

한국과 중국의 선박충돌법제의 비교법적 연구

Qi Jiancuo^{*†}

* 고려대학교 박사과정 수료생

A Comparative Study of Ship Collision Legislation in Korea and China

Qi Jiancuo^{*†}

* Ph.D. Candidate, Graduate School of Korea University

요 약 : 한·중 무역거래가 날로 증가함에 따라 한·중 양국의 해상운송 규모가 빠르게 확대되고 있다. 하지만 이는 선박충돌문제를 초래하고 있으며, 특히 한·중 양국 선박이 밀집한 황해와 동해 수역에 집중되어 있다. 선박충돌 사고가 해상 교통안전과 해상 환경에 부정적인 영향을 미치는 동시에 선적국, 충돌발생지 등 섭외적 요인으로 인한 복잡한 법적 문제를 야기하고 있다. 한·중 양국의 국내법 규정이 서로 다르기 때문에 양국은 같은 문제에 대해 서로 다른 의견을 보이고 있다. 국제적으로도 일부 관련 선박충돌에 관한 국제조약들이 있으며 이러한 국제조약들은 모두 각국의 이익균형의 결과물이며 궁극적인 목적은 글로벌 선박충돌과 관련한 법률의 통일에 있다. 한중 양국은 선박충돌 방면에서 모두 국제조약을 참조하여 국내법을 국제조약에 접목하였으며 이는 동시에 해상국제법의 통일에도 적극적인 작용을 하였다. 침권책임법의 발전은 선박충돌의 침해에 대한 이론적 뒷받침을 제공하였다. 중국 해사법원이 발표한 보고서에 따르면 과학기술 수준의 제고에 따라 자연환경과 객관적 영향요인이 선박 충돌사고 위험을 크게 낮췄으나 해안에서 상선과 어선이 충돌하는 사고가 자주 발생하므로 이를 중시해야 한다. 국제조약과 중국국내의 입법에서는 선박충돌에 대한 세부적인 법적 규정을 두고 있지만 선박충돌침해 이론에 대하여 여전히 이를 보완하고 발전해 나가야 한다. 본 글은 선박충돌 적용에 있어서 중국입법 및 사법사례의 적용을 검토하는 동시에 한국의 법률규정을 참조하여 선박충돌문제에 대한 한중 양국의 법률규정에 대하여 비교하고자 한다.

핵심용어 : 선박충돌, 중국법률, 책임비율, 손해보상, 과실비율

Abstract : The increasing trade volume between Korea and China has rapidly expanded the maritime transport between the two countries. However, safety, particularly considering the ship collisions in the Yellow Sea and East Sea waters, has not been fully ensured. These collision accidents in that region endanger traffic safety and the marine environment, moreover, it has the potential to cause legal complexity because Korea and China have domestic legislation, that are considerably different in some aspects. International conventions and domestic legislation in China provide detailed laws with respect to ship collisions, however, the theory of ship collision infringement still needs to be improved, enriched, and developed. Because these laws are not very clear on the resolution of disputes resulting from ship collisions, we focused on the final judgments by the Supreme Court of China (SPC), and the judicial judgments set by the Maritime Court of China. This study aimed to explore the domestic legislation applicable to disputes related to ship collisions in China, and comparatively investigate the legal provisions of Korea and China on the issue of ship collisions, particularly on the aspect of damage compensation, fault ration, and liability apportionment.

Key Words : Ship Collision, Chinese Legislation, Liability Proportion, Damage Compensation, Fault Ratio past

1. 서 론

항해는 예로부터 위험한 활동이었다. 해상의 특수한 환경과 조건 때문에 자연재해와 사고가 자주 발생하여 선박, 화물 등 인류에게 거대한 재난도 가져다주었다(Lee, 2013). 이 같은 해상의 사건은 막대한 손해와 인명피해, 해양환경오염

은 물론 해외해사보호 입법정책의 수립과 해운업 추진의 발전에 영향을 주게 된다. 또한 선박충돌과 관련한 법률은 긴 전개 과정에서 많은 특별한 규칙을 형성해 왔다. 최초의 충돌 규칙은 고대 항운의 실천과 항해 습관에서 발전한 것으로서 이미 해상법의 일부분이 되었고 오늘날 각국의 해상규칙의 기초가 되었다.

1840년, Trinity House는 처음으로 현행 관행과 관습을 조약으로 천명하였으며 이는 기념비적인 발전이다. 1846년,

† qizixin2009@live.cn

Steam Navigation Act(SNA)에서는 항해 활동에 Trinity House rules를 제정하여 이러한 규정에 법적효력을 부여하였으며 동시에 이를 위반한 선장에 대하여 처벌을 실시하였다(Aleka, 2013). 선박과 이동장치에 영향을 주는 기술의 부단한 발전으로 인해 이에 따른 충돌 규칙도 잇따라 개정되었다. 1910년 선박충돌조약(Conventions for the Unification of Certain Rules with respect to Collision between Vessels 1910)에서 정립한 충돌에 관한 손해배상 원칙은 이미 세계 여러 나라에서 받아들여지고 있다. IMO의 사회로 통과된 1972년 해상 충돌 예방규칙(International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972)은 각국에 받아들여졌으며 한중 양국에서 차례로 발효되었다. 한국은 1977년 7월 29일에 이에 가입하였으며 중국은 1980년 1월 7일에 이에 가입하였다.

중국정부는 1910년 선박충돌조약과 1972년 해상충돌예방규칙을 국내적으로 수용하기 위하여 해상법을 제정하였다. 1992년 제정된 중화인민공화국 해상법(약칭: 중국 해상법)은 해상화물운송 당사자의 권리와 의무를 규율하고 있으며, 중국 해상법은 내륙 수운을 이 법에서 제외해 내해 항행선박 간 충돌은 중국 해상법이 아닌 중국 민법전을 적용해야 한다. 중국 해상법 제8장은 선박 충돌에 관한 규칙을 포함하고 있으며, 해상에서 항해하는 모든 선박과 기타 모든 인근해역의 취항 구역에 적용된다. 또한 항행 중의 모든 해상 이동장치를 포함한다. 그러나 군용과 정부선박은 중국해상법의 적용을 받지 않는다(Si, 1998). 이 밖에도 중국 최고인민법원은 여러 건의 사법 해석을 내놓았으며 관련 법 적용에 대한 명확한 규정을 두고 있다. 하지만 선박충돌분쟁에 대한 해결이 명확하지 않다. 예를 들면 한중 양국은 황해 경계선의 획정에 대하여 여전히 논란이 있다. 한중어업협정은 이 지역 내에서 발생한 선박충돌사건의 책임분담 및 분쟁해결 문제를 다루지 않고 있다. 그러므로 한국과 중국 법제를 비교법적으로 분석함으로써 양국이 통일된 규정을 형성하여 인접 수역 내의 충돌분쟁을 효율적으로 해결하고 또한 사법의 일치성의 실현과 재판의 공정성을 제고하기 위하여 시사점을 제시하고자 한다.

