러나 1976년의 해사채권협약에서는 이와 같은 명문규정이 삭제되었으므로 해석론상 동시에 선박소유자, 선원에게 책임제한권을 1957년 책임제한 협약에서와 같이 인정할 것인지가 문제이다. 이 점에 관해서 동시선장의 경우에도 책임제한의 상실요건인 고의적인 불법행위가 아닌 한 책임제한을 인정하는 것이 합리적이라고 본다.

5. 保險者

해상법에서는 보험자의 책임제한권을 명시적으로 규정하지 않고 있으나, 1976년 국제해사채권 협약은 보험자에게 명시적으로 책임제한권을 행사할 수 있는 주체로 규정한 것이 가장 큰 특징의 하나이다. 즉, 책임제한권을 가진 사람이 보험에 가입한 경우에는 보험자도 피보험자가 누리는 것과 똑같은 범위까지(to the same extent as the assured himself) 협약에서 규정한 이익을 누릴 권리가 있다(1976년 협약 제1조 제6항). 이 협약에서 보험자에게 책임제한권을 인정한 이유는 선박사고의 경우, 피보험자가 보험자에게 직접 보상청구를 할 수 있는 경우가 있으므로, 이 경우 보험자가 보다 불리한 입장에 놓이지 않게 하기 위해서이다¹⁰⁸⁾.

해상보험법의 책임보험에서 피보험자가 책임을 질 사고로 손해를 입은 제3자는 보험자에게 보상청구를 가능케 하고 있다(상법 제724조 제2항). 따라서 이 경우에도 보험자는 보험보상 후에 피보험자의 권리를 대위하므로 당연히 보험자도 대위권의 행사로서 책임제한권을 가진다. 다만 보험자는 피보험자가 보험계약을 위반하였거나 또는 그 책임제한

¹⁰⁷⁾ The Annie Hay (1968) 1 Lloyd's Rep. 141.

¹⁰⁸⁾ Patrick Griggs & Richard Williams, *op., cit.*, p. 9.

채권이 보험자 면책사유에 해당하는 경우에 보상책임이 발생하지 아니한다(상법 제659조 제1항).

6. 運送周旋人

운송주선인은 원칙적으로 책임제한을 주장할 수 없으나, 운송주선약관에서 선박소유자 등과 동일한 책임을 지는 것으로 정하는 것이 대부분이다¹⁰⁹⁾

7. 對象船舶

해상법의 책임제한 규정을 적용 받는 선박은 총톤수 20톤 이상의 항해선과 기타 영리선이다. 따라서 특약이 없는 한 해상법 제740조의 입법취지에 비추어 비항해선과 비영리선은 책임제한을 주장할 수 없다. 또한 해운법에서 분류한 외항선과 내항선도 해상법 제740조의 범위에서 말하는 항해선 또는 기타 영리선인 한 책임제한 규정의 적용을 받는다. 그리고 선박등기부에 범선으로 등재되어 있으나, 실제로 기관을 사용하여 추진하는 동력선인 경우, 그 적량톤수를 계산함에 있어서는 상법 제751조 제1호의 규정에 따라야 한다.¹¹⁰⁾

그러므로 해상법에서도 1976년의 국제 해사채권 협약에서 규정한 바와 같이 내수선, 시추선, 탐사 그리고 개발용의 플랫폼을 제외시키는 것이 옳다고 본다.

그러나 영국의 상선법(Merchant Shipping Act)은 항해선 여부에 관계없이 가항선박의 소유자에게 책임제한권을 인정하고 있고(영국상선법 1979, Sch. 4, Part II, para. 2), 건조 중인 진수 선박에도 적용하며(영국상선법 1979, Sch. 4, Para II, para. 12) 또한 특수선인 공기부양선에도 적용한다. 일본은 선박소유자 책임제한법에서 선박이란 항해에 사용되는 선박으로서 노 또는 주로 노만으로 운전하는 배 그리고 공용선은 제외한다고 규정하고 있다(일본 선박소유자책임제한법 제2조 제1호). 일본법에서 규정한 ‘선박’이란 해상법의 항해선과 해상법의 준용을 받는 선박과 같은 선박으로 해석하고 있다¹¹¹⁾.

109) 정영석, 앞의 책, 「해상법강의요론」, p.63.

110) 대법원 1998. 3. 25.자 97마2758 결정 참조

111) 時岡 泰, 谷川 久, 相良朋紀, 「船主責任制限法・油濁損害賠償法」, (東京: 商事法務研究會, 1979), p.26.

그리고 해상법의 책임제한규정은 항해선과 구조선에 적용하도록 규정한 것은 1976년 국제 해사채권 협약과 동일하다. 이 협약의 비준국은 국내입법으로 내국선에도 선박소유자의 책임제한 제도를 적용할 수 있다.

第4章 責任制限의 對象

第1節 責任制限을 主張할 수 있는 債務

I. 1976년 協약

1976年 協約은 責任制限債務의 範圍를 의미심장하게 擴張했다. 이 協約에서 들고 있는 ‘責任制限을 주장할 수 있는 債務’를 具體적으로 설명하기에 앞서, 주요한 변화를 들어 보면, 1976年 協約上의 責任制限債務는 ① 責任의 根據가 무엇이든 묻지 않고 責任이 制限된다(claims now qualify for limitation whatever the basis of liability may be)는 점과 ② 船上에서 또는 船舶의 運航이나 救助活動에 直接 關聯하여 발생한 債務라면 責任이 制限된다(claims now qualify for limitation if they arise on board or in direct connection with the operation of the ship or with salvage operation)는 점이다.¹¹²⁾

여기서“責任의 根據에 관계없다”는 것은 責任制限債務가 반드시 損害賠償債務이어야 한다는 것¹¹³⁾을 요건으로 하지 않고 償還請求權(recourse) 혹은 補償請求權(indemnity)으로 인한 것이라도 특정한 사항(제2조 제1항 d, e, f호)이 아니면, 船上에서 또는 船舶의 運航이나 救助活動과 直接 關聯된 것이기만 하면 確定的으로 責任이 制限된다는 것이다. 또 이 協약은 “船上에서 또는 船舶의 運航이나 救助活動과 直接 關聯해서 일어난 債務”와 관련, 人的損害와 物的損害의 原因에 대하여 매우 포괄적으로 정하고 있다.

1. 1976년 協약 제2조 제1항 a호

동협약 제2조 제1항 a호에서는 “船上에서 또는 船舶의 運航이나 救助活動에 直接 關聯해서 생긴 死亡·身體의 傷害 또는 財産의 滅失·毀損(港의 築造物·碇泊施設·可航水路 또는 航海補助施設의 毀損을 포함) 및 그 結果로 인하여 생기는 損失에 대한 債務”를 규정하고 있다.

1957年 協約은 責任制限을 “航海나 船舶의 管理 또는 貨物의 船積·運送·揚陸 또는 旅客의 乘船·運送·下船 중에 있는 行爲”에 制限시켰다. 위와 같은 制限은 “도조마루 事

¹¹²⁾ Patrick Griggs and Richard Williams, *op. cit.*, p. 13.

¹¹³⁾ Stonedale no.1(Owners of the *Dumb Barge*) v. *Manchester Ship Canal Co.* [1954] 1 Lloyd's Rep. 291.

件”과 같은 불행한 判決(unfortunate decisions)을 낳았고, 따라서 1976年 協約은 責任制限債務를 넓게 인정함으로써 이러한 問題를 解決하려고 한 것이다.¹¹⁴⁾ 그 결과 “船上에서 또는 船舶의 運航이나 救助活動과 直接 關聯된 事故와 그 結果로 인하여 생긴 損失”이라고 規定하였다. 그러나 1976年 協約은 “船舶의 運航 또는 救助活動에 直接 關聯된”이란 文句의 分명한 限界를 정하지 않았기 때문에 問題가 되고 있는데, 英國의 損害遠因主義(the doctrine of remoteness of damage)에 의해서 正해될 것으로 생각한다.¹¹⁵⁾

특히 海難救助에 따른 損害를 포함시킨 것은 救助作業이 매우 專門的이고 危險負擔이 큰 作業임에도 불구하고 “도조마루 事件”과 같은 判決이 나오에 따라, 救助活動을 保護해야 한다는 社會的 要求가 커졌기 때문이다.

2. 1976년 협약 제2조 제1항 b호

동협약 제2조 제1항 b호에서는 “海上運送中에 貨物·旅客 또는 手貨物の 延着에 의해서 생기는 損失에 대한 債務”를 규정하고 있다.

연착손해를 책임제한의 대상으로 하고 있는 점에 의미가 있으나, 연착으로 인한 손해액이 책임한도액을 초과하는 경우는 그리 흔하지 않을 것이므로 運送人이 실제 責任制限의 利益을 누리는 경우는 거의 없을 것이다.

3. 1976년 협약 제2조 제1항 c호

동협약 제2조 제1항 c호에서는 “船舶의 運航 또는 救助活動에 直接 關聯해서 생기는 非契約上의 權利의 侵害로 생긴 損害에 관한 債務”를 규정하고 있다.

1957年 協約 제1조 제1항 b호에서의 權利의 侵害로 인하여 생긴 債務를 더욱 制限하여 非契約的 權利侵害로 인한 債務로 規定하고 있다.

4. 1976년 협약 제2조 제1항 d호

동협약 제2조 제1항 d호에서는 “沈沒·難破·坐礁 또는 放棄된 船舶(船上의 모든 物件 포함)의 引揚, 除去, 破壞 또는 無害措置에 관한 債務”를 규정하고 있다.

이것은 責任있는 사람(person liable)과의 契約上의 報酬로 인한 債務를 제외한(제2조 제2항) 難破物の 處理에 관한 費用債權에 責任制限을 인정하는 것이다. 1957年 協約 제1

¹¹⁴⁾ Patrick Griggs and Richard Williams, *op. cit.*, p.14.

¹¹⁵⁾ *Ibid*, p.15.

조 제1항 c호와 같은 취지로 難破物除去에 관하여 法律에 의해 부과된 責任에 制限을 가하는 것인데 無害措置에 관한 債務에 대한 規定이 신설되었다.

海上交通安全과 海洋還境保存을 위하여 沈沒船 등의 處理에 대하여 船舶所有者에게 無過失責任을 지우는 나라가 많기 때문에 그 責任을 制限하려는 것이다(개항질서법 제26조, 제28조). 그러나 1976年 協約 제2조 제2항과 關聯하여 보면 責任制限을 받기 위해서 처음부터 沈沒船 등의 處理를 스스로 행하려고 하지 않을 가능성이 높다. 沈沒船 등의 處理는 海上交通安全과 海洋還境保護라는 公益的 또는 社會正義的 차원에서 반드시 必要한 措置이므로 迅速한 事後處理를 위한 行政法上的 規制와 함께 責任限度額을 超過하는 費用에 대한 基金의 造成이나 強制保險制度의 導入이 필요하다고 생각한다.

5. 1976년 협약 제2조 제1항 e호

동협약 제2조 제1항 e호에서는 “船積貨物の 除去, 破壞 또는 無害措置에 관한 債務”를 규정하고 있다. 責任있는 사람과의 契約에 의한 報酬를 제외한 船積貨物の 除去·破壞 또는 無害措置에 관한 費用債務에 責任制限을 인정한 것으로 1976年 協約에서 신설되었다.

최근 有害·有毒物質이 大量運送되고 기름·化學物質 등 광범위한 環境汚染(pollution)을 일으킬 위험이 있는 貨物이 海上運送되고 있으므로 運送 중의 船舶과 人命의 安全 및 環境保護를 위하여 이들 貨物을 除去·破壞 또는 無害措置하여야 할 경우가 생길 수 있을 것이고 이 때 들어가는 費用債務에 責任을 制限하는 것이다.

損害發生原因이나 損害를 일으킨 사람을 특별히 묻지 않고 있는데 이는 公益上的의 目的을 가지고 있음을 나타내는 것으로 생각한다.

6. 1976년 협약 제2조 제1항 f호

동협약 제2조 제1항 f호에서는 “이 協約에 의해서 責任制限의 對象이 되는 債務를 생기게 하는 損失을 防止하거나 最小化하기 위한 措置 및 그러한 措置를 취함으로써 생기는 損失에 관하여 責任있는 사람 이외의 사람이 請求하는 債務”를 규정하고 있다.

이것은 第3者가 취한 損害防止 또는 損害의 最小化로 말미암아 생긴 債權도 船舶所有

者責任制限의 對象임을 명시한 것이다.

船舶運航 또는 救助活動과 直接 關聯하여 생긴 損害에는 당연히 船舶所有者의 책임이 제한된다. 그리고 이러한 損害가 생기면 이를 防止하거나 損害의 擴大를 막고서 그 範圍를 줄이기 위한 措置가 취해지기 때문에 이로 말미암아 새로운 附隨的 損害와 費用이 들게 되는데 이러한 措置는 責任있는 船舶所有者나 救助者가 直接 實行하는 것이 아니고 專門的 技術을 가진 第三者가 수행하는 것이 일반적이다. 따라서 이들이 청구하는 損害나 비용에 관한 債務¹¹⁶⁾에 責任制限을 인정한다는 것이다.

이 號의 前段 文言이 “損失을 防止하거나 最小化하기 위하여 취한 措置와 관련하여 責任있는 사람 이외의 사람의 債務”(claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimize loss ……)로 표현하고 있는 것은 船舶所有者 등이 아닌 第三者의 損害防止 및 最小化措置에 의하여 생긴 債務임을 강조하기 위한 것이다.¹¹⁷⁾ 그러나 이 경우에도 第三者의 損害防止 또는 最小化 措置가 契約에 의하여 취해진 때에는 船舶所有者는 約定報酬의 範圍 內에서 責任制限을 주장하지 못한다(제2조 제2항). 第三者에 의한 損害防止 또는 最小化措置에 의한 債權에 대하여 다음의 要件을 충족시킨 때에만 船舶所有者 등은 責任의 制限을 받는다.¹¹⁸⁾

- ① 損害防止 또는 最小化措置를 취한 損失은 責任이 制限되는 債權이어야 한다.
- ② 責任制限債權은 損害防止 또는 最小化措置에서 생긴 費用 또는 그러한 措置에서 생긴 追加損失에 관한 것이어야 한다.
- ③ 契約에 의하여 第三者가 취한 措置에 관련한 債權이 아니어야 한다(제2조 제2항).

7. 1976년 협약 제5조

동협약 제5조에서는 “相計 후의 殘額債務(counterclaims)”를 규정하고 있다.

제5조는 “이 協約에 의한 責任制限權者가 債權者에 대해서 同一事故로 생긴 債權을 가지는 때에는 雙方의 債權은 相計하는 것으로 하고, 이 協約은 相計 후의 殘額에 대해서만

¹¹⁶⁾ 그 취지로 보아 해상보험상의 損害防止約款(sue and labour clause)과 같은 종류의 채권이다. : Robert H. Brown, *Marine Insurance*, Vol. 1, 4th ed. (London : Witherby, 1978), pp. 129~132.

¹¹⁷⁾ 원초안은 : (f)claims in respect of measures taken in order to avert or minimize loss for which the person liable……로 표현하여 일반적인 방지·최소화 조치의 債權으로 명시하였으나 船舶所有者 자신의 비용에 대하여 責任制限을 할 수 있다는 모순점이 제기되어 現行 規定으로 바꾼 것이다.

¹¹⁸⁾ Patrick Griggs and Richard Williams, *op. cit.*, p.19.

適用한다”라고 規定함으로써, 1957年 協約 제1조 제5항과 같은 입장을 취하고 있다. 주로 雙方過失衝突의 경우에 適用되는 일이 많을 것이다. 특히 雙方過失衝突에 있어서는 單一責任主義를 취하고 있는 것으로 보인다.¹¹⁹⁾

II. 미국 선주책임제한법

선박이나 선박소유자와 관련된 사고로 인한 손해배상채권은 衝突로 인한 손해, 人的 손해, 積荷의 損害를 포함한 物的損害 모두 책임제한이 가능하고, 海難救助料債權도 책임제한을 받는다.¹²⁰⁾ 책임제한대상 채권의 범위를 넓게 인정하는 미국판례의 태도는 책임제한을 할 수 있는 손해의 범위를 광범위하게 규정하고 있는 선박소유자책임제한법 제 183(a)조의 문언과 일치한다. 1984년에 신설된 동법 제189조는 책임제한권을 선박소유자의 모든 債務와 責任에까지 확장하였다.

하터法(Harter Act)과 美國海上物件運送法 (U. S. Carriage of Goods by Sea Act, 약칭 U. S. Cogsa)은 적하의 손해에 대한 면책과 책임을 다루면서 운송인의 책임제한의 권리를 특별히 규정하고 있다. 따라서 선박소유자가 이러한 법들이나 화재조항(Fire Statue, 46 U.S.C. 제182조)에 규정된 완전면책이 불가능하더라도 책임제한을 주장할 수 있다.¹²¹⁾

현행 미국 선주책임제한법의 규정에서는 선주책임제한을 받을 수 있는 채무에 관한 종류의 열거를 하지 않고 있지만, 1976년 협약에 영향을 받은 미국해법회의 1979년 선주책임제한법 개정안에 따르면 구체적으로 선주책임제한을 받을 수 있는 채권의 종류를 열거하고 있다. 참고적으로 그 내용을 언급하면 다음과 같은 바, 1976년 협약과 상당부분 유사하다.

