

# 골든로즈호 충돌사건에 있어서의 손해배상청구 전반에 관한 법적 고찰

## The Golden Rose Collision Claims - A Legal Overview

문 병 일\*  
Bay Moon

---

### 〈목 차〉

---

- I. 머리말
  - II. 피해별 손해배상청구
  - III. 선주책임제한과 유리한 재판지
  - IV. 마치면서
- 

**국문초록** : 선박 충돌사고는 선원의 사상, 선박의 손·멸실, 화물의 손·멸실, 어장의 오염손해 등 여러 복합적인 손해를 자주 일으킨다. 이때 과실의 여부나 책임의 범위, 책임액의 산정 등은 어느 법에 따라 결정하게 되는지, 제소는 어느 법원에 할 수 있는지, 책임제한은 가능할 것인지, 채권보전은 가능할 것인지 등을 미리 예측해 보아야 실질적 사고처리에 있어서 손해를 최소화하고 사고 처리를 단순화할 수 있을 것이다.

2007년 5월 12일 골든로즈호와 진성호 충돌사고는 많은 선원들의 사망 및 실종으로 인해 한동안 언론매체의 관심을 모았다. 그리고 사건의 처리와 관련하여 그 동안 전문가뿐만 아니라 비전문가에 의해서도 많이 회자되어 왔다. 이 논문에서는 이 사고와 관련한 선원들의 손해, 화주의 손해, 운송인의 손해, 어민의 오염손해, 침몰선의 제거비용, 유류오염방제비용, 선주의 손해와 각 선주의 책임제한 등과 관련하여 한국, 중국, 일본 등 각 재판지의 입장과 각 준거법의 입장을 비교법적 검토를 통해 손해배상청구 전반에 관해 고찰하였다.

주제어 : 선박충돌, 선주책임제한, 준거법, 재판관할, 골든로즈호, 진성호

---

\* 한국선주상호보험조합 상무이사

**Abstract** : There are many ship-collision cases, in which loss or injury of crew, loss of or damage to vessels, oil pollution damage to marine farms, etc. occurred at a time.

In such cases to minimize the ultimate loss and to ease the case-handling it would be required to figure out in advance as to existence of a fault, extent of responsibility, computation of damages, laws governing them, jurisdictions to submit, right to limit liability, securing the claims, etc.

The collision between the Golden Rose and the Jin Sheng has come in to the spotlight of the public at large quite a while owing to the large number of the crew gone down with the vessel or missed, and the incident has been in everybody's mouth creating many invaluable advices in respect to the way of handling the case.

In the circumstance, the writer took an overview of the above case as to how the case could move differently where different governing laws are applied to and different jurisdictions govern such as of Korea, China, Japan, etc. with respect to the matters of loss of crew, loss of cargo, loss of freight, oil pollution damage, wreck removal costs, oil clean-up costs, loss of shipowners, limitation of liabilities, arrest or attachment of vessel or other property, etc.

**Key Words** : Collision, Limitation of liability, Governing law, Choice of law, Jurisdiction, Golden Rose, Jin Sheng

## I. 머리에

2007년 5월 12일 04시 05분경 중국 바위취안(鯊魚圈)에서 4시 방향의 당진으로 항해하던 제주선적 골든로즈호(Golden Rose)와 중국 남부에서 약 11시 방향의 중국 북부로 항해하던 세인트 빈센트 그레나딘 선적 진성호(Jin Sheng)가 충돌하여 중국 다롄(大連) 남동쪽 약 38마일 해상에 골든로즈호가 침몰하면서 16명의 선원(한국인 7명 포함)이 사망 또는 실종되고 화물이 선박과 함께 수장되는 사고가 발생하였다.

충돌지가 중국의 영해인지 공해인지, 충돌의 원인이나 양 선박 간의 과실비율 등에 대한 검토는 다른 기회로 미루기로 하고 이 글에서는 손해배상청구 전반에 관해 준거법과 재판관할에 따라 사건처리가 어떻게 달리 전개될 수 있는지 한국·일본·중국의 경우를 중심으로 비교 검토하기로 한다.

그런데 이번 사고는 중국해사국(MSA, Maritime Safety Administration)이나 우리나라의 해양안전심판원 등이 조사하게 된다. 이들 조사기관의 조사결과나 심판재결은 가장 권위 있고 공신력 있는 국가기관의 조사 및 심판일 것이어서 민사소송에 중대한 영향을 미칠 수 있으므로 이 조사 및 심판과정에 관련자들은 적극적으로 참여하여야 할 필요가 있다. 그러나 충돌의 원인이나 양 선박 간의 과실비율에 대한 이 심판재결이 나중에 있을 민사소송에서 반드시 결정적 증거가 되는 것은 아니고, 심판이 민사소송이나 화해에 반드시 앞서 진행되는 것도 아니다.

선박충돌로 인한 손해가 발생하면 해당선박의 소유자나 선장뿐만 아니라 영미법이 적용되는 지역의 경우는 해당선박 자체에 대해서도 배상을 청구할(action *in rem*) 수 있다.<sup>1)</sup> 우리 상법 제845조 및 제846조는 선박의 충돌이 선원의 과실로 인하여 발생한 때에는 선박소유자는 피해자에 대하여 배상할 책임이 있다고 규정하고 있다.<sup>2)</sup> 선박소유자가 자신의

1) Dr. Lushington, In The “Volant”(1842) 1W. Rob. 383, Nigel Meeson, *Admiralty Jurisdiction and Practice*, London: LLP, 1993, p. 219.

2) 이는 민법상 불법행위에 있어서의 사용자책임규정에 대한 특칙인데, 민법 제756조는 사용자가 피용자의 선임 및 그 사무감독에 상당한 주의를 한 때 또는 상당한

과실과 무관하게 책임을 지는 것은 선박을 소유하고 있다는 사실 자체로 인한 것이 아니라 충돌 당시 해당선박을 운항하고 있던 사람을 고용하고 있었고, 그 고용을 통해 이익을 얻고 있었다는 사실로 인한 것이다. 따라서 나용선과 같이 선박소유자가 선원을 고용한 경우가 아닐 때에는 선박소유자는 사용자책임을 지지 않는다.<sup>3)</sup>

손해의 인정범위 및 손해액의 산정, 과실의 여부 및 과실비율의 판단 등 실제적 사항에 적용될 준거법과 관련하여 중국은 영해상의 사고는 불법행위지법을, 공해상의 사고는 법정지법을 적용하고 있다.<sup>4)</sup> 그러나 우리나라는 영해상의 사고는 불법행위지법을 적용하나 공해상의 사고는 가해선박<sup>5)</sup>의 선적국법을 적용한다.<sup>6)</sup> 일본의 경우에는 영해상의 사고는 불법행위지법을,<sup>7)</sup> 공해상의 사고는 가해선박과 피해선박의 쌍방의 기국법을 중첩적(重疊的)으로 적용하되 각 기국법이 함께 인정하고 있는 경우 및 효력의 한도내에서 선주의 책임을 인정해야 한다는 雙方旗國法累積適用主義가 통설 및 판례로 되어 있다.<sup>8)</sup> 영국의 경우 공해상의 사고는 법정지법인 영국법을 적용한다.<sup>9)</sup> 이처럼 재판지에 따라 준거법이 달라질 수 있고, 준거법에 따라 과실의 인정여부나 손해액의 인정범위가 크게 달라질 수 있다. 그렇다고 중국이나 한국에서만 재판이 진행되어야 하는 것은 아니고 둘 중 어느 한 곳에서만 진행되어야 하는 것도 아니며 경우에 따라서는 제3국에서도 진행될 수 있고,<sup>10)</sup> 또 동시에 여러 나라에서

주의를 하여도 손해가 있을 경우에는 사용자가 책임지지 않는다고 하고 있으나 상법에서는 아무런 면책조항을 두고 있지 않다. 선원의 고의로 인해 충돌이 발생한 경우에는 상법에 규정이 없으므로 민법의 사용자책임규정이 적용되게 되고, 선원의 선입 및 업무감독에 상당한 주의를 했다면 선주는 책임을 면하게 된다.

3) Christopher Hill, *Maritime Law*(London: LLP, 1989), pp. 140~141.

4) 중화인민공화국해상법 제273조.

5) 쌍방과실 사고에서 누가 가해선박이냐에 대해서는 판례가 없지만, 피고선박을 가해선박으로 보면 된다고 본다.

6) 국제사법 제61조 제2항.

7) 일본 法例(平城 18년 폐지) 제11조 제1항.

8) 일본 高裁判例集 제47권 3호 173K항, 仙台高等裁判所 平城1ネ431(平城 6년 9월 19일) 손해배상청구사건; 지상원, “선박충돌의 손해배상책임법리에 관한 연구”, 박사학위논문, 한국해양대학교, pp. 148~149.

9) Samir Mankabady, *The Law of Collision at Sea*, Amsterdam: North-Holland, 1987, pp. 506~507.

10) 국제사법 제2조 1항은 당사자 또는 분쟁이 된 사안이 대한민국과 실질적 관련

진행될 수도 있다. 게다가 이슈마다 그 이슈가 실체적 사안인지 절차적 사안인지에 따라 준거법이 달라질 수 있는데 아직 구체적 수치가 없지만 이 논문에서는 피해자들의 손해를 중심으로 사건처리 전반에 대해 한국·일본·중국의 법을 중심으로 비교 고찰해 보고자 한다.<sup>11)</sup>

## II. 피해별 손해배상청구

### 1. 양 선박에 관한 정보

충돌사고가 발생한 선박에 대한 정보는 다음과 같다.

M/V Golden Rose

- 선종 : 일반화물선
- 크기 및 건조연도 : 총톤수 3,849톤, 1982년 건조
- 국적 : 한국
- 선급 : KR
- 선체보험자 : 메리츠해상화재보험. P&I Club : Japan P&I
- 등록선주 : 윤성마린(골든로즈호 이외의 선박을 보유하고 있지 않은 것으로 보임)
- 선박관리자 : 부광해운(2척의 선박을 보유하고 있는 것으로 보임)

---

이 있는 경우에 대한민국은 국제재판관할권을 가진다고 하고 있다; 영국은 피고가 영국법원에 소송을 제기하든지 혹은 피고가 영국법원에 복종하기로 동의하면 영국법원은 관할을 갖게 된다고 하고 있다. Samir Mankabady, *Ibid*, pp. 501~502; 공해상에서 국적이 다른 선박 사이의 충돌인 경우, 재판관할권이 두 국가 사이에 경합할 때에는 먼저 소송이 제기된 법정이 재판관할권을 가진다는 원칙(Civil jurisdiction & Judgment Act, 1982 Article 21)을 영국은 *The Linda* 사건(*The Linda*, 1 Lloyd's Law Report, 1988, p. 175)에서 수용하였다. 지상원, 위 전게논문, pp. 145~146.

11) 골든로즈호 충돌사건에 관하여 법적 쟁점을 다룬 논문으로는 김인현, “골든로즈호 충돌사건에서 예상되는 법적쟁점에 대한 소고”(『해사법연구』, 제19권 제2호(2007. 9), p. 215 이하)가 있다.