2. 선박충돌의 법률적용

중국에는 해상 및 항구에서 선박의 활동을 규제하는 일련의 법률 규정이 있다. 이에에는 국제조약, 국내 해사 입법, 민법 기본법, 행정법, 대법원에서 제정한 약간의 사법해석이 포함되어 있다. 선박 충돌에 어떠한 법률을 적용하는 문제에 있어서 중국 해상법 제268조 제1항은 “중화인민공화국이 체결하거나 참가하는 국제조약이 본 규칙과 달리 중화인민공화국에서 규정한 보유 약관을 제외하고는 국제조약에 관

한 규정을 적용한다”고 규정하고 있다. 또한 “섭외 민사관계 법률적용법” 제142조는 중국에서 규정한 보유조항 외에는 모두 국제조약에 준한다고 규정하고 있다.

만약 1910년 충돌 조약 규정이 국내법과 다르다면 1910년 선박충돌조약규정을 적용해야 한다. 하지만 선박충돌분야에서는 중국 해상법 제8장이 선박충돌분쟁 조정을 위한 특별법이다. 중국 법원에서는 이러한 해상 선박의 충돌이 1910년 충돌 조약의 범위에 속하더라도 중국 해상법 제8장을 적용한다. 이로부터 국제조약이 중국의 선박충돌과 관련한 법률에 대하여 보완적 역할을 할 것으로 생각한다.

중국 해상법과 1910년 선박충돌조약 외에 중국에서의 선박충돌분쟁, 특히 침해자의 책임이 확정될 때 침권책임법의 일반 규정을 적용한다. 1972년 해상충돌예방규칙은 선박 간 항법을 규정한 것이다. 이는 해상과 항구를 운항하는 선박의 행위에 대한 권위적인 표준이지만 지방 규칙의 차이에 따라 달라질 수 있다(The Esso Brussels, 1972). 따라서 선박이 부동한 지역에 진입 할 때는 1972년 해상 충돌예방규칙외에 현지의 운항규칙도 지켜야 한다. 중국에서는 해상법에 따라 정의된 모든 선박이 이를 지켜야 하며 이를 지키지 않는 경우 이는 중국 해상법 제8장의 과실책임에 해당한다. 즉 흡인된 것으로 인정된다. 1972년 해상충돌예방규칙과 지방규칙을 지키지 않으면 민사상 책임이 직접적으로 발생하지는 않지만, 이러한 규칙들은 실천에 있어서 과실비율을 평가하는데 중요한 역할을 한다. 중국 법원은 섭외 법의 적용에 있어서 ‘섭외민사관계법 적용법’과 ‘해상법’ 제14장을 주로 참고한다. 또한 선박충돌 손해배상청구는 불법행위 발생지의 법률을 적용한다. 불법행위가 공해에서 발생한 경우에는 법원 개시지법을 적용한다. 이밖에 내륙수역에서의 충돌사고에 대한 책임 분배는 Preventing Collisions on Inland Waters, 1991을 적용한다. 중국은 해상교통 관리를 강화하고 선박, 시설, 인민의 재산의 안전을 보장하기 위해 1983년 해상교통안전법(海上交通安全法)을 제정하여 운항·안전·해사조사·법적 책임 등 구체적인 문제에 대해 안내하였다.

반면에 한국 상법은 선박충돌로 인한 법률 적용에 관하여 달리 규정하고 있지 않다. 따라서 선박 충돌에 관한 법률 적용 문제는 국제사법에서 정하는 바에 따른다. 국제사법 제2조는 국제재판 관할 문제의 원칙을 정하고 있다. 선박충돌 사고에 있어서 섭외 요인이 없는 경우에는 민사소송법 제18조에 의한 불법행위에 관한 법률의 적용을 받는다. 선박 충돌사고 중 섭외요소가 있는 경우는 국제사법 제61조를 적용한다.

한·중 양국은 선박충돌에 관한 법률적용의 원칙에서 모두 침권행위지법원칙, 법정지법원칙, 선적국법원칙, 최밀접지지법과 당사자가 자율적으로 선택하는 준거법을 인정하고 있

다. 이 중 선적국법원칙을 침해 행위지법으로 하는 법 원칙의 예외는 적용된다. 중국에는 전문 해상법원이 있어 해상사건 심리는 전문성과 사법성이 더 강하다. 그러나 한국에는 해상사건을 심리하는 전문해사법원이 없고 해상사건은 재판의 절차상 일반 민사사건에 속하여 해상사고에 대한 행정처분은 해심원에서 재결하며 구체적인 손해배상에 대한 민사 분쟁은 일반 민사법원에서 담당한다. 또한 한국에서는 선박충돌에 관하여 상법이 적용되는지와 민법이 적용되는지는 차이가 있다. 상법이 적용되는 경우에는 물적 손해에 대한 분할책임, 단기소멸시효, 선박소유자책임제한, 직접 청구권의 행사가 가능하지만 민법이 적용된 경우에는 위의 청구권은 행사 할 수 없게 된다(Kim, 2014).

2.1 중국 해상법의 선박충돌

1910년 선박충돌조약 제1조와 제13조는 선박 충돌과 충돌 피해의 범위에 대하여 규정하였지만 '선박 충돌'에 대하여 직접적으로 정의하지 않았다. 중국 해상법 제165조에 따르면 선박충돌은 선박이 바다 또는 바다와 통하는 항수가능지역에서 접촉해 피해를 입는 사고를 말한다. 중국 해상법 제170조는 더 나아가 운항의 규정을 준수하지 않아 다른 선박 및 선박에 탑승한 사람, 화물 또는 재산상에 손해가 발생한 경우 다른 선박과 실제 충돌하지 않았더라도 적용된다고 규정하였다. 중국 해상법 상 선박 충돌은 아래 4가지 요건을 충족하여야 한다. 첫째, 충돌이 선박 간에 발생해야 한다. 하지만 공무상 목적의 화물선은 선박에서 제외된다. 이 때문에 군용과 정부 선박은 중국 해상법의 적용을 받지 않는다(Si, 1998). 둘째, 충돌에 관련된 선박은 중국 해상법 제3조의 규정에 부합해야 한다. 즉 "선박"이란 선박 및 기타 해상 이동 장치를 의미하지만 20톤 미만의 소형 선박은 이에 포함하지 않는다. 셋째, 중국의 내륙 수역이 아닌 해상 또는 인근 해역에서 발생한 다른 통항 수역에서 충돌하는 것이다. 넷째, 충돌은 선박 간의 실제 접촉에 의한 것이며 또한 손해를 입는 경우여야 한다. 중국 해상법 상 선박의 정의는 군사나 공공서비스용 선박, 20톤 미만의 소형 선박을 포함하고 있지 않기 때문에 군용 선박이나 공무용 선박 간 충돌에는 해상법이 적용되지 않는다(Min, 2017). 또한 중국 해상법 제8장에서의 '선박충돌'이란 단어는 군함 간의 충돌은 물론 군함과 상선 간의 충돌도 포함하지 않는다. 이에 비해 1972년 해상충돌예방규칙은 공해상의 모든 선박과 공해상에 연결되어 원양 선박이 운항할 수 있는 모든 수역에 적용된다.