책임제한이 가능한 채권(1979년 선주책임제한법 개정안 제2조)

(a) 船上에서 발생하거나 또는 선박의 운항 또는 구조활동에 직접 관련하여 발생한 사망, 상해 또는 재산의 멸실 또는 손상 및 그 결과로 해서 발생하는 손실에 관한 채

119) 정영석, 앞의 논문, p.58

120) Metropolitan Redwood Lumber Co. v. doe, 223 U. S. 365, 32 S. Ct. 275, 56 L. Ed. 473(1912)참조:

미국선주책임제한절차법과 관련하여서는 송상현·김현, 앞의 책, 161.이하 참조

121) 송상현·김현, 위의 책, p.163. 각주1)참조

권

- (b) 화물, 여객 또는 수하물의 해상운송의 지연에 의한 손실에 관한 채권
- (c) 선박의 운항 또는 구조활동에 직접 관련해서 발생하는 권리의 침해에 의한 그 외의 손실에 관한 채권
- (d) 침몰, 난파, 좌초 또는 放棄되어진 선박(선상에 있거나 존재하고 있는 모든 물건을 포함)의 인양, 제거, 파괴 또는 無害化 處理에 관한 채권
- (e) 선적화물의 제거, 파괴 또는 무해화 처리에 관한 채권
- (f) 이 법률에 따라서 자기의 책임에 대해 제한하는 것이 가능한 자를 위한 손실을 피하거나 또는 최소화를 위해 행하여진 조치 및 그 조치에 의한 손실에 관하여 책임을 부담해야할 자 이외의 자의 채권

III. 한국 상법

선박소유자 등은 다음에 열거하는 債務에 대해서는 청구 원인의 여하를 불문하고 상법 제747조에 규정한 금액을 한도로 책임을 진다(상법 제746조 본문). 여기서 ‘청구원인의 여하에 불구하고’(however founded)란 責任制限債務는 債務不履行으로 인한 것이든 不法行爲로 인한 것이든 묻지 아니하고 제한된다는 의미로서 종래의 請求權競合論의 논쟁의 여지를 없앴다.¹²²⁾

선박소유자 등은 사고를 단위로 모든 制限對象債務에 대한 책임을 責任限度額으로 제한할 수 있으므로 각 債權은 責任制限額에 대하여 비율로 경합한다(상법 제747조 제3항).

1. 상법 제746조 제1호

상법 제746조 제1호에서는 선박 내에서 또는 운항과 관련하여 생긴 인적·물적 손해에 관한 채무에 관하여 규정하고 있다. 즉, 선박 내에서 또는 선박의 운항과 직접 관련하여

¹²²⁾ 1991년 12월 31일 상법 개정 전의 판례에 의하면 선박소유자책임제한은 채권자가 선박소유자에게 계약상의 책임을 묻는 경우에만 적용되었고, 不法行爲 책임을 묻는 경우에는 적용되지 않았으나 현재는 선박 충돌과 같은 사고에도 적용된다(대법원 1995. 6. 5. 95마325결정참조)

발생한 사람의 사망, 신체의 상해 또는 (그 선박 이외의) 물건의 滅失 또는 毀損으로 인하여 생긴 손해에 관한 債務는 제한된다(상법 제746조 제1호). 당해 선박 상에서 생긴 인적·물적 손해가 여객 또는 선적 운송물이면 그것은 주로 債務不履行에 의한 損害賠償債務이고, 당해 선박 외에서 생긴 인적·물적 손해이면 대부분 不法行爲에 의한 損害賠償債務이 될 것이다. 당해 선박 외에서 생긴 債權이 制限債務가 되기 위해서는 선박의 운항에 직접 관련하여 생긴 손해에 의한 것이어야 한다.

선박 내에서 생긴 손해란, 예컨대 승객이나 전송하기 위하여 나온 사람, 하역인부의 死傷 또는 積荷, 手荷物, 荷役施設의 滅失·毀損 등으로 인한 손해를 말한다. 그러나 운항과 직접 관련이 없는 손해, 예컨대 어선 상에서 어로 작업에 의하여 생긴 손해는 선박 내의 손해라도 책임이 제한되지 않는다¹²³⁾. 선박 외에서의 손해란 그 선박 자체에 대한 손해를 제외하고, 예컨대 선박의 충돌의 경우 상대방 선박의 승객, 선원, 선체, 적하, 어업 시설 등에 대한 손해를 말한다. 港의 축조물, 정박 시설, 수로 또는 선로 시설 등에 대한 손해도 운항과 직접 관련된 것이면 이에 포함된다고 본다. 운항 도중 수리 혹은 검사 중인 선박도 운항중인 선박으로 보아야 할 것이다.

2. 상법 제746조 제2호

상법 제746조 제2호에서는 운송물·여객 등의 운송지연에 관한 채무에 관하여 규정하고 있는데, 운송물, 여객 또는 수하물의 운송의 지연으로 인하여 생긴 손해에 관한 채무도 책임이 제한된다(상법 제746조 제2호). 運送遲延으로 인하여 생긴 손해에 관한 책임을 제한하지 않는다면 운송물 멸실의 경우보다 책임이 무거워질 우려가 있어 마련된 규정이다. 물건 운송의 경우 운송 지연에 관하여는 상법 제789조의2(운송인의 책임제한)도 동시에 적용된다.

3. 상법 제746조 제3호

상법 제746조 제3호에서는 기타 타인의 권리 침해로 인하여 생긴 채무에 관하여 규정하고 있는데, 상법 제746조 제1호 및 제2호 이외에 선박의 運航과 직접 관련하여 발생한

¹²³⁾ 정영석, 앞의 책, 「해상법강의요론」, p.64.

계약상의 권리 이외의 타인의 권리의 침해로 인하여 생긴 손해에 관한 채무에 대하여도 책임이 제한된다(상법 제746조 제3호). 예컨대, 선박의 운항과 관련하여 어업권 침해, 타 선박 내의 매점의 영업권 침해나 타 선박의 입출항 방해로 인한 損害賠償債務 등 불법행위로 인한 채무, 또는 開港秩序法 등 법률의 규정에 의한 행위로 인한 채무가 이에 해당된다. 그러나 그 타인과의 계약상의 債務不履行責任은 제한되지 않는다¹²⁴). 선박의 운항과 관련이 없는 채무는, 예컨대 선하증권과 관련된 채무도 그것이 불법행위에 기한 것일 지라도 책임제한이 되지 않는다.

4. 상법 제746조 제4호

상법 제746조 제4호에서는 손해방지조치에 관한 채무 및 조치의 결과 생긴 손해에 관한 채무에 관하여 규정하고 있다. 그 내용을 보면, 상법 제746조 제1호부터 제3호까지에서 규정한 責任制限債務의 원인이 된 손해를 방지 또는 경감하기 위한 조치에 관한 채무 또는 그 조치의 결과로 인하여 생긴 손해에 관한 채무도 책임제한의 대상이 된다(상법 제746조 제4호). 이는 선박소유자 또는 그의 使用人이 損害防止措置 등을 취한 것에 의하여 생긴 2차적 손해이다.

5. 상법 제752조의2 제1항 및 제750조 제1항 제3호

상법 제752조의2 제1항과 제750조 제1항 제3호에서는 해양사고 구조자 등의 책임제한에 관하여 규정하고 있는데, 해양사고 구조자 및 그 사용자의 救助活動에 직접 관련하여 발생한 채무에 대한 책임도 제한된다(상법 제752조의2 제1항, 제750조 제1항 제3호).

구조활동과 직접 관련하여 발생한 채무란, ① 구조 활동으로 인하여 생긴 인적 또는 물적 손해로 인한 채무, ② 구조 활동에 직접 관련하여 발생한 권리 침해로 인하여 생긴 손해로 인한 채무, ③ 위 ①과 ②의 損害防止措置費用 및 이 防止措置로 인하여 생긴 손해에 관한 채무 등을 말한다. 그러나 救助料債務는 책임제한의 대상이 아니다(상법 제748조 제2호).

6. 입증책임

우리상법은 입증책임과 관련하여 아무런 명문규정을 두고 있지 않으므로, 입증책임의

¹²⁴ 정영석, 앞의 책, 「해상법강의요론」, p.65.

일반원리에 따라, 책임제한을 받고자 하는 선박소유자 등이 채권자의 채권이 상법 제746조의 채권에 해당한다는 점을 입증하여야 할 것이다¹²⁵⁾.

第2節 책임제한을 주장할 수 없는 채무

I. 1976년 協約

1976년 協約에서는 船舶運航 및 救助作業에 直接 關聯하여 생긴 債務에 대하여는 責任이 制限되지만, 그 중에서 특히 5종의 債務를 지정하여 責任制限을 排除한다. 이들은 이미 다른 協約에 의하여 責任이 制限되어 있거나, 다른 형태로 責任制限의 效果를 이미 얻고 있거나, 또는 다른 사람의 行爲로 인하여 船舶所有者 등이 直接的으로 利益을 얻고 있어 衡平上 責任을 制限할 수 없는 債務이다.

1. 1976년 協約 제3조 a호

동협약 協約 제3조 a호에서는 救助 또는 共同海損分擔을 위한 債務에 관하여 규정하고 있는데, 1957년 協約 제1조 제4항 a호와 같은 취지, 즉 2중으로 責任制限의 效果를 가져와서는 안된다는 衡平의 原則에 따라 責任制限을 排除한다.

責任制限을 할 수 없는 救助者와 共同海損分擔金은 救助者 또는 共同海損分擔債務者가 船舶所有者에게 直接 請求한 債權으로서, ① 救助者가 救助報酬로서 請求한 救助의 直接 債務(제3조 a호) ② 共同海損分擔債務자가 負擔해야 할 共同海損分擔金에 의한 直接 債務(제3조 a호) ③ 沈沒船·難破船·坐礁船 또는 拋棄船 및 이들 船上에 있는 모든 物件 및 運送物을 引揚·除去·破壞 또는 無害措置하기 위한 報酬로서 第三者가 請求한 契約上의 債務(제2조 제2항) ④ 船舶所有者가 責任制限을 주장할 수 있는 損失과 관련하여 第三者가 행한 損害防止 및 最小化措置에 대한 報酬로서 契約上의 債務(제2조 제2항)를 들 수 있다¹²⁶⁾.

그러나 船舶所有者가 아닌 第三者, 예컨대, 貨主가 救助料 또는 共同海損分擔金을 支給

¹²⁵⁾ 최기원, 앞의 책, p.824.

¹²⁶⁾ 정영석, 앞의 논문, p.70.

한 후 이를 運送契約의 違反으로 보고 船舶所有者에게 損害賠償請求를 할 때에는 船舶所有者는 責任制限을 주장할 수 있다.¹²⁷⁾

2. 1976년 협약 제3조 b호

동협약 협약 제3조 b호에서는 1969年 “기름汚染損害에 대한 民事責任에 관한 國際協約 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damages)” 또는 發效 중인 同 協約의 改正條項이나 同 議定書에서 의미하는 기름汚染損害에 대한 債務에 관하여도 規정을 두고 있다.

오일탱커가 기름 輸送 중 坐礁(stranding)·衝突(collision) 등 海難이나 기타의 原因으로 인하여 기름汚染損害를 일으킨 경우에도 原則적으로 1976年 協約을 적용한다(제2조 제1항 c호, e호). 그러나 債務가 발생한 國家가 1969年 ‘기름汚染損害에 대한 民事責任에 관한 國際協約’의 締約當事國인가를 묻지 않고¹²⁸⁾, 同 改正條項 또는 議定書가 定議하는 기름汚染損害에 대하여는 特別法優先의 原則에 의하여 1976年 協約上의 責任制限을 排除하고 1969年 協約에 따라서 責任을 진다.¹²⁹⁾ 단, 그러한 오일탱커를 救助하다가 생긴 二次的 損失(consequential loss)로서 1969年 協約의 적용을 받지 못하는 債務가 있으면 1976年 協約에 따른 責任制限을 할 수 있다.

3. 1976년 협약 제3조 c호

동협약 협약 제3조 c호에서는 原子力損害에 대한 責任制限을 規制·禁止하는 國際協約 또는 國內法の 적용을 받는 債務에 관하여 規定하고 있다.

原子力損害의 重大성에 비추어 볼 때 責任制限에 관한 一般協約을 적용함은 적당하지 않다고 보고 이 規定을 두고 있다.

우리나라에서는 이를 責任制限에서 除外시켜야 할 현실적 요청이 없었을 뿐 아니라, 원자력손해배상법(1969. 1. 24. 법률 제2094호로 제정)이 시행중에 있었으므로 이 조약과 관련한 특별한 입법이 없었으나¹³⁰⁾, 1999년 2월 5일 상법을 개정하여 원자력손해를 책임제

¹²⁷⁾ Patrick Griggs and Richard Williams, *op. cit.*, pp. 20~21.

¹²⁸⁾ 우리나라에서도 1978년 3월 18일부터 국내적 효력이 발생하였고, 1992년 12월 8일에는 국제기금협약에 가입하였다, 유류손해와 관련하여서는 유류오염손해배상보장법이 적용된다.

¹²⁹⁾ 동 협약은 뒤에서 보는 바와 같이 嚴格責任主義를 바탕으로 선박소유자에게 책임을 묻고 있다.

¹³⁰⁾ 정찬형, 앞의 책, p.746.; 박홍진, “선박소유자 책임제한제도에 관한 연구”, 법학석사학위논문, 원광대

한대상 채무에서 제외하고 있다(상법 제748조 제5호)

4. 1976년 협약 제3조 d호

동협약 협약 제3조 d호에서는 原子力損失에 관한 原子力船所有者에 대한 債權에 관하여 규정하고 있다. 이 規定에 의해서, 原子力船에 의한 原子力損害는 1976年 協約下에서는 責任이 면제될 수 없다. 반면 1962年 “原子力船運航者の 責任에 관한 協約 (Convention on the Liability of Operatore of Nuclear Ship)”은 그러한 損害에 대하여 責任制限을 許容하는 規定을 가지고 있다.¹³¹⁾

5. 1976년 협약 제3조 e호

동협약 협약 제3조 e호에서는 船舶所有者 또는 救助者와 그들의 使用人 사이의 勤勞契約을 규제하는 法律에 의해서 船舶所有者 또는 救助者가 그러한 債務에 대하여 責任制限을 할 수 없는 경우 또는 그러한 法律에 의하여 1976年 協約 제6조가 規定하는 責任限度額 이상으로 責任을 制限하는 것만이 許容되는 경우에, 船舶所有者 또는 救助者の 使用人 및 그들 使用人の 相續人·被扶養者 기타 그러한 債權을 행사할 수 있는 사람의 債權을 규정하고 있다. 勤勞契約을 規制하는 制定法에서 規定된 責任限度가 1976年 協約에 언급된 責任限度額보다 더 높은 限度를 정하는 경우, 또는 전혀 責任을 制限하지 않는 경우에는 그러한 勤勞契約下에서 생기는 債權에 대해서는 協約上의 責任制限規定을 적용하지 않는다는 것이다. 그리고 但書規定의 해석상 勤勞契約을 規制하는 法律이 協約보다 더 높은 限度를 정해 놓은 경우에만 적용이 되고, 당사자의 약정으로 더 높은 限度를 설정하는데 지나지 않는 경우에는 적용이 되지 않는다고 보아야 할 것이다.

이 規定의 基本原則은 1957年 協約에서와 같지만, 그 文句는 1957年 協約 第1條 第4項 b號의 것보다 더 嚴格하다고¹³²⁾ 볼 수 있다. 또 救助者와 救助者の 使用人 사이에 締結된 契約에 따라 救助者の 使用人 또는 그를 대신하는 사람이 請求하는 債務에 대해서도 明文으로 責任制限을 排除하고 있는 것이 변화된 점이다.

학교 대학원, 1995. 10., p.97.이하

¹³¹⁾ Patrick Griggs and Richard Williams, *op. cit.*, p.22.

¹³²⁾ *Ibid.* pp.22~23.

II. 미국 선주책임제한법

다음의 몇 가지 채권은 선주책임제한법이 적용되지 않으므로 책임제한을 받지 않는다¹³³⁾. 예컨대 선박소유자에게 고용된 사람에게 지급될 賃金(46 U.S.C. 189조), 선원의 傷病補償(maintenance and cure)채권도 위와 같은 원리로 책임제한을 받지 않는다.¹³⁴⁾ 적하의 손해에 관한 책임제한권은 허용될 수 없는 離路로 인한 손해가 발생한 경우에는 상실된다.¹³⁵⁾ 형평의 관념상 先給運賃의 반환청구권은 책임제한을 받지 않지만¹³⁶⁾, 物品運送契約(contract of affreightment)에서 적하가 선적되면 운임을 취득(earned)한 것으로 본다고 규정하고 있으면 책임을 제한할 수 있다. 운임은 責任制限基金의 일부로 편입된다.¹³⁷⁾

선박소유자와의 個人的 契約(personal contracts)에 의해서도 책임제한의 예외가 인정된다.¹³⁸⁾ 이는 선박소유자가 개인적 통제하에 있는 작업이나 이행을 약속하였다면 그 履行에 過失이 있을 때 책임을 제한할 수 없도록 하여야 한다는 이념에 기초한 형평법상의 원칙이다. 따라서 선박소유자가 용선계약을 체결하고 명시적 또는 묵시적으로 선박의 감항능력을 담보한 경우, 堪航能力 不存在로 인한 선박침몰에 대한 용선자의 청구에 대해 책임제한을 주장할 수 없고¹³⁹⁾, 마찬가지로 선박소유자는 자신을 위하여 체결된 계약에 따른 救助料債權 또는 曳引料債權에 대해서는 책임을 제한할 수 없다. 그러한 의무는 선박의 의무가 아니라 선박소유자 개인의 계약으로 인한 것이기 때문이다.¹⁴⁰⁾ 그러나 개인적 계약여부의 판단기준은 단순히 선박소유자가 개인적으로 계약을 체결하였느냐가 아니라 의무이행이 代理人이나 被傭者에게 위임할 수 없어 선박소유자가 개인적으로 이행해야 하는지 여부이다. 따라서 선박소유자가 개인적으로 용선계약을 체결한 경우 曳引料支給債務의 이행이 선박의 선장이나 선원에게 위임되었다고 볼 수 있는 경우에는 책임을

133) 자세한 것은 송상현·김현, 앞의 책, p.162.이하 참조

134) 송상현·김현, 위의 책, p.162.

135) 구체적 사례에 대하여는 위의 책, p.162. 각주9)참조.

136) *In re Liverpool & Great Western Steam So.*, 3 Fed. 168(S. D. N. Y. 1880): 위의 책에서 재인용.

137) *Linea Sud-Americana v. 7,295.40 Tons of Linseed*, 29 F. Supp. 210(S. D. N. Y. 1939), affirmed 108 F. 2d 755(2d Cir. 1940): 위의 책에서 재인용.

138) *Richardson v. Harmon*, 222 U. S. 96, 32 S. Ct. 27, 56 L. Ed. 110(1911)참조: 위의 책에서 재인용.

139) *Pendleton v. Bennerline*, 246 U. S. 353, 38 S. Ct. 330, 62 L. Ed. 770(1918); *Cullen Fuel Co. v. W. E. Hedger, Inc.*, 290 U. S. 82, 54 S. Ct. 10, 78 L. Ed. 189(1933); 위의 책에서 재인용.

140) *Great Lakes Towing Co. v. Mill Transportation Co.*, 155 Fed. 11(6th Cir. 1907); 위의 책에서 재인용.