M/V Jin Sheng

- 선종 : 컨테이너선
- 크기 및 건조년도 : 총톤수 4,822톤, 1996년 건조
- 국적 : St. Vincent and Grenadines.
- 선급 : CCS
- 선체보험자 : unknown. P&I Club : West of England
- 등록선주 : Jin Sheng Shipping(St. Vincent and Grenadines. 이 회사를 등록선주로 한 선박은 진성호 이외에는 없는 것으로 보임)
- 선박관리자 : Lufeng Shipping(중국)(이 회사는 M/V Lu Feng의 등록선주이고, M/V Jin Sheng 이외에 M/V Jin Rong을 관리하고 있는 것으로 보임)

## 2. 골든로즈호 선원에 대한 손해배상

골든로즈호의 선원에 대한 손해배상의 근거는 그 선원이 한국인인지 외국인인지에 따라 달라질 수 있다.

우선 외국인 선원의 경우 재해보상은 고용계약서에서 언급하고 있는 것이 보통이므로 그 내용에 따라 선원유가족은 고용회사를 상대로 청구하면 될 것이다. 고용계약을 근거로 청구하는 경우 이는 법정책임이고 고용선주의 과실여부 또는 선원 본인의 과실여부에 상관없이 100% 보상받게 된다. 물론 그 외국인 선원의 유가족은 승선선주<sup>12)</sup>나 충돌상대선주에 대해 불법행위를 이유로 한 손해배상청구를 할 수 있다. 이 경우 손해배상액이 고용계약에 따른 재해보상액보다 높아질 가능성은 있지만, 상대방의 불법행위를 입증해야 하는 부담이 있고, 입증할 수 있다 하더라도 소송진행에 대한 비용부담이 있으며, 소송이 장기화될 경우에 대한 부담

---

12) 타인을 사용하여 어떤 사무에 종사하게 한 자 및 사용자에게 갈음하여 그 사무를 감독하는 자는, 피용자가 그 사무집행에 관하여 제3자에게 손해를 준 때에는, 그 피용자의 선임 및 감독을 게을리 하지 않았음을 입증하지 못하면, 그 손해를 배상할 책임이 있는데(민법 제756조), 승선선주는 직접 고용자는 아니나 사용자에게 갈음하여 사무를 감독하는 입장에 있다 할 것이어서 사용자책임을 면치 못할 것이다.

도 있다. 불법행위 소송을 할 경우 손해액 중 일실이익은 현재 수익하고 있는 수입을 근거로 계산되게 될 가능성이 높지만 준거법 또는 재판지에 따라서는 사망 전 고통에 대한 위자료나 징벌적 손해배상액이 추가로 계상될 수도 있다.

외국인 선원의 경우 고용계약에 따른 임금이 근로기준법상 또는 선원법상 최저임금에 미치지 못하는 경우가 보통이다. 외국인근로자의 고용 등에 관한 법률은 외국인근로자라는 이유로 부당한 차별적 처우를 금지하고 있다.<sup>13)</sup> 그러나 이 법률은 선원법의 적용을 받는 선박에 승무하는 외국인 선원을 고용한 선박소유자에게는 적용되지 않는다(동법률 제3조 제1항). 선원법은 대한민국선박 또는 국적취득조건부나용선에 적용되므로<sup>14)</sup> 골든로즈호에 승선한 외국인 선원은 선원법의 적용을 받을 수 있다. 그러나 선원법이 적용되는 선원은 대한민국선박이나 국적취득조건부나용선의 소유자에 의해 고용된 선원을 말하므로(동법 제3조 제1호), 외국인 선원은 대한민국선박이나 국적취득조건부나용선에 승선하고 있더라도 그가 외국의 선원관리회사에 의해 고용된 경우에는 선원법이 적용되지 않는다. 또한 앞의 선박의 소유자나 관리자에 의해 고용되어 있으면서도 고용계약서에서 선원의 국적법처럼 외국법을 재해보상의 준거법으로 삼고 있는 경우가 있다. 그러나 우리나라의 강행규정은 외국법이 준거법이 되는 경우에도 적용되게 되므로<sup>15)</sup> 이 경우에도 선원법상의 최저임금규정이 여전히 적용될 수 있다. 선원법이 적용되는 경우, 동법 제54조의 최저임금에 관한 규정이 적용된다. 그런데 해양수산부고시<sup>16)</sup>는 선원의 최저임금액에 관해 규정하고 있는데, 외국인 선원에 대해서는 전국해상산업노동조합연맹과 한국선주협회와의 단체협약으로 최저임금을 달리 정할 수 있도록 하고 있다. 이를 위해 양 단체는 ‘국제선박 단체협약’을 맺고 있으므로 동 단체협약에 적용되는 선박에 승선하는 외국인 선원은 동 단체협약을, 그렇지 않은 자는 앞의 고시를 적용받는 것으로 봐야 할 것이다.

13) 외국인근로자의 고용 등에 관한 법률 제22조.

14) 선원법 제2조 제1항.

15) 국제사법 제7조.

16) 선원최저임금 고시(해양수산부고시 제2006-101호) 제3조 제3항.

한국인 선원의 경우 고용주가 선박관리회사이든지 등록선주이든지 간에 모두가 한국회사이고 선박이 한국적이기 때문에 선원법의 적용을 받게 된다. 한편 사용사업주인 승선선주에 대해서는 법정책임인 선원법상 책임을 묻지 못한다고 보아야 할 것이다.<sup>17)</sup> 선원법상 보상금은 고용선주나 선원 본인의 과실여부에 상관없이 선원에게 산정액을 100% 지급해야 한다. 선원법에서 정하고 있는 재해보상은 사망이 확인된 경우에는 즉시, 행방불명인 경우에는 사고일로부터 1개월이 지나야 사망보상금을 받게 된다.<sup>18)</sup> 선원법상의 재해보상금이 충분치 않다고 생각되는 경우에는 승선선주나 충돌상대선주를 상대로 불법행위를 근거로 한 손해배상을 청구할 수 있는데 이 때 유가족이 안게 될 부담은 앞에서 말한 외국인 선원의 경우와 동일하다.

선원법상의 책임이든 불법행위법상의 책임이든 선주의 보상액이 확정되면 동 금액은 P&I Club 등 선원재해보상책임보험자가 보상하게 된다.

선주가 이 금액을 초과하여 보상을 하고자 하는 경우에는 보험자의 사전승인을 얻어야 하고, 승인 없이 추가로 지급한 금액은 보험 보상되지 아니한다. 한국선주협회와 선원노련 간에 체결된 ‘특별위로금지급협정’<sup>19)</sup>상의 특별위로금규정은 범정보상금에 추가하여 특별위로금을 지급한다고 되어 있으므로 민사소송을 하지 않고 선원법상의 금액으로 합의하는 경우에만 적용되고, 선원이 한국선주협회 소속 선사에 고용되어 있는 경우에만 적용되며, 이 금액의 보험보상 여부는 보험계약내용에 따라 결정될 것이다.

실무적으로는 유가족은 고용선주나 승선선주나 충돌상대선주 중 편리한 곳을 상대로 협상을 시작하되<sup>20)</sup> 유가족 전체가 대표대리인을 세워서 협상하기도 하고 개별적으로 협상하기도 한다. 이 때 선원법상 계산된 금액이든 불법행위법상 계산된 금액이든 금액이 정해지면 우선 양 선주

17) 파견근로자보호 등에 관한 법률 제34조.

18) 선원법 제92조 제2항.

19) ‘주40시간 근로제도 도입에 따른 외항해운산업의 발전적 대응을 위한 노사합의서(2004. 8. 24)’-전국선원노동조합연맹과 한국선주협회가 서명.

20) 상법 제846조 제2항은 충돌사고로 인한 인명손해에 대해서는 양선박의 소유자가 연대하여 책임을 진다고 규정하고 있다.



가 분담하여 합의금을 마련하여 지급하고 후에 양 선박간의 과실비율에 따라서 내부적으로 정산하는 것이 보통이다. 따라서 유가족이 두 선주를 상대로 각각 청구하는 경우는 많지 않을 것이다. 고용주가 일단 합의금을 지급하고 나서 충돌상대선주를 상대로 구상하는 방식은 상대방이 책임 제한할 경우를 생각한다면 신중히 취할 방식이다. 상대방에게 구상하고자 하는 경우에는 유가족과의 합의서에서 상대방도 면책을 시키는 것으로 해야만 구상이 가능하게 된다.

불법행위를 근거로 청구하는 경우에 배상액은 준거법에 따라 달라질 수 있다. 한국인 선원 유가족이 한국선주를 상대로 청구하는 경우 양 당사자가 모두 한국인, 한국회사이고, 사망이 발생한 선박도 한국적이며 항해 목적지도 한국이었으므로 사고발생지가 공해상이라 하더라도 한국법을 적용하는 데는 무리가 없을 것이다. 따라서 손해액은 민법에 따라서 산정되고, 상법에서 정하는 대로 과실비율에 상관없이 피고선주는 손해액의 100%를 일단 배상한<sup>21)</sup> 뒤 충돌 상대선에 대한 구상은 내부적 절차로 남게 된다.

선원법상 보상을 받은 후 다른 선주를 상대로 불법행위청구를 하는 것은 이론상 제약이 없지만 어느 선주도 인명손해에 대한 책임에 대해 선주책임제한을 신청한 경우가 아니라면 통상 합의 과정에서 양 선주를 모두 면책시키는 방식으로 합의를 하기 때문에 실무적으로는 가능하지 않게 된다.

한편 P&I Club은 조합원선지급원칙(Pay to be paid principle; Pay First rule)을 적용하고 있는데, 이는 보험계약자인 선주의 책임이 발생하면 선주가 먼저 이를 지급하고 책임을 해소한 후에야(when discharged from liability) 클럽을 상대로 보상을 청구할 수 있다는 원칙이다.<sup>22)</sup> 따라

21) 상법 제846조 제2항.

22) 제3 피해자가 가해선주가 가입하고 있는 P&I Club에 직접 청구할 수 있는가에 대해서는 각 클럽의 영업소재지 국가 법원의 태도를 보아야 할 터인데, 영국은 직접청구권을 부인하고 있고, 한국과 미국의 태도에 대해서는 김인현, “한국과 미국의 선주책임상호보험조합에서의 직접청구권에 대한 비교법적 연구”(『한국해법학회지』, 228권 제1호, 2006. 4)가 있으며, 그 외에도 박영준, “선주책임상호보험에 관한 연구”(고려대학교 법학박사 학위논문, 2003. 2), 서영화, “해상의 책임보험과 제3자의 직접청구권”(부산지방법원변호사회, 제14호, 1996, p. 75 이하), 최종현, “선박보험과 피해자의 직접청구권”(『보험법연구』, 4, 삼지원, 2002,

서 선원에 대한 보상액이 확정되면 우선 선주가 이를 지급한 후 다시 클럽에 보상을 청구하는 것이 원칙적인 절차이다.<sup>23)</sup> 책임액이 클 때에는 클럽이 선주의 지급을 기다리지 않고 먼저 지급하는 것이 일반적이고 금액이 적은 경우에도 인명손해에 대한 사건에 대해서는 이 원칙을 엄격하게 운용하지 않는 것이 보통이므로 선주의 자금부족으로 인해 유가족이 보상을 받지 못하게 되는 경우는 매우 드물다 하겠다.

