

즉 시 항 고 장

원 결 정 서울중앙지방법원 2008책3 선택책임제한

신 청 인(피항고인) 삼성중공업 주식회사

이해관계인(항고인) 외

서울고등법원

귀중

즉 시 항 고 장

신청인(피항고인) 삼성중공업 주식회사

즉 시 항 고 인 별지 기재와 같음
이해관계인(항고인)들의 대리인
법무법인 다원
담당변호사 우 ○ ○
의정부시

법무법인 정률
담당변호사 박 ○ ○, 전 ○ ○
서울 강남구 대치동 889-11
02-2183-5671, fax)02-2183-5511

법무법인 정평
담당변호사 조 ○ ○, 황 ○ ○
서울 서초구 서초동

위 신청인에 대한 서울중앙지방법원 2008책3 선택책임제한 신청 사건에
관하여, 이해관계인(항고인)들은 위 법원의 2009. 3. 23.자 선택책임제한절차개시결
정에 대하여 불복이므로 이에 즉시 항고를 제기합니다.

원결정의 표시

1. 별지 제1목록 기재 선박의 별지 제2목록 기재 사고로부터 발생한 물적 손해에 관한 신청인 회사에 대한 채권에 대하여 책임 제한 절차를 개시한다. \
2. 변호사 송○○을 관리인으로 선임한다.
3. 제한채권의 신고 기간을 2009. 6. 19. 18:00까지로 정한다.
4. 제한채권의 조사 기일 및 장소를 2009. 7. 15. 14:00 서울법원 종합청사 별관 남관 제1호 법정으로 정한다.

항 고 취 지

1. 원 결정을 취소한다.
2. 신청인의 선박책임제한절차개시신청을 기각한다.

항 고 이 유

I. 요 지

귀원 2008책 3 결정(이하 이건 결정이라 합니다.)의 취지는 서해안 기름 유출 사고(이건 결정 별지 제2목록 사고, 이하 이건 사고라 합니다.)에 관하여 삼성중공업 주식회사(이하 신청인이라 합니다.)의 책임 한도액을 금 5,045,813,757원으로 전제한 뒤, 이건 사고로 인한 손해가 위 책임 한도액을 초과함이 분명하므로 구 상법

제747조(2007. 8. 3. 법률 제8585호로 개정되어 2008. 8. 4. 시행되기 이전의 것, 현행 상법 제770조)에 따른 책임 제한 절차를 개시한다는 것입니다. 그러나, 이권 결정은 이권 사고가 구 상법 제746조(현행 상법 제769조) 후단이 정하는 책임 제한 배제 사유에 해당되는지 여부에 대한 판단조차 없이 당연한 책임 제한의 대상으로 전제하여 이루어진 것입니다. 구 상법 제746조는 선박소유자의 책임 제한을 정하면서 ‘선박 소유자 자신의 고의 또는 손해 발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 생긴 손해에 관한 것인 때’에는 책임 제한을 배제하고 있습니다. 이권 사고는 신청인 자신이 손해 발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인해 발생한 것으로서, 책임 제한 배제 사유의 요건을 충족합니다. 따라서, 이권 결정은 구 상법 제746조에 위반한 것이므로 그 취소를 구합니다.

II. 선박 책임 제한 배제 사유의 일반론

1. 개요

구 상법 제746조(현행 상법 제769조)는 “선박의 운항에 직접 관련하여 발생한 사람의 사망, 신체의 상해 또는 그 선박 외의 물건의 멸실 또는 훼손으로 인하여 생긴 손해에 관한 채권”에 대하여 선박 소유자는 청구 원인의 여하에 불구하고 책임 제한을 주장할 수 있으나, 그 채권이 “선박 소유자 자신의 고의 또는 손해 발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위”로 인하여 생긴 손해에 관한 것인 때에는 책임 제한을 주장하지 못하도록 규정하고 있습니다.

위 규정에 의거하여 보건대, 선박 소유자의 책임 제한이 배제되기 위한 요건은 다음과 같습니다.

- ① 손해가 선박 소유자 자신의 행위로 인한 것일 것
- ② 고의 또는 손해가 생길 개연성이 있음을 인식하면서도 무모하게 한 작위 또는 부작위

책임 제한을 배제하는 요건인 “선박 소유자 자신의 고의 또는 손해 발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위”라는 표현은 1968년의 헤이그 비스비 규칙(The Hague-Visby Rules) 제4조 제5항 제e호에서 채용한 “an act or omission of the carrier done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result”라는 문구를 국내법으로 수용한 것입니다. 이와 같이 선박 책임 제한은 국제법을 국내법으로 수용한 제도이므로, 우리 법원의 판례 뿐만 아니라 외국 법원의 선박 책임 제한 관련 판례도 적극적으로 참조하여야 제도에 대한 올바른 이해와 적용이 가능합니다.

아래에서는 위 두가지 요건에 대해 각각 살펴 보겠습니다.

2. 요건 ① - 선박 소유자 자신의 행위일 것

이와 관련하여 우리 대법원의 판결과 영국의 몇 가지 판결을 살펴 보겠습니다.

가. 우리 대법원 판례

우리 상법 제 797조 운송인의 책임 제한 규정에서는 운송인의 책임 제한 배제 요건을 “운송물에 관한 손해가 운송인 자신의 고의 또는 그 손해가 생길 염려가 있

음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 생긴 것인 때”라고 정하고 있는바, 이는 선박 소유자의 책임 제한 배제 요건과 유사한 요건입니다. 운송인의 책임 제한 배제가 쟁점이 되었던 대법원 2006. 10. 26, 선고 2004다27082 사건에서 우리 대법원은 ‘운송인 자신의 행위’에 대해 다음과 같이 판시하였습니다.