제한할 수 있다.¹⁴¹⁾ 船舶抵當契約도 책임제한의 적용을 받지 않는다.¹⁴²⁾

難破法에 의하여 미국정부가 難破物除去費用을 청구하는 경우 책임제한을 받지 않는데 이는 책임제한이 난파법의 입법취지와 양립될 수 없기 때문이다.¹⁴³⁾ 州法에 의거한 汚染損害賠償請求에 대해서는 책임을 제한할 수 있으나 연방법에 의거한 오염손해배상청구에 대하여는 책임을 제한할 수 없다¹⁴⁴⁾.

현행 미국 선주책임제한법의 규정에서는 선주책임제한을 받을 수 없는 채무에 관한 종류의 열거를 하지 않고 있지만, 1976년 협약에 영향을 받은 미국해법회의 1979년 선주책임제한법 改正案에 따르면 구체적으로 선주책임제한을 받을 수 없는 채권의 종류를 구체적으로 열거하고 있는데, 그 내용은 다음과 같다.

책임제한이 가능하지 않은 채권(1979년 선주책임제한법 개정안 제3조)

(a) 구조 또는 공동해손의 분담에 관한 채권

(b) 原子力事故로부터 발생한 채권

(c) 미합중국이 당사자이고 연방제정법 또는 국제協約이 그와 같은 채권에 대해서 개별적인 책임제한방식을 설정하고 있는 경우에, 연방제정법 혹은 국제協約 하에서 발생하는 선박으로부터의 기름 또는 유해물질의 폐기에 관련하는 채권

(d) 1899년 하천항만법(River and Harbors Act of 1899, 33 U.S.C. 401 et seq) 또는 앞의 제정법을 수정하거나 보충한 법률에 의한 채권을 규정하고 있고, (a), (b), (c)항은 1976년 국제협약과 내용이 유사하다.

¹⁴¹⁾ *The Soertad*, 257 Fed. 130(S. D. N. Y. 1919); *Signal Oil & GAs Co. v. The Barge W-701*, 654 F.2d 1164(5th Cir. 1981); 송상현·김현, 앞의 책, p.163.에서 재인용.

¹⁴²⁾ *Petition of Zebroid Trawling Corp.*, 428 F. 2d 226(1st Cir. 1970); 위의 책에서 재인용

¹⁴³⁾ *In re University of Texas Medical Branch(The Ida Green)*, 557 F. 2d 438(5th Cir. 1977); 위의 책에서 재인용

¹⁴⁴⁾ 미국 유류오염방지법(OPA1990)은 각 주법에 위 법을 적용하거나 효력을 배제할 수 있는 유보조항을 두고 있다.

Ⅲ. 한국 상법

1. 사용자 등의 직무와 관련된 채무

선장, 해원 기타의 사용자으로서 그 직무가 선박의 업무에 관련된 자 또는 그 상속인, 피부양자 기타의 이해관계인에 대한 채무에 대하여도 책임이 제한되지 않는다(상법 제 748조 제1호). 이는 사용자 등에 대한 사회보장적 측면을 고려한 것이다.

2. 해양사고구조 또는 공동해손분담에 관한 채무

해양사고구조에 관하여는 상법 제5편 제7장에, 공동해손 분담에 관하여는 제5장에 각각 독자적으로 책임 한도를 정하는 규정을 두고 있으므로 이들 채무에 대한 책임은 제한 대상에서 제외되었다(상법 제748조 제2호). 또 구조료 채무가 제한된다고 하면 구조활동이 위축될 우려가 있고, 공동해손 분담 채무의 경우는 선박소유자와 각 積荷利害關係人이 동등한 취급을 받아야 할 것이며, 선박소유자만이 책임제한의 혜택을 받아서는 아니 되기 때문이다.

3. 유류오염손해에 관한 채무

1969년 11월 29일 성립한 “油類汚染損害에 대한 民事責任에 관한 國際協約”(1979년 3월 18일 韓國發效) 또는 동 협약의 改正條項(1984년, 1992년 개정)이 적용되는 油類汚染損害에 관한 채무는 책임이 제한되지 않는다(상법 제748조 제3호). 이 협약의 책임제한 규정이 상법의 特別法이기 때문이다. 이 협약은 “油類汚染損害賠償保障法”으로 수용되어 상법의 특별법으로 적용되고 있다¹⁴⁵⁾.

4. 침몰, 난파물 등의 제거 등에 관한 채무

沈沒, 難破, 坐礁, 遺棄, 기타 海洋事故를 당한 선박 및 그 선박 안에 있거나 있었던 적하 기타의 물건의 引揚, 除去, 破壞 또는 無害措置에 관한 채무에 대한 책임은 제한되지 않는다(상법 제748조 제4호). 본래 이러한 조치는 海上交通安全法(제9조 제1항), 開港秩序法(제26조 제1항) 등에 의거하여 선박소유자 등이 하여야 한다. 선박소유자 등이 이를 할 수 없으면 국가가 代執行한 후 그 비용을 求償請求하게 된다. 이 때 국가의 求償權은

¹⁴⁵⁾ 유류오염손해와 관련하여서는 제6장에서 살펴본다.

법률에 기한 債權이지 損害賠償債權이 아니므로 제한될 수 없다¹⁴⁶⁾.

1957년 航海船所有者制限協約이나 1976년 海事債權責任制限協約 모두 制限債務에 속하는 것으로 규정하고 있지만, 다른 한편 각 국이 국내법화 할 때에 이것이 責任制限債務가 되는 것에 대해서는 협약에 구속되지 않는 留保도 인정되고 있다.

5. 원자력손해에 관한 채무

原子力損害에 관하여는 1962년 “原子力運航者の 責任에 관한 協約”이 성립되어 있고, 이 협약에 의하여 책임이 제한된다. 우리나라는 아직 이에 가입하지 아니하였으나, 가입에 대비하여 책임제한채무에서 제외하였다(상법 제748조 제5호). 한편, 원자력손해와 관련하여서는 원자력손해배상법이 시행되고 있다.

6. 立證責任

선박소유자 등이 책임제한 채권이라는 점을 입증하면, 채권자가 그 채권이 상법 제746조 단서 또는 748조 소정의 책임제한이 배제되는 경우에 해당한다는 점을 입증하여야 한다¹⁴⁷⁾.

第3節 責任制限阻却事由

I. 1976년 협약

1976년 協約에서는 ‘責任있는 사람(the person liable)’ 본인의 作爲 또는 不作爲로 인하여 생긴 損失이 그러한 損失을 惹起시킬 의도로 또는 그러한 損失이 생길지도 모른다는 事實을 認知하고 무모하게 저질러졌다는 것이 證明되면 責任있는 사람은 자기의 責任을 制

¹⁴⁶⁾ 대법원 2000. 8. 22. 선고 99다9646판결은 선박소유자에게 해상안전, 환경보전 등 공익목적으로 법령상 선박소유자에게 제거의무가 부과된 경우에 한하여 난파물제거채권에 대한 책임제한을 주장할 수 없고, 위와 같은 의무를 부담하는 선주가 자신의 의무를 이행함으로써 입은 손해를 가해선박에 구상하는 채권은 난파물제거채권이 아니므로 책임제한의 대상이 된다고 한다.

¹⁴⁷⁾ 최기원, 앞의 책, p.824.

限할 權利를 갖지 못한다(위 협약 제4호). 이는 선주책임제한제도가 선주의 보호라는 측면이 강하기 때문에 위와 같은 경우에 까지 책임제한을 인정하는 것은 형평의 원칙에 어긋나기 때문이다¹⁴⁸⁾

1957年 協約에서는 “損失을 일으키는 事故가 船舶所有者의 故意·過失(the actual fault or privity of the owner)에서 생긴 경우”를 제외하고는 協約의 規定에 따라서 責任制限을 할 수 있었다. 그러나 1976年 協約에서는 “故意로 또는 不注意하게, 그리고 그러한 損失이 일어날 지도 모른다는 것을 알고서 저지른” 損失에 대하여 ‘責任있는 사람 本人의’ 作爲 또는 不作爲로부터 생긴 損失이라는 점에 대한 立證(proof of loss resulting from the “personal act or omission” of the person liable for the loss which was “committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result”)이라고 규정하고 있다. 그런데 위 제4조의 문구가 다른 協約上 文句와 비슷한 점이 있어서 해석상 많은 어려움을 가져온다.¹⁴⁹⁾

1. 責任있는 사람 本人의 作爲 또는 不作爲(“personal” act or omission of the “person liable”)

責任있는 사람(the person liable)이란 船舶所有者·傭船者·船舶管理人·船舶運航者·救助者, 責任保險者 또는 그의 行爲에 대하여 船舶所有者, 救助者가 責任을 져야 하는 그 밖의 모든 사람을 말한다(제1조). 그런데 “本人”의 行爲(the “personal” act)에 대하여 責任制限을 排除하기 때문에, 제1조에 規定된 責任있는 사람 중, 어떤 사람에게 責任制限이 排除되는 사유가 생겼더라도 그 밖의 다른 責任있는 사람들에게는 責任制限이 반드시 排除된다고 볼 수는 없다.

1976年 協約은 責任制限이 排除되는 것은 오직 責任있는 사람 “本人”의 作爲 또는 不作爲(only the “personal” act or omission of the person liable)라고 명시하고 있다. 그러나 法人의 경우에, 누구의 作爲 또는 不作爲가 본인의 作爲 또는 不作爲로 다루어 질 것인가를 생각해야 할 필요가 있다. 이와 관련 英國에서는 해석론상 “ALTER EGO”原則이 適用되는데, 이는 法人이 責任을 지는 단순한 使用人이나 代理人이 아니라, 그의 行爲가 바로 法人 자신의 行爲이기 때문에, 法人이 責任을 져야 할 사람의 作爲 또는 不作爲에 대

¹⁴⁸⁾ 최기원, 앞의 책, pp.824~825.

¹⁴⁹⁾ Patrick Griggs and Richard Williams, *op. cit.*, pp.25~27.

하여 責任을 져야한다는 것이다. 우리나라에서도 이와 마찬가지로 業務執行機關 또는 代表機關의 行爲는 물론 船舶會社의 海務監督과 같은 船舶의 維持·保存에 部分的 包括代理權을 갖고 있는 使用人の 行爲도 역시 本人의 作爲·不作爲로 보아야 할 것이다. 그러나, 대표권이 없는 업무집행이사 또는 社員이외의 자의 故意 등은 船主의 고의 등으로 보지 않는 것이 합리적이다.¹⁵⁰⁾

2. 損失(loss)

그러한 損失(such loss)은 제1조에서 들고 있는 物的損害와 人的損害를 網羅한 概念으로서, 일반적으로 일어날지도 모른다고 알려져 있는 것과 同種의 損害임이 立證되어야 한다.¹⁵¹⁾ 그러한 損失을 일으킬 意圖(intent to cause such loss)란 責任있는 사람 自身이 적극적으로 그 損失을 意圖했다는 것이 立證되어야 한다.

“不注意하게 그리고 그러한 損失이 일어날지도 모른다는 것을 알고서(recklessly and with knowledge that such loss would probably result)”라는 文句는 未必的 故意를 의미한다.

1957年 協約은 法廷地法(lex fori)에 의하여 立證責任을 지도록 하는 明文規定을 두었으나(제1조 제6항), 1976年 協約은 이에 대하여 아무런 언급이 없다. 그러나 해석상 責任制限의 對象債務가 船舶所有者 등의 責任있는 사람의 歸責事由로 일어났음이 立證되지 않으면 그 債務에 대한 責任이 확정적으로 制限된다고 본다. 따라서 責任制限의 排除를 주장하는 사람이 立證責任을 진다고 해석함이 타당하다고 보겠다.

II. 美國 船主責任制限法

1. 船舶所有者의 惡意(Privity or knowledge)

미국 선주책임제한법은 선박소유자가 손해의 원인이 된 과실에 대해 악의가 없는 (...without his privity or knowledge...)경우에만 책임을 제한할 수 있다고 규정한다(46

¹⁵⁰⁾ 최기원, 앞의 책, p.825.

¹⁵¹⁾ Patrick Griggs and Richard Williams, *op. cit.*, pp.30~32.

U.S.C 제183(a)조). 그러므로 선박소유자의 책임제한가능여부의 판단을 위하여는 ① 어떤 과실이나 不堪航性이 사고를 일으켰는지, ② 선박소유자의 위와 같은 행위에 대한 惡意가 존재하는지 여부를 살펴야 한다.¹⁵²⁾ 선박소유자가 회사인 경우 항구현장인원 (shoreside personnel)을 포함한 관리자(managing agent)·임원(officer)·감독자 (supervising employee)의 악의를 의미한다.¹⁵³⁾ 공동소유의 경우에는 공유자 개인마다 별도로 악의의 존재여부를 조사하여야 한다.¹⁵⁴⁾

2. 惡意의 判斷基準

채권자들은 책임제한을 주장하는 선박소유자에 대하여 그와 같은 권리를 제한하기 위하여 자주 선박소유자의 악의에 관한 항변을 하고 이는 어느 소송에서나 마찬가지로 일 것이다. 이와 관련 최근의 미국법원은 책임제한법에 따른 책임제한을 허용하는 경향을 보이고 있으나,¹⁵⁵⁾ 적하손해와 오염손해의 경우에 보다 엄격하게 선박소유자의 악의여부를 판단한다¹⁵⁶⁾. 악의의 존재여부에 대하여는 '합리적인 인간(resonable man)'을 기준으로 선박소유자가 ① 실제로 알고 있었거나 ② 합리적인 조사를 했더라면 알 수 있었거나 알았어야 했을 경우에 악의가 존재하는 것으로 판단한다.¹⁵⁷⁾ 특히 선박소유자나 선박소유자를 위해 행위하는 사람이 주어진 상황에서 합리적으로 행동했는가 여부를 판단한다. 인적 손해의 채권자에 대한 책임제한에 있어서 선장의 악의는 확정적으로 선박소유자의 악의로 간주되나 재산상 손해의 채권자에 대해서는 그러하지 아니하다.¹⁵⁸⁾

152) 송상현·김현, 앞의 책, p.157.: 구체적 사례는 위의 책, 각주7)참조

153) 회사가 선박소유자인 경우 관리권을 위임받은 사람의 악의는 회사의 악의로 간주된다: 위의 책, p.158.

154) 구체적 사례는 위의 책, p.158. 각주2)참조

155) *The Maritime Law Association of the United States, Document No. 640*(June 15, 1982): 위의 책에서 재인용

156) 위의 책, p.157.

157) 위의 책, p.158.

158) 위의 책, p.159.

Ⅲ. 한국 상법

1. 意義

責任制限阻却事由라 함은, 責任制限主體의 책임제한이 부정되는 主觀的 事由이다. 선박 소유자의 ‘고의 또는 손해 발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위’(act or omission...done...recklessly and with knowlege that damage would probably result)로 인하여 생긴 손해에 관한 채무는 제한되지 않는다(상법 제746조 단서). 선박소유자 이외의 사용인의 무모한 작위·부작위로 인한 손해에 관하여는 책임제한을 주장할 수 있다¹⁵⁹). 여기서 ‘무모한 작위 또는 부작위’란 일정한 결과(손해)의 발생 가능성을 인식하면서도 이를 개의치 아니하고 무모하게 한 작위 또는 부작위를 말한다.

2. 故意

이 경우의 故意라 함은 制限債務의 발생에 대한 고의이다. 제한채무라 함은 이미 보아 온 것과 같은 손해에 기한 것이기 때문에, 이때의 고의는 손해 발생에 대한 고의이고 통상의 고의와는 다르다. 예를 들면, 불법행위에서 말하는 고의는 권리 침해에 대한 認容이고, 손해 발생에 대한 의욕-가해의 의사는 아니다. 船主責任制限의 고의는 손해 발생에 대한 의욕이라는 점에서 통상의 고의 개념보다도 엄격한 것으로 해석해야 한다.

3. 손해발생의 우려가 있는 것을 인식하면서 한 자기의 무모한 행위

이 요건은 독특한 표현이기 때문에 고의에 가까운 重過失 혹은 認識 있는 過失, 다시 그 어느 것도 아닌 이 문언 그대로 해석해서 특히 기존의 요건에 의지해서 맞추어서는 안된다고 하는 해석 등 다양한 견해가 있다¹⁶⁰). 여기에서 말하는 認識이라 함은 손해 발

¹⁵⁹ 대법원도 피용자의 고의나 무모한 행위에 대하여는 책임제한권이 상실되지 않는다고 판시한다(대법원 1995. 3. 24.고지 94마2431결정, 1995. 6. 5.고지 95마325결정, 1996. 12. 6.선고 96다31611판결 등)

¹⁶⁰ 정찬형, 앞의 책, pp.733~734.: 표현상 차이는 있으나 과실보다는 고의에 가까운 개념이라는 점에서 견해가 일치하고 있는 것으로 보인다.

생의 가능성에 대하여 선박소유자 등이 현실로 인식하고 있었다는 것을 의미하기 때문에, 선량한 관리자의 주의의무를 기준으로 해서 추상적으로 過失의 有無, 그 輕重을 판단하는 重過失과도 이질적인 것이다. 또 손해 발생의 가능성의 인식은 손해 발생에 대한 단순한 蓋然性認識에 멈추는 인식 있는 과실보다도 엄격하고 이것과도 다른 것이다. 이 요건은 이제 하나의 阻却事由인 “故意”가 손해 발생에 대한 의욕인 것에 대비하여 이해해야 한다. 손해 발생의 가능성이 있는 것을 현실로 인식하면서, 그러나 손해 발생의 의욕까지도 들 것 없이 무모한 행위를 한 것은, 소극적으로는 손해의 발생을 容認한 것으로도 볼 수 있기 때문에, 이 요건은 통상 말하는 未必的 故意에 해당한다고 해석해야 할 것이다.

4. 立證責任

책임제한의 배제를 주장하는 채권자가 선주 등 채무자의 主觀的 要件에 대하여 입증하여야 한다¹⁶¹⁾.

161) 최기원, 앞의 책, p.825.; 정찬형, 앞의 책, p.744.

第5章 責任限度額(the amount of limitation fund)

第1節 國際協約

I. 1976년 협약

1. 計算原則

責任限度額의 算定은 1957年協約의 경우와 마찬가지로 金額責任主義의 原則에 의하여 정하여 진다(9條 1項). 責任制限의 方式은 事故船舶의 噸數의 增加에 따라 每基準噸¹⁶²⁾當의 責任限度額을 일정한 比率로 줄여가는 段階的 計算方式, 즉 遞減方式(sliding scale)을 취하고 있다.