또 선원들은 개별적인 연금보험이나 상해보험 생명보험에 가입해 있을 수 있는데, 생명보험에는 중복보험, 초과보험, 대위 등의 논리가 적용되지 아니하므로 이들 보험사로부터의 보험금은, 위에서 언급한 선주의 보상액 산정에 아무런 영향을 미치지 아니하고, 전액 취할 수 있다.

### 3. 골든로즈호 화주의 피해

화주는 먼저 자신이 가입한 적하보험자에게 사고사실을 통보하고 위 부를 통지하면, 적하보험자는 구조가능성 여부 및 구조시 소요될 비용과 구조 후 잔존가액 등을 고려하여 구조여부를 결정하게 된다. 다만 잔존가액의 고저와 상관없이 인양 후 화물이 본래의 목적으로 사용될 수 없는 상태라면 비록 잔존가치가 있다 하더라도 적하보험자는 전손보험금을 지급하여야 한다.<sup>24)</sup> 이 때 전손보험금이 지급되면 잔존물에 대한 권리는 적하보험자에게 이전되고, 더불어 이 손해를 야기한 양 선박의 선주에 대한 화주의 청구권도 적하보험자에게 이전된다.<sup>25)</sup> 화주의 운송인에 대한 청구권은 선하증권상의 화물손상에 대한 준거법에 따라 결정된다. 상법이나 헤이그규칙 또는 헤이그비스비규칙이 적용된다면 충돌로 인한 화물손해는 운송인의 면책사항이므로<sup>26)</sup> 적재선주가 발항 당시 감항능력

p. 114 이하)이 있다.

23) Korea P&I Club Rules 제43조 제1항; UK P&I Club Rule 5.A. Payment First by the Owner; Japan P&I Club Rules 제42조 제1항.

24) 김정수, 『해상보험론 - 이론과 실제 -』, 서울: 박영사, 1989, p. 390.

25) 상법 제681조, 제682조.

26) 상법 제788조 제2항 및 제789조 제2항 제1호; Hague Rule Article 4.2.(a) 및 (c). 선박충돌이 적재선의 항해과실이 기여하여 발생하였다면 제788조 항해과실면

에 대한 주의의무를 해태하지 않았음을 입증하는 한 화주는 적재선주로부터는 보상받지 못한다.<sup>27)</sup> 반면 충돌상대선주를 상대로 불법행위를 근거로 한 손해배상청구를 화주는 할 수 있고, 이는 보험금을 지급한 적하보험자가 대위하게 된다. 적하보험자가 충돌상대선주로부터 손해액 전액을 배상받을 수 있을 것인지는 재판지 또는 준거법에 따라 다를 수 있다. 우리 상법과 중국의 해상법은 충돌로 인해 발생한 인명손해 이외의 손해에 대해서는 충돌상대선주는 각각 자신의 과실비율 만큼만 책임진다고 하고 있다.<sup>28)</sup> 한편 일본의 해상법에는 우리 상법이나 중국의 해상법과 같은 규정이 없고 선박충돌의 경우에도 일본 민법 제709조 및 제719조에 따라 우리나라의 공동불법행위의 경우와 같이 과실비율과 관계없이 제3자에 대해 연대하여 책임을 지게 된다. 다만, 일본은 과실책임주의를 도입하고 있는 1910년 충돌협약<sup>29)</sup> 체결국이어서 관련되는 선박이 모두 체결국 국적일 때에는 협약 제4조의 내용에 따라 제3자에 대해 과실비율만큼만 책임지게 된다.<sup>30)</sup> 미국의 판례는 화주는 충돌상대선주로부터 과실비율과 상관없이 손해액 전액을 일단 배상받을 수 있고 충돌상대선주는 적재선주로부터 내부적으로 과실비율에 따른 구상청구권을 갖게 되는 것으로 하고 있다.<sup>31)</sup>

적하보험자가 화주에게 적하보험금을 지급하는 때는 사고로부터 멀지 않은 시기가 될 터인데 이때까지는 양 선박의 과실비율이 확정되어 있지 않은 것이 보통이다. 그런데 적하보험자는 충돌선주의 과실비율을 입증

책이 적용되고, 기여과실 없이 발생하였다면 제789조 해상고유의 위험 면책이 적용된다.

27) 상법 제787조 및 제788조; Hague Visby Rule Article 4.1

28) 상법 제846조 제1항; 중화인민공화국해상법 제169조.

29) Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels(Brussels, 23 September 1910). 일본은 1914년에 가입.

30) Tetsuro Nakamura of Yoshida & Partners 법률의견(KP&I세미나, 2005. 11. 11).

31) 1876년 *The Atlas*(93 U.S. 302 at pp. 318~319(1976)) 사건에서 대법원은 화주는 충돌상대선주로부터 100% 구상할 수 있다고 판시하였는데, 충돌사건에서 언제나 50대 50으로 과실비율을 정해오던 판례가 1975년 *United States v. Reliable Transfer* 사건에서 비례책임규칙이 처음 도입되었지만 이 판결에서도 화주는 충돌상대선주로부터 100% 구상할 수 있다고 판시하였다. William Tetley, *Marine Cargo Claims*, Montreal: International Shipping Publications, 1988, pp. 631~632.

해야만 충돌상대선주로부터 그만큼 배상을 받을 터인데 제3자인 적하보험자나 화주가 충돌상대선주의 과실비율을 입증하는 것은 불가능에 가깝다 할 것이다. 따라서 적하보험자는 미국법이 적용되는 경우가 아니라면 기대보다 낮은 비율로 합의를 하고 조기에 합의금을 수취할 것인지는 아니면 시간이 걸리더라도 양 선박의 과실비율이 확정될 때까지 기다렸다가 해당비율에 맞춰 배상받을지를 결정해야 한다.

참고로 지금 UN UNCITRAL에서 논의되고 있는 운송법협약<sup>32)</sup>에는 운송인의 화물에 대한 항해과실면책조항이 삭제되어 있는바 이 협약하에서라면 이 사건상 운송인도 충돌로 인한 화물손상에 대해 면책되지 않고 채무불이행책임을 100% 진 다음 충돌선주에 대해 과실비율만큼 구상하게 되어 결국은 자신의 과실비율만큼 책임을 지게 된다.

한편 미국의 판례에서와 같이 충돌상대선주가 100% 배상하게 되면, 그는 다시 상대선의 과실비율만큼 적재선주로부터 구상하게 되고, 적재선주는 자신의 선하증권이나 관련법에 충돌과실면책규정이 있음에도 불구하고 결국은 우회하여 자신의 과실비율만큼 화주에게 배상하게 되는데, 이는 항해과실면책을 규정하고 있는 US COGSA<sup>33)</sup>나 자신이 발행한 선하증권의 취지 및 약정과 맞지 않게 된다. 그래서 선하증권에는 이러한 경우에 대비하여 쌍방과실충돌약관(both to blame collision clause)을 넣고 있는데, 이는 위와 같은 경로로 운송인이 배상을 하게 되면 그 부분에 대해 화주가 다시 운송인에게 환급해 주어 원래대로 운송인이 면책효과를 갖게 해준다는 내용이다. 하지만 미국의 대법원에서는 이 쌍방과실충돌약관도 무효로 판정된<sup>34)</sup> 바 있는데, 선하증권상의 이 약관은 무효로 보고 용선계약상의 동 약관은 유효한<sup>35)</sup> 것으로 본다.<sup>36)</sup>

32) Transport Law, Draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], UNCITRAL.

33) US COGSA §1304[2](a).

34) *United States v. Atlantic Mutual Insurance Co. (Esso Belgium - Nathaniel Bacon)*, 343 U.S. 236, 1952 AMC 659(1952). 화주는 충돌상대선주로부터 언제든지 100% 구상받을 수 있다는 원칙은 여전히 유효하다.

35) *American Union Transport v. USA*, 1976 AMC 1480 at pp. 1484~1485(N.D. Cal. 1976).

36) William Tetley, *Op. cit.*, pp. 631~632.

실무적으로는 미국법과 같은 준거법하에서는 일방이 선주책임제한을 신청하는 경우가 아니라면 화주, 충돌선주 및 적재선주 세 당사자가 모여 합의를 추진하는 것이 보통이다. 만일 충돌상대선주가 책임제한을 신청하면 화주는 제한채권자로서 책임제한절차에 참여하여 배당을 받으면 될 것이다.

#### 4. 골든로즈호 화물 운송인의 손해

운송중인 화물이 침몰한 경우 운송인은 화주에게 운임을 청구할 수 있는가. 선하증권상에 이에 관한 약정이 있으면 이에 따라서, 선하증권상에 그러한 약정이 없거나 선하증권이 발행되지 않았다면 해당 준거법에 따라 그 여부가 결정된다.<sup>37)</sup> 많은 선하증권이 운임약관(Freight Clause)에 ‘화물을 일단 수령하기만 하면 운임은 전액 지급하기로 한다’는 약정을 두고 있다.<sup>38)</sup> 따라서 이 약관이 선하증권상에 있으면 운송중에 화물이 멸실되었더라도 운임은 지급되어야 한다. 반면 선하증권에 위 약정이 없다면 동 선하증권상의 준거법에 따라 결정된다. 우리나라 상법과 일본 상법의 경우 운송의 비율에 따라 현존하는 운송물의 가액의 한도에서 운임을 지급해야 한다고 규정<sup>39)</sup>하고 있다. 운송에 비례한다 함은 운송거리나 기간만을 고려한다는 뜻은 아니고 운송의 난이도·비용·시간·노력 등을 참고하여 결정한다는 뜻이지만, 운송물이 잔존하지 않으면 운임은 못 받게 된다. 선하증권이 발행되지 않았다면 운송계약체결지, 선적지, 양하지, 손해발생지, 운송인의 주사무소 소재지, 화주의 소재지 등을 고려하여 준거법이 결정되게 되고 그 준거법에 따라 비례운임을 받게 될 것인지 알게 될 것이다.

37) 운송은 민법상의 도급의 성질을 갖지만 상법상 독립의 계약유형으로 다루어진다. 이은영, 『채권각론』, 서울: 박영사, 2002, p. 509.

38) 예, 한진해운의 선하증권 제9조 b) full freight and all advance charges shall be considered completely earned on receipt of the Goods by the Carrier, whether the Vessel or the Goods be damaged, lost or not lost, or the journey frustrated or abandoned.

39) 상법 제807조(운송계약의 종료사유) 제2항; 일본 상법 제760조 제2항.

골든로즈호 측에게 운임손실이 발생하면 운송인은 충돌상대선주를 상대로 과실비율만큼 손해배상을 청구할 수 있음은 물론이다.

## 5. 기름오염으로 인한 어민들의 손해

어민들은 기름오염손해에 대해 기름을 배출한 선주에 대해서뿐만 아니라 충돌상대선주에 대해서도 배상을 청구할 수 있다. 우리 상법의 경우 각 선주는 자신의 과실비율만큼만 책임이 있는데 중국법<sup>40)</sup>도 이와 동일하다. 일본법에서는 충돌선박 모두 연대책임을 진다. 준거법은 불법행위지법 또는 손해발생지법인 중국법이 된다. 100% 청구권 인정여부는 실제적 사항이므로 법정지에 상관없이 중국법에 따라 결정된다.

따라서 각 선주는 자신의 과실비율만큼만 책임이 있고, 이는 P&I보험자가 보상한다.