중국 해상법은 선박 충돌에 대해 실제 접촉이 있어야 한다고 규정하고 있지만 제170조에 따르면 실제 충돌은 피해를 입은 측이 다른 측 선박에 손해배상을 청구하는 강제성 요구는 아니다. 즉 실제 충돌이 없더라도 중국 해상법 적용

을 충돌 사건으로 확대한 것이다. 중국 무한(武漢)해사법원은 'MV Jia Yang 6' 사건 심리에서 'MV Jia Yang 6'와 'MV Shun jiang 2827'호가 직접 충돌하지는 않았지만 선박이 직접 충돌을 피면하기 위해 기동을 하여 손해가 발생하였으며 항로를 지나는 기타 선박과 충돌하였다고 판단했다. 이 때문에 두 선박 사이에 간접 충돌 사고가 발생한 경우, 양측 모두 충돌 사고의 과실에 따른 침권책임을 지고 있다(Wuhan Maritime Court, 2018).

2.2 한국의 관련 규정

한국 민법 제760조의 규정에 따르면 선박충돌이라 함은 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 이는 과실에 의한 불법행위이기 때문에 충돌쌍방 이해관계자는 가해자이면서 피해자인 관계이다. 이는 민법상의 공동불법행위를 구성하며 쌍방은 연대책임을 부담한다. 그러나 선박충돌은 항행의 기술적인 성격으로 인하여 그 원인이 매우 다양하고 복잡하며, 빈번한 발생으로 인적·물적 손해가 매우 큰 점 등에서 상법은 선박충돌에 대한 특별규정을 두고 있다(Cheong, 2009).

한·중 양국의 선박충돌관련 규정은 국제조약의 영향을 받아 조문 구조상 큰 차이가 없다. 개정 전의 선박충돌은 선박 사이의 직접적인 충돌만 상법상의 충돌로 인정하였지만 1910년 선박충돌조약 제13조의 입장을 받아들이며 간접충돌로 확대하였다(Kim, 2020). 중국 상법 제790조에서는 선박 옆을 지나가는 선박의 물결에 의하여 선박 내의 손해도 선박충돌로 인한 손해로 본다고 정하였으면 이는 중국과도 일치하다고 규정하였다. 한국에는 별도의 해상법이 없고 선박충돌규정은 상법에 근거한다. 또한 한국 상법 제740조와 제741조에 따라 충돌하는 쪽의 선박이 반드시 항해선이어야 하고 선박이 충돌하여 선박, 선원 및 선상의 화물이 피해를 입어야 하며 공무를 수행하는 선박은 이 상법의 규정을 적용하지 않는다고 규정하였다.

한국은 선박 충돌의 국제적인 발전추세에 대응하기 위해 상법에 대한 개정을 통해 선박충돌개념을 리스본규칙에 따라 개정하였다. 선박충돌개념의 통일성에 대해 한·중 양국은 확연히 다른 태도를 보이고 있다. 2008년 한국 상법 개정으로 선박 충돌에 대한 새로운 해석을 통하여 선박 충돌의 개념을 통일하였다. 충돌은 직접적인 접촉에 그치지 않고 실제 접촉이 요구되지 않도록 한 것이 국제사회의 추세에 적극 부응했다는 설명이다. 그러나 중국은 통일된 선박충돌개념이 없어 중국 1992CMC와 대법원의 사법해석에서는 선박 충돌에 대하여 각각 규정하고 있으며 1992CMC규정에 따르고 있다. 즉 선박충돌의 구성은 실제 충돌의 발생을 요건

으로 하되 간접 충돌은 사법해석에 따라 1992CMC규정을 확대적용하고 있다.

3. 선박충돌의 과실비율

과실비율이란 선박충돌에서 각 선박의 사고에 대한 기여도로 볼 수 있다(Healy and Sweeney, 1998). 선박충돌과실비율에 대한 관리 규칙이 부족해 임의적인 사건이 많다. 선박충돌사고의 분류는 1972년 해상충돌예방규칙 및 충돌 지침에서의 유효한 국내 운항규칙이 기본이다. 영국 라이트 판사가 ‘MacGregor’사건에서 살펴본 것처럼 선박충돌책임의 비율은 지식과 경험이 풍부한 판사가 충돌 시와 충돌 이전의 운항 환경을 포괄적으로 고려하여 판단하는 정도의 문제이다(The McGregor, 1943). 미국은 1855년 The Schooner Catherine v. Dickson 사건에서 50:50 정산원칙을 도입하였으며 그 이후 1975년 Reliable Transfer 사건에서 비례과실제도를 택하였다(Kim, 2008). 해사판사는 선박충돌과실비율을 정할 때 법적인 규정은 간략한 반면 충돌 사안은 복잡하고 특히 기술적인 면에서 어려움에 처하는 경우가 많다.

3.1 침권책임법에서의 책임

중국 침권책임법 제7편에서는 침권책임은 과실책임, 과실추정책임, 무과실책임 세 가지로 구분하였다. 다중책임귀책의 원칙체계에서 과실책임은 각종 불법행위에 보편적으로 적용되는 원칙이다. 과실책임추정과 무과실책임을 적용하도록 법령, 법규에 규정되어 있지 않은 경우에는 원칙적으로 과실책임추정을 적용하여야 한다. 과실추정의 원칙과 무과실책임의 원칙은 특별한 귀책의 원칙이다. 중국 민법전 제7편에서는 과실추정과 무과실책임의 규정은 모두 ‘법률규정’이라는 용어를 사용한다고 규정하였다. 법률규정은 한마디로 민법전 침권책임법편에 주로 규정되어 있다. 즉 귀책원칙은 침해책임법에만 적용된다. 법률에 특별한 규정이 없는 한 귀책의 원칙을 적용할 수 없다. 이 중 과실책임은 행위자가 과실로 타인의 민사상 권리를 침해한 것에 대한 침권책임을 말한다. 중국민법전 제1165조에서는 과실책임원칙이란 과실을 귀책 근거로 하며 과실을 책임과 책임의 범위를 확정하는 근거로 삼는 원칙이다. 과실책임추정이란 행위자가 일정한 범행을 저질렀을 때 법적으로 과실을 추정하지만, 행위자가 자신의 과실이 없음을 증명할 수 있는 경우에 책임을 면제하는 것이다. 이러한 자신의 불리한 입장에 대해서는 피고 책임 제시 규칙을 적용하고 있다. 중국민법전 제1166조에서는 무과실책임이란 행위자의 과실이 필요조건이 아니라 행위자의 주관적 과실을 고려하지 않고 행위자 또는 그 관리를 하는 사람의 행위가 타인의 민사상 권리를 해치

고 타인에게 손해를 끼치는 것을 말한다고 규정하였다. 이는 약자인 피해자의 이익을 보호하고 피해자에게 제때에 구제하여 구상권이 쉽게 이뤄지도록 한다는 데 의미가 있다.

침권책임의 입법과정에서는 특수한 중국 국정과 법률 전통을 고려하였으며 과도기에 있는 여러 가지 복잡한 이익충돌도 충분히 고려하였다. 뿐만 아니라 이해충돌에 대한 조정 조치도 개선하였다. 따라서 이 법은 중국의 사법실천의 뒷받침이며 법치건설에 튼튼한 기반을 다져 세계 민사법률 문화의 발전에 기여했다.

