

해상여객운송에 관한 아테테 협약 수용방안

2003. 12

목진용·최재선

□ 보고서 집필 내역

◆ 연구책임자

- 목 진 용 : 제1, 2, 3장

◆ 연구진

- 최 재 선 : 요약 및 제1, 4, 5, 6장

머 리 말

유엔 전문기구인 국제해사기구(IMO)는 최근 해상 여객 운송에 관한 국제협약을 새로 채택하였다. 해상여객 및 수하물 운송에 관한 1974년 아테네 협약의 2002년 개정의정서가 바로 그것으로, 이 협약은 기존 협약에 비해 여객의 관점에서 여객이 여객선을 이용하다가 입은 손해를 최대한 배상하는 내용을 담고 있다.

예컨대 이 협약은 최근에 제정되고 있는 국제협약의 흐름을 견지하여 해상여객 운송인의 책임을 크게 강화한 것이 특징이다. 여객선 사고가 발생한 경우, 일정한 금액의 한도까지 여객선 운영사업자가 무과실책임을 부담하도록 한 규정과 손해 배상책임한도를 기존 협약에 비해 8배 정도 인상한 것이 대표적인 사례이다.

이에 그치지 않고 이 협약은 선사가 파산하는 경우 피해자가 손해배상을 받을 수 없는 현실적인 문제점을 해결하기 위해 25만 SDR(3억 5천만원)까지는 선사가 가입한 보험사에 대해 직접적으로 보상을 청구할 수 있는 근거까지 두는 등 기존 협약과는 달리 피해자 보호에 크게 역점을 두고 있다.

그런데 문제는 국제적으로 새로운 협약이 제정되어 여객보호에 적극 나서고 있음에도 우리 상법(해상편)은 1962년 제정 당시의 입법 태도를 그대로 반영하고 있다는 점이다. 이에 따라 우리나라 상법의 규정은 국제적인 기준에 크게 뒤질 뿐만 아니라 국적 여객선이 취항하고 있는 인접국인 중국과 일본과도 차이가 있다.

특히 우리 상법에서 정한 해상여객운송인의 책임한도는 여객 1인당 7,400만원 정도로 현실과 너무 동떨어져 있을 뿐만 아니라 상법의 이 같은 규정과 보험제도의 운영에서도 괴리가 나타나는 등 문제점을 내포하고 있어 개선이 시급한 것으로 파악되고 있다.

이 같은 문제점을 해결하는 방안으로 이 연구보고서는 해상여객운송에 관한 아테네 협약을 국내법으로 수용하는 방안을 검토하였다. 아테네 협약이 1974년본과 1990년 개정의정서, 그리고 2002년 개정의정서가 나와 있는 점을 고려하여 이 연구에서는 3가지 협약을 모두 검토 대상에 포함하였다.

분석 결과, 필자들은 각 협약의 내용을 바탕으로 우리나라가 아테네 협약을 수용하기 위해서는 단기적으로 부분적인 상법 개정이 바람직하고, 2002년 개정의정

서의 국제적인 발효와 때를 맞추어 전면적인 상법(해상편) 개정작업이 필요하다고 제안하고 있다.

이 연구보고서는 우리 원의 목진용 부연구위원과 최재선 부연구위원이 공동으로 집필하였다. 필자들은 연구 심의를 통해 조언과 자료를 제공해주신 경희대학교 정완용 교수, 해양수산부 우수한 사무관, 조동오 환경안전연구실장에게 깊은 감사를 표시하고 있다.

이 연구가 우리나라 해상여객운송인의 손해배상책임제도를 개선하는 데 도움이 되고, 특히 상법(해상편)의 관련 규정들이 국제적인 수준에 맞게 개정됨으로써 여객선 이용자인 승객의 이익을 더욱 보장하는 것은 물론 국제협약을 연구하는데 널리 활용되기를 희망한다.

끝으로 이 연구보고서에 포함되어 있는 내용은 필자들의 분석에 기초한 개인적인 의견이며, 한국해양수산개발원의 공식적인 견해가 아니라는 점을 밝혀두고자 한다.

2003년 12월

韓國海洋水產開發院
院 長 李 廷 旭

목 차

〈요 약〉	i
제 1 장 서 론	1
1. 연구의 배경 및 목적	1
1) 연구배경 / 1	
2) 연구목적 / 3	
2. 연구방법 및 범위	4
1) 연구방법 / 4	
2) 연구범위 / 5	
제 2 장 해상여객운송 현황과 손해배상제도 문제점	7
1. 해상여객운송의 개념	7
1) 해상여객운송의 의의 및 종류 / 7	
2) 해상여객 운송계약의 의의 및 법적 성질 / 9	
2. 우리나라 해상여객운송 현황	11
1) 국제해상여객운송 / 11	
2) 국내해상여객운송 / 15	
3. 해상여객운송인 손해배상책임제도 문제점	18
1) 상법의 해상여객운송인 손해배상 책임제도 / 18	
2) 해상여객운송인의 손해배상책임보험 가입 현황 / 19	
3) 해상여객운송인 손해배상책임제도의 문제점 / 22	
제 3 장 해상여객운송에 관한 아테네 협약 분석	25
1. 국제협약 제정배경 및 경과	25
2. 1974년 아테네 협약	26

1) 협약의 성립 과정 / 26	
2) 협약 용어의 정의 / 28	
3) 책임의 주체 및 객체 / 29	
4) 책임의 원칙 / 30	
5) 책임의 한도 / 33	
6) 소송과 시효 / 35	
3. 아테네 협약의 2002년 개정의정서	36
1) 협약의 성립 배경 / 36	
2) 협약 용어의 정의 / 37	
3) 책임의 원칙 / 38	
4) 해상운송인의 책임제한 / 45	
5) 책임보험제도 / 51	
6) 제소기간 / 55	

제 4 장 우리나라 상법과 국제협약과의 비교 · 분석 ————— 57

1. 책임의 주체 및 객체	57
1) 우리나라 상법(해상편) / 57	
2) 1974년 아테네 협약 / 58	
3) 2002년 개정의정서 / 59	
2. 책임원칙	60
1) 우리나라 상법(해상편) / 60	
2) 1974년 아테네 협약 / 61	
3) 2002년 개정의정서 / 62	
4) 수하물 손해의 책임원칙 / 64	
3. 책임제한 및 면책	64
1) 우리나라 상법(해상편) / 64	
2) 1974년 아테네 협약 / 68	
3) 2002년 개정의정서 / 70	

4. 제소기간	72
1) 우리나라 상법(해상편) / 72	
2) 1974년 아테네 협약 / 72	
3) 2002년 개정의정서 / 74	
5. 강제보험제도	74
1) 우리나라 상법(해상편) / 74	
2) 1974년 아테네 협약 / 75	
3) 2002년 개정의정서 / 75	
 제 5 장 해상여객운송에 관한 아테네 협약 수용방안	 78
1. 주요국의 해상여객운송인 책임제도	78
1) 영 국 / 78	
2) 중국 / 79	
3) 캐나다 / 80	
4) 일 본 / 82	
5) 정책적 시사점 / 84	
2. 아테네 협약 2002년 개정의정서의 영향	85
1) 해상여객운송업계에 미치는 영향 / 85	
2) 해상보험업계에 미치는 영향 / 86	
3) 여객선 피해자에 미치는 영향 / 88	
4) 정부의 업무 증가 요인 / 89	
3. 해상여객운송에 관한 아테네 협약 수용 방안	90
1) 협약의 수용여건 검토 / 90	
2) 협약의 수용 방안 / 94	
 제 6 장 요약 및 정책건의	 101
참고문헌	105

표 목 차

<표 2-1>	국제여객선 현황(2003. 4)	13
<표 2-2>	국제해상여객선 수송실적(연도별)	14
<표 2-3>	국제해상여객선 수송실적(항로별, 내외국인별)	15
<표 2-4>	여객선 등록 현황(2002년 12월 기준)	15
<표 2-5>	선종별 현황(2002년 12월 기준)	16
<표 2-6>	종류 및 톤수별 유·도선현황(2002년 4월 기준)	16
<표 2-7>	유·도선의 면허 및 신고 현황	16
<표 2-8>	유·도선의 영업형태별 현황	17
<표 2-9>	유·도선의 선박종류별 현황	17
<표 2-10>	한·중 국제여객선사 보험가입 현황(2003년 6월 현재)	19
<표 2-11>	한·일 국제여객선사 보험가입 현황(2003년 6월 현재)	21
<표 2-12>	한·러 국제여객선사 보험가입 현황	21
<표 3-1>	1974년 아테네 협약의 책임한도	33
<표 3-2>	1990년 개정의정서의 책임한도	34
<표 3-3>	해상여객운송인의 인적손해에 대한 책임원칙의 비교	44
<표 3-4>	해상여객운송인의 휴대수하물에 대한 책임원칙의 비교	45
<표 3-5>	해상여객운송인의 위탁수하물에 대한 책임원칙의 비교	45
<표 3-6>	2002년 개정의정서의 책임한도액(SDR)	51
<표 4-1>	책임 주체 및 객체의 비교	59
<표 4-2>	운송인 책임원칙의 비교	63
<표 4-3>	운송인의 책임한도 및 면책사유 비교	67
<표 4-4>	아테네 협약 및 의정서의 책임한도액 비교	71
<표 4-5>	제소기간의 비교	73
<표 4-6>	책임보험 등 재정보증제도 비교	75
<표 5-1>	1974년 아테네 협약 가입국 현황	79
<표 5-2>	UK P&I 클럽의 담보위험별 클레임 분석	87
<표 5-3>	각 P&I 클럽 가입선박의 선종별 비율	88
<표 5-4>	유엔 해상화물운송협약(안)의 주요 내용	99

그림 목 차

<그림 2-1> 해상여객운송의 구분	8
<그림 5-1> 아테네 협약 수용시 고려사항	93
<그림 5-2> 아테네 협약의 수용방안 검토	95

<요 약>

1. 연구의 배경과 목적

- 금년 2월 대구 지하철 화재사건에서도 경험한 바와 같이, 우리나라의 경우 대형 인명피해사고에 대처하는 위기관리능력과 사회적인 보상시스템이 매우 낙후되어 있음
 - 사고가 발생할 때마다 관련제도의 개선을 약속하는 청사진이 제시되지만, 시간이 지나면 동일한 사건과 비슷한 사고가 재연되는 것이 우리나라의 현실임
- 해상여객운송부분 역시 예외가 아니어서 1993년 전라북도 부안군 위도에서 발생한 서해 훼리호 전복사고 이후 여객의 손해배상제도에 대한 개선대책이 발표되었음에도
 - 우리 상법은 현재까지도 1962년 제정 당시의 입법 태도를 그대로 견지하고 있어 국제적인 흐름에 적극 대처하지 못하는 등 제도적인 문제점을 안고 있음
- 특히 최근에는 유엔 산하 국제해사기구(IMO)에서 여객선운송사업자의 손해배상책임을 대폭 강화하는 협약이 새로 제정됨에 따라 우리나라 상법뿐만 아니라 기존의 손해배상 시스템을 전면적으로 개편해야 하는 압력을 받고 있음
 - 새로운 협약은 우리 상법의 여객운송책임제도에서는 알지 못하는 운송인의 무과실책임과 보험사에 대한 직접 손해배상청구권 등까지도 포함하고 있음
- 따라서 우리 상법을 국제적인 기준(Global Standard)에 맞게 맞추고, 육상 및 항공과 동일한 손해배상시스템을 갖추는 것이 필요한데, 이 연구에서는 이에 대한 대안으로 해상여객운송에 관한 아테네 협약 수용방안을 제시하였음
 - 이 같은 목적을 달성하기 위해 이 연구에서는 i) 우리 상법(해상편)에

- 규정되어 있는 여객운송인 손해배상책임제도와 보험제도의 문제점을 파악하고,
- 우리나라 여객운송현황과 여객선 취항 현황에 대한 자료를 조사하는 것은 물론
- 지금까지 제정된 3가지 종류의 해상여객 및 수하물 운송에 관한 아테네 협약의 내용을 분석하고,
- 이 같은 분석을 통하여 얻어진 내용을 우리 상법(해상편)과 비교함으로써 바람직한 협약 수용방안을 제시하였음
- 또한 이 연구에서는 단순한 국제협약의 수용이 아니라 국적 여객선이 취항하고 있는 중국·일본에서는 어떠한 제도를 운영하고 있는지 분석함으로써 우리나라에 적합한 여객운송 책임제도를 도출하였음
- 특히 이 연구에서는 우리나라가 국제협약을 수용하는 경우 다양한 이해집단이 존재하는 점을 고려하여 각 부문별 영향과 부담사항을 별도로 분석하였음
- 다만, 해상여객운송에 관한 아테네 협약이 국제여객운송의 경우에만 적용되는 점을 고려하여 이 연구에서는 연구의 범위를 국제여객운송으로 한정하였으나
- 여객운송이 지리적인 차이를 기준으로 국제운송 및 국내운송으로 구분되는 점을 염두에 두고, 제2장에서는 연안여객운송에 관한 사항도 아울러 고찰함으로써 전체적인 시각에서 여객운송제도의 문제점과 실태를 파악할 수 있도록 하였음

2. 여객운송현황과 문제점

1) 여객운항현황

- 연구진행과정에서 우리나라를 기·종점으로 하는 국제여객선이 어느 정도 운항하고 있는지 확인하였는데,
- 그 결과 2003년 10월 현재 한·중간 12개 항로에 14척의 선박과 한·일 간 7개 항로에 13척의 선박, 그리고 한·러간 1개 항로에 1척 등 모두 28척의 선박이 취항하고 있는 것으로 나타났음
- 또한 전체 운항 선박 가운데, 절반에 해당되는 14척이 2000년 이후에

취향한 것으로 조사되었는데, 이는 최근 들어 국제여객선의 운항이 급증하고 있는 것을 의미하는 것임

- 국제 여객선 이용객도 1998년에 53만 8천명에서 2002년 말에는 125만 3천명으로 증가함으로써 연평균 23.5%의 높은 성장세를 시현하고 있는데,
 - 주5일 근무에 따른 해상레저 인구의 증가, 여가를 활용하려는 욕구의 증대, 그리고 한·중간의 비자 협정제도 간소화 추진 등에 따라 국제여객선 이용객은 더욱 늘어날 전망이다

2) 현행 제도의 문제점

- 그러나 국제여객선 취향이 늘어나고, 여객수가 급증한 것과 달리 우리나라 상법(해상편)은 1962년의 제정당시의 규정을 거의 그대로 유지하고 있는데,
 - 우리 상법은 국제여객운송에 관한 개념조차 두지 않은 것으로 나타났으며, 이에 따라 해상여객에 관한 일반적인 규정을 국제여객운송에 적용하고 있음
 - 또한, 여객이 휴대하는 화물이나 승용차 등의 운송에 관해서는 해상화물운송에 관한 조항을 준용하고 있어 향후 입법적인 보완이 필요한 것으로 판단됨
- 특히 우리 상법(제746조 이하)은 최근 들어 사고 피해자에 대한 보호조치를 한층 강화하고 있는 국제적인 흐름을 제대로 수용하지 못해 여러 가지 제도적인 문제점을 안고 있는데,
 - 첫째, 최근에 제정된 선박운항과 관련된 국제협약이 선박소유자에게 책임제한권을 부여하는 대신 일정한 범위에서 엄격책임을 도입하고 있음에도 우리나라 상법은 과실책임주의원칙을 고수하고 있음
 - 둘째, 국제해상여객운송인의 손해배상책임한도가 1976년에 제정된 해사채권책임제한협약에 기초를 두고 있어 여객 1인당 인적사고의 경우 7천만원 정도에 불과한 실정임
 - 셋째, 운송인의 여객 1인당 개별적 책임제도를 도입하지 않고 있어 적은 수의 여객이 승선한 경우에는 사실상 무한책임을, 그 반대로 대형

사고인 경우에는 유한책임을 부담하게 되어 여객선에 승객이 많이 타면 탈수록 여객은 더욱 불리한 모순이 있음

- 넷째, 상법과 보험제도 간의 괴리도 심각한데 국제항로에 취항하는 여객선의 경우 한국해운조합의 여객 1인당 1억 5천만원의 여객공제제도에 가입하고 있으나 이 같은 여객공제와 관계 없이 사고가 발생하는 경우 배상한도는 상법의 책임제한규정에 따르는 문제점도 안고 있음
- 다섯째, 해상여객운송인의 강제보험의 가입을 의무화하는 수단이 없기 때문에 여객선 사고가 발생하더라도 여객운송사업자가 배상할 만한 자력이 없는 경우 피해자 구제는 사실상 불가능한 실정임

3. 아테네 협약의 분석

- 해상여객운송에 관한 아테네 협약은 1974년에 제정된 협약과 이 협약의 1990년 개정의정서, 그리고 2002년 개정의정서 등 모두 3가지 협약이 있음
 - 이 같은 협약 가운데, 1974년 아테네 협약은 제정된 이후 30여 년이 경과하였기 때문에 오늘날의 해상여객 손해배상제도로는 적합하지 않다는 것이 지배적인 의견임
 - 또한 1990년에 1974년 아테네 협약의 책임한도를 인상하는 개정의정서가 채택되었으나 이 협약 또한 가입국 수가 적어 국제협약으로서 기능을 상실하였음
- 이에 따라 국제해사기구(IMO)는 지난 해 해상여객 및 수하물 운송에 관한 아테네 협약 개정의정서(2002년 개정의정서)를 새로 채택하였는데,
 - 이 협약은 국제해상여객운송인이 부담하는 손해배상 책임한도액을 1974년 아테네 협약(여객 1인당 46,666 SDR) 보다 무려 8배 이상 늘어난 40만 SDR로 인상하는 한편,
 - 이 금액 가운데, 25만 SDR에 대해서는 해상여객운송인이 강제보험의 가입이나 은행의 재정보증 등을 확보하여 향후 선박사고 등이 일어나는 경우 여객의 손해배상책임을 담보할 수 있도록 하였음
 - 또한 이 협약은 여객운송에 대한 사고를 선박운항사고(선박충돌, 화재, 좌초 등)와 비선박운항사고(유람선의 식당이나 수영장 등에서의 사고)로 구분한 뒤, 선박운항사고에 대해서는 25만 SDR까지 해상여객운송인이 엄격책임을 부담하는 것으로 하였음

- 이에 덧붙여 이 협약은 선박운항사고로 인적 손해를 입은 여객이 보험사에 대해 보험금을 직접 청구할 수 있도록 하고,
- 협약에서 정한 책임한도액보다 자국의 국내법이 더 높은 액수를 정하고 있는 경우에는 그 조항을 적용하도록 하여 피해자에 대한 강도 높은 보호방안을 강구하고 있는 것이 특징임

4. 협약과 상법의 비교

- 우리 상법과 2002년 아테네 협약 개정의정서를 i) 책임원칙, ii) 책임한도, iii) 강제보험제도 가입 여부, iv) 개별적 책임제한제도 유무 등으로 구분하여 비교한 결과 다음과 같은 결론이 도출되었음
 - 해상여객운송인의 책임원칙과 관련하여 2002년 개정의정서는 25만 SDR 한도까지 무과실책임을 부담하는 것으로 되어 있으나 상법에는 그 같은 규정이 없으며,
 - 특히 책임한도에 있어서는 가장 현격한 차이가 있는 것으로 드러났는데 국제협약의 경우 여객 1인당 최고 40만 SDR까지 배상이 가능하나 상법의 기준금액은 46,666 SDR에 불과한 실정임
- 강제보험과 관련해서도 우리 상법의 경우 국제해상여객운송인에게 이를 의무화하는 규정을 두고 있지 않은 데 비해 2002년 개정의정서는 이에 관한 명문의 규정을 두고 있는 것은 물론
 - 여객 1인당 최고 배상금액을 정한 개별적 책임제한제도를 도입하고 있으나 우리 상법은 총체적 책임제한제도로 일관하고 있음

5. 아테네 협약 수용방안

- 이런 우리 상법의 입법적인 문제점을 보완하는 방안으로 이 연구에서는 해상여객운송에 관한 아테네 협약의 수용방안을 검토하면서 구체적인 대안 제시에 앞서 협약 수용 여건을 4가지 측면에서 분석하였음
 - 우리나라 상법의 개정 필요성 여부, 피해자 구제를 강화할 사회정책적 필요성 여부, 국제여객선이 취항하고 있는 인접국의 제도, 새 제도 도입에 따른 선사·보험사 등의 수용태세 등이 그것임
- 이 같은 분석 결과, 새로운 제도를 도입하는 경우 책임한도 등이 높아짐에

- 따라 선사 등이 추가적으로 부담해야 하는 보험금이 20% 정도 늘어나는 것으로 추정되었으나
- 책임한도액이 종전보다 8배 정도 인상된 것에 비교하면 그렇게 크지 않은 것으로 평가되었음
 - 다만, 문제는 궁극적으로 운송인의 보험을 인수하게 되는 국제 P&I 클럽 등에서 부정적인 견해를 표시하고 있어 이 점이 향후 협약을 수용하는데 최대 관건이 될 것으로 보임
- 그러나 여러 가지 상황을 종합적으로 검토한 결과, 우리나라가 아테네 협약을 수용하는 경우,
- 우선 단기적으로는 상법의 문제점을 보완하는 부분개정을 한 다음에, 2002년 개정의정서의 국제적인 발효에 맞추어 상법과 관련규정을 대폭 개편하는 2단계 접근방법이 최적의 대안인 것으로 판단되었음
- 부분적인 개정을 하는 경우에는 1) 개별적인 책임제한제도를 도입하는 것을 전제로 2) 인적 손해에 대한 여객 1인당 책임한도액을 종전의 46,666 SDR(1976년 해사채권책임제한협약 규정한도)에서 175,000 SDR(1990년 개정의정서 또는 1996년 해사채권책임제한협약 개정의정서 규정한도)로 증액한 다음, 3) 해운법을 개정하여 외항여객운송사업자에 대해 강제보험의 가입을 의무화하는 조항을 신설하는 것이 바람직하고,
- 전면적인 개편시에는 상법 제5장 해상편을 분리하여 별도로 입법하는 방안도 아울러 검토할 필요가 있음
- 한편, 우리나라가 2002년 개정의정서를 수용하는 경우 책임한도가 증액됨에 따라 해상운송인의 보험료 부담이 클 것이기 때문에
- 피해자에 대한 지원을 강화한다는 사회정책적 측면에서는 국제여객운항사업자가 가입하는 보험이나 공제에 대해서는 일정한 재정적인 혜택을 주는 방안을 검토할 필요가 있음
 - 이 경우 한국해운조합의 공제가입자에 대해서는 정부의 지원율을 상향하는 방안과 25만 SDR 이상의 배상책임에 대해서는 재보험에 가입하는 것이 위험을 분산시키는 대안이 될 수 있음.
- 끝으로 우리나라에서 국제해상여객운송인의 손해배상책임제도를 개편하는 경우, 연안해상여객운송인의 책임관계는 물론 해상화물운송제도도 같

이 개정하는 것이 바람직하다는 것을 정책 대안으로 제시하였음

- 국제여객운송인의 책임이 강화되는 것과 때를 맞추어 연안여객운송제도도 개편하는 것이 형평의 원칙에 적합하고,
- 해상화물운송 부문을 규율하는 1996년 해사채권책임제한협약 개정의정서가 곧 발효되고, 유엔해상화물운송협약이 제정되는 등 여객 및 화물에 대한 국제기준이 크게 바뀌고 있기 때문임

제 1 장 서론

1. 연구의 배경 및 목적

1) 연구배경

2003년 2월 18일 대구에서 발생한 지하철 참사는 여러 가지 점에서 우리에게 시사하는 바가 많다. 비상사태를 신속히 전파할 수 있는 경고신호체계(warning signal), 위험물 반입자의 감시나 순찰 등 범죄예방을 위한 감시체계(surveillance), 사고시의 대피방법(evacuation procedure) 및 훈련, 그리고 초기대응조치(emergency response) 등 인명안전대책에서 많은 문제점을 드러냈기 때문이다. 이와 함께 이 같은 사고를 막는 데 필요한 예방대책이나 사고로 인한 피해를 최소화하는 신속한 대응대책이 마련되지 않은 것도 큰 문제점으로 지적되었다.

그러나 이번 사고에서 또 다른 문제점으로 대두된 것은 인명사고에 대한 배상 대책이 지나치게 허술하다는 점이다. 대구 지하철공사는 인명사고 보상을 위해 1 사고당 최고 10억 원 한도에서 보상할 수 있는 보험에 가입한 것으로 밝혀졌다. 이 같은 보험은 1사고당 보상한도액이 정해져 있어 이번 사고와 같이 단일사고로 인한 사상자가 많을 경우 1인당 보상받을 수 있는 금액이 수백 만 원 정도에 불과하다. 서울과 인천 지하철공사도 대구 지하철공사와 마찬가지로 1사고당 10억 원 짜리 보험에 가입하고 있다. 부산 지하철공사는 아예 이 같은 사고에 대비한 보험에 가입조차 하지 않은 것으로 드러났다.

일반인이 자주 이용하는 교통수단은 지하철이나 철도, 버스 등 육상교통뿐만 아니라 항공기 및 선박 등 다양하다. 이 가운데 항공기나 선박은 국내여객은 물론 국제여객 운송수단으로 널리 이용되고 있다. 이 같은 운송수단의 국제적 이동을 고려하여 오래 전부터 국제협약이 마련되어 여객에 대한 운송인의 책임을 정하고 있다. 항공기에 대해서는 와르소 협약(Warsaw) 체계가, 그리고 여객선에 대해서는 아테네(Athen) 협약이 국제법규로 정립되어 있다.

즉 항공여객운송의 경우 1829년 와르소 협약과 이 협약의 1955년 헤이그 의정서 및 1961년 과달라하라 개정의정서 등 와르소 협약체제가 짜여져 있다. 해상여

객운송의 경우는 1974년 아테네 협약과 이 협약의 1990년 의정서, 그리고 2002년 개정의정서가 있다. 이 같은 협약들은 각각 항공기나 선박의 운항과정에서 발생하는 인명사고에 대한 일반적인 보상원칙과 기준, 배상금액 등을 정하고 있는 것이 특징이다.

항공기나 선박에서 인명사고가 일어났다고 가정하고, 배상제도를 구체적으로 살펴보면, 항공여객에 대한 운송인의 책임은 원칙적으로 우리나라가 가입한 1829년 와르소 협약의 1955년 헤이그 의정서에 따라 배상이 이루어진다. 다만, 우리나라 항공사는 인명의 사망이나 상해로 인한 손해배상에 대해서는 헤이그 의정서에서 정하고 있는 1인당 2만 달러(2억 4천만원)에 관계 없이 실제로 발생한 손해를 전부 보상해 주는 보험에 가입하였다.

이에 비해 해상여객운송인의 책임에 관해서 우리나라는 아테네 협약에 가입하지 않았다. 이로 인해 해상여객의 사고와 관련한 손해배상은 해상운송인의 총체적인 책임을 규정하고 있는 1976년 해사채권책임제한협약(76 LLMC)¹⁾을 수용한 상법에 따라 이루어지고 있다. 다만, 연안여객 운송업자와 국제여객선 운항사업자는 운항중인 선박에 승선한 여객의 신체 상해에 대한 법률상의 손해배상책임을 담보하기 위하여 한국해운조합의 여객공제에 가입하고 있다.

여객공제의 가입대상은 여객선에 승선한 여객이며, 현재 모든 연안여객선은 1인당 최고 1억 5,000만원, 1사고당 1억 5,000만원 × 여객 정원 수를 한도로 보상하는 기본공제에 가입하고 있다. 이러한 여객공제의 보상한도액은 1993년 10월 전라북도 부안군 위도 앞바다에서 발생한 여객선 서해 훼리 사고 당시 1인당 공제금액인 3,000만원에서 계속 높여 온 것이다. 다만, 한국해운조합의 여객공제 보상한도액은 1사고당 1억 5,000만원으로 정해져 있으나 실제 보상금액은 상법상의 책임한도액에 따른다. 이에 관하여 상법은 여객의 사망이나 신체의 상해로 인한 채권의 책임한도액은 그 선박검사증서에 기재된 여객의 정원에 46,666 계산단위(SDR)²⁾를 곱한 금액으로 하고 있다. 따라서 정원대로 승선한 국제여객선에서 사고가 발생하여 전원이 사망한 경우 국제여객운송사업자가 상법상의 책임제한권을 행사하게 되면 여객 1인당 보상액은 7,840만원(46,666 SDR)에 불과하다.

그런데 한국해운조합의 여객 1인당 최고 보상한도액(1억 5,000만원)은 1990년

1) 이 협약의 영문 정식명칭은 “Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976.”으로 선박소유자의 총체적인 책임에 관한 국제협약임.

2) 국제통화기금(IMF)의 특별인출권(Special Drawing Right)을 말하는데, 1SDR은 1.4 달러 정도임.

아테네 협약 개정의정서의 1인당 보상한도액인 175,000 SDR(2억 9,400만원)에 훨씬 못 미치는 금액이다. 이런 와중에서 국제해사기구(IMO)는 2002년 11월에 1974년 아테네 협약의 2002년 개정의정서를 채택하였다. 이 개정의정서는 여객의 사상에 대한 책임한도액을 1인당 40만 SDR(6억 7,200만원)으로 인상하고, 25만 SDR(4억 2,000만원)까지는 선박소유자에게 엄격책임을 지우는 한편, 강제보험의 가입을 의무화하고 있다. 즉 국제협약과 우리나라 상법 및 보험제도가 각각 다른 양상을 보이고 있어 제도의 통일이 시급한 것으로 판단된다.

2) 연구목적

현행 상법의 여객운송규정(제746조 이하)은 내항여객 운송시장의 규모가 크지 않았던 1962년에 입법된 것이다. 40년 여 전의 시대상황을 그대로 반영하고 있는 셈이다. 사정이 이런데도 불구하고 우리나라는 그 동안 국제여객손해에 대한 배상제도의 정비를 등한시하였다. 국제여객선의 숫자가 많지 않았고, 큰 사고 또한 발생한 적이 없어 개정 필요성이 상대적으로 적었기 때문이다. 그 결과 우리나라 상법은 여객운송인의 책임원칙, 수하물 및 여객의 자동차에 대한 보상범위 등이 국제협약과 차이가 있다. 뿐만 아니라 국제여객운송에 대한 개념조차 두고 있지 않다.

그러나 이 같은 상황이 최근 들어 급격하게 변하고 있다. 연안여객선은 계속 줄어들고 있는 반면에 국제여객선은 점차 늘어나고 있다. 수치로 볼 때, 2000년 이전까지 12척에 불과하던 국제여객선이 지속적으로 증가하여 현재 모두 28척이 취항하고 있다. 이용여객도 1999년 이후 연 20% 정도 증가하고 있는데, 주 5일제 근무 등의 확대에 따라 점차 증가할 것으로 예상된다.

한편, 대구 지하철 참사를 계기로 이 같은 사고가 다시 발생하는 것을 막기 위한 다양한 방안들과 함께 손해배상제도의 개편방안이 검토되고 있다. 현재 논의되고 있는 ‘재난배상 책임보험제도’의 도입과 가입 강제화 방안도 이 같은 조치의 하나이다. 이는 대형사고가 나면 해당 지역을 재난지역으로 선포하고, 국민의 세금으로 피해자를 보상하는 악순환의 고리를 끊기 위한 것이다.

국제여객선을 이용한 여객 운송도 예외는 아니다. 사고가 발생한 이후에 제도의 허점을 탓하기보다는 사전에 적절한 보상시스템을 갖추는 것이 바람직하다. 40년 전에 제정된 상법으로 변화된 현재의 여건을 수용하기에는 한계가 너무 많은 것이

현실이다. 유사시 여객이 입는 피해를 신속하고 충분히 구제할 수 있도록 국제해상운송인의 책임과 배상에 관한 제도적인 틀을 개편해야 한다.

이 연구는 우리나라 상법에 국제해상여객운송인의 책임에 관한 규정을 설치하는 것을 목적으로 하고 있다. 여객사고에 대한 피해배상제도를 국제기준(global standard)에 맞추지 않는 한 해운업의 건전한 발전을 도모할 수 없기 때문이다. 더욱이 최근 들어 사고 피해자들의 손해배상에 대한 인식변화도 우리나라의 여객운송인 책임제도를 개선하는 데 큰 변수라 할 수 있다. 지금까지 피해자들은 사고를 단순히 개인적인 불행으로 받아들이는 차원에서 벗어나 안전관리 등에 관하여 궁극적으로 책임을 부담하는 국가에 대해 직접 보상을 요구하고 있기 때문이다. 최근에 제정되는 국제협약도 이 같은 분위기를 반영하고 있다. 이 같은 점은 향후 우리나라가 해운정책을 입안하는 과정에서 지금까지 견지한 항로중심정책에서 소비자인 이용자의 후생을 강화하는 방향으로 정책을 바꾸어야 한다는 점을 시사한다.

이 같은 요청에 대한 대안으로 이 연구에서는 국제해사기구(IMO)에서 제정한 아테네 협약의 수용을 제안한다. 구체적으로 이 연구에서는 2002년 아테네 협약 개정의정서 채택을 계기로 여객 및 수하물의 손해에 대한 배상책임 협약인 아테네 협약 및 개정의정서의 수용방안을 검토하여 우리나라 해상여객 손해배상책임제도를 정비하기 위한 입법방안을 제시하고자 한다.

2. 연구방법 및 범위

1) 연구방법

이 연구의 핵심은 우리나라의 여객운송책임제도를 국제법 질서로 편입시키는 가능성과 방안을 타진하는 데 있다. 여기서 국제법이라 함은 1974년 아테네 협약과 2002년 개정의정서를 뜻한다. 앞에서 언급한 바와 같이 우리나라는 이 협약을 비준하지 않은 상태이다. 따라서 이 연구에서 이 협약의 수용방안을 검토하는 데는 이에 관련된 기존문헌을 조사하고, 분석하는 작업이 필수적이다. 사회과학 연구방법론에서도 문헌조사는 기본이다. 주로 IMO 문서검토를 통해 이 같은 작업을 수행한다.

둘째, 또한 이 연구는 상법(해상편)의 개정을 통해 새로운 제도의 도입을 제안하

는 것이므로 이해관계자의 의견 수렴이 수반되어야 함이 당연하다. 특히 새로운 배상제도는 궁극적으로 보험을 통하여 실현된다. 따라서 현재 국제항로에 취항하고 있는 여객선들이 어떤 보험에 가입되어 있는지 그 실태를 파악하는 작업도 아울러 병행되어야 한다. 이 같은 작업은 주로 한국해운조합의 공제제도에 가입한 선박을 중심으로 진행한다.

셋째, 이 연구의 중심 축은 아테네 협약의 수용방안을 검토하는 데 있다. 따라서 국제협약과 우리나라 상법의 관련규정을 비교하는 작업이 필요하다. 다만, 이 연구에서는 상법 제746조 이하의 선박소유자 책임제한제도에 관한 규정과 아테네 협약의 관련 사항에 대해서만 중점적으로 살펴본다. 그리고 이에 덧붙여 외국의 입법 동향 자료로 활용할 수 있도록 영국의 상선법, 캐나다의 해상운송책임법, 중화인민공화국 해상법의 주요 내용을 분석한다.

마지막으로 이 연구는 법률제도의 개선을 제안하는 데 초점이 맞추어져 있다. 이해관계자가 정부는 물론 선사 및 여객, 보험사 등 다수 얹혀 있다. 따라서 이들 간의 이해를 합리적으로 조정하기 위하여 협약 제정작업에 참여했던 법률전문가 등의 자문을 통해 의견을 구하고자 한다. 필요한 경우 상법의 개정방안을 검토하고 있는 한국해법회 해상운송분과위원회의 자문 또는 연구발표 등도 병행한다.

2) 연구범위

선박을 이용한 해상운송은 크게 두 가지 형태로 나뉘어진다. 화물과 여객운송이 그것이다. 이 곳에서의 연구범위는 해상여객운송 중 국제여객운송이다. 특히 선박을 이용한 국제여객 운송과정에서 사고로 여객 및 수하물에 손해가 생긴 경우 선사와 여객 간의 손해배상책임 정립방안이 주 연구대상이다.

이 같은 연구범위 설정에 따라 연구 내용을 크게 다음과 같이 6개 항목으로 설정하였다. 먼저 우리나라의 해상여객운송 현황을 분석하고, 여객 및 수하물 손해 배상책임제도의 문제점을 파악하는 데 주력하였다. 그런 다음 해상여객운송인의 여객 및 수하물 손해배상 책임보험 가입 현황을 분석하였다. 이 같은 사항은 주로 제2장에서 언급하였다.

상법에서 수용하고자 하는 아테네 협약 또한 연구범위에 포함하였는데, 1974년 아테네 협약과 2002년 개정의정서를 주로 분석하였다. 이 같은 분석을 토대로 우리나라 상법과 1974년 아테네 협약 및 2002년 개정의정서를 비교·검토하였다. 영

국과 캐나다, 중국의 국제여객운송인 책임제도도 연구의 범위에 포함하였다. 마지막으로 아테네 협약(개정의정서 포함)의 국내수용을 위한 법제 정비방안이 이 연구의 최종 결론에 해당되는 부분이다.

제 2 장 해상여객운송 현황과 손해배상제도 문제점

1. 해상여객운송의 개념

1) 해상여객운송의 의의 및 종류

해상여객운송은 문자 그대로 해상에서 선박을 이용하여 여객을 운송하는 사업이다. 해상이라는 용어는 일률적으로 정해진 것이 없고, 각각의 법률에서 달리 정하는 바에 따르는 것이 현실이다. 상법은 상행위편 제9장에서 ‘육상 또는 호천(湖川), 항만에서 물건 또는 여객의 운송을 영업으로 하는 자’를 운송인으로 규정하고 있다(제125조). 그런데 제9장에서 정한 운송업은 육상운송업만을 의미하므로,³⁾ 호천 및 항만에서의 운송도 육상운송으로 분류하고 있다. 따라서 상법에서의 해상은 호천, 항만 이외의 해상을 말한다.