## 6. 침몰선 해역관할 정부의 침몰선 제거비용

침몰선 관할해역 정부는 법령에 따라 침몰당시의 선주로 하여금 침몰선을 제거하거나 선체일부를 절단하게 하여 해당해역의 교통안전을 도모하게 된다. 이 때 이러한 명령을 내리기 위해서는 법령에 그러한 권한이 주어져야만 한다.<sup>41)</sup> 일부만 제거하면 될 것인지 선박 전체를 건져내야 할 것인지는 법령의 목적에 따라 공익과 사익을 비교형량하여 합목적으로 판단하여야 할 것이다. 중국법은 만일 침몰선 선주나 관리자가 제거

40) 중화인민공화국해상법 제169조.

41) 종래에는 행정상 강제집행의 근거와 관련하여 일반행정강제의 원칙 또는 행정의 직권집행설에 의거하여 행정주체에게 명령권을 부여한 법은 또한 동시에 그 의무이행에 관한 근거법이 된다고 보는 것이 일반적이었다. 그러나 오늘날에는 행정상 강제집행은 국민의 기본권에 대한 제한을 수반하므로 실질적 법치주의에 기초하여 별도의 법적 근거가 요청된다. 행정상 강제집행이 행정목적 달성을 위하여 필요하다 하더라도 그것은 국민의 기본권보장을 위하여 법률이 정하는 요건과 절차에 따라서 행해져야 한다. 강현호, 『행정법총론』, 서울: 박영사, 2005, p. 429.

명령을 수행하지 않는 경우 정부가 직접 제거하고 그 비용을 행정대집행 규정에 따라 의무 있는 선주에게 구상할 수 있다고 규정하고 있다.<sup>42)</sup>

다만 선주가 당장 이를 시행하지 않는 경우 정부는 예상비용을 해당선주로부터 보전받을 수 있는 경우를 전제로 행정대집행에 들어갈 것인데, 골든로즈호 선주가 다른 선박을 보유하지 않고 있고 다른 지급보증서를 제공하지도 않는다면 중국정부로서는 쉽게 자신들이 직접 제거하겠다고 나서지 못할 것으로 생각된다. 따라서 관련정부는 특히 단일선박 영세선주의 침몰선을 제거해야만 할 경우에는 조기에 선체보험금을 가압류한 다든가 하여 제거비용 보전조치를 취하여야 할 것이다. 한편 중국의 해상교통안전법은 관리자에게도 침몰선 제거의무를 부과하고 있으나 선박관리자는 대리인에 불과하기 때문에 여기서 관리자란 선박관리자가 아니라 점유자인 나용선자로 해석하여야 할 것이다.<sup>43)</sup> 우리나라는 선박소유자가 제거하도록 하고 있고,<sup>44)</sup> 일본은 선박소유자 및 선박임차인에게 제거의무를 부과하고 있다.<sup>45)</sup>

제거비용은 골든로즈호의 P&I가 보상하지만 이는 조합원선지급원칙에 따라 골든로즈호 선주가 제거비용을 부담했을 때에만 그러하고 선주의 지급보증서를 확보하지 않은 상태에서 중국정부가 제거했을 때는 P&I는 선주가 먼저 지급하지 않는 한 항만당국의 직접 청구에 응하지 않을 것이다.

## 7. 골든로즈호 선주의 손해

골든로즈호 선주의 손해는 선박의 멸실, 멸실에 따른 불가동손실, 선원에 대해 보상을 하게 되면 그 손실, 선원유해 수색을 위한 비용, 화물에 대해서는 면책일 것이나 혹시 배상을 하게 되면 그 손실, 운임을 못 받게 되면 그 손실, 유류오염 제거비용, 어민에 대한 오염손해배상, 침몰선제

42) 중국 해상교통안전법 제40조.

43) Wang Jin & Co 법률의견(2007. 10).

44) 해상교통안전법 제50조의2.

45) 일본 해상교통안전법 제33조 제3항.

거에 따른 비용, 기타 사고처리를 위하여 발생한 비용 등의 잡손실 등이 된다.

선박의 멸실에 대해서는, 선체보험자로부터 전손보험금을 수령하고 나면 침몰선의 잔존가액에 대한 권리와 충돌상대선주에 대한 손해배상 청구권은 모두 선체보험자에게 이전되는데 이를 대위라 한다. 선체보험은 대개 준거법을 영국법으로 하고 있는데, 우리 상법상<sup>46)</sup>으로나 중국해상법상<sup>47)</sup>으로는 보험금을 지급하는 순간 자동적으로 잔존물에 대한 권리와 과실 있는 자에 대한 손해배상청구권이 보험회사에게 이전되어 선주는 청구권 자체를 상실하게 된다. 반면 영국법상으로는 보험회사는 청구권을 대위받을 권리가 있고<sup>48)</sup> 대위될 때까지는 청구권은 여전히 선주에게 있는 것으로 해석한다.<sup>49)</sup> 그래서 손해배상청구는 통상 보험자의 이름이 아닌 선주의 이름으로 청구한다. 청구권을 상실한다는 것은 시효연장의 주체, 소송의 당사자 적격 문제 등과 관련이 있다. 침몰선주 또는 선체보험자의 충돌상대선주에 대한 청구내용은 선체의 사고당시 시장가액 또는 시장가액에서 구조 후 잔존가액을 뺀 후 다시 소요된 구조비용을 더한 금액이 될 것인데, 이에 대해 충돌상대선주의 과실비율만큼 구상하게 된다. 충돌상대선주로부터 선체보험자가 구상한 금액은 선체협회 기간약관(ITC-Hull 1983)의 경우에는 Deductible(자기부담금 또는 손해해공제액)과 상관없이 선체보험자가 보험계약선주에게 지급한 보험금에 달할 때까지 보험자가 차지하게 된다.<sup>50)</sup> 선체보험자가 구조를 결정하는 경우 구조비를 보상하는 조건으로 보험에 가입해 있다면 구조비는 선체보험에서 보상된다.

불가동손실에 대해서는, 통상 보험에 가입하고 있지 않는데, 불가동에

46) 상법 제681조 및 제682조.

47) 중화인민공화국해상법 제252조.

48) Marine Insurance Act 1906 Article 79.

49) J. Kenneth Goodacre, Marine Insurance Claims, London: Witherby & Co, 1996, p. 996.

50) ITC-Hull(1983) Cl.12.3; AHF(American Hull Form)에서는 Deductible을 공동보험으로 보아 회수한 금액을 보험자와 피보험자가 부담한 비율에 따라 나눈다. Robert H. Brown, Marine Insurance Hull Practice, London: Witherby & Co, Ltd., 1993, pp. 989~990.



따른 영업손해는 선주의 손실이 되고, 충돌상대선주와 관련해서는 우리나라의 경우 전손의 경우에도 불가동손실에 대해서 충돌상대선주는 과실비율만큼 책임이 있다.<sup>51)</sup> 중국의 경우 전손으로 인한 수익상실 또는 용선료 상실손해를 인정하되 대체선을 찾는 데 합리적으로 필요한 기간을 인정하고 최장 2개월을 초과할 수 없다고 하고 있다.<sup>52)</sup> 일본과 같이 법정지에 따라서는 전손배상금에 그 선박의 운항이익에 대한 고려가 다 들어가 있다고 보아 전손시에는 불가동손실을 별도로 인정하지 않는 경우<sup>53)</sup>도 있다. 전손시의 불가동손실은 대체선 선박투입이나 매입에 걸리는 시간을 고려하여 정하게 되는데 선종이 흔하고 매매가 자주 일어나는 경우와 선종이 귀하여 그렇지 않은 경우 등을 고려하여 경우에 따라서는 3개월이나 6개월을 인정하는 경우가 있지만 최소한 3개월은 인정된다고 볼 일은 아니다.<sup>54)</sup>

선원에 대한 책임은 청구인과 합의시 통상 양 선주가 모두 면책되는 것으로 합의하고, 합의금은 양 선주가 일단 공동 부담하여 처리하되, 후

51) 대법원 2004. 4. 9. 선고 2001다66314판결 [손해배상(기)]; 대법원 2004. 3. 18. 선고 2001다82507 전원합의체 판결 [손해배상(기)]; 1987년 Lisbon Rule(Rule I.2.(d)); 영국의 경우 전손시 불가동손실에 대해 3개월 정도 인정해야 한다는 판례가 많다(상세는 아래 각주 참조).

52) 중국 최고인민법원 고시 17호(1995. 8. 18), “선박충돌사고의 재산상 손해배상책임에 관한 심리규정” 제10조, <http://lawbooks.com.cn/lawhtm/1995/11675.htm>

53) 위 각주에 언급된 판결 이전의 우리나라 판결; 미국의 경우, 전손시 불가동손실을 인정해주지 않는 판례(*The UMBRIA*, 166 U.S. 404; *Ozanic v. United States*, 165 F.2d 738, 1948 AMC 340(2nd Cir. 1948); *O'Brien Bros., Inc. v. HELEN B. MORAN*, 160 F.2d 502, 1947 AMC 493(2nd Cir. 1947)가 많고, 인정해주는 판례(*DuPont*, 899 F.2d 377(5th Cir. 1990)도 보인다. “Damage to Property Including Vessels and Fixed Structures” written by Michael A. Snyder of Ray, Robinson, Carle, Davies & Snyder and presented to Sixteenth Biennial Tulane Law School Admiralty Law Institute(1997. 3. 13); 일본의 경우, 장래 획득할 수 있는 사용이익도 선박의 교환가치에 포함되어 있다고 볼 수 있기 때문에 선박의 시가를 배상하면 충분하고, 사용이익은 배상할 필요가 없다는 大正15年 富貴丸/大智丸 충돌사건에서 大審院 판결이 있는데, 이는 이후 동 판결은 어선의 경우 대체선을 구입하여 조업할 때까지의 기간에 획득할 수 있는 이익의 상실을 손해로 인정한 最高裁判所 판결(1981. 7. 17)에도 불구하고 여전히 유효한 판결로 지지받고 있다. 保險毎日新聞社, 船舶保險の 査定實務, 保險毎日新聞社: 東京, 昭和61年, pp. 282~283.

54) *The Racine*, 1906, Court of Appeal, UK; *The Empress of Britain*, 1913, UK; *The Liesbosch*, 1933, UK; *The Lloyer*, 1961, UK; 영국의 많은 판례가 전손시 불가동손실을 손해로 인정해주고 있지만 손해액은 그때그때 원상회복원칙(the principle of restitutio in integrum)에 따라 산정해야지 3개월이라고 일률적으로 말해서는 안 된다. Ince & CO 법률의견(1998. 4. 29).

일 내부적으로 정산하기로 한다. 이때 부담하게 된 비용은 모두 P&I보험에서 보상된다. 다만, 선원유해 수색과 관련하여 선주가 지출한 비용이 있다면 합리적인 범위 내에서 충돌상대선주로부터 구상할 수 있을 것이고 구상하지 못한 금액은 자신의 P&I로부터 보상받을 수 있다.