“운송인 자신은 운송인 본인을 말하고 운송인의 피용자나 대리인 등의 이행 보조자에게 귀책 사유가 있는 경우에는 책임 제한 배제에 관한 단서가 적용되지 않는다고 하겠으나, 법인 운송인의 경우에 있어, 그 대표기관의 고의 또는 무모한 행위만을 법인의 고의 또는 무모한 행위로 한정하게 된다면, 법인의 규모가 클수록 운송에 관한 실질적 권한이 하부의 기관으로 이양된다는 점을 감안할 때 위 단서 조항의 배제 사유는 사실상 사문화 되고 당해 법인이 책임 제한의 이익을 부당하게 향유할 염려가 있다. 따라서 법인의 대표 기관 뿐 아니라 적어도 법인의 내부적 업무 분장에 따라 당해 법인의 관리 업무의 전부 또는 특정 부분에 관하여 대표 기관에 갈음하여 사실상 회사의 의사 결정 등 모든 권한을 행사하는 자가 있다면, 비록 그가 이사회 의 구성원 또는 임원이 아니더라도 그의 행위를 운송인인 회사 자신의 행위로 봄이 상당하다”

위 사안은 운송인 회사의 관리직 담당 직원 2명(대리, 차장)이 운송 계약 내용과 달리 갑판에 화물을 선적하여 화물에 피해가 발생한 것인바, 대법원은 운송인 회사의 대리인 차장이 화물의 선적에 관하여는 사실상 회사의 의사 결정 등 모든 권한을 행사하는 자이므로 갑판적 선적 행위를 운송인 자신의 행위로 보고 운송인의 책임 제한을 배제한 것입니다.

이러한 판례의 취지를 선박 소유자 책임 제한에도 적용하여 볼 때, 선박 소유자가 법인인 경우 법인의 대표 기관 뿐 아니라 적어도 법인의 내부적 업무 분장에 따라 당해 법인의 관리 업무의 전부 또는 특정 부분에 관하여 대표 기관에 갈음

하여 사실상 회사의 의사 결정 등 모든 권한을 행사하는 자가 무모하게 한 행위로 사고가 발생하였다면 이는 당해 선박 소유자인 법인의 행위로 보아 책임 제한이 배제된다고 보아야 할 것입니다.

나. Lady Gwendolen 사건(1965, 영국 항소 법원)

위 대법원 판례에 나타난 대법원의 입장은 Lady Gwendolen 사건에서 영국 항소 법원(Court of Appeal)이 보여준 입장과 대체로 유사합니다. 당시 영국에서는 1894년 해상법(Merchant Shipping Act, 1894)이 적용되고 있었는데, 동법은 '선박 소유자는 자신의 실제 잘못이나 관여(actual fault of privity)없이 일어난 손해에 대하여는 책임 제한을 주장할 수 있다'고 규정하고 있었습니다. 즉, 선박 소유자 자신의 실제 잘못이나 직접 관여가 있는 경우는 책임 제한을 적용할 수 없었던 것입니다. Lady Gwendolen 사건에서 영국 항소 법원은 어떤 경우를 '선박 소유자 자신의 실제 잘못이나 관여'라고 볼 것인지에 대한 기준을 제시하였습니다.

위 사건은 기네스 맥주 회사 소유의 Lady Gwendolen호가 레이더 장비를 감시할 사람을 배치하지 않은 상태로 짙은 안개 속을 최고속도로 항해하여 타 선박과 충돌한 사안으로서, 선주 회사에서 선박에 관련된 사항은 보조 관리 이사 Mr.Williams가 전담하고 있었고, Mr.Williams는 운송 부서의 경영에 관한 권한을 운송 업무 관리자 Mr.Bucher에게 위임하고, 운송 업무 관리자는 다시 이를 해사 감독관 Mr.Robbie에게 위임하였는바, 해사 감독관은 사고 발생 전에도 선박의 운항에 대한 적절한 감독을 하지 아니하고 있었습니다. 원심 법원은 "유능한 선장과 해사 감독자를 고용하는 것만으로는 선주들의 의무가 면제되지 않으며, 비록 일상적인 항해에 관련된 사항 등은 관리자 혹은 선장에 전적인 위임이 가능하지

만, 본 사건에서 문제가 된 안개 속에서의 과속, 레이더의 장착과 사용에 관한 문제는 선주의 특별한 주의가 요구되는 해상에서의 생명과 재산의 안전에 관한 중요한 사항이다. 선장의 과속 습관에 대한 별다른 조치를 취하지 않았으며 레이더와 관련된 주의 사항을 교육하지 아니한 것은 보조 관리 이사인 Mr. Williams의 잘못인데, 그는 비록 회사를 대표할 권한은 없는 자이지만 회사 사건과 동일시될 수 있는 회사의 분신(alter ego)이므로 그의 과오는 회사의 실제 과오를 구성한다”고 보았습니다.

영국 항소 법원은 원심 판결에 대한 선주의 항소를 기각하면서 “선박 소유자 자신의 과오는 자신의 행위가 곧 회사의 행위가 되는 자의 과오를 의미하며, 이 역시 각 사건의 구체적 사실 관계에 따라 달리 판단되는 것이며, 다만 그 자가 반드시 회사의 이사여야 하는 것은 아니다”고 판시하였고, 보조관리이사, 운송 업무 부서 관리자, 해사 감독관 모두 선박 운항의 중요한 사항에 대한 관리를 소홀히 한 과오가 있으며 이는 곧 선주의 실제 과오를 구성한다고 보았습니다. (참조 Lady Gwendolen 사건 판결문 원문 및 번역문)

즉, 선박 소유자가 회사인 경우 회사의 대표가 아닐지라도 사실상 회사의 의사를 결정할 수 있는 지위에 있는 자라면 회사의 분신(alter ego)의 행위이므로 이를 회사 자신의 행위로 본다는 것입니다.

