

선원재해보상채권의 선박우선평권 인정범위에 관한 소고

윤 현 노*

目 次

- | | |
|---------------------|----------------------------|
| I. 시작하는 말 | IV. 선원재해보상 채권의 선박우선평권 인정범위 |
| II. 선박우선평권 개관 | V. 맺음말 |
| III. 선원재해보상 제도와 청구권 | |

I. 시작하는 말

서로 다른 국가 간에 자본과 상품을 주고받는 국제거래는 상이한 법·관습·문화·언어·제도 등과 같은 다양한 위험을 극복하며 성장하고 있다. 특히, 상품무역에 있어서의 거래는 그 대상이 되는 물품을 국제간에 운송하고 대금을 지급받음으로써 완료된다. 이러한 물품을 국제간에 운송하는 방법은 해상운송, 항공운송, 육상운송, 복합운송으로 구분되는데, 그 중 해상운송은 한 번에 많은 물품을 운송할 수 있고, 운임도 다른 운송수단에 비해 저렴하기 때문에 무역거래에서 가장 큰 비중을 차지하고 있다.¹⁾

해상운송은 해상기업이 운항하는 선박으로 이뤄지는데 그 선박의 확보와 운항에 막

■ 투고일자 : 2022년 11월 20일, 심사일자 : 2022년 12월 6일, 게재확정일자 : 2022년 12월 15일.

* 전국선박관리선원노동조합 부장

1) 김상만, 국제거래법 제3판, 박영사, 2020, 제527면

대한 자금이 필요하고, 운송의 완료를 위하여 해상 고유의 위험을 극복해야 하기 때문에 예로부터 이해관계인들의 참여한 대립 속에서 성장해 왔다. 그 결과, 피해자의 희생으로 해상기업을 특별히 보호하는 책임제한제도, 선박의 건조를 위해 금융을 제공하는 자를 보호하기 위한 선박저당권제도 그리고 선박의 운항을 위해 공여한 채권자를 보호하기 위한 선박우선특권제도 등이 등장하였다.

그 중, 선박저당권제도와 함께 선박담보제도에 속하는 선박우선특권은 각 해운국의 특성에 맞게 발전된 특수한 담보제도로써 나라마다 내용이 약간씩 다르다. 하지만 통상적으로 일반적인 유치권이나 저당권의 경우와는 다르게 그 성립에 있어서 점유나 등기 등의 공시방법을 필요로 하지 않으며, 일부 국가에서는 그 실행에 있어 별도의 집행권원 없이 선박에 대한 강제집행을 할 수가 있다.

이러한 선박우선특권의 특성은 국제거래를 계약대로 마치기 위해서 엄두에 두어야 할 요소 중 하나라고 할 수 있다.

이에, 본고에서는 선박우선특권의 전반에 대하여 살펴본 뒤 그 중 하나인 고용관계, 특히 재해보상에 기한 청구권(법정 및 약정)과 선박우선특권과의 관계에 대하여 검토해보도록 한다.

II. 선박우선특권 개관

1. 선박우선특권의 의의

(1) 개념

선박으로 화물을 운송하여 수익을 얻는 해상기업은 그 선박의 확보와 운항에 막대한 자금을 지출한다. 따라서 종전에는 여러 사람이 선박을 공유하거나, 화물의 운송이 완료된 후, 운임으로 대여금을 변제받는 모험대차 등이 이용되었다. 그런데 보험과 금융이 발달함에 따라 해상기업이 선박을 담보로 제공하고 금융을 얻도록 하는 선박담보권 제도가 등장하였다. 이 선박담보권제도는 크게 법률규정에 의한 담보물권인 선박우선특권과 계약에 의한 담보물권인 선박저당권을 꼽을 수 있다.

그중 우리나라 상법은 선박에 관한 채권 중 다른 채권자보다 우선하여 변제받을 수

있도록 하는 법정담보권으로서 선박우선평권을 인정하고 있다.(상법 제777조) 선박우선평권을 인정하는 이유로는 해상기업의 존속에 있어 선박의 확보만큼이나 그 항해의 완수도 중요하기 때문에 일정한 해사채권자에게 확실한 담보를 제공할 필요성과 아울러 선박소유자에게 책임제한을 인정하는 대신에 항해의 완수에 공여한 해사채권자를 보호해야 한다는 형평의 필요성 때문이다. 즉, 선박소유자책임제한제도에 의하여 선박소유자의 책임이 선박의 톤수를 기준으로 한 일정금액에 한정되기 때문에 해사채권자는 이 한도에서만 청구할 수 있는데 비하여, 육상채권자는 선박소유자의 모든 재산에 대하여 청구할 수 있기에 이러한 불공평을 해소하기 위하여 해사채권자에게 선박우선평권을 부여하여 별도로 보호하는 것이다.²⁾