3.2 책임비례원칙

중국 해상법 제168조에 따르면 충돌 과실비율에 있어 중국 해상법의 기본 원칙은 1910년 선박충돌조약규정과 동일하다. 즉 충돌 손해의 책임은 과실을 기초로 한다. 구체적으로는 아래와 같다. 첫째, 충돌은 전적으로 한 선박의 과실로 인한 경우 과실 선박이 책임을 져야 한다. 둘째, 충돌한 선박이 모두 과실이 있다면 선박마다 그 잘못의 비례에 따라 책임을 져야 한다. 셋째, 중국 해상법 제169조에 따르면 모든 선박의 과실 비율이 같거나, 각각의 과실 비율을 알 수 없는 경우에는 충돌 선박의 책임을 균등하게 배분해야 한다. 과실이 있는 선박은 선상의 선박, 화물, 그 밖의 재산에 대한 손해에 대하여 중전의 규정에 의한 비율에 따라 배상 책임을 진다. 제3자에 재산상의 손해를 입힌 경우 충돌선박에 대한 배상책임은 그 부담의 비율을 초과할 수 없다. 선박과실로 제3자가 사망하거나 인적손해를 입었을 경우 연대책임을 져야 한다. 선박이 지급한 보상금액이 제169조 제1항에서 정한 비율을 초과하는 경우에는 다른 과실 선박에게 이를 청구할 수 있다.

책임비례원칙에 관한 판례에는 Xinhua Company v Xinda Company 사건(Guangzhou Maritime Court, 2002)이 있다. 이는 1972년 해상충돌예방규칙에 따라 선박이 적절한 전망을 유지하지 못해 충돌사고가 발생하자 광저우 해사법원은 이에 대하여 책임을 위반한 비율에 따라 당사자의 책임을 확정했다. M/V Fudong은 40%, 다른 선박은 1972년 해상충돌예방규칙을 더 많이 위반했기 때문에 60%의 충돌 책임이 인정되었다.

Orient Overseas Container Line Limited v BeiHai Honghai Shipping(The Orient Overseas Europe)사안(Min Ti Zi No.142, 2012) 중, 대법원은 선박이 마주치는 경우(crossing situation) M/V Orient Overseas Europe는 직항선박으로서 1972년 해상충돌예방규칙 제17조 제 1항의 (1)의 규정에 따라 항행의 방향과 속도를 유지해야 한다고 판단했다. 반면 양로(讓路)선박 M/V Xinghai668은 1972년 해상충돌예방규칙 제17조 제1항 (2)에 따라 양로의무를 이행하기 위한 적절한 조치를 취하지 못했다. 직항선박보다 양로 선박은 충돌을 피할 의무가 더

크다. 만약 선박이 양로의무를 제때에 이행하지 못하면 긴급 상황이 발생할 수 있고 양로 선박은 충돌사고에 대한 주요 책임을 져야 한다. 따라서 M/V Orient Overseas Europe는 독자적으로 충돌을 피하기 위한 기동을 할 수 있지만 좌현(左舷)선박은 어떠한 경우에도 좌회전하지 않아야 한다. 따라서 최고인민법원은 최종판결에서 중국 해상법 제169조 제1항의 규정에 따라 충돌하는 두 선박에 모두 과실이 있는 경우 각각 과실 비율에 따라 배상책임을 져야 한다고 판단하였다. 이 사안에서 M/V Xinghai668은 60%의 책임을, M/V Orient Overseas Europe은 40%의 책임을 부담하였다.

3.3 충돌 사고에서의 귀책불가의 원인 및 불가항력

불가항력이나 기타 어느 한쪽에 귀책 할 수 없는 사유로 인한 선박 충돌사고에 대해 중국 해상법 제167조는 어느 한쪽도 다른 한쪽의 책임을 지지 않는다고 규정하고 있다. 중국 민법전에서 규정한 침권책임법에 따르면 당사자의 과실로 타인의 민사상 권익을 침해 한 경우 침해 책임을 지도록 한다. 부주의로 추정되는 자는 그 추정에 반박하지 않는 경우에도 침해 책임을 지도록 법으로 규정하고 있다. 제3자(피해자)는 그 손해가 위 세 가지 원인에 의한 충돌 중 어느 한쪽의 과실로 발생하였음을 증명할 수 있으면 과실이 있는 측에서 제3자의 손해에 대하여 배상책임을 진다. 다만 충돌한 당사자들이 제3자의 손해가 불가항력이나 피해자 자신의 잘못으로 인한 것임을 입증 한 경우에는 면책된다.

중국 민법전의 계약법(合同法)에서 불가항력은 객관적인 상황이 예견·피면·극복할 수 없는 것을 말한다. 사법실천에서 법원은 불가항력의 충돌 분쟁에 대해서도 같은 원칙을 적용하여 평가한다. 계약법 제118조는 의무자는 반드시 상대방에게 즉시 통지하여 상대방의 손해를 경감시켜야 한다고 규정하고 있다. 의무자는 합리적인 기간 내에 계약의무를 이행할 수 없다는 증거를 제시하여야 한다. 한쪽 당사자의 불가항력 논점이 성립된 후 계약서에 명시되지 않은 경우에는 반드시 공평의 원칙에 따라 책임의 전부 또는 일부를 면제해야 하는지 여부와 쌍방이 발생한 비용을 어떻게 부담해야 하는지를 결정해야 한다. 불가항력 사건이 중국에서의 법적 결과에는 계약의 해지 및 계약 책임의 면제가 포함된다.

Hudong shipbuilding과 Dongfang Dredging 사건 중, 원고 Dongfang Dredging은 피고 선박과 함께 황포강에서 표류하던 중 강풍 10등급의 강풍으로 닻 케이블이 끊어져 손해가 발생하였다. 원고의 피고가 선박을 제대로 관리하지 못했으며 10등급의 강풍은 예상 할 수 있는 것이라고 주장한다. 그러나 피고는 강풍을 이겨낼 수 있는 케이블을 충분히 제작했고, 기상 당국이 피해 예보를 하지 않아 선박의 안전을 위해 노력한다고 주장하였다. 상하이 고등법원은 바람은 예견 할 수 있는

것이 아님을 인정하고 피고가 충돌에 대한 책임을 지지 않는다고 판단하였다(Hu Gao Jing Zhong Zi. No 423, 1999).

3.4 과실비율의 산정

과실비율은 손해배상의 산정에 활용된다. 선박충돌의 책임은 법원이 과실비율에 따라 공정하게 판단해야 하기 때문에 그동안 까다로운 문제로 지적되어 왔다. 유감스럽게도 중국은 충돌사고의 과실 비율을 정할 수 있는 어떠한 획일적인 양적 표준에도 가입하지 않았다. 이에 따라 해사판사는 당사자의 주장에 따라 사건별 비율을 배분한다. 사법실천이나 이론 연구도 해사 판사가 과실비율을 산정할 수 있도록 지도하는 구체적 기준이 마련되지 않은 점도 주목 할 만하다(Zhang, 2019). 충돌책임비율의 정확한 산정은 법률적 지식뿐만 아니라 항해기술에도 능통해야 한다. 관련 항행 규칙은 국제규칙이나 사고 발생지 현지에서 유효한 기타 충돌회피 규칙도 될 수 있다(Hu Hai Fa Shang Chu Zi No.24, 2010).