실종 조난자 수색을 언제까지 해야 하는가 하는 문제가 있다. 수색구조협약에 따르면 생존가능성이 없을 때까지 수색해야 하고, 수색종료 여부는 현장구조본부장이 결정한다.<sup>55)</sup> 수난구조법에 따르면 더 이상 구조활동을 계속할 필요가 없다고 인정될 때까지 구조활동을 해야 하고 구조본부장이 종료여부를 결정한다.<sup>56)</sup> 따라서 해당 선주는 현장구조본부장과 협의하여 수색해역을 떠나 항해를 속개할 것인지 결정하는 것이 좋다. 여기서 생존가능성은 실종 당시의 기온, 수온, 조류, 풍파, 육지와와의 거리 등을 종합하여 결정하게 될 것이다. 한편 이스라엘 등과 같은 나라는 유해수색을 수개월간 실시하기도 하는데, 이는 보편적이라 하기 어려울 것이므로 수색비용 전액이 P&I에서 보상된다거나 상대선박으로부터 배상받을 수 있다고 말하기 어렵다.

운송계약은 골든로즈호 선주가 체결했을 수도 있고 정기용선 상태였다면 용선주가 체결했을 수도 있다. 앞에서 언급한 것처럼 선하증권상 운임약관이 잘 되어 있으면 화물이 멸실되었더라도 운임을 화주로부터 받을 수 있을 것이나 그렇지 않은 경우에는 충돌상대선으로부터 과실비율만큼 구상하고 나머지 금액은 운송인의 손실이 된다. 운임손실에 대해서는 보험에 가입하고 있지 않는 것이 일반적이다.

오염이 발생하여 골든로즈호 선주가 유류오염방제업체를 지휘하여 유출된 유류제거에 나섰다면 이에 소요된 모든 비용에 대해서도 충돌상대선에 대해 청구할 수 있고 물론 과실비율만큼 구상하게 된다. 나머지 비용은 자신의 P&I보험에서 보상된다. 유류오염방제업체를 중국정부가 파견한 것이라면 유류유출자인 골든로즈호의 선주가 중국정부의 행정대집행에 대해 전액 보상하여야 한다. 이 유류오염방제비용에 대해 1976년 해사채권협약은 책임제한이 가능한 것으로 규정하고 있으나<sup>57)</sup> 우리 상

55) International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, Article 5. 13.

56) 수난구조법 제15조.

법은 침몰선제거비용채권과 함께 책임제한 배제채권으로 분류하고 있다.<sup>58)</sup> 중국의 해상법은 이 비용에 대해 책임제한이 가능한지 명백하지 않은데, 하급심 법원에 따라서는 인정한 곳도 있고 그렇지 않은 곳도 있으나 책임제한을 인정해야 한다는 것이 다수설이다.<sup>59)</sup> 1976년 협약에서 책임제한채권이 된다 함은 유류오염방제업자에게 계약상의 보수를 덜 줄 수 있다는 의미는 아니다. 방제업무에 대한 보수는 사고후 계약에 따른 채무이니 이는 전액 지불하되 행정당국의 행정대집행에 따른 청구에 대해 책임을 제한한다는 뜻이다.<sup>60)</sup> 만일 행정당국에 이미 비용을 지급하였다면 선주는 자신의 책임제한절차에서 제한채권자로 참가하여 채권비용에 따라 일부를 배당받을 수 있다. 부담한 비용에 대해서는 P&I가 보상하고 충돌상대선주로부터 그 과실비율만큼 구상하게 된다. 일본 해상법은 이에 대해 명문으로 제한채권인지 배제채권인지 규정하고 있지 아니하나 1976년 해사채권협약을 가입할 때에 침몰선제거비용과 유류오염방제비용은 책임제한대상 채권이 아닌 것으로 하였다.<sup>61)</sup> 영국법하에서는 행정당국의 침몰선제거비용이나 유류오염방제비용에 대해 선주는 책임제한하지 못하는<sup>62)</sup> 한편 미국법하에서는 정부나 지방자치단체 등이 지급한 유류오염방제비용에 대해 선주는 책임제한이 가능하다.<sup>63)</sup>

유류오염으로 인해 양식장 등이 손실을 입은 경우 유류유출자인 골든로즈호 선주는 이에 대해 충돌사고에 대한 과실비율만큼 배상책임이 있다. 이때 청구액이 클 경우 선주는 책임을 제한할 수 있다. 과실비율만큼

57) Article 2.1.(d) of 1976 LLMC. 동 협약 제2.1.(d)조 또는 상법 제748조 제4호의 ‘해양사고를 당한 선박 및 그 선박 안에 있거나 있었던 적하 기타의 물건의 인양, 제거…… 등 채권’이란 컨테이너 상자나 거기서 유출된 화물의 인양제거비용을 포함한다.

58) 상법 제748조 제4호.

59) Wang Jing & Co 법률의견(2007. 10).

60) Patrick Griggs and Richard Williams, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, London: LLP, 1991, pp. 18~22.

61) 일본은 1976년 해사채권협약에 가입할 때에 동 협약의 제18조 유보조항을 이용하여 Article 2의 1(d)와 (e)를 적용하지 않는 것으로 유보하였다.

62) Patrick Griggs and Richard Williams, *Ibid.*, p. 22.

63) *Limitation of Liability to U.S. Government for Cleanup Costs under 33 U.S.C. Sec. 1321* 및 *Limitation of Liability to Private, State and Local Government for Cleanup Costs under 46 U.S.C. Sec. 181-189.*

만 책임지므로 상대선으로부터 구상할 일은 없고 부담한 금액은 P&I가 보상한다.

선체보험자가 선박을 구조하지 않고 포기하기로 하고 침몰해역을 관찰하는 관청이 해상교통의 안전을 위해 또는 공유수면의 효율적 이용을 위해 법령에 의거 침몰선을 제거하라고 명령하는 경우, 이 제거책임은 침몰선 선주에게 있으므로 골든로즈호 선주는 위 명령의 근거가 해상교통의 안전을 위한 것이라면 안전한 수심확보에 필요한 만큼 침몰선의 일부를 잘라 내거나 선박 전체를 제거하여야 한다. 이때 그 비용은 P&I보험에서 보상하는데 만일 건져낸 부분에 잔존가액이 있다면 이를 삭감한 비용에 대해 P&I가 보상하게 된다.<sup>64)</sup> 우리 상법상 침몰선 선주는 침몰선 제거비용에 대해 책임제한을 할 수 없지만 충돌상대선주는 이를 먼저 지급한 침몰선주의 청구에 대해 책임제한을 할 수 있다.<sup>65)</sup> 그러나 정부가 행정대집행 규정에 의거 대집행한 뒤 보상을 요구하는 경우에 대해서는 책임제한하지 못한다.<sup>66)</sup> 1976년 해사채권협약은 침몰선제거비용에 대해서도 책임제한을 인정<sup>67)</sup>하고 있지만 체결국이 이를 적용하지 않을 수도 있도록 유보조항을 두고 있다.<sup>68)</sup> 1976년 협약에서 침몰선제거비용에 대해 책임제한을 인정한다 함은 제거업자에 대한 계약상의 보수에 대해 책임제한한다는 뜻이 아니고, 행정대집행한 정부의 구상청구에 대해 책임제한할 수 있다는 뜻이다. 한편 중국법상 선주가 침몰선제거비용에 대해서 책임제한할 수 있는지는 명확하지 않아 1심 법원마다 할 수 있다는 판결도 있고 없다는 판결도 있었으나<sup>69)</sup> 최근 중국 대법원의 ‘섭외상사해

64) Korea P&I Club Rule 제25조 (2)항; Japan P&I Club Rule 제24조 (3)항

65) 대법원 2000. 8. 22 선고 99다9646 사정재판에 대한 이의 공2000.10.15.[116], 1993; 最裁判例集 제39권 3호 899항, 일본 最高裁判所 昭和 57(オ)1210(昭和 60年 4月 26日).

66) 법무부, 상법개정특별분과위원회회의록(II), 1990. 12, pp. 367~374; 영국의 경우에는 행정대집행에 대해 책임제한하지 못한다. Patrick Griggs and Richard Williams, *Op. cit.*, p. 22.

67) Article 2.1.(d) of 1976 LLMC.

68) Article 18.1 of 1976 LLMC.

69) 중화인민공화국 해상법 제한채권을 열거하고 있는 제207조는 침몰선이나 적재된 또는 유출된 화물 등의 제거비용에 대해 협약과는 달리 아예 규정하고 있지 않고 있고 또한 제외채권을 열거하고 있는 제208조도 이에 대해 언급하고 있지 않아 책임제한 여부에 대한 해석이 분분했었다.

사재판실무문제해답'은 책임제한할 수 없다고 적고 있다.<sup>70)</sup> 일본법상 침몰선제거비용은 책임제한채권이 아니다. 미국의 경우 미국정부가 침몰선을 제3자를 통해 제거하고 그 비용을 미국정부가 지급하였을 경우 선주는 그 비용에 대해 책임제한하지 못한다.<sup>71)</sup>

만일 상대선주에 대한 배상책임, 선원에 대한 배상책임, 화주에 대한 배상책임, 오염에 대한 배상책임 등이 선주의 책임제한 금액을 초과하는 경우에는 선주는 책임제한신청을 통해 책임액을 제한할 수 있다.

또한 충돌상대선주도 위에서 언급한 모든 청구에 대해 책임제한을 신청할 수 있다. 따라서 골든로즈호 선주는 어느 법원에 청구소송을 제기할 것인지 즉 재판지를 어디로 할 것인지에 관하여 신중히 고려하여야 한다. 왜냐하면 자신이 책임제한할 경우에는 책임제한금액이 낮은 곳이 좋을 것이고, 상대선이 책임제한하는 경우에는 책임제한금액이 높은 곳이 좋을 것이며, 자신이 오염방제비용이나 침몰선제거비용을 부담하게 되는 경우 이에 대해 책임제한을 인정해주는 곳이 좋을 것이고, 자신의 전손에 따른 불가동손실을 인정해주는 곳이 좋을 것이기 때문이다.

어떤 재판지 또는 준거법은 선주에게는 유리하지만 선주의 보험자에게는 불리한 경우가 있을 수 있는데, 이때에는 보험에 가입해 있지 않은 현명한 선주의 입장에서<sup>72)</sup> 총체적으로 볼 때 선주에게 유리한 결과가 예상되는 재판지 또는 준거법을 택하는 것으로 결정해야 할 것이다.

위와 같은 사항들을 고려한 골든로즈호 선주의 사고처리전략에 대해서는 뒤에서 다시 논하기로 한다.

70) 중국 대법원 발행 '涉外商事海事裁判實務問題解答' 152問.

71) *University of Texas Medical Branch at Galveston v. United States*, 557 F.2d 438(5th Cir. 1977); *Hines, Inc. v. United States*, 551 F.2d 717(6th Cir. 1977) recited from "Handling a Major Casualty: Shipowners' and Shipowners' Attorneys' Response to a Major Collision" written by Lawrence J. Bowles and Robert H. Nicholas, Jr. of Nourse & Bowles and presented to Pacific Admiralty Seminar, 1999. 8. 24.

72) R. J. Lambeth, *Templeman on Marine Insurance*, Avon, UK: The Bath Press, 1986, p. 379.