다만, 현대에 이르러서는 채권자들의 공통의 이익을 위한 채권이나 선원들의 고용계약상의 채권 등을 담보하기 위한 특권과 같이 선박우선평권의 본래 취지와는 달리 사회정책적인 이유로 추가되기도 하였다. 따라서 선박우선평권은 각국마다, 각각의 피담보채권에 따라 달리 정해진다고 할 수 있다.

(2) 특성³⁾

1) 선박우선평권은 「법정」 담보물권이다. 즉, 법률에 의해 일정한 채권의 담보를 위하여 당연히 발생하는 물권으로서, 당사자의 저당권설정계약에 따라 발생하는 선박저당권과는 다르다.

2) 선박우선평권은 「담보물권」이다. 따라서 피담보채권이 없으면 성립할 수 없고, 채권이 소멸하면 선박우선평권도 소멸하는 부종성을 가지며, 수반성⁴⁾, 물상대위성⁵⁾ 및 불가분성과 같은 성질도 갖는다. 또한 다른 담보물권과 동일하게 우선변제적 효력을 가지므로 선박우선평권자는 선박 등에 대한 경매권과 우선변제권을 갖는다(상법 제777조 제2항). 이러한 점에서 선박우선평권과 선박저당권은 유사하기에 상법은 선박우선평권에 대하여 그 성질에 반하지 아니하는 한 민법의 저당권에 관한 규정을 준용한다고 규정하

2) 송상현·김 현, 해상법원론 제5판, 박영사, 2015, 제182면

3) 최중현, 해상법상론 제2판, 박영사, 2014, 제194면

4) 피담보채권이 상속·양도 등에 의하여 그 동일성을 유지하면서 승계되면 저당권도 이에 따라 승계된다. 김용담 대표편집, 주식민법(4) 제4판, 한국사법행정학회, 2011, 제43면

5) 목적물이 멸실, 훼손 등으로 없어진 경우에 그 대위물에 저당권의 효력이 미치는 것을 의미한다. 김용담 대표편집, 앞의 책, 제44면

고 있다(상법 제777조 제2항).

3) 한편, 선박우선평권은 피담보채권이 법정 채권으로 제한된다는 점에서 이러한 제한이 없는 선박저당권과 다르다. 또한, 선박우선평권이 성립하는데 공시방법을 요구하지도 않으므로 그 성립에 있어 유치권이나 선박저당권의 경우와 같은 점유나 등기가 필요 없다. 그리고 선박우선평권은 그 성립의 순서를 묻지 아니하고, 선박저당권과 질권에 우선평한다는 점(상법 제788조)에서 다른 담보물권과 구별된다.

4) 담보물권인 선박우선평권은 그 실행에 있어 민사집행법에서 정하는 절차에 의한다. 민사집행법은 선박우선평권과 같은 선박담보권의 실행에 관하여 그 성질에 반하지 않는 한 부동산 강제집행규정을 준용하도록 규정하고 있다(민사집행법 제172조, 제269조).

2. 선박우선평권의 피담보채권

어떠한 채권에 선박우선평권을 인정할지에 대하여는 그 발전과정과 각국의 입법정책에 따라 달라진다. 우리나라는 4부류의 선박우선평권이 있고, 각 채권은 순위별로 우선변제권을 갖는다.⁶⁾

(1) 제1순위

채권자의 공동이익을 위한 경매비용, 항비, 도선료, 예선료, 최후 입항후의 선박과 그 속구의 보존비·검사비 등은 제1순위 채권이다.

(2) 제2순위

선원과 그 밖의 사용인의 고용계약으로 인한 채권은 두 번째 우선순위를 갖는다. 채무자는 선박소유자뿐만 아니라 선체용선자 및 선박운항수탁자도 될 수 있다.⁷⁾ 그러나, 정기용선자나 항해용선자는 고용계약의 주체가 되지는 않는다.