해상여객운송은 물건이 아닌 여객의 운송을 목적으로 한다. 여객이라 함은 운송되는 모든 자연인을 말하며, 반드시 운송의 위탁자 자신에 한정되지 않고, 부모와 동반하여 승선하는 유아도 여객이다.⁴⁾ 그리고 여객의 휴대 수하물은 위탁 수하물과 달리 여객 스스로가 보관하기 때문에 그 운송은 물건운송이 아니다.⁵⁾

운송은 널리 물건 또는 사람을 특정장소로부터 다른 장소로 이동시키는 것을 말한다. 여객운송은 처음에는 물건운송에 부수하여 우연히 이루어졌다.⁶⁾ 그러나 지역간·국제간의 교류가 증가하고, 국민경제의 성장과 여가시간의 늘어남에 따라 더욱 확대될 것으로 예상된다. 특히 오늘날에는 운송수단으로서의 해상여객운송뿐만 아니라 여행목적의 해상여객운송, 이른바 크루즈 관광 형태의 해상여객운송도 다양하게 이루어지고 있다.⁷⁾

여객운송을 운송이 이루어지는 장소에 따라 육상여객운송과 해상여객운송 및

3) 손주찬, 「상법(상)」, 박영사, 2002. 230면; 이원석 「신상법(상)」, 법지사, 1984, 209면 등 참조.

4) 西原寬一, 「商行為法(法律學全集 29)」, 有斐閣, 1985, 332면.

5) 박흥근, 「상행위법」, 법문사, 1989, 799면.

6) 서돈각·정완용, 「상법강의(하)」, 법문사, 1996, 530면.

7) 우리나라의 경우 최근 육로에 의한 금강산 관광이 이루어지고는 있지만 육로에 의하여 외국으로 여행한다는 것은 거의 불가능하므로 국제여행은 항공여객운송에 의존하는 바가 크다(박정일, 「여객운송계약에 관한 연구」, 법학석사학위논문, 성균관대학교 대학원, 1990, 11면).

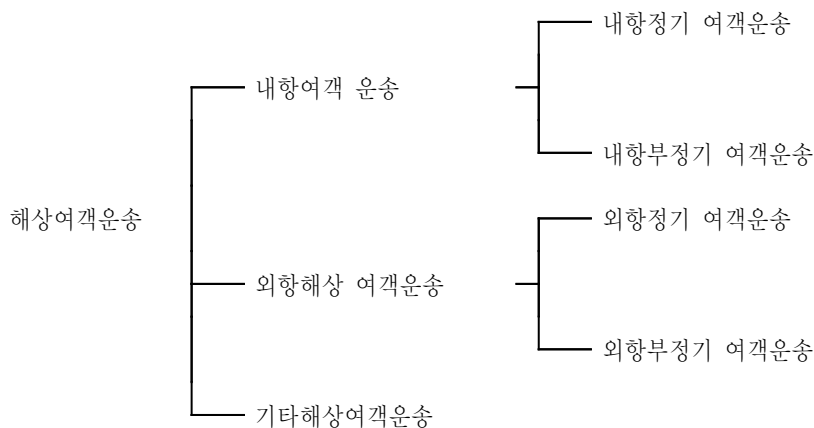
항공여객운송으로 구분할 수 있다. 이 가운데 항공여객운송은 항공법에 규정하고 있으며, 육상여객운송은 상법의 상행위편, 그리고 해상여객운송은 상법의 해상편에서 각각 규정하고 있다.

해상여객운송은 또 운항하는 항로에 따라 내항여객운송과 외항해상여객운송으로 구분하는데 운항하는 형태, 즉 운항주기에 따라 정기와 부정기로 구분하고 있다. 이러한 해상여객운송사업을 영위하기 위해서는 해운법에 따라 항로별로 사업의 종류별로 항로마다 해양수산부장관의 면허를 받아야 한다(해운법 제4조 제1항).

따라서 해운법은 이들 해상여객운송의 종류를 구분하고 있다(해운법 제3조). 해운법에 따르면 내항정기여객운송은 국내항⁸⁾ 간에 일정한 항로 및 일정표에 의하여 운항하는 해상여객운송을 말한다. 내항부정기여객운송은 국내항 간에 일정한 항로 또는 일정표에 의하지 아니하고 운항하는 해상여객운송을 의미한다. 또한 외항여객운송도 정기와 부정기로 구분하여 외항정기여객운송은 국내항과 외국항 간 또는 외국항 간에 일정한 항로 및 일정표에 의하여 운항하는 해상여객운송을 의미하고, 외항부정기여객운송은 국내항과 외국항 또는 외국항 간에 일정한 항로 및 일정표에 의하지 아니하고 운항하는 해상여객운송을 말한다.

<그림 2-1>

해상여객운송의 구분



8) 해상 또는 해상과 연결한 내륙수로에 소재한 장소로서 상시적으로 선박에 사람이 타고 내리거나 물건을 싣고 내릴 수 있는 장소를 포함한다. 이하 같음.

이상의 4가지 운송분류에 속하지 않는 해상여객운송에 대해서는 기타해상여객운송으로 분류하고 있다(해운법 제3조 제5호). 기타해상여객운송은 현대 금강산 사업에 투입하는 선박에 대해 적용하기 위해 1999년 4월 해운법 개정시 추가된 규정이다. 금강산 관광선은 동해항과 북한 장전항을 운항하기 때문에 국내항 간을 운항하는 내항여객선운송으로 분류하기에는 그 성격이 맞지 않는 것이 사실이다. 그렇다고 북한을 외국으로 인정하여 국내항과 외국항 간을 운항하는 것을 전제로 하는 외항여객운송으로 분류하기도 곤란하기 때문에 외항여객운송에 준하는 것으로 분류한 것이다. 기타여객운송은 면허를 부여하기 위한 측면에서 별도로 분류한 것이며, 사실상 외항여객운송에 속한다고 할 수 있다.

2) 해상여객 운송계약의 의의 및 법적 성질

(1) 해상여객 운송계약의 의의

해상여객운송계약(contract of carriage of passengers)은 해상에서 선박을 통하여 항구 간에 선장이나 선원 또는 선박소유자 및 그 가족 또는 고용인을 제외한 사람을 수송하는 계약을 의미한다.⁹⁾ 이는 계약의 일종이므로 계약에 관한 일반법규가 대체적으로 적용된다. 해상여객운송계약은 그 운송공간이 해상이고, 운송수단이 선박이라는 점에서 다른 운송계약과 차이가 있다. 그러나 사람을 객체로 하는 운송이라는 점에서 육상이나 항공의 여객운송과 본질적으로 다르지 않다.¹⁰⁾

우리나라 상법은 해상여객운송계약에 대해 명확한 정의 규정을 두고 있지 않다. 다만, 해운법에서는 해상여객운송사업에 대해 정의하고 있을 뿐이다.¹¹⁾ 이에 대하여 학자들은 해상에서 선박으로 사람(여객)을 인수하는 계약으로 보고 있다.¹²⁾ 이 같은 해상여객운송계약은 운송의 객체가 여객이라는 점에서는 육상여객운송과 공통되고, 해상에서 선박에 의해 운송이 이루어진다는 점에서는 해상물건운송과 공

9) Merchant Shipping Act 1994, s. 267 ; O. C. Giles, Chorley and Giles' Shipping Law, Seventh Edition(1979), Pitman, p.103.

10) 최낙정, “해상여객운송계약에 관한 고찰 - 우리나라 상법과 아테네 협약을 중심으로”, 「해법·통상법」 제9권 제2호, 「한국해사법학회」, 1997. 2, 96면.

11) 해상여객운송사업이라 함은 해상 또는 해상과 연결한 내륙수로에서 여객선(13인 이상의 정원을 가진 선박)으로 사람 또는 물건을 운송하거나 이에 수반되는 업무를 처리하는 사업으로서 항만운송사업법 제2조 제4항의 규정에 의한 항만운송관련 사업외의 것을 말한다(해운법 제2조 제2호).

12) 서돈각, 앞의 책, 582면 ; 최기원, 「상법학신론(상)」, 박영사, 1988, 630면.

통된다. 따라서 상법은 해상여객운송계약에 대해 약간의 특별규정을 두고 있을 뿐이며, 각각 공통되는 부분에 대해서는 육상여객운송 규정과 해상물건운송에 관한 규정을 준용하도록 하고 있다(상법 제830조, 제831조).

따라서 해상여객운송계약의 법적 성질은 여객운송계약의 성질과 같다. 해상여객운송계약은 낙성·불요식계약으로 이는 운송계약의 일반적인 계약방식이다. 통상 계약이 성립하고 나서 해상여객운송인은 승차권 또는 용선계약서를 발행한다. 승선권은 무기명식, 지시식 및 기명식 세 가지가 있다. 일반적으로 연안여객운송의 경우 승선권은 무기명식으로 발행되기 때문에 여객의 성명이 표기되지 않는 것이 보통이다. 국제해상여객운송의 경우에는 여객이 소지한 여권의 성명과 일치된 기명식 승선권이 일반적이다.¹³⁾ 무기명식과 지시식 승선권은 승선하기 전까지 유가증권의 성질을 가지지만 승선 후에는 단지 증거증권일 뿐이다(상법 제821).

(2) 해상여객 운송계약의 종류

해상여객운송계약의 경우도 해상물건운송계약과 마찬가지로 계약의 형태에 따라 자선운항자의 여객운송에 의한 개별적 여객운송계약과 용선을 이용한 타선용선자에 의한 단체운송계약, 즉 용선계약으로 나눌 수 있다.¹⁴⁾ 개별적 여객운송계약은 여객 개개인이 해상여객운송인과 개별적으로 체결하는 계약이다. 용선여객운송계약은 이민운송 또는 대규모의 단체 여객을 위하여 선박을 전부 또는 일부를 용선하여 여객을 운송하는 계약이다. 주로 개별적 여객운송 계약형태가 많으며, 우리 상법도 개별적 여객운송계약에 관하여 규정하고 있다(제821조).

용선여객운송계약은 오늘날 크루즈선에서 지역 관광객을 위해 객실의 일부를 용선하는 경우에 많이 이용되고 있다.¹⁵⁾ 이 같은 운송계약에서 해상여객운송인과 용선자와의 관계는 해상물건운송에 관한 규정이 준용되고, 해상여객운송인과 여객과의 관계는 재운송인 해상여객운송계약이 정하는 바에 따른다. 이 경우 주운송인의 책임과 제한에 관해서는 상법 제806조가 준용되므로 용선자(재운송인)의 해상여객운송계약의 이행이 선장의 직무에 속하는 범위 내에서는 주운송인인 선박운송자만이 제3자에 대하여 책임을 지고, 용선자는 그 범위에서 책임을 면한다.¹⁶⁾

13) 최원범, “해상여객운송계약에 관한 입법론적 연구”, 한국해양대학교 대학원 법학석사 학위논문, 2002. 2, 14면

14) 박용섭, 「해상법론」, 형설출판사, 1994, 740면 ; 서돈각, 앞의 책, 630면 ; 이원석 앞의 책, 189면

15) 박용섭, 앞의 책, 741면.

16) 이원석, 앞의 책, 189면.

2. 우리나라 해상여객운송 현황

1) 국제해상여객운송

(1) 우리나라 국제해상여객선 연혁

우리나라에서 국제해상여객선이 처음으로 운항된 것은 해방 후 현해탄을 오가던 관부 연락선이 효시이다. 관부 연락선은 1938년에 운항을 개시하였는데, 주로 군수물자와 우편물, 그리고 여객을 싣고 부정기적으로 운항하는 화객선이었다.

1970년 6월부터는 현대적 시설을 갖춘 3,800톤급의 카페리인 관부훼리/부관훼리가 부산-시모노세키항로 간에 취항하였다. 이 선박은 자동차와 함께 승객 234명을 태울 수 있었다. 그 이후 1980년대 후반까지 우리나라의 국제해상여객선은 한·일간 카페리가 전부였다. 1980년대 중반에 부산-오사카항로에 카페리 선사인 국제훼리가 취항했었지만 1990년대 초에 도산하고 말았다.¹⁷⁾

1980년대 후반부터 1990년대 초반까지 우리나라 국제해상여객선 업계는 큰 변화를 겪게 된다. 특히 한·일항로에서 항로 다변화가 이루어져 제주-나가사키 항로, 여수-하카다 항로 등에 카페리가 취항하고, 제트엔진을 장착한 수중익선인 제트포일(jet-foil) 형태의 초고속 여객선이 부산-시모노세키항로와 부산-하카다항로에 연달아 취항하게 되었다. 또한 동해안에서는 동해와 일본 쓰루가항 간에 카페리선 개설 계획이 추진되기도 했고, 마산과 대마도 사이에도 여객선이 취항하였다.

그러나 대부분의 카페리 항로나 쾌속여객선 항로는 제대로 준비되지 않은 상태에서 운항을 개시하는 바람에 중간에 사업을 포기하는 사태가 빚어졌다. 이에 따라 결국 살아남은 여객선사는 부산-시모노세키항로의 부관훼리/관부훼리와 부산-하카다 간을 취항하는 카페리선사인 카멜리아라인, 그리고 제트여객선 ‘비틀 2’호를 운항하는 구주여객철도뿐이었다.

이와 같이 1980년대 말까지 우리나라 국제해상여객선의 역사는 한·일항로 카페리의 역사라고 해도 과언이 아니었다.

그러나 1990년 9월에 한·중항로에 한중합작 위동항운이 인천-위해 간에 카페리를 취항시키면서 우리나라 국제해상여객선은 새로운 역사를 시작하게 되었다. 국제해상여객선의 주무대도 한·일항로 일변도에서 한·중항로로 옮겨가게 되었

17) 2002년에 들어 이 항로는 팬스타라인닷컴사에 의해 복원이 되었다.

다. 1991년 12월에 인천-천진 간에 진천항운이 취항하고, 1993년 5월에는 인천-청도항로, 1994년 8월에는 부산-연태항로, 1995년 10월에는 인천-대련항로, 1998년 7월에는 인천-단동항로 등 인천에서 출발하는 한중카페리항로가 속속 개설되었다.

2000년대 들어서는 2000년 4월에 동춘항운에 의해 속초-자루비노-훈춘 간 카페리항로가 개설되었고, 그 해 10월에는 인천-연태항로가 개설되었다. 그리고 2001년 10월에는 평택과 산동성 영성 간에 동룡해운에서 카페리선을 투입하였으며, 2002년 7월에 화동해운에 의해 인천-석도항로가, 범영해운에 의해 인천-영구항로가 개설되었다. 2003년 상반기에도 한-중간 국제해상여객선 항로의 개설은 계속되어 4월에는 크리스탈훼리라인에 의해 군산-청도간 항로가, 6월에는 황해훼리에 의해 평택-일조간 항로가 개설되었다.

한편, 한동안 신규항로 개설이 없던 한·일항로에도 2002년 월드컵 대회와 아시안 게임 등에 맞추어 신규항로 개설이 많이 이루어졌다. 2002년 2월에 우리나라의 미래고속이 국적여객선(초쾌속선)을 부산-하카타항로에 처음으로 취항시켰고, 같은 해 4월에는 한일쾌속(현 무성훼리)이 울산-고쿠라항로를, 팬스타라인닷컴이 부산-오사카항로를 개설하였다. 또 같은 해 7월에는 대아고속해운이 부산-고쿠라항로에 쾌속선을 투입하는 등 한·일 및 한·중 항로에 국제여객선이 운항되고 있다.

(2) 국제해상여객선 현황

2003년 4월말 현재 우리나라를 기점으로 운항되는 국제해상여객선은 <표 2-1>과 같이 모두 27척이다. 우선 한-중항로의 경우 정기노선은 모두 13개 항로이다. 중국 산동성 일대를 갈 수 있는 항로가 8개 노선이고, 중국의 동북 3성을 갈 수 있는 항로가 4노선, 그리고 인천-천진 항로가 있고, 목포-상해항로가 있다.

우리나라를 기점으로 생각해 보면 인천에서 출발하는 카페리항로가 8개 노선, 평택항이 2개 노선, 목포가 1개 노선, 부산 1개 노선, 속초 1개 노선이다. 여기에 투입된 카페리는 모두 14척(인천-청도항로에만 2척 투입)이며, 이 카페리를 운항하는 선사 수는 모두 12개사(위동항운만 2개 항로 운영)이다. 또한 한-중항로에는 부정기 여객선들도 운항하고 있다. 목포-제주-상해 구간에서 중국 국적 1개사가 부정기적으로 운항하고 있다.

한·일항로의 경우는 부산을 기점으로 하는 항로 5개 노선과 울산을 기점으로 하는 항로 1개 노선 등 6개 노선이 개설되어 있으며, 취항선박수는 모두 12척이다. 부산-시모노세키항로에 한국의 부관훼리와 일본의 관부훼리가 파트너십을 유지하면서

카페리를 각각 1척씩 운항하고 있다. 부관훼리는 2002년 10월부터 부산-히로시마항로도 개설했다. 부산-하카다 간에는 카멜리아라인(합작선 고려훼리)이 카멜리아호를, 구주여객철도와 파트너인 한국고속해운이 제트포일선 4척을 운항하고 있다.

여기에 우리나라의 미래고속이 2002년 2월부터 과감히 항로를 개설, 현재 코비호와 코비 2호를 운항하여 큰 성과를 올리고 있다. 부산-대마도 간에는 포항-울릉도간 여객선 운항회사인 대아고속해운에서 쾌속선을 운항하고 있다.

한국과 러시아 간에는 앞에서 언급한 동춘항운이 속초-자루비노 간에 동춘호를 운항하고 있는데, 이 카페리의 최종목적지는 중국내륙의 훈춘이다. 동춘항운은 회사가 법정관리에 들어가는 우여곡절 끝에 범한상선이 인수하여 운영하고 있다.

<표 2-1>

국제여객선 현황(2003. 4)

항로		사업자	선명	항로개설일
한·중	인천/위해	위동항운유한공사	뉴골든브릿지Ⅱ	1990. 9
	인천/청도	위동항운유한공사	자옥란	1993. 5
		위동항운유한공사	뉴골든브릿지Ⅲ	2002. 3
	군산/청도	크리스탈훼리라인(주)	옥금향	2003. 4
	인천/천진	진천국제객화항운	천인	1991. 12
	인천/연태	연태중한료도유한공사	향설란	2000. 10
	부산/연태	연태중한료도유한공사	옥금향	1994. 8
	인천/대련	대인훼리	대인	1995. 10
	인천/단둥	단둥국제항운유한공사	동방명주	1998. 7
	평택/영성	대룡해운	대룡	2001. 10
	평택/일조	황해훼리	모닝글로리	2003. 6
	인천/석도	영성하동해운유한공사	Huadong Pearl	2002. 7
	목포/제주/상해	아시아나 크루즈	자옥란	2002. 11
	인천/영구	범영훼리	자정향	2002. 12
한·일	부산/시모노세끼	부관훼리	성희	1983. 4
		관부훼리	하마유	1970. 6
	부산/하카다	카멜리아 라인	카멜리아	1990. 12
		구주여객철도	비틀2	1991. 3
			비틀3	2001. 4
		한국고속해운	제비	1998. 5
		미래고속	코비	2002. 2
			코비Ⅲ	2002. 9
	부산/대마도	대아고속해운	씨플라워	1999. 7
	부산/오사카	팬스타라인닷컴	팬스타드림	2002. 4
	울산/부산/고구라	무성훼리	돌핀울산	2002. 4
부산/히로시마	부관훼리	은하	2002. 10	
한·러	속초/훈춘	동춘항운	동춘	2000. 4

자료 : 해양수산부.

(3) 국제해상여객선의 여객수송 실적

최근 5년간 국제해상여객 수송실적 추이를 살펴보면, 큰 폭의 신장세를 보이고 있음을 알 수 있다. 즉 1998년 53만 8천명이었던 여객 수가 2002년 말에는 125만 3천명으로 연평균 23.5%의 높은 성장률을 보이고 있다(<표 2-2> 참조). 2002년 국제해상여객 수송실적 또한 125만 2천명으로 2001년 수송실적 107만 4천명보다 16.6% 증가하였다. 내·외국인별로 수송실적은 한국인 78만 5천명, 외국인은 46만 7천명을 수송하였다. 항로별로 보면 한·중항로의 여객수송실적은 45만 4천명이며, 한·일항로의 여객수송실적은 74만 7천명이다.

이처럼 지난해 국제여객 수송실적이 두드러지게 증가한 것은 월드컵 등 국제행사 개최에 따라 신규항로 개설이 늘어났기 때문이다. 즉 이 기간 동안 항로가 기존 14개 항로에서 20개 항로로 증가, 수송인원이 대폭 증가하였다.

항로별로는 한·중항로의 경우 4개의 신규 항로가 개설되었고, 4개 항로에서 서비스가 늘어나거나 선박증편이 이루어졌으나 양국간 외국인 불법체류 예방을 위해 비자발급 제한 및 엄격한 통관절차 등으로 인해 오히려 수송실적이 전년대비 1.9% 감소한 것으로 나타났다.¹⁸⁾

<표 2-2>

국제해상여객선 수송실적(연도별)

단위 : 천명

구 분	1998	1999	2000	2001	2002
수 송 실 적	538	805	999	1074	1,253
전년대비 증가율(%)	-	49.6	24.0	7.5	16.6

자료 : 해양수산부, 「해양수산통계」, 2002 및 내부자료.

반면에 한·일항로는 4개 항로가 신설되고, 1개 항로에서 선박이 증편되어 2001년에 비해 33.6%의 대폭적인 증가율을 보였다. 2003년에도 국제해상여객수송 수요는 신규항로 개설 등으로 계속 증가할 것으로 보인다.¹⁹⁾

18) 한·중항로의 여객 수송실적은 앞으로도 양국간의 통관문제와 비자발급과 같은 변수에 따라 증감현상이 현저하게 나타날 것으로 판단되고 있음.

19) 인천지방해양수산청이 발표한 “2003년 1/4분기 국제여객선 수송실적” 자료에 따르면 인천-중국 간 항로에 취항하고 있는 국제여객선의 여객 수송은 1/4분기 동안 10만 3,086명으로 전년 동기의 9만 5,559명보다 8% 증가하였음.

<표 2-3>

2002년 국제해상여객선 수송실적(항로별·내외국인별)

단위 : 천명

구 분	계	항로별		내외국인별	
		한·일	한·중	내국인	외국인
수송실적	1,253,867	747,056	454,359	4,981	497,886
비율(%)	100	31.0	69.0	62.6	52.6

자료 : 해양수산부, 내부자료.

2) 국내해상여객운송

국내해상여객운송은 해운법에 의한 연안여객선 운송사업이나 유선 및 도선사업법에 의한 유·도선사업²⁰⁾에 의해 이루어지고 있다.

우리나라 연안을 운항하는 연안여객선 등록척수는 총 155척이며, 업체수는 55개사이다. 이 중에서 일반항로에 취항하고 있는 선박이 125척이고, 낙도보조항로에 취항하고 있는 선박이 30척이다. 지방해양수산청별로 구분한 우리나라 연안여객선 등록현황은 <표 2-4>와 같다.

<표 2-4>

여객선 등록 현황(2002년 12월 기준)

구 분	일반항로	보조항로	계	업체수
부 산	12	-	12	8
인 천	19	3	22	8
여 수	16	1	17	7
마 산	15	4	19	8
울 산	-	-	-	-
동 해	2	-	2	2
군 산	4	4	8	2
목 포	47	13	60	24
포 향	2	-	2	1
제 주	4	1	5	3
대 산	4	4	8	2
합 계	125	30	155	55

주 : 업체수 중 10개사는 중복되었음.

자료 : 한국해운조합, 연안여객선 업체현황, 2002. 12.

- 20) 유선사업이라 함은 유선 및 유선장을 갖추고 하천·호소(湖沼) 또는 바다에서 어렵(漁獵)·관광 기타 유락(遊樂)을 위하여 선박을 대여하거나 유락하는 사람을 승선시키는 것을 영업으로 하는 것으로서 해운법의 적용을 받지 아니하는 것을 말한다. 또한 도선사업이라 함은 도선 및 도선장을 갖추고 하천·호소 또는 대통령령이 정하는 바다에서 사람 또는 사람과 물건을 운송하는 것을 영업으로 하는 것으로서 해운법의 적용을 받지 아니하는 것을 말한다. 유선장 및 도선장이라 함은 유선 및 도선(이하 “유·도선”이라 한다)을 안전하게 매어두고 승객이 승·하선할 수 있게 한 시설과 승객편의시설을 말한다(유선및도선사업법 제2조 제1호).

해운법에 의하면 연안여객선 운송사업은 내항여객운송사업과 내항부정기여객 운송사업으로 구분하고 있는데, 현재 우리나라는 모두 연안여객선 운송사업자만 있을 뿐 내항부정기여객운송사업자는 전무한 실정이다.

선종별로는 차도선이 67척으로 전체 연안여객선의 43%를 차지하고 있으며, 일반선이 26척으로 전체 연안여객선의 17%를 점유하고 있다.

<표 2-5> **선종별 현황(2002년 12월 기준)**

계	일반선	차도선	고속선	카훼리	쾌속선	초쾌속선
155	26	67	15	16	12	19

자료 : <표 2-3>과 동일.

우리나라 연안 및 도서를 운항하는 유선 및 도선은 총 837척이며, 이 중 유선이 718척, 도선이 119척이다. 유선의 경우 5톤 미만인 437척으로 전체의 60%를 차지하지만, 도선의 경우 대부분 5톤 이상이다(<표 2-6> 참조).

<표 2-6> **종류 및 톤수별 유·도선현황(2002년 4월 기준)**

구분	5톤미만	5톤이상	계
유선	437	281	718
도선	9	110	119
계	446	391	837

자료 : 해양경찰청 내부자료.

유·도선은 5톤 이상의 경우와 5톤 미만일지라도 승객정원이 13인 이상이거나 영업구역이 2마일 이상인 경우는 면허를 받아야 한다. 유선의 경우는 면허를 받아서 운항하는 선박이 314척으로 전체 유선 718척 가운데 약 44%를 차지하고 있다. 도선의 경우는 면허를 받아서 운항하는 선박이 110척으로 전체 도선 119척의 약 92%에 달한다(<표 2-7> 참조).

<표 2-7> **유·도선의 면허 및 신고 현황(2002년 12월 기준)**

구분	유선		도선		계
	면허	신고	면허	신고	
5톤이상	281	-	110	-	391
5톤미만	33	404	-	9	446
계	314	404	110	9	837

자료 : <표 2-3>과 동일.

유·도선의 영업형태를 살펴보면, 유선의 경우 해상관광지 유람선, 낚시 유선 및 해수욕장내 영업으로 구분할 수 있는데, 낚시 유선이 401척으로 전체 유선의 약 56%를 차지하고 있다. 그 다음이 해상관광지 유람선 213척으로 전체 유선의 약 30%를 점유하고 있다. 도선의 경우는 일반도서의 교통수단으로 이용되고 있다(<표 2-8> 참조).

<표 2-8> 유·도선의 영업형태별 현황(2002년 12월 기준)

구 분	해상관광지 유람선	낚시 유선	해수욕장 영업	일반도서 교통수단	계
유선	213	401	104	-	718
도선	-	-	-	119	119
계	213	401	104	119	837

자료 : <표 2-3>과 동일.

유·도선을 선박 종류별로 분류하면 우선 동력선이 470척으로 전체 선박의 약 56%를 차지하고 있다. 동력 유무로 구분하면 도선은 2척을 제외한 117척이 모두 동력선이며, 유선은 동력선이 353척으로 전체 유선의 약 49%를 차지하고 있다. 선종별로 구분하면, 선박은 모두 동력선인 반면에 보트는 402척 중 약 16%가 모타보트이며, 나머지 84%인 353척은 무동력선이다(<표 2-9> 참조).

<표 2-9> 유·도선의 선박종류별 현황(2002년 12월 기준)

구분	동력선				무동력선				합계			
	선박	모타보트	기타	소계	선박	보트	기타	소계	선박	보트	기타	소계
유선	295	58	-	353	-	344	21	365	295	402	21	718
도선	117	-	-	117	-		2	2	117	-	2	119
계	412	58	-	470	-	344	23	367	412	402	23	837

자료 : <표 2-13>과 동일.

3. 해상여객운송인 손해배상책임제도 문제점

1) 상법의 해상여객운송인 손해배상 책임제도

해상여객운송인, 즉 선주의 여객 손해에 대한 배상책임은 과실책임주의에 바탕을 두고 있다. 이것은 자동차 여객운송인이 무과실책임에 가까운 무거운 책임을 지는 것과 차이가 있다.²¹⁾ 상법은 해상여객운송인의 책임에 대해 여객운송관계법의 통칙이라고 할 수 있는 육상여객운송인의 손해배상책임에 관한 규정(상법 제148조 내지 제150조)을 전면적으로 준용하도록 하고 있다(상법 제830조).

이에 따라 우선 여객 자신의 사망·상해 등의 인적 손해(人的損害)에 대하여 해상여객운송인은 자기 또는 사용인이 운송에 관한 주의를 게을리하지 않았음을 증명하지 아니하면 배상책임을 부담하여야 한다(상법 제830조 및 상법 제148조 제1항).²²⁾ 즉 여객운송계약에 따라 여객운송을 인수한 운송인은 선량한 관리자로서의 주의를 다하여 여객을 안전하게 또는 지체 없이 목적지까지 운송하여야 할 의무를 지기 때문에 이 책임은 운송계약상의 채무불이행 책임이다. 따라서 일반원칙상 채무자인 여객운송인이 과실이 없음을 입증할 책임을 지게 된다.

한편, 상법은 여객의 수하물(luggage)을 휴대 수화물과 위탁 수하물로 나누고 있다. 수하물에 관한 손해의 경우 여객운송인이 여객으로부터 인도를 받아 그 보관 아래 운송하는 수하물, 즉 위탁 수하물은 운송인이 특별히 운임을 받지 아니한 경우에도 물건운송인과 동일한 책임이 있다(상법 제830조 및 제149조의 제1항). 이는 여객운임 중에 위탁 수하물 운송의 대가가 포함되어 있고, 여객운송계약에 부수하여 수하물에 관한 물건운송계약이 성립한 것과 마찬가지라고 할 수 있기 때문이다.²³⁾

21) 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 말미암아 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 때에는 그 손해를 배상할 책임을 진다. 다만, 다음 각호의 1에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 승객이 아닌 자가 사망하거나 부상할 경우에 있어서 자기 및 운전자가 자동차의 운행에 관하여 주의를 게을리하지 아니 하고 피해자 또는 자기 및 운전자 외의 제3자에게 고의 또는 과실이 있으며 또한 자동차의 구조상의 결함 또는 기능에 장애가 없다는 것을 증명한 때
2. 승객이 사망하거나 부상한 경우에 있어서 그것이 그 승객의 고의 또는 자살행위로 말미암은 것일 때(자동차손해배상보장법 제3조 제1호 및 제2호)

22) 이균성, “해상법판례연구”, 해운산업연구원, 1989, 189면.

23) 平出慶道, 「商行爲法」, 靑林書院新社, 1980, 553면(이균성, 앞의 책, 190면에서 재인용).

그리고 여객운송인은 여객으로부터 인도를 받지 아니한 수하물, 즉 휴대수하물(cabin luggage)의 멸실·훼손에 대해서는 자기 또는 사용인의 과실이 없으면 손해배상의 책임을 지지 않는다(상법 제830조 및 제150조). 휴대수하물은 여객 자신이 보관하므로 운송인의 점유 아래 있는 것이 아니기 때문이다. 따라서 여객운송에 부수하여 물건운송이 이루어진다고 할 수 없으므로 운송인의 책임을 경감하여 손해배상책임을 청구하기 위해서는 여객이 운송인의 과실을 입증하여야 한다.

이와 같이 우리나라 상법은 해상운송인의 책임, 특히 여객 자신의 인적손해에 관한 책임은 육상여객운송의 경우와 마찬가지로 과실책임의 원칙에 바탕을 두고 있으나, 여객이 휴대한 수하물에 손해가 발생한 경우 운송인의 과실이 없는 경우 원칙적으로 책임을 지지 않는 것으로 하고 있다.

2) 해상여객운송인의 손해배상책임보험 가입 현황

해상여객운송인은 해상운송계약에 의해 운송중인 여객이나 수하물의 손해배상 책임을 보장하기 위하여 책임보험에 가입하고 있다. 가입하고 있는 보험은 P&I보험, 한국해운조합의 여객공제 및 민간손해보험 등이다.

상법상 해상여객운송인의 여객의 사상 등 인적손해에 대한 책임한도액은 선박검사증서상에 기재된 여객정원에 46,666계산단위(SDR)를 곱하여 얻은 금액과 2,500만 계산단위(SDR) 중에서 적은 금액으로 제한된다(상법 제747조 제1항 제1호). 이와 같이 상법은 1사고당 책임한도액만 정하고, 1인당 책임한도액은 정하고 있지 않지만 손해보험사, 해운조합 여객공제 및 일본 P&I 등에서는 1인당 책임한도액을 정하고 있다(<표 2-10> 참조).

<표 2-10>

한·중 국제여객선사 보험가입 현황(2003년 6월 현재)

회 사	선 명	가입보험	가입 보험의 보상한도액				
			여객의 사상	휴 대 수하물	위 탁 수하물	자동 차	소손해 공제액
위동항운	뉴골든 브릿지 II	동부화재 P&I	1인당 : 2억원	P&I	P&I	없음	
	자옥란						
	뉴골든 브릿지 III						
연태중한류도 유한공사	향설란						

한·중 국제여객선사 보험가입 현황(2003년 6월 현재)(계속)

회 사	선 명	가입보험	가입 보험의 보상한도액				
			여객의 사상	휴 대 수하물	위 탁 수하물	자동 차	소손해 공제액
대인훼리	대 인	UK P&I	1인당 : 46,666 SDR		1인당 : 1,200 SDR 1포장당 : 500 SDR		
범영훼리	자정항						
영성화동해운 유한공사	Huadong Pearl						
황해훼리	모닝글로리	해운조합	- 1인당 : 1.5억원 - 1사고당 : 1.5억×여객정원수	P&I	P&I		
진천국제항운	천 인	해운조합	- 1인당 : 1.5억원 - 1사고당 : 1.5억×여객정원수	P&I	P&I	없음	
대룡해운	대 룡	해운조합	- 1인당 : 1.5억원 - 1사고당 : 1.5억×여객정원수	P&I	P&I	없음	
단 동	동방명주	P&I	- 1인당 : 1억원 - 1사고당 : 10억원	P&I	P&I	없음	
크리스탈훼리	옥금향	해운조합	- 1인당 : 1.5억원 - 1사고당 : 1.5억×여객정원수	P&I	P&I	없음	

특히 최근에 나타난 현상 중의 하나는 국제여객선 사고가 늘어나고, 이에 따라 그 여파로 여객보험료가 큰 폭으로 인상됨에 따라 국제외항여객선사나 합작회사인 경우라도 우리나라가 운항자인 국제여객선은 P&I에서 여객보험만 분리해서 비교적 보험료가 저렴한 해운조합의 여객 공제에 가입하고 있다.

한편, 수하물의 경우는 우리나라 상법에서 휴대수하물의 멸실 또는 훼손에 대한 해상여객운송인의 책임한도액은 해상물건운송인의 개별적 책임한도액을 적용하고 있다(상법 제830조 제3항).

<표 2-11>

한·일 국제여객선사 보험가입 현황(2003년 6월 현재)

회 사	선 명	가입 보험	가입 보험의 보상한도액(Limit)				
			여객의 사상	휴대 수하물	위탁 수하물	자동차	소손해 공제액
구주여객철도	비틀 II	일본 P&I	- 1인당 : 1억엔(10억)	- 1인당 : 10만엔 - 1사고당 : 1억엔	없음	없음	수하물 : 3만엔
	비틀 III		- 1사고당 : 1억엔×여객정원 (최고 600억엔)				
	제비						
미래고속	코비	해운 조합	- 1인당 : 1.5억원 - 1사고당 : 1.5억×여객정원수	수하물 없음		없음	
	코비 III	해운 조합	- 1인당 : 1.5억원 - 1사고당 : 1.5억×여객정원수				
부관훼리	성희	해운 조합	- 1인당 : 1.5억원 - 1사고당 : 1.5억×여객정원수	P&I	P&I		
	은하	해운 조합	- 1인당 : 1.5억원 - 1사고당 : 1.5억×여객정원수	P&I	P&I		
관부훼리	하마유	일본 P&I	- 1인당 : 1억엔(10억) - 1사고당 : 1억엔×여객정원 (최고 600억엔)	- 1인당 : 10만엔 - 1사고당 : 1억엔			

<표 2-12>

한·러 국제여객선사 보험가입 현황(2003년 6월 현재)

회 사	선 명	가입보험	가입 보험의 보상한도액(Limit)			
			여객의 사상	휴대 수하물	위탁 수하물	자동차
동춘항운	동춘	P&I	- 1인당 : \$5천 - 1사고당 : \$10만	- 1인당 : 1,200SDR - 포장단위당 : 500SDR	취급 안함	×

따라서 해상여객운송인은 여객의 휴대수하물의 멸실 또는 훼손으로 인한 손해에 대하여 당해 운송물의 매포장당 또는 선적단위당 500 SDR을 한도로 책임을 제한할 수 있다. 따라서 해상운송인의 수하물에 대한 책임한도액이 크지 않으므로 통상 다른 선박소유자의 법적 책임 등과 함께 P&I에 가입하고 있다.

3) 해상여객운송인 손해배상책임제도의 문제점

(1) 과실책임주의 원칙의 고수

우리나라 상법의 기본 틀은 해상여객운송인의 책임에 대해 과실책임주의를 원칙으로 하고, 보상할 책임금액을 일정한 한도로 제한하는 이른바 책임제한제도를 인정하고 있다. 이 같은 원칙은 육상여객운송인과 항공여객운송인의 경우도 마찬가지였다.

그러나 최근 들어 항공사들은 여객의 사망이나 상해의 경우 약관의 개정 등을 통하여 운송인의 책임제한제도를 폐지하는 등 기존제도와는 상당히 다른 길로 나가고 있다. 유엔 산하의 국제민간항공기구(International Civil Aviation Organization : ICAO)도 이 같은 책임제한제도의 폐지를 주요 내용으로 하는 협약에 대한 검토 작업을 진행하고 있다.

