

## 국문충돌손해배상책임특별약관의 법적 문제에 관한 고찰

### A Study on Legal Issues of Korean Version Collision Liability Clause

홍성화\*  
Hong, Sung-Hwa

#### 목 차

- I. 서언
- II. 충돌손해배상책임약관의 성립과 특징
- III. 충돌손해배상책임약관의 법적 쟁점사항
- IV. 결어

#### 국문초록

선박충돌은 침몰, 좌초, 좌주, 화재와 같이 5대 해상위험 중의 하나이다. 중앙해양안전심판원이 발표한 최근 5년간(2008년~2012년)의 해양사고 발생현황을 보면 선박충돌이 전체 해양사고 3,612건 중 824건으로 전체 해양사고의 22.8%를 차지하고 있어 선박충돌이 증대한 해양사고의 하나로 파악되고 있다. 선박충돌은 선박의 해양사고 중에서도 자선뿐만 아니라, 상대선박과 관련하여 여러 가지 문제들을 해결해야 하는 경우가 많고, 또한 손해액도 거액이 발생하는 경우가 많다. 따라서 선주는 자신의 선박자체에 발생하는 물적 손해를

논문접수일 : 2014.02.11

심사완료일 : 2014.03.03

게재확정일 : 2014.03.05

\* 법학박사 · 한국해양대학교 해사수송과학부 부교수

보상하는 선체보험(공제)과는 별도로 선주가 선박충돌로 인해 배상할 손해를 보상하는 이른바 충돌손해배상책임보험(공제)에 가입할 필요가 있다. 현재 충돌손해배상책임위험은 내항선의 경우에는 한국해운조합이 제정한 국문형태의 충돌손해배상책임특별약관에 의하여 인수되고 있다. 따라서 이 논문에서는 국문충돌손해배상책임약관을 중심으로 약관해석상의 법적 쟁점사항에 대하여 검토한 후, 이에 대한 개선안을 제시하고자 한다.

주제어 : 선박충돌, 해양사고, 충돌손해배상책임보험(공제), 한국해운조합, 선박공제보통약관, 국문충돌손해배상책임약관

## 1. 서언

해상에서의 선박척수의 증가 및 선박속력의 증가는 선박충돌의 위험성을 점점 증가시키는 요인으로 작용할 뿐만 아니라, 다른 한편으로는 선박충돌로 인한 손해를 엄청나게 발생시키는 요인으로도 작용하고 있다. 선박충돌은 침몰, 좌초, 좌주, 화재와 같이 5대 해상위험 중의 하나이다. 중앙해양안전심판원이 발표한 최근 5년간(2008년~2012년)의 사고종류별 해양사고 발생현황<sup>1)</sup>을 보면 선박충돌이 전체 해양사고 3,612건 중 824건으로 전체 해양사고의 22.8%를 차지하고 있어 선박충돌이 중대한 해양사고의 하나로 파악되고 있다.

선박충돌은 선박의 해양사고 중에서도 자선뿐만 아니라, 상대선박과 관련하

1)

구분	충돌	접촉	좌초	화재 폭발	침몰	기관 손상	조난	시설물 손상	인명 사상	안전운 항저해	기타	계
2008	125	15	32	25	18	145	11	2	17	61	29	480
2009	160	10	43	34	22	253	16	1	21	94	69	723
2010	174	22	64	25	22	236	9	4	33	91	57	737
2011	208	23	64	57	27	261	41	4	82	101	78	946
2012	157	21	53	55	26	178	44	3	57	68	64	726
합계	824	91	256	196	115	1,073	121	14	210	415	297	3,612

출처 : www.kmst.go.kr/statistics(검색일 : 2014년 1월 3일)

여 여러 가지 문제들을 해결해야 하는 경우가 많고, 또한 손해액도 거액이 발생하는 경우가 많다. 따라서 선주는 자신의 선박자체에 발생하는 물적 손해를 보상하는 선체보험(공제)과는 별도로 선주가 선박충돌로 인해 배상할 손해를 보상하는 이른바 “충돌손해배상책임보험(공제)”에 가입할 필요가 있다.

우리나라에서는 충돌손해배상책임보험(공제)과 관련하여 선주가 충돌손해배상책임위험만을 단독으로 충돌손해배상책임보험(공제)에 가입하는 것이 아니라, 선박보험자(공제사업자)가 선박자체의 선체보험(공제)을 인수하면서 추가적으로 충돌손해배상책임위험을 인수하고 있다. 따라서 현재 충돌손해배상책임위험은 주로 외항선의 경우에는 영국의 런던보험자협회가 제정한 영문형태의 협회선박기간보험약관(Institute Time Clause-Hulls; 이하에서 “ITC-Hulls”라고 함) 제8조 “3/4 충돌손해배상책임약관(3/4 Collision Liability Clause)”에 의하여 인수되고 있으며, 내항선의 경우에는 한국해운조합이 제정한 국문형태의 선박공제보통약관의 특약인 “충돌손해배상책임특별약관<sup>2)</sup>”에 의하여 인수

- 2) 1. 조합은 공제가입선박이 타선박과 충돌하여 그 결과 공제계약자가 다음의 손해에 대하여 법적배상책임을 지고 그 손해배상금으로 일정금액을 타인에게 지급한 경우에는 그 금액의 3/4의 비율로 공제계약자에게 보상합니다. 다만 공제계약에서 4/4의 비율로 정하였을 경우에는 이에 따라 보상합니다.
  - 1.1 타선박 혹은 타선박에 있는 재산의 멸실 또는 손상
  - 1.2 타선박 혹은 그 재산의 지면 또는 사용이익의 상실
  - 1.3 타선박 혹은 그 재산의 공동훼손, 구조 또는 계약에 의한 구조
2. 이 약관에 의한 보상은 이 공제계약의 다른 조항에 의한 보상에 추가되는 것으로 간주하여야 하며, 다음의 조항에 따라야 합니다.
  - 2.1 공제가입선박이 타선박과 충돌하고 양선이 과실이 있을 경우에는 일방 또는 쌍방선박의 책임이 법에 의하여 제한을 받는 경우를 제외하고는, 이 약관에 의한 보상은 교차책임주의의 원칙에 따라 충돌결과 공제계약자가 지급해야 하거나, 수취해야 할 상계차액이나 금액을 산출하는데 있어 적정하게 승인된 쌍방의 손해비율에 따른 손해배상액을 해당 선주가 상대방에게 각각 지급하여야 하는 것으로 간주하여 이를 계산합니다.
  - 2.2 이 약관 1. 및 2.에 의한 1회의 충돌당 조합의 배상책임은 어떠한 경우에도 공제가입선박의 선박가액의 이 약관 1.에서 정한 비율을 초과하지 아니합니다.
3. 조합은 서면상 사전승인을 받고 공제계약자가 지출한 소송 또는 책임을 제한하기 위한 절차가 취해졌을 경우에는 공제계약자가 기출하지 않으면 안되는 소송비용을 이 약관 1.에서 정한 비율을 보상합니다.
4. 이 약관은 어떠한 경우에도 공제계약자가 아래 사항에 대하여 지급할 책임이 있거나 그와 관계된 금액까지도 확장 담보하는 것은 아닙니다.
  - 4.1 장애물, 난파물, 적하 또는 기타 물건의 제거 혹은 처분
  - 4.2 타선박 또는 타선박에 적재되어 있는 재물을 제외한 부동산, 동산 그밖의 일체의 물건

되고 있다.

그런데 ITC-Hulls는 모두에서 “이 보험은 영국의 법률과 관습에 따른다.(This insurance is subject to English law and practice.)”라고 하여 영국법준거조항을 두고 있으며, 이에 반해 선박공제보통약관은 제1조 제1항에서 “이 공제계약은 대한민국의 법령에 따릅니다.”라고 하여 한국법준거조항을 두고 있다. 따라서 충돌손해배상책임보험(공제)이 준거법을 달리하는 관계로 동일한 선박 충돌사고가 발생하더라도 선박이 ITC-Hulls에 의하여 보험에 가입되어 있느냐, 아니면 선박공제약관에 의하여 공제에 가입되어 있느냐에 따라서 충돌손해배상책임의 보상여부와 관련한 약관의 해석상에 문제가 발생할 수 있다. 특히 국문충돌손해배상책임특별약관(이하에서 “충돌손해배상책임약관”이라고 함)상의 선박의 개념에 대한 정의문제, 충돌의 개념에 대한 문제, 선지급 조항의 해석 문제 등이 논란이 될 수 있다.

따라서 이 논문에서는 충돌손해배상책임약관을 중심으로 약관해석상의 법적 쟁점사항에 대하여 검토한 후, 이에 대한 개선안을 제시하고자 한다.