당해 선박에서 발생한 선원임금의 체불채권, 재해보상채권 등이 모두 이에 포함⁸⁾되

6) 김인현, 선박우선평권상 채무자와 선적국의 의미-2014년 대법원 판례를 중심으로, 상사판례연구 제28권 제4호, 한국상사판례학회, 2015, 제510면

7) 최종현, 앞의 책, 제201면

8) 최종현, 앞의 책, 제202면

며, 국가에 따라서는 오히려 임금채권을 제1순위로 하는 경우도 있다.⁹⁾ 다만, 당해 선박 소유자의 다른 선박에서 발생한 선원임금은 현재 승선중인 선박에 대한 우선특권을 발생시키는 것은 아니다.¹⁰⁾

(3) 제3순위

해난구조로 인한 채권과 공동해손으로 인한 채권은 제3순위의 선박우선평권이 된다. 조난당한 선박을 구조한 선박의 소유자가 가지는 구조료채권, 공동해손으로 인하여 투하된 화물의 소유자는 위험을 면한 선박소유자에게 공동해손분담청구권(상법 제866조)을 가진다.¹¹⁾ 해난구조료 채권은 의무 없이 구조를 한 임의구조에 대한 구조료(상법 제882조)뿐만 아니라 계약에 의한 구조료채권(상법 887조)도 이에 포함된다고 할 수 있다.¹²⁾

(4) 제4순위

선박충돌 등 해상사고로 인하여 화주가 상대방 선박소유자에 대하여 갖는 불법행위에 기한 손해배상채권, 부두 혹은 항로표지를 손상시킨 선박에 대한 수리비 채권, 선원이나 여객의 생명과 신체에 손해가 야기된 경우의 손해배상 채권도 선박우선평권에 포함되며, 앞의 채권들에 이은 우선변제순위를 갖는다.

3. 선박우선평권의 효력¹³⁾

상법은 선박우선평권의 효력에 관하여 우선변제권(상법 제777조 제2항) 및 추급권(상법 제785조)만을 규정하고, 그 외의 일반적 효력에 관하여는 민법의 저장권에 관한 규정을 준용한다.

(1) 경매청구권

선박우선평권자는 채권의 변제를 받기 위하여 저장권자와 같이 선박우선평권의 목적

9) 중국해상법 제22조, 채이식, 한중일 비교 해상법, 세창출판사, 2013, 제345면

10) 김인현, 해상법, 법문사, 제4판, 2015, 제459면

11) 김인현, 앞의 책 제368면

12) 최중현, 앞의 책, 제203면

13) 송상현·김 현, 앞의 책, 제248면

물¹⁴⁾에 대한 경매를 청구할 수 있다(민법 제363조 제1항). 또한, 기타 저당권의 효력에 관한 민법 제358조 이하의 규정이 선박우선평권에도 준용되며, 이에 기한 경매절차는 민사집행법을 따른다.

(2) 우선변제권

선박우선평권자는 목적물의 경락대금으로부터 다른 채권자에 앞서 우선하여 변제를 받을 수 있다(상법 제777조 제2항). 이는 선박저당권자나 질권자보다 우선하며, 우선특권자 상호간에는 상법 제782조 내지 제784조에서 정하는 우선순위에 의하여 변제를 받는다.

(3) 추급권

선박우선평권은 선박소유권의 이전으로 인하여 영향을 받지 않는다(상법 제785조) 이는 영미법상 선박우선평권은 떨어져 버릴 수 없는 성질을 가지고 있다는 의미이다. 이는 선박우선평권이 해사법원의 대물소송에 의하지 않고는 소멸될 수 없음을 의미하는 것으로서 우선특권의 존재를 몰랐던 선의의 제3자에 대하여도 추급권이 있으며, 파산이나 회사정리에 의하여도 영향을 받지 않는다.

4. 선박우선평권의 소멸¹⁵⁾

(1) 일반적 사유에 의한 소멸

선박우선평권은 그 성질에 반하지 아니하는 한 민법의 저당권에 관한 규정이 준용되므로, 저당권의 소멸사유와 유사한 소멸사유로 인해 소멸된다. 즉, 피담보채권의 소멸, 제3취득자의 변제 또는 불가항력에 의한 선박의 멸실 등으로 인하여 소멸한다. 또한, 선박우선평권은 다른 선박우선평권자에 의한 선박의 경매에 의하여도 소멸한다(민사집행법 제91조 제2항의 유추적용).