이는 운송인의 책임원칙을 무과실책임으로 전환하여 여객에 대한 손해배상에 한계를 두지 아니함으로써 충분한 피해보상이 가능하도록 하기 위한 것으로 판단된다. 이로 인해 항공여객의 사망이나 상해의 경우는 충분한 구제가 가능한 반면 해상여객은 제한된 범위에서 피해구제를 받는 불합리한 결과가 초래되고 있다. 또한 이 같은 차이점은 운송수단에 따라 각기 다른 여객보상제도를 운용하는 것과 같아 동일한 여객의 가치를 달리 평가하게 되어 인간의 존엄성에 위배되는 결과를 낳기도 한다.²⁴⁾

이러한 항공업계의 영향으로 1974년 아테네 협약의 2002년 개정의정서는 해상여객운송인의 인적 손해배상책임을 강화하는 조치를 마련하여 여객선 사고로 인한 여객의 피해에 대한 보상액을 증액하는 등 여객의 보호에 적극 나서고 있음은 제3장에서 살펴보는 바와 같다.

(2) 상법과 아테네 협약간의 괴리

그러나 우리나라 상법의 해상여객운송에 관한 규정은 1961년 제정 당시에서 한 발짝도 앞으로 나아가지 못하고 있다. 더욱이 1991년에 상법을 대대적으로 개정할 때에도 이 부문은 전혀 영향을 받지 않았다. 다만 1976년 해사채권책임제한협약(LLMC)을 상법에 수용하면서 그 반사적인 영향으로 선박소유자에게 해상여객의 사망 또는 신체적인 상해로 인한 손해배상은 그 선박의 선박검사증서에 기재된

24) 최원범, 앞의 책, 34면.

여객의 정원에 46,666 SDR를 곱하여 얻은 금액과 2,500만 SDR에 상당하는 금액 중 적은 금액을 책임한도액으로 하는 규정을 두었을 뿐이다.

따라서 여객 1인당 손해배상한도액은 아테네 협약의 손해배상한도액과 동일하다. 그런데 문제는 아테네 협약이 실제 피해를 입은 여객수를 기준으로 하고 있는데 반하여 상법은 선박의 법정 정원에 일정액을 곱하여 얻은 금액을 한도액으로 하고 있다는 데 있다. 이로 인해 법정 정원이 많은 선박이 소수의 여객을 승선시켜 운항하는 중에 사고가 난 경우, 선박소유자는 사실상 무한책임을 부담하게 되는 것과 같은 어이 없는 사태가 빚어지게 된다. 이 같은 문제점은 우리 상법의 본래 입법의도와는 상반되는 결과라 할 수 있다.

그러나 더욱 큰 문제는 우리나라 국제여객선사들이 많이 가입하고 있는 해운조합의 여객공제나 P&I의 경우는 우리 상법과 달리, 1인당 최고보상한도액을 정하고 있어 상법상의 해상운송인의 책임과는 다른 입장을 취하고 있다. 실무와 법률 간의 괴리현상이 나타나 있는 셈이다. 사실 이 같은 문제점은 보험의 문제라기보다는 우리나라 상법에서 해상여객운송인의 개별적 책임제한 제도를 도입하지 않아 야기되는 불가피한 현상이다.

(3) 여객운송인 강제보험제도 미도입

항공운송사업진흥법은 항공여객운송인에게 항공보험 가입의무를 부여하여 항공사업자와 자가용 항공기를 운용하고자 하는 자가 항공보험에 가입하지 아니하는 항공기를 운용할 수 없도록 강제보험제도를 도입하고 있다(제7조). 그러나 해상여객운송인의 경우는 해운법에서 해양수산부장관은 여객운송의 서비스를 제고하고, 공공복리의 증진을 위하여 필요하다고 인정할 경우 여객운송사업자에게 보험에의 가입을 명할 수 있도록 하고 있다(제16조 제1항 제4호).

그러나 이 규정에 의한 명령은 재량행위에 불과하고 이를 뒷받침하기 위한 하위법령 등 관계법령도 정비되어 있지 않아 강제보험제도가 도입되지 못하고 있다. 다만, 유선 및 도선 사업법에서는 유선 및 도선사업자에게 여객의 피해보상을 위하여 보험 또는 공제에 가입하여야 한다고 규정하고 있다(제33조).

해운법에 의한 해상여객운송에 종사하는 선박은 13인 이상의 여객정원을 가진 선박이다. 유선은 해운법이 적용되지 아니하는 여객 13인 이하의 선박으로 여객운송이라기보다는 낚시, 관광 또는 오락 등 해양레저용의 용도로 사용되는 선박이다. 따라서 이들 선박소유자에 대해 강제보험가입을 부여한 것은 해상여객운송에

서 강제보험제도가 도입되었다고 보기는 어렵다.

한편, 한국해운조합의 경우 운임의 일부(5%)와 정부보조금 및 기타 수입을 기금으로 여객공제제도를 운영하고 있다. 공제제도의 보상한도액도 여객 1인당 보상한도액으로 책정되어 있다. 그러나 이러한 한국해운조합법의 여객공제제도는 가입이 의무화가 되어 있지 않다. 따라서 한국해운조합에 가입하고, 또한 여객공제에 가입한 선사에서 운항하는 여객선에 승선한 여객만이 보장을 받을 수 있다.

해상여객운송인의 손해배상한도액을 아무리 인상하여도 운송인이 배상능력이 없으면 아무런 소용이 없다. 이런 점을 고려하여 대부분의 해상물건운송인의 손해배상에 관한 국제협약은 운송인이 부담하게 되는 책임을 담보할 수 있는 보험 또는 기타 재정보증능력을 갖출 것을 강제화하고 있다.²⁵⁾ 1974년 아테네협약의 2002년 개정의정서도 해상여객운송인에 일부 책임에 대하여 엄격책임을 부여하고, 엄격책임이 부여된 책임의 보장을 담보하기 위하여 보험가입을 의무화하였다. 여객운송인이 손해배상을 부담할 재정적인 능력이 없으면, 피해자 구제는 사실상 불가능하기 때문이다.

25) 1992년 유류오염손해의 민사책임에 관한 협약(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage : CLC) 제7조, 1996년 위험·유해물질 해상운송책임협약(International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea : HNS) 제12조, 2001년 선박 연료유 오염손해의 민사책임에 관한 국제협약(International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage : Bunker Convention) 제7조 등에서 선박소유자의 책임을 담보할 수 있는 강제보험 가입을 요구하고 있다.

제 3 장 해상여객운송에 관한 아테네 협약 분석

1. 국제협약 제정 배경 및 경과

국제해상여객운송에 관한 법규는 전세계적으로 동일한 것이 가장 바람직하다. 선박의 국제성 때문에 운송인의 책임을 규정하는 법률이 각각 다른 경우 피해자가 적지 않은 혼란을 겪기 때문이다. 예컨대 해상여객운송인의 책임을 제한하는 국가가 있는가 하면, 영국의 경우와 같이 계약자유의 원칙하에 당사자의 의사에 따라 손해배상책임을 결정하는 국가도 있어 혼란이 가중될 우려가 있었다.²⁶⁾

그런데 해상운송은 그 국제성으로 인하여 여러 국적의 여객이 승선하고 있던 선박의 사고로 여객들이 사망하거나 상해를 입은 경우에 각국의 법규가 달라 손해 배상청구에 어려운 점이 많아 국제적인 통일을 요구하게 되었다. 이에 따라 세계 해법회(Committee Maritime International : 이하 “CMI”라 한다)는 1907년에 이탈리아의 베니스에서 열린 회의에서 사상 처음으로 해상여객운송인의 책임을 통일적으로 제한하려는 논의를 한 바 있다.

그 후 1924년에 해상물건운송인의 책임을 통일적으로 제한하는 선하증권 통일 협약²⁷⁾이 성립되었다. 그러나 해상여객운송인의 책임제한에 관한 협약은 오랫동안 성안되지 않았다. 여객운송 도중에 여객이 사망하거나 상해를 당한 경우 물건 운송중의 물건손상과는 달리 인도적 또는 도덕적인 이유로 인해 운송인의 책임을 제한하는 것은 바람직하지 않다는 반발이 심했기 때문이다.

그러나 세계 제2차대전 이후인 1952년 CMI는 나폴리에서 개최한 회의에서 해상여객운송인의 책임제한을 인정하는 협약의 초안을 작성하기로 의결하였다. 이에 따라 1953년 10월 암스테르담과 1954년 5월 앤트워프에서 소위원회를 개최하고, 이 위원회에서 작성한 안에 각국의 의견을 취합하여 초안을 마련하였다. 이를 1957년 10월 브뤼셀에서 개최된 해사법외교회의에서 수정한 다음, 1961년 4월 개최된 외교회의에서 해상여객운송에 관한 규칙의 통일에 관한 국제협약²⁸⁾ (이하

26) Robert Grime, *Shipping Law*, Sweet & Maxwell(London), 1978, p.114.

27) 선하증권의 국제적 통일에 관한 1924년 헤이그 규칙을 의미한다.

28) 이 협약의 영문명칭은 International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Carriage of Passengers by Sea, 1961이다.

“1961년 해상여객운송협약”이라 한다)을 최종 확정하였다. 이어서 1967년 5월에는 해상여객의 수하물에 관한 규칙의 통일에 관한 협약²⁹⁾(이하 “1967년 해상여객 수하물에 관한 협약”이라 한다)이 성립되었다.

그런데 해상여객운송계약은 여객과 수하물의 운송을 하나의 계약으로 약정하는 것이 보통이다. 이러한 점을 고려하여 두 가지 협약을 하나로 통일하면서 모순된 부분을 조정할 필요가 생기게 되어 국제해사기구(IMO)는 1974년에 여객 및 수하물의 운송에 관한 아테네 협약³⁰⁾(이하 “1974년 아테네 협약”이라 한다)을 제정하게 되었다.

이런 일이 있는 이후 IMO는 지금까지 두 차례에 걸쳐 아테네 협약을 개정하게 되었다. 즉 IMO는 1990년 3월에 해상운송인의 사고여객 1인당 책임한도액을 아테네협약의 4.5배인 17만 5,000SDR로 인상하는 개정의정서를 채택한 데 이어, 2002년 10월에는 국제여객운송인의 손해배상책임을 사고여객 1인당 40만SDR로 인상하고, 강제보험 가입의무를 부과하는 등 여객 및 수하물에 대한 해상운송인의 손해배상책임을 한층 강화한 아테네 협약 개정의정서³¹⁾(이하 “2002년 개정의정서”라 한다)를 채택하였다.

2. 1974년 아테네 협약

1) 협약의 성립 과정

해상여객운송인의 책임제한제도는 기본적으로 해상여객운송인의 책임을 경감하는 데 목적을 두고 있다. 영국에서는 계약자유의 원칙에 의해 승선권에 그 뜻을 기재하여 표시함으로써 여객에게 대항할 수 있는 것으로 인정하고 있다. 그러나 미국은 책임경감이 공익에 반하므로 무효라고 하여 전통적으로 책임제한제도를

29) 이 협약의 영문명칭은 International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Carriage of Passenger Luggage by Sea, 1967이다.

30) 이 협약의 영문명칭은 Athens Convention relating to the Carriage of Passenger and their Luggage by Sea, 1974으로 협약을 채택한 곳이 그리스 아테네이기 때문에 일반적으로 아테네 협약이라 부른다.

31) 이 협약의 영문명칭은 Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passenger and their Luggage by Sea, 1974이다.

비난하여 왔다. 프랑스도 해상여객운송인의 책임제한 조항은 불가항력의 경우를 제외하고는 인정하지 않고 있었다.

이 밖에 벨기에나 스칸디나비아 국가들도 일정 범위 내에서 책임제한 또는 운송인의 면책을 인정하고 있으나 네덜란드·그리스 등은 이를 금지하고 있는 등 해상여객운송인의 책임제한제도가 각 국가마다 차이가 있어 국제여객운송의 경우 불편한 점이 많았다. 이러한 불편을 없애기 위해 각국은 책임제한을 위한 통일된 국제협약을 제정하려고 계속 노력하였다. 그 결과 채택된 것이 여객의 손해에 대한 해상운송인의 책임제한을 규정한 1961년 해상여객운송협약이다.

이 협약에는 당시 해운강대국이었던 영국 및 미국이 가입하지 않았다. 영국은 원래 이 같은 협약의 성립에 찬성하지 않았다. 계약자유원칙에 따라 여객과 해상여객운송인이 운송조건을 자유롭게 정할 수 있었기 때문이었다. 또한 협약의 채택에 따라 선박소유자의 책임을 가중하는 결과를 가져오는 것에 대해서도 달갑지 않다는 입장을 보였다. 여객운송료의 인상 등으로 여객의 부담도 가중되고, 이러한 문제는 당사자의 약정문제로 입법형식으로 해결할 문제가 아니라는 입장을 견지하고 있었기 때문이다. 미국은 누구라도 과실에 대해서는 책임을 면할 수 없다는 공공의 원칙에 의해 이 협약에 가입하지 아니하였다.³²⁾

1957년에 개최된 해사법 외교회의에서 해상여객운송인의 여객 수하물에 대한 책임을 여객에 대한 책임과 분리하여 검토할 것을 합의한 바 있었다. 이에 따라 IMO는 여객의 수하물에 대한 해상여객운송인의 책임에 관한 통일적 국제협약의 초안을 CMI에게 작성하게 하여 각국 해법회의 의견을 거쳐 확정하고, 1967년 브뤼셀에서 개최된 제12회 해사법 외교회의에서 채택된 것이 1967년 해상여객수하물협약이다.

그 이후 1961년 해상여객운송협약과 1967년 해상여객수하물협약을 시대적 발전에 부응하기 위하여 일원화하자는 요청이 제기되었다. 그러다가 1969년 일본 동경에서 개최된 제28회 해사법 외교회의에서 양 협약을 합리적으로 조정하여 일원화하고, 여객의 사망 또는 상해에 대한 책임한도액을 인상한 여객 및 수하물의 해상운송에 관한 약간의 규칙의 통일에 관한 국제협약초안³³⁾(이하 “동경규칙”이라 한다)을 채택하였다. 그러나 이 동경규칙은 정식협약으로 채택되지 못하고 있다가

32) 최원번, 앞의 책, 53면.

33) 이 협약 초안의 영문명칭은 Draft of an International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Carriage of Passengers and their Luggage이다.

1974년에 IMO가 그리스 아테네에서 개최한 해사법 외교회의에서 1974년 아테네 협약으로 최종적으로 확정되었다. 이 협약이 오늘날 우리가 말하는 이른바 ‘아테네 협약’이다.

2) 협약 용어의 정의

1974년 아테네 협약은 이 협약에서 사용되고 있는 용어, 즉 운송인(carrier), 실제 운송인(performing carrier), 운송계약(contract of carriage), 선박(ship), 여객(passenger), 수하물(luggage), 휴대품(cabin luggage), 수하물의 멸실과 훼손(loss of or damage to luggage), 운송기간(carriage), 국제여객운송(international carriage) 등의 용어를 정의하고 있다.

협약에서 말하는 운송인은 운송행위를 실제로 이행하는지의 여부와 상관없이 여객과 운송계약을 인수하는 사람을 말한다. 또한 실제운송인이라 함은 운송인은 아니지만 운송의 전부 또는 일부를 실제로 이행하는 선박소유자, 용선자 또는 운항자를 말한다(아테네 협약 제1조 제1항 a호 및 b호).

여객운송계약은 운송인 또는 운송인의 대리인이 여객과 여객의 휴대품을 운송할 것을 인수하는 계약을 의미한다(아테네 협약 제1조 제2항).

협약에서 선박이라 함은 항해선(sea-going vessel)을 말하나, 공기 부양선(air-cushion vehicle)은 적용대상에서 제외하고 있다(아테네 협약 제1조 제3항). 그리고 여객은 운송계약에 따라 운임을 지급하고, 승선하여 운송되는 사람 또는 아테네 협약의 적용을 받지 않지만 운송인의 동의를 얻어 물건운송계약에 포함된 자동차, 산 동물(live animal)을 가진 사람을 말한다(아테네 협약 제1조 제4항).

수하물을 위탁 수하물과 휴대수하물로 구분하여 위탁 수하물은 해상여객운송 계약에 따라 운송되는 물건과 자동차를 의미하며, 휴대수하물은 여객이 선실에서 보관하거나 기타 자기가 점유하여 보관·관리하는 물건을 말한다(아테네 협약 제1조 제6항). 수하물의 멸실 또는 훼손은 수하물을 운송하였거나 운송하였을 선박이 목적지에 도착한 후에 상당한 기간 내에 여객에게 수하물이 인도되지 아니하여 발생한 금전적 손해를 포함한다. 그러나 노동분쟁으로 발생한 지연은 제외된다(아테네 협약 제1조 제7항).

협약은 운송기간을 여객과 휴대수하물이 선상에 있거나 승선·선박 또는 하선·양하하는 동안, 그리고 여객과 수하물이 육상에서 선박으로 또는 그 반대로

수상으로 운송되는 기간으로 정의하고 있다. 그러나 여객이 해상터미널, 역, 부두, 기타 항만시설에 있는 동안은 운송계약을 적용하지 아니한다.

다만, 그 경우에 휴대수하물이 운송인이나 그 대리인이 수령하여 아직 재인도 하지 아니하였다면 휴대수하물은 운송중인 것으로 본다. 위탁 수하물이 아닌 휴대수하물은 운송인, 그 사용인 또는 대리인이 육상 또는 선상에서 수령한 때부터 여객에게 재인도될 때까지의 기간에 준용한다(아테네 협약 제1조 제8항).

한편, 아테네 협약은 국제운송에 적용하고 있는데 국제운송이라 함은 출발지와 목적지가 2개의 나라에 있는 경우, 한 국가에 출발지와 목적지가 있으나 여객운송의 계획에 따라 외국의 항에 기항하는 여객운송을 말한다(아테네 협약 제1조 제9항).

3) 책임의 주체 및 객체

1974년 아테네 협약은 책임의 주체로서 운송인의 개념을 명확히 하고 있다. 즉 “운송인”이라 함은 운송행위를 실제로 자기가 이행하였는지의 여부에 관계 없이 여객과 운송계약을 체결한 사람이라고 규정하고 있다. 이는 1961년 해상여객운송 협약에서도 동일하다.³⁴⁾

이는 1974년 아테네 협약이 해상물건운송의 경우와 마찬가지로 해상운송법의 체계상 이른바 “운송인 중심주의”에 바탕을 두고 있음을 의미한다. 운송인 중심주의를 취할 경우는 반드시 실제운송인이라는 개념이 등장하게 된다. 이는 운송인이 인수한 여객운송의 이행 또는 운송행위의 실행을 자신이 직접하여야 하는 것을 의미하지 않는다. 그 전부나 일부를 다른 운송인에게 맡길 수 있기 때문이다.

이와 같이 다른 운송인으로부터 운송을 위탁받아 실제로 운송행위를 실행하는 사람이 실제운송인이다.³⁵⁾ 다만 1974년 아테네 협약은 “실제운송인이라 함은 계약운송인을 제외하고, 운송의 전부 또는 일부를 실제로 이행하는 선박소유자, 용선자 또는 운항자를 말한다”라고 하여 운송인(carrier)과 구별되는 실제운송인(performing carrier)이라는 개념을 두고 있다(아테네 협약 제1조 제1항 b호).

여객운송을 인수한 운송인, 즉 계약운송인이 직접 운송행위를 실행하지 않고 처

34) 1961년 해상여객운송협약은 “운송인”을 운송계약을 체결하는 선박소유자, 용선자, 선박운항자를 모두 포함한다고 정의하고 있다(제1조 a호).

35) 실제 운송인은 민법에 규정되어 있는 이행보조자와 사실상 같은 개념이다.

음부터 다른 운송인을 이행보조자로 하여 이행하거나 운송 도중에 여객을 다른 선박으로 환승시켜 운송하는 경우와 같이 여객운송행위의 실현에 2인 이상의 운송인이 관여할 경우 배상책임문제가 복잡하게 될 우려가 있다.

따라서 실제운송인의 개념을 인정할 경우에는 계약운송인의 책임 주체와 범위를 명확히 규정할 필요가 있다. 이에 따라 1974년 아테네 협약은 계약운송인에 의하여 운송의 전부 또는 일부가 행하여진 경우에도 계약운송인은 전 운송에 대하여 본 협약에 따른 책임이 있고, 실제운송인은 자신이 이행한 운송부분에 대하여 협약의무에 따른 권리의무를 가지도록 규정하고 있다(협약 제4조 제1항).

이에 덧붙여 계약운송인은 실제운송인의 직무범위 내에서 행동하는 실제운송인의 사용자, 대리인의 작위·부작위에 대해서도 책임을 진다(협약 제4조 제2항). 따라서 계약운송인은 여객의 피해에 대하여 운송 전구간에 대해 책임을 지되 실제운송인이 이행한 부분에 대하여는 실제운송인과 연대하여 책임을 진다(협약 제4조 제4항).

책임의 대상, 즉 객체는 여객의 사망 또는 상해와 수하물의 멸실 또는 훼손으로 인한 손해이다(협약 제3조 제1항). 따라서 여객이나 그 수하물의 연착이나 인도지연으로 발생한 손해에 대한 운송인의 책임은 규정하고 있지 않다.³⁶⁾

4) 책임의 원칙

해상여객운송의 경우에는 인명존중의 차원과 해상이란 고립된 환경에서 특수한 항해 위험으로부터 여객의 안전을 보장할 필요가 특히 크다. 이에 따라 운송인의 주의의무 위반 또는 책임을 무겁게 하여야 할 필요가 있으며, 특히 미국의 경우 해상여객운송인의 주의의무는 매우 엄격하게 해석되고 있다.

다른 한편에서 운송중에는 오직 운송인의 보관 아래 있는 물건운송의 경우와는 달리 여객은 제한된 공간이긴 하지만 운송중에도 행동의 자유가 있고, 자신의 안전을 위하여 합리적인 주의를 기울일 처지에 있다. 이러한 측면에서 운송인 또는 선박에 대한 국가적 감독과 검사를 엄중히 하고, 강제보험제도를 확립함으로써 여객의 피해구제를 도모하는 것이 합리적이라는 견해도 있다.³⁷⁾

따라서 여객의 피해에 대한 해상운송인의 손해배상책임의 성질에 관하여 각국

36) Christopher Hill, *op. cit.*, pp. 478~479.

37) 최낙정, “해상여객운송계약에 관한 고찰 - 우리나라 상법과 아테네 협약을 중심으로 -”, 해법·통상법연구, 제9권 제2호, 한국해사법학회, 1997. 4, 102면.

의 처지가 대립되어 왔다. 영미법이나 대륙법 체계에서 운송인의 손해배상책임의 성질을 과실책임주의에 바탕을 두고 있는 것은 동일하다. 그러나 영미법계에서는 이를 불법행위책임으로 보고 있는 데 반하여 대륙법계에서는 채무불이행 및 계약책임으로 이해하고 있다.

해상운송인의 손해배상책임을 불법행위책임으로 보는 경우 손해배상을 청구하는 여객 측에서 운송인에게 과실이 있음을 입증할 책임이 있고, 반면에 계약책임으로 보는 경우는 면책을 주장하는 운송인 측에서 자신의 무과실을 입증할 책임을 부담하게 된다.

1974년 아테네 협약의 운송인 책임원칙은 서로 다른 법체계를 갖고 있는 각국의 입장에 대한 타협의 산물이어서 아주 복잡한 규정을 두고 있다.³⁸⁾ 즉 협약은 과실책임주의의 원칙 아래 운송인은 여객의 사망이나 상해로 인하여 생긴 손해 및 여객의 수하물의 멸실·훼손에 대하여 손해의 원인인 사고가 운송과정에서 생긴 것이고, 또한 운송인 또는 직무의 범위 내에서 행위를 하는 운송인의 사용인 또는 대리인의 과실 또는 부주의에 기인한 때에는 손해배상책임을 부담하도록 규정하고 있다(협약 제3조 제1항).

여객의 사망이나 상해, 휴대수하물의 멸실 또는 훼손이 선박의 난파, 좌초, 폭발, 화재 또는 선박의 결함으로 인하거나 이와 관련하여 생긴 때에는 반증이 없는 한 운송인 측의 과실 또는 부주의가 있는 것으로 추정된다.³⁹⁾

위탁 수하물의 멸실이나 훼손의 경우에도 사고의 성질에 관계 없이 운송인 측의 과실로 추정한다. 이 경우 그 손해의 원인인 사고가 운송과정에서 생겼다는 것과 그 멸실이나 훼손의 범위에 관한 입증책임을 피해자인 손해배상청구자에게 있다고 규정하고 있다(협약 제3조 제2항).

또한 그 밖의 모든 수하물의 멸실·훼손에 관하여는 그 손해의 원인이 된 사고의 성질에 관계 없이 반증이 없는 한 운송인측의 과실 또는 부주의에 관한 입증책임은 청구권자 측에 있다(협약 제3조 제3항).

38) 이와 같이 복잡한 책임원칙 규정을 두고 있는 것은 협약 체결시 자국법제와 다른 국가 간에 타협한 결과라고 한다(石井照久, 「海商法」, 有斐閣, 1964, 298면 ; 이균성, 앞의 책, 192면에서 재인용).

39) 이는 상황증거법칙이라고 할 수 있는 영미법상의 이른바 사실에 의한 과실추정의 원칙(doctrine of *res ipsa loquitur* : the thing, ie., the situation or the fact, speaks for itself)을 채용한 것이다. 이 원칙은 어떤 일을 처리하는 자가 합리적인 주의를 다하는 한 보통 일어나지 않는 사고가 발생한 경우 그 사고는 주의의무 위반 곧 과실로 인하여 발생한 것으로 추정하고, 가해자측은 무과실을 입증하여야 그 책임을 면한다는 법칙을 말한다(이균성, 앞의 책, 193면).

이 같은 1974년 아테네 협약의 입증책임은 사법일반원칙에 비하여 약간 특이한 규정이라 할 수 있다. 난파, 좌초, 충돌, 유기, 폭발, 화재 기타 선박의 하자가 원인 이 되어 사상이 발생한 경우 해상운송인의 과실이 추정되고, 여기에 해당되지 아니하는 여타의 경우 일반원칙으로 오히려 피해자가 가해자의 잘못이나 과실을 입증하도록 요구하고 있기 때문이다. 이는 사법의 일반원칙, 즉 채무자 입증주의 원칙과는 다른 것으로 여객운송인에게 유리하고, 여객 및 기타 피해자에게 불리한 규정이다.⁴⁰⁾

한편, 1974년 아테네 협약은 1961년 해상여객운송협약과 1967년 해상여객수하물협약을 통합한 규정이라는 점은 이미 설명한 바 있다. 그런데 1967년 여객수하물협약에서는 운송중인 선박의 항해(navigation) 또는 관리(management)에 있어서 선장, 해원, 도선사 또는 사용인의 작위(act), 부주의(neglect), 과실(default)에 의해 야기된 자동차의 멸실(loss) 또는 훼손(damage)에 대하여는 운송인이 면책된다는 규정을 두고 있었다.

이는 이른바 “항해과실⁴¹⁾”의 면책을 규정한 것으로 물건운송의 손해배상책임을 규정한 국제협약 등에서 일반적으로 채용하고 있는 면책조항이었다. 그런데 1974년 아테네 협약에서는 이러한 항해과실로 인한 운송인의 면책조항을 삭제하였다.⁴²⁾

또한 1974년 아테네 협약에는 1961년 해상여객운송협약과 1967년 여객수하물협약 제3조에서 규정하고 있었던 운송인의 감항능력주의의무(seaworthiness)⁴³⁾에 대

40) 채이식, 국제여객운송협약(아테네 협약)의 2002년 개정의정서 고찰·성립배경과 주요내용을 중심으로-한국해법학회지, 2003. 4..

41) 이와 대별되는 개념으로 상사과실이 있다. 운송인은 운송물의 선적, 취급, 운송, 보관, 관리 및 양륙을 적절하고 주의 깊게 이행할 의무가 부여되어 있다. 이러한 운송물에 대한 주의의무를 위반하여 손해를 발생시킨 경우를 상사과실이라 하며, 이 경우는 운송인은 배상책임을 면하지 못한다. 해상운송법에서 처음으로 항해과실과 상사과실을 구분한 것은 1983년 미국 하터법이다. 그리고 하터법의 영향을 받아 입법된 헤이그-비스비 규칙도 해기과실과 상사과실을 구분하고 있다(정영석, “해상운송인의 상사과실”, 「한국해법학회지」 제16권 1호, 1994. 12, 71면).

42) 해상물건운송에 관한 협약에서도 헤이그 비스비 규칙에서는 운송인의 책임을 항해과실과 상사과실로 구분하여, 항해과실에 관하여는 면책한다는 규정을 두고 있었으나 1992년 발효된 함부르크 규칙은 해상법의 전통적인 항해과실과 상사과실의 구분을 폐지하고, 해상운송인의 주의의무를 선량한 관리자로서의 주의의무로 통일하였다.

43) 감항능력이라 함은 선박이 예정된 항해를 안전하게 감당할 수 있는 능력을 말한다. 우리나라 상법은 헤이그 규칙 제3조 제1항의 내용을 수용하여 감항능력에 관하여 i) 선박이 안전하게 항해를 할 수 있게 할 것, ii) 필요한 선원의 승선, iii) 선박의장과 필요품의 보급 및 iv) 선장, 냉장실, 기타 운송물을 적재할 선박의 부분을 운송물의 수령, 운송과 보존을 위하여 적합한 상태로 둘 것 등을 그 내용으로 하고 있다(임동철, “해상물건운송계약과 감항능력 주의의무” 「한국해법학회지」 제16권 제1호, 1994. 12, 47~48면 참조).

한 규정이 없다.⁴⁴⁾ 그러나 이것은 1974년 아테네 협약에서 운송인의 감항능력 주의의무를 면책한 것이 아니고, 감항능력 주의의무는 해상운송에 있어서 운송인이 당연히 지켜야 할 법정 의무 또는 운송계약상의 본질적인 의무⁴⁵⁾로서 특별히 규정할 필요가 없기 때문인 것으로 해석되고 있다.

5) 책임의 한도

1974년 아테네 협약은 여객의 사상 또는 상해에 관하여 운송인이 여객 1인당 46,666 SDR⁴⁶⁾을 한도로 책임을 진다(협약 제7조 제1항). 물적손해의 경우 휴대 수하물은 여객 1인당 833 SDR, 자동차는 1대당 3,333 SDR, 위탁 수하물은 1,200 SDR을 한도로 책임을 진다(협약 제8조). 그러나 계약운송인은 여객의 자동차와 기타 수하물에 대하여 공제액을 정할 수 있다. 이 경우 자동차의 공제액은 300 SDR, 위탁 수하물의 공제액은 135 SDR을 한도로 한다(협약 제8조 제4항).

<표 3-1>

1974년 아테네 협약의 책임한도

구 분		책임한도(SDR)
인적손해		46,666
물적손해	휴대수하물	833
	위탁수하물	1,200
	자 동 차	3,333

44) 해상물건운송에 있어서 운송인의 손해배상책임에 관한 국제협약에서도 헤이그-비스비규칙에서는 감항능력 주의의무에 관한 규정을 두고 있었으나(규칙 제3조 제1항 및 제4조 제1항) 1978년 제정된 함부르크 규칙에서는 헤이그-비스비 규칙과 달리 운송인의 주의의무를 분야별로 구분하지 않고, 과실추정의 원칙(principle of presumed fault or neglect)를 바탕으로 획일적인 책임기준을 규정하면서 감항능력에 관한 규정을 아예 삭제하였다(임동철, 앞의 논문, 60~63 참조).

45) 해상운송계약을 성실히 이행함에 있어서 해상운송인은 운송물 관리의무(상사과실), 감항능력 주의의무(duty of seaworthiness), 항해의 빠른 성취의무(duty of reasonable dispatch), 직항의무(duty of no deviation)라는 기본적인 의무를 부담한다. 이 의무들은 계약당사자간에 어떠한 약정에 관계 없이 해상운송인이 부담하여야 할 것으로 간주되는 기본적인 의무이다(정영석, 해상운송인의 책임과 면책, 효성출판사, 1988, 61면).

46) 1974년 아테네 협약에서 규정하고 있는 화폐단위는 포앙카레 프랑이다. 그래서 1974년 아테네 협약에서는 여객의 사망이나 상해의 경우에 보상한도액을 700,000프랑으로 표기하고 있다. 당시 모든 국제협약은 모두 포앙카레 프랑을 단위로 사용하였으나 1976년에 국제통화기금(IMF)의 특별인출권(SDR)으로 바꾸기로 하고, 그 당시 제정되었던 모든 국제협약의 화폐단위를 포앙카레 프랑에서 SDR로 변경하였다. 이에 따라 아테네 협약도 화폐단위를 바꾸기 위해 1976년 개정의정서를 채택하였다. 따라서 1974년 아테네 협약의 화폐단위는 포앙카레 프랑이지만 편의상 1976년 개정의정서의 화폐단위인 SDR을 사용하기로 한다.

계약운송인과 여객은 상호 명시적 또는 서면으로 합의하여 협약 제7조에서 정하고 있는 인적손해에 대한 보상한도액과 협약 제8조에서 정하고 있는 수하물 등에 대한 보상한도액을 증액시킬 수 있다. 그리고 손해배상과 법정비용에 대한 이자는 위의 책임한도액에 포함시키지 아니한다(동 협약 제10조).

이러한 1974년 아테네 협약의 책임한도액은 1990년 아테네 협약의 개정의정서에 의하여 인상되었다. 1974년 아테네 협약의 1990년 개정의정서에 의하면 운송인은 여객 1인당 175,000 SDR을 한도로 책임을 지며(1990년 개정의정서 제7조 제1항), 휴대수하물은 여객 1인당 1,800 SDR, 그리고 여객의 자동차 손해는 1대당 10,000 SDR을 한도로 한다. 또한 위탁수하물은 여객 1인당 2,700 SDR 범위내에서 보상된다(1990년 개정의정서 제7조 제3항 제2호).

<표 3-2>

1990년 개정의정서의 책임한도

구 분		책임한도(SDR)
인적손해		175,000
물적손해	휴대수하물	1,800
	위탁수하물	2,700
	자 동 차	10,000

1974년 아테네 협약에서의 해상운송인의 책임제한권 상실사유는 IMO가 채택한 해사채권책임제한협약과 동일하게 “해상운송인의 고의 또는 무모한 행위”로 정하고 있다. 이는 과거 선박소유자의 고의 또는 과실주의에서 과실을 제외한 것으로 해상운송인의 책임제한권 상실사유를 좁게 제한한 것이다.⁴⁷⁾

운송인의 책임제한권은 운송인이 그러한 손해를 발생시킬 의도로서 또는 그러한 손해가 발생할 것을 알면서도 무모하게 행한 작위나 부작위로 손해가 발생한 경우에 상실된다. 또한 계약운송인과 실제운송인의 사용인 또는 대리인의 고의 또는 무모하게 한 작위 또는 부작위에 의하여 손해가 발생한 경우에도 운송인의 책임제한권이 상실된다(협약 제13조).

한편 1974년 아테네 협약은 해상운송인에게 여객의 과실과 고가물의 부실고지에 한하여 면책권을 인정하고 있다. 여객의 인적손해와 수하물의 멸실 또는 훼손

47) 박용섭, 「해상법론」, 형설출판사, 1994, 255면.

이 여객 자신의 과실에 의하거나 기여에 의하여 발생한 경우에 제소법원은 법정지법의 규정에 따라 계약운송인의 책임의 전부 또는 일부를 면하게 할 수 있다(협약 제6조).

또한 계약운송인은 여객이 안전하게 보관하도록 현금, 유가증권, 금, 은, 보석, 예술품, 기타 고가물을 맡긴 경우를 제외하고는 이러한 고가물의 멸실 또는 훼손에 대하여 책임을 지지 아니한다. 다만 협약 제8조 제3항에서 규정한 2,700 SDR 까지 책임을 지거나 아니면 협약 제10조 제1항에 규정하고 있는 바와 같이 서면으로 규정한 책임한도액 이상으로 부담한다는 특약이 없는 한 책임을 지지 아니한다(협약 제5조).

6) 소송과 시효

해상운송인의 손해배상책임은 여객과 해상여객운송계약에 의한 채무불이행 책임인 계약책임이다. 그러나 계약책임으로서 손해배상이 발생한 경우에도 이와 동시에 불법행위에 의한 손해배상책임의 성립요건을 충족시키는 경우가 발생하여 i) 채무불이행으로 인한 손해배상청구권과 ii) 불법행위로 인한 손해배상청구권이 독립하여 각각 성립한다.

이와 같이 불법행위로 인한 손해배상청구권이 인정되면 국제협약에서 정하고 있는 운송인의 손해배상에 대한 책임한도액은 아무런 의미가 없게 된다. 1974년 아테네 협약은 이러한 문제를 입법적으로 해결하고 있다. 즉 여객의 사망 또는 상해, 수하물의 멸실 또는 손해에 대한 손해배상청구소송은 이 협약에서 규정된 것 이외의 방법으로 운송인 또는 실제운송인에게 제기하는 것을 금지하는 명문규정을 두고 있다(협약 제14조).

한편, 1974년 아테네 협약은 여객에게 손해발생을 통지할 의무를 부과하고 있다. 만일 여객이 이 규정에 따라서 서면통지를 하지 않은 경우는 반증이 없는 한 수하물에 손해가 발생하지 않고, 외관이 양호한 상태로 여객에게 재인도된 것으로 추정한다(협약 제15조 제2항).

통지기간과 관련하여 휴대수하물은 여객이 하선하기 직전이나 하선할 당시, 기타 수하물은 재인도되기 전이나 당시, 수하물과 휴대수하물에 손해가 불명한 경우에는 여객의 하선일 또는 수하물의 재인도일로부터 15일 이내에 손해발생을 통지하여야 배상받을 수 있다(동 협약 제15조 제1항).

