

해양사고에 있어서 책임귀속의 제한 필요성에 관한 연구

지상원*

*한국해양대학교 해사수송과학부

A Study on the Necessity of Limitation for Legal Liability in Marine Accidents

Sang-Won Ji*

*Division of Maritime Transportation Science, Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

요 약 : 해양사고는 민사법상의 손해배상, 형법상의 책임의 귀속 및 행정상의 제재와 같은 여러 가지 법적 책임 문제를 야기한다. 어떠한 행위에 의하여 결과가 발생하였다고 하여 바로 책임귀속이 되는 것은 아니다. 이러한 책임의 전제로서 해양사고를 야기한 행위와 그 결과 발생 사이에 인과관계가 문제된다. 해양사고에 있어서 그 원인 규명은 해양이라는 사고 발생 장소, 증거확보의 어려움, 사고 발생시와 조사 시점과의 시간차 등으로 어려움이 많다. 그러나 정확한 원인 규명은 유사 사고 방지와 책임 소재를 가리는데 매우 중요한 요소이다. 인과관계를 논리적으로 보면 무한히 확산 가능한 개념이지만 책임귀속에 있어서는 이를 제한할 필요성이 있다. 따라서 이 논문에서는 인과관계 이론을 바탕으로 해양사고에서의 인과관계를 검토하여 책임귀속의 합리적인 판단 기준을 논증한 것이다.

핵심용어 : 해양사고, 선박충돌, 인과관계, 법적책임, 손해배상, 해양안전

Abstract : A marine accident is caused various legal liability such as compensation for damages on civil law, responsibility on the Criminal Code and administrative sanctions. The results occurred by any acts is not connected directly to the legal responsibility. As a prior condition for these legal liabilities, it is required the causation between the act caused and the occurrence of the effect. It is very difficult to find out the cause in marine accidents, because of trouble of a proof security, the place occurred, time difference between accident and investigation point of time etc. However, finding out the correct cause is an element important to prevent similar accident and to determine the liability reverted. The logical concept of the causation is not limited, but there is early necessity to limit it in the liability reverted. Therefore, this study aims to suggest reasonable standard to determine liability reverted in marine accidents.

Key words : marine accident, collision at sea, causation, legal liability, damages, marine safety

1. 문제의 제기

해양사고의 발생은 민사법상의 손해배상, 형법상의 책임의 귀속 및 행정상의 제재와 같은 여러 가지 법적 문제를 야기시킨다. 이러한 책임의 전제로서 해양사고를 야기한 행위와 그 결과 발생 사이에 인과관계가 문제된다.

해양사고에 있어서 그 원인 규명은 유사한 사고의 재발방지 차원에서 중요한 의의를 가지지만, 법적 책임의 귀속에 있어서도 중요하다.

그러나 넓은 해양이라는 사고 발생 장소, 증거확보의 어려움, 사고 발생시와 조사 시점과의 시간차 등으로 원인 규명에 어려움이 많다.

두 선박에 의하여 발생하는 선박충돌의 경우 각각의 주장에 바탕으로 재현하면 거의 선박충돌은 일어나지 않는다. 마치 서로 다른 선박충돌이 있었던 경우처럼 나타나는 것이 대부분일 것이다. 그러나 그 원인을 정확히 밝혀야 유사한 원인에 의한 사고 재발을 방지하는 방법을 마련하여 해상안전 확보에 기여할 수 있다.

그 동안 이를 위하여 해사 분야의 전문가로 구성된 해양안전심판원이 설립되어 크게 기여하여 왔다. 그러나 해양사고의 원인규명에 의해서만 그로 인한 책임귀속 문제를 모두 해결할 수 있는 것은 아니다.