## II. 충돌손해배상책임약관의 성립과 특징

### 1. 충돌손해배상책임약관의 성립

#### 가. De Vaux v. Salvador 사건의 발생

De Vaux v. Salvador 사건<sup>3)</sup>은 범선인 La Valeur호와 기선과의 쌍방과실로

4.3 공제가입선박의 적하, 기타 재물 혹은 채무

4.4 인명의 상실/사상 혹은 질병

4.5 부동산, 개인의 재물 또는 기타 어떠한 물건의 오염 또는 오탁(공제가입선박과 충돌한 타선박 또는 타선박에 적재되어 있는 재물을 제외함)

3) (1835), 5 L.J.(K.B.) 134.(R. H. Brown, *Marine Insurance Vol.3, Hull Insurance*, 2th ed., Witherby & Co., Ltd., 1993, p.539; R. J. Lambeth, *Templeman on Marine Insurance-Its*

인한 선박충돌손해에 관하여 La Valeur호의 선주가 상대선주에게 지급한 충돌손해배상금의 상계차액을 자선의 선박보험자로부터 회수하려고 하여 발생한 사건이다. 피보험자가 제소한 이유는 선박의 충돌로 인하여 피보험자가 상대선주에게 불가피하게 지급하게 된 충돌손해배상금은 원래 해상고유의 위험(perils of the sea)에 근거한 손해이기 때문에 선박보험자는 당연히 이에 대하여 보상책임이 있다고 주장하였다. 이에 대하여 Lord Denman은 피보험자의 충돌손해배상금의 지급채무는 해상고유의 위험의 직접적인 또는 불가피적인 결과로써 발생한 손해가 아니라, 국제법상의 중재규정에 근거하여 발생한 손해로 밖에 되지 않기 때문에 선박보험보통약관하에서는 선박보험자에게 보상책임이 없다고 판결<sup>4)</sup>하여 피보험자가 패소하였다. 이 판결로 인해 충돌손해배상금은 결과적으로 통상의 선박보험증권에서는 선박보험자가 담보하지 않는다는 점을 명확하게 하였다.

#### 나. 충돌손해배상책임약관의 제정

충돌손해배상책임약관은 De Vaux v. Salvador 사건의 판결의 결과로 제정되었다. 결국 선박보험증권에 충돌손해배상책임약관을 첨부함으로써 선박보험자가 충돌손해배상책임을 담보하는 것으로 하였다.

De Vaux v. Salvador 사건의 판결의 결과로 다음과 같은 초기 형식의 충돌손해배상책임약관이 선박보험증권에 삽입되었다. 즉 「우리 보험자들은 더욱이 다음과 같이 계약하고 또 약속한다. 상기 선박이 우연한 사고 또는 선장 또는 해원의 과실로 인하여 타선박과 충돌하거나 또는 타선박에 손해를 가하고, 그 결과 피보험자가 서면으로서 보험자의 사전 동의를 얻어 항변을 한 소송에서

*Principles and Practice*, 6th ed., Pitman, 1986, p.391.

4) 미국의 Massachusetts 최고법원에서는 Peters v. Warren Ins. Co.(1838), 3 Sumner's Mass. R. 399; 14 Peters, S. C. R. 99 사건에서 Story 판사는 선박에게 할당된 손해배상금은 충돌의 직접적이며 근접적 결과로 간주해야 하기 때문에 보험자는 보상책임이 있다고 하여 영국의 De Vaux v. Salvador 사건과는 정반대의 판결을 내렸다. 그 후 General Mutual Ins. Co. v. Sherwood(1852), 14 Howard's R. 532 사건에서 미국최고법원은 영국법원의 견해를 채용함으로써 현재는 영국과 동일한 견해를 취하고 있다.

입은 보통법 법원 또는 형평법 법원의 판결에 의하여 또는 판결에 따라 상기 선박 및 그 운임의 가액을 초과하지 않는 금액을 손해배상으로서 지급할 책임을 부담하여 지급하여야 하는 경우에는 우리 보험자들은 상기 배상금액의 3/4을 이 보험증권 기재의 보험금액의 상기 선박 및 그 운임의 가액에 대한 비율로서 부담하고 또 이것을 지급한다. 이때 손해보상을 3/4으로 제한한 이유는 선박이 타선박과 충돌하는 것을 방지하기 위하여 선장 및 선원이 주의 의무를 다할 것을 확보하기 위한 방호책으로 한 것이었다. 그러나 이러한 제한이 충돌의 발생을 방지할 수 있느냐 여부는 의문이다. 위험에 노출된 재산의 가액의 증가와 이에 수반하는 배상책임의 증대는 선주로서는 나머진 1/4을 보험에 가입하는 것이 필요하였다. 이를 위해 전액보상하는 4/4 충돌손해배상책임약관을 사용하거나 또는 선주책임상호보험조합(P&I Club)에 선박을 가입시키게 되었다. 그리고 충돌손해배상책임약관이 처음부터 현재와 같은 내용을 가진 것이 아니라, 법원의 판결을 반영하거나 또는 대처하기 위하여 충돌손해배상책임약관 내에 새로운 규정들이 삽입<sup>5)</sup>되어 발전함으로써 현재의 형식에 이르게 된 것이다.

한편 선박충돌이 대표적인 해상고유의 위험이라는 점은 의문의 여지가 없으며, 선박공제보통약관 제9조 제1항 제1호에서도 “바다, 강, 호수 또는 기타 항해 가능한 수면에서의 고유 위험”을 한국해운조합이 보상하는 손해의 하나로써 규정하고 있다. 따라서 공제가입선박이 타선박과 충돌한 경우, 공제가입선박에 직접적으로 발생한 손해는 당연히 제9조 제1항 제1호에 근거하여 한국해운조합으로부터 보상받을 수 있으나, 타선박에 대한 충돌손해배상책임으로 인한 손해에 대해서까지 한국해운조합으로부터 보상받을 수 있는지 여부가 다툼이 될 수 있다. 이점에 대해 선박공제보통약관 제9조에서 충돌손해배상책

5) 1868년 Xenos v. Fox 사건의 판결의 결과로 소송비용에 대해서도 보상하는 규정이 삽입, 1877년 Simpson v. Thompson 사건의 판결의 결과로 자매선약관이 삽입, 1890년 The London Steamship Owners' Mutual Insurance Association v. The Grampian Steamship Co. 사건(The Balnacraig호 사건)을 계기로 보험자가 보상하는 배상금의 결제방법으로 교차책임방식을 취하는 규정이 삽입, 1864년 Taylor v. Dewar 사건 및 1900년 Burger v. Indemnity Mutual Marine Assurance Co. 사건을 계기로 각종의 충돌배상책임면책규정이 삽입되었다.

임은 한국해운조합이 보상하는 손해로써 규정하고 있지 않기 때문에 기본적으로 충돌손해배상책임으로 인한 손해에 대해서는 한국해운조합으로부터 보상받을 수 없음은 명백하다.

그러나 공제가입선박의 선주는 공제가입선박 자체에 대한 위험담보뿐만 아니라, 동시에 선박충돌로 인한 손해배상책임에 의한 손해의 보상을 당연히 희망할 것이며, 이러한 욕구를 충족시키기 위해 제정된 것이 국문형태의 충돌손해배상책임약관이다.<sup>6)</sup> 이 충돌손해배상책임약관은 공제계약시에 가입여부를 선박공제증권에 명시적으로 밝히도록 되어 있기 때문에 만약 충돌손해배상책임약관에 미가입한 경우에는 충돌손해배상책임으로 인한 손해에 대해서는 전혀 보상받을 수 없다는 점에 유의할 필요가 있다.

## 2. 충돌손해배상책임약관의 특징

선박보통공제약관 제9조 제1항 제1호에서 보상하는 손해에 추가하여 충돌손해배상책임약관에 가입한 경우 한국해운조합은 충돌손해배상책임이라는 추가적인 손해를 보상<sup>7)</sup>하는 것이기 때문에 충돌손해배상책임약관의 성질은 보충계약의 특징을 가진다.

공제가입선박이 타선박과 충돌한 결과, 공제가입선박 자체에 발생한 물적 손해는 직접손해이기 때문에 당연히 선박보통공제약관 제9조 제1항 제1호에 의하여 보상받을 수 있다. 그러나 공제가입선박이 타선박의 선주 또는 타선박의 하주에 대하여 지급할 충돌손해배상금은 공제가입선박 자체의 물적 손해

6) 한국해운조합이 1958년에 선박공제사업을 시작한 이래 1963년 이후 시중보험사와 동일하게 ITC-Hulls를 준용하였으나, 1993년 단독인수 공제계약에 대해서는 공제계약자의 알권리를 충족할 수 있도록 국문선박공제약관을 사용하였으나, 2000년 이후 단독인수 선박이 증가함에 따라 ITC-Hulls와 한국해운조합의 국문선박공제약관이 준거법 및 담보범위 등이 상이하여 보상범위의 차이가 발생하는 등 문제점이 대두되어 국문선박공제약관을 2006년말에 전면적으로 개정하였는데, 이 개정작업을 할 때 ITC-Hulls 제8조 “3/4 충돌손해배상책임약관 (3/4 Collision Liability Clause)”를 참고로 하여 특별약관 형태의 국문충돌손해배상책임약관을 제정하여 현재 사용하고 있다(한국해운조합, 「내항해운」 제142호, 2006.11.12, 38면 참조).