1974년 아테네 협약은 여객의 인적손해와 수하물의 물적손해에 관하여 제소기간을 2년으로 규정하고 있다. 또한 제소기간의 기산점에 대하여도 인적손해와 물적손해의 경우를 구분하여 자세히 규정하고 있다(협약 제16조).

3. 아테네 협약의 2002년 개정의정서

1) 협약의 성립 배경

위에서 언급한 1974년 아테네 협약은 해상여객운송인의 책임관계를 종합적으로 규정한 최초의 국제협약이다. 특히 이 협약은 종래 해상과 관련된 여러 협약과 국제상 관행을 참조하고, 각국의 법제를 비교·고찰한 끝에 제정된 정교한 국제협약이다.⁴⁸⁾

그러나 이 협약은 제정된 지가 오래되어 운송인의 책임한도액이 극히 낮아 현실에 맞지 않다는 비판이 많이 제기되었다. 이에 따라 1990년에 이 협약의 책임한도액을 대폭 증액하는 새로운 의정서를 채택하였다. 하지만 당초 기대와는 달리 이 개정의정서에 대한 비준국이 증가하지 아니하였다.

이 같은 와중에서 1994년에 발틱해에서 로로 여객선 “에스토니아(Estonia)”호의 전복사고⁴⁹⁾가 일어나 엄청난 인명피해가 발생하였다. 이 사고를 처리하는 과정에서 선주가 가입하고 있었던 보험금으로 여객 및 선원의 피해보상을 하는 데 턱없이 부족하다는 문제점이 제기되었다. 이에 따라 영국이 여객운송인의 보험가입을 강제화하고, 해상여객 운송인의 손해배상책임한도를 크게 강화하는 것을 주요 내용을 하는 새로운 협약을 제정하자고 제안하였다.

1996년 10월에 개최된 IMO 제74차 법률위원회는 이 문제를 정식으로 논의하기 시작하였다. 협약 제정 초기에 IMO는 본래 1974년 아테네 협약을 개정하려는 것

48) 채이식, “국제여객운송협약(아테네협약)의 2002년 개정의정서에 관한 고찰 - 그 성립배경과 주요내용을 중심으로.», 「한국해법학회지」 제25권 제1호, 2003. 4, 34면.

49) 에스토니아국 선적의 로로 여객선 에스토니아호(15,566G/T)는 1994년 9월 28일 에스토니아국의 탈린항(Tallinn)을 출발하여 발틱해를 가로질러 스웨덴 스톡홀름항으로 항해하다가 전복·침몰되어 852명이 사망한 사고다. 사고원인은 선수문의 고정장치가 거친 날씨로 파손되어 해수가 선수문 안쪽의 경사로를 통해 차량갑판으로 밀려들어 선박이 복원력을 잃고 갑자기 침몰한 것으로 조사되었다.

이 아니라 이를 완전히 무시하고 국제적으로 통일되어 적용될 수 있는 완전히 새로운 협약을 제정하자는 전제에서 출발하였다.

그러나 협약을 제정하는 과정에서 항공운송인에게 엄격책임을 부과하는 1999년 몬트리올 의정서⁵⁰⁾가 채택되었다. 이를 계기로 노르웨이는 여객운송인에게도 엄격책임을 부과하는 안을 제77차 법률위원회에서 제안하여 해상여객운송인의 책임문제도 논의되기 시작하였다. 또한 일부 국가에서 1974년 아테네 협약의 유용성을 재검토하여야 한다는 주장이 제기됨에 따라 결국 1974년 아테네 협약의 골격을 그대로 유지한 채 국제적으로 수용 가능한 최소한의 개정을 하는 방향으로 입장이 정리되었다.⁵¹⁾

그 후 2001년 10월에 개최된 IMO 제83차 법률위원회에서 중요한 사항들이 합의점을 찾게 되어 2002년 10월 21일부터 11월 1일까지 IMO 본부에서 개최된 1974년 아테네 협약의 2002년 개정의정서 채택을 위한 외교회의에서 채택되었다.

2) 협약 용어의 정의

2002년 개정의정서는 1974년 아테네 협약에서 사용되고 있는 용어 즉 운송인(carrier), 실제운송인(performing carrier), 운송계약(contract of carriage), 선박(ship), 여객(passenger), 수하물(luggage), 휴대품(cabin luggage), 수하물의 멸실과 훼손(loss of or damage to luggage), 운송기간(carriage), 국제여객운송(international carriage) 등의 용어를 정의하고 있다.

다만, 2002년 개정의정서는 1974년 아테네 협약에서 사용하고 있는 운송인 및 실제운송인의 개념에 “실제로 운송의 전부 또는 일부를 실행하는 운송인(carrier who actually performs the whole or a part of the carriage)”이라는 용어를 추가하였다. 이 같은 변화는 1974년 아테네 협약에서 ‘운송인’을 자기가 직접 운송을 하든 아니면 다른 운송인에 위임하여 운송을 하든 실제로 여객과 운송계약을 체결하는 사람으로 정의하고, 이 운송인의 위임을 받아서 실제로 운송을 하는 별도의 사람이 있을

50) 항공기의 사고시에 배상체제는 소위 와르소체제라고 일컫는 국제협약에 의하여 운용되어 오면서 계속적으로 변천하여 그 적용도 어떤 협약에 가입하느냐에 따라 차이가 많았다. 이러한 문제점을 개선코자 국제민간항공기구(ICAO)는 1999년 5월 28일 하나의 통일된 협약인 몬트리올협약 즉 「국제항공운송관계 규칙의 통일에 관한 협약(Convention for the Unification of certain Rules for International Carriage by Air)」을 마련하였다.

51) 1974년 아테네 협약의 1990년 개정의정서는 10개국이 비준하여야만 국제발효하지만 2002년말 현재 가입국이 3개국에 불과하다.

때 그를 “실제운송인”이라 정의한 것과 차이가 있다.

이 같은 변화는 실제운송인이 별도로 있든 또는 운송인이 직접 운송을 하든지 여부를 불문하고, 여객운송계약에 따라 실제로 여객을 해상으로 운송하는 사람이 보험에 가입하여야 한다는 의견에 따른 것이다. 이런 측면에서 강제보험의 가입 의무를 지는 자를 지칭하기 위하여 “실제로 운송의 전부 또는 일부를 실행하는 운송인”이라는 용어규정이 삽입되었으며,⁵²⁾ 이 운송인이 보험가입 의무를 부담하는 것으로 하였다.⁵³⁾

3) 책임의 원칙

(1) 해상여객운송계약의 성격과 운송인 책임

개인적인 손해배상책임을 규율하는 국제협약을 제정하는 데 있어 핵심 이슈는 책임의 발생과 위험의 배분에 관한 사항이다.⁵⁴⁾ 전통적으로 운송계약상 운송인의 책임과 관련해서는 過失責任主義와 債務者立證主義가 하나의 원칙으로서 자리를 잡고 있는 것이 사실이다. 이 같은 원칙은 급부(給付)의 제공을 목적으로 하는 근대 사법의 계약 실무에서 일반적으로 채택되고 있다. 우리나라 상법도 이러한 원칙에 입각하여 운송인의 책임을 묻고 있다. 따라서 도급적인 성격의 운송계약에서 운송인이 여객을 출발지에서와 같이 동일한 상태로 도착지에 운송시키지 못하면, 자기의 무과실을 입증하지 못하는 한 원칙적으로 그 책임을 면할 수 없다.

이 같은 원칙 중에서 債務者立證主義는 물건운송계약 분야에서 지금도 예외없이 지켜지고 있다. 이에 따라 물건운송인은 육상운송·해상운송을 불문하고, 도착지에서 수령시와 동일한 상태의 운송물을 수하인에게 인도하지 못하는 경우 자기의 무과실을 입증하지 아니하는 한 그 운송물의 멸실 또는 훼손으로 인한 책임을 부담하여야 한다.

52) 1974년 아테네 협약 2002년 개정의정서 제2조 제1항 참조.

53) 채이식, 앞의 논문, 49면.

54) 책임의 발생과 관련된 여러 원칙이나 논의는 오늘날에는 과학 기술의 발달로 인하여 피해자의 보상이라는 관점에서 보면 그 중요도가 많이 감소되었다고 한다. 실제 소송에서 과실이 없다 하더라도 책임을 지는지가 쟁점이 되고, 또는 입증책임이 피해자에게 있는지 가해자에게 있는지가 쟁점이 된다 하더라도, 그 법원이 사실관계를 조사한 이후 가해자의 과실이 인정된다고 한다면 그 쟁점에 대한 논의는 모두 의미가 없게 된다고 한다(채이식, 앞의 논문, 38면).

물건운송이 도급적인 성격을 띠고, 따라서 급부의 제공을 목적으로 하는 계약인데 반해 여객운송의 경우는 이 같은 운송의 도급적 성격이 덜 나타나는 것이 사실이다. 여객운송의 내용면에서 보더라도 급부의 제공이 아니라 作業의 수행이라는 주장이 가능하다.⁵⁵⁾ 이 같은 성격 때문에 여객운송의 경우 통상적인 운송계약의 원칙인 채무자입증주의를 채권자입증주의로 변경하여야 한다는 주장이 설득력 있게 제기되었다.

이는 여객운송계약이 물건운송계약과 달리 적어도 부분적으로 그 성격에 있어 이러한 작업의 수행이라는 측면이 있다는 데 초점을 두고, 이러한 작업의 수행을 목적으로 하는 계약은 입증책임에 관한 사법상 일반원칙이 채권자입증주의⁵⁶⁾이기 때문이다. 특히 제공되는 서비스가 다양하고, 급부의 대부분을 차지하는 유람선의 경우 이러한 주장이 더욱 가능해진다. 유람선의 경우 실제로 장소적인 이동은 부수적인 것이고, 선상에서 제공되는 각종 서비스가 계약의 주된 목적인 급부가 되기 때문이다. 운송만을 목적으로 하는 통상의 여객운송의 경우에는 이 같은 성격이 상당히 약하지만, 항공운송이나 육상운송에 견주어볼 때 이러한 성격을 다소나마 보유하고 있는 것도 사실이다.

한편, 여객운송의 경우는 발생원인에 관해서도 과실주의의 원칙을 변경하여야 한다는 주장이 있다. 위에서 언급한 입증책임에 대한 주장은 주로 운송인의 책임을 감경(減輕)해야 한다는데 논리적 기반을 두고 있는 데 반해, 발생원인에 관한 주장은 주로 운송인의 책임을 일반원칙보다 가중하여야 한다는 데 초점을 맞추고 있다.

여객운송인의 책임을 가중하여야 할 근거로는 대략 두 가지 사유가 제시된다. 첫째, 여객운송인은 물건의 관리자, 공작물의 점유자로서 책임이 있고, 사업의 수익자로서 그로 인하여 창출된 위험에 대해 책임이 있으니 무과실책임을 지는 것이 마땅하다고 한다. 둘째, 사람의 생명과 신체는 금전으로 평가할 수 없는 고귀한 가치를 가지고 있고, 피해자의 생존과 가족의 생계를 위해 선박을 운영하던 중에 발생한 사고로 인한 인적 손해는 이를 무조건 보상하게 하는 것

55) 출발지에서 도착지까지 여객을 이동시키는 것은 의문의 여지가 없이 도급적 성격을 가지 급부의 제공에 해당되지만, 운송 도중에 여객은 선박 내에 있는 많은 시설을 이용하고 운송인의 관여없이 자유롭게 이동하고 오락에 참여하는데 이러한 여러가지 서비스의 제공은 그 성격이 급부의 제공보다는 작업의 수행에 가깝다.

56) 채권자입증주의 입장을 취할 경우 피해를 당한 청구인은 적극적으로 가해자인 상대방의 과실을 입증하여야만 비로소 그 보상을 받을 수 있다.

이 정의 관념에 맞기 때문에 여객운송인은 화물운송인과 달리 엄격책임을 저야 한다는 것이다.

(2) 개정의정서에서의 책임원칙 변경 경과

1974년 아테네 협약에 대한 개정작업은 상당 부분 통신작업반에 의해 수행되었다고 해도 과언이 아니다. 통신 작업반은 항공운송인의 책임관계를 규율하는 1999년 몬트리올 협약 개정의정서의 영향을 받아서 IMO 법률위원회 제77차 회의에서 해상여객의 이익을 보호하고, 항공여객에 대한 보호와 동일하게 해상여객을 법률적으로 보호할 목적으로, 1974년 아테네 협약에서 채택한 책임원칙인 과실책임주의를 엄격책임주의로 변경할 것을 제안하였다.⁵⁷⁾

그러나 사실 따지고 보면, 항공운송과 여객운송간의 실상은 상당한 차이가 있다. 항공기 승무원이나 항공사는 여객에게 운항하는 동안은 좌석벨트를 매고 있을 것을 권고하며, 여객은 적어도 항공기의 이착륙시에는 벨트를 매고 의자에 앉아 있어야 한다.

이에 비해 선박에 승선한 승객은 자유롭게 이동하고, 수영장, 체육시설 등 선박 내 많은 시설 등을 이용할 수 있다. 이러한 점에서 전형적인 해상여객은 전형적인 항공여객보다 위험에 더 많이 노출되어 있다고 할 수 있다. 그럼에도 불구하고 선박에 승선하고 있는 도중에 발생한 사고에 대하여 엄격책임을 부담시키는 것은 불합리하다는 반론이 제기될 수도 있다. 예컨대 해상여객이 선박에 설치되어 있는 체육시설을 이용하다가 사고를 입은 경우에도 운송인이 엄격책임을 부담해야 하는가 하는 의문이 제기될 수 있기 때문이다.

특히 개정의정서 제정과정에서 크루즈 운항사업자에게 엄격책임을 부과하는 것은 상당한 문제가 있다는 주장이 제기되었다. 오늘날 크루즈는 레저산업의 하나로 인식되고 있을 뿐만 아니라 크루즈 운항사업자는 해안리조트 운영자와 직접 경쟁관계에 있는 점을 고려할 필요가 있다는 것이다. 즉 해안리조트

57) 이 제안에 대하여 각 국은 다양한 반응을 나타냈다. 그리스와 스웨덴을 포함한 다수의 선주국은 강제보험제도의 도입에 의해 충분히 여객을 보호할 수 있으므로 과실책임원칙의 변경은 허용할 수 없다고 단호히 거절하였다. 반면에 일본, 노르웨이, 벨기에 등 일부 국가는 항공운송법이 엄격책임으로 가고 있으므로 해상운송법도 동일하게 엄격책임으로 변경하여야 한다고 주장하였다(Baris Soyer, *Sundry Considerations on Draft Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passenger and their Luggage by Sea 1974*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 33, No. 4, October 2002, p. 522).

운영자가 사고에 대해 엄격책임을 지지 않는 상태에서 크루즈 운항사업자에게 선박과 관련이 없는 사고에 대해서까지 엄격책임을 부담하게 하면, 결국 운영비용이 증가하고, 리조트 운영자와 경쟁관계에서 불리한 지위에 놓이게 되기 때문이다.

또한, 이 같은 원칙이 받아들여지는 경우 선박에 승선하고 있는 중에 발생하는 모든 종류의 사고에 대해 무분별한 소송을 조장하고, 특히 통상적으로 그 같은 손해를 보상하게 되는 선주책임상호보험조합(P&I클럽)의 보험부보 등에 있어서도 문제가 있다는 의견도 아울러 제기되었다. 이 같은 모든 점을 검토한 후, IMO 제 83차 법률위원회는 선박사고로 인한 인적 손해에 대해서만 해상운송인에게 엄격책임을 지우는 것으로 최종 합의하였다.⁵⁸⁾

(3) 2002년 개정의정서의 책임원칙

① 인적손해의 책임원칙

1974년 아테네 협약은 책임의 발생원인에 대해서는 과실책임주의를 원칙으로 하고 있다.⁵⁹⁾ 그러나 2002년 개정의정서는 기존 협약의 골격을 그대로 유지하면서 부분적으로는 엄격책임제도를 도입하였다. 즉 2002년 개정의정서는 선박사고로 인하여 생긴 여객의 사망이나 사상에 대해서는 일정한 금액을 기준으로 운송인에게 2단계의 책임을 지우고 있다.⁶⁰⁾

1단계는, 선박사고로 인하여 여객이 사망이나 부상한 경우에 해상여객운송인은 25만 SDR까지는 자신의 과실이 없는 경우에도 책임을 진다. 이른바 엄격책임을 부담한다. 다만, 이 경우에도 i) 그러한 사고가 전쟁이나 적대행위, 내란, 폭동 기타 불가피한 자연현상으로 생긴 것임을 입증한 경우와 ii) 사고가 전적으로 손해를 일으킬 의도로서 행한 제3자의 작위 또는 부작위에 의하여 발생하였다는 것을

58) Baris Soyer, op. cit., p.523.

59) 즉 여객운송이나 그의 피용자나 이행보조자에게 잘못이나 과실이 있는 경우에 한해 여객운송인이 손해배상책임을 진다고 규정하고 있다. 이는 아테네 협약이 근대사법의 대 원칙인 과실책임주의를 여객운송의 경우에도 고수하겠다는 의지의 표현이다. 이는 위에서 보았던, 여객운송인은 화물운송인에 비하여 엄격한 책임을 져야 한다는 여러 가지 이유를 받아들이지 아니한 것이 된다(채이식, 전개논문, 41면, 참조).

60) 채택된 책임원칙은 일본이 제안한 것이다. 1999년 2월에 개최된 제79차 법률위원회에서 일본은 1단계는 엄격책임으로 하고 2단계는 입증책임이 운송인에게 전환된 과실책임으로 하는 2단계 책임체계를 제안하였고(IMO Doc. LEG 79/4/6). 제81차 법률위원회에서도 동일한 제안을 하였다(IMO Doc. LEG 81/5/5).

입증한 때에는 면책을 면한다(예컨대 테러리스트나 해적의 공격에 의해 발생한 손해 등이 여기에 해당한다).⁶¹⁾ 그러나 CLC 협약이나 HNS 협약 및 선박연료유 손해 배상협약 등에서 인정되는 등대 또는 기타 항해보조시설의 유지를 책임지고 있는 정부 또는 기타 기관의 직무수행에 있어서의 부주의 또는 기타 부당한 행위에 전적으로 기인한 손해는 제외되어 있다. 따라서 이 같은 사고로 손해가 발생한 경우 해상여객운송인은 배상책임을 부담한다.

2단계는 선박사고로 25만 SDR을 초과하는 인적손해가 발생한 경우, 1974년 아테네 협약과 같이 해상여객운송인이 여객의 사상에 대하여 과실이나 부주의가 없었음을 입증하지 못하면 책임을 진다. 그런데 부주의나 과실이 없어도 책임을 진다고 하는 것은 발생원인에 있어 잘못이나 과실이 없다 하더라도 책임을 진다는 의미 외에 잘못 기타 과실을 입증할 책임도 당연히 없다는 의미를 가진다. 즉 여객운송인에게 엄격책임을 인정하는 것은 종래 입증책임에 변경을 가져오는 것은 물론 책임의 발생원인에도 변경을 가져온다.

통상적으로 입증책임의 변경은 간접적으로 보상의 범위를 확대하는 효과가 있다. 하지만 이 제도는 주로 입증이 어려운 피해자로 하여금 좀더 용이하게 보상을 받게 할 목적으로 도입되는 것이 일반적이다. 특히 입증책임의 전환을 가져오는 사유를 난파, 충돌, 좌초, 전복, 폭발, 화재 기타 선박의 하자⁶²⁾와 같은 선박사고로 한정하는 주된 목적이 부주의나 기타 과실의 입증이 어려운 선박사고로 인한 사상의 경우에 피해자로 하여금 좀 더 용이하게 보상을 받도록 하자는 취지이다.

그런데 2002년 개정의정서는 선박사고의 경우에 엄격책임을 도입하여 입증책

61) 이러한 면책조항에 대한 비판이 있다. 첫 번째 면책조항은 전쟁행위 등과 같이 면책이 허용된 요인 이외에 다른 요인이 경합하여 사고가 발생하여도 운송인은 면책주장이 가능하다. 즉 여객선의 선장이 부주의로 잘못된 신호를 보내서 그 선박이 군함의 목표물이 된 경우와 같이 선장의 과실과 전쟁행위라는 두가지 원인에 기인한 경우도 이 면책조항에서는 “야기된(caused)”이라는 용어는 “전적으로(wholly)”일 것이 요구되지 않아서 전쟁행위라는 면책이 허용된 요인만에 의해선 발생한 사고가 아닐지라도 운송인이 책임 면책을 주장할 여지가 있다. 그러나 제3자의 행위에 의한 면책조항에서는 “야기된”이라는 용어가 “전적으로”라는 용어에 의해 제한을 받고 있어서 손실을 야기한 사고와 제3자에 의해 사고를 발생시킬 의도로 행한 작위 또는 부작위간에는 필수불가결한 인과관계가 요구된다. 그러므로 “야기된”과 “전적으로”라는 두 용어의 기본적 의미를 고려하여 판단하면 선원의 부주의 잡 그지 아니한 해치나 문을 통해 해적이 공격했다면 두 원인에 의해 손해가 발생하였으므로 운송인은 면책을 주장할 수 없는 모순이 있다(Baris Soyer, *op. cit.*, p.524).

62) 1974년 아테네 협약은 좌초, 충돌, 폭발 화재 기타 선박의 하자만 규정하고 있었으나 개정의정서에서는 전복(capsizing)을 선박사고로 추가하였다(개정의정서 제4조 제5항).

임을 전환하는 외에 책임의 발생원인에 변경을 가져오고, 또한 직접적으로 보상 범위를 확대하는 조치를 취하였다.⁶³⁾

또한 비선박사고로 발생한 여객의 사상은 1974년 아테네 협약과 같이 과실책임주의 원칙이 그대로 유지된다(제3조 제2항). 따라서 여객이 선박의 레스토랑에서 식사 중에 웨이터의 부주의로 상해를 입은 경우에 손해를 입은 여객이 운송인이나 그 사용인의 부주의나 과실을 입증하여야 한다. 2002년 개정의정서에서 이러한 비선박사고에 대해 과실책임의 원칙을 유지하기로 한 것은 제83차 법률위원회의 논의 결과에 따른 것이다.⁶⁴⁾

비선박사고는 여객에게 행동의 자유가 많고, 풀장에서 수영이나 헬스장에서 운동과 같은 다양한 오락활동을 할 수 있는 크루즈 선박에서 자주 발생한다. 이러한 크루즈 선박에 승선한 여객의 지위는 육상의 리조트의 손님과 크게 차이가 나지 않는다. 따라서 휴일 리조트 운영자가 손님이 상해를 입은 경우에 운영자 자신이 과실이 없음을 입증할 의무를 부담하지 않는 것과 마찬가지로 크루즈 운항자도 승선 중 비선박사고로 입은 여객의 상해에 대해 당연히 입증책임을 부담하지 않아야 한다는 것이 법률위원회 논의의 핵심사항이었다.

이와 같이 2002년 개정의정서의 주요특징 중의 하나는 선박사고와 비선박사고를 구분하여 책임원칙을 달리하고 있는 점이다. 따라서 협약의 해석에 있어 선박사고의 정의가 매우 중요하다. 개정의정서에서는 “선박사고(shipping incident)”에 대해 난파, 충돌, 유기, 폭발, 화재 기타 선박의 하자로 정의하고 있다. 그리고 “선박의 하자(defect in the ship)”에 대해서는 다시 정의를 두고 있다. 즉 여객의 승하선, 선박의 운항(조타, 계류, 모박 등), 여객의 대피관련장비, 인명구조장비의 가동 등에 사용되는 선박의 일부 또는 설비가 제대로 기능을 하지 못하거나 고장이 나거나 이와 관련된 안전관계 법규정과 일치하지 않는 것을 말한다.⁶⁵⁾

63) 채이식, 전개논문, 42~43면.

64) 동 법률위원회에 제시된 초안은 비선박사고의 경우에도 입증책임이 운송인에게 전환하는 것이었다(IMO Doc. LEG 83/4/2, 참조). 그러나 비선박사고에 대해 그러한 책임을 채택하는 것은 무분별한 소송을 조장한다는 우려가 많았다.

65) 이러한 “선박의 하자”의 정의가 너무 협의이고 제한적이며, 명확하지 못해서 많은 소송을 발생시킬 것이라는 비판이 있다. 즉 크루즈 선박의 레스토랑에서 한 여객이 바닥에 버린 담배불로 불이 나는데 승무원의 화재진압 미숙으로 확대되어 일부 여객이 상해를 입은 경우 그 사고는 선박사고로 볼 수 있는가가 문제가 된다. 또 잠재적 하자로 인하여 선박 잣머리의 깃대(jack-staff)에 금이가서 쓰러져 아래 갑판에서 일광욕을 하는 여객에게 상해를 입힌 경우 2002년 개정의정서의 정의규정에 의하면 이러한 잠재적 하자에 의한 사고는 선박의 결함으로 발생한 사고로 취급받지 못하는 문제점도 있다(Baris Soyer, *op. cit.*, p.525 참조).

한편 2002년 개정의정서는 손해의 범위에 징벌적 손해가 포함되지 않는 점을 명확히 하고 있다(제3조 제5항 (d)호). 개정의정서의 논의과정에서는 손해배상의 범위를 줄이기 위하여 물질적 손해가 없는 정신적인 손해와 징벌적 손해를 손해배상의 범위에서 제외하자는 주장이 있었다. 논의 끝에 정신적인 손해의 경우 배상이 가능한 손해에 속하고, 대다수의 국가에서도 이를 인정하고 있으므로 손해배상 범위에 포함시키는 것으로 하였다. 그러나 징벌적 손해배상은 대부분 나라에서 국내법에서 보상하지 않고 있으므로 제외하는 것으로 결정하였다.⁶⁶⁾

<표 3-3>

해상여객운송인의 인적손해에 대한 책임원칙의 비교

구분		책임원칙	입증책임	
			과실·부주의	손해의 원인인 사고가 운송중 발생/손해범위
아테네 협약	선박사고	과실책임(추정)	운송인	여객
	비선박사고	과실책임	여객	여객
개정의정서	선박사고	25만SDR까지	엄격책임	입증 불요
		25만SDR이상	과실책임	운송인
	비선박사고	과실책임	여객	

② 수하물 손해의 책임원칙

1974년 아테네 협약은 수하물의 멸실이나 훼손의 경우에도 사고의 성질에 관계 없이 운송인측의 과실로 추정한다. 이 경우 그 손해의 원인인 사고가 운송과정에서 생겼다는 것과 그 멸실이나 훼손의 범위에 관한 입증책임을 피해자인 손해배상 청구자에게 있다고 규정하고 있다(협약 제3조 제2항).

2002년 개정의정서도 휴대수하물의 멸실이나 훼손으로 발생한 손해에 대해 원칙적으로 1974년 아테네 협약과 같이 과실추정책임주의를 취하고 있다. 다만, 선박사고에 의해 발생한 경우에는 과실추정책임주의를 취하고 있다. 즉 운송인은 비선박사고로 발생한 수하물에 대한 손해는 자신의 부주의나 과실로 발생한 경우에만 손해배상책임을 진다. 그러나 선박사고로 발생한 휴대수하물 손해는 선박사고로 발생한 25만 SDR을 초과하는 인적손해와 마찬가지로 해상운송인에게 부주의나 과실이 있는 것으로 추정한다(개정의정서 제3조 제3항). 따라서 운송인은 부주의

66) 해양수산부, “IMO 제83차 법률위원회 결과보고서”, 2001. 11, 9~10면.

및 과실이 없음을 입증하여야만 손해배상책임을 면한다.

한편 휴대수하물 이외의 수하물 손해도 1974년 아테네 협약과 같이 해상여객운송인이 그 사고가 자신의 과실 또는 부주의 없이 발생하였음을 입증하지 못하면 책임을 진다.

<표 3-4> 해상여객운송인의 휴대수하물에 대한 책임원칙의 비교

구 분		책임원칙	입증책임	
			과실/부주의	손해의 원인인 사고가 운송중 발생/손해범위
아테네 협약	선박사고	과실책임(추정)	운송인	여객
	비선박사고	과실책임	여객	여객
개정의정서	선박사고	과실책임(추정)	운송인	여객
	비선박사고	과실책임	여객	여객

<표 3-5> 해상여객운송인의 위탁수하물에 대한 책임원칙의 비교

구 분	책임원칙	입증책임	
		과실·부주의	손해의 원인인 사고가 운송중 발생/손해범위
아테네 협약	과실책임(추정)	운송인	여객
개정의정서	과실책임	운송인	여객

4) 해상운송인의 책임제한

(1) 책임제한제도의 의의 및 취지

선박소유자는 해상기업활동과 관련하여 해난사고 등 일정한 원인에 의하여 제3자에게 손해를 발생시킨 경우에 자신의 배상책임을 일정한 한도내에서 제한할 수 있다. 전통적으로 해상운송인에게 책임제한제도가 인정되고 있기 때문이다. 현재 두 가지 형태의 책임제한제도가 운영되고 있다. 이른바 총체적 책임제한제도(global limitation)와 해상기업자와 그 상대방 간의 개별적 채권·채무 내지 법률관계에 관한 개별적 책임제한제도(package limitation)가 그것이다.

선박소유자는 해상기업활동을 영위함에 있어서 일반 기업자와 마찬가지로 선박, 기타 해산(海産)은 물론 그 전 재산으로 인적 무한책임을 부담하여야 한다. 그러나 각국은 선박소유자의 채무에 대하여 그 책임을 해상기업의 투자자산이라 할 수 있는 선박 또는 해산(海産)으로 제한시키려는 경향이 있었다. 다음과 같은 사유가 있었기 때문이었다.

즉 i) 선장의 대리권한에 대한 법정범위가 대단히 광범하여 선원들의 행위에 대하여 선박소유자에게 무한책임을 부담시키는 것은 가혹하다. ii) 선장 기타의 고급해원은 국가가 공인한 자격을 가질 뿐만 아니라, 선박소유자는 선적항 외에서 항해중에 있는 이러한 선장·해원 등의 행위를 지휘·감독하는 것이 사실상 곤란하다. 따라서 이들의 행위에 대하여 선박소유자에게 무한책임을 부담하게 하는 것은 형평의 관념에 어긋난다. iii) 해상기업의 위험성과 그 손해액이 크다. iv) 상법상의 다른 유한책임의 경우와 같이 해상기업에서도 기업의 소유와 경영이 분리되어 있다. v) 해상기업을 정책상 특히 보호할 필요가 있다는 것 등을 이유로 일정한 경우에 해산을 한도로 선박소유자의 책임제한 인정이 합리화되어 왔다.⁶⁷⁾

이러한 총체적 책임제한제도는 선박 또는 해산을 한도로 하고 있으므로 그러한 선박 및 해산의 소유 주체인 선박소유자가 책임제한의 주체가 된다. 그러나 이와 대립되는 개별적 책임제한제도는 해난사고 등과 관련하여 하주나 제3자에 대해 운송관련계약과 관련하여 발생하는 채무에 대한 책임제한을 인정하는 것으로 책임주체는 해상기업 경영의 주체인 선박소유자 또는 해상운송인이다.

해상운송인의 책임제한 취지는 계약에 기초하는 책임제한이든 어떤 특정항에 관련된 총채권자에 대한 총체적 책임제한이든 간에 양자가 모두 같은 것이라고 할 수 있다.⁶⁸⁾ 다만, 개별적인 책임의 제한은 피해자인 여객과 가해자라고 할 수 있는 해상운송인 간의 이해관계의 조정이라는 측면이 더 크게 작용하고 있다. 즉 피해자인 여객에게는 명목적인 피해보상이 되지 않도록 하고, 해상운송인에게는 예기치 아니한 거액의 손해를 부담하지 않도록 하는 데 그 목적이 있다.

따라서 해상물건운송에 관하여는 1924년 헤이그 규칙(Hague Rules), 1968년 헤이그 비스비 규칙(Hague-Visby Rules) 및 1978년 함부르크 규칙(Hamburg Rules) 등에서 운송인의 개별적 책임제한제도를 인정하고 있다. 또한 1974년 아테네 협약의 근거가 된 협약인 1961년 해상여객운송에 관한 국제협약, 1967년 해상여객수하물

67) 이균성, 「신체계해상법강론~」 해운산업연구원, 1991, 101면.

68) 송상현·김현, 앞의 책, 76면.

의 운송에 관한 국제협약 및 그 후에 제정된 해상여객운송 협약 등에서도 개별적인 책임제한을 인정하고 있다.

이와 같이 선박소유자 또는 해상운송인으로서 개별적 책임제한이 인정되는 경우에 원칙적으로 선박소유자의 총체적 책임제한이 부정되는 것은 아니다. 해상여객운송관련 협약도 예외없이 이러한 취지의 규정을 두고 있다.⁶⁹⁾ 우리나라 상법은 해상물건운송과 관련하여 선박소유자의 총체적 책임제한제도와 선박소유자 또는 해상운송인의 개별적 책임제한 제도를 모두 도입하고 있다. 이를 선박소유자의 이중적 책임제도(dual liability system)라 한다.

(2) 책임제한제도의 변천

해양오염과 관련한 국제협약에서도 선박소유자의 책임한도액을 설정하여 전통적 해상법에서 고수해 온 선박소유자 총체적 책임제한원칙을 관철하고 있다. 즉 1969년 CLC 제5조 제1항 및 1992년 CLC 제6조 제1항, 그리고 HNS 협약 제9조 등에서 선박소유자의 총체적 책임제한제도를 도입하고 있다. 그러나 유류 및 유해·위험물질의 운송관련 손해배상체계 내에서의 선박소유자 책임제한제도는 전통적인 선박소유자 책임제한제도와는 차이가 있다.

즉 전통적 해상법에서는 선박소유자의 과실을 항해과실과 상사과실로 구분하여, 항해과실에 대하여 선박소유자를 면책하고, 상사과실의 경우에는 책임을 지게 함으로써 선박소유자의 책임에 대하여 또 다른 제한을 가하는 것이다. 이에 반하여 최근에 제정된 해양오염관련 협약 등에서의 선박소유자 책임제한제도는 선박소유자가 무과실책임(엄격책임)을 지는 데 대한 대가적 성격으로 인정되고 있는 것으로 볼 수 있다. 이는 선박소유자의 책임제한제도가 본래의 취지인 해운기업의 보호측면에서 벗어나 피해자의 구제를 강화하는 쪽으로 제도 운영의 중심축이 이동하고 있는 것으로 해석할 수 있다.

이와 같은 경향을 반영한 협약이 CLC 및 HNS 협약이라 할 수 있다. CLC와 HNS 양 협약은 기존의 LLMC에서 보상하던 유류와 유해·위험물질의 해상운송과 관련된 손해를 분리한 독립협약으로서 선박소유자의 책임 등이 대폭 강화된 형태이다. 그리고 기존의 해사채권책임제한협약(LLMC)상의 책임한도액을 크게 인상하여 실질적으로 피해자 보상이 가능토록 피해자의 지위를 협약 자체에서 강

69) 해상물건운송관련 협약인 1924년 헤이그 규칙 제8조 및 1978년 함부르크 규칙 제25조 제2항, 해상여객운송관련 협약인 1974년 아테네 협약 제19조 참조.

화하고 있다.

그런데 1974년 아테네 협약의 2002년 개정의정서는 이러한 새로운 개념의 선박 소유자의 총체적 책임제한제도, 즉 선박소유자에게 엄격책임을 부과하고, 그 대가성으로 책임제한제도를 인정하고 있는 제도를 부분적으로 도입하였다.

(3) 책임제한의 내용

① 인적손해의 책임제한 내용

2002년 개정의정서는 해상여객운송인이 해상운송계약에 의해 운송 중인 여객의 사상이나 수하물의 손해에 대하여 일정한 한도로 책임을 진다. 선박사고와 관련한 여객의 인적사고에 대해 해상운송인은 사고단위당 여객 1인당 40만 SDR을 최고한도로 책임을 진다(개정의정서 제7조 1항). 1974년 아테네 협약에서는 운송 단위(per carriage)로 책임제한을 인정하고 있으나 개정의정서에서는 사고단위(on each distinct occasion)로 책임제한을 인정하고 있다.⁷⁰⁾

또한 책임제한액의 한도를 여객단위(per passenger)로 할 것인가 선박단위(크기)로 할 것인가 하는 문제도 논란이 있었으나 여객당 책임제한 제도를 선택하였다. 해사채권책임제한협약(LLMC)에서 채택하고 있는 선박당 책임제한제도는 대형선박의 경우 과도하게 책임에 노출되는 것을 방지하게 되어 해상운송인이 보험자를 구하기 쉽다는 장점이 있다. 그러나 선박당 책임제한절차에 대한 규정을 추가하여야 하고, 관할권에 대한 규정도 두어야 하는 단점이 있다.⁷¹⁾ 반면에 여객당 책임제한제도는 이러한 추가규정이 필요하지 않은 장점이 있다.

1974년 아테네 협약 및 2002년 개정의정서는 여객운송인을 위한 개별적 책임제한제도⁷²⁾를 도입하고 있다. 즉 해상운송인은 여객의 사상으로 인한 손해를 일정금액으로 제한할 수 있다. 이러한 개별적 책임제한제도는 해상화물운송에서 도입하

70) IMO 제83차 법률위원회의 분임토의 과정에서 해상운송인의 해사채권책임제한협약(LLMC) 제7조와 같이 인적손해에 대해서는 사고단위당 보험과 한도를 정하기로 하였다. 이렇게 하면 이미 사고를 당한 선박에 승선 중인 여객이 동일 운송기간내 다시 사고를 당한 경우에 보상을 많이 받을 수 있어 여객을 더 두텁게 보호할 수 있다는 장점이 있다(해양수산부, 전개보고서, 6면).

71) 여객당 책임제한 제도와 선박당 책임제한 제도의 장단점은 LEG 82/12, 제37항 참조.

72) 이 개별적인 책임제한제도와 포괄적인 선주책임제한제도는 확실히 구별하여야 한다. 포괄적으로 일정한 범위로 제한하는 제도임에 비하여 개별적인 책임제한제도는 개별적인 운송계약에서 여객을 단위로 사상으로 인한 여객운송인의 책임을 일정한 금액으로 제한하는 제도이다.