결과 발생의 원인으로서의 행위와 결과 사이의 인과관계의 존재가 그 행위로 인한 책임귀속으로 바로 연결될 수는 없기 때문이다. 따라서 이 논문은 행위와 결과 사이의 인과관계와 책임귀속에 관하여 검토한 다음, 대표적인 해양사고의 하나로 볼 수 있는 선박충돌 사고를 중심으로 해양사고에 있어서의 인과관계와 책임귀속에 관하여 논하고자 한다.

2. 인과관계의 의의

인과관계란 전행사실과 후행사실과의 사이에, 앞의 것이 없었더라면 뒤의 것도 없었으리라는 관계가 있는 경우에 성립한다(곽, 2009). 이것은 원래 원인 없이 결과 없다는 논리학적 사고형식이다. 이는 순수하게 객관적인 것이며, 논리적으로 보면, 인과관계란 오로지 객관적인 것이므로 무한히 확산될 수

* 대표저자 : 종신회원, swji@hhu.ac.kr 051)410-4232

있지만, 손해배상의 범위는 일정한 법률상의 책임에 한정되어야 할 성질의 것이다. 법률상의 책임에 관해서는 원칙적으로 고의·과실 또는 책임능력이란 주관적 요건을 필요로 하고, 일정한 범위에 한정되지 않으면 안된다. 인과관계는 순수하게 객관적인 것이며, 따라서 주관적인 책임과는 별개의 개념인데도 불구하고, 법률상으로는 결국 책임의 범위 또는 내용의 문제로 전화(轉化)하게 되는 것이다. 여기서 결국 법률상의 인과관계를 어떻게 파악할 것인가에 관하여 학설이 대립하게 되었다(김, 1986a). 이와 같이 민법상 인과관계는 손해배상의 범위와 관련하여 논하여져 왔다. 그러나 근자에는 손해배상책임 성립 요건으로서의 인과관계와 손해배상범위 확정에서 인과관계를 구별하여 그 각각의 인과관계는 서로 다르다는 견해가 강하게 주장되고 있다(김, 2009b).

우리 민법은 책임성립과 배상범위 결정이 두 단계로 구분하는 책임관계를 채택하고 있다는 것을 든다(이, 2007a).

구성요건에 해당하는 행위에 의하여 결과가 발생할 것을 요하는 결과범에 있어서는 그 행위로 인하여 결과가 발생하여야 구성요건이 충족된다. 이 경우 행위와 발생된 결과는 일정한 연관관계가 있어야 한다. 즉, 발생된 결과를 행위자의 행위에 의한 것으로 행위자에게 귀속시키기 위한 전제로서 요구되는 행위와 결과 사이의 연관관계를 인과관계라 한다(정 등, 2001a). 따라서 결과에 대한 형사책임의 근거는 구성요건에 해당하는 행위와 그 결과 사이의 인과관계라고도 할 수 있다(이, 2009b).

3. 인과관계의 본질

인과관계 문제는 철학이나 자연과학에서도 논의된다. 논리적 인과개념에서는 인과관계는 논리적 사유를 하기 위한 수단이므로, 모든 과학에 공통적으로 타당할 수 있는 인과개념이어야 한다. 자연과학상의 인과개념은 현실적으로 작용하고 측정할 수 있는 실재하는 원인만을 기초로 하여 결과 발생에 대하여 자연법칙적인 필연성 유무를 확정한다. 이를 그대로 형법에 적용할 때에는 실체가 없고 현실적 측정이 불가능한 부작위의 인과관계를 설명할 수 없게 되고, 보편타당성이라는 가치판단을 문제로 삼는 형법에서 자연법칙적 필연성에 그대로 따를 수도 없다. 형법적 인과개념은 사실판단의 문제이지만, 철학과 자연과학상의 인과개념과는 구별해야 한다.