### Ⅲ. 선주책임제한과 유리한 재판지

#### 1. 진성호의 선주책임제한과 재판지 쇼핑

진성호는 이번 사고로 인해 별 손실이 없는 것으로 보도되고 있지만 상대선인 골든로즈호는 선원 및 화물과 함께 수장되었고, 유류오염손해가 발생했다고 주장되고 있으며 침몰선이 제거되어야 한다고 주장되고 있다. 진성호 선주에게 청구될 손해는 골든로즈호 선원손해, 골든로즈호에 적재되어 있던 화물손해, 골든로즈호 선체손해 및 불가동손실, 유류오염으로 인한 어장손해, 골든로즈호 선주가 지급하게 될 침몰선제거비용 및 유류오염방제비용, 골든로즈호 선주가 지급한 선원유해수색비용 등이 된다. 따라서 진성호 선주는 이번 충돌사고와 관련하여 발생한 모든 청구에 대해 책임제한을 신청할 가능성이 매우 높다. 그런데 책임제한금액은 아래에서 보는 바와 같이 재판지마다 달라질 수 있기 때문에 진성호의 선주는 유리한 재판지를 확보하기 위해 노력할 것이다. 진성호 선주가 어떻게 움직일 것인가에 대한 예측은 골든로즈호 측의 전략방향에 중대한 영향을 미치게 될 것이다.

중국 법원에서 책임제한절차가 진행되는 경우, 중국 법원은 책임제한규정을 절차규정으로 보고 있을 뿐만 아니라 중국의 해상법상 섭외사법규정<sup>73)</sup>은 선주책임제한절차는 법정지법으로 한다고 명정하고 있으므로, 본안의 준거법과 관계없이 책임제한금액은 중국 해상법에 따라 계산된다. 중국 해상법은 1976년 해사채권협약을 바탕으로 하고 있는데, 인적손해책임제한금액은 3,309,739USD가 되고 물적손해책임제한금액은 1,343,849USD가 된다.<sup>74)</sup> 인적손해책임제한금액이 실제 인적손해액보다 적은 경우 그 보상받지 못한 인적손해액 부분은 물적손해책임제한금액

73) 중화인민공화국 해상법 제275조 ‘책임제한은 법정지법에 따른다’.

74) 인적손해에 대한 책임에 대해서는 500톤 333,000SDR. 2,500(3,000-500)톤×500=1,250,000SDR. 1,832(4,832-3,000)톤×333=610,056SDR. 합계 2,193,056SDR. 1SDR=1.50919USD(2007. 6. 22). 따라서 인적손해책임제한금액은 3,309,739USD가 된다. 물적손해에 대한 책임에 대해서는 500톤 167,000SDR. 4,332×167=723,444SDR, 합계 890,444SDR. 따라서 물적손해책임제한금액은 1,343,849USD가 된다.

의 배분에 있어서 다른 물적손해채권과 경합한다.

우리나라 법원에서 책임제한절차가 진행되는 경우에는, 책임제한신청인이 외국인이므로 섭외사건이니 국제사법을 보아야 하고, 우리나라 국제사법은 선주책임제한에 관해서는 선적국법을 적용한다고 하고 있으므로<sup>75)</sup> 선적국인 세인트 빈센트 그레나딘의 책임제한규정이 적용된다. 이 나라는 1957년 선주책임제한협약 체결국인데 이 협약에 따른 책임제한금액은, 인적손해책임제한금액은 1,503,978USD가 되고 물적손해책임제한금액은 486,160USD가 된다.<sup>76)</sup> 인적손해와 물적손해가 같이 발생한 경우에는 위 인적손해책임제한금액을 책임제한금액으로 하되 톤당 2,100금프랑에 해당하는 부분은 오로지 인적손해에 대해서만 지급하고 물적손해에 대해서는 톤당 1,000금프랑에 해당하는 부분에서 지급한다. 인적손해가 충분히 보상받지 못하게 되면 물적손해책임제한금액의 배분에 있어서 물적손해와 경합한다.<sup>77)</sup>

한편 1957년 협약은 침몰선 제거비용에 대해 책임제한을 인정하고 있으나,<sup>78)</sup> 세인트 빈센트 그레나딘은 해당조항을 적용하지 않는 것으로 유보하고 있다.

일본 법원에서 책임제한절차가 진행되는 경우에는, 일본에서는 선주책임제한규정이 절차규정에 속하여 본안의 준거법과 관계없이 일본의 책임제한법령이 적용되므로<sup>79)</sup> 일본이 체결국으로 되어 있는 1976년 해상채권협약에 대한 1996년 개정의정서를 채용한 일본의 ‘선박소유자등의 책임의 제한에 관한 법률’이 적용된다. 이에 따른 책임제한금액은, 인적손해책임제한금액은 6,424,622USD가 되고 물적손해책임제한금액은

75) 국제사법 제60조 제4호.

76) 인적손해에 대한 책임에 대해서는 톤당 3,100금프랑(프랑은 순도 1,000분의 900의 금 65.5밀리그램을 단위로 함)이므로  $4,822\text{톤} \times 3,100 = 14,948,200\text{금프랑}$ . 1SDR=15금프랑(대법원 2005. 5. 6. 자2004마592 결정).

따라서 인적손해책임제한금액은  $996,547\text{SDR} = 1,503,978\text{USD}$ 가 된다.

물적손해에 대한 책임에 대해서는 톤당 1,000금프랑이므로  $4,832 \times 1,000 = 4,832,000\text{금프랑}$

77) Article 3.1.(c) of International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, 1957.

78) Article 1.1.(c) of 1957년 선주책임제한협약.

79) 일본 高裁判例集 제47권 3호 173K항, 仙台高等裁判所 平城1ネ431(平城 6년 9월 19일) 손해배상청구사건.

3,212,764USD가 된다.<sup>80)</sup> 인적손해책임제한금액이 실제 인적손해액보다 적은 경우 그 보상받지 못한 인적손해액부분은 물적손해책임제한금액의 배분에 있어서 다른 물적손해채권과 경합한다.

영국은 책임제한규정을 절차적 사항으로 보아 법정지법을 적용한다.<sup>81)</sup>

한편 진성호 선주는 골든로즈호 선주가 지급한 유류오염방제비용이나 침몰선제거비용에 대해서도 책임제한을 할 수 있을 것이다. 우리나라와 일본 대법원은 난파물을 제거한 선주가 이를 충돌상대선주에게 구상할 때 그 구상채권은 난파물제거채권이 아니어서 책임제한할 수 있다고 한 바 있다.<sup>82)</sup>

위에서 본 바와 같이 책임제한금액만을 기준으로 하면 진성호 선주의 입장에서는 1957년 선주책임제한협약이 적용되게 되는 한국법원에 책임제한신청을 하는 것이 가장 유리한 것으로 보인다. 또한 한국에서 책임제한절차가 개시된다면 예상 피청구액이 책임제한금액을 크게 초과하므로, 진성호 측은 불가동손실이 손해로 인정될 것이지 여부나 양 선박의 과실 비율 정도와 상관없이 편하게 향후 절차를 진행시킬 수 있을 것이다. 진성호 측이 한국의 법원에 책임제한신청을 하게 되면 우리나라 법원은 채권자가 한국회사인 골든로즈호 선주이므로 관할권이 없다고 할 수 없을

80) 인적손해에 대한 책임에 대해서는 2,000톤 2,000,000SDR. 2,822(4,822-2,000)톤×800=2,257,600SDR. 합계 4,257,000SDR. 1SDR=1.50919USD(2007. 6. 22).

따라서 인적손해책임제한금액은 6,424,622USD가 된다.

물적손해에 대한 책임에 대해서는 2,000톤 1,000,000SDR. 2,822(4,822-2,000)톤×400=1,128,800SDR. 합계 2,128,800SDR.

따라서 물적손해책임제한금액은 3,212,764USD가 된다.

81) *Caltex Singapore Pte. Ltd., Caltex Trading Pte. Ltd. and Caltex Services Pte. Ltd. v. BP Shipping Ltd.*, 1996. 1 Lloyd's Rep.286 사건에서 영국 법원은 Dicey and Morris 원칙(A. V. Dicey and J. H. Carlile, *Dicey and Morris on the Conflict of Laws*(ed. Lawrance Collins, 12th ed.), 1993, p. 183)을 들어, 원고는 일단 모든 손해액에 대한 판결을 받은 다음 피고인 선주가 신청한 책임제한을 적용받게 되는 것이므로 책임제한이 원고의 구상액을 산정하거나 권한을 부여하거나 하는 것이 아닌바 책임제한규정은 절차적 사안이고 법정지법이 적용된다고 설시하였다. Z. Oya Ozcayir, *Liability for Oil Pollution and Collisions*, London: LLP, 1999, pp. 375~376.

82) 대법원 2000. 8. 22. 선고 99다9646.9653.9660.9677 판결[사정재판에 대한 의의]; 最裁判例集 제39권 3호 899항, 일본 最高裁判所 昭和 57(オ)1210(昭和 60년 4월 26일).



것이다. 그런데 1957년 선주책임제한협약이 적용된 사건에서, 안개로 시정이 제한된 상태에서 과도한 속력으로 항해하다 충돌한 사건에서 선장에게 레이더 사용법을 숙지시키지 못하고 또 안개 중에는 최고속력으로 항해해서는 안 된다는 충돌예방규칙을 숙지시키지 못한 운항담당임원의 과실을 선박소유자의 과실로 보아 책임제한이 부인된 바 있다.<sup>83)</sup> 또 선박의 항해설비에 결함이 있거나 자격이 부족한 선원을 승선시킨 결과 선박이 불감항상태에 빠지게 되면 이를 선박소유자의 고의 또는 과실로 보아 책임제한이 부인된 적이 있다.<sup>84)</sup> 반면, 1976년 해사채권협약이 적용된 사건에서는 책임제한이 부인된 적이 없었다고 한다.<sup>85)</sup> 이처럼 1957년 협약은 책임제한금액이 적은 반면 책임제한이 부인될 가능성이 있지만, 1976년 협약은 책임제한금액은 많은 반면 책임제한이 부인된 적이 없다는 점을 진성호 선주는 책임제한신청을 위한 재판지 선택시 고려하여야 할 것이다.

## 2. 골든로즈호 선주의 책임제한과 재판지 쇼핑

골든로즈호 측은 한편으로는 청구 또는 구상을 해야 하고 다른 한편으로는 제3자로부터 청구를 받게 되는 데다가 상대방인 진성호 측이나 제3청구인측은 그들대로 유리한 재판지를 찾아 움직일 것이기 때문에 골든로즈호 측의 재판지 선택은 더 복잡하다.

먼저 골든로즈호 측의 손해를 살펴보자. 멸실된 선가는 사고당시의 시가가 될 터인데 요즘 중고선가가 천정부지로 오르고 있으므로 400만 달러 정도 아닐까 추정해본다. 실제 법원에서는 선박매매 전문브로커의 의견이나 최근 매매실적 등을 참조하여 시가를 계산하게 될 것이다. 불가동

83) *The Lady Gwendolen*, 1965, Lloyd's rep. 335, Patrick Griggs, *Op. cit.*, pp. 31~32에서 재인용.

84) 서울민사지법 1987. 7. 16. 선고 87가합116 제12부 판결; *The Dayspring*, 1968, 2 Lloyd's Rep. 204, 송상현·김현, 해상법원론, 서울: 박영사, 1999, p. 141에서 재인용.

85) 중국에서는 책임제한이 부인된 적이 있다는 주장이 있지만(Harry Hirst, "Collision Claims: An Overview", 한국선주협회세미나, 1997. 9, p. 14) 미처 확인하지 못하였다.