다. Ert Stefanie 사건(1988, 영국 항소 법원)

Ert Stefanie호의 선주 회사는 용선 계약에 따라 Ert Stefanie호를 용선자에 빌려주면서 선박의 관리를 다른 회사(Sorek)에 일임하고 있었고, Sorek의 이사인 Mr.

Baker가 선박의 보수 관리에 대한 책임을 담당하고 있었습니다. 용선자는 이 선박을 규소철의 운송에 사용하였는데, 선박 바닥 강판에 결함이 있어 규소철과 결합으로 독성 가스가 방출되어 선원 한명이 사망하게 되었습니다. 원심 법원은 선주가 선박의 관리를 다른 회사에 일임한 경우 실제 선박 소유자가 아닌 관리 회사를 기준으로 선주의 실제 과오 여부를 판단한다고 보았고, 항소 법원(Court of Appeal)도 이를 유지하였습니다. 위 Lady Gwendoloen 사건에서 보았듯 범인의 경우 실제로 범인의 행위를 결정하는 개인을 범인의 alter ego라 할 것이므로, 선박 관리 회사인 Sorek의 분신(alter ego)이라 할 수 있는 Mr. Baker의 선박 관리상의 잘못은 곧 관리 회사 Sorek의 과오가 되고, 관리 회사 Sorek의 과오는 곧 선박 소유자의 자신의 실제적 과오라고 보아 선박 책임 제한은 불가능하다고 판단한 것입니다.

라. Marion호 사건(1984, 영국 상원 재판소)

Marion호는 닻을 내리고 정박하다가 닻을 올리던 중 닻이 해저의 송유관과 충돌하여 송유관이 손상되었습니다. 이는 Marion호의 선장이 송유관의 위치가 표시되지 아니한 구판 해도를 사용한 결과였습니다. 선주는 선박의 관리를 다른 회사에 일임하였고 선박 관리회사의 책임자 이사는 해도의 갱신 등 해도에 관련된 모든 사항을 선박의 선장에게 맡겨 두었고, 이에 관한 지시 및 감독을 전혀 하지 않았습니다. 법원은 선박의 안전 운항에 중요한 설비(해도)를 선장이 알아서 입수하도록 방치한 선박 소유자의 부작위로 사고가 발생한 것으로 보고, 이 사건 선박 고나리를 담당한 회사가 별다른 체계적 통제 체제나 업무 분장 및 감독 관리 체계도 없이 특정 직원에게 그 일을 일임하였으므로, 그 직원의 행위는 바로 그 회사 자신의 행위로 평가된다고 보았습니다. 그리하여, 구판 해도를 방치하고 점점을

해태한 관리 회사 직원의 부작위는 곧 선박 소유자 자신의 잘못으로 보아야 한다는 이유로 책임 제한을 인정하지 않았습니다.

3. 요건 ② - 손해 발생 개연성을 인식하면서도 무모하게 한 작위 또는 부작위

가. 개요

실제로 상법 규정에 정한 요건은 ‘고의 또는 손해 발생의 개연성을 인식하면서도 무모하게 한 작위 또는 부작위’이나, 고의 사고는 발생 가능성이 희박할 뿐만 아니라 본건과도 관련이 없다고 생각하여, 고의 부분은 배제하고 ‘손해 발생의 개연성을 인식하면서도 무모하게 한 작위 또는 부작위’만을 검토하겠습니다.

‘손해 발생의 개연성을 인식하면서도 무모하게 한 작위 또는 부작위’라는 요건은 항공 운송에 관한 바르샤바 조약 제25조에서 정한 운항자의 책임 제한 배제 사유에서도 동일하게 요건으로 규정되어 있는바, 우리 대법원은 바르샤바 조약 제25조의 책임 제한 배제 사유와 관련하여 다음과 같이 판시하였습니다.

“손해가 생길 개연성이 있음을 인식하면서도 무모하게 한 작위 또는 부작위라 함은 자신의 행동이 손해를 발생시킬 개연성이 있다는 것을 알면서도 그 결과를 무모하게 무시하면서 하는 의도적인 행위를 말하는 것으로서, 그에 대한 입증 책임은 책임 제한 조항의 적용 배제를 구하는 자에게 있고, 그에 대한 증명은 정황 증거로써도 가능하다 할 것이나, 손해 발생의 개연성에 대한 인식이 없는 한 아무리 과실이 무겁더라도 무모한 행위로 평가될 수는 없다.”(대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다58269판결)

위 판례에서 대법원은 책임 제한 배제를 주장하는 자가 가해자(항공사 등)에게 손해 발생의 개연성에 대한 인식이 있었음을 입증하여야 하나, 입증 방법은 정황

증거로 가능하다고 실시하였습니다.

한편, ‘손해가 생길 개연성이 있음을 인식하면서도 무모하게 한 작위 또는 부작위’ 요건은 엄밀하게는 ‘손해 발생 개연성의 인식’과 ‘무모하게 한 작위 또는 부작위’로 나누어 볼 수 있으나, 실제로 양자는 한 가지 요소의 주관적 측면과 객관적 측면이라 할 수 있습니다. 손해 발생 개연성의 인식이라는 주관적 심리 상태를 재판에서 판단함에 있어서는 결국 객관적으로 제출된 증거에 의해 추단해 볼 수밖에 없기 때문입니다. 후술하는 Saint JacquesII 호 사건에서 법원은 ‘위험의 명백성의 정도에 따라 이 둘의 성립 여부는 종종 그 운명을 같이할 것’이라고 판시하였습니다. 즉, 위험이 보다 명백한 것이었을수록 무모함을 인정하고 나아가 피고가 당시 손해의 가능성을 인식하였다고 판단할 개연성이 높아진다는 것입니다. 따라서, 손해 발생의 개연성 인식에 대한 입증은 선주 혹은 선주의 분신(alter go)의 내심의 의사에 대한 입증이 아니라, 명백한 위험의 존재와 무모한 행위에 대한 입증을 통해 간접적으로 추단하는 방법으로 이루어져야 합니다.