고 있는 단위당 또는 포장당 책임제한제도와 매우 유사하다. 따라서 단위당 또는 포장단위당 인정되는 책임제한제도와 마찬가지로 여객운송인은 개별적인 책임제한을 주장하고 그로 인하여 감액된 손해액을 전제로 다시 선주책임제한을 주장할 수 있다.

한편, 책임제한금액에 관해서는 IMO의 외교회의 직전까지 의견 교환이 거의 이루어지지 않았다. 그러나 2002년 개정의정서 채택을 위한 외교회의에서는 상당한 의견이 제안되었다. 선진국의 경우, 사고를 당한 여객 1인당 개별적으로 50만 SDR을 한도로 주장하였고, 30만 SDR 및 17만 5천 SDR을 주장하는 국가도 있었다.

그런데 만일 17만 5천 SDR 이하로 책임한도로 정하는 경우, 정원초과 등 극히 예외적인 경우를 제외하고는, 1996년 선주책임제한조약상 여객운송에 관한 포괄적인 책임제한제도를 무력화하는 결과를 초래한다. 이에 따라 마지막 단계에서 의장이 40만 SDR을 타협안으로 제시하여 만장일치로 수용하였다. 이 같은 금액은 선진국들이 주장한 금액에 가까운 것으로 후진국의 입장에서 보면 다소 불만의 여지가 있는 액수이다. 그러나 1974년 아테네 협약이 주로 책임한도가 적다는 이유로 선진국의 외면을 받아온 점, 그리고 가급적이면 많은 국가의 가입을 장려하기 위해서는 금액이 다소 고액인 것이 유리하다는 점, 나아가 종래의 형태로 볼 때 책임한도의 대소를 불문하고 많은 후진국이 개정의정서에 비준을 하지 않을 가능성이 많다는 점 등이 종합적으로 고려되어 타협안으로 이 안에 동의하였다.⁷³⁾

2002년 개정의정서의 책임한도는 1974년 아테네 협약상의 책임제한⁷⁴⁾과 동일하게 “여하튼(in no case)” 모든 사고에서 운송인인 책임제한을 주장할 수 있다(개정의정서 제7조 제1항).⁷⁵⁾ 또한 1996년 선주책임제한협약이나 1968년에 헤이그-비스비 규칙과 달리 고의나 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모한 행위인 때에도 여객운송인은 책임제한을 주장할 수 있다는 것이 특징이다(개정의정서 제4조 제7항). 또한 개정의정서는 IMO 사무총장에게 통지하는 것을 조건으로 각국이 이 개정의정서에서 정하고 있는 책임한도를 초과하는 책임한도액을 정할 수 있도록 허용하고 있다(개정의정서 제7조 제2항).

한편, 개정의정서는 선박사고로 인한 인적손해에 대해 일정한 한도까지 엄격책

73) 채이식, 앞의 논문, 51~52면.

74) 1974년 아테네 협약 제7조 제1항 참조.

75) 그러나 명백한 고의에 의한 불법행위의 경우는 그 해석상 책임제한을 할 수 없게 될 가능성이 있다(채이식, 앞의 논문, 53면).

임을 부여하고, 일정한 한도까지 강제보험가입을 규정하고 있다(개정의정서 제3조 제1항 및 제4조의2 제1항). 또한 엄격책임의 한도와 강제보험의 한도를 각각 25만 SDR로 정하고 있다. 이 금액 역시 외교회의 직전까지 아무런 논의가 없었다. 특히 강제보험에 가입해야 하는 한도에 대해서는 구체적인 금액의 제시 없이 오랫동안 세계보험시장에서 위험의 총액을 인수할 수 있는지 여부를 둘러싸고 논의가 진행되었다. 그러나 각각 제시하는 금액에 너무나 현격한 차이⁷⁶⁾가 있었기 때문에 예상되는 한도를 사전에 가늠하기가 거의 불가능하였다.

이 개정의정서에서 정하고 있는 여객당 25만 SDR의 엄격책임 한도액은 여객의 인적손해에 대하여 이 금액까지 보상한다는 의미이다. 따라서 이 같은 금액이 한 국가의 경제사정에 견주어 볼 때 현저하게 높은 금액이라 하더라도 크게 문제가 되지는 않는다. 그러나 이 금액을 한도로 강제보험에 가입하는 경우에는 사정이 달라진다. 보험금액이 높을수록 보험료도 증가하는 경향이 있기 때문이다. 이는 결국 저소득 빈민국의 선박소유자일수록 선진국 선박소유자에 비해 상대적으로 고액의 보험료를 지급하여야 한다는 모순을 낳게 된다.⁷⁷⁾

그럼에도 불구하고 IMO 외교회의의 마지막 단계에서 인적손해의 개별적 책임 한도와 하나의 묶음을 형성하여 자세한 논의 없이 의장의 타협안을 받아들이는 형식으로 위 금액에 합의하게 되었다. 그리고 강제보험의 한도를 초과하는 여객운송인의 책임은 현재와 같은 조건으로 임의보험의 형식으로 계속 남아있을 것이 예상된다. 보험의 한도는 강제보험이든 임의보험이든 그 법적인 성질상 보험자는 무조건 보험금액의 한도 내에서만 책임을 진다. 따라서 2002년 개정의정서에서 정한 강제보험의 경우, 선박소유자가 그의 고의 또는 무모한 행위 때문에 개별적인 책임제한을 주장할 수 없는 경우에도 보험자는 개별적인 책임제한금액을 한도로 책임을 진다.

② 수하물 손해의 책임제한

해상여객운송인은 운송과정에서 발생한 사고로 입은 수하물, 즉 휴대수하물, 위

76) 노르웨이는 엄격책임한도액 및 강제보험액을 35만 SDR, 네덜란드는 엄격책임한도액을 1996년 해상채권책임제한협약과 같이 17만 5천 SDR과 25만 SDR사이로 하고, 강제보험액은 50만 SDR, P&I는 엄격책임한도액을 10만 SDR로하고 강제보험액을 20만 SDR에서 30만 SDR로 할 것을 주장하였음(김인현, “1974년 아테네협약에 대한 2002년 개정의정서 주요내용”, 해양한국, 2003. 3, 129~130면 참조).

77) 저소득 빈민국일수록 사고가 발생하여도 1인당 피해액이 엄격책임의 한도액 25만 SDR(약 4억 1천만원 ; SDR1 = USD 1.39591)에 미치지 못함에도 불구하고 동 금액까지 보험에 가입하여야 하므로 상대적으로 부담하는 보험료가 많음.

탁수하물 및 자동차의 멸실·훼손으로 인한 여객의 손해에 대하여 일정한 한도로 책임을 진다. 1974년 아테네 협약은 해상여객운송인의 책임제한액을 휴대수하물, 위탁수하물 및 자동차로 나누고 있으며, 소손해공제액은 자동차와 수하물로 나누고 있다. 2002년 개정의정서에서도 이러한 구분은 동일하다. 인적손해에 대한 각종 책임한도액과 마찬가지로 수하물에 대한 책임한도액도 외교회의 전까지는 기존보다 인상을 해야 하는 것에는 동의하고 있었지만 구체적인 액수는 논의되지 않았다. 그러다가 외교회의에서 노르웨이가 인적손해의 책임한도액이 대폭 인상된 점을 들어 현재보다 2배 이상 인상할 것을 주장한 이후 각국의 주장이 제기되었다.⁷⁸⁾

논의 결과 최종적으로는 휴대수하물의 경우는 각 운송당(per carriage) 여객 1인당 2,250 SDR, 위탁 수하물은 3,375 SDR, 그리고 자동차는 각 운송당 1대당 12,700 SDR을 책임한도로 정하였다(개정의정서 제8조). 그리고 소손해공제액은 수하물은 149 SDR(10%), 자동차는 330 SDR(불변)로 결정되었다. 수하물에 대한 책임한도액은 사고단위(on each distinct occasion)로 책임한도액과 정하고 있는 인적손해와는 달리 1974년 아테네 협약과 마찬가지로 운송단위(per carriage)로 책임한도액을 정하고 있다(개정의정서 제7조 참조).

<표 3-6>

2002년 개정의정서의 책임한도액(SDR)

구 분		책임한도	비 고
인적손해	선 박 사고당	40만	일반책임한도
		25만	엄격책임부담
물적손해	휴대수하물	2,250	149
	기타수하물	3,375	
	자 동 차	12,700	330

주 : 물적손해의 비고란의 금액은 소손해공제액임.

5) 책임보험제도

2002년 개정의정서의 핵심은 강제보험, 즉 책임보험제도의 도입이다. 개정의정

78) P&I와 이탈리아는 1990년 개정의정서와 동일한 수치를, 핀란드 25~50%, 스페인, 호주, 폴란드 및 가나는 25%, 싱가포르 30%, 칠레는 20~25%, 그리고 러시아는 약간의 인상을 주장하였다(김인현, 앞의 논문, 130면).

서는 여객의 인사사고로 인한 운송인의 책임을 담보하기 위하여 사고당 여객 1인당 25만 SDR에 상당하는 강제보험 등 재정증명을 갖추도록 요구하고 있다(개정정서 제5조). IMO 제81차 법률위원회 회의에서는 여객의 인사사고 등에 관하여 피해자를 보호하고 신속한 피해배상을 위해 1974년 아테네 협약과 달리 강제보험을 도입하자는 데 합의가 이루어진 바 있다.

또한 제82차 법률위원회 회의에서는 강제보험금액 산정기준에 관하여 사고단위(per incident) 또는 운송단위(per carriage)로 할 것인지 논란이 제기되었다. 즉 구체적인 선박단위, 실제승선 여객수, 증서상의 여객정원 중에서 어느 것을 기준으로 강제보험을 산정할 것인가에 문제가 되었기 때문이다.⁷⁹⁾ 이에 대하여 제83차 법률위원회 회의에서는 강제보험금 산정기준을 앞에서 설명한 책임한도액의 산정기준과 동일하게 사고단위당, 여객단위당으로 결정하였다(개정정서 제5조).

2002년 개정정서에서 새로 도입한 강제보험제도는 종래 여객운송과 관련된 국제협약에서 유래를 찾아볼 수 없는 새로운 시도이다. 이 같은 제도 변경은 대형 사고가 일어나 사후 수습에 나설 때마다 전혀 보상을 받지 못하는 피해자 구제 문제를 해결하는 데 탁월한 제도로 평가되고 있다. 그 동안 이런 제도가 도입되지 않은 탓에 많은 국가에서 부분적으로 자국에 맞는 손해보상을 위한 담보조치를 강구해온 것이 사실이다.⁸⁰⁾

강제보험제도는 선박으로부터 기름 등의 유출로 인한 해양오염 손해배상 협약에서 많이 채택된 것이다. 1969년 유류오염 민사책임 협약(CLC)⁸¹⁾에서 최초로 도입된 이후 이 협약의 1992년 개정정서, 1996년 유해·위험물질의 운송으로 인한 손해배상협약(HNS 협약)⁸²⁾, 2001년 선박 연료유 오염손해의 민사책임에 관한 국제협약(Bunker 협약)⁸³⁾에서도 모두 강제보험제도를 채택하고 있다.⁸⁴⁾

79) 채이식·김인현, 국제해사기구(IMO) 제82차 법률위원회 회의의 법적 의의, 한국해법학회지 제23권 제1호, 한국해사법학회, 2001. 4, 205~208면 참조.

80) 채이식, 앞의 논문, 44면.

81) 정식명칭은 'The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969'임. 동 협약은 첫째, 해사법체제하에서 전통적으로 고수되어 왔던 과실책임의 원칙을 엄격책임(strict liability)으로 변경하면서 선주의 책임한도액을 1957년 선주책임제한 협약에 비해 2배로 증가시켰고, 둘째, 재정능력증명서를 통해 강제보험제도를 도입하고, 셋째, 유류오염피해자의 선주의 보험자에 대한 직접 청구권 행사를 인정하는 등의 특징을 지니고 있다.

82) 정식명칭은 'International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea'이며, 1996년 5월에 채택되었음.

83) 정식명칭은 International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 이며, 2001년 3월에 채택됨.

2002년 개정의정서에서 채택하고 있는 강제보험제도는 이러한 협약에서 채택하고 있는 강제보험제도와 매우 유사하다. 즉 실제로 외교회의에서 채택된 강제보험의 내용도 이 협약에서 채택한 상호보험을 전제로 한 강제보험을 채택하고 있어 그 형식이나 실질에 있어서 큰 차이가 없다.

개정의정서가 채택한 강제보험은 보험자에 대한 직접청구권을 전제로 한다. P&I가 채용하고 있는 약관에 의하면 P&I는 손해보험자로서 피보험자에 실제 손해가 있는 경우 이를 보상하는 것을 목적으로 하고 있다. 따라서 P&I에 가입한 회사가 피해자에게 먼저 보상을 한 다음 그 손해를 P&I에 청구할 수 있다. 이른바 선지급 원칙(pay to be paid rule)이다.

이 개정의정서 제정과정에서 국제 P&I 클럽은 선지급원칙을 주장하면서 P&I에 대한 피해자의 직접 보상청구권에 반대하였다.⁸⁵⁾ 그러나 P&I의 주장을 그대로 인정하면 여객운송인이 파산을 한 경우 보험자는 면책되므로 1척의 선박만 보유하고 있는 회사나 대형사고로 손해가 큰 경우에는 피해자가 보상을 받지 못하는 사례가 발생한다.

또한 1969년 및 1992년 유류오염손해민사책임협약에서도 피해자에 의한 직접청구권을 인정하고 있다. 따라서 P&I에서 여러 가지 이유와 근거를 기초로 반대의견을 제시했음에도 IMO 외교회의에서는 직접청구권이 포함된 강제보험제도를 채택하는 것으로 합의하였다. 다만 일정한 한도, 즉 인사사고의 엄격책임 한도액인 25만 SDR까지만 직접 청구권을 인정하는 것으로 타협을 보았다.⁸⁶⁾

한편, 강제보험한도에 관해 선진국들은 인적책임의 한도액(40만 SDR)과 같은

84) 최근 IMO법률위원회에서는 모든 선박에 대하여 그 책임을 담보하는 국제적으로 통용되는 상호보험에 가입할 것을 권고하고 있다(IMO, LEG 80/3/2 참조).

85) 국제상호보험협회는 상호보험은 그 특색이 상호 책임을 담보하는 것이기 때문에 회원으로 상호 책임을 분담하는 것을 전제로 하고 그 회원은 수시로 변경될 수 있는 것인데 어느 한 시점의 회원들의 의사를 반영하여 장래 상당한 기간동안 상호보험사가 책임을 부담하게 하고 그로 인하여 장래 회원들이 자기 의사와 상관없이 부담을 져야 하는 이른바 사전포괄보증(Anticipatory Guarantee)은 이론상 불가능하고 가령 이론상 그것이 가능하다 하더라도 국제상호보험조합 회원 대부분의 경우 여객 운송과 관련된 책임보험이 차지하는 보험료 기타 이해관계가 5% 정도로 극히 미미한 것이 현 실정이기 때문에 책임한도가 거대하고 그 모든 금액에 직접청구권이 부여된 강제보험이 전제된다면 화물운송인 기타 다른 회원들이 이를 수용하지 아니할 가능성이 많아 결국 상호보험사는 개정의정서에 따른 보험을 인수할 수 없게 된다는 주장도 폈다(채이식, 앞의 논문, 47면).

86) P&I는 강제보험 한도액을 20만 SDR에서 35만 SDR로 하고, 직접청구권의한도액을 10만 SDR로 하자고 주장하였다(김인현, 앞의 논문, 129면).

수준이나 그 이상이 되어야 한다고 주장하였다.⁸⁷⁾ 그러나 P&I가 직접청구권이 포함된 고액 강제보험 한도액에 강력히 반대하는 바람에 직접청구권의 한도액을 인사사고시 엄격책임 한도액인 25만 SDR으로 하고, 그 초과 금액에 대해서는 직접청구권이 없는 것으로 결정하였다(개정정서 제5조 제10항). 예컨대 선박운항관련 사고로 인하여 여객이 사망한 경우에 그 유족이 60만 SDR을 청구한 경우 운송인의 책임은 인사사고의 책임한도액인 40만 SDR로 제한되며, 이 중 25만 SDR은 강제보험에서, 나머지 15만 SDR은 P&I의 일반보험에서 담보될 것이다.

또한 개정정서에서는 강제보험 가입주체에 대하여 별도의 규정을 두고 있다. 즉 2002년 개정정서를 논의하면서 실제운송인이 별도로 있든 운송인이 직접 운송을 하든 여객운송계약에 따라 실제로 해상운송을 하든 사람이 보험에 가입할 의무를 져야 한다는 데에 의견이 일치하였다. 이에 따라 보험가입의무를 지는 사람을 지칭하기 위하여 ‘실제로 운송의 전부 또는 일부를 실행하는 사람’이라는 용어를 신설하고, 이 운송의 전부 또는 일부를 실행하는 사람이 보험가입의무를 지는 것으로 하였다. 부보할 책임에 관하여는 명확한 표시 없이 단순히 “이 협약에 따른 책임(liability under this convention)”을 부보할 것을 요구하고 있다.⁸⁸⁾

그리고 2002년 개정정서는 보험자와 피보험자인 운송인과의 사이에 있었던 사유로서 보험자는 청구권자인 여객에게 항변하지 못하는 것을 원칙으로 하였다. 다만, 피보험자인 운송인이 고의행위(wilful misconduct)로 사고를 야기한 경우 보험자는 면책항변을 주장할 수 있다(개정정서 제4조의2 제10항). 따라서 피보험자의 담보위반으로 보험자가 면책되는 경우에도 보험자는 여객에게 보험금을 지급하여야 한다. 선지급원칙을 가지고 보험자는 피해자인 여객에게 항변할 수 없다.⁸⁹⁾ 보험자의 면책사유로서 운송인의 고의행위 인정여부에 대해서는 많은 논란이 있었다. 오스트레일리아, 노르웨이 등은 손해가 발생한 것에 대해 선박소유자의 고의가 있었다면 이는 선박소유자와 보험자 간의 문제임에도 불구하고 아무런 상관이 없는 피해자가 보상을 받지 못한다는 것은 정의관념에 반한다는 이유를 들어⁹⁰⁾ 보험자 항변사유의 폐지를 주장하였다.

87) 노르웨이, 네덜란드가 50만 SDR 등을 주장하였다(김인현, 앞의 논문, 130면).

88) 이 문구의 해석을 둘러싸고 약간의 의문이 없는 것은 아니지만, 이를 문리 그대로 해석하여 그 가입의무자가 누구이든 운송인과 실제운송인의 책임을 모두 부보할 의무가 있다고 해석함이 더욱 현실에 맞다(채이식, 앞의 논문, 49면) .

89) 우리나라 상법(제724조 제2항)은 이 부문에 대해 명시적인 규정을 두지 않고 있다.

90) 또 다른 삭제 찬성국가들은 인명을 다루는 여객운송의 경우 이를 재산상 손해를 다루는 위 협약들과 구별하여 보험자에게 무거운 책임을 지우는 것이 사리에 맞다고 주장함.

그러나 강제보험을 채택한 1969년 및 1992년 유류오염손해민사책임협약, 1996년 유해·위험물질손해민사책임협약 및 2001년 연료유오염손해민사책임협약(제7조 제10항)에서 모두 동일한 보험자의 항변사유로 인정하고 있는 점을 근거로⁹¹⁾ 유지를 주장하는 국가도 있었다. 최종적으로 P&I의 입장을 고려하는 한편, 운송인에게 무거운 책임을 부과한 것에 대한 타협의 산물로 이를 수용하는 것으로 하였다.⁹²⁾ 여기서 말하는 운송인의 고의 행위는 운송인 자신의 행위를 말하며, 선장 등의 고의 행위는 제외된다.

6) 제소기간

2002년 개정의정서 채택과정에서 제소기간을 10년으로 연장하자는 의견이 나왔다. 이렇게 하는 경우 여객을 한층 더 보호할 수 있기 때문이다. 그러나 이에 대한 반대의견도 만만치 않게 제기되었다. 1974년 아테네 협약에서 법원이 재량권을 행사할 수 있는 기한이 3년까지임에도 불구하고, 이를 10년으로 하고 있는 것은 지나치게 여객을 보호한 것일 뿐만 아니라, 대륙법계에서 소멸시효가 2년으로 되어 있는 경우에 이를 법원이 연장할 수 있는 제도가 없으므로 제소기간의 연장에 반대한다는 것이 주장의 핵심이었다.

결국 2002년 개정의정서에서는 현재의 아테네 협약과 같이 제척기간을 2년으로 정하였다. 다만, 제소기간의 정지와 중단에 대하여 i) 여객이 하선 또는 하선하였어야 할 날짜로부터 5년⁹³⁾이나 ii) 청구인이 사상(死傷)을 알았거나 합리적으로

91) P&I는 일반 보험보다 더욱 고도의 상호 신뢰를 전제로 하는 상호보험에서는 그 성질상 어느 회원이 고의적인 잘못이 원인이 되어 발생한 손해까지 상호손실을 분담한다는 합의는 인정하기 곤란하다고 주장함.

92) 기존 여러 협약이 이론적인 정당성과 구체적인 타당성을 무시하면서까지 보험자로 하여금 그러한 항변을 갖도록 허용한 것은 오늘날 세계적으로 대부분의 선박이 상호보험자가 발생한 보증서에 기초하여 운항을 하고 있는 현실을 인정하여 나온 일종의 타협의 산물이다. 또한 여객운송에서 만일 이와 달리 고의행위이라는 항변사유를 삭제한다면 많은 상호보험사가 그 정관이 갖는 상호보험적인 성격을 근본적으로 변경한 후에 비로서 개정의정서에 따른 강제보험을 인수할 수 있게 된다. 그런데 1969년 및 1992년 유류오염민사책임협약은 30년 넘게 시행되어 왔지만 이 같은 항변이 받아들여져 피해자가 보상을 받지 못한 예는 거의 찾아볼 수 없었다고 한다. 그렇다면 이 항변을 제거함으로써 보험업계의 피해는 거대한 반면 이 항변을 유지하는 데 따라 여객의 실제 피해는 그렇게 큰 것이 아닌만큼 양자의 이익을 비교衡量할 때 이를 존치하는 것이 타당하다(채이식, 앞의 논문, 50면 참조).

93) 1974년 아테네 협약은 제소기간을 3년에서 5년으로 연장하고 있다. 2002년 개정의정서 채택 외교회의에서 P&I 클럽은 여객선 선원들의 변경이 자주 이루어지는 점을 고려할 때 해상 운송인이 소송에서 항변할 증거를 찾기가 곤란하므로 제소기간도 2년으로 하자고 주장하였으나(러시아도 동조) 노르웨이, 호주 등 대다수 국가들이 개정의정서 초안대로 3년 또는 5년을 주장하여 초안대로 결정되었음(김인현, 앞의 논문, 해양한국, 2003. 3, 131면).

알았어야 할 날짜로부터 3년이 지나면 더 이상 제소할 수 없다고 규정하고 있다 (개정의정서 제9조 제3항).⁹⁴⁾ 즉 이 같은 타협에 따라 소멸시효기간 2년은 그대로 두되 법원이 재량으로 연장할 수 있는 최대기한을 하선일로부터 5년, 人的 損害를 인정한 날로부터 3년까지 연장할 수 있도록 최종 결정하였다.

94) 협약상 제척기간(Time -bar)과 제소기간은 우리나라 제도와 다르다. 우리나라는 민법 총칙의 시효중단이라는 제도에 따르고 법원의 판사가 이를 별도로 정하지 않는다. 그러나 영미법은 시효를 판사가 중단시키는 제도가 있다. 협약은 제척기간을 두면서 우리나라의 시효제도의 중단과 정지제도를 두고 있다(김인현, 앞의 논문, 해양한국, 2003. 3, 134면).

제 4 장 우리나라 상법과 국제협약과의 비교 · 분석

1. 책임의 주체 및 객체

1) 우리나라 상법(해상편)

우리나라 상법(해상편)은 海上物件運送과 관련한 손해배상책임의 주체를 운송인으로 한정하고 있다.⁹⁵⁾⁹⁶⁾ 이는 海上旅客運送 관계에 있어서도 마찬가지이다.⁹⁷⁾ 또한 운송인의 개념과 관련해서는 상법 제9장 운송업에서 ‘육상 또는 호천, 항만에서 물건 또는 여객의 운송을 영업으로 하는 자’를 운송인으로 정의하고 있다(제125조). 이 같은 운송인의 개념은 물건운송이나 해상여객운송이나 동일하다고 본다.

상법상 해상여객운송인의 책임객체, 즉 책임대상이 되는 손해는 인적손해와 물적손해로 나눌 수 있다. 먼저 인적손해는 여객이 운송으로 인하여 일어난 일체의 손해이다. 이 손해는 여객의 생명이나 신체에 발생한 것에 한정되지 않고, 그 의복 등에 생긴 손해와 운송지연으로 인한 손해를 포함한 유형 및 무형의 손해이다.⁹⁸⁾

물적손해는 여객수하물에 대한 손해만 규정하고 있는데, 상법은 수하물을 휴대수하물과 위탁수하물로 구분하여 규정하고 있다. 위탁수하물의 손해는 물건의 운송계약에 있어서 운송물의 손해와 동일하게 수하물의 멸실·훼손, 연착 내지 인도지연으로 인한 손해이다(상법 제830조 제2항 및 제149조). 그리고 휴대수하물에 대한 손해는 멸실과 훼손에 한정한다(상법 제830조 제3항 및 제150조).

95) 상법 제782조 제1항 및 제3항, 제784조 제3항 및 제787조 내지 제790조, 제798조 제3항, 제840조 제1항 및 제811조 내지 제813조.

96) 과거 우리나라 상법은 해상기업의 경영주체 문제와 관련하여 이른바 ‘선박소유자 중심주의’를 취하고 있었으나 1991년 개정시 해상물건운송의 손해배상책임을 규정하고 있는 국제협약인 1968년 헤이그-비스비 규칙 및 1980년 함부르크 규칙에 따라 운송인 중심주의로 개편하였다(이균성, “해상법의 개정과 해상운송인의 손해배상책임”, 「한국해법회지」, 제14권 제1호, 1992. 12, 18~21면 참조).

97) 제822조, 제823조 제1항, 제827조 및 제831조 등.

98) 최기원, 「상법학신론(상)」, 박영사, 1988, 287면.

2) 1974년 아테네 협약

1974년 아테네 협약은 책임의 주체로서 ‘운송인(carrier)’의 개념을 명확히 하고 있다. 즉 운송인이라 함은 운송행위를 실제로 자기가 이행하였는지의 여부에 관계 없이 여객과 운송계약을 체결한 사람, 즉 계약운송인(contract carrier)을 말한다(제1조 제1항). 또한 1974년 아테네 협약은 이러한 계약운송인과는 별도로, 계약운송인을 제외한 운송의 전부 또는 일부를 실제로 이행하는 선박소유자, 용선자 또는 운항자인 실제운송인(performing carrier)이라는 개념을 두고 있다. 이에 덧붙여 계약운송인과 실제운송인과의 법률관계도 명확히 하고 있다.

계약운송인은 여객에 대하여 계약당사자로서 전 운송구간에 대하여, 실제운송인은 자신이 이행한 운송부분에 대하여 책임을 진다(협약 제4조 제1항). 즉 이러한 계약운송인과 실제운송인과의 책임관계는 해상물건운송에 관한 책임을 규정하고 있는 함부르크 규칙의 계약운송인과 실제운송인(actual carrier)의 책임관계와 동일한 규정이다.⁹⁹⁾¹⁰⁰⁾

한편, 1974년 아테네 협약에서 운송인의 책임대상 역시 여객과 수하물이다. 여객의 경우는 여객의 사망과 부상(인적손해)이며, 수하물의 경우는 운송과정에서 발생한 멸실·훼손(물적손해)으로 인한 손해이다. 여기서 말하는 수하물의 멸실·훼손에는 휴대수하물을 운송하였거나 운송하였을 선박이 도착한 후 상당한 시간 안에 여객에게 재인도 되지 아니하여 발생한 금전적 손해도 포함된다(협약 제1조 제7호). 그러나 1974년 아테네 협약에서는 여객이나 수하물의 연착 내지는 인도지연으로 인한 손해는 책임대상이 아니다.¹⁰¹⁾ 이 점에 있어서 우리나라 상법과 다르다.

99) 함부르크 규칙은 해상물건운송계약상의 송하인의 상대방 당사자인 운송인(contracting carrier)을 원칙적 책임의 주체로 전운송구간에 대하여 책임을 지우되, 환적(transshipment) 또는 통운송(through carriage)과 관련하여 실제로 운송의 실행을 담당한 실제운송인(actual carrier)에 대하여도 그 실행부분에 관한 책임을 지운다는 원칙 아래 운송인과 실제운송인에 대한 정의 규정을 두고, 각 운송인의 책임의 범위와 상호관계에 관하여 특별한 규정을 두고 있다(함부르크 규칙 제10조 및 제11조).

100) 유엔의 국제거래법위원회(UNCITRAL)에서 새로 제정하고 있는 해상물건운송협약에서도 이 같은 운송인과 이행보조자(performing party)의 개념을 도입하고 있다.

101) Christopher Hill, *Maritime Law*, LLP, 1995, pp.478~479.

<표 4-1>

책임 주체 및 객체의 비교

	2002년 개정의정서	1974년 아테네협약	우리나라 상법
① 책임 주체			
- 여객운송계약 책임주체	계약운송인 또는 실제운송인		운송인
- 강제보험 가입주체	실제로 운송의 전부 또는 일부를 실행하는 사람		
② 책임 객체			
- 인적 손해	1974년 협약과 동일	사망과 부상	신체 사상 및 운 송지연에 따른 유·무형 손해
- 물적 손해 (여객수하물)	1974년 협약과 동일	멸실·훼손. 단, 여객 이나 수하물의 연착, 이로지연에 따른 손 해 불포함	
· 휴대수하물			멸실·훼손
· 탁송수하물			멸실·훼손·연착
· 자 동 차			

3) 2002년 개정의정서

2002년 개정의정서는 책임주체를 이원화하고 있다. 즉 여객운송계약과 관련한 책임주체와 강제보험의 가입주체로 각각 나누고 있다. 다만, 2002년 개정의정서는 1974년 아테네 협약과 마찬가지로 운송인(계약운송인)과 실제운송인의 개념을 두고, 이들을 여객운송계약과 관련한 책임의 주체로 명시하고 있다. 이에 덧붙여 계약운송인과 여객 및 실제운송인의 법률관계도 명확히 규정하고 있다.

또 2002년 개정의정서는 여객의 인적사고로 인한 운송인의 책임을 담보하기 위하여 사고마다 여객 1인당 25만 SDR에 상당하는 강제보험 등 재정보증제도를 갖추도록 요구하고 있다(개정의정서 제5조). 개정의정서를 논의하면서 이러한 보험 가입주체는 계약운송인이 직접 운송을 하든지 또는 실제운송인이 운송을 하든지 불문하고, 해상여객운송계약에 따라 실제로 운송을 하는 사람으로 결정하였다. 이 같은 점을 분명히 하기 위해 해상여객운송계약과 관련된 책임주체와는 별도로 강제보험 가입주체를 둔 것이다. 즉 ‘실제로 운송의 전부 또는 일부를 실행하는 사람’

에 대한 정의규정을 별도로 두고, 그 사람을 강제보험 가입의 주체로 하였다(개정 의정서 제2조 및 제5조).

한편, 2002년 개정의정서에서 운송인의 책임대상은 1974년 아테네 협약과 동일하다. 다만 개정의정서에서는 책임대상이 되는 손해의 범위에 징벌적 손해배상은 포함되지 않는다는 점을 명확히 하고 있다(개정 의정서 제3조 제5항 (d)호).

2. 책임원칙

1) 우리나라 상법(해상편)

우리나라 상법은 해상여객운송인의 여객에 대한 손해배상책임에 대해 과실책임주의에 바탕을 두고 있다.¹⁰²⁾ 또한 우리나라 상법은 해상여객운송이 자연인과 그 수하물을 객체로 한 운송이라는 점에서 육상여객운송과 본질적으로 다르지 않다는 점을 고려하여 육상여객운송인의 손해배상책임에 관한 규정을 해상여객운송인의 책임에 대하여 전면적으로 준용하고 있다(상법 제830조 참조).

따라서 해상여객운송인은 자기 또는 자기 사용인이 운송에 관한 주의를 게을리하지 아니하였음을 증명하지 아니하면 여객이 운송으로 인하여 입은 손해를 배상할 책임을 면하지 못한다(상법 제830조, 제148조). 따라서 운송인이 여객운송계약에 의하여 여객운송을 인수한 때에는 선량한 관리자로서의 주의의무를 다하여 여객을 안전하게 또는 지체 없이 목적지까지 운송하여야 할 의무를 진다.

한편, 대법원 판례에 따르면, 운송인의 주의의무 이행과 관련하여 여객의 승하선 숫자를 파악하는 것은 이 같은 의무에 포함하지 않는 것으로 보고 있다.¹⁰³⁾ 다

102) 자동차 손해배상보장법 제3조(자동차 손해배상책임)에 따르면 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 말미암아 다른 사람을 사망하게 하거나 손상하게 한 때에는 그 손해를 배상할 책임이 있다고 규정하고 있다. 다만 면책되는 경우는 다음과 같다.

1. 승객이 아닌 자가 사망하거나 부상을 당한 경우에 있어서 자기 및 운전자가 자동차의 운행에 관하여 주의를 게을리하지 아니하고 피해자 또는 자기 및 운전자 외의 제3자에게 고의 또는 과실이 있으며, 또한 자동차의 구조상의 결함 또는 기능에 장애가 없었다는 것을 증명한 때.
2. 승객이 사망하거나 부상을 당한 경우에 있어서 그것이 그 승객의 고의 또는 자살행위로 말미암은 것.

103) 대법원은 동양고속훼리 사건에서 여객운송과정에서 인명사고가 발생한 사건에서 운송인이 승선자와 하선자의 수에 대한 확인은 운송인의 주의의무의 범위에 속하지 아니한다고 판시하였다(대판, 1987, 10, 28, 87다카 1191).

만, 운송인이 운송계약상의 의무를 위반한 경우에는 운송계약상의 채무불이행 책임을 지게 된다. 따라서 채무불이행의 일반원칙상 채무자인 운송인이 무과실을 입증하여야 한다.

그리고 운송인의 운송에 관한 주의의무는 운송행위 그 자체 또는 실행행위인 항해에 관한 주의의무에 한정되지 않고, 운송설비인 선박에 대한 주의의무를 포함한다. 즉 해상여객운송인은 선박이 발항 당시에 감항능력을 유지하고 있어야 한다(상법 제830조 및 제787조).¹⁰⁴⁾

2) 1974년 아테네 협약

1974년 아테네 협약은 여객의 인적손해와 수하물의 물적손해에 대하여 원칙적으로 과실책임주의를 취하면서 그 사고가 특정의 원인으로 발생한 경우는 과실추정주의를 취하고 있다. 그리고 이 협약은 원자력시설의 운용에서 발생한 원자력손해에 관한 배상책임은 적용하지 아니하다는 특별조항을 두고 있다.¹⁰⁵⁾

또 이 협약은 여객 사상의 경우 선박사고와 비선박사고로 나누어서 책임을 달리하고 있다. 먼저 선박사고, 즉 선박의 난파, 충돌, 좌초, 화재 또는 선박의 결함과 관련하여 발생한 경우에는 반대의 증거가 없는 한 운송인 또는 그 사용인이나 대리인에게 과실이 있는 것으로 추정하고 있다(협약 제3조 제3항). 그러므로 운송인 등이 자신이 과실이 없음을 입증하여야 한다. 그러나 멸실·훼손의 원인인 사고가 운송과정에서 생긴 것이라는 것과 손해의 범위에 대한 입증책임은 청구자인 여객에게 있다(협약 제3조 제3항 후단).

비선박사고로 인한 여객의 사상은 사고가 운송과정에서 생긴 것이고, 또한 운송인 또는 그 사용인이나 대리인의 업무범위 안에서 과실(fault or neglect)로 인하여

104) 해상물건운송의 경우, 운송인의 감항의무는 1968년 헤이그-비스비 규칙에 따라 선박이 발항하기 전 또는 발항 당시까지로 한정하고 있는 것이 일반적인 원칙이었음. 그러나 함부르크 규칙에서는 운송인의 감항의무를 전항해기간까지 확대하였으며, 현재 UNCITRAL에서 제정작업을 추진하고 있는 유엔 해상물건운송협약에서도 이를 전항해기간까지 확장하는 것으로 합의하였음.

105) 원자력 손해에 관하여서는 1960년 원자력 분야에 있어서 제3장 책임에 관한 파리협약(Paris Convention on the Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy)과 1963년 원자력 손해의 민사책임에 관한 비엔나 협약(Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage)이 적용된다(박용섭, “상법전의 해상여객운송법 개정에 관한 입법론적 연구 - 아테네협약을 중심으로 -”, 해법·통상법 제9권 제2호, 1997. 12, 80면).

발생한 경우에 운송인은 책임을 진다(협약 제3조 제1항). 이 경우 운송인 등의 과실에 대한 입증책임, 멸실·훼손의 원인인 사고가 운송과정에서 생긴 것이라는 사실, 그리고 손해의 범위에 대한 입증책임은 손해배상 청구권자인 여객에게 있다(협약 제3조 제2항 및 제3항 후단).

한편, 1974년 아테네 협약은 수하물에 대한 손해배상책임을 휴대수하물과 위탁수하물로 구분하고 있다. 먼저 위탁수하물의 멸실·훼손의 경우에도 반대의 증거가 없는 한 사고의 성질에 관계 없이 운송인 측의 과실로 발생한 것으로 추정한다(협약 제3조 제3항). 따라서 운송인 등이 자신이 과실이 없음을 입증하여야 한다. 다만, 멸실·훼손의 원인인 사고가 운송과정에서 생긴 것이라는 것과 손해의 범위에 대한 입증책임은 여전히 손해배상 청구권자인 여객에게 있음을 규정하고 있다(협약 제3조 제3항 후단).