손실이 인정된다면 사고당시 용선료가 하루 약 7,000달러 정도였다고 하면 3개월이 인정되면 63만 달러, 6개월이 인정되면 126만 달러이다. 당시 실제로 정기용선 중이었으면 그 용선료가 기준이 될 수 있다. 한편 전손 사고시에는 불가동손실을 인정하지 않는 재판지도 있음을 기억해야 한다. 선원에 대해 합의시 충돌상대선주와 공동으로 부담하지 않아 이에 대해 구상해야 한다면 선원이 16명이니 200만 달러 정도로 개산해 본다. 유류오염제거비용, 침몰선제거비용 및 선원유해수색비용은 정보가 없으니 일단 생략하나 수백만 달러가 청구되었다는 소문이 있다. 화물에 대해서는 면책일 터이니 생략하며, 운임도 받을 수 있다고 보아 생략하면 총 손해액은 약 726만 달러이고, 이 중 물적손해액은 526만 달러, 인적손해액은 200만 달러로 보자.

과실비율을 골든로즈호가 40% 정도 된다고 가정하면(순전히 계산 예를 위해 가정해보는 것일 뿐임) 충돌상대선에 청구해야 할 금액은 물적 손해 315.6만 달러, 인적손해 120만 달러가 된다. 위 손해만 하더라도 충돌상대선의 책임제한절차가 중국 법원이나 한국 법원에서 진행된다면 상대선주의 책임제한금액을 크게 초과하니 상당한 금액을 회수할 수 없게 될 것이지만, 일본 법원에서 책임제한절차가 진행된다면 손해액 전액 또는 거의 전액을 배상받을 수 있을 것이다.

따라서 상대선의 책임제한금액면에서만 본다면 책임제한금액이 가장 높은 일본 법원이 골든로즈호 측에게는 가장 유리하므로 상대선이나 상대선의 자매선을 일본에서 가압류하여 사건과 일본과의 연결요소를 만들거나, 다른 나라에서 가압류를 하거나 미국에서 상대선주의 미화구좌를 억류한 후<sup>86)</sup> 지급보증서를 협상할 때에 상대선주로부터 재판관할을 일본법원으로 할 것을 합의해내는 등 일본 법원에서 상대선주의 책임제한절차가 진행되도록 구상하는 것이 필요하다. 알려진 정보가 맞는다면 진성호는 자매선이 없으므로 어느 나라에서든지 진성호를 가압류하여 거액의 청구를 바탕으로 재판관할을 합의해내는 방법을 생각해볼 필요가 있다. 그런데 우리나라와 일본은 선박가압류 해방공탁으로서 현금만

86) Rule B attachment of Electronic Fund Transfers of the Supplemental Rules for Certain Admiralty and Maritime Claims.

을 인정하는 반면 중국은 은행보증서나 보증보험증서도 인정하고 있고 싱가포르의 법원이 형식을 결정하는 것으로 하고 있다.<sup>87)</sup> 만일 진성호 측에서 가압류 청구액을 공탁해버린다면 가압류를 통한 재판관할 합의 시도는 실패할 수 있다. 진성호를 관리하고 있는 루펑해운(Lufeng Shipping)이 사실상 진성호의 선주인 경우를 가정해볼 수 있는데, 만일 그럴 가능성이 높아 보인다면 루펑해운이 소유하고 있는 선박을 가압류하는 것을 고려해볼 수 있을 것이다. 우리나라 대법원<sup>88)</sup>은 “선박회사인 갑, 을, 병이 외형상 별개의 회사로 되어 있지만 갑회사 및 을회사는 선박의 실제상 소유자인 병회사가 자신에 소속된 국가와는 별도의 국가에 해운기업상의 편의를 위하여 형식적으로 설립한 회사들로서 그 명의로 선박의 적을 두고 있고(이른바 편의치적), 실제로는 사무실과 경영진 등이 동일하다면 이러한 지위에 있는 갑회사가 법률의 적용을 피하기 위하여 병회사가 갑회사와는 별개의 법인격을 가지는 회사라고 주장을 내세우는 것은 신의성실의 원칙에 위반하거나 법인격을 남용하는 것으로 허용될 수 없다” 하여 편의치적선에 대한 가압류를 정식으로 인정한 바 있다. 이는 법인격부인이론을 근거로 하는 것인데 이 이론의 적용은 엄격해야 한다는 주장이 많으므로<sup>89)</sup> 가압류를 추진하는 나라 법원의 이에 대한 태도

87) 문병일, “해상법 개정안에 관한 일 고찰”, 『해사법연구』, 제18권 제2호, 한국해사법학회, 2006. 9. 30, pp. 375~376.

88) 대법원 1988. 11. 22. 선고 87다카1671 판결; 대법원 1989. 9. 12. 선고 89다카678 판결.

89) 대법원 2001. 1. 19. 선고 97다21604 판결, “법인격 부인 이론이란 회사가 외형상 법인의 형식을 갖추고는 있으나 이는 법인의 형태를 빌리는 것에 불과하고 그 실질에 있어서는 완전히 그 법인격의 배후에 있는 타인의 개인기업에 불과하거나 그것이 배후자에 대한 법률적용을 회피하기 위한 수단으로 함부로 쓰여지는 경우, 즉 법인격을 남용하는 경우라면 비록 회사와 배후자가 별개의 인격체라 할지라도 회사의 법률행위로 인한 법적 효과를 개인에게도 부과하는 것으로서 신의성실의 원칙에서 나온 강학상의 이론인데, 이것이 이른바 법인형해론에서 출발한 것을 감안한다면 그와 같은 법인격 남용의 목적을 갖고 있는 배후자가 회사법에서 요구되는 자본충실의 원칙도 무시한 채 오로지 그와 같은 목적으로 신 법인을 설립한 경우에는 그 신 법인에 대하여도 배후자 내지 배후자의 개인기업과 다름없는 구 법인의 법률행위로 인한 법적 효과를 주장할 수 있다고 보는 것이 정의와 형평의 이념에 부합할 것이다”; 서울고법 2004. 12. 16. 선고 2004나12617 판결, “법인격 부인이론은 엄격하게 적용하여야 하는데, ① 사업목적 및 ② 본점소재지가 동일하고, ③ 임원과 주주 등 인적 구성이 동일하거나 거의 동일시될 수 있으며, ④ 물적 구성, 즉 추가 자본납입이 없거나 하는 등 자본충실의 원칙을 현저하게 위배함으로써 법인의 형해화까지 될 정도여야 하며, 또한 ⑤ 법인격의 남용목적이 있었음이 인정되어야 한다”; 1999년 가압류

를 사전에 면밀히 검토한 다음에 추진하지 않으면 부당가압류(Wrongful Arrest, 위법가압류 또는 불법가압류)에 따른 손해배상책임을 지게 될 수도 있음에 유의하여야 한다.

한편 골든로즈호 선주는 자신이 배상책임을 져야 하는 부분도 있으니 이 면에서도 유리한 재판지와 준거법에 대해 검토해봐야 한다.

골든로즈호 선주는 유류오염방제책임을 있고, 유류오염손해에 대해 과실비율만큼 배상책임을 있으며, 침몰선을 제거할 책임이 있다. 동 선박의 선주가 방제작업이나 침몰선제거를 시행하지 않았을 경우 중국정부가 이를 대행한다면 그 비용에 대해 동 선주는 배상할 책임이 있다. 따라서 앞의 세가지 채권과 충돌상대선의 채권 등에 대한 책임을 제한하게 될 것인지 검토하되, 책임제한금액, 제한채권의 종류, 책임제한조각사유 등을 따져서 자신이 책임제한을 신청할 재판지를 결정하여야 한다.

검토를 위해 골든로즈호 선주의 책임제한 금액을 개산해보자.

중국 법원에서 책임제한절차가 진행되는 경우, 이미 설명했듯이 중국 법원은 책임제한규정을 절차규정으로 보고 있고 중국 해상법이 그리 정하고 있으므로 본안의 준거법과 관계없이 책임제한금액은 중국법에 따라 계산된다. 인적손해책임제한금액은 2,815,721USD가 되고, 물적손해 책임제한금액은 1,096,099USD가 되며,<sup>90)</sup> 인적손해책임제한금액이 실제 인적손해액보다 적은 경우 그 보상받지 못한 인적손해액부분은 물적손해책임제한금액의 배분에 있어서 다른 물적손해채권과 경합한다.

또, 중국법은 유류오염방제비용에 대해서는 책임제한을 인정하는 반

협약 논의 당시 어떤 경우에 법인격을 부인할 것인가에 대해 통일하고자 하는 논의가 있었으나, 회사법에 관한 일반원칙이 적용될 일이지 해사법에서 특정할 일이 아니며 충분히 정당한 사유로 단일선박회사가 크게 늘고 있고 그런 회사가 자매선의 가압류를 회피할 목적으로 세워진다고 볼 수도 없으므로 각 법정지법에 맡기기로 하였다. Francesco Berlingieri, *Arrest of Ships*(London: informa, 2006), pp. 180~182; 영국과 홍콩에서는 여러 개의 단일선박회사를 한 회사가 선대로 관리하고 운항한다고 하더라도 사기가 있는 경우가 아니라면 법인격을 부인할 수 없다고 하고 있다. Z. Oya Ozcayir, *Op. cit.*, pp. 421~424.

90) 인적손해에 대한 책임에 대해서는, 500톤 333,000SDR. 2,500(3,000-500)톤×500=1,250,000SDR. 849(3,849-3,000)톤×333=282,717SDR. 합계 1,865,717SDR. 1SDR=1.50919USD(2007. 6. 22).

따라서 인적손해책임제한금액은 2,815,721USD가 된다.

물적손해에 대한 책임에 대해서는 500톤 167,000SDR. 3,349×167=559,283SDR, 합계 726,283SDR. 따라서 물적손해책임제한금액은 1,096,099USD가 된다.

면 침몰선제거비용에 대해서는 책임제한을 인정하지 않고 있다.

우리나라 법원에서 책임제한절차가 진행되는 경우에는 국제사법이 말하고 있는 대로 선박의 국적지 법인 우리나라 상법에 따라 계산하면 된다. 이때의 책임제한금액은 중국에서 책임제한 절차가 진행될 경우와 동일하다. 다만 우리나라 법은 유류오염방제비나 침몰선제거비용에 대해 책임제한을 인정하지 않고 있다.

일본 법원에서 책임제한절차가 진행되는 경우에는, 일본에서는 선주 책임제한규정이 절차규정에 속하여 본안의 준거법과 관계없이 일본의 ‘선박소유자등의 책임제한에 관한 법률’이 적용되는데 이는 1976년 해사채권협약에 대한 1996년 개정의정서를 수용하고 있다. 인적손해책임제한금액은 5,259,774USD가 되며 물적손해책임제한금액은 2,625,387USD가 되고,<sup>91)</sup> 인적손해책임제한금액이 실제 인적손해액보다 적은 경우 그 보상받지 못한 인적손해액부분은 물적손해책임제한금액의 배분에 있어서 다른 물적손해채권과 경합한다.

또, 일본법은 침몰선제거비용 및 유류오염방제비용에 대해 책임제한을 인정하지 않고 있다.