이하에서는, 어떠한 행위가 ‘손해 발생 개연성을 인식하면서도 무모하게 한 작위 또는 부작위’에 해당하는지 판단하는 데 있어서 참조할 만한 외국 판례들을 살펴 보겠습니다.

나. Smjeli호 사건(1982, 영국 여왕좌 법원 해사재판소)

석유 시추 장비를 탑재한 부선을 예인하는 항해를 담당한 예인선 Smjeli호는 예인줄의 일부가 그 항해에 요구되는 인장 강도를 구비하지 못한 상태에서 약천후에도 불구하고 출항하였다가 강풍으로 예인줄의 연결선이 끊어졌고 그 결과 석유

시추 장비를 탑재한 부선이 항구의 시설물을 충격하여 손해를 가하였습니다. 예인선 소유자(운항자)는 예인선단의 출항 점점을 Noble Denton이라는 저명한 회사에 의뢰하였는데, 이 회사는 예인줄 점점을 제대로 하지 않은 채 항해 적합 판정을 내 주었고 출항시 기상 상태 확인서도 제대로 작성하지 않았습니다. 이 사건에서 영국 여왕좌 법원 해사 재판소는 '선박 소유자에게는 감항(堪航) 능력 구비 의무가 있으며, 예인줄의 인장 강도를 해당 항해에 요구되는 수준으로 확보하여야 할 의무, 항해에 적합한 기상 상태에 출항해야 할 의무 등이 감항 능력 구비 의무에서 파생된다'는 취지로 판단하였습니다. 다만, 그렇다고 하여 그 의무 이행을 선박 소유자가 다른 자에게 위임하는 것이 불가능한 것은 아니며, 이 사건 예인선 운항자는 그 의무의 이행을 믿을만한 회사에 의뢰하였으므로 결과적으로 감항 능력 구비하지 못하였다 하더라도 이를 예인선 운항자 자신의 잘못으로 평가할 수는 없다고 판단하였습니다.

다. Marion호 사건(1984, 영국 상원 재판소)

전술한 Marion호 사건에서 법원은 구판 해도를 방치하고 점점을 해태한 부작위로 사고가 발생하였다고 판단하였습니다. 즉, 선박 운항에 필수적인 설비(해도)를 제대로 점점하지 않은 것은 명백한 위험이 존재하는 상황에서의 무모한 부작위에 해당한다고 본 것입니다.

라. Saint Jacques II호 사건(2002, 영국 여왕좌 법원 해사재판소)

후술하는 Saint Jacques II호 사건은 선박 책임 제한 절차 개시 신청 사건인바, 이 사건에서 법원은 항로를 습관적으로 역항행하면서 17세 소년 갑판원에게만 항해를

말기고 잠을 자고 있던 선장 겸 선주의 행위에 대해 손해 발생의 개연성을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위에 해당한다고 볼 가능성이 높으므로 이는 정식 재판 절차를 통해 다투어져야 한다는 이유로 선박 책임 제한 절차 개시 신청을 기각하였습니다.

4. 책임 제한 절차와 피해자의 권리 보장 - Saint Jacques II 사건

책임 제한 절차는 선박 운항에 따르는 위험에 대해 법적으로 상한을 설정하여 선주를 보호하기 위한 제도인바, 이는 피해자의 권리 보호, 충분한 보상, 재판을 받을 권리 등과는 동전의 양면과 같은 상충 관계에 있습니다. 우리법 및 헤이그-비스비 조약에서 정하고 있는 선주의 책임 제한 배제는 선주 보호와 피해자 보호 사이의 균형을 유지하기 위한 제도적 장치라고 할 것입니다.

그런데, 선박 소유자의 책임 제한 절차는 소송에 비해 매우 간소한 방법으로 선주의 책임 제한을 인정함으로써 피해자의 권리를 침해할 개연성이 매우 높은 것이 사실입니다. 따라서, 책임 제한 절차를 통해 선박 소유자의 책임 제한을 인정하는 것은 매우 신중하여야 할 필요가 있습니다.

이와 관련하여 영국의 Saint Jacques II 사건은 매우 큰 시사점을 줍니다. 이 사건은 영국에서 1894년 해상법이 폐지되고 현재 우리 상법과 유사하게 책임 제한 배제 사유를 규정한 1995년 해상법이 시행된 이후에 일어난 선박 충돌 사고에 대해 가해 선박(Saint Jacques II호)의 선주가 책임 제한 절차 개시를 신청한 사건입니다. Saint Jacques II호는 어선으로서 사고 당시 항로를 역항행하고 있었으며 선주이자 선장인 원고(책임 제한 절차의 신청인)는 잠이 들고 17세 갑판원이 조타실

에 있는 동안 유조선과 충돌하였습니다. 이 사건에서 선주는 간이 절차인 책임 제한 절차를 통하여 책임 제한 명령을 받아 내려 하였는바, 원심은 책임 제한 명령 발령을 거부하였고, 항소심 재판부에 해당하는 영국의 여왕좌 법원 해사재판소(Queen's Bench Division, Admiralty Court)도 원심을 그대로 유지하였습니다.

법원은 “이 사건은 선박 소유자의 책임 제한이 배제될 가능성이 있는 매우 예외적인 경우이므로 선박 소유자가 과연 그 손해 발생의 개연성에 대하여 실제로 인식하고 행한 무모한 작위 또는 부작위가 있었는지 여부는 간이 절차가 아닌 본격적인 소송 절차를 통하여 심리하고 판단해야 한다”고 보았습니다. 당시 원고는 사고 전에도 항로를 단축하기 위해 역항행을 반복하여 왔다는 것이 재판 과정에서 밝혀 졌는데, 법원은 ‘피항소인(피해자)이 정식 재판에서 항소인(책임 제한 절차 신청인)의 책임 제한 주장을 성공적으로 항변할 실질적인 가능성이 있으므로 이런 경우 간이 절차를 통하여 책임 제한 명령을 발부하는 것은 인권및기본적자유보호에관한조약 제6조에 보장된 공정한 재판을 받을 피해자의 기본적 인권을 해할 여지가 있’다고 판시한 것입니다.

