

船級の 필요성은 異論의 여지가 없으나 고객의 요구에 부응하는 船級만이 살아남을 것이라는 지적에는 同意하지 않을 수 없다. 그러므로 船級の 損害賠償責任을 주장하는 고객들의 요구에도 귀를 기울여야 하고 전통적인 船級の 無責任主義를 주장할 수는 없는 상황에 이르렀다고 생각한다. 國際船級聯合會를 위주로 한 船級の 責任制限에 관한 연구의 결과물인 標準契約條項도 無責任主義를 拋棄하고 책임제한을 채택한 것에서도 이를 알 수 있다.

政府代行檢査의 경우에는 船級 檢査員을 公務受託私人으로 인정하여 國家賠償法上的 責任이 면 충분하다고 할 것이다. 즉 故意나 重過失이 아니면 船級에게 求償할 수는 없다고 보아야 한다. 현재 각국의 政府는 그들이 委任한 檢査權을 受任한 船級들에게 垂直監査(Vertical Audit)制度를 施行하고 있으며, 檢査 結果의 即時 報告制를 요구하는 등 公務受託私人으로의 理論構成에 전혀 무리가 없을 것으로 여겨진다.

그러나 重過失의 경우를 어떻게 처리할 것인가 하는 문제가 남게 되는데, 이를 해결하는 가장 좋은 방법은 標準協定の 사용일 것이다. 즉, 그러한 경우에도 일정한 수준으로 責任을 制限할 수 있도록 명문의 규정을 두는 것이다. 최근 들어 政府檢査權 委任에 관한 協定締結時에 無限責任을 강요하는 정부가 늘어나고 있으나, 이는 海上安全을 오히려 저해하는 것이라는 認識을 가지고 자제하여야 할 것으로 본다. 왜냐하면 그러한 責任의 가중을 통하여 얻고자 하는 것이 檢査의 強化로 인한 海上安全이기 때문이다. 그러나 이는 앞서서도 언급한 바와 같이 船級の 예기치 못한 파산을 불러올 수도 있으며 오히려 海上安全을 해치는 것이 될 것이다.

船級檢査의 경우에 契約當事者간에는 標準契約條項 등의 約款을 이용하여 責任을 制限하면 될 것이다. 그러나 故意나 重過失의 경우에도 責任을 免除하는 문구를 삽입한다면 이는 約款規制法上으로나 民法의 一般理論에 따라서 無效로 될 것이다. 문제는 契約關係가 없는 第三者에 대한 責任을 어떻게 制限할 것인가 이다. 전술한 것처럼 「1976년 協約」의 責任制限 主體에 船級을 명문으로 挿入하여 船舶所有者와 동일한 免責을 主張할 수 있도록 하는 것이 최선의 방안일 것이다.

생각컨대 標準契約條項을 각 船級の 실정에 맞추어 도입하는 것은 必然的일 것이라 판단되나 責任制限額과 관련하여 최고 300만 計算單位는 檢査 手數料 액수와 비교해 볼 때 현실성이 없어 보인다. 그러므로 私見으로서 檢査 手數料의 최고 및 배까지로 制限하는 것이 옳을 것이다. 왜냐하면 각 船級들간의 檢査 手數料에 차이가 많이 있으며 심지어는 동일한 국가로부터 수입한 政府檢査의 手數料도 船級에 따라 큰 차이가 있기 때문이다.

4. 海上運送人の 免責事由에 관한 研究

해사법학과 김 윤 덕
지도교수 황 석 갑

오늘날 우리의 해상물건운송은 그 규모가 양적·질적으로 팽창하고 활발해짐에 따라 해상운송 중의 화물손상도 또한 많이 발생되어 화물의 손해발생률이 꾸준히 증가하고 있는 실정이다. 따라서 하주와 운송인간에는 손해배상책임과 운송인의 면책이라는 상반된 법적현상이 계속 충돌하여왔다.

그리하여 해상운송계약의 내용을 돌이켜 보면, 근대법의 기본원칙인 계약자유 원칙을 남용하여 해상운송인들은 많은 면책사유를 기재함으로써 하주들에 비해 상대적으로 유리한 편파적인 계약의 체결이 빈번하였다.