이제 마지막으로 골든로즈호 선주에게 유리한 재판지에 대해 검토해 보자. 만일 충돌상대선이 책임제한을 신청하지 않은 경우라고 가정하면, 중국 법원에 골든로즈호 선주가 책임제한을 신청하는 경우, 선주는 중국 정부가 지급한 유류오염방제비용에 대해 책임제한할 수 있다. 중국 정부의 위 비용은 제한채권이 되어 책임제한절차에서 다른 채권과 함께 경합하여 배당받게 될 것이다. 만일 선주가 현금 등으로 행정당국에 미리 지급한 유류오염방제비용이 있다면 이는 대위채권이 되어 선주는 자신의 책임제한절차에 제한채권자로서 참여하게 되고, 오염손해배상채권 및 충돌상대선주채권 등과 나란히 책임제한기금에서 비율에 따라 배당받게 되어 골든로즈호 선주는 유류오염방제비용의 일부를 회수할 수 있게 된다.

91) 인적손해에 대한 책임에 대해서는 2,000톤 2,000,000SDR. 1,849(3,849-2,000)톤×800=1,479,200SDR. 합계 3,479,200SDR. 1SDR=1.50919USD(2007. 6. 22). 따라서 인적손해책임제한금액은 5,259,774USD가 된다.  
물적손해에 대한 책임에 대해서는 2,000톤 1,000,000SDR. 1,849(3,849-2,000)톤×400=739,600SDR, 합계 1,739,600SDR.  
따라서 물적손해책임제한금액은 2,625,387USD가 된다.

그러나 우리나라 법원에 동 선주가 책임제한을 신청하게 되면, 중국 법원에서의 책임제한금액과 동일한 기금을 조성해야 하는 데도 자신이 지급한 침몰선제거비용은 물론 유류오염방제비용에 대해서도 한 푼도 회수하지 못하게 되므로 일단 우리나라 법원은 중국 법원에 비해 불리한 재판지라 할 수 있다.

반면 일본 법원에 동 선주가 책임제한을 신청하게 되면, 중국 법원이나 한국 법원에 비해 거의 2.5배에 달하는 책임제한기금을 자신이 조성하여야 되고 유류오염방제비용과 침몰선제거비용에 대해서는 회수하지 못한다.

따라서 골든로즈호 선주는 중국에서 책임제한을 신청하면 좋을 것이다. 다만, 어느 한 나라에 소송이 있다고 하여 다른 나라에서는 소송을 할 수 없는 것도 아니고, 여러 나라에 소송이 걸려 있는 경우 한 쪽의 소송을 다른 쪽으로 이송해달라고 할 수도 있으므로 재판지는 유동적이라 할 수 있다.

그런데 현실적으로는 상대선주가 책임제한을 신청할 것이 확실시되고 있다. 한 선주가 책임제한을 신청하면 양 선주의 채권은 과실비율을 고려하여 차감되게 된다. 제3자인 오염손해피해자는 충돌상대선주의 과실비율을 고려한 금액을 제한채권으로 인정받게 된다. 골든로즈호에 적재되어 있던 화물의 화주 역시 과실비율을 고려한 금액을 제한채권으로 인정받게 되며, 골든로즈호 선주는 선박전손금, 불가동손실, 유류오염방제비용, 침몰선제거비용, 선원보상금 등을 총합한 금액에서 충돌상대선주의 총채권을 공제한 잔액을 제한채권으로 인정받게 되고,<sup>92)</sup> 이들 여러 제한채권이 서로 경합하여 상대선주의 책임제한절차상의 책임제한기금에서 배당을 받게 된다.

또한 골든로즈호 선주는 오염손해배상청구액이 거액인 경우 자신 역시 책임제한을 신청할 것을 고려하게 될 터인데, 오염손해 중 골든로즈호의 과실비율만큼의 청구액이 제한채권이 되고, 충돌상대선주의 채권은 잔존하지 않으니 없으며, 중국에서 책임제한을 신청한다면 자신이 행정당국에 지급한 유류오염방제비용 중 상대방의 책임제한절차에서 회수하

92) 상법 제749조; 중화인민공화국해상법 제215조; 일본 ‘船舶所有者等の 責任の 制限に 關する 法律’ 第5條

지 못한 금액을 자신의 책임제한절차에서 제한채권으로 인정받게 될 것이다.

#### IV. 마치면서

충돌사고시 다양한 손해가 다양한 국적을 가진 자들에 의해 발생하게 되면 손해배상청구는 손해가 발생한 나라에서뿐만 아니라 아무 관계없는 제3국에서도 이루어질 수 있는데 이 경우 각 재판지의 입장과 그 때 적용될 준거법에 따라 청구의 결과가 달라질 수 있는바, 골든로즈호 충돌사건을 중심으로 한국·일본·중국의 법원과 준거법에 따른 입장을 비교 검토하여 보았다.

선박충돌로 인한 손해에 대해서는 해당선박의 소유자나 선장이나 영미법지역 같으면 해당선박 자체에 대해 배상을 청구할 수 있다.

선원의 사상에 대해서는 고용선주는 선원법상의 법정책임, 승선선주나 충돌상대선주는 불법행위책임을 지게 된다. 우리나라는 외국인근로자라는 이유로 부당한 차별적 처우를 금지하고 있지만, 선원법이 적용되는 선박에 외국인 선원을 고용한 선박소유자에게는 예외를 인정하고 있고, 선주단체와 선원단체 간에 단체협약을 통해 외국인 선원에 대한 최저임금을 한국인 선원과 별도로 합의할 수 있게 되어 있다.

화물의 손해에 대해 적재선주는 면책이고 충돌상대선주는 과실비율만큼 책임지는 것으로 한국과 중국은 동일하게 규정하고 있지만 일본은 연대책임을 지게 하고 있고, 미국은 화주가 충돌선주로부터 언제든지 100% 구상할 수 있게 하고 있고, 선하증권상의 쌍방과실충돌약관은 무효로 보고 있다.

운임은 충돌로 인해 화물이 멸실된 경우에도 받을 수 있는 것으로 선하증권에 규정하는 것이 보통이지만, 이러한 약관이 없는 경우에 우리 상법은 현존 화물의 가액을 한도로 비율운임을 지급해야 한다고 규정하고 있다. 운송계약은 민법상의 도급계약의 성질을 갖지만 상법상 독립의 계약유형으로 다루어진다.

어민들의 유류오염손해에 대해서는 한국과 중국은 모두 각 선주는 과실비율만큼만 책임진다고 규정하고 있는 반면, 일본은 연대책임을 진다고 규정하고 있다.

유류오염방제 의무는 선주나 나용선자에게 부과하고 있는데, 행정당국에 의한 대집행은 별도의 법적 근거를 필요로 하고 이행의무자의 권익과 공익과를 비교 형량하여 합목적적으로 집행되어야 한다. 중국과 미국에서는 이 비용에 대해 선주의 책임제한을 인정하고 있는 반면 한국·일본·영국은 인정하지 않고 있다. P&I보험에서는 보험계약자가 아닌 제3피해자의 직접청구를 인정하지 않고 있으므로 행정 대집행하는 행정당국은 유류오염방제의 경우나 침몰선제거의 경우 대집행에 앞서 의무 있는 선주나 그 보험자로부터 비용의 지급보증을 받아두는 것이 필요하다.

선박전손시 선주의 불가동손실에 대해서는 우리나라, 중국, 영국은 인정하고 있는 반면 일본과 미국은 전손손해배상액에 운항이익이 이미 고려되어 있다고 보아 인정하지 않는 경향이다.

침몰선제거비용에 대해서는 우리나라, 일본, 중국, 영국, 미국 모두 책임제한을 인정하지 않고 있다.

선박소유자의 책임제한의 준거법에 관해서 우리나라는 선적국법을, 중국과 일본은 법정지법을 적용한다.

위와 같은 사항을 고려할 때 진성호 선주는 중국에서 책임제한을 신청하는 것이 바람직하고, 골든로즈호 선주도 중국에서 자신의 책임제한을 신청하는 것이 유리한 것으로 보이며, 골든로즈호 입장에서는 진성호 선주가 책임제한을 일본에서 하도록 유도하는 것이 유리하다.

자신에게 유리한 법정으로 사건을 끌고 가기 위해선 상대선이나 자매선을 가압류하거나 상대방의 미화계좌를 미국에서 억류할 수도 있고 또는 상대방이 실질적인 선주라고 의심되는 편의치적선을 가압류할 수 있을 터인데 편의치적선의 가압류에 대해 우리 대법원은 법인격부인론 또는 신의성실의 원칙을 들어 이를 인정한 적이 있지만 동 이론의 적용은 엄격해야 한다는 주장도 많고, 영국과 홍콩에서는 이를 허용하지 않고 있는바 신중히 집행하여야 한다.



## 참 고 문 헌

1. 강현호, 『행정법총론』, 박영사, 2005.
2. 김인현, “골든로즈호 충돌사건에서 예상되는 법적 쟁점에 대한 소고”, 『해사법연구』, 제19권 제2호, 한국해사법학회, 2007. 9.
3. 문병일, “해상법 개정안에 관한 일 고찰”, 『해사법연구』, 제18권 제2호, 한국해사법학회, 2006. 9. 30.
4. 법무부, 『상법개정특별분과위원회회의록(II)』, 1990. 12.
5. 송상현·김 현, 『해상법원론』, 박영사, 1999.
6. 이은영, 『채권각론』, 박영사, 2002.
7. 지상원, “선박충돌의 손해배상책임법리에 관한 연구”, 박사학위논문, 한국해양대학교.
8. 保險毎日新聞社, 『船舶保險の 査定實務』, 保險毎日新聞社: 東京, 昭和61年.
9. 중국대법원, “涉外商事海事裁判實務問題解答”, 2006.
10. Christopher Hill, *Maritime Law*, London: LLP, 1989.
11. Francesco Berlingieri, *Arrest of Ships*(London: informa), 2006.
12. Harry Hirst, “Collision Claims: An Overview”, 한국선주협회세미나, 1997. 8.
13. J. Kenneth Goodacre, *Marine Insurance Claims*, London: Witherby & Co, 1996.
14. Lawrence J. Bowles and Robert H. Nicholas, Jr. of Nourse & Bowles, “Handling a Major Casualty: Shipowners’ and Shipowners’ Attorneys’ Response to a Major Collision”, *Pacific Admiralty Seminar*, 1999. 8. 24.
15. Michael A. Snyder of Ray, Robinson, Carle, Davies & Snyder, “Damage to Property Including Vessels and Fixed Structures”, *Sixteenth Biennial Tulane Law School Admiralty Law Institute*, 1997. 3. 13.
16. Nigel Meeson, *Admiralty Jurisdiction and Practice*, London: LLP, 1993.
17. Patrick Griggs and Richard Williams, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, London: LLP, 1991.

18. R. J. Lambeth, *Templeman on Marine Insurance*, Avon, UK: The Bath Press, 1986.
19. Robert H. Brown, *Marine Insurance Hull Practice*, London: Witherby & Co, Ltd., 1993.
20. Samir Mankabady, *The Law of Collision at Sea*, Amsterdam: North-Holland, 1987.
21. William Tetley, *Marine Cargo Claims*, Montreal: International Shipping Publications, 1988.
22. Z. Oya Ozcayir, *Liability for Oil Pollution and Collisions*, London: LLP, 1999.
23. <http://lawbooks.com.cn/lawhtm/1995/11675.htm>
24. Korea P&I Club Rules Book
25. UK P&I Club Rules Book
26. Japan P&I Club Rules Book