III. 본건 사고의 상세 사실 관계

본건에서 삼성 중공업에 책임 제한이 배제될 수 있는지 살피기에 앞서, 이건 사고의 사실 관계를 삼성 중공업의 행위 측면에서 상세히 살펴 보면 다음과 같습니다. (이하의 사실 관계는 관련 형사 사건의 1심 판결 및 2심 판결 실시된 내용을 재 정리한 것입니다.)

1. 예인선단의 구성

삼성중공업은 삼성물산 소유의 크레인 부선 삼성 1호(높이 140m의 3,000t급 크레인이 선적되어 있는 11,828t급 부선), 예인선 삼성T5호(292t), 작업선(anchor선)인 삼성 A1호를 임차하여, 그 관리, 운항, 크레인 작업 등의 업무를 협력업체인 보람주식회사에 위탁하여, 삼성 중공업의 사업장인 거제 조선소에서 사용해 왔습니다.

삼성물산은 2007. 11. 인천 연수구 송도동 소재 인천대교 건설 공사에 사용하기 위하여 위 삼성1호, 삼성T5호, 삼성 A1호를 역임차하였고, 거제에서 인천까지의 예인 항행을 위해 삼호아이앤디로부터 삼호T3호를 임차하여 위 선박 4대로 예인선단을 구성하였습니다. 이 때 예인선단의 관리, 보수 및 운항(거제조선소로부터 인천대교 공사현장까지 및 인천대교 공사 현장으로부터 거제조선소까지)의 책임은 삼성중공업이 부담하기로 약정하였습니다. 그리하여, 위 예인선단은 2007. 11. 27. 거제조선소를 출발하여 인천대교 공사 현장에 투입되었고 2007. 12. 6. 11:00까지 인천대교 공사 현장에서 작업을 하였습니다.

2. 출항

위 예인선단은 2007. 12. 7. 14:50 인천항을 출항하여 거제 조선소를 향하였습니다. 당시 삼성중공업의 직원인 신00은 인천 대교 현장의 작업 종료를 확인한 다음 예인선단이 출항 준비를 하는 것을 보고 현장을 떠났으며, 역시 삼성중공업의 직원인 최00은 보람주식회사로부터 출항 보고를 받았습니다.

크레인 부선의 선장은 김00, 주예인선인 삼성T5호의 선장은 조00이며, 이들은

모두 보람주식회사 직원이었고, 부예인선인 삼호T3호의 선장은 김○○로서 삼호아이엔디 직원이었습니다. 삼성중공업에서 작성된 선내안전운항 수칙에 의하면 예인선단의 실질적 책임자는 크레인 부선의 선장인 김○○이었습니다.

예인선 삼성T5호는 크레인 부선의 선수 좌측, 예인선 삼호T3호는 크레인 부선의 선수 우측에서 각각 400미터에 달하는 예인줄로 연결되었으며, 크레인 부선 후미에는 작업선 삼성A1호가 약 200미터 간격을 두고 뒤따르고 있어, 전체 예인선단은 전후 약 700미터에 이르렀습니다.

3. 출항 전 기상 예보

인천기상대는 2007. 12. 6. 09:00부터 16:50경까지 자동응답서비스를 통하여 인천 등 경기 남부 서해안 해상 날씨에 관하여 2007. 12. 6. 밤부터 2007. 12. 7. 까지 해상에 돌풍과 함께 바람이 강하게 불고 물결이 높게 일겠으니 해상안전 등에 각별히 유의하기 바라고, 서해 중부 앞바다의 바람은 2007. 12. 6. 오후 9-13m/s, 2007. 12. 7. 오전 9-13m/s, 오후 8-12m/s, 2007. 12. 8. 7-11m/s 정도로 불겠다는 기상 정보를 제공하였습니다.

참고로, 풍속 8-10.7m/s는 보퍼트 풍력 계급 5, 풍속 10.8-13.8m/s는 보퍼트 풍력 계급 6에 각 해당하는바, 예인선단이 보험가입을 위하여 받은 보험 조사 증명서에는 보퍼트 풍력계급이 5를 초과하는 경우 출발을 위한 예인을 하지 않도록 하는 권고사항과 보퍼트 풍력계급 6을 피항하여야 하는 최대 보퍼트 풍력계급이라고 기재되어 있습니다.

한편, 출항 직전인 2007. 12. 6. 13:46경 보람주식회사 직원 정순미는 예인선단의 책임자인 김이현에게 기상 악화에 대한 문자 메시지(당일 오후 최대 풍속 13m/s, 파고 1-2m, 다음날 오전 최대 풍속 13m/s, 파고 1.5-2.5m)를 보냈습니다.

4. 출항 이후 사고 까지의 상황

출항 11시간 후인 2007. 12. 7. 02:00경 예인선단은 충남 태안군 원북면 신도 북서 방 해방을 향해하고 있었는데, 이 때쯤에는 기상상황이 매우 악화되어, 최대 풍속 19.0m/s, 파고 3.4m에 달하였고, 강풍 때문에 예인선단은 동쪽(서해안쪽)으로 밀려나고 있었습니다. 기상이 더욱 악화되자 동일 새벽 04:45경 위 김OO, 조OO 등은 서로 무선 교신을 하여 인천 서수도 방면으로 피항하기로 협의하고 이를 위해 우변침을 시도하였으나 강풍과 높은 파도로 인하여 예인선단이 동쪽(해안쪽)으로 계속 밀려가면서 피항에 실패하였습니다. 그 와중에 예인선과 크레인 부선의 전후 위치가 뒤바뀌는 등 예인 능력을 상실한 상태에 이르렀습니다.