4. 인과관계에 관한 학설

피해자의 보호와 발생한 손해의 전보를 목적으로 하는 민사 책임에 있어서는 책임요건으로 고의와 과실을 구별하지 않고, 일정한 경우에는 무과실의 행위에 대하여도 책임을 인정하므로, 배상의무자의 책임을 합리적으로 제한하여 형평을 꾀할 필요가 있다. 이것은 인과관계의 범위를 법률적으로 객관화·일반화 하는 때에 충족된다. 즉, 손해배상의 범위에 관한 요건으로서의 인과관계는 끝없이 연결되는 사슬과 같은 자연적 인과

관계가 아니라, 그 사슬을 가장 합리적인 곳에서 끊어 제한하는 특수한 법률적 인과관계이어야 한다. 여기서 법률적 인과관계를 문제삼는 학설이 등장한다.

형법 제17조는 결과범에 대하여 인과관계가 있어야 한다고 규정하고 있으나, 구체적으로 어떤 경우에 인과관계를 인정할 것이냐에 대하여는 학설에 일임하고 있다. 해양사고에 있어서 사실 인정에 근거한 원인규명에 관하여는 형법상 구성요건에 해당하는 행위인가의 판단에 적용되는 인과관계론과 결과를 행위자에게 귀속시키기 위해서는 다시 형법의 목적에 합치되는가를 확정하여야 하는 귀속 이론의 적용이 가능하다고 본다.

4.1 조건설

그것이 없었더라면 결과가 발생하지 않았을 것이라는 절대적 제약공식에 따라, 이와 같은 관계가 있는 모든 조건은 결과를 발생시키는 등가적 원인이므로, 그 모든 조건은 결과발생에 대하여 인과관계가 인정된다는 학설이다. 그러므로 인과관계의 인정범위를 지나치게 확대시킨다.

4.2 원인설

조건설에 의해서 인과관계가 있는 조건 중에서 특별히 결과 발생에 중요한 영향을 준 원인과 그렇지 않은 단순한 조건을 구별하여, 원인에 해당하는 조건만이 결과발생에 대하여 인과관계가 있다고 하는 학설로서 무엇을 기준으로 원인과 조건을 구별하느냐에 따라 견해가 나누어지나, 가장 유력하게 작용한 조건만이 원인이라는 최유력조건설과 결과를 야기시키는 조건을 우세하도록 결정적 방향을 준 조건만이 원인이라는 우월적 조건설이 대표적이다. 여기에서 상당인과관계설이 주장되게 되었다. 이론상 원인과 조건을 명백히 구별할 수 없고, 자연과학적 사고일 뿐이라는 비판을 받고 있다.

4.3 상당인과관계설

결과 발생이 경험칙상 상당한 조건, 즉, 결과에 상당한 조건만이 원인이 되고 상당한 책임의 기초가 된다고 본다. 행위와 결과 사이의 상당성의 관계는 개연성의 관계를 의미한다. 주관적 상당인과관계설은 행위 당시 행위자의 인식하였던 사정을 기초로, 객관적 상당인과관계설은 존재한 모든 사정을 객관적으로 종합하여 판단하는 견해이다. 행위 당시에 평균적인 일반인이 인식할 수 있었던 사정과 일반인이 인식할 수 없었던 사정이라도 행위자가 특히 인식하고 있었던 사정을 기초로 상당성을 판단하는 견해가 절충적 상당인과관계설이다. 상당인과관계설은 우리 나라의 다수설이며, 판례의 기본입장이라 할 수 있다.

그러나 상당인과관계설에 대하여 다음과 같은 비판이 제기되고 있다. 상당성 또는 생활경험이 명백한 기준으로 될 수 있는 것이 아니다. 상당성의 개념을 객관적 가능성으로 이해하므로, 비유형적인 인과의 진행은 처음부터 개연성이 없게 되어 인과관계가 부정된다. 상당성 해석에도 명백한 기준을 제시하

지 못하고 있다. 상당인과관계설이 책임의 무제한한 확대를 구성요건단계에서 제한하려고 하는 것은 타당하지만, 이러한 제한을 구성요건 단계에서 인과관계의 부정으로 달성하려는 것은 인과관계 자체의 문제와 결과귀속의 문제를 혼돈하고 있으며, 상당성 개연성 자체가 결과귀속의 척도를 충분히 제시하는 것도 아니다(정 등, 2001b).