7) 충돌손해배상책임약관 제2조에서 “이 약관에 의한 보상은 이 공제계약의 다른 조항에 의한 보상에 추가되는 것으로 간주하여야 한다.”고 명시적으로 규정하고 있다.

가 아니라, 책임손해 또는 간접손해에 속하기 때문에 원칙적으로 선박보통공제약관 제9조 제1항 제1호에 의하여 보상받을 수 없다. 이러한 책임손해를 보상받기 위하여 충돌손해배상책임약관에 가입하기 때문에 충돌손해배상책임약관은 책임보험의 성질을 갖는 약관이다.<sup>8)</sup>

충돌손해배상책임에 대한 한국해운조합의 보상한도와 관련하여 충돌손해배상책임약관 제2조 제2항에서는 “1회의 충돌당 조합의 배상책임은 어떠한 경우에도 공제가입선박의 선박가액을 초과하지 아니합니다.”라고 규정하고 있다. 이는 공제가입선박이 공제기간 중에 일으킨 각각의 충돌사고로 생긴 타선박 및 타선박의 적하에 대한 손해를 보상하여 줄 것을 합의한 것이다. 발생한 충돌사고가 1회의 충돌 또는 2회 이상의 충돌을 구성하느냐 여부는 사실문제이고, 그것은 충돌과 충돌 사이의 시간의 경과에 의한 것이 아니라, 어떠한 충돌이 동일한 과실 있는 행위의 결과이냐 여부에 의하여 정해진다. 만약 어떤 충돌이 동일한 과실 있는 행위의 결과이면 그것은 충돌손해배상책임약관에 의하여 1회의 청구권을 가지는 1회의 충돌을 구성하게 된다. 만약 어떤 충돌이 동일한 과실 있는 행위로부터 발생한 것이 아니라고 인정되게 되면 공제가입선박의 선주는 각각의 충돌에 대하여 자신의 배상책임의 한도까지 책임을 부담하고 그 결과로서 각각의 충돌에 대하여 충돌손해배상책임특별약관에 의하여 손해보상을 받을 수 있다.<sup>9)</sup> 따라서 충돌손해배상책임약관은 공제기간 중 충돌이라는 사실관계가 발생할 때마다 한국해운조합이 충돌 횟수에 관계없이 공제가입선박의 선박가액의 한도 내에서 보상책임을 부담하게 되는 특징이 있다.

### III. 충돌손해배상책임약관의 법적 쟁점사항

#### 1. 과실비율의 산정문제

8) 小町谷操三, “衝突責任擔保約款の研究”, 「海商法研究 第六卷」, 有斐閣, 1984, 216面; 한창희, “선박충돌과 보험처리”, 「인권과 정의」 제259호, 대한변호사협회, 1998, 34면.

9) 今泉敬忠·坪井昭彦, 「船舶の衝突と海上保險」, 成山堂, 1973, 134面.

선박충돌은 민사적인 측면에서 전형적인 불법행위로서 이해관계인간에 손해배상처리문제가 중요한 과제로 남게 되는데, 상법은 선박충돌이 발생하면 과실비율에 따라서 손해배상책임을 부담하도록 규정하고 있기 때문에 선박충돌에 있어서 과실비율은 중요한 의미를 가질 수밖에 없다. 충돌손해배상책임을 결정하는데 있어서 지배적이면서도 중요한 과실비율을 실무적으로 어떠한 방법에 의해 산정할 것인가가 중요한 문제인데 주로 다음과 같은 방법이 활용된다.

#### 가. 관계당사자간의 합의, 중재 또는 민사소송을 활용하는 방법

양선박의 항행관계 자료를 활용하여 상세한 조사를 통하여 선박의 손상상태 기타 충돌과 관련한 증거자료를 가능한 한 수집하여 충돌선박의 선주 및 보험자간에 검토하여 과실의 유무 및 비율을 산정하면 된다. 만약 결론을 얻을 수 없는 경우에는 관계당사자가 만족할 수 있는 중재인을 선임하여 그의 판단에 따르거나, 그렇지 않으면 민사소송에 의하여 과실비율 산정문제를 해결할 수밖에 없다.<sup>10)</sup>

그러나 선박충돌사고의 과실비율 산정과 관련한 민사소송의 내용은 해기기술에 관한 사실의 판단이 필요한 경우가 많지만, 해사법원이 없는 우리나라에서 선박충돌사고의 과실비율 산정을 민사소송에 의할 경우 담당자의 해기기술에 관한 전문지식의 부족으로 사건의 조사인정에 많은 시간과 비용이 소요될 수 있다. 따라서 실무적으로는 특별한 사정이 없는 한, 선박충돌사고의 과실비율 산정을 민사소송으로 해결하는 경우는 그다지 많지 않다.

#### 나. 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도를 활용하는 방법

선박충돌과 관련한 민사상의 법률문제를 해결하는데 있어서 가장 중요한 문제는 과실비율의 산정이다. 이에 민사법원이 선박충돌사고시 과실비율에 관

10) 林田桂, 「船舶保險の理論と實務」, 海文堂, 1965, 254面.

한 판결을 내리는데 있어 증거로서 참작하는 중요한 자료가 해양안전심판원의 재결이다. 해양안전심판원의 재결은 최고의 전문지식과 기술을 가진 국가 기관의 해양사고 원인규명에 대한 판단결과인 것으로 민사법원에 의해 인식되었고, 민사법원이 이를 그대로 민사재판에서의 사실관계 및 원인판단으로 인용함으로써 해양안전심판원의 재결이 중요한 증거자료로서 인정된 것이다. 이러한 민사법원의 태도는 선박충돌사고 관련 당사자에게도 널리 인식되어, 소송 전 단계에서 합의로 선박충돌사건을 종결시키고자 하는 경우에도 그대로 적용되어 왔다.

그러나 해양안전심판원의 재결은 주문에서 해양사고의 원인에 대해 단순히 주인과 일인만으로 표시되었기 때문에 해양사고관련자들은 해양안전심판원의 재결내용을 민사적 관점에서 다시 검토하여 과실비율을 산정해야 하므로 해양안전심판원의 재결을 활용하는데 한계가 있었다. 이러한 한계점을 극복하기 위하여 많은 선주, 보험자, 법조인 등의 해상사건 처리 전문가들이 해양안전심판원에게 선박충돌사고를 심판할 때 재결에서 충돌사고의 원인을 선박별로 주인과 일인으로만 표시<sup>11)</sup>할 것이 아니라, 구체적인 과실비율을 표시<sup>12)</sup>하여 줄 것을 요구하였고, 해양안전심판원은 이러한 요구에 부응하기 위하여 해양안전심판법 제5조 제2항을 신설하여 해양사고의 원인을 규명함에 있어서 해양사고의 발생에 2인 이상이 관련되어 있는 경우에는 각 관련자에 대하여 원인의 제공 정도를 밝힐 수 있도록 하는 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도를 1998년 12월에 법제화하였다.<sup>13)</sup> 또한 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도를 뒷받침하기 위하여 2007년 1월에 “충돌사고 원인제공비율 산정지침”을 제정·시행하였으며, 2009년 6월에는 원인제공비율을 일방만 희망할 경우에도 원

11) 이 충돌 사건은 추월선인 A호 측이 경계소홀로 상대선을 미리 발견하지 못하여 피하지 아니하여 발생한 것이나, 피추월선인 B호 측이 매우 근접한 상태에서 상대선의 침로 전방으로 좌변침한 것도 일인이 된다.

12) 이 충돌 사건에 있어서 양측의 사고발생 원인비율은 A호 측이 70%, B호 측이 30% 정도인 것으로 배분한다.

13) 김인현, “민사적 시각에서 고찰한 해양안전심판원의 선박충돌과실비율산정”, 「한국해법학회지」 제22권 제1호, 한국해법학회, 2000, 124면; 박재평, “선박충돌사고 원인제공비율 산정기준 제정의 의미”, 「해양안전」 통권 제35호, 중앙해양안전심판원, 2007, 55-56면.

인제공의 정도를 밝히는 것을 원칙으로 하도록 산정지침을 개정하여 현재 사용하고 있다.