동일 05:23경 대산지방해양수산청 해상교통관제센터는 예인선단의 비정상적인 운항 상황을 인지하고, 해상에서의 긴급 구난 호출 용도에 사용되는 VHF 채널 16으로 2회에 걸쳐 예인선단을 호출하였으나 응답을 받지 못하였습니다.

05:50경부터 삼성T5호에 장착된 레이더는 해당 해역에 정박 중인 유조선과의 충돌 위험을 알리는 경보를 울리기 시작하였습니다. 한편, 허베이스피리트호는 06:09경 자체 레이저를 통해 예인선단의 접근 및 충돌가능성을 인지하고, 06:14경 예인선단과 교신하기 위하여 VHF 채널 16으로 호출하였으나 예인선단은 응답하지 않았습니다.

06:20경 대산해상관제센터는 삼성T-5호 선장의 휴대전화번호를 입수하여 휴대 전화를 통해 대형 유조선이 항로 전방에 묘박 중이라는 사실을 통보하고, 안전 운항 조치를 요구하였습니다. 06:27경 대산해상관제센터는 허베이스피리트호와 교신하여 조치를 강구할 것을 요구하였고, 허베이스피리트호는 06:30경 VHF 채널 16으로 예인선단을 호출하였으나 응답하지 않았습니다.

06:40경 예인선단이 유조선 0.4마일 전방까지 떠밀려가자 삼성 T5호는 기관 출력을 최대로 올리고 북서풍과 맞서면서 서쪽(해양방면)으로 크레인 부선을 끌고 가기로 결정하고 삼호T3호 선장에게 300도로 변침할 것을 지시한 후 대각도로 우변침하여 약 10여분간 운항하였으나 06:52경 삼성 T5호와 크레인 부선을 연결한 예인줄이 하중을 견디지 못하고 끊어졌습니다. 그러자, 크레인 부선은 닻을 투묘하여 부선이 유조선 방향으로 떠밀려 가는 것을 막아보려 하였으나, 닻의 길이가 충분하지 않아 제동력을 확보할 수 없었고 부예인선 삼호T3호의 예인력으로는 강풍에 떠밀려가는 크레인 부선의 진행을 저지할 수 없었습니다.

07:06경 크레인 부선 삼성1호는 정박중인 허베이스피리트호의 선수 부분을 크레인 붐대 하단 후크 부분으로 충격한 후 계속하여 유조선의 좌현 쪽으로 밀려 가면서 유조선 좌현 선체 부분을 크레인 부선 좌현 선수 모서리 부분으로 순차 들이받는등 모두 9곳을 충격하였고, 그 결과 좌현 1번, 3번, 5번 원유 탱크가 파열되어, 적재 중이던 원유가 인근 해상에 배출되었습니다.

IV. 삼성 중공업의 책임 제한 배제 요건 해당성

1. 개요

전술한 상세 사실 관계와 책임 제한 배제 일반론에 비추어, 본건 사고에서 삼성 중공업의 책임 제한이 배제될 가능성이 다분합니다. 원 결정에서 이에 대한 심리가 전혀 이루어지지 않고 관련 증거도 현출되지 않았기 때문에 현재로서는 사고의 전모를 알 수 없으나, 형사 판결을 통해 밝혀진 전술 사실 관계만으로도 다음과 같이 책임 제한 배제 요건에 해당할 가능성이 매우 높다는 것을 알 수 있습니다.

2. 선주 자신의 행위

위 II항에서 살펴 본 바와 같이, 선박 소유자가 선박의 관리를 일임하였을 경우 선박 관리자의 행위를 선주 자신의 행위로 볼 수 있으며, 선박 관리자가 법인일 경우, 당해 법인의 의사를 사실상 결정하고 행위하는 개인을 법인의 분신으로 볼 수 있습니다. 삼성 중공업은 본건 사고의 가해 선박인 크레인 바지선 삼성-1호, 주예인선과 부예인선 등으로 예인선단을 구성하여 그 관리 및 운항을 보람 주식회사에 위임하였으므로, 선박 책임제한과 관련하여서는 보람 주식회사의 행위를 삼성 중공업의 행위로 볼 수 있습니다. 또한, 예인선단의 운항 및 선박 관리와 관련된 보람 주식회사의 의사결정 및 행위자를 보람 주식회사의 분신으로 볼 수 있습니다. 따라서, 결국 보람 주식회사의 분신에 해당하는 직원의 행위가 후술하는 '손해 발생의 개연성을 인식하면서도 무모하게 한 작위 또는 부작위'에 해당한다면 이는 곧 삼성 중공업의 책임 제한 배제 사유에 해당되는 것입니다.

그렇다면, 과연 누가 보람 주식회사의 분신에 해당하는 자인지 살펴 보아야 합니다. 이 문제는 본건 선박의 운항 및 선박 관리와 관련된 평소의 의사 결정 및 관리 체계, 보람 주식회사의 규모 및 평소의 운영 실태 등 배경적인 사실 관계와, 본건 사고 직전(운항 결정 당시) 및 사고 당시 선박 탑승자들의 위임받은 권한의 범위 등을 종합하여 판단하여야 할 문제이나, 일응 형사 판결에서 확인된 사실 관계로 볼 때, 크레인 바지선 삼성 1호에 탑승하였던 보람 주식회사의 예인선단 책임자인 김이현 또는 보람 주식회사의 선박 관리 및 운항 책임자 등이 선박의 관리, 출항 결정, 사고 발생시의 행동 요령(매뉴얼) 등을 책임져 왔을 가능성이 매우 높습니다. 그렇다면, 위에서 살펴 본 Saint Jacques II호 사건에서 영국 법원이 판시한 바와 같이 이 문제는 피해자들이 제기한 정식 소송에서 다루어져야 할 문제이지 책임 제한 개시 신청 절차와 같은 간이한 절차에서 판단할 문제가 아님이 명백합니다.