4.4 중요설

조건설에 의해 해명된 자연과학적 인과성의 문제와 규범적 기준에 따라 해결될 책임의 문제를 구분하여, 인과적 관련성을 규명할 때에는 조건설에 의하지만, 개개의 구성요건에 있어 해석상 중요성이 있는 조건만 구성요건 해당성이 있다고 하는 견해이다. 이 설은 자연과학적인 인과사상과 형법적인 귀책사상을 구별하여, 인과관계의 유무는 이론적인 조건관계, 즉, 조건설에 의하고, 결과귀속의 문제는 개별적인 구성요건의 의미와 목적에 따라 중요성이 있다고 인정되는 조건만으로 정하는 것이다. 책임있는 결과의 귀속을 형법적 중요성이라는 시각으로 국한하려는 점에서는 상당인과관계설과 비슷하나 상당성만으로 중요성을 확인하지 않고, 구성요건의 의미 합리적 해석을 통하여서도 적용하려는 점에서 구별된다. 이 설은 인과관계의 범위에 대하여 구성요건적 중요성만 강조하고 중요성의 실질적인 기준을 제시하지 못하고 있다는 비판을 받고 있다(이, 2009c).

4.5 합법칙적 조건설

조건설의 결함을 일상의 경험법칙으로서의 합법칙성에 의하여 시정하려는 수정 조건설이다. 결과발생에 선행하는 행위에 의하여 그러한 결과가 발생하는 것이 경험칙에 비추어 자연법칙에 포섭될 수 있는 경우에만 조건관계를 인정하여 그 행위는 결과에 대하여 인과관계가 있다고 한다. 이에 의하면 인과관계를 확정함에 두 단계를 거친다. 선행사실과 결과 사이에 자연과학적 전문지식에 의하여 인과법칙의 존재를 확인한 다음 구체적 현실 사상이 이와 합법칙적 연관이 있느냐를 심사하여 합법칙성이 인정될 경우에 인과관계를 인정한다. 이것은 조건설의 논리적 조건이나 상당인과관계설의 생활경험이 아니라, 당대 지식수준에서 알려져 있는 법칙적 관계를 따져 인과관계를 인정하는 것이다. 즉, 행위와 결과 사이에는 일단 사실적 판단으로서의 인과관계가 존재하여야 하고, 규범적 가치판단으로서 발생한 결과를 행위자의 탓으로 돌릴 수 있어야 한다(권, 2009).

4.6 객관적 귀속이론

객관적 귀속의 이론은 발생한 결과를 행위자에게 귀속시킬 수 있느냐의 문제는 인과관계가 있는가의 존재론적 문제가 아니라, 그 결과가 정당한 처벌이라는 관점에서 행위자에게 객관적으로 귀속될 수 있느냐라는 규범적 법적 문제에 속하는 것으로 본다. 이 이론에 의하면 인간의 행태를 통하여 야기할 불

법한 결과는 그 행태가 법적으로 허용될 수 없는 위험을 발생시키고, 또 그 위험이 구성요건에 해당하는 결과로 실현되었을 경우에만 행위자에게 객관적으로 귀속된다는 것이다. 구성요건 단계에서 인과관계의 존재를 전제로 귀속의 범위를 한정한다는 점에서 상당인과관계설과 유사하나, 인과관계 문제와 별개로 귀속 문제를 논한다는 점이 다르다. 객관적 귀속의 판단기준에 관하여는 회피가능성의 이론과 위험실현의 이론이 주장되고 있다.