이러한 규정들은 선박충돌과 같은 해양사고가 발생한 경우 해양안전심판원의 재결이 민사에 미치는 영향을 고려하여, 해양안전심판원의 재결이 선박충돌사고시 과실비율산정에 적극적인 기초자료로 활용될 수 있도록 하기 위한 입법적 조치라고 할 수 있다.<sup>14)</sup>

## 2. “타선박”의 개념에 대한 법적 문제

### 가. 선박법상의 선박의 개념과 상법상의 선박의 개념

충돌손해배상책임약관 제1조에 의하면 한국해운조합이 충돌손해배상금을 보상하기 위해서는 공제가입선박이 충돌한 물체는 반드시 “선박”일 것을 요건으로 규정하고 있다. 특정의 물체가 충돌손해배상책임약관에서 의미하는 선박에 해당하느냐의 여부를 결정하는 것은 때로는 어려운 문제이다. 충돌손해배상책임특별에서는 선박이 무엇이나에 대해서 어떠한 정의도 내리고 있지 않기 때문에 공제가입선박이 충돌한 물체가 충돌손해배상책임약관에서 규정하는 있는 “타선박”에 해당하는지 여부의 해석문제가 중요하다.

현재 선박의 개념과 관련하여 선박법 제1조의2에서 “선박이란 수상 또는 수중에서 항행용으로 사용하거나 사용할 수 있는 배종류를 말하며, 기선, 범선, 부선으로 구분”한다고 규정하고 있다. 결국 선박법상의 선박은 사회통념상의 선박으로서 자항능력의 유무를 불문하고 물체의 부양력을 이용하여 수상 또는 수중을 항행하는데 사용되는 일정한 구조물을 의미하는 것으로 해석할 수 있다. 한편 상법 제740조에서 “선박이란 상행위나 그 밖의 영리를 목적으로 항해에 사용하는 선박을 말한다.”고 규정하고 있다. 결국 상법상의 선박은 첫째 사회통념상의 선박을 것을 전제로 두고 있으며, 둘째 상행위나 그 밖의 영리를 목적으로 해야 하며, 셋째 항해에 사용될 것을 요건으로 하고 있다.<sup>15)</sup>

13) 김인현, 전제논문, 123면.

그렇다면 충돌손해배상책임약관에서 규정하고 있는 “타선박”의 개념을 선박법상의 선박의 개념으로 해석해야 할 것인지, 아니면 상법상의 선박의 개념으로 해석해야 할 것인지가 문제이다. 생각건대 상법상의 선박의 개념은 상법해상편(제5편)의 적용여부를 결정하기 위한 기준을 정한 것이기 때문에 충돌손해배상책임약관상의 “타선박”의 개념은 선박법상의 선박의 개념과 같이 광의적으로 해석해야 한다. 따라서 공제가입선박이 군함과 충돌하여 이것에 손해를 입힌 경우에는 물론 충돌손해배상책임약관이 적용되며, 노도선과 충돌하여 이것을 침몰시킨 경우에도 충돌손해배상책임약관이 적용된다.

이와 같이 충돌손해배상책임약관에서의 “타선박”의 개념은 광의의 의미를 가지지만, 이것은 “수상 또는 수중을 항행하기 위하여 사용되는 구조물”일 것을 요건으로 하기 때문에 예컨대 등대선, 창고선, 부선거(pontoon crain)<sup>16)</sup>, 잔교와의 접촉은 충돌손해배상책임약관에서도 타선박과의 충돌로 인정하지 않는 것으로 해석해야 한다. 이에 반하여 침몰선이라도 인양가능하거나 또는 수리를 실시하여 항행가능하게 하기 위해 침몰선을 인양할 합리적인 가망이 있는 경우<sup>17)</sup>와 진수 후 조선소 암벽에 의장 중인 건조선과의 충돌은 타선박과의 충돌로 인정된다. 그러나 침몰선이 난파물로서 수중에 포기되어 있는 경우에는 타선박으로 간주되지 않는다.<sup>18)</sup>

15) 최중현, 「해상법」, 박영사, 2009, 34-38면; 김인현, 「제2판 해상법」, 법문사, 2007, 71-72면; 이균성, 「보험·해상법요론」, 인텔에듀케이션, 2003, 181-182면.

16) Merchants' Marine Insurance Co. v. North of England Protecting and Indemnity Association(1926), 43 T.L.R. 107(기중기를 부착한 부선거는 다음과 같은 이유에서 “타선박”이 아니라고 판결되었다. 부선거는 무거운 화물을 들어올리기 위하여 기중기를 그 위에 부착하고 있으며, 해군기지 해안에 영구적으로 계류되어 있었다. 이 부선거에 P&I Club에 가입한 한척의 기선이 충돌하였다. P&I Club 규칙은 충돌의 결과, 기선이 “타선박”에 가한 손해에 대하여 기선의 선주가 지급할 책임을 부담하는 손해배상금의 4분의 1의 범위까지 담보하고, 게다가 기선이 “선박 이외의 고정물 및 이동가능한 물체”에 가한 손해에 대하여 기선의 선주가 지급할 책임을 부담하는 손해배상책임을 담보하고 있었다. 부선거는 선박은 아니지만, “선박 이외의 고정물 및 이동가능한 물체”라고 하는 표현의 의미에 해당하며, P&I Club은 손해배상금 전액을 지급할 책임이 있다고 판결하였다. Roche 판사는 “부선거가 설계되어 사용되는 본래의 목적은 부양시켜 물체를 들어 올리는 것이고, 항행하는 것은 아니다. 본건의 부선거는 나의 판단으로는 선박이 아니다.”라는 견해를 기술하고 있다).

17) Chandler v. Blogg [1898] 1 Q.B. 32; Pelton Steamship Co. v. North of England Protecting and Indemnity Association(1925), 22 Ll. L. Rep.510.

18) 林田 桂, 前掲書, 232面.

## 나. 선박의 속구와의 접촉

선박이라는 용어는 선박의 속구의 일부를 포함하기 때문에 반드시 선체와 선체와의 접촉일 필요는 없고, 공제가입선박과 타선박의 속구와의 접촉 또는 속구와 속구와의 접촉도 타선박과의 충돌로 해석해도 지장이 없다. 예컨대 투묘 중인 타선박의 투묘에 접촉한 경우와 양선의 투묘와 투묘가 접촉한 경우 등도 타선박과의 충돌로 해석되고 있다.<sup>19)</sup> 그리고 어선에 적재되어 있는 어구가 속구이나 여부에 대해서는 문제가 있지만, 충돌손해배상책임약관상은 그것이 타선박에 적재되어 있는 한, 타선박에 속구에 준하여 취급할 수 있다. 그러나 영국판례에서 피보험선박이 어선 자체와는 접촉하지 않았지만, 그 어선에 접촉한 1마일 앞의 어망에 손상을 입힌 사안에서 충돌손해배상책임약관의 적용이 없다고 판시된 것이 있지만, 이 판례의 사안과 같이 타선박과의 현실적으로 접촉한 상태가 타선박으로부터 1마일 떨어져 있는 어망의 경우에는 이것을 선박과 동일시하여 상기의 충돌이론으로 규율하는 것은 사회통념에 반하는 것이며, 이러한 상태에 있는 어망과 선박과의 접촉은 타선박과의 충돌이 아니라고 판단하는 것이 타당하다.<sup>20)</sup> 또한 공제가입선박의 적하, 예컨대 목재 또는 철재가 선박 밖으로 나와 있었기 때문에 그것이 타선박과 접촉하여 타선박에 손해를 입힌 경우에는 이것을 충돌손해배상책임약관상의 타선박간의 충돌로 취급할 수 있느냐 여부가 문제이지만, 적하는 선박의 일부분도 속구도 아니기 때문에 이 경우에는 충돌손해배상책임약관에서의 타선박간의 충돌이 아니라고 해석해야 한다.<sup>21)</sup>

## 다. 수면비행선박의 해석문제

수면비행선박(일명 위그선)은 표면효과를 이용하여 수면위 1~5미터 고도에

19) Re Margetts v. Ocean Corp. [1901] 2 K.B. 792.

20) 東京海上火災保險(株), 「損害保險實務講座 第3卷 船舶保險」, 有斐閣, 1983, 406面; 保險毎日新聞社編, 「船舶保險の査定實務」, 保險毎日新聞社, 1986, 287-288面; 林田 桂, 前掲書, 234-235面.

21) 林田 桂, 前掲書, 235-236面.

서 시속 180~250km의 속력으로 비행하는 선박을 말하며, 향후 도서를 연결하는 운송수단으로 취항할 예정에 있다. 따라서 공제가입선박이 수면비행선박과 해상에서 충돌하였을 경우, 수면비행선박을 충돌손해배상책임약관에서의 “타선박”으로 해석할 수 있는가가 문제이다. 생각건대 선박법 제1조의2에서 수면비행선박을 선박의 한 종류인 기선으로 분류하여 선박의 개념에 포함시키고 있기 때문에 “타선박”으로 해석하는데는 문제가 없다고 판단된다.