基準計算單位는 1957年 協約에서는 純金價額을 基準으로 한 뿌앙까레프랑(Poincaré franc)을 사용하였으나, 1968年 3月부터 金價定額時代가 끝나고 自由競爭市場에서 時價가 결정되기 시작한 이후로는 純金價額을 固定된 等價(fixed parity)로는 이용할 수 없게 되었다. 따라서 1971年 國際通貨基金(International Monetary Fund: 이하 IMF라 부른다)은 固定된 價値를 지닌 計算單位(units of account)로 特別引出權(Special Drawing Rights ; 이하 SDR이라 부른다)을 創出하였다. 그래서 1976年 協約은 원칙적으로 SDR을 計算單位로 사용하고(8條 1項), 國際通貨基金의 非會員이나 國內法으로 SDR의 사용을 禁止하는 나라에서는 SDR 대신 貨幣單位(monetary units)¹⁶³⁾를 基準으로 하도록 하고, SDR과 貨幣單位, 즉 뿌앙까레프랑 사이의 換算率에 따라 貨幣單位에 의한 責任限度額을 따로 정하고 있다(8條 2項). 즉, 基準計算單位는 SDR과 뿌앙까레프랑의 2重體系를 취

¹⁶²⁾ 1976년 협약의 기준톤수는 1969년의 톤수측정에 관한 국제협약 부속서1에 수록된 톤수측정에 따라 계산된 총톤수(gross tonnage)를 말한다(제6조 제5항). 우리나라 선박법 제3조도 이 협약을 받아들여 국제총톤수를 기준으로 한다.

¹⁶³⁾ 1976년 협약의 화폐단위란 1957년 협약상의 '뿌앙까레프랑'에 해당한다. 이후의 설명에서는 뿌앙까레프랑으로 한다. 그리고 國內通貨로 換算하는 것은 그 國內法에 따른다(제8조 제3항)

하게 되었다.

責任制限債務에 대하여는 責任制限基金의 形成이 없어도 責任制限을 주장할 수 있도록 하고 있으므로(제10조 제1항) 당연히 責任制限權이 발생한다. 이 점은 1957年 協約이 이러한 경우 責任制限權을 인정하지 않는 것과 상반된다.

2. 責任限度額

1976年 協約은 責任限度額에 관하여 旅客의 人的損害에 대한 債務(第 7條), 非旅客의 人的債務 및 物的債務(第8條)로 나누어서 規定하고 있다. 이를 物的債務와 人的債務로 나누어서 考察하면 다음과 같다.

(1) 物的債務

物的損害에 대한 債務의 경우에는 總噸數 500톤 이하인 船舶은 167,000 SDR(2,500,000 ㄹ랑)의 定額의 責任限度額이 설정되어 있다. 總噸數가 500톤을 넘는 船舶의 경우를 보면 ① 500내지 30,000톤의 경우는 噸當 167 SDR(2,500 ㄹ랑), ② 30,000내지 70,000톤의 경우는 噸當 125 SDR(1,850 ㄹ랑), ③ 70,001톤 이상은 噸當 83 SDR(1,250 ㄹ랑)을 각각 곱한 金額을 段階적으로 더해서 얻은 總額이 責任限度額이 된다.(第6條 第1項 b號, 第8條 第2項 b號).

(2) 人的債務

가. 旅客의 死傷에 의한 人的債務

特定事故에서 생기는 旅客의 死亡이나 身體의 傷害에 대한 債務¹⁶⁴⁾인 경우 責任있는 사람(person liable)의 責任限度는 船舶證明書(the ship's certificate)에 따라 運送이 許可된 定員數에 46,666 SDR(700,000 ㄹ랑)¹⁶⁵⁾을 곱한 總額으로 하되 25,000,000 SDR(375,000,000 ㄹ랑)을 넘지 못한다(제7조 제1항, 제8조 제2항 c호). 이것은 旅客定員 536명에 해당하는 金額이다.

¹⁶⁴⁾ 旅客運送契約에 따라 運送되는 사람 또는 運送人의 同意하에 物件運送契約에 의해서 自動車(vehicle) 또는 山動物(live animals)을 동반하는 사람 또는 이들을 代理하는 사람이 請求하는 債權을 말한다(7條 2項).

¹⁶⁵⁾ 旅客의 人的損害에 대한 責任限度額은 1974年 “海上旅客과 旅客手貨物의 運送에 관한 아테네協約 (Athens Convention relating to the Carriage of passenger and their Luggage by Sea, 1974)”이 定하는 金額이다.(7條1項).

나. 非旅客의 死傷에 의한 人的債務

總噸數가 500톤 이하인 船舶의 경우에는 330,000 SDR(5,000,000 ㄹ랑)의 定額을 責任限度額으로 한다. 또 總噸數가 500톤을 넘는 경우에는 ① 501내지 3,000톤의 경우는 噸當 500 SDR(7,500 ㄹ랑) ② 3,100내지 30,000톤의 경우는 噸當 333 SDR(5,000 ㄹ랑), ③ 30,001 내지 70,000톤의 경우에는 噸當 250 SDR(3,750 ㄹ랑), ④ 70,000톤을 넘는 경우에는 噸當 167 SDR(2,500 ㄹ랑)을 곱한 金額을 段階적으로 더한 金額의 總額이 責任限度額이 된다. (6條 1項 a號, 8條 2項 a號).

다. 非旅客의 人的債務와 物的債務의 競合

각각 獨自적으로 責任制限基金을 設定하되 人的債務가 완전히 辨濟되지 못한 경우에는 그 殘額에 대하여 物的債務를 위한 責任限度額에서 物的債務와 같은 順位로 競合하여 配當에 참가한다(제6조 제2항). 그러나 締約國의 國內法에 의하여 港灣施設(habour works), 碇泊施設(basins) 또는 水路(waterways)와 航海補助施設(aids to navigation)에 損害를 입혔을 때에는 物的債務를 위한 責任制限基金에서, 配當에 참가하는 人的債權者를 해하지 않는 範圍內에서 다른 物的債權에 대한 優先辨濟權(priority)을 갖는다(제6조 제3항). 이들 債務에 대하여는 國家에 따라서는 無過失責任을 묻는 경우가 많으므로 優先辨濟權을 인정하는 國內法을 積極적으로 받아들인 것이다. 公共債權을 優先시키는 政策的 規定이라 할 것이다.

라. 船舶을 사용하지 않은 救助者의 경우

船舶을 사용하지 않은 救助者(salvoro) 또는 救助船으로부터 獨立하여 救助作業을 하는 救助者의 責任限度額은 總噸數 1,500톤인 船舶의 所有者의 責任과 같다(제6조 제4항). 구체적으로 살펴보면 人的債務의 경우 833,000 SDR(12,500,000 ㄹ랑), 人적채무와 物적채무가 競합하는 경우에는 1,167,000 SDR(17,500,000 ㄹ랑)이다.

마. 小型船의 경우

總噸數가 300톤 未滿인 船舶에 대하여는 國內法으로 責任制限에 관한 事項을 달리 정할 수 있다.(제15조 제2항 b호)

3. 責任制限節次에 관한 規定

(1) 基金의 形成에 관한 規定

1976年 協約 第11條는 船舶所有者등의 責任있는 사람은 責任限度의 法的 節次가 制定되어 있는 當事國에서 法院 기타 權限있는 當局에 基金을 形成할 수 있음을 정하고 있으며, 그 基金은 協約上의 責任限度額으로 形成되고 債務發生日로부터 基金形成日까지의 利子を 포함한 金額으로 할 것을 規定하고 있다. 또 이렇게 形成된 基金은 責任制限債務의 辨濟에만 充당할 수 있다. 基金形成의 方法은 위 金額의 供託이나, 基金이 形成되는 國家의 法律에 따라서는 法院 기타 權限있는 當局이 합당하다고 인정하는 保證의 提供과 같은 方法으로 하게 된다.

그러나 第10條는 責任制限基金이 許容되지 아니한 경우에도 責任制限權은 發生한다고 한다. 다만, 1976年 協約의 當事國은 責任制限을 實行하기 위하여 自國의 法院에 訴訟이 提起된 경우에는 協約의 規定에 따라서 責任制限基金이 形成되어 있든가, 또는 責任制限權을 주장할 때에 基金의 形成을 條件으로 할 것을 國內法으로 정할 수 있다고 한다. 基金의 形成이 없이 責任制限을 주장하는 경우의 節次에 관하여는 訴가 提起된 나라의 國內法에 따라서 정하게 되며 責任制限基金의 形成없이 責任制限을 주장하는 경우에도 第12條의 의해 基金의 分配를 하게 된다.

(2) 基金의 分配에 관한 規定(第12條)

1957年 協約과 다를 바 없다. 즉, 責任制限基金은 債權者 사이에서는 確定된 債權額의 比率에 따라서 分配하고(第1項), 基金의 分배전에 船舶所有者 또는 保險者가 債務를 辨濟한 경우에는 그 辨濟한 金額을 限度로 代位權을 가지게 된다(第2項).

船舶所有者 등이 賠償額支給을 강제당할 任를 立證한 때에는 基金이 形成된 締約當事國의 法院 또는 權限있는 當局은 정한 基金을 證적으로 留保할 것을 命할 수 있다(第4項)

1976年 協約에 따라 責任制限基金이 形成된 경우 위 기금에 구를 하면 동일한 債權에 관하여는 基金을 形成한 사람의 다른 財產에는 어떠한 權利도 行할 수 없다(第13條 第1項). 責任制限基金이 形成된 후 法院 기타의 權限 있는 當局은 자기를 위한 責任制限 基金이 形成되어 있는 사람이 基金과 관계있는 권에 의하여 류된 선박 기타 재산에

대하여는 押留의 解除 또는 擔保取消를 命할 수 있다.

(3) 準據法(第14條)

1976年 協約 “第3章 責任制限基金”의 規定에 反하지 않는 範圍에서 그에 관한 모든 節次에 관하여는 基金이 形成된 國家의 法습이 定하는 바에 따른다고 定하고 있다.

(4) 기타 規定

締約當事國의 國內法으로 內水航海船 및 300톤 未滿의 船舶에 대하여도 責任制限制度를 適用하는 規定을 들 수 있다는 점이 1976년 協約의 특기할 만한 점이다(第5條 第2項)

4. 1996년 改正議定書

위에서 본 바와 같이 1976년 협약이 성립된 후 약 20년이 지나는 동안 물가상승률이 약 200%에 달하는 등 인플레이션 현상이 일어나고, 또한 선박사고의 대형화로 인해 피해금액이 커지는 등 종전의 1976년협약으로는 피해변상에 충분하지 못하다는 주장이 제기되어 1996년 5월 3일 국제해사기구(I.M.O.)는 1976년 조약에 관한 개정의정서를 채택하였다. 전체적으로 책임한도액을 상향조정하였는 바, 그 특징을 살펴보면 다음과 같다.¹⁶⁶⁾

첫째, 책임한도액을 2배 내지 4배로 대폭 인상하였다. 그리고, 적용선박의 최저한도를 500톤에서 2,000톤으로 상향하였는데, 이는 1996년의 ‘유해·위험물질 해상운송책임조약(International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, HNS협약으로 약칭한다)’의 적용 대상선박과 통일을 기하려는 의도에서였다.¹⁶⁷⁾ 2,000톤이하의 선박소유자는 인적손해의 경우 2,000,000계산단위, 물적손해는 1,000,000계산단위까지 손해를 배상해야 한다. 이는 소형선박소유자의 책임을 강화하자는 유럽국가들의 주장이 받아들여진 것이다.¹⁶⁸⁾

둘째, 여객의 사망이나 손해에 대한 책임한도액을 여객정원에 175,000계산단위를 곱한 금액까지 4배정도 증액하고, 1976년 협약에서 선박사고당 2,500만계산단위(여객정원 536명에 해당)를 초과하지 않도록 하던 포괄적 책임한도를 폐지하여 경우에 따라 무제한적

166) 송상현·김현, 앞의 책, pp.125~126.; 국제해사기구인터넷(<http://www.imo.org/>)조약자료

167) 송상현·김현, 위의 책, p.125.

168) 송상현·김현, 위의 책, p.125.

인 손해배상이 가능하도록 하였다. 더 나아가 여객에 대한 책임한도액보다 국내법상규정된 손해배상액이 더 많은 경우에는 1976년 협약대신 국내법을 적용할 수 있도록 유보조항을 신설하였다.¹⁶⁹⁾

셋째, 인적손해와 물적손해에 따라 서로 다르던 책임한도액의 단계를 ① 2000톤이하, ② 2,001톤에서 30,000톤, ③ 30,001톤에서 70,000톤, ④ 70,000톤을 초과하는 경우의 4단계로 통일하였다.

넷째, 향후 1976년 협약의 책임한도액을 쉽게 증액할 수 있도록 조약개정의 절차규정을 신설하였다.

다섯째, 1996년 HNS협약의 제정에 따라 종래 1976년 협약의 적용을 받던 유해·위험물질의 해상운송책임에 기한 손해배상청구권을 1976년 협약에서 배제할 수 있도록 유보조항을 신설하였다.¹⁷⁰⁾

1996년 개정의정서에 따른 책임한도액을 살펴보면 다음과 같다.

선박의 톤수	인적손해(SDR)	물적손해(SDR)
2,000톤이하	2,000,000	1,000,000
2001~30,000톤	2,000,000+(초과톤수×800)	1,000,000+(초과톤수×400)
30,001~70,000톤	2,000,000+(초과톤수×600)	1,000,000+(초과톤수×300)
70,000톤초과	2,000,000+(초과톤수×400)	(1,000,000+(초과톤수×200))

169) 이는 특히 일본에서 강력하게 주장한 것으로, 인적손해에 대한 책임제한을 인정하지 말자는 국제여론을 반영한 결과라고 한다: 송상현·김현, 앞의 책, p.125.

170) 송상현·김현, 위의 책, p.126.; 1996년 HNS조약과 관련한 상세한 것은 이윤철, 「국제해사조약론」(부산 : 다솜출판사, 2004), p.203.이하 참조

第2節 미국 선주책임제한법과 우리 상법

I. 미국 선주책임제한법

1. 책임한도액

(1) 인적·물적손해의 경우

미국의 선주책임제한법은 航海船舶상에서 선주의 고의·과실로 인적·물적 손해가 발생한 경우 책임한도액을 규정하고 있다(제183조 a항)

미국이든 외국이든, 선박소유자의 책임은, 선상에 적재되거나 선적된 재산, 물건 혹은 상품이 누군가에 의해 횡령, 멸실 혹은 손괴된 경우, 또는 충돌에 의한 멸실, 損害 혹은 傷害에 대해서, 所有者 혹은 소유자들의 認識 혹은 故意없이 발생된(초래된) 어떠한 결과에 대하여 이 조의 (b)항에서 규정된 경우들을 제외하고, 그 당시 계류중인 선박의 화물, 선박에 대한 소유자의 이익 혹은 총액을 초과하지 않아야 한다.

(2) 책임총액의 완전지급이 불가능한 경우

航行 중인 선박의 경우에, 위 (a)항에 제한된 재산으로는 소유자의 책임총액이 모든 손해를 완전히 변제하기에 불충분하고, 그리고 사망이나 인신상해에 관한 손해의 변제에 사용가능한 부분의 총액이 톤당 420달러보다 적다면, 사망이나 인신상해에 관한 변제에만 사용되도록 톤당 420달러에 상당하는 총액으로 증가되어야 한다. 만약 증가된 총액으로도 완전변제가 불가능하다면 그 손해들은 각각의 손해액에 따라 비율에 따라 변제하여야 한다(제183조 b항).

(3) 총톤수의 범위

위와 같은 목적을 달성하기 위하여 항해하는 汽船 또는 機船의 톤수는 엔진실을 공제하지 않고 당해 선박의 총톤수로 계산하여야 하고, 항해중인 帆船의 톤수는 그 선박의 등록된 톤수로 계산한다. 다만, 선원들이나 실습생의 사용에 제공된 공간은 총톤수의 계산에서 제외할 수 있다고 규정하고 있다(제183조 b항)

2. 責任制限節次에 관한 規定

(1) 책임제한절차의 대상과 범위

미국의 선박소유자책임제한법은 일정한 청구에 대한 선박소유자의 책임을 향해 종료시의 선박가액과 지급될 운임(항해기간동안 선박소유자가 취득한 운임, freight then pending)으로 제한하는 절차를 규정하고 있다¹⁷¹⁾. 법원은 ① 선박과 그 소유자의 책임존재 여부, ② 선박소유자의 책임제한권 존재 여부, ③ 정당한 채권의 금액, ④ 기금의 분배문제 등을 심리하고, 책임제한은 對物的(in rem)으로 뿐만 아니라 선박소유자에 대해 對人的(in personal)으로도 적용된다.¹⁷²⁾ 절차부분은 책임제한법과 연방민사소송규칙의 Rule F에 의해 규율된다.¹⁷³⁾

(2) 責任制限節次의 申請

책임제한절차의 신청(complaint, 과거에는 'petition')은 관할권 있는 연방지방법원에 제기하여야 하는 바, 관할권이 있는 법원은 연방지방법원뿐이다¹⁷⁴⁾. 선박이 押留되거나 억류된 경우에는 선박소유자가 제소당한 지방법원에도 있고, 선박소유자에 대한 소송이 제기되지 않았다면 선박소재지의 지방법원에, 만일 선박이 멸실되거나 외국에 존재하는 등 법원의 관할구역 밖에 있는 경우에는 있다.¹⁷⁵⁾ 책임제한은 손해배상청구소송에서 抗辯으로 주장하거나 海事事件에서 독립된 신청으로 제기할 수도 있다.¹⁷⁶⁾

책임 제한절차의 申請은 선박소유자가 訴狀送達을 받은 후 6개월 이내에 제기하여야 하고, 6개월의 요건은 엄격하게 지켜져야 하며 상대방의 답변기간은 위 기간을 연장시키거나 종료시키지 않는다¹⁷⁷⁾. 선박소유자는 책임제한의 申請을 하기 전에 채권자를 위하

¹⁷¹⁾ 46 U. S. C. 제183조: 책임제한법은 소위 火災條項(Fire Statute)을 포함하고 있어 선박소유자의 고의나 태만으로 발생한 것이 아니면 선박소유자는 책임을 면한다(46 U. S. C. 제182조). 46 U. S. C. 제181조하 주의 고지의무위반에 대한 면책을 규정하고 있고, 양자는 제183조와는 별도의 면책규정이다

: 송상현·김현, 앞의 책, p.154.