14) 선박우선평권은 선박, 그 속구, 그 채권이 생긴 항해의 운임, 그 선박과 운임에 부수한 채권을 목적물로 한다. (상법 제777조 제1항)

15) 최종현, 앞의 책, 제215면-제217면

(2) 단기제척기간에 의한 소멸

선박우선평권은 피담보채권이 생긴 날로부터 1년 이내에 실행하지 아니하면 소멸한다(상법 제786조). 이 기간은 제척기간이다. 선박우선평권의 제척기간은 당사자 간의 합의로 연장할 수 없다. 이는 선박의 항해마다 다수의 선박우선평권이 발생할 수 있으므로 선박우선평권을 단기에 소멸시키지 아니하면 다수의 우선평권이 누적되어 선박의 매매나 금융의 조달에 상당한 지장이 초래될 수 있기 때문이다.

따라서 선박우선평권자는 제척기간 내에 선박우선평권을 실행하여야 하며, 제척기간의 기산점은 ‘피담보채권이 생긴 날’이다. 즉, 피담보채권이 발생하면 변제기에 도달하지 아니하였어도 제척기간이 개시된다. 이는 앞서 언급한 바와 같이 선박우선평권을 단기에 소멸시킬 필요성 때문이라 할 수 있다.

Ⅲ. 선원재해보상 제도와 청구권

1. 선원재해보상제도 개관

해상기업의 보조자 중 하나인 선원은 위험한 해상에서 선박의 항해에 필요한 노무를 제공하며 그 생계를 유지한다. 특히, 기술의 발전에도 불구하고 새로운 직업병은 계속 증가하고 있으며, 선박·설비가 대형화·기계화·자동화되어 감에 따라 직업상 사고의 규모도 대형화되거나 선원의 생명·신체에 미치는 치명도가 더욱 커지고 있다.¹⁶⁾ 따라서 근로기준법이나 산업재해보상보험법의 취지와 다름없이 선원이 선박소유자와의 선원근로계약 존속 중 부상을 당하거나 질병에 걸리거나 사망한 경우에 선원이나 유족을 위한 재해보상제도를 마련할 필요가 있다. 우리나라에서는 선원의 재해에 관하여 선원법, 어선원 및 어선재해보상보험법에서 규정하고 있으며, 이와는 별도로 외국선주의 선박에 취업하는 해외취업선원의 보호를 위하여 해외취업선원 재해보상에 관한 규정도 두고 있다.

본고에서는 선원법상의 재해보상규정을 중심으로 다루기로 한다.

16) 권창영, 선원법해설 제2판, 법문사, 2018, 제677면

2. 재해보상청구권의 성립

선원법은 선박에 승선하여 노무를 제공하는 선원들의 근로 형태를 반영하여 크게 직무상 재해와 직무외 재해로 나누어 재해보상을 규정하고 있다. 선원이 입은 재해가 직무상 사유에 따른 것인지 아니면 직무외의 사유에 따른 것인지에 따라 재해보상의 범위가 달라진다.¹⁷⁾ 따라서 선원의 재해보상청구권의 구체적인 성립 요건이 되는 직무상 재해와 직무외 재해에 대하여 살펴보기로 한다.

(1) 직무상 재해

1) 의의

선원법은 직무상 재해에 관하여 직무외 재해보다 더 높은 수준의 재해보상을 행하거나 직무외 재해에는 없는 보상을 행하도록 규정하고 있지만 '직무상 재해'의 개념에 관하여는 별다른 규정을 하지 않고, 단지 선원법 시행령 제24조에서 직무상 질병의 범위에 관하여는 근로기준법 시행령 제44조의 규정을 준용하도록 하고 있다.

직무상 재해를 이해하기 위해서는 육상의 '업무'상 재해를 참조할 필요가 있다. 선원법은 업무상 재해라는 용어를 사용하는 근로기준법이나 산업재해보상보험법과는 다르게 '직무'라는 용어를 사용하고 있는데, 이에 대하여 업무상 재해와 직무상 재해가 동일하다고 보는 견해¹⁸⁾와 해양노동의 특수성과 사회와의 격리·고립을 감안하여 직무상 재해의 범위의 판단 기준을 육상근로자의 업무상 재해보다 넓게 해석하는 견해¹⁹⁾가 대립하고 있다.

이에 대하여 대법원은 "선원법의 재해보상 내지 요양보상은 근로기준법이나 산업재

17) 선원법 제10장 "재해보상"에서 정하는 선원의 행방불명보상(제101조), 소지품유실보상(제102조)를 제외하고, 실제 선원의 부상이나 질병 그리고 사망에 대한 보상으로 요양보상, 상병보상, 장해보상, 일시보상, 유족보상을 들 수 있는데, 직무외의 사유에 따른 재해에는 요양보상, 상병보상, 유족보상만이 해당된다.