그러나 수면비행선박과 유사한 수상비행기(flying boat)에 대해서 영국판례<sup>22)</sup>는 선박으로 해석하고 있지 않은 점을 감안할 때 약관해석상의 다툼의 소지가 충분히 있다. 따라서 만약 한국해운조합이 수면비행선박에 대한 충돌손해배상금을 보상하지 않으려는 의도가 있으면 약관해석상의 논란의 소지를 사전에 없애기 위해 충돌손해배상책임약관상의 타선박의 범위에서 수면비행선박을 제외한다는 점을 명시적으로 규정해야 한다.

### 3. “충돌”의 개념에 대한 법적 문제

#### 가. 직접적인 접촉과 간접충돌의 확대문제

충돌손해배상책임약관 제1조에 의하면 한국해운조합이 충돌손해배상금을 보상하기 위해서는 공제가입선박이 타선박과 “충돌”해야 하는데, 여기서 “충돌”이란 공제가입선박과 타선박과의 사이에 직접적인 접촉을 의미한다는 점에 대해서는 논란의 여지가 없다.<sup>23)</sup> 그러나 상법 제876조 제2항에서 “선박의 충돌이란 2척 이상의 선박이 그 운용상 작위 또는 부작위로 선박 상호 간에 다른 선박 또는 선박 내에 있는 사람 또는 물건에 손해를 생기게 하는 것을 말하며, 직접적인 접촉의 유무를 묻지 아니한다.”고 규정하여 이른바 간접충돌<sup>24)</sup>(직접적인 접촉이 없는 충돌)에 대해서까지 충돌의 개념에 포함시키고

22) Polpen Shipping Co. v. Commercial Union Association Co., [1943] 1 K.B. 161(수상비행기 및 비행정은 그것이 수상에 있을 때에는 특정의 목적을 위해 “선박으로 간주”되지만, 충돌배상책임약관의 문언에서 말하는 “선박”으로 간주할 수 없다고 판시).

23) 이시환, “충돌약관(RDC)상의 선박충돌의 개념”, 『한국해운학회지』 제13권, 한국해운학회, 1991, 230면; 한창희, 전계논문, 35면.

있다. 따라서 간접충돌의 경우 가령 공제계약자가 타선박의 선주에 대하여 충돌손해배상금을 지급한 경우 한국해운조합은 충돌손해배상책임약관에 의하여 이를 보상할 책임이 있는가가 해석상 논란이 될 수 있다.

생각건대 우리 상법은 2007년 개정 전에는 선박 간의 직접적인 접촉의 경우만을 선박충돌로 인정하였으나 2007년 개정 상법은 1910년 “선박충돌에 관한 일부규정의 통일에 관한 협약(International Convention for the Unification of Certain Rules with respect to Collision between Vessels)[이하에서 “선박충돌협약”이라고 약칭함]” 제13조를 참조하여 간접충돌도 선박충돌에 포함시킨 것이다. 한편 영국의 경우에는 1910년 선박충돌협약을 국내법으로 수용하여 1911년 해상협약법(Maritime Convention Act)을 제정하여 적용<sup>25)</sup>하고 있는데, “3/4 충돌손해배상책임약관”상의 충돌의 개념을 해석하는데 있어 여전히 충돌을 한 선박과 타선박과의 “현실적인 접촉(actual contact) 또는 물리적인 접촉(physical contact)”만을 의미하며, 간접충돌은 포함하지 않는 것으로 해석하고 있는 점<sup>26)</sup>을 고려할 때 충돌손해배상책임약관상의 충돌의 개념에 간접충돌을 확대적용하지 않는 것으로 해석해야 한다.

#### 나. 이중충돌의 문제

공제가입선박이 타선박과 충돌하고, 그 타선박이 다시 제3의 타선박과 충돌한 경우, 즉 이중충돌의 경우에 공제계약자가 제3의 타선박의 선주에 대하여 충돌손해배상금을 지급한 경우 한국해운조합은 충돌손해배상책임약관에 의하여 이를 보상할 책임이 있는가도 해석상 논란이 될 수 있다. 왜냐하면 공제가입선박과 제3의 타선박과의 사이에는 직접적인 접촉이 없었기 때문이다.

생각건대 충돌손해배상책임약관 제1조에서 한국해운조합의 보상책임의 요

24) 예컨대 과실있는 운항으로 인하여 공제가입선박이 타선박으로 하여금 그 항로를 변경시킴으로써 타선박을 갯벌에 좌초시키거나 제3의 타선박과 충돌시킨 경우 또는 공제가입선박이 협수로를 고속으로 항행하였기 때문에 그 여파로 타선박과 제3의 타선박을 충돌시킨 경우 등을 의미한다.

25) 현재는 1995년 상선법(Merchant Shipping Act, 1995)로 대체되었음.

26) R. H. Brown, *op. cit.*, p.533; R. J. Lambeth, *op. cit.*, p.397.

건으로서 “공제가입선박이 타선박과 충돌하여 그 결과 공제계약자가---손해배상금조로 일정금액을 타인에게 지급한 경우”로 규정하고 있다. 공제계약자가 제3의 타선박의 선주에게 지급한 충돌손해배상금은 공제가입선박이 최초의 타선박과의 충돌의 결과로 볼 수 있기 때문에 이중충돌의 경우에는 보상책임이 있는 것으로 해석해야 한다.<sup>27)</sup>

#### 다. 예선열과 관련한 문제

공제가입선박인 A선박이 B선박을 예항하던 중에 A선박의 과실로 인하여 B선박이 C선박과 충돌하여 A선박의 선주가 C선박의 선주에게 손해배상을 한 경우가 발생할 수 있다. 또한 이와 반대로 공제가입선박인 A선박이 B선박에 의하여 예항되고 있는 때에 A선박의 과실로 인하여 B선박과 C선박이 충돌하는 경우가 있다. 이러한 경우에 공제가입선박인 A선박의 선주가 부담하는 충돌손해배상책임에 대하여 충돌손해배상책임약관이 적용될 수 있는가 여부가 의문이다.

생각건대 충돌손해배상책임약관이 적용되는 충돌사고는 공제가입선박인 A선박과 타선박과의 직접적인 접촉이 있어야 하는 사고이다. 따라서 공제가입선박인 A선박과 타선박과의 사이에는 충돌사고를 발생시키고 있지 않기 때문에 약관의 해석상 충돌손해배상책임약관이 적용될 수 없다. 결국 공제계약자는 충돌손해배상금에 대해 한국해운조합으로부터 보상을 받을 수 없다.

#### 4. 선지급조항 관련 문제

27) 이중충돌과 관련하여 영국법원도 동일하게 해석하고 있다. 즉 William France, Fenwick and Co. v. Merchants' Marine Insurance Co. 사건에 의하면 강을 역행하던 선박이 타선박과 충돌하고, 그 타선박이 다시 제3의 타선박과 충돌하여 이러한 양선박이 입은 손해에 대하여 배상책임이 있다고 판단되었다. 법원은 이러한 손해는 최초의 충돌의 결과이며, 게다가 제3선의 선주는 충돌손해배상책임약관에서 말하는 “타인”의 의미에 해당하기 때문에 가해선의 선주는 자신이 현실적으로 충돌한 상대선에 대하여 지급한 손해배상금뿐만 아니라, 선주가 제3의 선주에게 지급한 충돌손해배상금에 대해서도 충돌손해배상책임약관에 의하여 보상받을 수 있다고 판결하였다(R. J. Lambeth, *op. cit.*, p.397).

## 가. 선지급조항의 의의

선지급조항(pay-to-be-paid clause)이란 주로 책임보험에서 피보험자(공제계약자)가 피해자에게 먼저 배상을 해야지만 보험자(한국해운조합)의 보험금(공제금)지급의무가 발생하며, 피해자가 피보험자(공제계약자)로부터 배상을 받지 못한 경우에는 보험자(한국해운조합)는 피보험자(공제계약자)에게 보상하지 않는다는 내용의 약관조항이다.

## 나. 선지급조항의 해석문제

총돌손해배상책임약관 제1조에서는 “조합은 공제가입선박이 타선박과 충돌하여 그 결과, 공제계약자가 다음의 손해에 대하여 법적배상책임을 지고 그 손해배상금으로 일정금액을 타인에게 지급한 경우에는 그 금액의 3/4(또는 4/4)의 비율로 공제계약자에게 보상합니다.”라고 하여 선지급조항을 규정하고 있다. 여기서 공제계약자가 타선박의 선주에게 총돌손해배상금을 선지급하도록 하는 규정<sup>28)</sup>을 어떻게 해석할 것인가가 문제이다.