하지만 중국은 현재 아직 한국의 해양안전심판원에서 정한 원인제공비율과 같은 산정비율이 없다. 뿐만아니라 이에 대해 많은 중국학자들은 산정비율에 대하여 연구 중이며 이러한 측면에서 볼 때, Korea Marine Safety Tribunal(KMST)는 중국에 좋은 본보기를 세웠다. KMST가 확정된 과실 비율은 민사재판소 판결과 분리되어 있지만 충돌에 관련된 각 당사자들은 이해 대한 의존도가 높다. 뿐만 아니라 KMST가 과실 비율을 사용하여 내린 결정도 대다수 부분이 받아들여지고 있다. KMST가 2007년부터 충돌 사건과 관련하여 수립한 가이드라인은 성공적이며 이는 지방재판소에서 동일한 과실 비율을 적용하는 데에도 도움이 된다(Kim, 2011).

기존 선박충돌고장의 산정은 주로 복잡한 수학적 모델을 이용하여 고장 비율을 산정하였다. 그러나 수학적 계산의 복잡성 때문에 중국의 사법 실천에서의 적용은 많지 않다(Zhang, 2019a). 충돌 고장에 대한 평가는 충돌 회피 규칙이나 기타 라우팅 규칙과 같은 일정한 표준에 맞추어야 한다. 또한 다양한 요인의 영향을 받고, 특정한 충돌 환경에서 조사되어야 한다. 다행히 한국(Kim, 2011)과 중국(Zhang, 2019b)의 학자들은 통일적으로 평가하는 표준을 만들어야 한다고 주장하고 있다. 특히 선박이 황해와 동해에서 자주 만나는 동아시아 국가에 고장 비율의 표준을 평가하는 표준을 만들어야 한다. 통일된 충돌 규칙과 통일된 책임배분제도는 이 지역 선박의 안전한 운항을 촉진 할 것이다.

4. 선박충돌로 인한 손해배상책임

선박충돌은 일종의 불법행위로서 그 구성요건은 민법과 일치한다. 현재 선박충돌 손해배상을 다루는 국제조약으로

는 1910년 선박충돌조약과 리스본 규칙이 있다. 선박 충돌에 대한 손해배상에 따라야 할 원칙, 범위 및 산정 방법은 각국이 따로 정하는 바에 따른다. 선박충돌로 인한 피해는 크게 재산 손해와 비재산 손해로 나뉜다. 1910년 선박충돌조약의 영향으로 한·중 양국은 선박충돌로 인한 재산 피해와 인명 피해를 구별하여 처리하고 있다. 중국 해상법 제169조와 한국 상법 제879조의 표현 방식과 규정 내용은 1910년 선박충돌조약 제4조의 규정과 거의 일치한다. 구체적인 손해배상의 범위와 산정 방법에 대해 중국은 최고법원이 공포한 사법 해석을 기준으로 한다. 한국은 민법 및 선원법 등 특별법에 따른다. 재산상 손해에 대해 한중 양국은 쌍방의 과실에 대해 과실 비율에 따라 배상책임을 지며, 과실 책임이 확정되지 않은 경우에는 쌍방이 균등하게 배상책임을 진다. 과실비율은 손해배상액을 확정하는 동시에 당사자의 경제적 이익과 직결된다.

4.1 재산손실

중국 '선박충돌및 접촉 사건의 심리에 관한 재산상 손해배상에 관한 규정(關於審理船舶碰撞和觸碰案件財產損害賠償的規定)'의 제2조에 따르면 배상은 원상회복이 되도록 하여야 하며, 원상회복이 불가능한 경우 할인하여 배상을 하여야 한다고 규정하고 있다. 따라서 원상회복은 선박충돌재산에 대한 손해배상을 확정하는 기초원칙이다. 충돌 분쟁의 청구인 즉 피해자는 충돌로 인한 재산상 손해, 충돌로 인한 손해와 비용, 피해를 피하거나 경감하기 위해 발생하는 합리적인 비용이나 손해와 예상 이익의 손실을 주장할 수 있다. 손해배상은 재산을 원상회복하는 것이 원칙이며 원상회복이 불가능할 경우 산정가격에 따라 보상한다. 청구인의 과실로 인한 손해, 특히 증가된 손해는 배상하지 않는다.

선박이 전부 파손된 경우 선박의 가치손실을 비롯하여 선박의 연료·자재·비품·공급품, 선원 임금·송환비, 기타 적정비용도 배상해야 한다. The Orient Overseas Europe사건에서 대법원은 충돌로 인한 연료의 손실은 충돌 즉시 발생한 것이 아니라 충돌 후의 지속적인 누출로 인하여 발생한 것이라고 인정한다. OOCL Europe이 충돌 사고 후 선체, 측정기 계량기에 대하여 검사하고 연료의 유출을 발견하여 효과적인 조치를 할 수 있다면 피해를 방지할 수 있다. 그러나 OOCL Europe는 충돌 가능성을 인지하고 있었지만 피해가 확대되는 것을 막기 위한 노력은 충분하지 않았다. 반면 연료의 유출은 24시간이 지나서야 발견되었다. 따라서 연료에 대한 손실은 배상받을 수 없다.

‘선박충돌및 접촉 사건의 심리에 관한 재산상 손해배상에 관한 규정(關於審理船舶碰撞和觸碰案件財產損害賠償的規定)’ 제8조에 따르면 선박의 가치는 충돌 시 동 종류 선박의 시

장가격으로 정한다. 충돌 발생지에 동 종류 선박의 시장가격이 없는 경우에는 선박 선적항에 있는 동 종류 선박의 시장가격 또는 기타 지역의 동 종류 선박의 평균가격으로 시장가격을 정한다. 시장가격이 없는 경우 선박의 건조 또는 구매가격에서 감가상각을 공제한다. The Orient Overseas Europe사건에서 OOCL UK는 책임 부서의 조사와 문의 기록을 토대로 Xinghai 668의 구매와 튜닝 가격을 재평가해야 한다고 주장하였다. 하지만 북해항운공사가 제출한 증거는 조사나 문의 기록보다 훨씬 증명성이 뛰어났다. 이에 따라 대법원은 선박의 가치를 구매가격으로 산정해 매년 8%의 감가상각을 공제하였다. 또한 시간손실의 산정은 대체선박을 찾는데 필요한 적합한 기간을 한도로 하되 최대 2개월을 초과할 수 없다. 임대료 손실은 일반적으로 충돌 전후 2회 운항횟수의 평균 순이익으로 산정한다. 전후 모두 운항 횟수가 없는 경우에는 기타 해당 운항 횟수의 평균 순이익으로 계산한다.