결과발생의 원인된 행위가 허용되지 않은 위험을 창출하거나 증대시킨 경우에만 그 결과를 귀속시킬 수 있으며, 허용된 위험의 범위 내에 있는 경우에는 객관적 귀속이 부정된다. 위험창출이란 결과 발생에 대해 사실적으로 중요한 위험을 창출하거나 강화하는 것으로, 사회생활상 요구되는 객관적 주의의무 위반이 있으면 인정할 수 있다. 일정한 의무위반적 행위가 새로운 결과발생 위험을 창출하지는 않았으나, 이미 발생한 위험을 증대시킨 경우에 객관적 귀속이 되며, 위험 감소를 가져온 경우에는 객관적 귀속이 부정된다. 구체적으로 실현한 결과는 행위자가 객관적으로 예견가능하고, 지배 가능한 때에 객관적 귀속이 가능하다. 대체로 과실범의 객관적 주의의무의 판단 기준에 따라 결정될 것이다.

과실행위의 결과발생에 대해서는 객관적 주의의무를 다한 경우에도 결과가 발생한 때에는 규범의 보호목적을 이유로 결과귀속이 부정된다. 인과관련과 귀속관련의 문제를 모두 인과관계론으로 해결하려는 종래까지의 방법론적 오류를 시정하고, 양자를 구별하여 전자를 전제로 규범적 관점에서 귀속의 범위를 구성요건단계에서 해결하려는 방법론은 타당하다고 보며, 인과관계의 유무는 합법칙적 조건설에 의하여, 귀속관련의 여부는 객관적 귀속이론에 의하여 해결하여야 할 것으로 본다(정 등, 2001c).

해양사고에 있어서 책임귀속 문제의 해결에 객관적 귀속이론이 이용될 수 있을 것으로 본다.

5. 해양사고에 있어서의 인과관계

해양안전심판에서의 해양사고 원인규명에 있어서는 우선 책임귀속의 문제와는 별개로 유사한 원인에 의한 사고의 재발방지라는 목적에 따른 실체적 진실을 찾는 측면에서의 접근이 필요하다.

이를 위해서는 조건설의 논리적 조건이나 상당인과관계설의 생활경험이 아니라, 행위와 결과 사이에 당대 자연과학적 전문지식 수준에서 알려져 있는 법칙적 관계를 따져 인과법칙의 존재를 확인한 다음, 구체적 현실 사상이 이와 합법칙적 연관이 있느냐를 심사하여 합법칙성이 인정될 경우에 인과관계를 인정하는 합법칙적 조건설에 의하여 원인을 규명하는 것이 바람직한 것으로 본다.

이에 의하여 인과관계가 인정되어도 그 결과를 행위자에게 귀속시키는 책임의 귀속에 관하여는 법적·규범적 판단에 의한 귀속의 기준이 다시 제시되어 판단하는 객관적 귀속이론에

의하여야 할 것으로 본다. 다음은 전형적인 해양사고의 하나인 선박충돌 사건에서 결과발생의 원인된 행위가 위험을 창출하거나 증대시킨 것이 아니었으므로 책임귀속이 부정된 경우이다.

5.1 불가피한 사고(inevitable accident)

충돌선박의 어느 쪽에도 법률행위상의 과실 즉, 규칙위반 또는 충분한 주의력의 결여함이 없이 발생한 사고를 불가피한 사고(inevitable accident)라 한다. 불가피한 사고는 선박이 위험과 사고가 일어날 것에 대비하여 적절한 사전주의를 다하면서, 합법적인 방법으로 임무를 수행하고 있는 중에 발생한 것이어야 한다(Chameides, 1978). 이와 같이 불가피한 사고는 선원의 상무와 선박운항기술로 사고를 피할 수 없는 것으로 일반적으로 그 범위가 넓은 사고이다(박, 1994). 불가피한 사고에는 천재에 의한 사고가 포함되나, 영미법에서는 이를 불가항력이라 하지 않고 주로 불가피한 사고라 한다(원, 1981).