휴대 수하물의 경우는 인명사고와 마찬가지로 선박사고인 경우와 비선박사고인 경우로 구분하고 있다. 선박사고, 즉 멸실·훼손이 선박의 난파, 충돌, 좌초, 화재 또는 선박의 결함과 관련하여 발생한 경우에는 반대의 증거가 없는 한 운송인 또는 그 사용인이나 대리인에게 과실이 있는 것으로 추정하고 있다(협약 제3조 제3항). 이 경우 운송인 등의 과실에 대한 입증책임, 멸실·훼손의 원인인 사고가 운송과정에서 생긴 것이라는 입증책임, 그리고 손해의 범위에 대한 입증은 선박사고로 인한 인명사상의 경우와 동일하다. 비선박사고로 인한 휴대수하물의 손해는 멸실·훼손의 원인인 사고가 운송과정에서 생긴 것이고, 또한 운송인 또는 그 사용인이나 대리인의 업무범위 안에서 과실로 인하여 발생한 경우에 운송인은 그 손해에 대하여 책임이 있다(협약 제3조 제1항). 따라서 비선박사고로 인한 인명사상과 마찬가지로 운송인 등의 과실에 대한 입증책임과 멸실·훼손의 원인인 사고가 운송과정에서 생긴 것 및 손해범위에 대한 입증책임은 모두 여객이 진다(협약 제3조 제2항 및 제3항 후단).

3) 2002년 개정의정서

2002년 개정의정서는 해상운송인의 운송계약에 따른 손해배상 책임원칙을 인명의 사상과 수하물의 손해에 따라 구분하고, 사고가 선박사고 또는 비선박사고이냐에 따라 달리하고 있다. 특히 선박사고로 인한 인적손해의 경우는 일정금액을 한도로 다른 책임원칙을 적용하고 있는 것이 특이하다. 2002년 개정의정서의 가장

큰 특징 중의 하나가 바로 이와 같이 동일한 인적손해의 경우에도 손해배상액에 책임원칙이 각각 달라진다는 점이다(<표 4-2> 참조).

우선 인적손해의 경우 선박사고, 즉 난파, 충돌, 좌초, 전복, 폭발, 화재 기타 선박의 하자로 인한 인명의 사상은 원칙적으로 1974년 아테네 협약과 같이 과실추정 책임주의를 취하여 해상여객운송인이 여객의 사상에 대하여 과실이나 부주의가 없었음을 입증하지 못하면 책임을 진다.

다만, 이 경우 발생한 손해액이 25만 SDR에 달할 때까지는 운송인은 몇 가지 예외적인 경우를 제외하고는 자신의 과실이 없는 경우에도 책임을 지는 엄격책임주의를 취하고 있다. 즉 이 경우 운송인은 i) 여객이 그러한 사고가 전쟁이나 적대행위, 내란, 폭동 기타 불가피한 자연현상으로 생긴 것임을 입증한 경우와 ii) 사고가 전적으로 손해를 일으킬 의도로서 행한 제삼자의 작위 또는 부작위에 의하여 발생하였다는 것을 입증한 경우에만 면책된다. 그러나 비선박사고로 발생한 여객의 사상은 1974년 아테네 협약과 같이 과실책임주의 원칙을 적용하고 있다(제3조 제2항).

<표 4-2>

운송인 책임원칙의 비교

구 분	2002년 개정의정서	1974년 아테네협약	우리나라 상법
① 인적 손해		과실책임주의, 단, 특정사고는 과실추정주의	과실책임주의, 발항 당시 감항 능력 유지 의무
- 선박 사고 (난파, 충돌)	운송인 과실추정주의. 단, 25만 SDR까지는 엄격책임주의	운송인 과실추정주의	구분 없음
- 비선박 사고	운송인 과실책임주의	운송인 과실책임주의	
② 물적 손해			인적 손해와 동일
- 휴대수하물			
· 선박 사고	운송인 과실추정주의		
· 비선박사고	운송인 과실책임주의		
- 기타수하물 (벌실·훼손)	운송인 과실추정주의		

한편 2002년 개정의정서에서도 1974년 아테네 협약과 같이 벌실·훼손의 원인인 사고가 운송과정에서 생긴 것 및 손해범위에 대한 입증책임은 모두 여객이 진

다(개정개정서 제4조 제6항).

4) 수하물 손해의 책임원칙

1974년 아테네 협약은 수하물의 멸실이나 훼손의 경우에도 사고의 성질에 관계 없이 운송인 측의 과실로 추정한다. 이 경우 그 손해의 원인인 사고가 운송과정에서 생겼다는 것과 그 멸실이나 훼손의 범위에 관한 입증책임을 피해자인 손해배상 청구자에게 있다고 규정하고 있다(협약 제3조 제2항).

2002년 개정개정서도 휴대수하물의 멸실·훼손으로 발생한 손해에 대해 원칙적으로 1974년 아테네 협약과 같이 과실책임주의를 취하고 있으나 선박사고에 의해 발생한 경우에는 과실추정책임주의를 취하고 있다. 즉 운송인은 비선박사고로 발생한 휴대수하물에 대한 손해는 자신의 부주의나 과실로 발생한 경우에만 손해배상책임을 진다. 그러나 선박사고로 발생한 휴대수하물 손해는 운송인에게 부주의나 과실이 있는 것으로 추정한다(제3조 제3항).

한편 휴대수하물 이외의 위탁수하물 손해는 1974년 아테네 협약과 같이 해상여객운송인이 그 사고가 자신의 과실 또는 부주의 없이 발생하였음을 입증하지 못하면 책임을 지는 과실추정책임주의를 취하고 있다. 또한 멸실·훼손의 원인인 사고가 운송과정에서 생긴 것 및 손해범위에 대한 입증책임은 모두 여객이 진다(개정개정서 제4조 제6항).

3. 책임제한 및 면책

1) 우리나라 상법(해상편)

(1) 인적손해

우리나라 상법은 해상여객운송인의 개별적 책임제한에 관한 규정을 두고 있지 않다. 그러나 선박소유자로서의 지위를 갖는 해상여객운송인은 1976년 해사채권 책임제한 협약의 총체적 책임제한제도를 수용한 상법 제747조의 규정에 따라 책임을 제한할 수 있다.

따라서 상법상 해상여객운송인의 여객의 사상 등 인적손해에 대한 책임한도액

은 선박검사증서상에 기재된 여객정원에 46,666 SDR을 곱하여 얻은 금액과 2,500만 SDR 중에서 적은 금액으로 제한된다(상법 제747조 제1항 제1호). 이러한 제한은 여객에 대한 개별적 책임한도액이 아니므로 여객 개인당 손해배상청구액이 46,666 SDR로 제한되는 것은 아니다.

책임의 한도액은 실제로 승선한 여객의 수가 아닌 선박검사증서상의 여객정원을 기준으로 산정되므로 실제 승선한 여객의 수가 적을수록 실제 손해에 가까운 보상을 받는 셈이다. 즉 선박검사증서상의 여객정원보다 적은 인원이 승선한 여객선에서 사고가 발생한 경우에 운송인은 책임제한이 사실상 무의미하고, 여객정원을 초과하여 운행하던 선박에서 여객정원 이상의 사상이 있는 경우에만 책임제한을 할 수 있는 셈이다.

따라서 여객정원을 준수한 선박소유자보다 여객정원을 준수하지 아니한 선박소유자가 오히려 책임제한의 혜택을 받는 결과를 초래한다. 또한 2,500만 SDR은 $525\text{명} \times 46,666 \text{ SDR}$ 에 해당되므로 여객정원 525명 이상의 대형 여객선에서 사고가 발생한 경우 여객은 소액만 보상받게 된다.

(2) 물적손해

우리나라 상법은 해상여객운송인의 여객 수하물에 대한 손해배상책임에 관하여 육상여객운송인의 손해배상 책임원칙에 관한 규정을 준용하도록 하고 있다. 즉 휴대수하물의 멸실 또는 훼손에 대해 자기 또는 사용인의 과실이 없으면 손해를 배상할 책임이 없다(제830조 제3항, 제150조).

그러나 휴대수하물의 멸실 또는 훼손에 대한 해상여객운송인의 책임한도액은 해상물건운송인의 개별적 책임한도액을 적용하고 있다(상법 제830조 제3항). 따라서 해상여객운송인은 여객의 휴대수하물의 멸실 또는 훼손으로 인한 손해에 대하여 당해 운송물의 매포장당 또는 선적단위당 500 SDR의 금액을 한도로 제한할 수 있다.

또한 여객의 휴대수하물의 멸실 또는 훼손으로 인한 손해는 선박소유자의 총체적 책임제한권의 적용을 받는다(제830조 제3항, 제789조의 2 제1항 및 제4항). 따라서 선박소유자는 여객의 휴대수하물에 대하여 i) 3백톤 미만의 선박의 경우에는 83,000 SDR에 상당하는 금액, ii) 5백톤 이하의 선박의 경우에는 167,000 SDR에 상당하는 금액, iii) 5백톤을 초과하는 선박의 경우에는 83,000 SDR에 5백톤을 초과하여 3만톤까지의 부분에 대하여는 매톤당 1607 SDR, 3만톤을 초과하여 7만톤까지의 부분에 대하여는 매톤당 125 SDR 및 7만톤을 초과한 부분에 대하여는

매톤당 83 SDR를 각 곱하여 얻은 금액을 순차로 가산한 금액을 한도로 책임을 제한할 수 있다.

해상운송인은 여객의 위탁 수하물의 손해에 대하여는 육상의 여객운송인의 책임을 규정하고 있는 휴대수하물과는 달리 해상물건운송인과 운송물에 대한 손해 배상책임과 동일한 책임을 진다(제830조 제2항, 제787조 내지 제791조의 2). 따라서 해상여객운송인은 위탁수하물에 대하여 자기 또는 운송주선인이나 사용인 기타 운송을 위하여 사용한 자가 운송물의 수령, 인도, 보관과 운송에 관하여 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하지 아니하면 운송물의 멸실, 훼손 또는 연착으로 인한 손해를 배상할 책임을 면하지 못한다.

그러나 해상운송인의 여객 위탁수하물에 대한 손해배상책임은 해상화물운송인과 같이 총체적 책임한도 및 개별적 책임한도 규정에 따른다. 한편 화폐, 유가증권 기타의 고가물에 대하여는 여객이 운송을 위탁할 때에 그 종류와 가액을 명시한 경우에 한하여 운송인이 손해를 배상할 책임이 있다(상법 제830조 제2항 및 제150조).

(3) 면책

우리나라 상법은 여객의 손해에 대하여 해상여객운송인의 면책조항을 두고 있지 않다. 다만, 위탁수하물의 손해에 대해서는 해상물건운송인의 면책사항을 준용하고 있다(제830조 제2항, 제789조 제2항). 즉 해상여객운송인은 다음 각호의 사실이 있었다는 것과 운송물에 관한 손해가 그 같은 사실로 인하여 보통 생길 수 있는 것임을 증명한 때에는 이를 배상할 책임을 면한다.¹⁰⁶⁾

- i) 해상 기타 항행할 수 있는 수면에서의 위험 또는 사고
- ii) 불가항력
- iii) 전쟁, 폭동 또는 내란
- iv) 해적행위 기타 이에 준한 행위
- v) 재판상의 압류, 검역상의 제한 기타 공권력에 의한 제한
- vi) 송하인 또는 운송물의 소유자나 그 사용인의 행위
- vii) 동맹파업 기타의 쟁의행위 또는 선박폐쇄
- viii) 해상에서의 인명이나 재산의 구조행위 또는 이로 인한 이로(離路) 기타 정

106) 상법 제789조 제2항에서 열거하고 있는 운송인의 면책사유는 해상물건운송인의 개별적 손해배상책임에 정하고 있는 헤이그-비스비 규칙 제4조 제2항을 수용한 것이다.

당한 이유로 인한 이로

ix) 운송물의 포장의 불충분 또는 기호의 표시의 불완전

x) 운송물의 특수한 성질 또는 습은 하자

xi) 선박의 습은 하자

그러나 해상여객운송인이 감항능력 주의의무와 운송물에 관한 주의의무를 다 하였더라면 그 손해를 피할 수 있었음에도 불구하고 그 주의를 다하지 아니하였음을 여객이 증명한 때에는 책임을 면하지 못한다(제789조 제2항).

한편 상법은 여객의 과실에 대하여 명문의 규정이 없다. 따라서 손해배상액을 산정함에 있어서 여객의 과실이 있는 경우에는 민법상 과실상계(過失相計)에 따라야 한다(민법 제396조). 즉 여객의 고의로 인하여 손해가 발생한 경우 또는 오로지 여객의 과실로 인하여 손해가 발생한 경우에는 통상적으로 운송인에게 책임이 없다. 그 외 상법은 동일한 사고로 인한 반대채권액의 공제에 관한 규정을 두고 있다(상법 제749). 즉 선박소유자가 책임제한을 받는 채권자에 대하여 동일한 사고로 인하여 생긴 손해에 관한 채권을 가지는 경우에 그 채권액을 공제한 잔액에 한하여 책임제한을 받는 채권으로 한다고 규정하고 있다.

<표 4-3>

운송인의 책임한도 및 면책사유 비교

단위 : SDR

구 분	1974년 협 약	1990년 개정의정서	2002년 개정의정서	우리나라 상 법
인적 손해	여객 1인당 46,666	여객 1인당 175,000	선박운항사고 25만 (엄격책임) 인적사고 40만 (과실책임)	- 선박 검사상의 여객정원×46,666 - 2,500만 중 적은 금액
휴대수화물	833	1,800	2,250	총체적 책임제한제도 적용
자 동 차	3,333	10,000	12,700	해상화물운송인과 동일
위탁수화물	1,200	2,700	3,375	
면책 사유	헤이그-비스비 규칙의 면책사유 인정 단, 여객의 귀책사유 인정		- 1900년 협약과 동일 단, 25만SDR까지는 엄격책임 부담 - 전쟁, 예외적 불가피 한 자연현상 - 제삼자의 작위 등 손 해 면책	인적손해 외에 헤이그-비스비 규칙 의 면책사유 인정
책임 제한	운송단위		사고단위	

2) 1974년 아테네 협약

(1) 인적손해

여객의 사망 또는 사상에 대하여 운송인은 여객 1인당 46,666 SDR을 한도로 책임을 진다(아테네 협약 제7조 제1항). 이 한도액은 1990년 개정의정서에 의해 여객 1인당 175,000 SDR로 인상되었다(1990년 의정서 제2조 제2항). 영국법원은 유람선 여객이 입은 손해의 범위에 대하여 아테네 협약을 적용하여 상실 휴가일수, 정신적 피해, 여행의 불편, 실망 및 여행중단 등에 관하여도 손해배상을 인정하였다.¹⁰⁷⁾

1974년 아테네 협약에서 운송인과 실제운송인 및 이행보조자는 여객의 인적손해와 물적손해에 대하여 책임제한권을 행사할 수 있다(협약 제7조 및 제8조). 운송인과 실제운송인 및 실제운송인의 사용인과 대리인에 대하여 소송이 제기되어도 이행보조자가 자신의 행위가 업무의 범위 내에서 행한 것임을 증명하면 소송에 대한 항변권과 책임제한권을 주장할 수 있다(협약 제11조).

또한 운송인의 채무불이행과 이행보조자의 불법행위 책임에 대해서도 책임제한권을 행사할 수 있다. 그러므로 채무불이행과 불법행위의 경합문제는 발생하지 아니한다. 이는 우리나라 상법의 여객운송인의 책임에서도 마찬가지이다(상법 789조의 3 참조).

이에 덧붙여 아테네 협약은 항해선(seagoing ships) 소유자의 책임제한에 관한 다른 국제협약의 내용을 변경하지 아니한다. 이는 선박소유자가 총체적 책임제한을 규정하고 있는 해사채권책임제한협약 등에 근거해 추가로 책임을 제한하는 것을 허용하는 것이다. 상법도 이러한 규정을 두고 있다(상법 789조의 2 제4항).

(2) 물적손해

1974년 아테네 협약은 휴대수하물, 기타수하물 및 자동차로 나누어 각각 책임한도액을 정하고 있다. 먼저 휴대수하물은 여객 1인당 833 SDR을 한도로 하고, 여객의 휴대수하물을 포함한 자동차는 3,333 SDR을 한도로 책임을 진다(협약 제8조 제1항 및 제2항). 기타수하물, 즉 위탁수하물의 책임한도액은 여객 1인당 1,200 SDR이다(협약 제8조 제3항). 휴대품의 멸실은 휴대품을 운송하였거나 운송하였을

107) *Javis v Swan's Tours Ltd*(1973) QB 233. *Jackson v Horizon Holidays*(195) 3All ER92(박용섭, "여객운송에 관한 아테네 협dir과 해상법 비교연구" 16면에서 재인용).

선박이 도착한 후에 상당한 시간 안에 여객에게 재인도 되지 아니하여 발생한 금전적 손해를 포함한다. 다만, 노동분쟁으로 발생한 지연은 포함하지 아니한다. 아테네 협약은 물적손해에 대하여 공제액을 정할 수 있도록 허용하고 그 한도도 별도로 정하고 있다. 이 경우 공제액은 자동차는 45 SDR, 기타수하물은 4.8 SDR을 한도로 한다(협약 제8조 제4항).

한편 1974년 아테네 협약의 1990년 개정의정서는 해상여객운송인의 인적손해 뿐만 아니라 물적손해에 대한 책임한도액을 인상하였다. 즉 휴대수하물의 경우는 여객 1인당 1,800 SDR, 여객의 수하물을 포함한 자동차의 손해는 10,000 SDR 한도로 책임을 진다(1990년 개정의정서 제2조 제3항 제2호). 그리고 기타수하물의 경우는 여객 1인당 2,700 SDR을 한도로 책임을 진다((1990년 개정의정서 제2조 제3항 제3호).

해상여객운송인의 물적손해에 대한 공제액도 인상하여 자동차는 300 SDR, 기타 수하물은 135 SDR을 한도로 공제액을 설정할 수 있다(1990 개정의정서 제2조 제3항 제4호).

(3) 면책

1974년 아테네 협약은 해상여객운송인의 개별적 책임에 대한 면책사유를 열거하지 않고 있다. 이 같은 입법방식은 면책사유를 적시하고 있는 헤이그-비스비 규칙과 다르다. 다만, 아테네 협약은 여객 자신의 귀책사유로 발생한 손해에 대해서만 운송인에게 면책을 인정하고 있다. 즉 여객의 인적손해와 휴대품의 멸실 또는 훼손이 여객 자신의 과실에 기하여 또는 기여에 의하여 발생한 경우에 제소법원은 법정지법의 규정에 따라 운송인의 책임을 전부 또는 일부 면하게 할 수 있다(협약 제6조).

그리고 운송인은 여객이 운송인이 안전하게 보관하도록 현금, 유가증권, 금, 은, 보석, 예술품 기타 고가물을 안전하게 보관하도록 맡긴 경우를 제외하고, 이러한 고가물의 멸실 또는 훼손에 대하여 책임을 지지 아니한다. 이 같이 안전하게 보관하도록 맡긴 경우에도 운송인과 여객이 협약에서 정하고 있는 수하물의 책임한도액 이상으로 보장한다는 명시적 서면으로 작성된 특약이 없는 한 운송인의 위탁 수하물의 책임한도액은 여객 1인당 1,200 SDR까지이다(협약 제5조).

3) 2002년 개정의정서

(1) 인적손해

해상여객운송인이 여객의 사상에 대하여 과실이나 부주의가 없었음을 입증하지 못하면 책임을 진다. 특히 선박사고로 인한 여객의 사상의 경우는 25만 SDR까지는 운송인이 개정의정서에서 열거하는 몇 가지 면책사유를 제외하고는 자신의 과실이 없는 경우에도 책임을 진다(개정의정서 제4조 제1항).

2002년 개정의정서는 해상운송인의 인적책임에 대해 2단계의 책임한도액을 설정하고 있다. 즉 해상운송계약에 의해 운송중인 여객의 사망이나 상해에 대하여 사고단위당 여객 1인당 40만 SDR을 최고한도로 책임을 진다(개정의정서 제7조 1항).

1974년 아테네 협약의 경우 운송단위(per carriage)로 책임제한을 인정하고 있으나 2002년 개정의정서는 사고단위(on each distinct occasion)로 한 책임제한을 인정하고 있다. 개정의정서의 책임한도는 1974년 아테네 협약상의 책임제한과 동일하게 ‘여하튼(in no case)’ 모든 사고에서 운송인이 책임제한을 주장할 수 있다(개정의정서 제7조 제1항). 또한 해상물건운송인의 총체적 책임제한을 규정하고 있는 1996년 해사채권책임제한협약이나 개별적 책임제한을 규정하고 있는 1968년 헤이그-비스비 규칙과 달리 운송인이 고의나 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모한 행위를 한 때에도 여객운송인은 책임제한을 주장할 수 있다는 것이 특징이다. 또한 각국은 IMO 사무국장에게 통지하는 것을 조건으로 협약에서 정한 책임한도를 초과하는 책임한도액을 정할 수 있다(개정의정서 제7조 제2항).

한편, 2002년 개정의정서는 선박사고로 발생한 인적손해에 대해 25만 SDR까지는 엄격책임을 부여하고 있다. 이에 따라 해상여객운송인은 이 한도액까지 보험가입이 강제화된다(개정의정서 제3조 제1항 및 제4조의2 제1항). 개정의정서가 정한 강제보험의 경우, 선주가 그의 고의 혹은 무모한 행위 때문에 개별적인 책임제한을 주장할 수 없는 경우에도 보험자는 개별적인 책임제한금액을 한도로 책임을 진다.

(2) 물적손해

해상운송인은 운송과정에서 발생한 사고로 입은 수하물, 즉 휴대수하물, 위탁수하물 및 자동차의 멸실·훼손으로 인한 여객의 손해에 대하여 일정한 한도로 책임

을 진다. 2002 개정의정서는 1974년 아테네 협약과 같이 휴대수하물, 기타수하물, 자동차 등과 같은 물적손해에 대하여 책임한도액을 정하고 있다.

휴대수하물의 경우는 각 운송당(per carriage) 여객 1인당 2,250 SDR, 기타수하물은 3,375 SDR, 그리고 자동차는 각 운송당 1대당 12,700 SDR을 책임한도로 정하고 있다(개정의정서 제8조). 이 책임한도액은 대체로 1990년 책임한도액에 비하여 약 25% 정도 인상된 것이다.

<표 4-4>

아테네 협약 및 개정의정서의 책임한도액 비교

단위 : SDR>

구 분	1974년 아테네 협약	1990년 의정서	2002년 개정의정서
인 적 사 고	여객 1인당 46,666	여객 1인당 175,000	선박운항사고 25만(엄격책임) 인 적 사 고 40만(과실책임)
휴대수하물	833	1,800	2,250
자 동 차	3,333	10,000	12,700
위탁수하물	1,200	2,700	3,375

한편, 2002년 개정의정서에서도 1974년 아테네 협약과 마찬가지로 수하물 및 자동차에 대한 책임에서 공제를 허용하고 있다. 공제할 수 있는 최고한도액은 수하물은 149 SDR인데, 이 같은 금액은 1974년 아테네 협약에 비해 10% 증가된 수치이다. 그러나 자동차의 경우는 330 SDR로 변함이 없다.

여객수하물에 대한 책임한도액의 단위는 사고단위(on each distinct occasion)로 책임한도액과 정하고 있는 인적손해와는 달리 1974년 아테네 협약과 마찬가지로 운송단위(per carriage)로 책임한도액을 정하고 있는 것이 특징이다(개정의정서 제7조 참조).

(3) 면책

2002년 개정의정서는 해상여객운송인이 면책되는 경우를 열거하고 있다. 즉 그러한 사고가 i) 전쟁행위, 적대행위, 내란, 폭동 또는 예외적으로 불가피한 불가항력적인 자연현상으로부터 발생한 손해이거나 ii) 제3자에 의하여 손해를 야기하려는 의도를 가지고 행하여진 작위 또는 부작위에 전적으로 기인한 경우에 운송인은 손해배상책임을 면한다.

그 외의 인적손해 및 휴대품의 멸실·훼손의 경우는 1974년 아테네 협약과 동일하게 여객 자신의 과실에 기하여 또는 기여에 의하여 발생한 경우에 운송인은 책임의 전부 또는 일부를 면한다(개정의정서 제6조). 여객이 고가물을 안전하게 보관하도록 운송인에게 맡긴 경우를 제외하고는 해상여객운송인은 고가물의 멸실·훼손에 대하여 책임을 지지 아니한다(개정의정서 제5조).

4. 제소기간

1) 우리나라 상법(해상편)

우리나라 상법은 해상여객운송인에 대한 여객의 손해배상책임 제소기간에 관하여 명문의 규정을 두고 있지 않다. 따라서 여객운송계약의 위반에 대한 손해배상청구의 제소기간은 상사채권에 관한 일반채권과 같이 5년이 적용된다(상법 제64조). 한편 여객의 수하물의 멸실·훼손에 따른 해상여객운송인의 손해배상채권은 그 수하물이 인도된 날 또는 인도될 날로부터 1년 내에 피해를 입은 여객이 재판상 청구를 하여야 한다(상법 제830조 제2항 및 제3항, 상법 제811조).

또한 해상여객운송인의 여객에 대한 운임 또는 특약이 있는 경우의 수하물 운송에 대한 운임도 1년 이내에 여객에 대하여 재판상 청구를 하지 아니하면 소멸한다. 이러한 수하물 손해에 대한 제소기간은 당사자의 합의에 의해 연장할 수 있다. 제소기간을 규정하고 있는 제811조는 해상물건운송인의 손해배상책임을 규정하고 있는 헤이그·비스비 규칙의 해상물건운송계약의 채권시효를 그대로 반영한 것이다.

2) 1974년 아테네 협약

1974년 아테네 협약은 여객의 인적 손해와 수하물의 물적 손해에 관하여 제소기간을 2년으로 규정하고 있다. 또한 제소기간의 기산점에 대하여 상세한 규정을 두고 있다. 즉 인적 손해의 경우에는 여객의 하선일, 여객이 운송 도중 사망한 경우에는 하선 예정일, 운송도중 상해를 입고 하선 후에 사망한 경우에는 사망일로부터 기산하나 하선일로부터 3년을 넘지 않도록 규정하고 있다(협약 제16조 제1항).

또한 수하물의 멸실·훼손의 경우에는 여객의 하선일 또는 하선예정일 중에서 늦은 것으로부터 기산한다(협약 제16조 제2항). 또한 이러한 제소기간의 정지나 중단에 대해서는 소송이 계속된 법정지의 법률에 따른다.¹⁰⁸⁾ 그러나 어떠한 경우에도 이 협약에 의한 소송은 여객의 하선일 또는 하선예정일로부터 3년을 넘을 수 없다(협약 제16조 제3항).

이 밖에도 협약상 제소기간은 소송의 원인이 발생한 후에 운송인에 의한 서면상의 선언 또는 양 당사자의 합의로 연장할 수 있다(협약 제16조 제4항). 이는 해상여객운송계약에 있어서 여객의 인적 손해인 사상의 경우에 휴유증 등을 고려한 것으로 판단된다.

<표 4-5>

제소기간의 비교

구 분	2002년 개정의정서	1974년 아테네 협약	우리나라 상법
① 인적 손해	2년	2년	
② 물적 손해	2년	2년	
③ 제소기간 기산점	2년	여객의 하선일. 여객이 운송도중 사망한 경우에는 하선예정일. 운송도중 상해 입고, 하선 후 사망한 경우에는 사망일부터 기산하나 하선후 3년 이내	인도된 날 또는 인도될 날로부터 1년 이내
- 인적 손해		여객의 하선일, 또는 하선 하선예정일 중에서 늦은 날	
- 물적 손해		부터 기산	
④ 제소기간 정지·중단	여객의 하선, 또는 하선예정일로부터 5년. 단, 청구인이 손해를 안 날로부터 3년 경과하면 제소 불가능	- 여객의 하선일, 또는 하선 예정일로부터 3년 이내 - 제소기간 정지·중단사유는 법정지법에 따름 - 당사자의 합의로 연장가능	

108) 영미법계 국가의 경우는 법원이 법률로 정하여진 시효기간을 연장할 수 있으나 대륙법계의 국가는 법률로 정해진 기간을 법원이 연장하는 제도가 없음(해양수산부, 「IMO 제83차 법률위원회 결과보고서」, 9면).

3) 2002년 개정의정서

2002년 개정의정서는 1974년 아테네 협약과 같이 제소기간을 2년으로 하고 있다. 제소기간의 기산점에 대해서도 1974년 아테네 협약과 동일한 규정을 두고 있다. 그러나 이러한 제소기간의 정지나 중단에 관해서는 1974년 아테네 협약은 어떠한 경우에도 이 협약에 의한 소송은 여객의 하선일 또는 하선예정일로부터 3년을 넘을 수 없다고 규정하고 있는 데 반해, 2002년 개정의정서는 i) 여객이 하선 또는 하선 예정일로부터 5년으로 하되, ii) 청구인이 사고로 인하여 인적손해 또는 물적손해를 알았거나 합리적으로 알았어야 할 날짜로부터 3년이 지난 경우에는 더 이상 제소할 수 없다고 규정하고 있다(개정의정서 제9조 제3항).

5. 강제보험제도

1) 우리나라 상법(해상편)

우리나라 상법(해상편)은 손해배상책임과 관련하여 해상여객운송인에 대해 강제보험의 가입을 의무화하는 규정을 두고 있지 않다. 따라서 선박의 운항과 관련하여 사고를 일으킨 해상여객운송인이 손해를 변제할만한 자력이 없는 경우, 피해자 구제는 사실상 불가능한 것이 가장 큰 문제점으로 지적되고 있다. 이런 점을 고려하여 해상여객운송인은 상법의 규정과 관련 없이 임의로 정한 한도를 기준으로 보험에 가입하여 운영하고 있는 실정이다.

다만, 해운법은 해양수산부장관이 필요하다고 인정할 경우 여객운송사업자에게 보험가입을 명할 수 있다고 규정하고 있다.¹⁰⁹⁾ 그러나 이 규정에 의한 명령은 재

109) 해운법 제16조 (사업개선의 명령) ①해양수산부장관은 여객운송의 서비스를 제고하고 공공복리의 증진을 위하여 필요하다고 인정할 때에는 여객운송사업자에게 다음의 사항을 명할 수 있다.

1. 사업계획의 변경
2. 독과점 항로에서의 운임 또는 요금의 변경
3. 시설의 개선 또는 변경
4. 보험에의 가입
5. 선원의 보호를 위한 필요한 조치
6. 다른 여객운송사업자와의 시설의 공유
7. 선박의 개량·대체 및 증감에 관한 사항
8. 선박의 안전운항을 위하여 필요한 사항
9. 해운에 관한 국제협약의 수행을 위하여 필요한 사항

량행위에 불과하고, 이를 뒷받침할만한 관련규정도 정비되어 있지 않아 운송인의 책임보험을 통한 완벽한 여객손해배상을 기대하기가 현재로서는 어렵다.¹¹⁰⁾

2) 1974년 아테네 협약

1974년 아테네 협약 역시 우리나라 상법과 마찬가지로 해상여객운송인의 강제 보험가입에 관한 규정을 두고 있지 않다. 이 협약이 제정될 당시만 해도 여객의 피해보호를 위한 책임보험의 가입 필요성이 크지 않았을 뿐만 아니라 이를 인수할 만한 보험시장 역시 성숙되지 않았기 때문이다.

<표 4-6>

책임보험 등 재정보증제도 비교

구분	2002년 개정의정서	1974년 아테네 협약	우리나라 상법
책임보험 등 유무	관련규정 있음	관련규정 없음	관련규정 없음. 단, 해운법에 보험가입 명령권을 두고 있음
보험가입주체	실제로 운송을 실행하는 사람	관련규정 없음	관련규정 없음
보험가입한도	25만 SDR	관련규정 없음	관련규정 없음
직접 청구권	25만 SDR 한도에서 가능	관련규정 없음	관련규정 없음
증명서 발급	보험가입 증명서 발급	관련규정 없음	관련규정 없음

3) 2002년 개정의정서

(1) 보험가입 주체

1974년 아테네 협약은 자기가 직접 운송을 하든 다른 사람에 위임하여 운송을 하든 실제로 여객과 운송계약을 체결하는 사람을 ‘운송인’이라 정의하고, 이 운송인의 위임을 받고서 실제로 운송을 하는 사람이 별도로 있는 때에는 그를 ‘실제운송인’이라 정의하고 있다.

그리고 운송인과 실제운송인은 여객 및 수하물 손해배상에 대한 책임의 주체로 규정하고 있다. 이러한 손해배상책임의 주체는 2002년 개정의정서도 마찬가지로

110) 최낙정, “해상여객운송계약에 관한 고찰-우리나라 상법과 아테네 협약을 중심으로-”, 해법·통상법 제9권 제2호, 106면.

다. 다만, 2002년 개정의정서는 강제보험제도를 도입하면서 실제운송인이 별도로 있든 운송인이 직접 운송을 하든지 불문하고, 해상여객운송계약에 따라 실제로 해상운송을 하는 자에게 보험가입책임을 부담시켰다. 이에 따라 ‘실제로 운송의 전부 또는 일부를 실행하는 사람’이라는 용어를 신설하고, 이 사람을 강제보험가입의 주체로 한 것이다(개정의정서 제2조 제1항 제C호).

(2) 보험가입 한도액

강제보험 가입 주체가 부보하여야 하는 보험 한도액은 선박사고로 인한 인적손해 배상책임 중 엄격책임이 적용되는 한도액인 25만 SDR이다. 협약의 성안과정에서 선진국들은 강제보험 가입금액을 인적손해의 한도액인 40만 SDR 이상으로 주장하였다. 그러나 이 같은 책임보험을 인수할 단체인 P&I클럽 등의 강력한 반대에 직면, 이 금액으로 결정되었다(개정의정서 제5조 제1항).¹¹¹⁾

(3) 직접청구권

2002년 개정의정서는 피해를 입은 여객이 보험자 또는 기타의 보험자에 대하여 직접 소송을 제기할 수 있게 하고 있다. 즉 이 같은 직접청구권의 한도액은 선박사고로 인한 인사사고시의 엄격책임 한도액인 25만 SDR로 하고, 그 초과 금액에 대해 직접청구권이 없는 일반보험으로 하였다(개정의정서 제5조 제10항 및 제11항). 이에 따라 보험자는 선박소유자와 마찬가지로 책임의 제한이 가능하다. 이러한 보험자의 책임제한권은 선주의 고의, 과실 여부를 묻지 아니한다.

또한 개정의정서는 보험자와 피보험자인 운송인과의 사이에 있었던 사유로서 보험자가 청구인인 여객에게 항변하지 못하는 것을 원칙으로 하였다. 따라서 피보험자의 담보위반으로 보험자가 면책되는 경우에도 보험자는 여객에게 보험금을 지급하여야 한다. 그러나 보험자는 선박소유자 자신이 개정의정서에 따라 권리를 가지게 되는 항변(선박소유자의 파산 또는 청산은 제외)을 원용할 수 있다. 또한 피보험자인 운송인이 고의행위(wilful misconduct)로 사고를 야기한 경우 보험자는 면책항변을 주장할 수 있다.

111) 이 개정의정서 제정과정에서의 강제보험제도의 도입과 관련된 논의에 대해서는 「해상 여객 및 수하물 운송에 관한 2002년 개정 아테네 협약」, (김인현, 「상사법연구」, 제22권 1호, 상사법학회) 등을 참조하기 바람.

(4) 증명서의 발급

체약국은 개정의정서상의 책임을 보장하기 위하여 강제보험 가입 주체가 가입한 보험 또는 은행보증이나 기타 재정보증이 유효하다는 사실을 인증하는 증명서를 발급하여야 한다. 이 증명서는 재정보증의 유지의무를 확보하는 수단으로, 선박 등록국이 발행하는 것이어야 하며, 그 선박이 협약상 요구되는 재정보증을 유지하고 있다는 것을 증명하는 내용을 포함하여야 한다. 증명서의 내용과 형식은 개정의정서의 부속서 I 의 표준 양식에 따른다(개정의정서 제5조 제2항).

체약국은 이 개정의정서의 적용을 받는 선박이 증명서를 소지하지 않은 채 취항하는 것을 허용할 수 없으며, 또 체약국은 이런 선박을 자국항에 입출항시켜서도 안된다(개정의정서 제5조 제12항). 따라서 비체약국의 선박이라도 일정 톤수 이상은 증명서를 소지하고 있어야만 체약국의 항구에 입·출항할 수 있다. 즉 협약의 가입여부에 관계 없이 이 증명서를 선박에 비치하지 않으면, 여객선 운항이 사실상 금지되는 것과 같다.

한편, 체약국은 증명서 발급에 관한 권한을 체약국이 인정한 기관에 위임할 수 있다. 이 경우 위임조건에 대해서는 IMO 사무총장에게 통지하여야 한다(개정의정서 제5조 제3항). 이는 위임기관의 책임을 강화하기 위한 조치라 볼 수 있다.

제 5 장 해상여객운송에 관한 아테네 협약 수용방안

1. 주요국의 해상여객운송인 책임제도

1) 영 국

영국의 해상여객운송인 손해배상책임제도는 1995년 상선법¹¹²⁾에 명시되어 있다. 이 법률은 선박의 등록 및 선박의 운송과 관련된 거의 모든 법률관계를 규정하고 있는데, 제1부 영국 선박, 제2부 선박의 등록, 제3부 선장과 선원 등 총 13개 부로 구성되어 있다. 또한 이 법률의 말미에는 법률에서 인용하는 각종 국제협약이나 관련 결정 및 조문 등 14개 목록(Schedule)이 첨부되어 있다. 이 곳에서 다루고자 하는 여객운송인의 손해배상책임제도는 제7부(선박소유자 및 기타인의 책임) 이하에서 규정하고 있다.

이 규정에 따르면, 영국은 기본적으로 1974년 아테네 협약을 그대로 시행하는 것으로 되어 있다. 즉 영국은 1974년 아테네 협약의 가입국이므로 협약의 제규정이나 영국 내에서 시행하고 있는 해상여객운송인 책임제도 간에 차이가 없다. 특히 영국은 다른 나라와 달리 상선법에 시행법률로서 1974년 아테네 협약의 전문을 그대로 첨부하고 있는 것이 특징이다.