3. 손해 발생의 개연성 있음을 인식하면서도 무모하게 한 작위 또는 부작위

과연 보람 주식회사의 분신이라 할 수 있는 김이현 또는 다른 책임자가 손해 발생의 개연성 있음을 인식하면서도 무모하게 작위 또는 부작위하였는지에 대하여는 본격적인 소송 절차를 통해 밝혀져야 할 것인바, 위 III항의 사실 관계만으로도 다음과 같이 이들에게 손해 발생의 개연성에 대한 인식과 무모한 작위 또는 부작위가 있었을 충분한 가능성을 발견할 수 있습니다. 이하 순차적으로 살펴 보겠습니다.

가. 감항 능력 미확보(특히 예인줄의 인장 강도 미확보)

본건 사고는 삼성 T5호와 삼성 1호(크레인 바지선)을 연결하고 있던 예인줄이 끊어지면서 삼성 1호에 대한 통제력이 완전 상실되어 삼성 1호에 탑재된 해상크레인이 허베이스피리트 호에 충돌하여 발생하였습니다. 그런데, 끊어진 예인줄은 2007. 6. 교체된 것으로서, 교체 전에는 러핑 와이어로 쓰이다가 창고에 보관 중이던 와이어를 재활용한 것임이 형사 판결을 통해 확인되었습니다.

Smjeli호 사건에서 판시하듯, 선박 소유자(혹은 선박 소유자로부터 선박 관리를 위임받은 관리회사)는 선박의 감항 능력을 구비할 의무가 있습니다. 본건과 같이 선박의 통행이 잦은 연안을 따라 대형의 크레인을 예인하는 항해를 해야 하는 선박이라면 충분한 예인줄의 강도를 확보하여야 할 의무가 있습니다. 즉, 예인되는 선박이 높이 140m의 크레인을 선적한 11,828t급 크레인 바지선이고 예인선은 수백톤에 불과한 상황에서, 선박의 통행이 잦은 서해안 연안을 따라 거제도까지 예인 운항을 하는 경우에는, 그 자체가 위험한 상황이므로 충분한 강도의 예인줄이 구비되도록 만전을 기울여야 할 것입니다. 만약 이를 게을리하여 예인줄이 끊어진다면 해상 크레인이 타 선박과 부딪힐 위험이 일반 선박에 비해 현저히 높아지게 되므로, 보람 주식회사 소속의 김OO 혹은 선박 관리 책임자는 손해 발생의 개연성을 인식하면서도 무모하게 선박 관리(충분한 강도의 예인줄 구비)를 해태하였다고 판단될 가능성이 높습니다.

나. 악천후에서의 출항 결정

예인선단이 출항하기 이전인 2007. 12. 6. 아침부터 인천 기상대는 2007. 12. 6. 밤부터 서해상에 돌풍과 함께 바람이 강하게 불고 물결이 높게 일고, 서해 중부 앞

바다에 9-13m/s 가량의 바람이 불겠다고 기상 예보를 발표하였습니다. 이는 보퍼트 풍력 계급에 의할 때 '출발을 위한 예인'을 하지 않도록 정한 풍속을 초과하는 것이며 만약 10.8m/s 이상의 바람이 분다면 이는 피항하여야 하는 최대 풍력 계이 됩니다. 더구나, 본건의 경우 선단의 길이가 길 뿐만 아니라, 높이 140m인 초대형 해상 크레인을 예인하는 항해가 예정되어 있어 바람의 영향을 일반 선박보다 현저히 더 많이 받을 것이 명백한 상황임에도 불구하고, 보람 주식회사의 김이현 또는 선박 관리 및 운항 책임자는 출항을 결정하였습니다. 서해안 연안과 같이 많은 배들이 왕래하고 정박하는 곳에서 이러한 악천후에 출항을 결정한 것 자체가 '손해 발생의 개연성을 인식하면서도 무모하게 한 작위'에 해당한다 할 것입니다.

다. VHF 교신 설비 사용 및 관리 상의 부작위

본건 사고 발생의 원인 중 하나는 VHF 교신 설비가 제대로 작동하지 않아 사고 직전까지 예인선단과 허베이스피리트호 간에 교신이 되지 않았다는 것입니다. VHF 채널 16은 해상에서 긴급 구난 구호를 위한 교신 설비로서, 선박 운항의 안전을 위한 필수적인 설비입니다. 만약 예인선단의 VHF 교신 설비가 평소에 제대로 관리되지 않아 사고 당시 작동하지 않았다면, 이는 명백한 선박 관리상의 잘못입니다.

선박 운항은 그 자체로 상당한 위험이 따르는 행위입니다. 따라서, 선박 운항에 필수적인 설비 및 장치들의 관리가 제대로 되지 않을 경우 사고가 발생할 개연성은 매우 높습니다. Marion호 사건에서는 구 해도를 비치한 것이 대해 선주 자신의 잘못이라고 하여 선박 책임 제한을 배제하였는바, 그 취지에 비추어 볼 때 선

박 운항에 있어서 필수적인 설비를 제대로 관리하지 않은 경우 무모한 부작위에 해당한다고 할 수 있습니다. 더구나, 본건과 같이 대형 크레인을 예인하는 선단이 다른 선박의 항해가 잦은 연안을 항해하여 거제도-인천, 인천-거제도를 오가는 항해를 한다면, 그 위험은 더욱 배가합니다. 이러한 위험 속에서 거제도-인천, 인천-거제도를 오가는 상황에 VHF 교신 설비까지 제대로 작동하지 않는다면, 운항중 어떤 긴급 상황이 오더라도 긴급 구난 요청을 하기 어려우며, 더구나 선박 충돌의 가능성이 높은 항해를 하면서도 타 선박과 교신이 어려워집니다. 따라서, VHF 교신 설비가 제대로 작동하지 않은 것을 방치한 보람 주식회사 김OO 또는 선박 관리 책임자의 행위는 손해 발생의 개연성을 인식하면서도 무모하게 이를 방치한 부작위라고 볼 가능성이 매우 높습니다.