불가항력으로 일어난 경우란 사물의 성질상 예방 조치가 물리적으로 불가능한 사고만을 의미하는 것이 아니라, 특정의 사건에 있어서 요구할 수 있는 경계, 예견, 주의 및 조치에 의하여도 피할 수 없는 사고를 의미한다.

천재(Act of God)만이 아니라, 보통 해기사의 상당한 주의와 기술(ordinary care and skill)로는 회피할 수 없었던 선박충돌을 포함한다. 선박충돌협약 제2조는 우연한 사유(accidental) 및 불가항력(force majeure)으로 표현하고 있다. 그러나 불가항력이라는 구체적인 내용은 절대적인 것이 아니고, 개개 사물에 대하여 다르게 나타나는 상대적인 것이다(藤崎, 1974).

그러므로 각 사건의 상황에 따라서 합리적인 해석이 필요하다.

해양사고와 관련하여 불가항력의 사건은 초대자연력(super force of the elements), 설비 및 장비의 숨은 하자(latent defect), 특수한 상황(special circumstances)으로 말미암아 선박이 책임질 수 없는 원인에 의한 것으로 분류되며, 각국의 판례에서 불가항력에 의한 해양사고의 유형은 이것을 바탕으로 하고 있다(McGuffie, 1973).

1) 초대자연력에 의한 사고

계류 중인 선박이 갑작스런 돌풍에 의하여 계류삭이 절단되어 바람에 압류되어 다른 선박과 충돌한 경우, 실현한 결과는 행위자가 객관적으로 예견가능하고, 지배 가능한 때에 객관적 귀속이 가능하다는 이론에 따른 책임귀속이 부정되기 위하여서는 다음과 같은 요건이 충족되어야 한다.

- ① 갑작스런 돌풍이 전혀 예상되지 않은 상태에서 발생하였을 것
- ② 통상의 경우에 요구되는 충분한 계류삭으로 안전하고 정상적인 상태로 계류 중이었을 것
- ③ 예기치 못한 돌풍에 의하여 계류삭이 절단되어 압류되고 있는 경우에도 선박충돌을 방지할 수 있는 주의의무를 다하였을 것

2) 설비 및 장비의 숨은 하자에 의한 사고

선박 설비의 고장에 의하여 행위자의 아무런 잘못이 없이 충돌하였다는 주장이 종종 제기된다. 그 중에서도 주로 조타기 고장 때문에 다른 선박을 피하지 못하거나 그 선박 쪽으로 회두하여 충돌이 발생한 경우가 많다. 이 경우에 책임귀속이 부정되기 위하여서는 다음과 같은 요건이 필요하다.

- ① 다른 원인과 경합되지 않고 조타기 고장이 선박충돌의 직접 원인이었을 것
- ② 고장의 원인이 통상의 주의 점검으로는 발견할 수 없는 잠재적 하자에 의하여 발생하였을 것
- ③ 조타기 고장으로 인하여 다른 선박과 충돌의 위험성이 발생한 경우에도 이를 방지하기 위하여 요구되는 주의의무를 다하였을 것

5.2 원인불명에 의한 사고

중세 이후 과실 이외의 선박충돌은 공동해손으로 보아, 양측 선박이 균등하게 분담하였다(임, 1992). 또한 충돌의 원인이 명백하지 아니한 경우 손해를 균등하게 분배하는 사례도 있었다(Hurd, 1952). 그러나 이것은 불법행위인 선박충돌의 손해배상 법리에 어긋나고, 불합리하여 분쟁의 원인이 되었다. 선박충돌협약 제2조는 “선박충돌이 우연하거나, 불가항력으로 인한 때, 또는 충돌의 원인이 불명한 경우에는 손해는 이를 입은 자의 부담으로 한다(If the collision is accidental, if it is caused by force majeure, or if the cause of the collision is left in doubt, the damages are borne by those who have suffered them)”라고 규정하여 분쟁 원인을 제도적으로 해결하였다.