여기서 잠깐 1974년 아테네 협약을 비준한 국가를 살펴보면, 2003년 11월 10일 현재 모두 30개국이 가입하였다. 유럽지역에서는 영국과 그리스, 룩셈부르크 등이, 그리고 아시아에서는 중국과 홍콩 차이나, 스리랑카 등이 가입한 것으로 나타났다. 일본의 경우는 책임한도액이 낮다는 이유로 가입하지 않은 것으로 알려졌다. 2002년 개정의정서 채택과정에서 국내법의 규정에 따라 책임한도를 높일 수 있다는 유보조항(opt-out clause)을 삽입한 것도 일본의 강력한 요청에 따른 것이다.

112) Merchant Shipping Act 1995.

<표 5-1>

1974년 아테네 협약 가입국 현황

구 분	가입국가
유 럽	영국, 벨기에, 크로아티아, 에스토니아, 조지아, 그리스, 아일랜드, 라트비아, 룩셈부르크, 폴란드, 러시아, 우크라이나
중 동	이집트, 요르단, 리비아, 시리아, 예멘
아시아	중국, 스리랑카, 홍콩 차이나
중남미	아르헨티나, 바하마, 도미니카, 가이아나
기 타	바베이도스, 에콰도르, 기니야, 말라위, 모리타니아, 통가, 우즈베키스탄

자료 : 국제해사기구(IMO), 홈페이지(www.imo.org), 2003, 10. 30.

2) 중국

중국의 해상여객운송에 관한 기본 법률은 중화인민공화국 해상법(이하 중국해상법이라 함)이다. 이 법률은 1992년 11월에 제정되어 1993년 7월 1일부터 시행되고 있다. 중국 해상법 제5장(제107조 내지 126조)에서 해상여객운송계약에 관한 사항을 규율하고 있는데, 중국은 위에서 본 바와 같이 1974년 아테네 협약을 비준한 국가이다. 따라서 중국 해상법에 규정되어 있는 해상여객운송인에 대한 책임은 협약의 내용과 차이가 없다. 다만, 중국은 이 협약의 주요 내용을 번역하여 해상법에 포함하고 있는 점이 영국과 다른 점이다.

중국 해상법 제107조는 해상여객운송계약에 대한 정의를 두고 있으며, 제108조는 이 장에서 사용하고 있는 각종 용어에 대한 개념을 명시하고 있다. 일반적으로 해당법률의 시작 부분에 법률의 제정목적을 두고, 이어서 각종 용어에 대한 정의 규정을 포함하고 있는 법률과는 다른 입법 방식이라 할 수 있다. 해상여객운송계약뿐만 아니라 해상화물운송계약에 관한 규정도 같은 형식으로 되어 있다. 이는 중국이 해상법을 제정하면서 각종 국제협약을 수용하였으므로 해당 부문에서 협약의 용어정의를 삽입할 필요성이 제기되었기 때문인 것으로 풀이된다.

한편, 중국 해상법의 해상여객운송에 관한 규정에서 특이한 사항은 여객에 대해 위험성이 있는 수하물의 반입금지규정과 내항선에 대해서는 별도의 규정에 따르도록 한 점이다. 우선 중국 해상법 제113조에는 ‘여객은 금지품 또는 쉽게 연소하거나 쉽게 폭발할 수 있는 유독성, 부식성, 방사성 물품을 수하물로 반입할 수 없다’고 명시하고 있다. 그리고 여객이 이 같은 규정을 위반한 경우, 해상여객운송인

은 이런 물품을 하역하거나 폐기 또는 위험요인을 제거할 수 있다. 또한 경우에 따라서는 해당부처에 이 같은 수하물을 송부할 수 있으며, 이로 인한 손해배상책임을 부담하지 않는 것으로 규정하였다.

또 한 가지는 해상여객운송인의 책임에 관한 중국 해상법의 규정은 내항여객운송에는 적용되지 않는다는 점이다. 즉 중국 해상법 제117조 제4항 단서에 따르면, 중화인민공화국 항구 사이의 해상여객운송에서 운송인의 배상책임한도는 국무원의 교통주관부서(교통부)에서 제정한 별도의 규칙에 따르는 것으로 되어 있다. 일반적으로 연안여객운송의 경우 국제항로여객보다 책임한도를 낮게 정하고 있는 관행을 따르고자 한 것으로 볼 수 있다.

중국 해상법이 우리나라 상법과 다른 특징 중의 하나는 사고가 발생한 것에 대한 피해자의 기여, 즉 해상여객이 손해를 입은 것에 대해 본인의 책임이 있거나 기여한 부분이 있는 경우, 법원이 이 부분의 손해에 대해서는 별도로 고려하여 판결하도록 하고 있는 점이다. 즉 중국 해상법은 과실상계원칙을 명문의 규정으로 삽입하고 있다.

한편, 중국 해상법은 해상여객운송인의 책임을 규정하면서 동시에 제11장에 해상사고에 따른 손해배상책임제한에 관한 규정도 두고 있다. 이 같은 개념은 우리나라 상법(해상편)이 해상여객운송인의 개별적인 책임제한제도를 두고 있지 않은 상태에서 총체적 책임제한제도를 도입한 것과 크게 다른 점이다. 즉 중국법은 1974년 아테네 협약과 1976년 해사채권책임제한협약을 모두 수용하여 운송인의 총체적 및 개별적 책임제한제도를 두고 있으나 우리나라는 그렇지 않은 점에서 차이가 있다.

3) 캐나다

캐나다의 해상여객운송인의 손해배상제도는 2001년에 새로 제정한 해운책임법¹¹³⁾에 규정되어 있다. 캐나다 해운책임법은 선박의 해상운송과 관련하여 일어나는 모든 손해배상사건을 규율하는 종합법적인 성격을 갖고 있다. 선박으로 야기된 인사사고뿐만 아니라 해양오염사고 등을 처리할 수 있는 사항을 담고 있기 때문이다.

이에 따라 제1부에서는 인적손해에 관한 기본원칙, 이를테면 손해배상청구권자

113) Marine Liability Act

의 범위와 책임원칙 등을 정하고 있으며, 제2부는 손해배상책임의 분담에 관한 사항을 규정하고 있다. 즉 이 곳에서는 제소기간(2년)과 법원의 결정에 따라 이 기간을 연장할 수 있는 사유 등에 대해 명시하고 있다. 제3부는 해사채권에 대한 책임 제한에 관한 규정을 두고 있다. 이 곳에서 캐나다는 자국이 1976년 해사채권책임 제한협약과 이 협약의 1996년 개정의정서의 체약 당사국임을 밝히면서, 자국 영내에서 일어나는 해사채권에 관한 분쟁은 이 협약에 따르는 것으로 규정하고 있다.

여기서 한 가지 흥미로운 점은 해사채권책임제한협약의 1996년 개정의정서가 아직 국제적으로 발효 되지 않았음에도 캐나다의 경우 이 협약을 시행법률로 받아들이고 있는 점이다. 이 같은 점은 중국이 1992년에 해상법을 제정하면서 당시에는 아직 발효하지 않은 상당수의 국제협약을 그대로 자국법에 삽입한 것과 같은 입법 태도라 할 수 있다.

그리고 제4부와 제5부에서는 해상여객운송과 해상화물운송의 책임에 관한 사항을 두고 있다. 제6부는 유류오염손해배상제도, 그리고 제7부는 부칙 및 다른 규칙의 적용에 관한 사항, 제8부는 잠정규정과 개정절차 등에 관한 사항을 규정하고 있다. 그리고 마지막으로 캐나다 해운책임법에서 준거법으로 시행하는 국제협약에 대한 목록, 위에서 언급한 해사채권책임제한협약 및 1974년 아테네 협약과 1990년 개정의정서, 헤이그-비스비 규칙, 함부르크 규칙 등이 첨부되어 있다.

한편, 캐나다는 1974년 아테네 협약이나 1990년 개정의정서에 공식적으로 가입하지 않은 국가임에도 불구하고 이 협약을 준거법으로 택하고 있는 점이 특이하다. 특히 1990년 개정의정서가 2002년 개정의정서의 채택으로 사실상 국제협약으로서 그 기능이 정지되었음에도 아직 이 규정을 그대로 두고 있다는 점이다. 캐나다는 금년중에 해운책임법의 개정작업을 완료한다는 방침을 정하고 있는데, 이 때 이 부문에 대한 개정이 이루어질 것으로 판단된다.

이 같은 캐나다 해운책임법의 내용 가운데, 이 곳에서 고찰하고 있는 해상여객운송인의 책임 등에 관한 사항을 언급하면 다음과 같다.

첫째, 캐나다 해운책임법은 1974년 아테네 협약 제1조 운송계약의 정의에서 해상운송(carriage by sea)이라고 표현한 것을 수상운송(carriage by water)으로 수정하였다. 해상뿐만 아니라 수상, 즉 내륙수로에서의 여객운송에 관한 사항도 캐나다 해운책임법에서 적용대상에 포함할 필요성 때문인 것으로 해석된다. 제37조에 따르면, 이 같은 점을 보다 분명히 하고 있다. 즉 운송계약에 따른 해상여객 및 수하물 운송은 캐나다 연안운송은 물론 국제간 운송에도 적용한다고 천명하고 있다(캐

나다 해운책임법 제37조).

둘째, 해상여객운송인의 책임을 담보할 수 있는 강제보험 또는 기타 재정보증제도에 관한 규칙을 별도로 입법할 수 있는 길을 열어 놓고 있다. 해상여객운송인의 강제보험제도에 관한 사항은 1974년 아테네 협약에는 포함되어 있지 않다. 다만, 2002년 개정의정서에 비로소 채택한 조항인데도 캐나다 해운책임법에서는 이에 관한 내용을 포함하고 있는 점이 특이하다.

셋째, 1974년 아테네 협약에 명시되어 있는 해상여객운송인의 손해배상 책임한도의 개정에 관한 규정을 두고 있다. 즉 캐나다 해운책임법 제40조에 따르면, 1974년 아테네 협약 제7조 및 제8조제1항에 규정하고 있는 책임한도를 1990년 책임한도로 개정할 수 있다고 밝히고 있다. 또한 이와 병행하여 캐나다 해운책임법 제8조에 규정된 소손해 공제에 관한 사항도 개정내용에 포함할 수 있는 것으로 하고 있다.

한편, 8월 11일자 해운전문지 페어플레이에 따르면, 캐나다 교통부는 여객선에 승선한 여객이 선박 사고 등으로 피해를 입은 경우에 지급하는 보험금의 한도를 대폭 인상하는 계획을 추진하고 있다고 밝혔다.¹¹⁴⁾

데이비드 콜리네트(David Collette) 캐나다 교통부 장관은 지난 8월 5일, 2001년에 제정한 해운책임법을 개정하여 여객 1인당 책임보험금의 한도를 35만 캐나다 달러(25만 달러)로 인상하는 한편, 국제여객선에 대해서는 2002년에 국제해사기구에서 제정한 ‘여객 및 수화물 운송책임에 관한 아테네 협약’(Athens Protocol 2002)을 수용하여 책임보험제도를 도입하는 방안을 검토하고 있다고 밝혔다.

또한 캐나다는 해운책임법의 개정을 통하여 여객선 승객 뿐만 아니라 모험 관광에 사용되는 선박에 승선한 여객에 대해서도 이 법률을 적용하는 방안을 검토하고 있는 것으로 알려졌다.

4) 일본

일본은 우리나라와 유사한 법 체제를 갖고 있다. 현행 상법 제정 당시 일본상법을 사실상 계수했기 때문이다. 그럼에도 불구하고, 해상운송인의 책임제도에 관해서 우리나라와 상당히 다른 특징과 면모를 보이고 있다. 일본은 기본적으로 화물의 국제간 운송에 대해서는 상법을 적용하지 않고, 국제해상화물운송법을 제정하

114) Fairplay, 2003. 8. 11.

여 이 법률에 따르도록 하고 있기 때문이다. 따라서 일본 상법의 해상화물운송은 연안운송에만 적용된다.

또한 해상여객운송에 대해서도 우리나라와 같은 책임제한제도를 두고 있지 않다. 즉 해상여객운송인의 선박사고로 인하여 여객이 사망하거나 부상한 경우, 발생한 실손해 전부를 배상하는 책임을 진다. 일본은 아테네 협약의 가입국이 아닐 뿐만 아니라 해사채권책임제한협약에서 정하고 있는 여객운송사업자의 손해배상 책임제한제도를 수용하지 않고 있다. 이 같은 내용의 일본 상법의 해상여객운송에 관한 사항을 좀더 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

일본 상법 제777조 이하에서는 여객운송에 관한 일반사항을 정하고 있는데, 이 보고서에서 고찰하고 있는 사항의 대부분은 육상여객운송 및 해상물건운송에 관한 규정을 준용하도록 하고 있다. 이 같은 점은 우리나라와 같으며, 국제여객운송에 관하여 별도의 규정하고 있지 않는 점도 우리나라와 동일하다. 이 같은 점을 고려하여 일본상법에서 정한 해상여객운송인의 책임관계를 밝히면,

첫째, 해상여객운송인을 포함한 선박소유자는 감항능력 주의의무를 부담한다.¹¹⁵⁾ 우리나라 상법 또한 일본과 마찬가지로 운송인에게 이 같은 의무를 부과하고 있다.

둘째, 해상여객운송인의 손해배상책임은 육상여객운송인의 책임과 같다. 즉 여객운송인은 자기 또는 그 사용인이 운송에 관하여 주의를 게을리 하지 아니하였음을 증명하지 아니하면, 여객이 운송으로 인하여 받은 손해를 배상할 책임을 면할 수 없다. 여객운송인의 과실책임추정원칙은 일본상법을 수용하고 있다. 이 같은 일본 상법의 규정은 우리나라 상법의 태도와 크게 다른 점이다. 우리나라 상법은 기본적으로 해상여객운송인에게 책임제한권을 부여하고 있으나 일본은 그렇지 않다는 점 때문이다. 다시 말한다면, 일본의 해상여객운송인은 육상여객운송인과 동일한 책임을 부담하고 있는 것이 우리나라와 일본의 차이점이다.

셋째, 위탁 수하물에 대해서도 해상여객운송인은 육상운송인과 동일한 책임을 부담하며, 이 또한 책임제한대상이 아니다.¹¹⁶⁾

넷째, 면책약관의 제한에 관해서 일본상법은 ‘자기의 과실, 선원 기타 사용인의 고의 또는 중대한 과실 또는 선박이 항해를 감당하지 못해 발생한 손해에 대해서

115) 일본상법 제786조. 즉 해상여객운송인인 선박소유자는 발항 당시 선박이 안전하게 항해할 수 있는 것을 담보한다(일본상법 제738조).

116) 일본상법 제591조

는 당사자 간의 특약에도 불구하고, 배상책임이 있다는 입장을 밝히고 있다. 고의 등으로 손해를 유발한 운송인 등을 상법이 보호할 필요가 없다는 점을 밝힌 것이다.

다섯째, 해상여객운송인의 여객에 대한 손해배상책임은 1년의 단기시효로 소멸한다. 해상화물운송인의 단기소멸시효를 준용한 것으로, 우리나라 상법이 소멸시효를 5년으로 하고 있는 것과 상당히 다른 점이라 할 수 있다.¹¹⁷⁾

5) 정책적 시사점

앞에서 언급한 영국 및 중국, 캐나다의 해상여객운송인의 손해배상제도는 사실 1974년 국제협약에 기반을 두고 있다. 세 나라가 모두 어떤 형태로든지 국제협약을 받아들이고 있기 때문이다. 다만, 국제협약을 수용하는 입법태도에서는 약간씩 차이를 두고 있다. 영국과 중국은 1974년 아테네 협약을 정식으로 비준하여 시행하고 있는 반면 캐나다의 경우는 비준하지 않는 상태에서 이를 준거법으로 시행하고 있다.

또한 영국과 중국은 1974년 아테네 협약에 대해서만 시행하고 있는 데 비해 캐나다의 경우는 해상여객운송인의 책임한도를 높이는 것을 주요내용으로 한 아테네 협약의 1990년 개정의정서에 따라 자국법의 책임한도를 개정할 수 있도록 하는 근거를 마련해 두고 있다.

이에 그치지 않고, 캐나다는 해상여객운송인의 손해배상책임의 이행을 보장하기 위하여 강제보험제도나 다른 재정보증제도를 입법하도록 하는 규정을 두고 있는 점도 우리에게 시사하는 바가 크다고 할 수 있다. 특히 캐나다의 경우 2002년 개정의정서에 대한 수용 및 이 협약을 국내 연안운송과 해상모험관광유람선에까지 적용하고자 하는 점은 향후 우리나라가 협약을 수용할 때 적극 고려할만한 것으로 평가된다. 우리나라 국정여객선이 취항할 일본의 경우 여객운송인에게 책임제한권을 부여하고 있는 점도 향후 우리나라 입법 또는 상법 개정에서 시사하는 바가 크다.

117) 다만, 우리나라 상법도 해상화물운송인의 채권·채무에 대해서는 운송물을 인도한 날 또는 인도할 날부터 1년내 재판상의 청구가 없으면 소멸하는 것으로 하고 있으며, 당사자의 합의에 따라 이 기간을 연장할 수 있는 것으로 규정하고 있다(상법 제811조).

2. 아테네 협약 2002년 개정의정서의 영향

1) 해상여객운송업계에 미치는 영향

아테네 협약 2002년 개정의정서는 여객의 손해를 보호하기 위하여 운송인의 책임을 강화한 것이 특징이다. 즉 해상여객운송인의 여객의 사상에 대한 책임한도액을 사고단위당 여객 1인당 40만 SDR(6억 7,200원)¹¹⁸⁾로 대폭 인상하였다. 더 나아가 선박사고로 발생한 여객의 사상의 경우에는 25만 SDR(4억 2,000만원)까지는 해상여객운송인에 대한 엄격책임주의와 강제보험제도를 도입하였다. 이에 따라 선박사고로 인한 여객의 사상의 경우 운송인은 25만 SDR까지는 개정의정서에서 열거하는 몇 가지 면책사유를 제외하고는 자신의 과실이 없는 경우에도 책임을 진다(개정의정서 제4조 제1항).

이와 함께 개정의정서는 협약당사국에게 자국 국적의 국제여객선에 대해 엄격책임 한도액인 25만 SDR까지 보험에 가입하도록 하고, 이를 증명하는 증서를 발급하도록 요구하고 있으며, 그러한 증서를 소지하지 아니한 선박의 자국 항만이나 계류시설 이용을 금지시키도록 요구하고 있다. 따라서 이 협약이 발효할 경우 해상여객운송인은 적어도 25만 SDR까지는 반드시 보험에 가입하여야 선박운항이 가능하다. 현재 우리나라를 기점 또는 종점으로 운항하고 있는 국제여객선 중 국적선은 대부분 해운조합의 여객공제에 가입하고 있고, 한·중 합작 선박은 해운조합이나 P&I클럽, 그리고 일본국적 선박은 일본 P&I클럽에 가입하고 있다.

국적선이 해상여객운송인의 여객에 대한 손해배상책임을 담보하기 위하여 가입하고 있는 해운조합의 여객공제는 상법의 규정과 다르다. 즉 상법이 ‘1 사고당’ 책임한도액을 정하고 있는 것과는 달리 여객공제는 ‘1인당’ 보상한도액도 정하고 있다. 즉 1사고당 1억 5,000만원×여객정원 또는 1인당 1억 5,000만원을 한도로 보상한다.

이와 같이 해상여객운송인이 해운조합의 여객공제에 가입한 경우라도 사고가 난 경우 해상여객운송인은 상법에서 규정한 1 사고당 46,666 SDR(7,800만원)×여객정원으로 책임제한을 할 수 있기 때문에 1인당 1억 5,000만원을 보상받는 것은 아니다. 예컨대 승객정원이 200명인 여객선에서 사고로 여객전원이 사망한 경우 해상운송인은 상법의 책임한도액 규정에 따라 1 사고당 46,666 SDR(7,800만원)×

118) 1SDR = 1.4US\$, 1US\$ = 1,200원으로 계산하였음.

200명을 최고액으로 하는 책임을 지므로 여객이 보상받을 수 있는 한도액은 46,666 SDR(7,800만원)에 지나지 않는다.

만약 여객정원을 초과하여 승선시킨 경우는 여객 1인당 보상한도액은 46,666 SDR(7,800만원)보다 적어진다. 반면에 여객정원보다 적은 100명이 승선하고 있을 당시 사고가 났다면 상법상의 책임한도액 규정에 따라 46,666 SDR(7,800만원)×200명/100명으로 1인당 최고 93,332 SDR(1억 5,600만원)까지 보상받을 수 있다. 그러나 해운조합의 여객공제가 1인당 보상한도액을 1억 5,000만원으로 정하고 있어 600만원은 선주가 스스로 부담하거나 P&I클럽에 별도로 가입한 경우는 P&I에서 보상한다.

2002년 개정의정서에서는 인적손해에 대해 1인당 25만 SDR(4억 2,000만원)까지 보상할 책임을 부여하고 있기 때문에 해상운송인이 부보하여야 할 금액이 현재 1인당 한도액보다 2.8배나 높다. 이러한 보상한도액의 인상액을 갖고 해상여객운송인이 추가로 부담하여야 할 보험료를 추정하는 것은 현실적으로 상당히 곤란하다. 보험료를 결정할 때는 선박톤수, 선령, 과거손해율, 부보조건 등 여러 가지 요소가 종합적으로 고려되기 때문이다.

다만, 종전의 사례에 비추어 선사가 추가적으로 부담해야 하는 보험료 인상액을 추정해 볼 수는 있다. 즉 우리나라가 금년 11월에 국제적으로 발효된 2002년 CLC 협약 개정의정서에 가입할 당시 유조선주의 책임한도액이 종전보다 50% 정도 인상되었다. 이에 따라 5,000톤 이하의 유조선의 경우 기존 300만 SDR을 한도로 보험에 가입하였으나 추가 부담금은 451 SDR로 1.5배 인상되었다. 이로 인한 보험료 인상률은 약 10%인 것으로 조사되었다. 이러한 사례에 비추어 볼 때 2002년 개정의정서가 발효할 경우 현재 한국해운조합의 여객공제에 가입하고 있는 해상운송인이 추가로 부담하여야 할 보험료는 현재의 약 20%로 추정된다.

2) 해상보험업계에 미치는 영향

세계에서 가장 큰 P&I 클럽의 하나인 UK P&I 클럽¹¹⁹⁾은 1988년 2월 1일부터 1997년 1월 말까지 10년 동안 클럽이 처리한 손해배상청구권(클레임)에 관한 분석 자료를 내놓은 바 있다. 이 자료에 따르면, 10년 동안 클럽이 지급한 10만 달러 이상의 클레임은 총 3,719건, 176억 5천만 달러로 나타났다. 이 같은 금액을 주요

119) UK P&I 클럽에는 세계 선박량의 20%인 5천척 이상의 선박이 부보하고 있음.

담보 위험별로 나누어 보면, 인명손해의 클레임 건수가 전체 클레임 건수의 30% 이고, 지불금액도 전체 지불액의 20%를 차지하고 있다(<표 5-2> 참조).

<표 5-2>

UK P&I 클럽의 담보위험별 클레임 분석

구 분	총 건수에 대한 비율	총지급 금액에 대한 비율
화물 손해	40	27
인명 손해	30	20
재산 손해	9	16
충돌 손해	8	11
오염 손해	5	19
기 타	8	7

자료 : <http://www.ukpandi.com/press/3pr90917.html>

주 : 1988~1997년까지 처리한 10만 달러 이상의 클레임을 대상으로 한 것임.

한편, UK P&I 클럽에 부보하고 있는 선박의 선종별 비율은 <표 5-3>과 같다. 이 표에서 나타난 바와 같이 여객선 및 휘리의 경우 전체 부보선박의 7%에 불과하다. 그런데 <표 5-2>에 나타난 바와 같이 인명손해에 대한 클레임 처리건수는 전체 건수의 30%나 되고, 지급한 보험금도 전체지급보험금의 20%를 차지하고 있다.

이는 여객 및 휘리 이외의 선박의 선원으로 인한 클레임도 상당한 부분을 차지하지만 여객선 및 휘리의 사고로 인한 인명손해도 많고, 따라서 지급 보험금도 상당히 높다는 것을 의미한다. 따라서 일부 P&I 클럽에서는 여객선 및 휘리의 부보를 기피하는 경향도 있다.

<표 5-3>에서 보는 바와 같이 브리타니아 클럽이나 런던 클럽은 여객선이나 휘리에 대한 부보를 받지 않고 있다.¹²⁰⁾ 또한 1994년 로로 여객선 에스토니호 사고 이후 여객선의 보험을 부보하고 있는 P&I 클럽에서도 보험료를 30% 이상 인상하는 조치를 취하기도 하였다. 특히 2002년 개정의정서에서 P&I 클럽과 선주 국가들은 책임한도액이 과도하게 인상되었다고 주장하고 있다.¹²¹⁾

120) 한국 P&I클럽에서도 여객보험은 받지 않고 있음.

121) Baris Soyer, *op. cit.*, p.536.

<표 5-3>

각 P&I 클럽 가입선박의 선종별 비율

선 중 클럽명	유조선	산물선	LPG /LNG	여객선/훼리	일반화물선/ 자동차선/컨테이너	기 타
UK	35	24	5	7	20	9
Britania	42	34	0	0	23	1
Steamship	27	37	4	8	22	2
Standard	27	27	0	8	30	8
Sklud	30	36	6	16	11	1
North England	29	41	0	3	24	3
Gard	40	23	4	11	13	9
London	37	44	2	0	16	1

자료 : 각 P&I 클럽 브로셔, 1999.

따라서 일부 P&I 클럽의 여객보험 부보 기피현상은 더 심화될 것으로 보이며, 또한 해상운송인의 보험료 부담도 클 것으로 보인다. 이에 따라 우리나라의 경우 해운조합의 여객공제를 활성화시키는 방안을 고려하여야 한다. 현재 일부 국제여객선사에서 부보하고 있는 바와 같이 P&I 클럽의 여객보험에 가입하되 해운조합의 여객공제에서 보상해 주는 한도로 소손해공제(deductable)를 설정하는 방법이 대안이 될 수 있을 것으로 보인다.

3) 여객선 피해자에 미치는 영향

IMO에서 2000년 개정의정서를 제정한 기본목적의 하나는 피해자 구제를 강화할 수 있는 방안을 모색하는 데 있었다. 에스토니아 사고 여파로 손해배상액을 인상해야 한다는 국제적인 여론이 제기된 것이 큰 계기가 되었다. 여기에다가 책임한도액을 증액한 아테네 협약의 1990년 개정의정서가 사실상 사문화된 것도 이 개정의정서를 제정하는 데 크게 기여하였다. 여객선 승객의 이익을 보장하기 위해서는 1974년 협약보다는 보다 강화된 내용의 새로운 국제협약이 필요했기 때문이다.

이 같은 분위기에서 해상여객운송으로 인하여 여객이 입은 피해를 충분히 보전할 수 있도록 하기 위해서는 먼저 가해자인 운송인 측에 대하여 보다 적극적으로 손해배상책임을 물을 수 있는 피해자의 민사법상의 손해배상청구권이 보장되어야

한다는 의견도 적극적으로 제기되었다. 그런데 이러한 민사법상의 손해배상청구권은 그것만으로는 추상적인 피해자의 법률적 지위에 지나지 않는다. 다시 말하면, 제도적으로 가해자의 법률상 손해배상책임을 가중하고, 그 범위를 확대하는 경우에도 법원의 판결이 피해자의 구체적인 배상자력을 담보하는 것은 아니기 때문이다. 따라서 가해자의 배상자력이 충분하지 못하면, 피해자의 보호·구제는 사실상 구두선에 그치게 될 것이다. 또한 가해자에게 상당한 자력이 있다고 하더라도 거액의 손해에 대한 배상책임의 이행으로 기업이 도산하거나 파멸을 가져온다고 하면, 이것 역시 사회·경제적으로 바람직한 일이 아니다.

이런 점에서 볼 때 해상여객운송인의 책임을 강화하여 여객의 지위를 한층 높은 아테네 협약을 수용하는 것이 가해자, 곧 선주 측의 법률적 책임과 함께 그 책임의 이행을 담보하는 책임보험 가입을 강제화 함으로써 피해자에 대한 신속하고 효과적인 구제를 도모하는 지름길이라 할 수 있다. 즉 2002년 개정의정서에 정하고 있는 만큼 피해자인 여객이 보호될 수 있는 방안은 이 협약을 국내법으로 받아들이는 길 밖에 현재로서는 없다.

4) 정부의 업무 증가 요인

2002년 개정의정서는 협약 체결국에게 등록 선주가 가입한 보험 또는 은행보증이나 기타 재정보증에 유효함을 인증하는 증명서를 발급하도록 요구하고 있다. 선박의 등록국이 발급하는 증명서는 협약상의 재정보증의 유지의무를 확보하는 수단으로 인정된 것으로 대상선박이 협약상 요구되는 재정보증을 유지하고 있다는 것을 증명하는 서류이다.¹²²⁾ 따라서 2002년 개정의정서를 수용할 경우 정부는 증명서를 발급하고 관리할 의무가 있다.

현재 한국적 국제여객선은 14척에 불과하므로 정부가 증명서를 발급하고, 관리하여야 할 대상선박이 비교적 적어 이와 관련된 정부의 행정업무는 많지 않을 것으로 예상된다. 다만, 우리나라가 이 개정의정서를 비준하는 경우에는 이 같은 증서를 선박에 비치하지 않은 선박에 대해서는 입항과 출항을 통제해야 하는 업무가 추가된다. 이 같은 업무는 일반적으로 항만국통제의 한 과정에서 수행하면 될 것이다. 따라서 항만국통제업무가 그만큼 늘어나는 셈이다.

122) 증명서의 양식은 2002년 개정의정서의 부록으로 첨부되어 있음.

3. 해상여객운송에 관한 아테네 협약 수용 방안

1) 협약의 수용여건 검토

(1) 현행 상법의 문제 인식

앞에서 검토한 바와 같이, 우리나라 상법(해상편)은 해상여객운송에 관한 아테네 협약을 수용하지 않은 상태이다. 이에 따라 해상여객운송과 관련된 법적책임은 운송인의 총체적 책임제한제도를 규정한 상법 제746조(선박소유자의 유한책임)에 따라 처리되고 있다. 이 조항은 IMO에서 1976년에 제정한 해사채권책임제한협약의 내용을 전면적으로 받아들인 것이다. 물론 우리나라는 이 협약 역시 공식적으로 비준하지 않았다.

상법의 이 규정은 해상여객이 입은 손해를 배상하는 유일한 수단임에도 불구하고, 제도 자체적으로 적지 않은 문제점이 있는 것으로 파악되었다. 또한 우리나라 상법은 제정된 지 이미 40여 년이 경과하였기 때문에 그 동안의 환경변화에 대응하지 못하고 있다는 제도적인 한계를 안고 있는 것으로 보인다. 대체적으로 우리나라 상법은 다음과 같은 문제점을 갖고 있다.

첫째, 운송인의 책임한도액이 지나치게 낮다. 우리나라 상법은 이 부문과 관련하여 1976년에 제정된 해사채권책임제한협약을 수용하였기 때문에 책임한도액이 당시 수준에 고정되어 있다.¹²³⁾ 아테네 협약 2002년 개정의정서의 제정 목적의 하나가 이 같은 책임한도액의 증액에 있다는 점을 유의할 필요가 있다.

둘째, 상법 규정과 보험제도 간에 간극이 있다. 즉 우리나라 상법에 정해져 있는 여객운송인의 책임한도는 선박증서에 기재된 정원×46,666 SDR 또는 2,500만 SDR 가운데 적은 금액으로 한다. 그런데 보험의 경우 1억 5,000만원까지 가입할 수 있으나 사고 발생시 실제 지급하는 금액은 상법의 규정에 따른다.

셋째, 상법은 과실책임주의원칙을 고수하고 있다. 전통적인 손해배상법을 관통하는 기본원칙은 과실책임주의이다. 이 원칙은 과실이 있는 경우에만 책임을 부담하는 것으로, 가해자에게는 유리하다. 그러나 피해자 입장에서는 입증책임을 부담

123) 국제해사기구(IMO)는 이 협약의 책임한도액이 낮은 문제점을 해결하기 위하여 1996년에 개정의정서를 채택하여 그 한도를 46,666 SDR에서 175,000 SDR로 증액하고, 인적손해의 경우 2,500만 SDR로 되어 있는 포괄적 책임한도를 폐지하였음(최재선, “IMO 해사채권 책임제한 협약 개정”, 한국해양수산개발원, 「해양수산정보」, 제806호, 1996. 5. 27).

하기 때문에 그만큼 손해배상에 있어 불리한 원칙이다.

넷째, 운송인의 개별적 책임제도가 없다. 현행 상법이 총체적 책임제한제도를 채택하고 있어, 여객이 적게 승선한 경우에는 사실상 무한책임을 지는 것과 같다. 그 반대의 경우는 법정한도인 46,667 SDR로 책임을 제한하게 되므로 여객선에 승객이 많이 타는 경우 손해배상액이 적어지는 기현상이 빚어질 수 있다.

다섯째, 강제보험의 가입을 의무화하는 규정이 없다. 해운법¹²⁴⁾에는 여객 운송 서비스 제공과 공공복지의 증진을 위하여 필요하다고 인정할 때는 여객운송사업자에게 보험의 가입 등과 같은 사항을 명할 수 있다고 되어 있다. 그러나 이 같은 규정은 현재 하위법령이 없어 사문화된 실정이다.

(2) 손해보상제도의 최근 경향

또한 최근 들어 각종 선박이나 항공기, 열차 등 교통기관의 운행과 관련하여 발생한 피해를 새롭게 해석하고, 이에 따른 손해배상체계도 다시 짜고 있는 것이 일반적인 경향으로 나타나고 있는 점을 눈여겨 볼 필요가 있다.

예컨대, 유류오염사고나 유해위험물의 해상운송에 따른 손해의 경우, 가해자에 대하여 엄격책임, 즉 무과실책임을 부과하는 것은 물론 책임한도액에 해당되는 만큼 보험에 가입하도록 의무화하고 있다. 또한 가해자의 책임을 강화하고 있을 뿐만 아니라 화물이나 특정물질의 수송으로 이익을 얻은 화주에 대해서도 일정한 책임을 분담시키는 경향까지 나타나고 있다.

항공운송분야 역시 예외는 아니다. 항공운송인의 책임관계를 규율하는 몬트리얼 의정서 또한 항공운송인에 대해 무과실책임을 부과하고 있다. 또한 피해승객에 대한 손해보전을 확실하게 도모한다는 차원에서 개별적 책임제한제도를 도입하여 시행하고 있다.

이 같은 움직임은 기본적으로 손해배상책임제도의 기본 틀이 피해자 구제를 강화하는 방향으로 옮겨지고 있기 때문이다. 새로운 위험원이 지속적으로 출현하고, 사고 규모 또한 대형화·거액화하고 있기 때문에 기존의 제도로는 이 같은 변화에 부응할 수 없기 때문이다. 이에 덧붙여 보험제도가 발달함에 따라 가해자가 부담하는 책임을 사회적으로 분산시킬 수 있게 된 점도 피해자 구제를 강화하는 시대적 흐름에 일조를 한 것으로 평가되고 있다.

그러나 우리나라 상법은 현재 선박 및 항공운송분야에서 나타나고 있는 시대적

124) 해운법 제16조 4항

인 흐름을 외면하고 있는 것이 오늘의 모습이다. 따라서 운송여객에 대한 손해배상을 강화한다는 측면에서 우리나라 상법에 새롭게 변화하고 있는 손해배상법의 사조를 반영하는 적극적인 입법외지가 필요한 것으로 판단된다. 특히, 운송인에게 일정한 한도까지 무과실책임을 부과하고, 손해배상을 확실하게 이행하기 위한 강제보험의 가입 의무화, 그리고 개별적인 책임제한제도 등은 우리나라 상법의 현대화를 위해 반드시 도입할 필요가 있다.

(3) 협약 수용 여건의 검토

우리나라에서 아테네 협약의 수용방안을 검토하는 경우, 특히 다음과 같은 네 가지 사항에 대한 고려가 선행되어야 한다. 수용여건이 성숙되지 않은 상태에서, 또는 실익이 별로 크지도 않은데, 국제협약을 받아들이는 경우 이해관계자 등에게 부담을 지우는 것과 같은 부작용이 나타날 우려가 있기 때문이다.

첫째, 우리나라 상법의 개정 필요성이 어느 정도 있느냐 하는 점이다. 위에서 언급한 바와 같이 상법의 해상여객운송제도는 기본적으로 입법취지에 맞지 않게 운용되고 있는 측면이 강할 뿐만 아니라 가해자의 손해배상책임을 제도적으로 담보할 수 있는 장치도 갖추지 못하고 있다. 이런 점을 고려할 때 우리나라 상법의 개정 필요성은 매우 크다고 할 수 있다. 마침 한국해법학회 등에서도 상법(해상편)의 개정작업을 지원하기 위하여 개정시안을 마련하는 등 적극적으로 활동하고 있다. 분위기가 그만큼 성숙되어 있는 것으로 판단된다.

둘째, 피해자 구제를 강화할 사회정책적 필요성이 있느냐 하는 점이다. 대구 지하철 사고 등에서 보는 바와 같이 최근 우리나라에서 잇달아 발생한 대형인명사고의 경우, 사전에 충분한 손해배상제도를 갖추지 못해 해당지역을 재해지역으로 선포하여 문제를 해결하는 경향이 강하게 나타나고 있다. 사건이나 사고가 발생할 때마다 관련제도의 개선을 주장하다가 시간이 지나면, 모든 논의가 흐지부지되는 것이 지금까지 우리나라의 관행이었다. 이 같은 악순환이 되풀이 되는 것을 방지하고, 수요자 중심으로 정책을 변경하는 노력이 필요하다.