그러나 계약자유 원칙을 제한할 경우 해상운송계약의 기본법이 되고 있었던 보통법(Common Law)상의 절대책임원칙이 채택되어 해상운송인에게는 너무 과다한 책임을 지우게 된다. 이렇듯 해상운송인의 면책사유를 인정하지 않을 경우, 해상운송의 특성인 대자본성과 특수한 위험으로 인한 고율의 운임체계가 형성되어 해상운송의 발전을 저해할 우려가 있었다.

그리하여 과실책임주의에 입각하면서도 일정한 면책사유를 인정한 최초의 입법이 “1893년 선박의 항해, 선하증권과 재화의 운송에 관련된 권리·의무에 관한 법” 일명 하터법이 입법되었다. 이후, 하터법의 입법방식을 수용하면서도 국제적으로 통일된 해상운송인의 책임법이 요구되었다. 이러한 요구에서 비롯되어 운송인의 책임을 규정한 헤이그 규칙(Hague Rules)이라 불리는 “1924년 선하증권에 대한 일부규정의 통일에 관한 국제협약”은 각국의 해상물건 운송법과 선하증권약관을 규율하고 있는데, 이 1924년 선하증권조약 즉 헤이그 규칙은 선하증권상의 운송인의 면책약관의 제한을 중심으로하여 해상운송계약법의 주요한 점을 규정하고 있다.

그러나 이 조약이 성립된 지 상당기간이 경과됨으로 인하여 각국간의 해석상의 차이가 생겼으며 또한 운송기술의 발달로 인하여 종래의 원칙 내지 규정으로는 실제의 거래관계를 규율하는데 부적당하고 모순되는 점들이 있어 조약의 개정이 불가피하였다.

그리하여 1968년 헤이그 규칙의 체계를 전제로 한 이른바 헤이그·비스비규칙인 “1924년 선하증권에 대한 일부규정의 통일에 관한 국제협약의 1968년 개정의정서”에서 몇가지 중요한 개정을 보았다.

한편, 1978년 3월 함부르크에서 해상물건운송에 관한 전권회의가 개최되어 “1978년 국제연합해상물건협약”(United Nations Convention on the Carriage of Good by Sea, 1978)이른바 함부르크 규칙이 채택되었다. 이 함부르크 규칙은 종래 1924년 선하증권조약이 정하는 해상운송인의 책임체계가 선진해운국의 이익을 위한 제도라고 하는 인식과 비판 아래 그 근본적인 변혁을 실현한다는 의도로, 주로 하주국인 개발도상국의 노력에 의하여 국제연합무역개발회의(UNCTAD)의 적극적인 추진력을 바탕으로 집약된 조약이다.

이는 오랫동안 세계의 해운실무를 지배해온 헤이그 규칙과는 근본적으로 상이한 별개의 해상운송인의 책임체계의 확립을 추구한 것으로 해기과실이나 화재 등의 면책폐지로 상징되듯이 해상운송인의 책임의 절대강화를 실현하는 것이다.

그러나 선진국들이 함부르크 규칙을 반대하는 이유는 책임분담의 균형이 하주에서 운송인으로 바뀌는 상황으로서 주로 선진국들이 나라에서 함부르크 규칙을 비준하지 않고 있다.

그럼에도 불구하고 주요해운국들이 국내 해상거래에서는 해기과실의 면책을 허용하지 않고 있는 추세이며, 국제 해상운송의 발달로 인하여 항해기술의 향상과 최첨단 장비의 선내적재로 인하여 해상사고가 날로 감소하여 감을 고려하여야 한다.

해기과실의 면책폐지 주장은 비단 함부르크 규칙에서만 규정하고 있는 것이 아니다. 미국의 변호사 협회에서도 해기과실면책폐지를 주장하였고, 또한 최근에는 미국의 선사가 자발적으로 하주에게 해기과실 면책폐지를 시사한 바 있다. 이러한 추세의 영향으로 최근 무역거래에서는 선주국이나 하주국 모두 하주보호측면에서 입법추세를 보이고 있다.