¹⁷²⁾ 위의 책, p.154.: 이는 미국법이 對物訴訟를 인정하는 결과이다.

¹⁷³⁾ 위의 책, p.154.; 연방민사소송규칙 補則 F조.

¹⁷⁴⁾ 자세한 것은 위의 책, p.154.이하 참조

¹⁷⁵⁾ Rule F(9). *Matter of Bowoon Sangsa Co.*, 720 F 2d 595, 1984 AMC 97(9th Cir. 1983) 사건에서 법원은 선박이 한국에 있고, 어느 미국법원에도 소송이 係屬되어 있지 않으므로 연방 판지방법원의 관할권은 적법하다고 판시하였다: 자세한 것은 위의 책, p.155. 참조.

¹⁷⁶⁾ 위의 책, p.155. 참조.

¹⁷⁷⁾ 이는 우리나라의 不變其間에 해당하는 것으로 볼 수 있고, 소송의 통지는 서면으로 행하여져야 한다. 어느 1명의 채권자에 대하여라도 제한절차신청기간이 도과하면 却下된다: 위의 책, p.155~156.

여 이자를 포함한 선박가액과 지급운임의 합계액이나 또는 그에 상응한 담보, 법원이 결정하는 금액을 법원에 공탁하여야 하고, 채권자는 담보액이 불충분하다고 생각하는 경우 증액신청과 함께 선박가액 및 지급될 운임액의 평가를 신청할 수 있다.¹⁷⁸⁾

위와 같은 요건이 충족되면 법원은 特定の事故와 관련된 선박사유자의 재산에 대한 모든 다른 절차를 정지시키는 留止命令¹⁷⁹⁾을 내린 후, 채권자에게 채권액을 신고하게 하고 이를 이행하지 않으면 불이익을 당하는 최고기간을 고지하고, 기간을 도과한채권자를 구제하기 위해 최고기간을 연장할 수 있다.¹⁸⁰⁾ 이러한 유지명령에 의하여 특정의 사고로부터 발생한 모든 채권을 하나의 절차에서 해결할 수 있다¹⁸¹⁾. 그러나 留止命令의 효력이 미국영토외에까지 미치지 않으므로 채권자는 외국법원에 손해배상을 청구할 수 있다.

(3) 입증책임

채권자는 손해가 선박의 과실로 인해 야기되었음을 입증하고, 선박소유자는 책임제한 요건이 존재함을 입증해야 한다. 즉 선박소유자는 자신에게 고의(design)·과실(neglect)·악의(privity or knowledge)가 없음을 입증해야 한다.¹⁸²⁾

3. 책임제한기금(Limitation fund)에 관한 규정

(1) 책임제한기금의 설정

선박소유자의 책임이 제한되는 경우에 채권자는 대개 법원에 공탁된 책임제한기금으로부터 채권액에 비례하여 변제받는다.¹⁸³⁾ 책임제한기금은 선박가액과 지급될 운임(freight then pending)의 합계이며¹⁸⁴⁾ 선박가액은 충돌이나 사고발생 후, 또는 항해종료시에 결정되나, 이미 수령하였거나 수령할 保險金은 제외된다. 지급될 운임(freight pending)이란

¹⁷⁸⁾ Rule F(7). *Complaint of Caribbean Sea Transport, Ltd.*, 748 F. 2d 622, 1985 AMC 1995(11th Cir. 1984) : 송상현·김현, 앞의 책, p.156.

¹⁷⁹⁾ 우리나라 선주책임제한절차법도 유사한 규정을 두고 있다.

¹⁸⁰⁾ 법원은 失機한 청구를 각하할 수 있는 재량이 있다: 위의 책, p.156.

¹⁸¹⁾ 공동소송규칙이 적용되어 법원은 모든 이해관계인의 청구와 주장을 함께 판단할 수 있고, 우리나라도 이와 유사한 제도를 두고 있다.

¹⁸²⁾ 이는 우리상법상의 입증책임분배와 대비된다: 구체적 사례에 관하여는 위의 책, p.157.참조

¹⁸³⁾ 위의 책, p.159.

¹⁸⁴⁾ 46 U. S. C. 제183(a)조. 이전항해에서 발생한 선박우선평가액이나 저당권은 고려되지 않고, 그 당시의 선박총가액을 말한다: 위의 책, p.159.

실제운송여부를 불문하고 당해 항해에서 얻는 선박의 총수익을 의미한다.¹⁸⁵⁾ 따라서 반환하지 않기로 약정한 先給運賃도 포함된다.

사고 당시 한 선박이 다른 선박이나 선단을 예인하는 경우와 같이 한 선박은 항해에 능동적이고, 다른 선박은 수동적이었다면 책임제한기금에 포함되는 선박은 손해에 적극적으로 관련된 선박뿐이다. 그러나 선박들이 동일인의 소유이고 동일한 항해에 종사하고 있었으며 사고당시 공동의 지배하에 있었다면 그 선박들은 하나의 船隊로 취급되어 책임제한기금에 포함된다.¹⁸⁶⁾

(2) 附加的인 책임제한기금

책임제한의 대상이 되는 해상사고가 인적 손해로 인한 배상청구와 관련되는 경우 책임제한을 할 수 있는 선박소유자는 제1기금이 인적손해를 배상하기에 부족한 경우에는 선박의 톤당 420달러까지의 제2기금을 조성해야 한다.¹⁸⁷⁾ 이러한 부가적인 기금은 상해와 사망으로 인한 배상청구에만 적용될 수 있고, 항해선(seagoing vessels)의 경우에만 적용된다.¹⁸⁸⁾ 항해선에는 유람선·예인선·피예인선·유조선·어선 등이 포함되고, 이의 부속선, 자가추진의 거룻배, 평저선, 거룻배 등은 포함되지 않는다.¹⁸⁹⁾ 즉 이러한 선박들은 인적손해에 대하여 톤당 420달러의 책임제한기금을 조성할 필요가 없다.

또 법원은 *Matter of Talbott Big Foot, Inc.* 사건¹⁹⁰⁾에서 “선박이 제183(b)조의 항해선인가를 결정하기 위한 기준은 그 선박이 통상적인 운영에 있어서 내수와의 경계선을 넘어 바다에서 항해하는가 또는 그렇게 하도록 기대된 것인가에 있다”고 판시하여 실제로 선박이 내수와의 경계선의 양쪽에서 사용될 수도 있는 경우, 법원은 선박의 모양·기능·목적 등을 종합적으로 고려하여 선박이 통상적으로 내수와의 경계선을 넘어서 실질적으로 운영될 것이 기대되는지 여부를 판단해야 한다고 하였다¹⁹¹⁾.

또 인적 손해에 대한 톤당 420달러의 책임은 각 사고마다 발생하므로, 하나의 해상사고

185) 송상현·김현, 앞의 책, p.159.

186) 자세한 것은 위의 책, p.160.참조

187) 46 U. S. C. 제183(b)조. 이 조문은 호화유람선 *Morrow Castle* 호의 사고 이후 선박소유자 책임제한법의 1936년 개정에서 추가되었다: 자세한 것은 위의 책, p.160.이하 참조

188) 46 U. S. C. 제183(b)조.

189) 46 U. S. C. 제183(f)조.

190) 854 F. 2d 758(5th Cir. 1988).

191) 위의 책, p.161.: 이 판결이후 항해선의 개념을 둘러싼 소송이 급증하여 유람선은 항해선에 포함되고, 항구와 강의 선박은 항해선에서 제외되어 결과적으로 비항해선의 개념이 축소되었다고 한다.

에서 2건 이상의 인적 손해가 발생하면 선박소유자는 상황에 따라 별도의 담보를 제공해야 한다.¹⁹²⁾

(3) 책임제한기금의 분배

미국의 선박소유자책임제한법은 선박소유자의 책임을 선박의 가액과 운임의 합계액, 즉 책임제한기금 범위내로 제한한다. 연방민사소송규칙의 Rule F에 의해 선박에 대해 채권을 가진 모든 사람들은 채권을 신고하여야 한다. 채권총액이 제한기금을 초과하는 경우 법원은 각자의 채권액에 비례하여 기금의 분배를 한다. 그러나 優先權을 가진 채권자는 제외된다.¹⁹³⁾

책임제한의 적용을 받는 인적 손해와 물적 손해 양자에 대한 모든 채권은 기금으로부터 비례적 분배를 받을 수 있으나, 책임제한절차는 ‘해사법원에서의 형평의 지배’원칙에 법원에 의해 수정될 수 있다.¹⁹⁴⁾

(4) 책임제한기금의 분배순위

법원의 기금의 분배에 대하여는 ‘선박우선평권우선¹⁹⁵⁾’과 ‘형평원칙(doctrine of equitable subordination)’이 적용된다. 먼저 법원은 채권들을 선박우선평권의 후순위로 정할 수 있고 특정한 채권은 다른 채권자들에게 비례하여 배분된 나머지 기금으로부터 우선적으로 지급할 수 있으나, 일부 사건에서는 법원은 형평의 원칙을 적용하여 선박우선평권 존재여부를 불문하고 단순한 기금의 비례배분을 명하기도 하였다¹⁹⁶⁾.

1899년의 Catskill 사건¹⁹⁷⁾에서 법원은 형평의 원칙을 채택하여 과실 있는 선박소유자와 이를 대위하는 보험자는 무과실의 인적 손해 채권자와 적하의 손해에 대한 채권자가 지급받고 난 후에야 기금분배에 참가할 수 있다고 판시하였다. 그리고 인적 손해배상청구권자는 다른 채권자들과 함께 기금의 배분에 참가할 수 있고, 인적 손해 채권을 충족시키지 못하는 경우 톤당 420달러까지의 보충적인 인적 손해보상기금으로부터 배상을 받을 수 있다¹⁹⁸⁾.

192) In re Alva Steamship Co., 262 F. Supp. 328(S. D. N. Y. 1966) : 송상현 · 김현, 앞의 책, p.161.

193) Supplemental Rule, Rule F(8).

194) 위의 책, p.164.

195) 우리나라 국제사법은 선박우선평권을 선적국법에 의하도록 규정한다(제60조 제1호)

196) 구체적 사례에 관하여는 위의 책, p.164. 각주7)참조.

197) 무과실의 당사자에게 우선배당의 원칙을 천명한 것이다: 위의 책, p.165.

198) 위의 책, p.165.

책임제한절차는 먼저 존재하는 선박우선평권이나 당해 항해에 따른 留置權者(lien claimants)가 존재하는 경우 복잡해질 수 있으나, 유치권자의 존재 때문에 책임제한이 불가능한 것도 아니고, 선박소유자가 책임제한절차에의 채권신고를 조건으로 다른 유치권자에게 채무를 변제하거나 보증할 필요도 없다.¹⁹⁹⁾

쌍방과실로 인한 선박충돌의 경우에는 North Star원칙에 따라 책임제한 전에 손해의 분할이 행해진다. 책임을 제한되는 선박이 수령한 損害賠償金은 책임제한기금에 포함된다. 양선박이 모두 책임제한을 하는 경우는 각 선박이 제3자에 대하여 책임을 지지만 손해 중 자신의 과실부분만을 지급한다. 한 선박만이 책임을 제한하는 경우 다른 선박은 제3자의 채권에 대해 全部 책임을 져야 하고 그 지급에 대하여는 다른 선박의 책임제한기금 분배절차에 참가한다. 책임제한기금 외에서 변제를 받을 수 있는 채권자들에 대하여는 기금을 분배하지 않는다²⁰⁰⁾.

II. 한국 상법

1. 計算原則

책임한도액의 단위는 시세 변동이 적은 國際通貨基金(IMF)의 特別引出權(Special Drawing Rights, SDR)을 計算單位로 한다(1976년 海事債權責任制限協約 제8조 제1항, 상법 제747조 제5항). 책임한도액의 산정에 사용되고 있는 선박의 톤수는 선박법에 의하여 1969년 “船舶의 톤수의 측정에 관한 國際協約”에서 정한 톤수의 測度에 관한 규칙에 따라 계산된 총톤수(국제총톤수)로 하고, 그 밖의 선박에 대하여는 선박법에서 정하는 총톤수로 한다(상법 제751조, 1976년 海事債權責任制限協約 제6조 제5항, 선박법 제3조 제1항 제1호 · 제2호).²⁰¹⁾

¹⁹⁹⁾ Rodco Marine Services, Inc. v. Migliaccio, 651 F. 2d 1101, 1985 AMC 605(5th Cir. 1981) : 송상현 · 김현, 앞의 책, p.165.

²⁰⁰⁾ 자세한 것은 위의 책, pp.165~166.참조.

²⁰¹⁾ 대법원 1998. 3. 25. 97마2758결정에서는 ‘예인선소유자가 리스로 임차된 부선을 예인선과 예선열을

또 상법은 ① 여객의 사상손해, ② 비여객의 사상손해, ③ 기타 물적 손해로 나누어 규정하고 있다.

2. 여객의 死傷 손해

여객의 사망 또는 신체의 상해로 인한 손해에 관한 채무에 대한 책임의 한도액은 그 선박의 船舶檢査證書에 기재된 여객의 정원에 46,666 계산단위를 곱하여 얻은 금액과 2,500만 계산단위에 상당하는 금액 중 적은 금액으로 한다(상법 제747조 제1항 제1호). 선박검사증서는 해양수산관청이 발행한다(선박안전법 제9조). 어떠한 경우에도 상한선은 2,500만 계산단위이다.

46,666 계산단위의 산출기준은 1974년의 “해상여객 및 수하물운송에 관한 아테네조약”과 1976년 海事債權協約을 받아들인 결과이다²⁰²⁾. 개정작업 중 6인실무소위원회의 일부 학자는 아테네協約과 같이 여객 1인당 책임한도액(개별적 책임제한)을 채택함으로써 국내여객운송업계를 보호하고자 하였으나,²⁰³⁾ 이 같은 주장은 받아들여지지 않았다.

3. 비여객의 死傷 손해

여객 이외의 사람의 사망 또는 신체의 상해로 인한 손해에 관한 채무에 대한 책임의 한도액은 그 선박의 톤수에 따라서 ① 3백 톤 미만의 선박의 경우에는 167,000 계산단위에 상당하는 금액, ② 5백 톤 이하의 경우에는 333,000 계산단위에 상당하는 금액, ③ 5백 톤을 초과하는 선박의 경우에는 ②의 5백 톤에 해당하는 금액에 5백 톤을 초과하여 3천 톤까지의 부분에 대하여는 매 톤당 500 계산단위, 3천 톤을 초과하여 3만 톤까지의 부분에 대하여는 매 톤당 333 계산단위, 3만 톤을 초과하여 7만 톤까지의 부분에 대하여는 매 톤당 250 계산단위 및 7만 톤을 초과한 부분에 대하여는 매 톤당 167 계산단위를 각각 곱하여 얻은 금액을 순차로 가산한 금액으로 한다(상법 제747조 제1항 제2호)(제1차적 책임 한도액). 이와 같이 선박의 톤수가 증가할수록 계산 단위는 감소한다. 이를 遞減方式

이루어 운항하던 중 피예인선이 타선박과 충돌하여 물적손해를 야기한 경우, 예인선소유자의 책임한도액은 예인선과 피예인선 두선박에 대하여 각각 상법 제747조 제1항 제3호에 따라 산정한 금액을 합한 금액이고, 양선박의 톤수를 합한 총톤수를 기준으로 산정하여서는 아니된다’고 판시하였다. 즉 각각의 선박의 책임한도액을 산출하여 합산하여야 된다는 취지이다

202) 46,666계산단위는 아테네협약의 1인당개별책임한도제를 수용한 것이나 우리상법은 총체적 책임한도액만 규정하고 개별적 책임한도액은 정하지 않았다: 최기원, 앞의 책, pp.827~828.

203) 배병태, “해상기업주체의 책임제한법 개정안과 그 취지”, 「한국해법회지」, 제11권(1990), p.38.

(sliding scale system)이라 하는데, 1976년 협약 제6조 1항 (a)호의 규정을 수용한 것이다.

비여객의 사상손해에 대한 책임한도액(상법 제747조 제1항 제2호)이 실제 발생한 인적 손해보로 인한 채무의 변제에 부족한 때에는 물적 손해에 대한 한도액(상법 제747조 제1항 제3호)을 그 잔액 변제에 충당한다(상법 제747조 제4항 제1문)(제2차적 책임한도액). 이는 인적 손해만 발생한 경우에도 같다. 비여객에 대한 사상을 일으킨 사고에서 물적 손해에 의한 채무도 동시에 발생한 경우에는 이 채권과 비여객의 인적손해의 殘額債權은 물적 손해의 책임한도액(상법 제747조 제1항 제3호)에 대하여 각 債權額의 비율로 경합한다(상법 제747조 제4항 제2문).

그런데 1976년 협약 제15조 2항 (b)호는 300톤 이하 小型船舶에 대하여 체결국이 국내 법으로써 특별한 규정을 할 수 있다는 留保條項을 두고 있는데, 상법은 이에 따라 300톤 이하 선박의 책임한도액이 167,000계산단위에 불과하도록 책임을 완화하였다. 이는 영세한 선박소유자를 보호하려는 취지이나 선원등 피해자의 보호에 미흡할 소지가 있는 것이 문제점이다.

런던회의에서 대부분 국가의 대표들은 500톤 이하의 소형선박이라 할지라도 특히 항구 내에 있을 때에는 대형사고를 야기할 수 있다는데 의견을 모으고 이들 소형선에 대하여도 최소한의 책임한도액을 설정하기로 하였다. 그러나 선진해운국들은 소형선에 대하여 고액의 책임한도액을 부과하면 소형선에 대한 보험가입이 어려워진다는 이유로 책임한도액을 낮출 것을 요구하였고, 船腹量의 대부분이 소형선으로 구성된 일부 開途國은 소형선에 대하여 높은 책임한도액을 부과하면 보험료가 인상되고 결과적으로 운임이 상승한다는 이유로 이에 동조하였다. 예컨대 영국과 인도는 500톤 이하 선박에 대하여 120,000달러 내지 600,000달러의 책임한도액을 제시한 반면 貨主國인 미국은 1,200,000달러 내지 3,200,000달러의 책임한도액 수준을 선호하였다. 결국 1976년 협약은 해운국들의 의견을 받아들여 600,000달러를 책임한도액으로 결정하였다.²⁰⁴⁾

²⁰⁴⁾ Official Records, p.148, p.171, p.183, p.197, p.274.