원인불명에 의한 충돌이란 처음부터 충돌원인이 불명한 경우와 우연 사고에 의한 것인가 과실에 의한 것인가 하는 것이 불명한 경우가 있다.

절대적으로 원인이 불명인 것뿐만 아니라, 어느 선박의 선원의 과실로 인한 충돌인가가 불명한 경우도 포함한다.

또한 어느 쪽의 과실에 의하여 발생인가는 명확하지만, 다른 한쪽의 과실에 의한 것인지가 불명확한 경우 및 상대방의 과실을 주장하지 않는 이를 입증하지 못하는 경우도 포함된다. 손해배상의 범위와 관련하여서는 상대방의 과실을 입증할 수 있다 하더라도 그 과실과 손해와의 인과관계가 인정되지 않는 경우에도 책임귀속의 효과는 동일하다.

5.3 판별불능의 과실(indistinguishable fault)

충돌이 선박의 어떤 과실에 의하여 일어난 것은 사실이나, 충돌선박의 어느 쪽에도 현실적 과실(actual negligence)을 입증할 수 없는 경우가 있다. 이것을 판별불능의 과실(indistinguishable fault) 또는 원인불명의 과실(inscrutable fault)에 의한 충돌이라 한다. 이 경우 어느 선박에게도 책임귀속이 되지 않는다.

1) 성립요건

원인불명의 과실이 성립하기 위하여서는 두 선박에 과실이 있

음이 분명하여야 하고, 법원은 어딘가에 분명하게 과실이 있다고 인정할 수 있어야 한다. 그러므로 과실이 없는 경우 및 일반 과실이라고 인정할 때에는 원인불명의 과실은 성립하지 않는다.

2) 유형

원인불명의 과실로 인정될 수 있는 대표적인 유형으로는 다음과 같은 경우를 들 수 있다(Owen et al., 1991).

① 어느 한 쪽 과실은 상당히 인정할 수 있으나, 증언의 모순 등에 의하여 과실의 원인 발생처를 알 수 없는 경우,

② 사고가 사람의 과실에 의하여 발생한 것은 분명하지만, 법원이 그 과실이 어디에 있는지 또는 당사자 가운데 누구에게 있는지 알 수 없는 경우

③ 증거가 서로 모순되고 일치하지 않으며, 상반된 여러 증거들 때문에 법원이 그것을 해결할 수 없는 경우

원인불명의 과실은 영미법에서만 한정되는 것은 아니며, 프랑스 상법전과 스칸디나비아 제국의 해상판례에서도 볼 수 있다(Paulsen, 1976).

3) 효과

원인불명의 과실인 경우에는 어느 측에도 책임을 귀속시킬 수 없으므로 과실이 있음에도 불구하고, 손해의 전가 없이 당사자는 각각 자기의 손해를 부담하여야 한다. 그러므로 어느 한쪽의 손해가 상대 선박에 비하여 현저하게 큰 경우, 손해가 적은 선박은 원인불명의 과실로 인정될 때 과실의 경중에 따르는 경우 보다 오히려 더욱 유리한 결과를 얻을 수 있다.

6. 결 론

인과관계란 전행사실과 후행사실과의 사이에, 앞의 것이 없었더라면 뒤의 것도 없었으리라는 관계가 있는 경우에 성립하는 논리학적 사고형식으로 순수하게 객관적인 것이다. 그러나 손해배상의 범위는 일정한 법률상의 책임에 한정되어야 할 성질의 것이다.

해양안전심판에서의 해양사고 원인규명에 있어서는 유사한 사고의 재발방지라는 목적에 따라 조건설의 논리적 조건이나 상당인과관계설의 생활경험이 아니라, 행위와 결과 사이에 당대 자연과학적 전문지식 수준에서 알려져 있는 법칙적 관계를 따져 인과법칙의 존재를 확인하는 합법칙성 조건설에 의하는 것이 바람직 한 것으로 본다. 그리고 결과를 행위자에게 귀속시키는 책임의 귀속에 관하여는 법적·규범적 판단에 의한 귀속의 기준이 다시 제시되어 판단하는 객관적 귀속이론에 의하여 할 것으로 본다.