‘선박충돌및 접촉 사건의 심리에 관한 재산상 손해배상에 관한 규정(關於審理船舶碰撞和觸碰案件財產損害賠償的規定)’ 제2조 3항에 따르면 선박의 부분 파손에 대한 배상에는 합리적인 임시수리비용, 영구적수리비용, 보조적비용과 유지보수비용이 포함된다. 다만 다음 조건을 만족해야 한다. 첫째, 선박은 가까운 곳에서 수리해야 한다. 다만, 다른 곳에서 수리하면 손실을 줄일 수 있고 원가를 절감할 수 있다는 것을 증명하거나 기타 합리적인 이유가 있는 경우에는 제외한다. 만약 임시 수리 후선박이 계속 운항할 수 있는 경우에는 청구인이 임시적인 수리를 맡는다. 둘째, 배상은 선박의 충돌로 손해가 있는 부분에 대한 수리비용이며, 기타 사고나 일상 유지로 인한 손해는 제외한다. ‘선박충돌및 접촉 사건의 심리에 관한 재산상 손해배상에 관한 규정(關於審理船舶碰撞和觸碰案件財產損害賠償的規定)’ 제3조에 따르면 선박에 대한 손해배상에는 적정한 인양비용과 검사, 인양 및 침몰선박제거비용, 침몰선박표지 설치비용, 해당 운항의 예인·임대료 또는 운임손해, 공동해손분담금, 합리적인 전기손실, 그 밖의 적정비용도 배상해 주어야 한다. 선박의 국부적인 손상으로 인한 시간손실의 보상은 접안, 선박검사 등에 소요되는 합리적 시간을 포함하여 실제 수리에 필요한 합리적 시간으로 한다.

중국 2005년 섭외상사해사심판공작회의기요(全國涉外商事海事審判工作會議紀要) 제6조에 따르면 선박이 충돌하고 접촉하여 제3자에 재산손해를 입힌 경우에는 배상해 주어야 한다. 원금 외에 이자 손실도 배상해야 하며, 이자는 원금 성격의 같은 기간 이자율을 기준으로 삼아야 한다. 선박 인양 후 잔존가치가 있으면 선박 잔존가치를 공제해야 한다.

한국에서는 상법 제876조와 제879조에 따라 선박 충돌에

다른 손해배상을 재산상 손해와 인신상의 손해로 나누어볼 수 있다. 이 중 재산상의 손실은 선박이나 선박에 실린 물품으로 인한 손실도 포함된다. 손해의경 중에 따라 선박의 손실을 선박의 전부손해와 선박의 일부 손해로 구분된다. 선박에 대한 손해배상액의 산정은 충돌 이전의 선박가격으로 기준을 적용하며 선박의 가치는 선박이 출항할 때의 가치를 산정기준으로 한다.

4.2 화물손실

중국 선박충돌 및 접촉 사건의 재산상 손해배상에 관한 규정(關於審理船舶碰撞和觸碰案件財產損害賠償的規定) 제9조에 따르면 화물의 실제 가치는 화물을 선적 할 때의 가치로 산정된다. 화물을 분실했을 경우 청구인이 지불한 운임과 보험료도 보상 범위에 포함될 수 있으며, 절감된 비용을 공제할 수 있다. 만약 화물이 파손된 경우, 배상금액은 수리비용으로 계산하거나, 화물의 실제 가치에서 잔존가치와 절감된 비용을 공제한다. 만약 선박이 충돌하여 인도가 지연될 경우, 손실은 실제 화물의 가치에 도착할 때의 예상 이익과 시장 가격 사이의 차액을 합하여 계산한다. 다만, 예상 이익은 실제 화물가치의 10%를 초과할 수 없다(Jin Gao, 2019).

한국에서는 적하를 처분할 경우의 손해배상액은 그 적하가 도달할 시기의 양륙항의 가격에 의하여 정한다. 다만, 그 가격 중에서 지급을 요하지 아니하는 비용을 공제하여야 한다. 화물에 대한 손해배상액은 상법 제137조와 제750조의 제2항의 규정에 의거하여 지불을 요하지 아니하는 운임기타비용을 배상액에서 공제한 후 운송물이 전부 멸실 또는 연착된 경우의 손해배상액은 인도할 날의 도착지의 가격에 따르며 운송물이 일부 멸실 또는 훼손된 경우의 손해배상액은 인도할 날의 도착지의 가격에 의한다.

4.3 운임손실

중국 선박충돌 및 접촉 사건의 심리에 관한 재산상 손해배상에 관한 규정(중국 선박충돌과 접촉사건의 손해배상의 규정 제11조(關於審理船舶碰撞和觸碰案件財產損害賠償的規定)의 규정에 따르면 충돌로 인해 임대료가 정지되거나, 임차인이 선박충돌로 임대료를 지불하지 않는 경우 임대료를 정지하거나 내지 않는 금액은 임대료 손실액으로 계산되며, 임대료를 정지하거나 지불하지 않아 절감되는 비용을 공제한다. 또한 중국 선박충돌과 접촉사건의 손해배상의 규정 제10조(關於審理船舶碰撞和觸碰案件財產損害賠償的規定)의 규정에 따르면 화물의 멸실 또는 파손으로 운임에 손실이 발생한 경우, 미수취한 운임 금액을 임대료의 손실 금액으로 산정하며 절감된 비용을 한다. 정기선의 손실은 일반적으로 선박충돌전후의 각 2개 운항 횟수의 평균 순이익으로

계산된다. 만약 전후 운항횟수가 없다면 기타 해당 운항 횟수의 평균 순이익으로 계산하여 참조한다.

한국에서 선박이 파손되어 작업을 할 수 없을 때 예상되는 이익은 충돌 직전 3차 항해에 따른 운임에서 모든 경비를 뺀 후 3개월분으로 나누어 계산한다. 이자에 관하여 상행위로 인한 채무에 대해서는 보통 연 6%의 법정 이자를 사용한다. 다만, 불법행위로 인한 손해배상채무에 대해서는 통상적으로 상사법정이율이 적용되지 않는다. 따라서 민법 제379조와 제397조의 규정에 의하여 해일복운수에서 발생하는 침해 사고는 매년 5%인 민사법률 이율을 적용한다.

4.4 인적손해(人身伤害)

중국 최고법원 2003년 인신손해배상에 관한 사법해석 제17조에 따르면 인신손해에 대한 청구에는 의료비용과 결론으로 인한 소득 손실이 포함된다. 구체적으로는 의료비, 결론으로 인한 소득의 손실, 간병비, 교통숙박비, 식비, 필요한 영양비 등은 책임 있는 측에서 부담한다. 또한 인신손해배상의 해석 제25조에 따르면 신체장애에 대한 보상금은 피해자의 무행위능력의 정도에 따라 법원 소재지 주민의 1인당 소득으로 산정되며 배상 기간은 장애일로부터 20년이다. 선박충돌로 사망한 경우 장례비, 사망보상금 등이 포함된다. 피해자 또는 사망자의 친족의 정신적 손해배상 청구는 허용된다. 이는 2001년 정신적 손해배상에 관한 사법해석 제8조에 따라 확정된다. 신청인은 반드시 정신적손해가 심각하다는 것을 증명해야 하며, 정신적 손해가 심각하다는 것을 증명할 수 없는 경우에는 수리하지 아니 한다. 정신적 손해배상에 관한 사법해석 제10조에 따르면 유족이 정신손해배상에 대한 소송을 제기할 수 있도록 하고, 배상액은 그 과실정도, 침해자의 경제력, 침해 결과 등을 고려하여 결정한다. 한국 선원법 제97조, 제99조와 제100조의 규정에 따르면 선원이 직무상 부상 또는 사망하였을 때에는 선원법의 규정에 의하여 배상되며, 장애의 경중에 따라 장애를 14등급으로 세분화한다. 한국 상법 제879조 제2항에 따르면 요양급여, 휴업급여, 장애급여, 진료급여, 유족급여, 부상보상연금, 장례비와 직업회복급여를 포함한다. 또한 인적 손해의 경우는 각 당사자들은 연대책임을 부담한다.