18) 이안의, 직업성 암에 대한 선원법상 재해보상, 한국해법학회지 제36권 제2호, 한국해법학회, 2014, 제306면

19) "선원법상 '직무'와 근로기준법상 '업무'는 개념상 동일하게 이해하여도 문제가 없을 것이나, 선원의 사고 재해보상의 경우 직무의 '수행성' 범위에 있어서 일반 근로자 재해보상과 구별되는 특성이 있고, 일반 근로자에 비하여 수행성의 범위를 넓게 인정할 필요가 있다." 이안의, 선원의 재해보상에 관한 연구: 편의치적 선박을 중심으로, 연세대학교 법학박사 학위논문, 2016, 제142면

해보상보험법의 그것과 제도적 성격을 같이하는 점”을 확인하면서, “산업재해보상보험법상의 업무상 재해에 관한 인과관계의 법리는 선원법상의 직무상 재해에 관하여도 동일하게 적용” 된다는 입장²⁰⁾을 보인 바 있으며, 하급심에서는 “선원법에 규정된 ‘직무’란 근로기준법에 규정된 ‘업무’보다 넓은 개념으로서, 선원의 ‘직무상 재해’는 선원으로서 직무 중사 중에 그로 인하여 발생한 재해와 선원의 직무에 내재하거나 이에 통상 수반하는 위험의 현실화라고 볼 수 있는 재해를 포함²¹⁾한다고 하여, 출항 전날에 복귀하여 선장의 명령에 따른 출항 준비를 완료한 후, 선외(船外)에서 다른 선원과 술을 곁들여 식사를 한 후 출항에 대비하여 선박에서 취침하고자 선박으로 돌아와 기관실에 내려가던 중 추락하여 발생한 사고에 대하여 직무상 재해로 인정한 바 있다.

선원의 ‘직무’상 재해의 발생원인을 판단함에 있어, 먼저 전술했던 선박우선평권제도와 선주책임제한제도의 배경에 주목하여 본다. 두 제도 모두가 이미 ‘해상 고유의 위험’을 인지하고, 그에 대한 위험의 분산에 대한 이해관계인 간의 조정 그리고 입법정책이 맞물려 발전해 온 것이라고 할 수 있다. 그렇다면 해상기업의 보조자로서 위험한 해상노동을 제공하는 선원의 재해에 대하여 육상의 그것과는 다른 용어를 사용한 것은 해상노동의 특수성을 반영한 것으로서 선원법상 직무의 개념은 근로기준법상의 업무보다 더 넓은 개념으로 이해하는 것이 타당하다. 다만, 판단 요건에 있어 육상근로자가 업무수행성과 기인성을 요건으로 하는 것과 같이 선원의 직무 수행성과 기인성을 요건으로 하는 데에는 문제가 없을 것으로 보인다.

2) 증명책임

직무상 재해에 관한 주장·증명책임은 재해보상의 이행을 구하는 원고(선원·유족)가 부담한다. 선박소유자가 직무외 재해라고 주장하는 것은 직무상 재해를 부인하는 것이다. 직무상 재해에는 선박소유자의 면책사유가 존재하지 않으므로, 선박소유자가 선원에게 재해발생에 고의가 있다고 주장하는 것은 법률상 의미가 없으며, 재해보상청구에는 과실상계가 적용되지 않으므로 선박소유자가 선원에게 과실이 있다고 주장하는 것도 법률상 의미가 없다.²²⁾

20) 대법원 2008. 3. 27. 선고 2007다84420 판결.

21) 인천지법 2011. 4. 13. 선고 2009가합22910 판결

22) 권창영, 앞의 책, 700면

(2) 직무외 재해

1) 의의

선원법은 선박소유자에게 선원이 승무 중(승하선 과정, 기항지에서 상륙기간 포함) 직무외 원인으로 재해를 당한 경우에는 3월의 범위에 한하여 요양보상(선원법 제94조 제2항)과 매월 1회 통상임금의 70%에 상당하는 금액의 상병보상(같은법 제96조 제2항)을 행할 것과 선원이 승무 중 직무외 원인으로 사망한 경우에는 승선평균임금의 1,000 일분에 상당하는 금액의 유족보상(같은법 제99조 제2항)을 행할 것을 규정하고 있다.