관련 형사 사건의 판결문으로 볼 때 이 부분에 대해 공방이 있기는 하였던 것으로 보이는데, 과연 VHF 교신 설비가 제대로 작동되었던 것인지 확인하기 위하여는 책임 제한 절차가 아닌 정식 손해 배상 소송 절차에서 증거 조사 과정을 거칠 수 밖에 없을 것입니다.

라. 불충분한 선원 교육 혹은 부적절한 행동 요령(메뉴얼)의 가능성

만약, 선박의 교신 설비 등이 제대로 되어 있었다고 하더라도 과연 선원들에게 그 사용에 대해 적절히 교육이 이루어지지 않았다면 이는 역시 무모한 부작위에 해당할 가능성이 높습니다. 또한, 항해 중 악천후를 만났을 때의 피항 요령 혹은 타선박과의 교신 요령에 대해 메뉴얼이 존재하지 않거나 부적절하였다면 이 역시 선원 교육을 담당한 보람 주식회사의 무모한 부작위라 할 수 있을 것입니다.

이 부분 역시 전항과 마찬가지로 가능성은 충분하나, 정식으로 피해자들이 제기한 소송 절차가 아니고서는 증거를 찾기도 어렵고 사실을 알아내기도 어렵습니다. 이러한 이유로 책임 제한 절차가 아닌 정식 소송 절차에서 다투어져야 하는 것입니다.

마. 항로 인근에 정박 중인 다른 선박의 현황에 대한 파악 의무 해태

예인선단은 선박의 통행이 잦은 서해안 연안을 따라 항해를 하고 있었습니다. 더구나, 서해안 연안은 유조선의 정박이 잦은 곳입니다. 따라서, 높이 140m 의 크레인 선적한 바지선을 예인항해하는 전체 길이 700m 가량의 예인선단으로서는 타 선박의 위치를 확인하여 충돌의 위험을 피하여야 할 것입니다. 만약, 보람 주식회사의 분신이라 할 수 있는 직원이 그 확인을 소홀히 하였다면 이 역시 무모한 부작위에 해당할 가능성이 매우 높습니다.

V. 결론

본건 사고는 최악의 재앙으로 역사에 기록될 사건입니다. 본건 사고가 발생한지 1년 수개월이 지나도록 피해자들이 겪는 현실적인 어려움은 전혀 나아지지 않고 있고, 오히려 생태계에 잠재되어 있던 피해가 점점 가시화되어 피해자들의 물적 피해로 확대되고 있습니다. 이러한 상황에서 내려진 원 결정은, 피해자들이 주장 한번 제대로 해 볼 기회도 제공하지 않은 채 형식적이고 간소한 절차를 통해 삼성 중공업의 책임 제한을 당연하게 받아들인 너무도 무성의한 판단이라는 비난을 면하기 어렵습니다. 원 결정으로 인해 즉시 항고인들은 벼랑 끝으로 내몰리는 심

정으로 이견 즉시 항고에 임하게 되었습니다.

생각해 보건대, 피해자들의 재산권, 정당한 재판을 받을 권리는 헌법상의 권리가 아니라 천부인권입니다. 비록 선박 소유자의 책임 제한 제도가 선박 운항의 위험을 법적으로 감소시킴으로써 공공의 이익에 봉사하는 측면이 있다고는 하더라도, 이와 상충될 수 있는 피해자들의 권리가 전면적으로 침해된다면, 이는 위헌의 소지마저 있습니다.

그러한 의미에서 Saint Jacques II호 사건에서의 영국 법원의 입장은 피해자들의 권리 침해 가능성에 대한 최소한의 고민을 담고 있다 할 것입니다. 즉, 책임 제한 절차가 매우 간이하게 선박 소유자의 책임 한도를 제한하고 있는 만큼, 책임 제한 배제 요건에 해당될 가능성이 있는 경우에조차 책임 제한 절차를 개시한다면 피해자들의 ‘재판을 받을 권리’를 침해하게 된다고 판단하여 책임 제한 절차 개시 신청을 기각하였는바, 이는 매우 합리적인 결정입니다.

본건 사실 관계를 면밀히 살펴 보면 삼성 중공업 측 예인선단이 사고를 피할 수 있었던 대목이 여러 군데서 발견되어 참으로 안타깝기 그지 없습니다. 피해자들로서는 삼성 중공업이 사고 발생에 책임이 있다고 생각하지 않을 수 없고, 그렇기 때문에 삼성 중공업에 선박 책임 제한 배제 사유가 있는지에 대해 본격적으로 공방과 증거 발견의 절차가 필수적인 것입니다. 그러한 기회의 제공조차 없이 삼성 중공업의 책임을 원 결정과 같이 제한하고 모든 소송의 기회조차 박탈하는 것은 명백한 권리의 침해이자, 상법상의 선박 책임 제한 제도 명문 규정 위반입니다.

이러한 이유로 즉시 항고에 이르렀으니, 면밀히 검토하시어 원 결정을 취소하고

삼성 중공업의 책임 제한 개시 신청을 기각하여 주시기 바랍니다.

첨 부 서 류

- | | |
|--------------------|------|
| 1. 항고장부분 | 2통 |
| 1. 소송위임장, 담당변호사지정서 | 각 1통 |

2009. 4. .

신청인(항고인)의 대리인

서울고등법원

귀 중