4. 기타의 물적 손해

물적 손해에 대하여는 선박의 톤수에 따라, ① 3백 톤 미만의 선박의 경우에는 83,000 계산단위에 상당하는 금액, ② 5백 톤 이하의 선박의 경우에는 167,000 계산단위에 상당하는 금액, ③ 5백 톤을 초과하는 선박의 경우에는 ②의 5백 톤의 해당 금액에, 5백 톤을 초과하여 3만 톤까지의 부분에 대하여는 매 톤당 167 계산단위, 3만 톤을 초과하여 7만 톤까지의 부분에 대하여는 매 톤당 125 계산단위, 7만 톤을 초과하는 부분에 대하여는 매 톤당 83 계산단위로 각각 곱하여 얻은 금액을 순차로 가산한 금액으로 한다(상법 제747조 제1항 제3호).

이는 1976년 협약 제6조 1항 (b)호를 수용한 것이다. 인적 손해와 마찬가지로 상법은 단서규정으로써 300톤 이하의 선박에 대하여 83,000 계산단위의 책임한도액을 부과한다.

人的 損害와 物的 損害에 대한 책임한도액을 비교하면 다음과 같다.

첫째로 인적 손해와 물적 손해에 대한 책임한도액의 비율은 대략 2 : 1이다. 이는 인적·물적 손해가 경합할 때 책임한도액을 톤당 3,100프랑으로 하고 이중 2,100프랑은 인적 손해에 그리고 나머지 1,000프랑은 인적·물적 손해에 배분토록 한 1957년 協約 및 이와 유사하게 규정한 1924년 협약의 전통을 따른 것이며, 인명보호가 재산보호에 우선한다는 전제에 입각한 것이다.

둘째는 선박톤수에 따라 단계(tier)를 정할 때 인적 손해에 대하여는 500톤 이하, 500톤부터 3,000톤, 3,000톤부터 30,000톤, 30,000톤에서 70,000톤의 4개 단계로 나누고 있는 반면, 물적 손해에 대하여는 500톤에서 30,000톤까지를 한 단계로 보고 있다. 이는 500톤에서 3,000톤까지의 소형선박으로 인하여 발생한 인적 손해가 대규모일 수 있으므로 이 경우에 인적 손해를 입은 선원 등을 보호하려는 인도적인 취지에 기인한다.

셋째로 300톤 이하의 영세선박소유자들은 資力이 적은 것이 보통이므로 각국의 국내법에 이를 유보함으로써 이들에 대하여는 특별히 부담을 경감시킬 수 있도록 하고 있다.

5. 구조자의 책임한도

구조선에 의한 구조자는 선박톤수를 기준으로 산출한 금액의 책임을 진다(상법 제752조의2 제1항, 제747조 제1항).

구조선에 의하지 않은 구조자 및 피구조선에서 구조 활동을 한 구조자는 기준이 될 선박이 존재하지 아니하므로 일반적인 구조선의 크기인 1,500톤의 선박에 의한 구조자로 보아 금액을 산출한다(상법 제752조의2 제2항).

비여객 인적손해에 대한 변제가 부족한 잔액채권에 대하여는 물적 손해의 책임한도액으로 충당하는 점 및 인적 손해와 물적 손해가 병존하는 경우 변제 충당비율 등에 관하여는 위의 비여객 사상 손해에서 설명한 것과 같다.

복수의 구조선이 책임을 지는 경우에는 구조선마다 한도액을 산출하고, 구조선에 의하지 아니한 경우에는 1,500톤의 선박을 기준으로 산출하며, 이 한도액들은 동일한 사고로 인하여 생긴 모든 채무에 미친다(상법 제752조의2 제3항).

이상의 책임한도액을 도표로 살펴보면 다음과 같다.

선박소유자 등의 책임한도(단위 : SDR)

선박의 톤수	인적손해에 대한 한도액	물적손해에 대한 한도액
300톤 미만	167,000	83,000
300~500톤	333,000	167,000
501톤 ~3,000톤	333,000 +(초과톤수×500)	167,000+(초과톤수×167)
3,001 ~30,000톤	3,000톤 한도액 +(초과톤수×333)	
30,001 ~70,000톤	30,000톤 한도액 +(초과톤수×250)	30,000톤 한도액 +(초과톤수×125)
70,000톤 초과	70,000톤 한도액 +(초과톤수×167)	70,000톤 한도액 +(초과톤수×83)
구조선에 의한 구조자	위와 동일	위와 동일
구조선에 의하지 않은 구조자	333,000+(1,000×500) =833,000	167,000+(1,000×167) =334,000

6. 船主의 責任制限節次

1991년 12월 31일 법률 제4470호로 해상법이 개정되면서, 같은 날 법률제4471호로 ‘선박소유자등의책임제한절차에관한법률(이하 ‘책임제한절차법’이라 한다)’이 제정되어 1993년 1월 1일부터 시행되었고(부칙 제1조), 시행일이후 책임제한의 원인이 발생한 경우에만 위 절차법이 적용되었다(부칙제2조). 이는 종래 선박소유자의 책임제한절차에 관한 법률 제정이 시급하다²⁰⁵⁾는 학계를 비롯한 각계의 요구를 수용한 것이라고 할 것이다.

위 법률이 시행된지 10여년이 지났으나, 실제 사례는 그리 많지 않았다²⁰⁶⁾.

책임제한절차법은 총 95개의 조문과 부칙으로 구성되어 있고, 절차의 개요는 신청 → 개시결정 → 제한채권의 조사 및 확정 → 배당 → 종결로 설명할 수 있다.

(1) 책임제한의 申請

책임제한을 신청하기 위하여는 선박소유자 등이 제한채권자로부터 책임한도액을 초과하는 청구금액을 명시한 서면에 의한 청구를 받은 날로부터 1년 이내에(상법 제752조 제1항), 제한채권이 발생한 선박의 선적소재지, 신청인의 보통재판적소재지, 사고발생지, 사고후에 선박이 최초로 도달한 곳 또는 신청인의 재산에 대한 압류 또는 가압류가 행하여진 곳을 관할하는 지방법원 및 지원에 신청을 하여야 한다(책임제한절차법 제2조). 1년의 기간은 除斥期間이고, 합의부의 專屬管轄에 속한다.

한가지 특이한 것은 동일한 사고로 책임제한을 할 수 있는 신청인 이외의 자(收益債務者)도 다른 책임제한권자의 신청에 의하여 책임제한의 이익을 받을 수 있다는 점이다(책임제한절차법 제9조 제2항 제8호). 이러한 收益債務者가 申請을 한 경우에는 신청이 이익이 없어 却下결정을 한다²⁰⁷⁾

(2) 法院의 審理

법원은 선박소유자 등의 신청에 대하여 관할권의 유무와 기간준수여부, 상법 제746조 소정의 책임제한채권의 해당여부, 책임한도액의 초과여부 등을 심리하여 선박소유자 등의 신청에 대한 소명이 있을 경우 공탁명령을 내린다. 그렇지 않을 경우 각하 또는 기각 결정을 내린다(책임제한절차법 제17, 18조)

205) 정영석, 앞의 논문, p.95.

206) 2002년 6월말 현재 부산지방법원에 접수된 책임제한사건은 모두 13건(2000년 이후 접수분은 4건)이라고 한다; “선박소유자등 책임제한사건(한원우판사집필)”, 부산지방법원, 『선박집행실무』, 2002). p.114.

207) 한원우, 위의 논문, p.126. 우리나라 책임제한법은 미국의 것과 유사하다

다만, 상법 제746조 단서 또는 상법 제748조의 해당여부에 대하여는 입증책임과 관련하여 문제가 있을 수 있는 바, 위 각 조항에 해당하는 채권임이 명백하지 않는 한 일응 제한채권으로 인정하여 절차개시결정을 내리고, 위 排除債權에의 해당여부는 이후의 절차에서 제한채권의 조사, 확정절차에서 보다 깊이 있는 심리를 하는 것이 실무례이다²⁰⁸⁾

책임제한절차개시의 신청이 있으면 신청인 또는 수익채무자의 재산에 대한 강제집행, 가압류, 가처분 등 강제집행절차의 정지를 명할 수 있다(책임제한절차법 제16조)

(3) 責任制限節次開始決定

却下 또는 棄却사유가 없을 경우, 예컨대 소명이 충분하고 보정명령의 이행, 비용예납 등을 행하면 책임제한절차 개시결정을 내리고, 개시결정이 있을 때로부터 효력이 생긴다(책임제한절차법 제19조). 한편 책임제한절차가 개시되면 제한채권자는 신청인이나 수익채무자에 대한 책임제한절차와 관계없는 채권과 상계를 할 수 없고(책임제한절차법 제28조), 제한절차외의 다른 소송절차의 정지를 명할 수도 있다(책임제한절차법 제61조 제1항). 신청인이 담보로 제공한 공탁금은 기금으로 조성되며, 제한채권자는 기금이외의 다른 재산에 대한 담보권실행 등의 권리행사를 할 수 없다(책임제한절차법 제27조).

(4) 債權의 調査 및 確定

책임제한절차의 진행중 신청인 또는 수익채무자의 신청에 의하여 제한채권자외의 제3자가 절차에 참가할 수 있고(책임제한절차법 제31조 제1항), 제한채권에 대한 조사(책임제한절차법 제53조) 및 확정절차를 거쳐(책임제한절차법 제56조) 신청인이 제공한 기금에 대한 분배절차를 거친다. 배당절차에 참가한 제한채권자가 기금으로부터 배당을 받은 경우 신청인 및 수익채무자는 절차외에서 당해 제한채권에 관한 책임을 면한다(책임제한절차법 제73조). 제한채권에 대한 조사결과 異議가 있는 사항에 대하여는 각 채권자별로 형평의 원칙에 부합하도록 법원은 査定の 裁判을 하여야 하고(책임제한절차법 제57조), 위 사정의 재판에 대하여는 불복방법으로 異議의 訴를 제기할 수 있다(책임제한절차법 제59조).

(5) 配當 및 채무로부터의 解放

배당절차가 완료되고, 책임제한절차가 종결되면 신청인 및 수익채무자는 제한채무에 대하여 최종적인 변제책임에서 벗어나게 되고, 배당에 참가하여 변제를 받은 경우는 물

²⁰⁸⁾ 한원우, 앞의 논문, p.124.

론, 절차에 참가하지 않은 제한채권자도 신청인이나 수익채무자의 재산에 대한 권리를 행사하지 못한다²⁰⁹⁾

209) 한원우, 앞의 논문, pp.155~156.

第6章 油類汚染損害賠償

I. 개 설

1967년 3월에 발생한 Torrey Canyon호 사고는 재앙(disaster)이라고 불릴 만큼 큰 피해를 입혔다. 그러나 실손해액이 600만파운드에 달하였음에도 불구하고 영국법상 책임한도액은 125만파운드에 불과하여 결국 피해자가 적절한 보상을 받지 못하는 결과를 낳았다²¹⁰⁾. 그리하여 국제해사기구(I.M.O.)는 1969년 11월 29일 벨기에의 브뤼셀에서 국제회의를 열고 “유류오염손해의 민사책임에 관한 국제협약(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage: 이하 1969년 ‘유류손해협약’이라 부름)을 채택하여 1975년 6월 19일부터 발효하였다. 1971년 12월 18일에 열린 제2차국제해사기구회의에서는 1969년 유류손해협약의 기금조성과 관련하여 “유류오염손해배상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약(International Convention on Establishment of an International Fund for Oil Pollution Damage: 이하 1971년 ‘국제기금협약’이라고 부름)을 채택하여 1978년 10월 16일부터 발효되었고, 이에 따라 국제유류오염기금(International Oil Pollution Fund)이 설치되었다. 위 1969년과 1971년 각 협약은 1976년과 1984년, 그리고 1992년에 각 개정의정서에 의하여 개정되었고, 1969년 유류손해협약은 2000년에 추가개정(amendment)이 있었다.

한편, 우리나라는 1978년 12월 18일 1969년 유류손해협약에 가입하고, 1992년 12월 8일 1971년 국제기금협약에 가입한 후²¹¹⁾ 위 조약을 근거로 1992년 12월 8일 법률 제 4532호로 유류오염손해배상보장법을 제정하여 1993년 1월 1일부터 시행하였고, 최근에는 2003년 12월 11일 법률 제7002호로 개정이 있었던 바, 그 주요내용은 5,000톤이하의 선박에 대하여 책임한도를 2000년 개정내용과 같이 451만계산단위로 상향한 것이다. 이하에서는 구체적 협약의 내용과 한국 유류오염손해배상보장법의 내용에 관하여 살펴보기로 한다.

210) 이윤철, 앞의 책, pp.195~196.; 정해덕, “개정유류오염손해배상보장법과 유류오염손해배상”, 법조(통권500호, 1998. 5.), p.84.

211) 정해덕, 위의 논문, p.87.

II. 國際協約

1. 1969년 협약 및 1971년 국제기금협약

토리캐년호 사고에서 본 바와 같이 유조선 등에 의한 유류오염손해가 막대한 반면, 책임한도액이 이에 미치지 못하는 문제점이 지적되어 유조선에 의한 유류오염손해발생에 대비, 선주의 손해배상책임한도를 명시하고 보험계약체결을 의무화하는 한편, 油類貨主로 하여금 국제기금의 분담금을 납입하게 하여 피해어민 등에 대한 손해배상체계를 마련하려는 목적하여 위 협약들이 체결되었다. 주요내용은 1969년 협약은 선주나 선장 등 사용인의 고의과실을 불문하고 선주가 그 책임을 부담하는 이른바 ‘엄격책임주의(Strict Liability)’를 채택하는 대신 배상한도를 톤당 133계산단위, 최대 1,400만계산단위로 제한하였다. 1971년 국제기금협약²¹²⁾은 피해액이 1969년 협약의 선주책임한도를 초과하는 경우 그 초과부분을 보상하는 것을 주내용으로 책임한도는 하나의 사고에 대하여 1969년 협약에 따라 실제지급되는 금액을 포함하여 최대 6,000만계산단위까지 배상하는 것이다.²¹³⁾

2. 1976년 改正議定書와 1984년 改正議定書

1976년 11월 9일과 1984년 5월 25일에 위 각 협약들이 개정되었는데, 1976년의 개정은 계산단위를 Gold Franc에서 IMF의 특별인출권(SDR)으로 변경한 것에 불과하여 별문제가 없었으나, 1984년의 개정의정서는 책임한도액을 대폭인상하였다²¹⁴⁾. 그러나 발효요건이 최소 100만톤의 유조선선복량을 보유한 6개국을 포함한 10개국에서 비준되어야 하는 등²¹⁵⁾ 지나치게 엄격하여 발효되지 못하였다. 그러다가 미국이 1989년에 발생한 엑손 발데즈(*Exxon Valdes*)호의 좌초사고²¹⁶⁾를 계기로 1990년 ‘유류오염법(Oil Pollution Act)’을

212) 국제기금은 체결국의 법에 의하여 법인격 및 당사자의 지위가 인정된다(제2조); 이윤철, 앞의 책, p.198.

213) 정해덕, 앞의 논문, pp.86~87.

214) 개정내용 및 경과에 대해 자세한 것은 이윤철, 앞의 책, p.196.이하 참조

215) 국제해사기구 인터넷(<http://www.imo.org/>) 조약자료

216) 1989. 3. 24. 125만 배럴의 원유를 적재한 엑손발데즈(*Exxon Valdez*)호가 미국 알래스카의 Prince William Sound에서 좌초, 선체바닥에 구멍이 뚫리는 바람에 약 25만 8천 배럴의 원유가 흘러나왔다. 이 사건을 계기로 미국에서 독자적인 입법을 하는 바람에 1984년 개정의정서가 발효되지 못하고, 기술적인 측면에서는 이중선체에 대한 관심을 불러 일으켰다: 박영선, “미국의 기름오염방지법(OPA) 심층분석-유조선 이중선체구조의 채택에 관한 정책분석을 중심으로-”, 해양안전심판원, 「해

제정하여 독자적인 법체계를 구축하는 바람에 비준가능성이 줄어들자 유럽국가를 중심으로 위 1984년 개정의정서를 일부 수정하여 1992년 개정의정서를 채택하게 되었다.²¹⁷⁾

3. 1992년 개정의정서

위와 같이 책임한도액을 대폭 증액한 1984년의 개정의정서가 미국의 독자적인 입법과 발효요건의 엄격성으로 무산된 위기에 처하자 유럽국가를 중심으로 개정움직임이 일어났다. 인플레이션으로 피해자구제가 불충분하고, 배상금에 대한 선주와 화주(석유업체)간의 분담비율이 화주에게 편중되어 있어 시정필요성이 제기되어 오던 중²¹⁸⁾ 1992년 11월 27일 국제해사기구(I.M.O.)런던회의에서 개정의정서가 채택되어 1996년 5월 30일부터 발효되었다. 한편, 발효요건중 100만톤 이상의 유조선 보유국의 수를 6개국에서 4개국으로 완화하여 위 유조선소유국 4개국을 포함한 10개국 이상이 가입한 후 12개월 후에 발효하고 1984년 개정의정서는 폐기하기로 결정하였다.²¹⁹⁾ 또, 국제기금협약도 개정되었는데, 가입국의 분담유합계가 4억 5,000만톤 이상이 되고 8개국이 가입후 12개월 후에 발효하도록 규정하였는 바, 위 각 협약은 1995년 5월 30일 스웨덴이 가입함으로써 1996년 5월 30일 국제적으로 발효되었으나²²⁰⁾, 우리나라는 1997년 3월 7일 1992년 개정의정서에 가입서를 기탁하였으나 개정의정서 제30조 제4항의 유보조항에 따라 1998년 5월 16일부터 발효되었다.²²¹⁾ 그리고, 1992년 개정의정서는 가입국의 분담유 수령량이 7억 5,000만톤이 되는 날로부터 18개월 후부터 종전의 1971년 국제기금협약이 폐기되도록 규정하였는 바, 1996년 11월 15일 네델란드가 위 의정서에 가입함으로써 위 요건이 충족되었다. 그 결과 1996년 11월 15일부터 우리나라에서 효력을 받하기 전일인 1998년 5월 15일까지는 유류 오염손해배상체계가 1971년 기금체계와 1992년 기금체계로 二元化되어 있었다.²²²⁾

양안전소식」, 2000년 겨울호, p.81.이하 참조)

217) 정해덕, 앞의 논문, p.87.