### (1) 상법 보험편 적용여부

선박공제보통약관은 제1조 제1항에서 “이 공제계약은 대한민국의 법령에 따릅니다.”라고 하여 한국법준거조항을 두고 있기 때문에 선박공제를 유사보험으로 보아 상법 보험편의 규정을 적용할 수 있는지 여부를 검토해야 한다.

선박공제에 대하여 상법 보험편의 규정이 적용되는가 여부는 선박공제사업이 보험과 유사하게 운영되는가 여부에 따라 판단해야 한다. 즉 선박공제의 목적이 경제생활의 불안정을 제거, 경감하기 위한 것으로서 사고가 발생한 경우에 지급되는 금액이 그 경제적 수요를 충족할 수 있는가, 아니면 일정한 금액을 지급하는 것에 불과한 것인가, 가입자들이 납입하는 금액이 급부·반대급부 균형의 원칙에 따라서 공정하게 정해져 있는가, 또 선박공제사업이 대수의 법칙에 따라서 합리적으로 운영할 정도로 가입자의 범위가 광범위한가 하는

28) 즉 “공제계약자가 일정금액을 타인에게 지급한 경우에” “조합이 보상합니다.”라는 규정

점 등을 고려하여 결정할 문제라고 보는 것이 일반적이다.<sup>29)</sup> 이에 선박공제는 대수의 법칙에 따라 합리적으로 결정된 공제료를 공제계약자로부터 받고 일정 기간 동안에 미리 약정한 사고(공제사고)가 발생할 경우 공제금을 지급함으로써 공제계약자의 안정적인 사업수행을 돕기 위해 시행되고 있으며, 특히 공제계약자의 선박운항과 관련한 사업수행 중에 선박에 발생하는 재해를 총괄적으로 담보하기 때문에 기능에 있어 보험과 유사하다고 볼 수 있으며, 판례도 대체로 공제의 성질을 보험으로 보고 있다.<sup>30)</sup> 따라서 선박공제에는 상법 보험편의 규정이 적용된다고 볼 수 있다.

한편 충돌손해배상책임약관은 선박보통공제약관에 대해 추가적으로 보상하는 책임보험의 성질을 가지기 때문에 상법 보험편의 규정 중 책임보험에 관한 규정이 그대로 적용될 수 있으며, 특히 선지급조항의 해석과 관련해서는 상법 제724조(보험자와 제3자와의 관계)의 규정이 문제될 수 있다.

## (2) 선지급조항의 해석

### (가) 공제금지급청구의 조건으로 해석

“공제계약자가 일정금액을 타인에게 지급한 경우에” “조합이 보상합니다.”라는 규정 자체를 보면 마치 공제계약자(가해자)가 타선박의 선주(피해자)에게 충돌손해배상 의무를 이행해야지만 공제금지급청구권이 발생한다는 식으로 규정되어 있기 때문에 선지급조항을 공제금지급청구의 조건으로 해석할 수 있다.

그러나 선지급조항을 공제금지급청구의 조건으로 해석하게 되면 다음과 같은 문제점이 있다. 첫째, 공제계약자에게 손해배상의 자력이 충분하지 않아 실제로 타인에게 손해배상을 하지 않은 경우에는 책임관계가 명확하게 되더라도 충돌손해배상책임약관에 의하여 한국해운조합으로부터 보상을 받을 수 없게 되는 문제점이 있다.<sup>31)</sup> 둘째, 상법 제724조 제2항의 직접청구권과 관련하

29) 이기수, 「보험법·해상법」, 박영사, 1995, 7면; 최기원, 「보험법」, 박영사, 1993, 33면.

30) 대판 1989.12.12, 89다카 586; 대판 1991.2.26, 90다카 26270; 대판 1995.3.28, 94다 47094; 대판 1998.3.13, 97다 52622.

31) 홍성화, “선박보험약관에 있어서 충돌손해배상책임담보약관에 관한 고찰”, 「해사법연구」 제12권 제2호, 한국해사법학회, 2000, 138면.

여 피해자인 타선박의 선주가 한국해운조합에 대하여 직접청구권을 행사하는 경우에 한국해운조합이 선지급조항을 이유로 피해자에 대한 보상을 거절할 수 있는데, 이 경우 직접청구권은 강행성을 가지기 때문에 피해자의 직접청구권을 배제하거나 피해자의 권리행사를 불가능하게 하거나 곤란하게 하는 약관 등은 무효<sup>32)</sup>로 보아야 한다. 따라서 선지급조항은 강행규정에 반하는 것이고, 그 효력을 인정할 수 없기 때문에 무효로 될 수밖에 없다.<sup>33)</sup>

(나) 공제금지급거절의 항변사유로 해석

선지급조항과 유사한 규정이 상법 제724조 제1항에 규정되어 있다. 즉 상법 제724조 제1항은 “보험자는 피보험자가 책임을 질 사고로 인하여 생긴 손해에 대하여 제3자가 배상을 받기 전에는 보험금액의 전부 또는 일부를 피보험자에게 지급하지 못한다.”고 규정하고 있는데, 이는 제3자가 피보험자로부터 배상을 받기 전에는 보험자에게 피보험자의 보험금지급청구를 거절할 수 있는 권리를 인정한 것으로 해석<sup>34)</sup>할 수 있으며, 대법원도 동일한 입장<sup>35)</sup>을 취하고 있다.

책임보험의 성질을 가지는 총돌손해배상책임약관의 경우, 선박총돌이라는 공제사고가 발생한 때 공제계약자는 공제금지급청구권을 가지게 되며, 한국해운조합도 당연히 공제금지급의무를 부담하는 것으로 해석할 수 있다. 따라서 비록 공제계약자가 피해자에게 손해배상을 하지 못하더라도 공제계약자가 한국해운조합에 대해 가지는 공제금지급청구권은 이미 발생한 것이며, 다만 한국해운조합은 상법 제724조 제1항에 의하여 그 권리행사를 거절할 수 있는 항변권을 가지는 것으로 해석할 수 있으며, 이러한 항변권은 한국해운조합이 스스로 포기할 수도 있다. 결국 총돌손해배상책임약관상의 선지급조항은 단지

32) 정동윤·손주찬 편저, 「주석상법(Ⅶ)」, 한국사법행정학회, 2001, 598면; 정해덕, 「국제해상소송·중재」, 코리아쉬핑가제트, 2007, 593면.

33) 동지; 최중현, “선박보험과 피해자의 직접청구권”, 「보험법연구4」, 삼지원, 2002, 120면; 박세민, “해상보험에 있어서 영국법 준거조항의 유효성 인정문제와 그 적용범위에 대한 비판적 고찰”, 「한국해법학회지」 제33권 제1호, 한국해법학회, 2011, 219면.

34) 정동윤·손주찬 편저, 전거서, 595면.

35) 대판 2000.10.13, 2000다 2542 판결.

한국해운조합이 상법 제724조 제1항의 항변권을 포기하지 않았음을 선언하는 규정에 불과하다고 해석해야 한다.<sup>36)</sup>

한편 피해자의 직접청구권과 관련하여 충돌손해배상책임약관상의 선지급조항은 한국해운조합과 공제계약자간의 공제금지급거절의 항변사유로 해석되기 때문에 피해자가 직접청구권을 행사하는데 있어서 어떠한 제한사유로도 작용할 수 없다고 해석된다. 이와 관련하여 대법원도 보험자가 피보험자에게 보험금을 지급함에 있어서 피보험자의 피해자에 대한 선손해배상을 조건으로 하였는지 여부는 보험자의 피해자에 대한 직접책임에는 아무런 영향이 없다는 입장을 취하고 있다.<sup>37)</sup> 또한 선박보험(공제) 충돌배상책임약관상의 직접청구권 행사에 대한 사건에서 하급심은 선지급조항은 보험자와 피보험자 사이의 보험금지급 절차에 관한 것일뿐 보험금지급채무의 존부에 관한 것이 아니므로 이를 가지고 보험자가 직접청구권자인 제3자에게 대항할 수 없다고 하여 피해자의 직접청구권을 인정하였다.<sup>38)</sup>

## 5. 소송비용의 보상문제

### 가. 소송비용의 보상

공제가입선박이 충돌로 인하여 손해를 입은 경우에는 변호사를 고용하여 상대선주로부터 손해액을 회수하기 위해 노력하지만, 역으로 충돌의 상대선주로부터 제소된 경우에는 적어도 충돌의 원인에 대해 다툼의 여지가 있는 한, 이에 응소하여 적극적으로 배상액을 감소시키려고 노력할 필요가 있다. 이러한 노력을 장려하기 위해 충돌손해배상책임약관 제3조에서 “조합은 서면상 사전승인을 받고 공제계약자가 지출한 소송비용을 보상합니다.”라고 규정하고 있는데, 이는 소송비용을 충돌손해배상금과는 별도로 보상하는 취지를 명시적

36) 서영화, “해상의 책임보험과 피해자의 직접청구권-소위 Pay First Clause와 관련하여”, 「한국해법학회지」 제28권 제1호, 한국해법학회, 2006, 63-64면; 박세민, 217-218면.