중국은 국내 입법에서 선박충돌로 인한 재산에 대한 손해배상을 비교적 구체적이고 포괄적으로 규정하고 있지만 선박충돌로 인한 인적 손해배상 기준에서는 호적지에 따라 보상기준을 달리 적용하고 있다. 이에 비해 한국 상법의 규정은 명확하지 않지만 인신손해배상 기준상 한국 국적의 선주에 고용된 섭외 주체는 국내와 동일한 산정 기준을 적용한다. 선원이 선박 소유주와 직접적인 고용 관계가 없는 경우 외국인 선원은 선원법의 배상 규정에 적용 받지 못한다.

4.5 충돌책임의 귀책 및 책임주체

선박충돌은 대표적인 해상불법행위로서 선박충돌책임을 판단하는 책임주체는 침해법의 규칙에 부합해야 한다. 1910년 선박충돌조약은 선박충돌 당사자의 심리 상태를 기준으로 선박 충돌을 과실과 무과실로 구분한다. 과실로 인한 충돌은 통상적인 기술과 신중한 행동을 하는 선장, 선원, 인도원 및 관련 관리인이 선박을 운항하고 관리하는 과정에서 충돌을 예견하지 못하여 충돌의 발생이나 확대를 방지하지 못했을 때 행해지는 행위를 말한다. 선박소유자 또는 운송인의 고용, 사용자를 대리하여 민사법률행위를 한 자, 선장, 선원의 과실로 인한 선박충돌손해배상은 선박소유자 또는 선박임차인이 책임주체가 된다(Kim, 2007).

4.5.1 중국법의 규정

2008년 최고법원에서 발간한 '선박충돌분쟁사건의 제반사항 심리에 관한 규정'에 따르면 선박충돌에 따른 배상책임은 선박소유자가 부담하고 선박대여기간 중 등록된 경우에는 선박의임차인이 부담한다(Kim, 2007). 중국에서는 선박소유자나 임차인은 2014년 선박등기관리방법(船舶登記管理辦法) 제5조와 제6조에 따라 선박등록을 해야 하며 제4조에 따르면 등록되지 않은 선박은 중국 국적을 취득할 수 없으며 중국 국기를 게양할 수 없다. 중국은 국기가 없거나 두 개 이상의 국적 의심 선박에 대해 승선 검사를 할 수 있다(Qi, 2021). 또한 2014년 선박등기관리방법 제50조와 제51조에 따르면 선박 벌금형, 국적증명서의 취소와 몰수 등 처벌조치도 받게 된다.

2007년 중국 물권법 제24조에 따르면 선박 소유권의 취득, 양도 및 소멸, 임대는 반드시 등기해야 한다. 그렇지 않으면 선의의 제3자에게 대항할 수 없다. 선박소유권에 대하여 등기를 요하는 목적은 재산권 공개의 원칙을 지키고 선의의 제3자의 이익을 보호하는 것이다. 선박소유권이 변경되었음에도 원선주의 등록이 갱신되지 않으면 침해책임자에 대한 인정을 방해하므로 등기한 선주가 책임을 져야 한다. 이는 과실에 대한 처벌을 보여주는 것으로서 주로 피해자 측의 성향에 따라 입증책임의 경중을 고려하는 것이다. 선주와 다른 실제 선박을 통제하는 관련자를 구분하여 피해자에게 책임을 지우는 것은 부당하다는 것이 기본이론이다(Si and Li, 2009). 등기한 선주가 책임을 져야 하는 또 다른 이유는 등기한 선주가 선박경영의 이해관계자여야 한다는 점이다. 만약 선박의 소유권이 바뀌거나 선박이 임대되어 있지만 등기하지 않은 것은 등기선주가 경제적 이익면에서 새로운 선주나 선박의 임차인과 밀접한 관계가 있다는 것을 의미한다. 공평하고 공정한 이념에 따라 재산경영에서 혜택을 받은 사람은 그 재산침해에 대한 책임을 져야 한다.

2014년 선박등기관리방법 제6조에 따르면 선박의 임차인에게 권리의 등기를 요구하며 이는 임차권의 설립, 양도, 소멸을 포함한다. 또한 미등기한 선체용선은 제3자에 대항하는 법적 효력을 갖지 않으며 용선자는 충돌사고의 책임자가 아니며 선박소유자가 충돌책임에 대한 리스크를 배상해야 한다. 따라서 선체용선계약에 있어서 선박소유자는 선박이 용선자의명의로 등록될 수 있도록 주의해야 한다. 그러나 미등록된 용선자와 선박소유자의 연대책임을 주장할 수 있다(Hu Gao Min Si, 2010). The Orient Overseas Europe사건에서 북해항운회사는 광주해사법원에 OOCL은 선박경영인이고, OOCL UK는 선체용선자이며, Swan은 등록된 선주이기에 제3자는 선박충돌책임에 대한 연대책임을 져야 한다고 제기하였다. 법원은 이번 충돌사고의 책임은 용선자인 OOCL UK가 져야 하며, OOCL과 Swan은 어떠한 책임도 지지 않아야 한다고 판결하였다.

4.5.2 한국법의 규정

한국 상법 제743조는 선주가 선박등기기관에 소유권의 취득·양도를 위한 등록을 하여야 제3자에게 대항할 수 있다고 규정하고 있다. 이런 점에서 한·중 양국의 규정은 선박등기기관에 법에 따라 등록해야 책임주체로 간주하고 선박소유자와 선체 용선자를 선박충돌책임주체로 간주한다는 점에서 일치하다. 정기용선자에는 양국 규정이 조금씩 다르다. 중국 해상법에 따르면 선체용선은 선박의 자유사용권에 정기적으로 대여하는 정기용선자와 달리 정기대여기간에도 선박소유자가 선박통제권을 지배하고 있기 때문에 정기용선자에 따른 충돌책임은 여전히 선박소유자가 지게 된다. 한국 상법 제845조는 정기용선자의 행위가 민법상 불법행위의 요건이 되는 경우 정기용선자는 민법의 불법행위 책임을 지게 된다고 규정하고 있다. 운송과정에서 발생하는 침해는 정기용선자가 배상책임을 지게 된다. 선박충돌 등 항해기술과 관련된 침해는 선박소유자가 배상책임을 지게 된다. 고용계약관계에서 사용자는 근로자에 대하여 고용권을 가지면서 그 근로자에 대해 책임을 진다. 상법 제765조의 규정에 따르면, 사용자가 선박관리인의 선임과 직무집행 감독에 상당한 주의의무를 다했음을 증명할 수 있다면 책임을 질 필요가 없다.

5. 결론

침권책임법의 제정과 시행은 중국의 기존의 민상사입법이 평등 주체간의 재산관계와 인신관계 조정에 대한 시작점이고 동시에 중국 민법전의 총체적인 틀을 명백히 보여주었으며 중국의 민사입법의 법전화 과정의 중요한 한걸음이다.