218) 정해덕, 위의 논문, p.88.

219) 이윤철, 앞의 책, p.197.

220) 정해덕, 위의 논문, p.90.

221) 정해덕, 위의 논문, p.91.

222) 정해덕, 위의 논문, p.90.

1992년 개정의정서의 내용을 요약하면 다음표와 같다²²³⁾

주요내용	종전 협약	1992년 개정의정서
선주책임한도	톤당 133SDR (최대 1,400만SDR)	5,000톤미만: 300만SDR 5,000톤~14만톤: 300만SDR + (초과톤수 × 420SDR) 140,000톤초과 : 최대 5,970만 SDR
국제기금 보상책임한도	최고 6,000만SDR	최고 1억 3,500만 SDR
적용해역	영해(12해리)	배타적경제수역(200해리)
적용범위	유류적재유조선으로부터 유류유출시에만 적용	空船인 유조선에도 적용, 유출 사고전 예방조치비용도 배상 범위에 포함

4. 2000년 개정(Amendment)

2000년 10월 18일 책임한도액을 대폭 상향하는 내용으로 개정되어 2003년 11월 1일부터 발효되었는데 책임한도액을 살펴보면 5,000톤 미만의 선박은 451만 SDR, 5,000톤~140,000톤은 451만SDR에 초과톤수에 631SDR을 곱한 금액, 140,000톤 초과선박은 8,977만SDR이다. 같은 날 국제기금협약도 개정되어 2003년 11월 1일부터 발효되었는데 그 내

²²³⁾ 정해덕, 앞의 논문, p.90.; 1992년 개정의정서에 대한 상세한 것은 국제해사기구 (<http://www.imo.org/>) 조약자료 참조

용은 단일사고로 인해 기금에서 배상받을 수 있는 한도를 1억 3,500만 SDR에서 2억 300만 SDR로 증액하고, 3개국의 연간 분담량이 6억톤 이상이라면 그 한도를 2억 SDR에서 3억 740,000 SDR로 증액한다는 것이다. 그 뒤 2003년 5월 16일 런던 국제해사기구 회의에서 1992년 개정의정서의 실효성을 확보하기 위하여 종전기금에서 배상받을 수 있는 금액을 포함하여 7억 5,000만 SDR까지 기금을 적립한다는 내용의 개정의정서를 채택하여 2005년 3월 3일부터 발효예정으로 있다.²²⁴⁾

5. 기타 민간협정 및 미국 유류오염방지법

가. TOVALOP와 CRISTAL

대규모 유류오염사고에 대비한 민간협정으로는 TOVALOP(Tanker Owners' Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution)와 CRISTAL(Contract Regarding an interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution)이 있다. TOVALOP은 1969년 10월에 발효된 유조선소유자간의 협정이고, CRISTAL은 1971년 4월에 발효된 석유회사들간의 협정이다. 위 협정들은 국제협약에 따른 유류오염손해배상을 보충하고, 추가보상을 목적으로 성립되어 여러차례의 개정을 거치면서 나름대로 국제배상제도의 역할을 수행하여 왔으나, 1992년 개정의정서가 발효되면서 책임한도액이 대폭 증가하여 존재의 의미가 많이 상실되었다.²²⁵⁾

나. 미국 유류오염방지법(American Oil Pollution Act, 1990)

미국은 국제협약에 가입하지 않고 1989년 3월 24일에 일어난 엑손 발데즈(Exxon Valdez)호 사고를 계기로 1990년 “American Oil Pollution Act”를 독자적으로 입법하였다. 위 법에 의하면 유류유출책임신탁기금(American Trust Fund)을 조성하여 오염사고당 10억달러까지 보상이 가능하도록 하고 있고(법 제1012조), 책임제한권의 상실사유도 국제협약과는 달리 “총체적 태만(gross negligence) 또는 고의적 행동(wilful misconduct)”라는 개념을 사용하고 있다(제1004조). 또 각 州法으로 위 법의 적용이나 효력을 배제할 수 있도록 규정하고 있고(제1018조), 이에 따라 캘리포니아주는 책임제한을 아예 인정하지 않고 있다²²⁶⁾.

²²⁴⁾ 자세한 것은 국제해사기구(I.M.O.) 조약자료 참조

²²⁵⁾ 정해덕, 앞의 논문, pp.120~121.

²²⁶⁾ 정해덕, 앞의 논문, p.121.

Ⅲ. 韓國 油類汚染損害賠償保障法

1. 沿革

우리나라는 1992년 12월 8일 1969년의 유류오염협약과 1971년의 책임기금협약에 기초하여 법률제4532호로 유류오염손해배상보장법을 제정하여 1993년 1월 1일부터 시행되었다. 그러나, 위 법 시행당시 이미 1992년 개정의정서가 채택되었고, 우리나라는 1997년 3월 7일 1992년 개정의정서에 대한 가입서를 제출하였으나 시행이 유보되어 1998년 5월 16일부터 위 1992년 개정의정서가 발효되었다. 그리하여 정부는 1992년 개정의정서를 수용하여 유류오염손해발생시 충분한 배상금을 확보하고 국제적인 유류오염손해배상체계를 갖추기 위하여 법개정작업에 착수 1996년 12월 국회를 거쳐 1997년 1월 13일 법률제 5290호로 위 법을 개정하여 1997년 7월 14일부터 시행되었다²²⁷⁾. 그러나 위와 같이 1992년 개정의정서의 國內 발효시기가 1998년 5월 16일로 유보되는 바람에 1997년개정의 요체라고 할 수 있는 적용범위, 선주책임한도액, 보험계약체결강제요건, 국제기금분담금, 관할 등 많은 규정의 시행을 위 1992년 개정의정서의 발효시기까지 유보하였다(부칙 제1조)²²⁸⁾. 그 뒤 2003년 12월 11일 법률 제7002호로 2000년 개정안중 5,000톤미만의 선박에 대한 책임한도액을 451만SDR로 상향하는 것을 골자로 추가개정이 있었다(법제7조 제1항)

2. 주요내용

가. 개 설

1997년 1월 13일 개정전의 법률은 적용대상선박, 책임주체 등 몇가지 부분에서 1984년의 개정의정서의 내용을 수용하는 바람에 당시 국내법과 우리가 가입한 국제조약의 내용이 서로 상충되는 문제가 있었다. 그러나 이러한 모순은 우리정부가 1992년 개정의정서에 가입함으로써 상당부분 해소되었고, 또 현행 유류오염손해배상보장법이 국제협약의 개정에 발맞추어 개정되어 상당부분 국제협약과 유사하다고 할 것이므로 이하에

²²⁷⁾ 1997년 1월 13일 개정전의 법률은 적용대상선박, 책임주체 등 몇가지 부분에서 1984년의 개정의정서의 내용을 수용하는 바람에 당시 국내법과 우리가 가입한 국제조약의 내용이 서로 상충되는 문제가 있었다: 정해덕, 앞의 논문, p.91.

²²⁸⁾ 위의 논문, p.91.

서는 현행 법규정을 중심으로 적용대상선박, 책임의 주체 등에 관하여 살펴보기로 한다.

나. 적용대상선박

1969년 협약과 1971년 국제기금협약은 적용대상을 유류를 화물로서 실제로 운반하는 선박으로 제한하였으나, 우리법은 1984년 개정의정서의 내용을 수용, 적용대상선박을 油類와 기타화물을 운송할 수 있는 겸용선도 대상선박에 포함시키고, 실제 운송중인 선박이 아닌 空船航海중인 선박도 대상선박으로 하여 국제협약의 적용대상선박이 아닌 선박도 적용대상선박으로 규정하는 등 상호저축의 모순이 있었다. 그러나, 우리정부가 1992년 개정의정서에 가입함으로써 이러한 모순점을 해소하고, 현행 법도 위 개정의정서와 동일한 내용으로 규정하고 있다(제2조 제1호)²²⁹⁾. 대한민국이 소유하는 선박으로서 公用に 제공하는 선박은 제외된다(제46조).

다. 油類汚染損害(適用對象債權)

유류오염손해란 장소를 불문하고 선박으로부터 유류가 유출 또는 배출되어 초래된 오염에 의하여 선박외부에서 발생한 손실 또는 손상과 防除措置費用 및 방제조치로 인한 추가적 손실 또는 손해를 말한다(제2조 제4호). 다만 환경손상으로 인한 이익상실외의 환경손상 자체에 대한 배상은 그 회복을 위하여 실제로 취하였거나 취하여야 할 상당한 조치에 따르는 비용만을 배상대상으로 정하였다(제2조 제4호 가목 단서).

油類는 선박에 화물로서 운송되거나 船用油로서 사용되는 原油·燃料油·潤滑油 등 지속성 있는 炭化水素 鑛物性油로서 大統領令이 정하는 것을 말한다²³⁰⁾. 지속성유를 말하므로 경유나 등유와 같은 비지속성유는 광물성유라고 하더라도 유류의 개념에 포함되지 않는다²³¹⁾

한편, 실제 油類流出이 없더라도 유류오염손해를 일으킬 수 있는 중대하고 절박한 위험이 있는 경우도 사고의 개념에 포함시키고 있다(제2조 제5호). 이에 따라 기름유출이 없

229) 유류오염손해배상보장법의 내용과 관련한 자세한 것은 정해덕, 앞의 논문, p.92이하 참조

230) 대통령령 제2조는 원유, 중유, 선용연료유, 운활유, 산업규격의 석유제품중류시험방법에 의하여 340도 이하에서 그 부피의 50%를 초과하는 양이 유출되지 않는 탄화수소유를 규정하고 있다.

231) 정해덕, 위의 논문, p.106.

는 긴급예방조치비용도 배상의 대상에 포함된다. 그러나, 전쟁이나 天災地變 등 불가항력적인 사유로 손해가 발생하거나, 선박소유자 및 그 使用人나 이 아닌 제3자의 고의만으로 손해가 발생한 경우, 국가 및 공공단체의 항로표지 또는 항행보조시설의 관리의 瑕疵만으로 손해가 발생한 경우에는 선박소유자 등은 손해배상책임이 없다(제4조 제1항 단서).

責任의 根據와 관련하여 유류오염손해배상보장법은 過失責任主義 대신 '嚴格責任 (Strict liability)主義'를 배상책임의 근거로 삼고 있으므로, 위에서 본 예외적인 경우를 제외하고 선박소유자의 고의 또는 과실유무와 상관없이 피해자는 선주로부터 오염사고로 인한 손해배상을 받을 수 있다고 할 것이다.²³²⁾

라. 책임의 主體

책임의 주체는 원칙적으로 유류오염사고 발생당시의 선박소유자(등록이 없는 경우에는 실제로 선박을 소유하는 자)이나, 대한민국 국민이 외국국적선박을 나용선한 경우에는 선박소유자와 나용선자를 모두 선박소유자로 보아 연대책임을 부과하고 있다(제2조 제2호, 제4조 제4항). 한편, 선박소유자의 代理人·使用人 또는 船員 등은 책임의 주체에서 제외하고 있다(제4조 제5항).

마. 책임한도액

책임한도를 대폭 인상하는 내용의 2000년 개정(amendment)안에 따라 우리나라는 2003년 12월 11일 법률개정을 통하여 책임한도액을 대폭상향하였다. 구체적으로 5,000톤이하의 선박은 4,510,000SDR, 5,000톤을 초과하는 선박에 대하여는 8,977만SDR을 초과하지 않는 범위에서 5,000톤초과 매톤당 631SDR을 곱한 금액과 위 451만SDR을 가산한 금액을 한도로 규정하고 있다(제7조 제1항).

바. 場所的 適用範圍

1997년 1월 13일 개정전의 법은 적용범위를 大韓民國 領域(領海포함)에서 발생한 유류오염손해에 대하여만 적용하였으나, 개정법은 1992년 개정의견서의 내용을 수용, 대한민국 영역과 排他的經濟水域(Exclusive Economic Zone: 'EEZ')에서 발생한 유류오염손해

²³²⁾ 정해덕, 앞의 논문, p.105.

에 대하여도 적용하도록 하였다. 다만, 유류오염손해를 방지하거나 輕減하기 위한 防除費用에 대하여는 장소에 관계없이 유류오염손해배상보장법을 적용할 수 있도록 하였다(제3조). 즉, 방제비용은 사고발생장소에 상관없이 책임주체나 책임대상선박 등 다른 요건에 해당하면 대한민국의 법에 따라 손해배상을 받을 수 있다.

사. 保障契約의 締結強制

1997년 1월 13일 개정전의 법률은 ‘대한민국 국적을 가진 선박 및 2,000톤이상의 유류를 운송하는 외국선박’에 대하여 유류오염손해배상보장계약을 체결하도록 규정하고 있었으나²³³⁾, 현행법은 국적선여부를 불문하고, 200톤이상의 유류를 화물로서 운송하는 경우에는 보장계약체결을 강제하였다. 이에 위반한 경우 航行停止命令, 국내항 입출항 거부 또는 국내계류시설사용허가 중단 등의 불이익을 받을 수 있다(법제14조).

아. 保險者 等에의 直接請求

유류오염사고로 선박소유자의 손해배상책임이 발생한 경우 피해자는 보험자 등²³⁴⁾에 대하여 직접 손해배상을 청구할 수 있고, 보험자 등은 선박소유자가 피해자에게 대항할 수 있는 抗辯만으로 피해자에게 對抗할 수 있다. 그러나, 선박소유자의 故意로 손해가 발생한 경우에는 보험자에게 청구할 수 없다(법제16조).

자. 國際基金에의 補償請求

우리나라 법률상 피해자는 선주에게 배상청구를 할 수 있고, 선주는 책임제한을 주장할 수 있다. 만일 책임제한한도액이 실손해에 미치지 못한다면 피해자는 국제기금을 상대로 초과분에 대한 보상청구를 할 수 있고, 국제기금도 선박소유자나 보험자 등에 대한 소송에 참가할 수 있다(법제23조 내지 제28조)²³⁵⁾

233) 정해덕, 앞의 논문, pp.94~95.

234) 유류오염손해배상보장계약상 선박소유자의 손해를 填補하거나 배상의무이행을 담보하는 자를 말한다(유류오염손해배상보장법 제2조 제7호)

235) 1995년에 발생한 소위 ‘씨프린스호’ 유류오염손해배상도 국제기금을 피고로 하여 광주지법 순천지원에서 소송이 진행되었는 바, 이는 국제기금에 법인격을 부여한 결과이다: 정해덕, 앞의 논문, p.120.

3. 責任制限節次

가. 개 설

유류오염손해배상보장법은 선주의 책임제한 및 그 절차에 관하여 규정하고 있고(제6조 이하), 선박소유자등의책임제한절차에관한법률(이하 ‘책임제한절차법’이라고 칭한다)을 준용하고 있다(제41조). 유류오염손해배상보장법이 적용되지 않는 유류오염손해에 대하여는 상법상의 책임제한규정(상법 제746조, 747조) 및 책임제한절차법에 의한 책임제한이 가능하다고 할 것이다. 이하에서는 책임제한절차에 관하여 간략히 살펴보고, 책임제한권의 조각(상실)과 관련하여서는 별도로 살펴보고자 한다.

나. 책임제한절차

(1) 開始申請

선박소유자는 책임한도액을 초과하는 청구금액을 명시한 書面에 의한 청구를 받은 날로부터 6개월²³⁶⁾ 이내에 유류오염사고가 발생한 곳을 관할하는 지방법원에 책임제한절차 개시신청을 하여야 한다(법제6조). 그러나 非締約國의 국적을 가진 선박소유자는 책임제한을 주장할 수 없다(제6조 제3항).

(2) 供託命令

法院은 책임제한 개시신청이 상당하다고 인정되면 申請人에게 14일 이내에 책임한도액 및 공탁지정일까지의 연 6푼의 비율에 의한 이자를 공탁하도록 명하고, 신청인은 법원의 허가를 얻어 현금공탁에 갈음한 供託保證書를 제출할 수 있다(법 제35조). 통상적으로 사고선박의 선주가 가입한 선주상호책임보험조합(P&I Club)이 공탁보증을 할 것이고, 우리 법원도 특별한 사정이 없는 한 P&I Club의 공탁보증서를 현금공탁에 갈음하도록 허가하고 있다.²³⁷⁾

(3) 開始決定 및 管理人 選任

관할법원은 책임제한개시여부를 심리하여 개시결정을 내리고, 개시결정시 채권신고기간, 조사기일, 관리인 등을 지정한다(책임제한절차법 제19조 내지 제41조)

²³⁶⁾ 상법상의 선주책임제한신청기간은 서면에 의한 청구를 받은 날로부터 1년이다.

²³⁷⁾ 정해덕, 위의 논문, p.99.

(4) 채권신고 및 조사, 異議, 査定裁判

제한채권자들이 법원에 채권신고를 하면 법원은 조사기일을 열어 신고채권에 대한 관계인들의 이의여부를 조사한 후 이의없는 채권에 대하여는 제한채권을 확정하고, 이의있는 제한채권에 대하여는 査定裁判을 한다(책임제한절차법 제42조 내지 제64조).

(5) 配當表의 작성 및 配當

조사기일이 종료된 후 관리인은 배당표를 작성하여 법원의 인가를 받아 배당표에 대한 이의재판 종료후 배당을 실시한다(책임제한절차법 제65조 내지 제79조). 이른바 ‘수익채무자’도 책임제한의 이익을 향유할 수 있고, 배당절차 종료후 선박소유자가 책임에서 해방되는 점은 일반선박소유자의 책임제한과 같다.

4. 책임제한 배제사유

우리 유류오염손해배상보장법은 책임제한권의 조각사유로 유류오염손해가 ‘선박소유자 자신의 故意로 발생한 경우²³⁸⁾ 또는 損害發生의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 行爲 또는 不作為’로 발생한 경우에는 선박소유자는 책임제한권을 상실한다고 규정하고 있다(제6조 제1항 단서). 위 규정은 상법상 선박소유자의 책임제한권 상실사유와 동일하므로 상법상의 746조 단서규정에 관한 해석이 동일하게 적용된다고 할 것이다. 따라서 선주 자신이 아닌 피용자 등의 행위에 대해서는 책임제한권을 상실하지 않고, 故意 또는 무모한 행위의 의미에 대하여도 고의에 근접한 개념으로 파악해도 무방할 것이다²³⁹⁾.