그러나 해기과실의 면책조항폐지는 해상운송인에게 큰 부담을 주는 사안이다. 실제로 해상운송인의 반발이 심하여 함부르크 규칙은 발효되었으나 아직 해상운송계약에서 차지하는 비중은 매우 미미한 수준이다. 또한 이와 관련된 판례나 관습 등 법 적용에 명확한 기준이 마련되지도

않은 상태임을 감안하여야 한다.

결론적으로, 해상운송인의 면책사유의 내용중 해기과실과 화재를 제외한 해상고유의 위험, 하주의 귀책사유 및 선박의 숨은 하자등은 과실책임주의에서는 당연히 운송인이 책임을지지 않는 사유이므로 면책폐지가 운송인의 책임에 미치는 영향도 그리 크지않기 때문에 당장 면책을 폐지하여도 무리가 없을 것이다.

그러나 해기과실과 화재의 면책사유는 해상운송인의 특성인 대자본성 및 대형사고의 위험성등을 감안하여 볼 때, 면책사유를 일시에 폐지한다는 것은 해상운송인에게 너무 과중한 부담을 일시에 지우는 행위로서 원만한 해상운송의 균형에 급격한 변화와 위축을 가져올 우려가 있다.

따라서, 해기과실과 화재의 면책사유를 일시에 폐지하기 보다는 그 동안에 광범위하게 통용되었던 면책범위를 엄격한 법률해석을 통하여 점진적으로 좁혀가며, 시대변화에 따른 해상운송의 실제적 현황도 염두에 두고 현실성 있게 면책사유를 입법적으로도 조정하여 축소 운영하는 것이 바람직 할 것이다.

5. 해상교통사고처리 특례 입법에 관한 연구

해사법학과 이 기 신

지도교수 이 경 호

우리나라는 3면이 바다로 둘러싸여 있고 부존자원이 부족하여 원자재의 수입 및 가공품의 수출이 국가경제의 중요한 부분을 이루고 있다. 우리나라의 수출·입 화물은 99.7%가 선박을 통하여 운송되고 있으며 전 세계적으로도 선박을 이용한 물류의 운송은 70%이상을 차지하고 있으므로 안정적인 해상운송시스템은 우리나라의 경제발전에 매우 중요한 요소로 작용한다. 하지만 연간 700건 이상의 해상교통사고발생과 그로 인한 민·형사상처별로 인하여 선원들의 근무의욕은 매우 침체되어 있으며, 해상운송 및 수산업종사자들에 대한 관련법규의 엄격한 적용으로 심리적 불안감이 고조되어 해상근무생활을 기피하는 현상이 벌어지고 있는 실정이다. 해상의 교통사고는 그 특성상 사고에 대한 처벌도 중요하지만 사고가 재발하지 않도록 항로여건을 검토하고 사고원인을 분석하는 등의 제도적인 개선이 필요하다. 본 논문은 나날이 증가하고 있는 해상교통사고에 대하여 피해의 신속한 회복을 촉진하고 선원 등 해상교통관계자의 권익을 증진하기 위한 해상교통사고 처리 특례입법에 관하여 연구하였다. 세계적으로 해상교통량이 증가함에 따라 선박의 해상교통사고율도 점차 증가하고 있으며, 이와 같이 급속하게 증가하고 있는 해상교통사고의 원인은 선박의 조종 실수라는 인적요인으로 인한 경우가 가장 큰 것으로 나타났다. 여기서 해상교통사고는 ① 선박의 운항에 의하거나 또는 그와 관련하여 발생한 사람의 사망이나 중상 ② 실종 ③ 선박의 전손, 추정전손, 유기 ④선박의 좌초나 조종불능 또는 선박의 충돌사건 ⑤선박 또는 선박의 운항에 의하거나 그와 관련하여 선박에 야기된 선박손상에 의하여 발생한 환경피해 등을 말한다. 인명과 선박의 손실 및 해양환경의 오염을 일으키는 해상교통사고는 자동차사고와 마찬가지로 교통사고임에도 불구하고 해양이라는 특수근무환경에 대한 충분한 배려가 이루어지지 아니하여 해상교통사고에 대해서는 지나치게 가혹한 처벌이 이루어지고 있다. 해상교통사고에서 철저하고도 공정한 사고조사는 해양사고의 주변 상황과 원인을