37) 대판 1995.9.26, 94다28093 판결 참조.

38) 서울지방법원 2002.7.5, 2001가합36981.

으로 규정한 것이다. 다만 선박충돌사고와 관련한 소송비용은 일반적으로 고액으로 될 가능성이 있기 때문에 이것을 회피하기 위해 소송절차가 채택되기 이전에 한국해운조합의 서면에 의한 승인을 받을 것을 조건으로 하여 보상하도록 하고 있다.

#### 나. 해양안전심판 관련 비용의 보상문제

공제가입선박이 충돌한 경우 양선박의 책임관계는 양선박의 과실의 유무, 경중에 따라 결정되지만, 과실의 판정은 기술적·전문적인 문제이기 때문에 해양안전심판원의 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도가 많이 활용된다고 앞에서 기술한 바 있다. 따라서 해양안전심판에서의 과실비율을 유리하게 하고, 충돌사건을 자신에게 유리하게 해결하기 위해 양선주는 모두 각각 심판변론인<sup>39)</sup>을 고용하여 자신에게 유리한 재결을 얻으려고 노력한다. 물론 해양안전심판의 주된 목적은 해양사고의 원인규명과 이를 통하여 해양안전을 확보하는 것이며, 부차적으로는 해양사고에 대해 직무상 귀책사유가 있는 해기사 등을 징계하는 행정제도이지, 소송은 아니다. 따라서 심판변론인 보수 등의 해양안전심판과 관련한 비용이 충돌손해배상책임약관상의 소송비용에 포함되는지 여부가 해석상 문제될 수 있다.

생각건대 공제계약자가 심판변론인에게 지급한 보수 기타의 비용은 해양안전심판의 본질에서 판단하면 한국해운조합이 충돌손해배상책임약관 제3조에 의하여 보상하는 소송비용과는 다르기 때문에 한국해운조합이 보상해야 한다고 단정할 수는 없다. 그러나 해양안전심판의 재결이 타선박에 대한 충돌손해배상책임의 결정에 중대한 영향을 미친다는 점을 감안할 때 한국해운조합은 해양안전심판과 관련한 비용의 일부를 소송비용에 준하는 것으로 취급하여 보상하는 것으로 해석해야 한다.<sup>40)</sup> 아울러 이러한 약관해석상의 문제점을 사

39) 심판변론인이란 조사관과 대등한 전문지식을 가지고 심판에 참여하여 해양사고의 원인과 진상을 규명하고 해양사고관련자를 변론하는 심판관계인을 말한다. 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 제27조 제1항에 의하여 해양사고관련자 또는 이해관계인은 심판변론인을 선임할 수 있다.

40) 일본의 해상보험(선박)약관 개정이유서에서 "용소비용"이란 단지 법정비용뿐만 아니라, 변

전에 없애기 위해 약관상의 문언인 “소송비용”을 “법적비용(legal cost)”으로 개정하는 것이 바람직하다.

#### 다. 압류해제비용의 보상문제

선박충돌의 결과, 공제가입선박이 상대선주로부터 압류된 경우, 이러한 압류를 해제하기 위해 또는 압류를 면하기 위해 담보물의 제공이 필요한데, 이러한 담보물제공에 필요한 비용, 즉 압류해제비용(Bail fee)이 소송비용에 포함되는지 여부가 문제이다.

생각건대 공제가입선박의 압류를 해제받는 것은 소송의 승패와는 관계가 없고, 다만 공제가입선박을 신속히 자유롭게 하여 운항시키기 위한 수단이기 때문에 압류해제비용은 소송비용이 아니라고 해석할 수 있다. 그러나 압류해제비용에 대해 영국<sup>41)</sup> 및 일본<sup>42)</sup>에서는 보험자와의 합의에 의하여 소송비용의 일부로 인정하는 것인 관례이기 때문에 압류해제비용도 그 지출이 합리적인 때에는 소송비용의 일부로 인정할 필요가 있다.<sup>43)</sup> 아울러 이러한 약관해석상의 문제점을 사전에 없애기 위해 약관상의 문언인 “소송비용”을 “법적비용(legal cost)”으로 개정하는 것이 바람직하다.

### 6. 선박공제보통약관 제17조의 적용문제

선박공제보통약관과 충돌손해배상책임약관은 별개의 독립된 계약이다. 따라서 선박공제보통약관이 충돌손해배상책임을 보상하는 공제계약의 공제약관으로써 바로 적용되거나 준용되는 것으로 해석할 수는 없다. 그러나 충돌손해배

---

호사의 보수도 포함하며, 또 명확하지 않더라도 선원심판에 관한 비용 같은 것도 그 일부를 포함하는 취지라고 설명하고 있으며, 실무적으로도 해양안전심판과 관련한 비용을 충돌의 부대비용으로써 보험자가 부담하도록 관행화되어 있다(林田 桂, 前掲書, 277面).

41) R. J. Lambeth, *op. cit.*, p.409.

42) 保險毎日新聞社編, 前掲書, 293面.

43) 동지: 김종천, “선박충돌과 보험보상의 문제”, 『한국해법학회지』 제33권 제2호, 한국해법학회, 2011, 25면.

상책임을 보상하는 공제계약은 손해보험계약의 일종이기 때문에 손해보험에 관한 상법의 규정이 당연히 적용된다. 또한 충돌손해배상책임을 보상하는 공제계약은 선박공제계약에 부수하는 특별약관으로써 공제계약자가 공제가입선박의 충돌로 인하여 부담하는 손해배상책임에 관하여 보상적 보호를 요구하고 있는 점을 고려하면 충돌손해배상책임에 대해서도 선박공제보통약관은 그 성질이 허용하는 한 적용 가능하다고 판단된다. 따라서 선박공제보통약관상의 일반조항, 공제기간, 공제료의 납부, 공제계약의 자동종료, 사고통지, 손해방지의무 등의 규정이 적용될 수 있다.

그러나 선박공제보통약관 제17조(보상하지 않는 손해)를 충돌손해배상책임약관에 적용하는데 있어 다음과 같은 해석상의 문제점이 발생할 수 있다. 즉 선박공제보통약관 제17조에서 규정하고 있는 사유(일명 면책사유)로 인하여 선박충돌이 발생한 경우, 공제가입선박에 직접적으로 발생한 손해에 대해서는 한국해운조합이 선박공제보통약관 제17조에 의하여 당연히 보상책임을 면하지만, 충돌로 인한 타선박에 대한 충돌손해배상책임에 대해서까지 보상책임을 면할 수 있는가가 해석상 논란이 될 수 있다.

첫째, 충돌손해배상책임을 보상하는 약관은 특별약관이고, 면책사유를 규정하고 있는 약관은 보통약관이다. 따라서 특별약관이 보통약관에 우선적용된다는 점을 감안할 때 한국해운조합은 충돌로 인한 타선박에 대한 충돌손해배상책임에 대해서는 보상책임을 부담해야 한다.

둘째, 선박공제보통약관 제17조는 “이 공제계약에서 다음의 위험으로 인하여 공제가입선박에 발생한 손해 및 비용은 보상하지 아니합니다.”라고 규정하고 있는데, 여기서 보상하지 않는 손해는 공제가입선박에 발생한 “손해 및 비용”으로 한정하고 있을 뿐, 공제가입선박에 발생한 “책임”에 대해서까지 면책으로 규정하고 있지 않기 때문에 한국해운조합은 충돌로 인한 타선박에 대한 충돌손해배상책임에 대해서는 보상책임을 부담해야 한다.

셋째, 선박공제보통약관 제17조에서 규정한 공제가입선박에 발생한 “손해”의 범위에 배상책임도 포함하는 것으로 해석할 수도 있다. 그러나 선박공제보통약관은 ITC-Hulls를 기초로 하여 제정되었는데, ITC-Hulls에서는 “이 보험은 어떠한 경우에도 다음의 사항으로 인하여 발생한 멸실, 훼손, 배상책임 또

는 비용을 보상하지 아니합니다.(In no case shall this insurance cover loss, damage, liability or expense caused by)"라고 규정하고 있다. 선박공제보통약관 제17조에서 규정하고 있는 "손해"란 ITC-Hulls상의 "멸실(loss) 또는 훼손(damage)"을 단순히 "손해"라고 번역한 것으로 판단된다.