객관적 귀속의 판단 기준으로는 회피 가능성과 위험 실현 여부를 들 수 있다. 이에 따르면 결과발생의 원인된 행위가 허용되지 않은 위험을 창출하거나, 증대시킨 경우에만 그 결과를 귀속시킬 수 있다. 위험창출이란 결과 발생에 대해 사실적으로 중요한 위험을 창출하거나 강화하는 것으로, 사회생활상 요구되는 객관적 주의의무 위반이 있으면 인정할 수 있다. 그러므로 구체적으로 실현한 결과는 행위자가 객관적으로 예견가능

하고, 지배 가능한 때에 객관적 귀속이 가능하다. 대체로 과실범의 객관적 주의의무의 판단기준에 따라 결정될 것이다.

과실행위의 결과발생에 대해서는 객관적 주의의무를 다한 경우에도 결과가 발생한 때에는 규범의 보호목적은 이유로 결과귀속이 부정된다.

인과관계에 관한 학설은 조건설을 제외하고는 책임귀속의 제한 필요성에서 주장되고 있다. 그러므로 해양사고에 있어서의 인과관계 인정에 있어서도 불가피한 사고, 원인불명에 의한 사고 및 관별불명의 과실에 의한 사고인지의 여부를 포함하여 책임귀속의 제한에 관하여 충분히 고려할 필요가 있다고 본다.

참 고 문 헌

[1]곽윤직(2009), 제6판 채권총론, 박영사, p.117
 [2] 권오걸(2009), 제3판 형법총론, 형설출판사, p.393
 [3] 김상용(2009a), 채권각론, 화신미디어, p.644
 [4] 김용한(1986b), 채권법총론, 박영사, p201
 [5] 박용섭(1994), 해상법론, 형설출판사, p.824.
 [6] 원용수(1981), 선박충돌에 관한 비교법적 연구, 서울대학교 석사학위논문, p25
 [7] 이태언(2009c), 제5판 형법총론, 형설출판사, p.146
 [8] 이은영(2007a), 제5판 채권각론, 박영사, p.774
 [9] 이재상(2009b), 제6판 협법총론, 박영사, p.135
 [10] 임동철(1992), 선박충돌에서의 손해배상책임법리의 발전, 법학연구제4호(한국해사법학회), p.28.
 [11] 정성근, 박광문(2001a), 형법총론, 삼지원, p138
 [12] 정성근, 박광문(2001b), 형법총론, 삼지원, p146-149
 [13] 정성근, 박광문(2001c), 형법총론, 삼지원, p153-156
 [14] 藤崎道好(1974), 海上衝突豫防法論, 成山堂書店, p.64
 [15] Chameides, S. B.(1978), Inscrutable Fault in Collision Litigation, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.9, No.3, p.368.
 [16] Hurd, H. B.(1952), The Law and Practice of Marine Insurance relating to Collision Damages and Other Liabilities to third Parties, 2nd. ed., p.27.
 [17] McGuffie, K. C. and Gault, S.(1973), Marden: The Law of collision at Sea. 3rd Cumulative Supplement to 11th Ed.(London: Stevens & Sons Ltd.), pp.7-8.
 [18] Owen, D. R. and Withman, H. JR.(1991), Fifteen Years Under Reliable Transfer, Journal of Maritime and Commerce, Vol.22, No.3, p.459.
 [19] Paulsen(1976), Apportionment of Fault in Both to Blame Collision Cases, Maritime Law Association. Doc.601, at 6621.

원고접수일 : 2010년 4월 15일
 심사완료일 : 2010년 4월 26일
 원고채택일 : 2010년 4월 28일