238) 이 경우에는 피해자의 보험자에 대한 직접 청구권도 제한된다(법 제16조 제1항)

239) 정해덕, 앞의 논문, pp.103~104.

第7章 結 論

船舶所有者責任制度는 船舶所有者가 그의 企業活動인 船舶의 利用 또는 海上航行의 運送過程에서 지게 된 債務 중 일정한 要件이 갖추어진 것에 대하여 海産 또는 일정한 金額을 限度로 하여 總責任(total liability)을 制限하는 制度이다.

11세기 아말피 法典에 最初의 根據가 나타나는 이 制度는 1681년의 프랑스 海事勅令을 통해 세계적으로 普及되어 委任主義, 執行主義, 船價責任主義, 金額責任主義 등과 같은 獨自的 責任制限方式으로 立法이 되어 왔다. 그러나 國家間 交易의 增大와 더불어 涉外的 法律關係가 늘어 가면서, 이 制度가 國家마다 그 內容上 차이로 인한 불편이 露出되었고 이것을 해결하기 위하여 國際海法會(C.M.I.)가 중심이 되어 統一協約의 채택을 추진하였는데 그 結果가 1924年 協約·1957年 協約 및 1976年 協約이다.

船舶所有者責任制限制度의 主體에 관하여 살펴보면 1976년 協約은 종래의 선박소유자 중심주의에서 벗어나 海上企業의 活動保護 및 海上交通安全의 確保와 海洋環境保護라는 公益優先 내지 社會正義의 具現을 그 目的으로 하고 있다. 따라서 1976年協約은 船舶所有者, 傭船者, 船舶管理人, 船舶運航者 및 救助者는 물론이고 이들의 履行補助者와 責任保險者까지를 網羅하여 責任制限權을 인정하고 있는 것이다.

責任制限債務에 관하여 보면, 1976年 協約은 종래의 制限의 열거방식에서 벗어나 例示的 列舉方式으로 ① 責任制限의 원인이 무엇이든 묻지 않고 ② 船上에서 또는 船舶의 運航이나 救助活動에 直接關聯해서 일어난 債務이면 責任制限을 인정한다고 規定하여(제2조) 매우 포괄적으로 責任制限을 인정하고 있다.

責任制限의 排除事由에 관해서 보면, 客觀的 事由는 政策的 要請에 의하는 것이기 때문에 그다지 큰 變化는 없었고 1976年 協約에서 1969年의 “기름汚染損害에 대한 民事責任에 관한 國際協約”의 適用을 받는 “기름汚染損害”나 기타 “原子力損害” 등 特別法이나 다른 協約에 의하여 責任制限을 받게 되는 경우의 債務를 이 協約의 適用에서 제외하고 있다. 반면, 主體的 事由의 경우에는 1976년 協約이전에는 책임제한권자의 故意·過失에 대하여 責任制限權을 박탈해 왔는 바, 이는 責任制限의 排除事由를 너무 넓게 認定하여 責任制限의 安全性·絶對性을 깨뜨린다는 비판을 받아왔다²⁴⁰⁾. 그러나 1976年 協約은

²⁴⁰⁾ 이균성, “선주책임제한제도의 개정방향”, 「상사법의 제문제」, (서울 : 박영사, 1984), p.412.

“不注意하게 또한 損害가 일어날 지도 모른다는 것을 알고서 저지른”이라고 規定함으로써 未必의故意가 있는 경우에 責任制限이 排除되도록 함으로써 1976年 協約에서는 責任制限이 認定되는 경우가 사실상 매우 廣範圍하게 되었다.

마지막으로 責任限度額에 대하여 보면, 1976年 協約은 종래의 船價責任主義나 선가책임주의와 金額責任主義의 병용에서 벗어나 事故主義와 함께 金額責任主義를 채택하고 있다. 貨幣單位에 관하여 종래의 英貨 파운드(pound sterling)화나 뿌앙까레프랑(Poincaré franc)을 버리고 1976年協約은 國際通貨基金의 特別引出權(SDR)을 사용하고 있다. 責任限度額도 그동안의 인플레이션과 해난사고의 대형화로 인한 피해규모의 거대화 등에 발맞추어 책임한도액을 인상하는 방향으로 각 조약이 체결되고 개정되어 왔는바, 1976年 協約에 대한 1996年 개정의견서나, 유류오염손해에 대한 국제협약과 1992年, 2000年의 개정의견서는 책임한도액을 대폭 상향하였다. 船價責任主義나 併用主義가 船舶所有者の 保護에만 치중한다는 非難이 있는 점을 고려하면, 被害者를 保護하는 方向으로 그 理念이 바뀌어 오고 있음을 알 수 있다.

이상의 內容에서 우리는 船舶所有者責任限制制度가 ① 巨額의 損害로 인한 海上企業의 決定的 破綻으로부터 海上企業을 保護해 주면서 ② 동시에 債權者에게는 거의 완전한 債權額의 確保를 ③ 社會的 次元에서는 海上交通安全의 保障과 海洋環境의 保存과 같은 公益優先과 社會定義의 具現을 그 理念으로 하여 企業의 責任을 強調하는 方向으로 發展하고 있음을 알 수 있다. 다만, 1976年 協約은 다음과 같은 몇 가지 문제점을 그대로 내포하고 있다.

첫째, 國際的 統一性의 미흡이다. 원래 1976年 協約의 성립목적은 선박소유자책임제한 제도에 관한 각 국의 법체계를 통일하고자 하는 것이었다. 그러나 協約의 해석이 나라마다 달라질 수 있으므로 국제적 통일성의 목적이 완전히 달성되었다고 할 수 없다.

둘째, 被害者保護에 불완전하다. 同 協約의 성립과정은 선진해운국에 의해 지나치게 좌우된 나머지 피해자보호에 미흡한 점이 있다. 예컨대 위 1976年 協約에 의하면 선박소유자가 침몰된 선박의 인양비용채권 등 지나치게 많은 종류의 채권에 대하여 책임제한을 할 수 있으나, 해상교통에 지장을 주는 침몰선 등의 인양·제거작업을 장려하기 위하여 이 같은 채권에 대하여는 선박소유자가 책임제한을 하지 못하도록 하여야 한다.

셋째, 責任制限排除事由가 엄격하다. 1976년 協約에 의하면 책임제한배제사유가 지나치게 엄격하여 손해배상청구권자가 선박소유자책임제한을 부인하기가 극히 힘들다. 특히 ‘故意(intent)’ 또는 ‘무모하게(reckless)’의 의미가 분명하지 않으며, 책임제한배제사유의 입증책임을 청구권자인 債權者에게 부담시키는 것은 지나치게 가혹하다. 항해와 사고에 관한 정보를 거의 독점하고 있는 선박소유자에게 입증책임을 부담시키는 것이 타당할 것이다. 또 위 協約은 청구권자가 실제로 입은 손실이 선박소유자가 의도한 손실 그 자체일 것을 요구하고 있으나, 이들 간의 牽連關係를 요구하지 않는 것이 바람직하다.

넷째, 限度額決定時 遞減基準이 不合理하다. 1976년 協約상 책임한도액은 遞減基準(sliding scale)에 따라 비례체감된다. 즉 선박의 톤수가 커질수록 톤당 책임한도액이 적어지는데, 톤당 추가되는 책임한도액의 결정이 恣意的인 것으로 보인다. 이 체계에 의하면 대형선소유자가 많은 부당한 이득을 보게 되는 측면이 있으므로 톤당 동일한 책임한도액을 정한다면 간단하고도 용이하게 책임한도액을 결정할 수 있을 것이다. 또 대형선은 소형선보다 더 큰 손해를 야기할 수 있으며 소형선보다 가격도 비싸고 대형선소유자는 소형선소유자보다 자금부담능력이 큰 것이 보통이므로 대형선에 보다 큰 책임한도액을 부과하는 것이 타당할 것이다.

이미 언급한 바와 같이 1976년 협약이 가지고 있는 근본적인 문제점이 내재하여 있기 때문에 이 협약을 수용한 우리 상법 역시 자연 한계점을 가지고 있다. 다만, 국제적 통일성의 미흡은 해석론으로 해결하여야 할 과제이고, 피해자 보호의 불완전은 이미 상법의 입법과정에서 어느 정도 해소되었으나, 문제점이 전혀 없는 것은 아니다.

현행 상법의 선주책임제한규정은 다음과 같이 개선되어야 할 것이다.

첫째, 責任限度額의 算定方式에 있어 1976년 協約과 같이 段階的 計算方式을 취하고, 貨幣單位에 있어서도 SDR을 사용하는 것은 일응 타당한 면이 있다고 본다. 그러나 遞減方式을 채택하고 있어 소형선박에 대하여는 높은 責任限度額이 설정되어 있고 대형선에는 상대적으로 유리한 방식으로 책임한도액이 설정되어 있기 때문에 이를 더 과학적인 방식으로 분석하여 대형선의 책임한도액을 인상하는 방향으로 개정이 필요하다. 위에서

본 각 국제협약에 대한 개정의견서를 속히 비준하여 국내법으로 수용, 피해자보호에 만전을 기해야 할 것이다.

둘째, 책임제한의 조각사유로 ‘고의’ 또는 ‘무모하게’라는 표현을 사용하여 해석상 논란을 불러 일으키고 있으나, 이미 해석상 고의의 범주에 속하는 것으로 해석하는 것이 일반적이다. 따라서 ‘故意’라는 하나의 개념으로 단일화하는 것이 타당하리라고 본다.

셋째, 船舶所有者責任制限制度는 전체적 구성에 있어서 船舶所有者 중심주의에서 벗어나서 사회에 대한 企業責任의 정신을 적극적으로 받아들이고 海事債權관계의 전반을 유기적으로로 규율해야 한다.

넷째, 商法 고유의 商人保護라는 이념에서 탈피하여 기업의 활동보호 및 債權者의 保護로 그 이념이 전환되어야 한다고 본다. 해상기업의 활동을 保護하기 위해서는 責任制限의 主體와 責任制限對象債權이 넓게 인정되어야 할 것이고, 債權者에 대한 공평하고 신속·확실한 賠償을 위해서는 이미 제정된 책임제한절차법의 적극적 활용과 더불어 船舶所有者 등의 責任限度額까지는 強制保險(Zwangsversicherung)을 도입하는 등의 조치가 병행되어야 할 것이고, 유류오염손해배상보장법상의 保障契約 締結強制와 같은 제도의 도입도 검토해야 할 것이다.

다섯째, 책임제한제도는 船舶所有者등 해상기업가를 보호하고, 채권자의 희생을 요구하는 측면이 있다는 점을 부정할 수 없으므로 채권자보호를 위하여 船舶所有者 등의 배상능력을 현저하게 초과하는 거액 損害賠償의 경우에만 責任制限을 허용하는 방법이 검토되어야 할 것이다.

【參考文獻】

I. 韓國文獻

1. 單行本

- 金政秀, 「해상보험론」, 서울 : 박영사, 2003
- 釜山地方法院, 「船舶執行實務」, 부산 : 부산지방법원, 2002
- 孫珠瓚, 「商法(下)」, 서울 : 박영사, 2000
- 石光現, 「國際私法해설」, 서울 : 도서출판 지산 , 2003
- 宋相現·金炫, 「海商法 原論」, 서울 : 박영사, 1999
- 李潤哲, 「國際海事條約論」, 부산 : 다솜출판사, 2004
- 鄭暎錫, 「海商法 講義要論」, 부산 : 해인출판사, 2003
- 鄭暎錫, 「海上運送法 講義」, 부산 : 국제해양문제연구소, 2001
- 鄭暎錫, 「海運實務」, 부산 : 해인출판사, 2004
- 鄭燦亨, 「商法講義(下)」, 서울 : 박영사, 2001
- 崔基元, 「商法學新論(下)」, 서울 : 박영사, 2004
- 崔基元, 「海商法」, 서울 : 박영사, 1997
- 韓國司法行政學會, 「註釋 商法(VIII)」, 서울 : 한국사법행정학회, 2001

2. 論文 기타

- 金相容, “危險責任과 嚴格責任의 比較”, 「考試界」, 通卷358號 (1986.12).
- 金永祥, “船舶所有者的 責任制限에 관한 研究”, 석사학위논문, 건국대학교대학원, 1984
- 金昌俊, “상법 제748조(船舶所有者責任制限의 排除)에 관한 考察”, 석사학위논문, 경희대학교 대학원(1999. 2)
- 박영선, “미국의 기름오염방지법(OPA) 심층분석-유조선 이중선체구조의 채택에 관한 정책

- 분석을 중심으로-”, 해양안전심판원, 「해양안전소식」, 2000년 겨울호
- 朴洪珍, “선박소유자책임제한제도에 관한 연구”, 석사학위논문, 원광대학교 대학원, 1995. 10.
- 裴炳泰, “海上企業主體의 責任制限法 改正案과 그 취지”, 「韓國海法會誌」, 제11권(1990)
- 孫珠瓚, “改正商法上の 船舶所有者 등의 責任制限-非責任制限債權을 중심으로-”, 사법행정(1992. 4.)
- 宋永喆, “船舶所有者 등의 責任制限節次의 實務에 관한 小考”, 法院行政處, 司法論集(제25집)
- 李東九, “海上運送人 免責에 관한 研究”, 석사학위논문, 한국해양대학교 대학원(2003. 2)
- 李均成, “船主責任限制制度의 改正方向”, 「商事法社の 現代的 課題」, 서울 : 박영사, 1984
- 鄭暎錫, “船舶所有者의 責任制限에 관한 研究 - 國際協約의 比較를 중심으로-”, 석사학위논문, 한국해양대학교 대학원(1988. 7.)
- 鄭海德, “改正油類汚染損害賠償保障法법과 油類汚染損害賠償”, 법조협회, 「法曹」, 제47권 제5호(통권 500호, 1998. 5.)

II. 日本文獻

1. 單行本

藤崎道好,「海商法概論」,東京:成山堂,1974.

時岡泰・谷川 久・相良朋紀,「船主責任制限法・油濁損害賠償法」,東京:商事法務研究會,1979

田中誠二,「新版海商法」,14版,東京:千倉書房,1975.

田中誠二,「海商法詳論」,増補版,東京:勁草書房,1985.

2. 論文 其他

江頭憲治郎,“船舶の所有者等の責任の制限に関する法律”,「ジェリスト」,No606 (1978. 8).

谷川 久,“船主責任制限法の改正について(1)”,「ジェリスト」,No. 771(1982).

小町谷操三,“航海船の所有者の責任の制度に関する國際協約の研究”,「海商法研究」,
第7券,東京:損害保險事業研究所,1985.

Peter Motgan, “Limitation of Liability”,「海事法研究會誌」,No. 79 (1987. 8).

III. 西洋文獻

1. 單行本

Alan Abraham Mocatta; Michael, J. Mustill and Stewart C. Boyd, *Scrutton on Charterparties and Bills Lading*. 18th ed. London: Sweet & Maxwell, 1974.

D.M. Day, *The Law of International Trade*. London: Butterworths, 1981.

E.R. Hardy Ivamy, *Casebook on Carriage by Sea*. 4th ed. London: Lloyd's of London Press, 1979.

John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 4th ed. London: Longman, 2001

J. Kenneth Goodacre, *Marine Insurance Claims*. 2nd ed. London: Witherby, 1981.

- Kaj Pineus and Hans George Röhreke, *Limited Liability in Collision Cases*.
London : Lloyd's of London Press, 1984.
- Nicholas J. Healy and David J. Sharpe, *Cases and Materials on Admiralty*.
Mim: West, 1977.
- Patrick Griggs and Richard Williams, *Limitation of Liability for Maritime Claims*. London : Lloyd's of London Press, 1986.
- Raoul. Colinvaux, *Carver's Carriage by Sea*. Vol. I ,12th ed. London: Stevens & Sons, 1971.
- Raoul. Colinvaux, *Carver's Carriage by Sea*. Vol. I ,12th ed. London: Stevens & Sons, 1982.
- Robert H. Brown, *Marine Insurance*. Vol. 1, 4th ed. London : Witherby, 1978.
- Sjur Braekhus and Alex. Rein, *Handbook of P&I Insurance*. 2nd ed. Gjensidig Arendal : Assuranceforeningen Gard, 1979.
- Robert P. Grime, *Shipping Law*. London: Sweet & Maxwell, 1978.
- W.E. Astle, *Limitation of Liability*. London : Fairplay Publications, 1985.

2. 論文 其他

- B.K. Min and James M. West, "Limitation of Shipowners' Liability under the Commercial Code of Korea", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.16, No.1 (January 1985).
- Alex. Rein, "International Variations on Concepts of Limitation of Liability", *Tulane Law Review*, Vol. 53, No.4 (April 1979).
- Joseph R.Nolan and N.J.Connolly, *Black's Law Dictionary*, 5th ed. (Minn. : West, 1979).
- James J. Donovan, "The Origins and Development of Limitation - of Shipowner's Liability", *Tulane Law Review*, Vol. 53 No.4 (April 1979).
- Arthur M.Boal, "Efforts to Achieve International Uniformity of Laws relating to

Limitation of Shipowners' Liability", *Tulane Law Review*, Vol. 53, No. 4
(April 1979)

Buglass, "Limitation of Liability from a *Marine Insurance Viewpoint*," 53 *Tul. L. Rev.*
1364 (1979).

Michael Thomas, *British Concepts of Limitation of Liability*, ***Tulane Law Review***,
Vol. 53, No.4 (April 1979).

George M.Duncan, "Limitation of Shipowners' Liability", ***Tulane Law Review***, Vol. 53,
No.4 (April 1979).

O'Donnell, "Disaster off the *Coast of Belgium* : Capsized Ferry Renews Concerns over
Limitation of Shipowner Liability," 10 *Suff. Trans. L. J.* 377 (1986).

Herman, "Limitation of Liability for *Pleasure Craft*," 14 *J. Mar. L. & Comm.* 417 (1983).

Viollino, "The Continuing Conflict *Between United States and English Admiralty Law*
on Limitation of Liability : Whose Privity *Binds Corporate Shipowner?* "
10 *Ford. Int'l L. J.* 388 (1987).

국제해사기구(<http://www.imo.org/>) 조약자료집

인터넷 미국법률(*U.S.C*)자료(www4.law.cornell.edu)