현대 시장경제질서는 각종 법 제도에 의해 구성되고 보장되는 이성적인질서, 완벽한 시장 법률 질서이다. 이는 시장경제의 성숙 여부를 가늠하는 지표이다. 법전화란 사회생활의 한 영역에 있는 법률규범을 법전으로 통일하는 것으로 성문법 국가의 법률발전의 고급단계이다(Qi, 2022).

해상에서의 안전을 위협하는 원인을 제거하고 최대한 사고 가능성을 감소시키기 위한 노력으로 해상교통관제제도, 선박충돌 책임원칙과 손해배상 범위에 대한 보완은 세계적인 추세이다(Lee, 2009). 중국 충돌법상 충돌책임비율제도는 1992년 CMC면책제한제도의 목표와 같다. 이는 모두 입법을 통한 해운업의 보호를 위한 것이다. 선박충돌책임원칙과 손해배상 범위 확정에 대한 최고인민법원의 사법해석은 있지만 중국의 침권책임입법은 더욱 보완될 것으로 기대된다. 다행히도 많은 중국학자들은 현행법의 부족함을 인식하고 해상법규를 제정하고 합리적이고 선진적인 입법을 참고하여 해운무역과 해양경제를 보호하고 촉진할 필요가 있다고 생각한다. 사실 해상법 개정 검토가 중국에서 본격화되고 있으며 중국은 이미 준비를 시작하였다. 이번 개정사업의 목적은 해상법을 더욱 체계적이고 적용가능성을 제고하며, 해상운송관계를 더욱 잘 조정하여, 관련 각 측의 합법적인 권익을 수호하여, 해상운송의 경제 및 관련분야의 사회발전을 더욱 잘 유도하고 보장하기 위함이다. 또한 이 사업은 2023년에 완료될 예정이다. 한중 양국은 서로 중요한 무역 협력 파트너로서 해상 운송을 양국의 주요 무역 운송 수단으로 삼고 있다. 최근 몇 년 동안 무역 방면에서 비약적인 발전을 이룩하였다. 한중 양국은 황해 국경 획정 문제에 대해 여전히 논란이 있고 한중어업협정은 이 역내에서 발생한 선박충돌사고의 책임분담이나 분쟁해결문제는 다루지 않고 있으며 통일된 국제조약의 형성과 구체적인 해결이 시급한 상황이다.

한·중 양국은 선박충돌에 있어 국제조약을 준거법으로 하고 국내법을 국제조약에 접목시킴과 동시에 해상국제법 통일에도 영향을 주었다. 그러나 한·중 양국이 가입한 국제조약이 달라 현재 국제 흐름을 반영하지 못하는 규제도 있다. 이에 한국 해상법의 내용을 충분히 반영하여 중국해상법 발전에 대한 개선방안을 보면 아래와 같다.

첫째, 중국은 선박충돌에 대한 명확한 개념의 정의가 있어야 한다. 둘째, 중국은 선박충돌의 과실비율에 대한 명확한 산정방법이 있어야 한다. 셋째, 양국은 선박 관련 법규의 개선과 함께 공동 해역을 공동 관리·조사하는 시스템을 마련해야 한다. 넷째, 양국이 기존의 국내법에 대하여 개정하여 선박충돌사건을 처리하는데 동일한 법적 토대를 마련하여 법 적용에 따른 충돌을 줄여야 한다. 이처럼 한국과 중국은 조금씩 다른 법제도를 가지고 있지만 4가지 개선방안은

선박충돌사고를 해결함에 있어서 보다 합리적이고 공평하게 해결할 수 있다고 생각된다.

References

- [1] Aleka, M.S.(2013), *Modern Maritime Law*, Routledge Informa Law, p.388
- [2] Cheong, Y. S.(2009), *the principle of maritime law*, KINPR Press, p. 429.
- [3] Guangzhou Maritime Court(2002), *Guang Hai Fa Chu Zi No.139*.
- [4] Healy and Sweeney(1998), *The Law of Marine Collision*, Cornell Maritime Press, p. 311.
- [5] Hu Gao Jing Zhong Zi. No 423(1999)(C.A.).
- [6] Hu Gao Min Si(2010), *Hongkong Changxin Shipping Service Co Ltd v Hachiuma Steamship Co Ltd (2010) Hu Gao Min Si (Hai) Zhong Zi No.74 (Shanghai High Court)*
- [7] Hu Hai Fa(2010), *Hu Hai Fa Shang Chu Zi No.24, Shanghai Maritime Court, Guiding Case No.31. Jiangsu Weilun Shipping Co Ltd v Miranda Rose Co Ltd.*
- [8] Jin Gao(2019), *Jin Gao Min Si Zhong Zi No.369 (C.A), China Huadian Engineering Co Ltd CONTI JORK Shipping Ltd.*
- [9] Kim, I. H.(2011), *Korean Collision Avoidance Rules and Apportionment of Liability*, Asia Business Lawyer.
- [10] Kim, I. H.(2007), *Maritime Law*, bobmunsa Press, p. 270.
- [11] Kim, I. H.(2008), *Maritime Law Research II*, samwoosa Press, p. 545.
- [12] Kim, I. H.(2020), *2019 Revised Japanese Maritime Law and its Implications for Korea*, *Journal of Maritime law and commerce*, Vol. 42, No. 1, p. 33.
- [13] Kim, I. H.(2014), *Ship Collision Law*, bobmunsa Press, 2014, pp. 4-7.
- [14] Lee, J. W.(2013), *A Review over the Relationship between Maritime Collisions and the Concept of Negligence and Fault*, *Journal of Maritime law and commerce*, Vol. 35, No. 1, p. 250.
- [15] Lee, S. G.(2009), *A Study on the Vessel Traffic Services and State Compensation*, *Maritime Law Review*, Vol. 21(01), p. 90.
- [16] Min min xia No.71(2017), *M/V MIN NAN PING HUO 4572*.
- [17] Min Ti Zi No.142(2012) SPC(Retrial).
- [18] Qi, J. C.(2021), *Enforcement failures and remedies: Review on state jurisdiction over ships at sea*, *Journal of East Asia and International law*, Vol. 14, No. 1, p. 18.

- [19] Qi, J. C.(2022), Ship Collision in Chinese Maritime Law: Legislation and Judicial Practice, Korea Journal of Navigation and Port Research, Vol. 46, No. 2, pp. 99-109.
- [20] Si, Y. Z.(1998), The Maritime Law Dictionary, Peking University Press, p. 637.
- [21] Si, Y. Z. and Li, Z. W.(2009), Special Research on Basic Principle of Maritime Law in China, p. .926.
- [22] The Esso Brussels(1972), 1 Lloyd's Rep 286.
- [23] The McGregor(1943) A.C. 197.
- [24] Wuhan Maritime Court(2018), Yue 72 Min Te No.50.
- [25] Zhang, L. Y.(2019a), Ship accident consequences and contributing factors analyses using ship accident investigation reports, Journal of Risk and Reliability, Vol. 233(01), pp. 35-47.
- [26] Zhang, H. K.(2019b), The Study on the Tort Liability for vessel Collision, Dalian Maritime University, p. 196.

Received : 2022. 05. 31.

Revised : 2022. 06. 20.

Accepted : 2022. 06. 27.