따라서 만약 한국해운조합이 선박공제보통약관 제17조의 면책사유로 인한 충돌손해배상책임에 대해서까지 보상책임을 면하려는 의도였다면 선박공제보통약관 또는 충돌손해배상책임약관을 다음과 같이 개정할 필요가 있다.

첫째, 보통약관과 특별약관간의 충돌문제를 회피하기 위하여 선박공제보통약관 제17조에 최우선조항을 규정하고, 한국해운조합이 보상하지 아니하는 손해의 범위에 배상책임손해도 포함한다는 점을 명시적으로 규정해야 한다.

둘째, 선박공제보통약관 제17조에서 규정한 사유로 인하여 발생한 배상책임손해에 대해서 한국해운조합이 확장 담보하지 아니한다는 점을 충돌손해배상책임약관 제4조에 명시적으로 규정해야 한다.

## 7. 초과충돌손해배상책임 문제

선박충돌은 거액의 손해액을 발생시키는 해양사고 중의 하나이다. 예컨대 공제가입선박이 타선박과 충돌한 결과, 타선박이 화물과 함께 침몰하게 되면 공제가입선박의 선주는 거액의 충돌손해배상책임을 부담해야 한다.

그러나 충돌손해배상책임약관 제2조 제2항에서 한국해운조합의 보상한도액을 "공제가입선박의 선박가액"을 초과할 수 없도록 제한하고 있다. 따라서 선박충돌로 인해 공제가입선박의 선주가 부담할 법적배상책임이 공제가입선박의 선박가액을 초과하는 경우에는 그 초과부분에 대해서는 충돌손해배상책임약관에 의하여 보상을 받을 수 없다는 문제점이 있다. 따라서 선박충돌로 인한 공제가입선박의 선주의 실제 충돌손해배상금과 공제가입선박의 선박가액과의 차액을 보상하기 위한 방안이 강구될 필요가 있으며, 이를 위해 제안할 수 있는 것이 바로 초과충돌손해배상책임특별약관의 제정이다.

## IV. 결어

현재 시중에서는 주로 내항상선을 대상으로 한국해운조합이 선박공제사업을 영위하고 있다. 선박공제란 공제가입선박과 관련한 해양사고로 인하여 발생된 공제계약자의 손해 또는 배상책임에 대하여 선박공제계약에서 정하는 바에 따라 보상하는 공제제도로서 이때 사용되는 정형화된 계약조항이 국문형태의 선박공제보통약관과 충돌손해배상책임약관이다. 특히 충돌손해배상책임약관은 선박공제보통약관과 관련하여 보충계약성, 책임보험성 및 특별약관적 성질을 가지고 있으나, 약관의 해석과 관련해서는 몇 가지 문제점이 상존하는 바, 이를 정리하면 다음과 같다.

첫째, 선박의 개념과 관련해서는 선박법상의 선박의 개념과 같이 광의적 의미로 해석해야 하며, 특히 수면비행선박에 대해서는 약관에서 명시적으로 타 선박의 범위에서 제외시킬 필요가 있다.

둘째, 충돌의 개념과 관련해서는 충돌의 범위에 이중충돌은 포함시킬 수 있으나, 간접충돌에 대해서까지 확대적용하지 않는 것으로 해석해야 한다.

셋째, 선지급조항의 해석과 관련해서는 상법 제724조가 적용되기 때문에 공제금지급청구의 조건으로 해석할 것이 아니라, 한국해운조합의 공제금지급거절의 항변사유로 해석해야 한다.

넷째, 소송비용과 관련해서는 실무적으로 해양안전심판 관련 비용 및 압류 해제비용 등이 보상되는 점을 감안할 때 약관상의 문언을 단순히 소송비용으로 한정할 것이 아니라, 법적비용으로 개정할 필요가 있다.

다섯째, 선박공제보통약관 제17조의 적용문제와 관련해서는 한국해운조합이 선박공제보통약관 제17조의 면책사유로 인한 충돌손해배상책임에 대해서까지 보상책임을 면하기 위해서는 선박공제보통약관 제17조에 최우선조항을 규정하고, 한국해운조합이 보상하지 아니하는 손해의 범위에 배상책임손해도 포함한다는 점을 명시적으로 규정하고, 아울러 충돌손해배상책임약관에 선박공제보통약관 제17조에서 규정한 사유로 인하여 발생한 배상책임손해에 대해서 한국해운조합이 확장 담보하지 아니한다는 점을 명시적으로 규정할 필요가

있다.

여섯째, 선박충돌로 인한 손해배상책임액이 거액인 점을 감안할 때 선박충돌로 인한 공제가입선박의 선주의 실제 충돌손해배상액과 공제가입선박의 선박가액과의 차액을 보상하기 위해 별도의 초과충돌손해배상책임특별약관의 제정이 필요하다.

## 참고문헌

- 김인현, 「제2판 해상법」, 법문사, 2007  
정동윤·손주찬 편저, 「주석상법(Ⅶ)」, 한국사법행정학회, 2001  
정해덕, 「국제해상소송·중재」, 코리아쉬핑가제트, 2007  
최기원, 「보험법」, 박영사, 1993  
최종현, 「해상법」, 박영사, 2009  
이군성, 「보험·해상법요론」, 인텔에듀케이션, 2003  
이기수, 「보험법·해상법」, 박영사, 1995  
東京海上火災保險(株), 「損害保險實務講座 第3卷 船舶保險」, 有斐閣, 1983  
보험毎日新聞社編, 「船舶保險の査定實務」, 保險毎日新聞社, 1986  
小町谷操三, “衝突責任擔保約款の研究”, 「海商法研究 第六卷」, 有斐閣, 1984  
今泉敬忠·坪井昭彦, 「船舶の衝突と海上保險」, 成山堂, 1973  
林田桂, 「船舶保險の理論と實務」, 海文堂, 1965  
김종천, “선박충돌과 보험보상의 문제”, 「한국해법학회지」 제33권 제2호, 한국해법학회, 2011  
김인현, “민사적 시각에서 고찰한 해양안전심판원의 선박충돌과실비율산정”, 「한국해법학회지」 제22권 제1호, 한국해법학회, 2000  
박세민, “해상보험에 있어서 영국법 준거조항의 유효성 인정문제와 그 적용범위에 대한 비판적 고찰”, 「한국해법학회지」 제33권 제1호, 한국해법학회, 2011  
박재평, “선박충돌사고 원인제공비율 산정기준 제정의 의미”, 「해양안전」 통권

- 제35호, 중앙해양안전심판원, 2007
- 서영화, “해상의 책임보험과 피해자의 직접청구권-소위 Pay First Clause와 관련하여”, 『한국해법학회지』 제28권 제1호, 한국해법학회, 2006
- 이시환, “충돌약관(RDC)상의 선박충돌의 개념”, 『한국해운학회지』 제13권, 한국해운학회, 1991
- 최종현, “선박보험과 피해자의 직접청구권”, 『보험법연구4』, 삼지원, 2002
- 한창희, “선박충돌과 보험처리”, 『인권과 정의』 제259호, 대한변호사협회, 1998
- 홍성화, “선박보험약관에 있어서 충돌손해배상책임담보약관에 관한 고찰”, 『해사법연구』 제12권 제2호, 한국해사법학회, 2000
- 한국해운조합, 『내항해운』 제142호, 2006.11.12
- R. H. Brown, *Marine Insurance Vol.3, Hull Insurance*, 2th ed., Witherby & Co., Ltd., 1993
- R. J. Lambeth, *Templeman on Marine Insurance-Its Principles and Practice*, 6th ed., Pitman, 1986

[Abstract]

## A Study on Legal Issues of Korean Version Collision Liability Clause

Hong, Sung-Hwa

*Professor of Korea Maritime and Ocean University*

Vessel collision is one of the five biggest maritime perils with sinking, stranding, grounding, and fire. According to the record of marine accidents for the last 5 years (2008~2012) published by Korean Maritime Safety Tribunal vessel collision account for 22.8% of total marine accidents as 824

cases out of 3,612 cases in total. Therefore, it is identified that vessel collision is a grave marine accident cause. In many cases related with vessel collision, problems relating not only with the vessel but also with another vessel should be resolved and damages can be huge. Therefore, ship owners need to subscribe a collision liability insurance(mutual insurance) to compensate for damages by vessel collision in addition to hull & machinery insurance(mutual insurance) compensating for physical damages on their own vessels. At the moment, collision liability risk of Korean coastal vessels is covered by Korean version collision liability clause enacted by Korea Shipping Assurance. Therefore, in this paper, legal issues in interpretation of the insurance policy are reviewed focusing on Korean version collision liability clause and improvements are proposed.

**Key words** : Vessel Collision, Marine Accidents, Collision Liability Insurance (Mutual Insurance), Korea Shipping Assurance, Ship Mutual Insurance Clause, Korean Version Collision Liability Clause