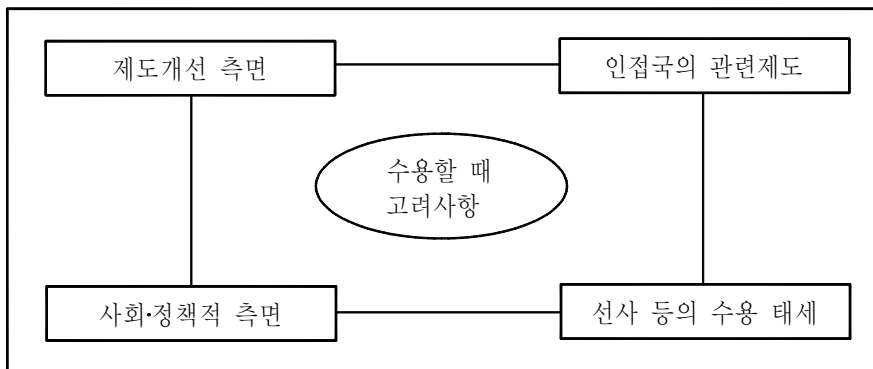
셋째, 국제여객선이 주로 취항하고 있는 인접국의 제도를 고려해야 한다. 2003년 7월 현재 한·일 및 한·중항로 운항 여객선은 모두 28척이다. 이 가운데 국적여객선은 14척으로 한국해운조합의 여객공제 등에 가입한 반면, 중국 및 일본선사는 자국의 보험제도를 활용하고 있다. 문제는 세 나라의 운송인 책임제도가 각각 다르다는 점이다. 우리나라가 아테네 협약을 수용하지 않은 데 비해 중국은 이 협약

의 가입국이다. 일본은 이 협약의 책임한도가 낮아 가입하지 않았으며, 가입보험 한도도 1인당 10억원이다. 3국간 균형을 맞추는 것도 중요하다.

넷째, 새 제도 도입에 따른 선사 등의 수용태세를 확인하는 것도 필요하다. 2002년 개정의정서를 수용하는 경우, 선사들이 부담이 큰 것이 사실이다. 책임한도액이 1974년 아테네 협약보다 8배 정도 인상되었고, 무과실책임제도 도입 및 강제보험의 가입을 의무화하고 있기 때문이다. P&I 등이 협약 제정과정에서 크게 반발한 것도 이런 이유에서 비롯되었다.¹²⁵⁾ 따라서 운송인의 책임이 대폭 강화된 2002년 개정의정서를 여객선운송사업자 입장에서 선뜻 받아들이는 것은 현실적으로 무리일 수 있다. 보험의 인수 여부가 수용의 관건이다.

<그림 5-1>

아테네 협약 수용시 고려사항



한편, 우리나라 외항해운업의 건전한 발전 측면도 검토할 필요가 있다. 상법이 제정될 당시 국제항로에 취항하는 여객선은 한 척도 없었다. 그러나 오늘날에는 이 같은 상황이 급변했다. 한·중수교 및 올림픽 개최, 중국의 경제발전에 따른

125) 지난 해 영국에서 발행된 해운전문지 페어플레이가 보도한 바에 따르면, 영국에 본부를 두고 있는 국제 선주책임상호보험조합(P&I Club International)은 11월 초 국제해사기구(IMO)에서 채택한 여객 및 수하물 손해배상책임협약(2002년 아테네 협약) 후속 대책회의를 갖고, 아테네 협약 2002년 개정의정서에서 여객손해배상책임한도를 대폭 인상하고, 책임보험의 가입 등을 의무화한 것 등에 대하여 깊은 우려를 표시한 것으로 알려졌다. 협약 제정 당시 일부 P&I Club 등 보험사들은 책임한도가 인상되고 기존 제도의 골격이 크게 개정되는 경우, 보험료의 추가적인 인상은 물론 보험의 인수여부에 대해서도 부정적인 견해를 나타낸 바 있는데, 이들은 협약에 규정되어 있는 책임한도를 보험시장에서 인수할 수 있을지 상당히 의문이라며 회의적인 반응을 표시하고, 만약 P&I Club에서 보험 제공을 거절할 경우 어떻게 해야 할지를 생각해야 한다고 주장한 것으로 알려졌다(Fairplay, 2002. 11. 13).

관광객 증가 등으로 한·중 및 한·일항로에 취항하는 선사가 더욱 늘어나고 있다. 해상관광객을 더욱 유치하기 위해서는 양질의 서비스와 함께 국제적 기준에 맞는 법적 장치를 갖추는 것도 중요하다. 우리나라 국제여객선이 취항하는 중국, 일본, 러시아가 우리나라 보다 나은 제도를 갖고 있음을 되새겨야 한다.

2) 협약의 수용 방안

(1) 수용 기본 방향

우리나라 상법을 현대화하고, 제기된 문제점을 해소하는 데는 아테네 협약을 수용하는 것이 최선의 대안인 것으로 평가되고 있다. 다만, 이렇게 하는 경우 어느 정도까지, 어떤 방향에서 협약을 받아들일지나 하는 문제가 있다.

첫째, 상법 등 관련법규를 전면적으로 개편할 것인지, 또는 기존에 나타난 문제점을 보완하는 차원에서 일부 조문의 추가 신설·수정 등 부분적인 개정만 고려할 것인지 결정할 필요가 있다.

둘째, 해상여객운송에 관한 아테네 협약을 수용하는 경우, 1974년 아테네 협약(1990년 개정의정서 포함)을 반영해야 할지 아니면 2002년 개정의정서를 비준해야 하는지를 판단해야 한다.

그런데 이 같은 협약 수용 기본방향을 정립하는 데 관건이 되는 것은 2002년 개정의정서가 국제적으로 언제쯤 발효되는지 여부이다.¹²⁶⁾ 이 개정의정서는 에스 토니아호 사고 등으로 해상여객운송인의 책임을 강화하고, 1990년 개정의정서가 가입국이 거의 없어 사실상 국제협약으로서 실효된 문제점을 해결하는 차원에서 제정되었다. 이와 함께 해상여객운송인의 재정책임을 확보하는 것도 이 협약을 제정한 중요한 이유 중의 하나이었다.

따라서 이 협약은 기존 1974년 아테네 협약보다 상당히 선사, 즉 국제해상여객 운송인의 책임을 높인 것이 특징이다. 다시 말하면, 선사의 책임이 강화되어 피해자에 대한 손해배상에는 크게 기여할 수 있으나, 시행에는 그만큼 부담이 따르는 문제가 있다. 이 같은 요인은 결국 IMO 회원국이 협약의 가입을 주저하거나 서두르지 않는 요인으로 작용할 가능성이 크다는 것을 의미한다. 협약 제정 당시나 채택 이후 선사의 책임을 인수할 P&I 클럽 등 국제보험사 등에서 부정적인 의견을

126) 2002년 개정의정서는 1974년 아테네 협약과 마찬가지로 10개국이 가입한 날로부터 1년이 경과하면 발효됨.

표시한 것도 협약이 빠른 시일 내에 발효를 어렵게 하는 요인이 될 수 있다.

또한 IMO의 손해배상 관련 협약의 경우 채택에서 발효되기까지는 대체적으로 적어도 10년 이상이 걸린 것으로 나타났다. 1974년 아테네 협약의 경우 제정된 지 13년이 경과한 1987년에 발효되었으며, 1976년 해사채권책임제한협약도 발효까지 10년이 걸렸다. 또한 이 협약의 1996년 개정의정서는 아직 발효되지 않은 상태이다. 이 같은 점을 종합적으로 고려할 때 2002년 개정의정서의 경우 조기 발효 가능성은 그렇게 크지 않은 것으로 보인다.

이 같은 사실은 결국 우리나라가 2002년 개정의정서를 지금 가입하기에는 아직 시기적으로 이르다는 것을 의미한다. 또한 2002년 개정의정서를 다른 나라보다 빨리 비준하는 데 따른 특별한 실익도 없다. 따라서 이 보고서에서는 해상여객운송에 관한 아테네 협약의 수용과 관련하여 두 단계 접근방안을 제시하고자 한다.

첫째, 우선 상법 등 관련법규의 개정과 관련해서는 부분적인 개정작업을 진행한 후에 2002년 개정의정서의 발효일정 등을 고려하여 추가적인 개정을 검토한다. 즉 현재 지적된 문제점을 우선적으로 고친 다음에 2002년 개정의정서를 전면적으로 수용하는 것이 바람직하다.

둘째, 1974년 아테네 협약(1990년 개정의정서 포함)과 2002년 개정의정서 가운데, 상법 등의 부분 개정 등에 있어서는 양 협약의 내용을 부분적으로 수용하는 것이 현실적으로 타당한 것으로 판단된다. 1974년 아테네 협약이 현재 국제적으로 발효되어 있지만, 새로운 의정서가 채택된 마당에 30년 전의 협약을 우리나라 상법에 반영하는 것은 시대적인 흐름을 거스르는 것과 다름없다. 따라서 해상여객운송인의 책임한도에 대해서는 1974년 아테네 협약의 1990년 개정의정서에 명시된 한도를 받아들여, 선사 등에 대해 보험가입을 의무화하는 내용은 2002년 의정서를 받아들이는 방식이다.

<그림 5-2>

아테네 협약의 수용방안 검토

단 계	수용협약	개정사항
1단계 : 단기 (부분개정 방안)	1974년 아테네 협약 (1990년 개정의정서)	○ 상법 및 해운법의 개정 - 운송인의 책임한도액 인상 - 개별적 책임제한제도 도입 - 해운법에 보험가입조항신설
2단계 : 장기 (전면개편 방안)	2002년 개정의정서	○ 상법(해상편) 전면 개편 - 운송인의 무과실책임 부담 - 운송인 책임한도 협약수용 - 상법에서 해상편 분리,입법

(2) 부분 개정 방안

① 주요 개정사항

우리나라 상법(해상편)의 해상여객운송과 관련하여 시급하게 개선해야 할 점은 크게 세 가지인 것으로 파악되었으므로 이 같은 사항을 중심으로 개정한다.

첫째, 해상여객운송인의 책임한도를 현행 46,666 SDR에서 175,000 SDR로 증액한다.¹²⁷⁾ 현행 상법의 금액은 1976년 해사채권책임제한협약의 규정에 따른 것으로, 1974년 아테네 협약의 운송인 손해배상 책임한도액과 동일하다. 책임한도액 175,000 SDR은 아테네 협약의 1990년 개정의정서나 1976년 해사채권책임제한협약의 1996년 개정의정서에 규정된 금액과 같다. 인상되는 금액 175,000 SDR을 한화로 환산하면, 2억 7,000만원 정도로, 최근 우리나라에서 발생한 대형 인명사고의 손해배상금과 비슷한 수준이다.

둘째, 상법에 규정되어 있는 여객운송인 손해배상책임의 최고한도 규정을 삭제한다. 즉 현행 상법에 2,500만 SDR로 되어 있는 최고한도 규정을 폐지하게 되면, 1974년 아테네 협약의 개별적인 책임제한제도를 받아들이는 것과 같다. 우리나라 상법의 여객운송인 손해배상책임규정의 근거법이라 할 수 있는 1976년 해사채권책임제한협약의 1996년 개정의정서도 운송인의 여객 1인당 책임한도액을 175,000 SDR로 증액하면서 포괄적 책임제한규정을 폐지하고, 개별적 책임제한제도를 신설하였다.

셋째, 국제해상여객운송인에 대해 강제보험의 가입을 의무화하는 규정을 신설한다. 상법을 개정하여 책임한도를 인상하는 경우에도 국제여객운송인이 실질적으로 손해배상을 감당할만한 자력이 없으면, 이 같은 규정이 사문화될 우려가 크다. 따라서 이 같은 문제점을 담보하는 수단이 강제보험을 가입하도록 하는 방안이다. 다만, 상법보다는 해운법시행령을 개정하여 이 같은 조항을 신설하는 것이 바람직하다. 연안여객운송인과 해상화물운송인과의 관계에서 야기될 수 있는 문제를 간편히 해결할 수 있기 때문이다.

② 개정 관련조문

우리나라 상법을 다음과 같이 개정한다.

127) 김인현, “해상여객운송에 대한 아테네 협약과 상법규정 비교”, 「해상법연구」, 삼우사, 2002. 8. 20, 96면.

현행(746조제1항 1호)	개정(746조제1항 1호)
여객의 사망 또는 신체의 상해로 인한 손해에 관한 채권에 대한 책임의 한도액은 그 선박의 선박검사증서에 기재된 여객의 정원에 4만6천6백6십6 계산단위를 곱하여 얻은 금액과 2천5백만 계산단위에 상당하는 금액중 적은 금액으로 한다.	여객의 사망 또는 신체의 상해로 인한 손해에 관한 채권에 대한 책임의 한도액은 여객 1인당 1십7만5천 계산단위에 상당하는 금액으로 한다.

해운법을 다음과 같이 개정한다.

현행(제16조)	개정(제16조에 제3항 신설)
<p>① 해양수산부장관은 여객운송의 서비스를 제고하고 공공복리의 증진을 위하여 필요하다고 인정할 때에는 여객운송사업자에게 다음의 사항을 명할 수 있다.<개정 1984.8.7, 1993.3.10, 1997.12.13, 1999.4.15></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 내지 9호 생략 4. 보험에의 가입 <p>②삭제<1995.12.29></p>	<p>③ 제1항의 시행에 관한 사항은 해운법시행령에 정하는 바에 따른다.</p>

해운법시행령에 다음 사항을 신설한다.

신설조항(제5조의 3)
<p>① 외항여객운송사업을 영위하는 자는 선박의 운항과 관련하여 발생하는 손해를 배상하는데 필요한 보험(은행의 재정보증 등을 포함한다)에 가입하여야 한다.</p> <p>② 외항여객운송사업을 영위하는 자가 가입하여야 하는 보험의 금액은 상법제746조제1항 1호에 정한 한도에 따른다.</p> <p>③ 해양수산부 장관은 제①항의 규정에 위반한 자에 대하여 그 선박의 항해정지를 명하거나 기타 조치를 할 수 있다.</p>

③ 개정시 고려사항

한편 우리나라 상법의 해상여객운송에 관한 사항을 개정하는 경우에는 같은 조문에 포함되어 있는 다른 규정의 개정도 검토할 필요가 있다. 상법의 이 조항이 앞에서 언급한 바와 같이, 1976년 해사채권책임제한협약을 비준 없이 수용한 것이기 때문에 여객운송인의 책임한도만을 인상하는 경우, 불균형이 초래될 우려가 있

다. 따라서 차제에 상법의 해상화물운송인의 책임 등에 관한 사항도 해사채권책임 제한협약의 1996년 개정의정서에 맞게 고치는 것도 바람직하다.

(3) 전면 개편 방향

① 주요 개정사항

한편, 상법의 전면 개편방안은 2002년 개정의정서의 발효와 비준을 전제로 한 장기적인 과제로 추진하는 것이 바람직하다. 손해배상법의 근간이 되는 과실책임주의에 대한 수정 뿐만 아니라 제5장 해상편을 상법에서 분리하는 내용을 포함하고 있기 때문이다. 이 곳에서 반영되어야 할 사항은 부분 개정사항을 포함하여 다음과 같다.

첫째, 2002년 개정의정서와 같이 국제해상여객운송인에 대해 일정한 책임한도에 대해서는 무과실책임을 부과한다.¹²⁸⁾ 이렇게 하는 경우 사고에 대한 입증책임이 여객에서 운송인에게 옮겨가기 때문에 피해자에 대한 지위가 그만큼 보장된다.

둘째, 책임한도액을 인상한다. 2002년 개정의정서는 해상여객운송인이 부담하는 인적손해배상책임한도를 40만 SDR로 규정하면서, 25만 SDR까지에 대해서는 강제보험의 가입을 의무화하고 있으므로 이를 반영한다.

셋째, 국제여객운송뿐만 아니라 연안여객운송의 경우에도 동일한 규정이 적용되도록 한다. 2002년 개정의정서는 국제여객운송에 대해서만 적용되는 협약이지만, 손해배상에 관한 한 국내외를 구분할 이유가 없기 때문이다.

② 개편 관련사항

상법의 해상편을 전면 개편하는 경우, 두 가지 방안이 검토될 수 있다. 지금과 같이, 해상편을 상법에 포함하는 방안이 있고, 이를 상법에서 분리하여 별도의 법률을 제정하는 방안이 그것이다. 이 문제는 오랫동안 논의된 바와 같이 해상법의 독립성을 인정할 필요가 있는냐 하는 문제와 맥락을 같이 한다. 따라서 이 사항에 관해서는 별도의 논의가 필요한 것으로 판단된다.¹²⁹⁾

또한 IMO에서 선박연료유 보상에 관한 국제협약 및 유해·위험물질 해상운송 책임협약 등을 제정한 바 있어 이를 수용하는 경우 상법 해상편의 적용범위에서

128) 다만, 이렇게 하는 경우 해상화물운송인의 책임관계 등에서 형평성 문제가 일어날 수 있으므로 추가적인 연구가 필요하다.

129) 전통적 해운국인 영국을 비롯하여 우리나라 인접국인 중국 등은 별도로 해상법을 제정하여 시행하고 있음.

빠지게 된다. 다시 말하면, 새로운 협약이 제정되고, 이를 수용하는 경우 상법의 해상편에서 규율하는 대상이 줄어들어 별도의 입법 필요성이 그만큼 커진다고 할 수 있다.

③ 개편시 고려사항

한편, 전면적인 개편을 추진하는 경우에도, 해상화물운송인의 책임과 관련하여 이미 개정의정서가 나와 있고, 현재도 이를 규율하는 새로운 협약의 제정작업이 진행되고 있다는 점을 고려할 필요가 있다. 즉 해상화물운송과 관련하여 운송인의 총체적인 책임관계를 규정한 해사채권책임제한협약의 1996년 개정의정서가 채택되어 있다. 이 협약은 2003년 9월 30일 현재 9개 국가가 비준문서를 기탁하였으므로 1개국이 더 가입하면 발효하게 된다.¹³⁰⁾ 또한 유엔 국제무역법위원회(UNCITRAL)에서 해상화물운송인의 책임에 관한 국제협약을 제정하고 있다.

이 협약은 기존의 헤이그-비스비 규칙과 함부르크 규칙 등을 통합하는 내용과 함께 전자적 운송서류의 도입 등 기존 협약의 시행과정에서 문제점으로 드러난 사항을 해결하고, 전자기술의 발달에 따른 입법의 미비를 보완하는 것을 핵심으로 하고 있다. 따라서 이 협약이 성안되고, 발효되는 경우 우리나라 상법에 대한 개편이 불가피할 것으로 판단된다. 이 같은 사항 역시 해상여객운송인의 책임제도를 장기적인 관점에서 검토할 때 고려해야 할 것이다.

<표 5-4>

유엔 해상화물운송협약(안)의 주요 내용

장 별	주 요 내 용
제1장(총칙)	협약 용어에 대한 정의, 적용 범위 등 규정
제2장(전자적 통신수단 : 전자식 운송증권)	운송인과 송하인의 동의를 전제로 운송증권을 전자적 통신수단 또는 전자적 기록으로 발행·유통시킬 수 있음
제3장(책임기간)	운송인은 송하인에게서 화물을 받을 때부터 수하인에게 화물을 인도할 때까지 발생한 책임을 부담
제4장(운송인의 의무)	운송인은 발항 전, 발항당시, 항해중에 선박의 감항성 유지 의무 및 적하에 대한 무해 처리권을 행사할 수 있음
제5장(운송인의 책임)	운송인은 화물의 손해가 천재지변, 전쟁 등으로 발생한 경우를 제외하고 책임을 부담함. 책임한도액에 대해서는 아직 결정되지 않았으며, 포장당 및 중량기준 유지

130) 이 협약은 10개국이 비준한 날로부터 90일이 경과하면 발효함.

유엔 해상화물운송협약(안)의 주요 내용(계속)

장 별	주 요 내 용
제6장(해상운송에 관한 추가 조항)	화물에 대한 손해가 해상인명 및 재산의 구조, [해상 위험 및 사고, 화재(운송인 고의·과실 제외)] 등으로 발생한 경우 책임을 부담
제7장(송하인의 의무)	송하인은 화물을 운송하기 적합상 상태로 운송인에게 제공해야 하며, 화물에 관한 정보를 제공해야 함
제8장 (운송증권 및 전자적 기록)	운송증권이나 전자적 기록은 송하인이 운송인에 화물을 제공한 때 발행하며, 운송인은 증권 명세에 기록된 내용을 그대로 보장해야 함
제9장(운임)	협약에 따른 운임은 양당사자의 합의가 없는 한 화물 인도시에 지급해야 함
제10장 (수하인에 대한 인도)	운송인은 화물이 최종목적지에 도착한 운송증권에 표시된 바와 같이 수하인이나 증권 소지인 등에 인도해야 함
제11장(운송물 처분권)	송하인은 화물의 운송 도중 운송인에 대해 운송증권의 명세를 변경할 수 있으며, 그로 인한 비용을 부담해야 함
제12장(권리의 이전)	유통 운송증권이 발행된 경우 소지인은 증권에 명시된 권리를 제삼자에게 이전할 수 있음
제13장(제소권)	운송증권에 명시된 권리는 송하인, 수하인, 권리를 정당하게 이전받은 제삼자만이 행사할 수 있음
제14장(제소기간)	운송인의 화물에 대한 책임은 [1년] 이내에 제소 또는 중재를 신청하지 않으면 소멸
제15장(재판관할권)	이 협약에 따른 화물운송에 대한 재판절차는 원고 소재지 법원이나 화물 인도지 등에서 진행할 수 있음
제16장(중재)	양당사자는 서면합의로 운송계약에 관한 분쟁 해결 가능
제17장(공동해손)	해상에서 발생한 공동해손의 분담에 관한 일반적인 규정
제18장 (타협약과의 관계)	이 협약은 해상수화물운송이나 핵물질 운송손해에 관한 기존 협약의 적용을 배제함
제19장 (계약의 자유 제한)	특별한 규정이 없는 한 이 협약에 규정되어 있는 운송인, 송하인, 수하인 등의 책임과 의무의 증감 또는 배제는 무효임

자료 : 유엔 해상화물운송협약(안)에서 정리.

제 6 장 요약 및 정책건의

① 영국 런던에 본부를 두고 있는 유엔 산하 해운전문기구인 국제해사기구(IMO)는 지난 해 해상여객 및 수하물 운송에 관한 아테네 협약 개정의정서(2002년 개정의정서)를 채택하였다. 이 협약은 같은 기구에서 1974년에 제정한 아테네 협약(1974년 아테네 협약)과 비교할 때 여러 가지 점에서 차이점이 있다. 특히 900여 명의 사망자를 낸 로로 여객선 에스토니아 호 전복사고는 이 협약의 제정작업을 촉진하는 계기가 되었다. 이에 따라 이 협약에 담겨 있는 내용이 매우 혁신적인 것이 특징이다.

② 예컨대 이 협약은 외항해상여객운송인이 부담하는 손해배상 책임한도액을 1974년 아테네 협약(여객 1인당 46,666 SDR) 보다 무려 8배 이상 늘어난 40만 SDR로 인상하였다. 이에 그치지 않고 이 협약은 이 금액 가운데, 25만 SDR에 대해서는 해상여객운송인이 강제보험의 가입이나 은행의 재정보증 등을 확보하여 향후 선박사고 등이 일어나는 경우 여객의 손해배상책임을 담보할 수 있도록 하였다.

③ 또한 이 협약은 여객운송에 대한 사고를 선박운항사고(선박충돌, 화재, 좌초 등)와 비선박운항사고(유람선의 식당이나 수영장 등에서의 사고)로 구분한 뒤, 선박운항사고에 대해서는 25만 SDR까지 해상여객운송인이 엄격책임을 부담하는 것으로 하였다. 이 같은 책임원칙은 유류오염사고나 유해·위험물질 해상운송책임 협약 등에서 이미 도입되어 시행되고 있으나 기존 1974년 아테네 협약에는 반영되어 있지 않은 사항이다. 이 조항을 새 협약에 포함한 것은 운송인의 책임을 무겁게 하기 위한 것이다.

④ 이 밖에도 이 협약에서는 선박운항사고로 인적 손해를 입은 여객이 보험사에 대해 보험금을 직접 청구할 수 있도록 하였다. 그리고 협약에서 정한 책임한도액보다 자국의 국내법이 더 높은 액수를 정하고 있는 경우에는 그 조항을 적용하도록 하여 피해자에 대한 강도 높은 보호방안을 강구하고 있다. 소송의 제소기간이 2년에서 5년으로 늘어난 것도 피해자 보호를 염두에 둔 조항이다.

⑤ 이 연구는 이 같은 내용의 2002년 개정의정서가 채택된 것을 계기로 우리나라

라 상법(해상편)의 해상여객운송인 손해배상책임제도를 검토하고, 개선할 점이 있는지를 분석하는데 초점을 맞추었다. 특히 우리나라의 경우 1974년 아테네 협약을 수용하지 않은 상태에서 해상여객운송제도를 시행하고 있기 때문에 국내법률이 국제기준과는 차이가 있을 것이라는 전제하에서 연구에 착수하였다. 그리고 그 문제점을 해결하는 대안으로 해상여객운송에 관한 아테네 협약을 수용하는 방안을 모색하는 것을 연구의 최종목표로 삼았다.

[6] 본격적인 연구에 들어가기 전에 우선 우리나라를 기·중점으로 하는 국제여객선이 어느 정도 운항하고 있는지 확인하였다. 그 결과 2003년 10월 현재 한·중간 12개 항로에 14척의 선박과 ·한일간 7개 항로에 13척의 선박, 그리고 한·러간 1개 항로에 1척 등 모두 28척의 선박이 취항하고 있는 것으로 나타났다. 또한 전체 운항 선박 가운데, 절반에 해당되는 14척이 2000년 이후에 취항한 것으로 조사되었는데, 이는 최근 들어 국제여객선의 운항이 급증하고 있음을 의미한다. 이에 따라 여객선 이용객도 1998년에 53만 8천명에서 2002년 말에는 125만 3천명으로 증가, 연평균 23.5%의 높은 성장세를 시현하고 있다.

[7] 그러나 이와 같이 국제여객선 취항이 늘어나고, 여객수가 급증한 것과 달리 우리나라 상법(해상편)은 제정된 지 40년이 지난 1962년의 규정을 거의 그대로 유지하고 있다. 특히 우리나라 상법이 제정될 당시에는 국제해상여객선이 존재하지 않은 탓에 이에 관한 개념조차 두지 않은 것으로 나타났다. 이에 따라 해상여객에 관한 일반적인 규정을 국제여객운송에 적용하고 있으며, 여객이 휴대하는 화물이나 승용차 등의 운송에 관해서는 해상화물운송에 관한 조항을 준용하고 있어 향후 입법적인 보완이 필요한 것으로 드러났다.

[8] 특히 우리나라 상법(제746조 이하)은 최근 들어 사고 피해자에 대한 보호조치를 한층 강화하고 있는 국제적인 흐름을 제대로 수용하지 못해 여러 가지 제도적인 문제점을 안고 있는 것으로 분석되었다.

첫째, 최근에 제정된 선박운항과 관련된 국제협약이 선박소유자에게 책임제한권을 부여하는 대신 일정한 범위에서 엄격책임을 도입하고 있음에도 우리나라 상법은 과실책임주의원칙을 견지하고 있다.

둘째, 국제해상여객운송인의 손해배상책임한도가 1976년에 제정된 해사채권책임제한협약에 기초를 두고 있어 매우 낮은 수준이다. 한화로 환산하면, 여객 1인당 인적사고의 경우 7천만원 정도에서 손해배상이 이루어질 가능성도 있다.

셋째, 운송인의 여객 1인당 개별적 책임제도를 도입하지 않고 있다. 이 같은 문

제점 때문에 여객이 적게 승선한 경우에는 무한책임을, 그 반대로 대형사고인 경우에는 유한책임을 부담하는 결과가 되어 여객선에 승객이 많이 타면 탈수록 여객은 더욱 불리한 입법적인 모순을 안고 있다.

넷째, 상법과 보험제도 간의 괴리도 심각한 것으로 나타났다. 국제항로에 취항하는 여객선의 경우 한국해운조합의 여객 1인당 1억 5천만원의 여객공제제도에 가입하고 있다. 그러나 이 같은 여객공제와 관계 없이 사고가 발생하는 경우 배상한도는 상법의 책임제한규정에 따르는 문제점도 안고 있다.

다섯째, 해상여객운송인의 강제보험 가입을 의무화하는 수단이 없다. 상법에는 관련 규정이 없으며, 해운법 제16조에 보험 가입을 명할 수 있는 근거가 있으나 이는 행정재량행위에 불과하다.

[9] 이 같은 입법적인 문제점과 흠결을 보완하는 방안으로 이 연구에서는 해상여객운송에 관한 아테네 협약의 수용방안을 검토하였다. 구체적인 대안 제시에 앞서 협약 수용 여건을 4가지 측면에서 분석하였다. 우리나라 상법의 개정 필요성 여부, 피해자 구제를 강화할 사회정책적 필요성 여부, 국제여객선의 취항하고 있는 인접국의 제도, 새 제도 도입에 따른 선사·보험사 등의 수용태세 등이다.

[10] 분석 결과, 새로운 제도를 도입하는 경우 책임한도 등이 높아짐에 따라 선사 등이 추가적으로 부담해야 하는 보험금이 20% 정도 늘어나는 것으로 추정되었다. 그러나 이 같은 수치는 책임한도액이 종전보다 8배 정도 인상된 것에 비교하면 그렇게 크지 않은 것으로 평가된다. 다만, 문제는 2002년 개정의정서를 제정할 당시, 그리고 제정 이후에도 국제 P&I 클럽 등에서 보험인수에 난색을 표시하고 있어 이 점이 향후 협약을 수용하는 데 최대 관건이 될 것으로 보인다.

[11] 또한 우리나라가 이 협약의 수용을 검토하는 경우 2002년 개정의정서의 발효시기도 매우 중요한 요인으로 작용한다. 다른 나라에 앞서 미리 가입하는 경우 실익이 거의 없기 때문이다. 다만, 한 가지 우려되는 점은 국적여객선이 주로 취항하는 중국, 일본, 러시아 등이 1974년 아테네 협약을 가입하고 있거나 이 보다 높은 책임한도를 택하고 있어 우리나라와 차이가 있다는 점이다.

[12] 이 같은 점을 종합적으로 고려하고 검토할 때, 우리나라가 아테네 협약을 수용하는 경우 2단계 접근방법이 최적의 대안인 것으로 판단되었다. 즉 우선 단기적으로는 상법의 문제점을 개정하는 부분개정을 한 다음에, 2002년 개정의정서의 국제적인 발효에 맞추어 상법과 관련규정의 대폭적인 개편이 그것이다.

[13] 부분적인 개정을 하는 경우에는 1) 개별적인 책임제한제도를 도입하는 것을

전제로 2) 인적 손해에 대한 여객 1인당 책임한도액은 종전의 46,666 SDR(1976년 해사채권책임제한협약 규정한도)에서 175,000 SDR(1990년 개정의정서 또는 1996년 해사채권책임제한협약 개정의정서 규정한도)로 증액한 다음, 3) 해운법을 개정하여 외항여객운송사업자에 대해 강제보험의 가입을 의무화하는 조항을 신설할 것을 제안한다. 전면적인 개편을 하는 경우에는 제5장 해상편을 상법에서 분리하여 별도로 입법하는 방안도 아울러 검토할 필요가 있다는 점을 제언한다.

[14] 한편, 우리나라가 2002년 개정의정서를 수용하는 경우 여객운송인의 책임한도가 증액됨에 따라 해상운송인의 보험료 부담이 클 것으로 분석되었다. 따라서 사고 피해자에 대한 지원을 강화한다는 사회정책적 측면에서는 국제여객운항사업자가 가입하는 보험이나 공제에 대해서는 일정한 재정적인 혜택을 주는 방안을 검토할 필요가 있다. 즉 한국해운조합의 공제가입자에 대해서는 정부의 지원율을 상향하는 방안과 25만 SDR 이상의 배상책임에 대해서는 재보험에 가입하는 것이 위험을 분산시키는 방안이 될 수 있다. 또한 P&I 클럽에 가입하는 여객선사에 대해서는 해운조합의 여객공제에서 보상해 주는 한도로 소손해 공제를 설정하는 것도 대안이 될 수 있다.

[15] 마지막으로 이 보고서에서는 해상여객운송인의 책임제도를 개정하거나 개편하는 경우, 같은 조항에 포함되어 있는 해상화물운송인의 책임관계를 규율하는 내용도 함께 개정하는 것이 바람직하다는 의견을 제시하였다. 이와 관련하여 1996년 해사채권책임제한협약 개정의정서가 조만간 발효될 예정이고, 유엔에서 해상화물운송에 관한 협약을 제정하고 있는 등 국제적인 환경이 급변하고 있기 때문이다.

참 고 문 헌

<국내문헌>

- 김인현, “1974년 아테네협약에 대한 2002년 개정의정서 주요내용”, 「해양한국」, 2003. 3.
- 김인현, 「상사법연구」, 제22권 1호, 상사법학회, 2003. 5.
- 김인현, 「해상법연구」, 삼우사, 2002. 8.
- 김인현 · 이운철, “국제해사기구(IMO)제88차 법률위원회 참가보고서”, 「한국해법학회지」 제25권 제1호, 한국해법학회, 2003. 4.
- 목진용, “해상여객 손해배상제도 재정비되어야”, 「해양수산동향」, 제1097호, 한국해양수산개발원, 2003. 3. 24.
- 박용섭, “상법전의 해상여객운송법 개정에 관한 입법론적 연구 - 아테네협약을 중심으로 -”, 「해법 · 통상법」 제9권 제2호, 1997. 12.
- 박용섭, 「해상법론」, 형설출판사, 1994.
- 박용섭, “해상여객운송에 관한 아테네 협약과 해상법의 비교연구”, 「해상 · 통상법」, 제9권 제1호, 한국해사법학회, 1997. 6.
- 박홍근, 「상행위법」, 법문사, 1985.
- 서돈각 · 정완용, 「상법강의(하)」, 법문사, 1996.
- 손주찬, 「상법(상) 및 상법(하)」, 박영사, 2002.
- 손주찬, “해상법(상법 제5편)의 문제점과 개정사항의 검토”, 「한국해법학회지」 제24권 제2호, 한국해법학회, 2002. 11.
- 이균성, “해상법의 개정과 해상운송인의 손해배상책임”, 「한국해법학회지」, 제14권 제1호, 1992. 12. 18.
- 이균성, 「신체계해상법강론」, 해운산업연구원, 1991.
- 이균성, 「해상법 판례연구」, 해운산업연구원, 1989.
- 이원석, 「해상법 · 보험법」, 세영사, 1987.
- 임동철, 「해상법 · 국제운송법 연구」, 진성사, 1990.
- 정완용, “해상법 개정 시안”, 「한국해법학회지」 제25권 제2호, 한국해법학회, 2003. 11.

- 정완용, “국제해법회(CMI) 톨레도 콜로키움 참가보고서”, 「한국해법학회지」 제22권 제2호, 한국해법학회, 2000. 11.
- 중국교통부, 「중화인민공화국 해상법」, 1992. 11.
- 최원범, “해상여객운송계약에 관한 입법론적 연구”, 한국해양대학교 대학원, 석사학위논문, 2002. 2.
- 채이식, 「상법강의(하)」, 박영사, 2003. 2.
- 채이식, “IMO 법률위원회 제80차 회의 참가보고서”, 1999. 11.
- 채이식, “국제여객운송협약(아테네 협약)의 2002년 개정의정서 고찰-성립배경과 주요내용을 중심으로-” 「한국해법학회지」, 한국해법학회, 2003. 4.
- 채이식 · 김인현, “국제해사기구 아테네 협약 개정 외교회의 참가보고서”, 2002. 11.
- 채이식 · 김인현, “국제해사기구(IMO) 제82차 법률위원회 회의의 법적 의의”, 「한국해법학회지」 제23권 제1호, 한국해사법학회, 2001. 4.
- 최기원, 「상법학신론(상)」, 박영사, 1988.
- 최낙정, “해상여객운송계약에 관한 고찰-우리나라 상법과 아테네 협약을 중심으로-” 「해법 · 통상법연구」, 제9권 제2호, 한국해사법학회, 1997.
- 최재선, “IMO 해사채권 책임제한 협약 개정”, 「해양수산정보」, 제806호, 한국해양수산개발원, 1996. 5. 27.
- 최준선, “운송법 개정시안에 대한 고찰”, 「한국해법학회지」 제25권 제2호, 한국해법학회, 2003. 11.
- 해양수산부, “IMO 제83차 법률위원회 결과보고서”, 2001. 11.

<외국문헌>

- Baris Soyer, “Sundry Considerations on Draft Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passenger and their Luggage by Sea 1974”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 33, No. 4, October 2002.
- Christopher Hill, “Maritime Law”, LLP, 1998.
- Craig H. Allen, “Limitation of Liability”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 31, No. 2, April, 2002.
- IMO Doc. LEG 79/4/6 IMO, Report of the legal committee on the work of its eighty-fifth session, 5 Nov. 2002.
- IMO, Focus on IMO, Liability and Compensation, 2003. 9. 24.

LLP, “Merchant Shipping Act 1995”, 2001.

Michal Bundock, Shipping Law Handbook, LLP, 2000.

O. C. Giles, “Chorley and Giles's Shipping Law”, Pitman, 1987.

Patrick J. S. Griggs, “Obstacles to Uniformity of the Maritime Law-The Nicholas J. Healy Lecture-”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 34, No. 2, April, 2003.

Robert Grime, “Shipping Law”, *Sweet & Maxwell(London)*, 1979.

<http://laws.justice.gc.ca/en/M-0.7/tekt.html>, Marine Liability Act, 2003. 8. 9.

西原寛一, 「商行為法(法律學全集 29)」, 1985.

북한 수산업 실태와 남북협력사업 발전방안

2003年 12月 26日 印刷
2003年 12月 31日 發行

編輯兼 李 廷 旭
發行人
發行處 韓 國 海 洋 水 產 開 發 院
서울특별시 서초구 방배3동 1027-4
전 화 2105-2700 FAX : 2105-2800
등 록 1984년 8월 6일 제16-80호

組版・印刷/해항사 393-0836 정가 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물관매센터
Tel : 394-0337, 734-6818