이렇게 선원법이 승무 중 직무외 원인으로 인한 재해에도 보상을 행하고 있는 취지는 일반근로자와는 달리 선원은 선원직무의 특성상 그 직무상뿐만 아니라 승무 중에도 그 위험성이 매우 큰 데 비하여, 그 과정에서 부상·질병·사망 등과 직무상 관련성 등이 명백히 규명되지 아니하는 경우가 많은 점 등을 고려하여 선원보호의 측면에서 재해보상을 인정한 것이다.²³⁾

직무외 재해보상청구권의 성립 요건은 ①승무 중, ②직무외 원인으로, ③재해(부상, 질병, 사망)를 당하였을 것 등이다. 그 중 ①요건인 '승무 중'을 해석함에 있어 '승무 중'에 있었던 일로 제한하는 것인지, 재해의 발생 시기를 승무 중으로 제한하는 것인지 아니면 재해의 발생과 시기가 모두 승무 중으로 제한하는 것인지에 따라 달라진다.

따라서 '승무 중' 요건을 해석함에 있어, 선원재해보상제도의 생활보장적 성격과 재해보상청구권의 확장적 해석이 국가해양정책에서 중요한 역할을 수행하는 점과 질병의 경우에는 이를 발견하거나 질병·사망의 원인을 파악하는데 장기간 소요되는 경우도 있는 점 그리고 현행 선원법의 규정을 약자인 선원에게 유리하게 해석할 필요가 있는 점 등을 고려하면 '승무 중'이라는 요건은 직무외의 원인과 재해의 발생 시기를 선택적으로 제한한다고 보는 것이 타당²⁴⁾하다고 생각한다. 따라서 '승무 중 발생'한 직무외 재해 및 '승무 중 직무외 원인'으로 승무 이외의 시기에 발생한 재해 모두가 승무 중 직무외 원인으로 인한 재해에 포함된다.

2) 증명책임

선원 또는 유족은 ①승무 중인 사실과 ②재해가 발생한 사실에 대한 주장·증명책임

23) 권창영, 앞의 책, 제748면

24) 권창영, 앞의 책, 제751면

을 부담하고, ③직무의 원인으로 인한 것이라는 사실은 직무상 원인으로 인한 것이라는 적극적 사실의 모순 개념이므로 주장 책임만을 부담한다.²⁵⁾

이에 대하여 선박소유자는 항변사유로서 ①재해의 원인이 선원의 고의로 인한 것이라는 사실, ② 그에 대하여 선원노동위원회의 인정을 받은 사실에 대한 주장·증명책임을 부담한다. 그러나 재해보상청구에는 과실상계가 적용되지 않으므로, 선박소유자가 선원에게 과실이 있다고 주장하는 것은 법률상 의미가 없다.²⁶⁾

3. 재해보상청구권의 효력

(1) 최우선변제권

선원법상 재해보상금은 “선박소유자의 총재산에 대하여 질권·저당권 또는 「동산·채권 등의 담보에 관한 법률」에 따른 담보권에 따라 담보된 채권, 조세·공과금 및 다른 채권에 우선하여 변제되어야 하는 채권”이다(선원법 제152조의 2). 재해보상금이란 선원법 제10장에 규정된 재해보상제도에 의한 보상금을 의미하므로, 재해로 인하여 입은 손해에 대하여 민사상 손해배상청구의 소를 제기하여 승소판결을 받은 손해배상청구권은 민법상 불법행위에 따른 일반채권에 지나지 않을 뿐, 근로기준법 또는 선원법 소정의 최우선변제권이 인정되는 재해보상금에는 포함되지 않는다.

또한, 당사자간의 합의로 재해보상금을 약정한 사안에 대하여 법원은 다음과 같은 이유로 법정재해보상금에 한하여 최우선변제권이 인정된다고 판시하였다.²⁷⁾

1) 재해보상금에 관한 최우선변제권은 저당권을 비롯한 담보물권제도의 중대한 예외를 이루는 것으로서 그 채권의 존재와 범위가 공시되지 아니하여 거래 일반의 신뢰와 법적 안정성을 해할 수 있기에 근로기준법 제8장과 선원법 제10장에서 재해보상을 규정함으로써 재해보상의 범위와 요건을 법정하여 근로자의 생활보호와 재산권 보장 간의 조화를 꾀하고 있다.

2) 만약 당사자의 약정에 기한 재해보상금 전부에 대하여 최우선변제권을 인정한다면, 법률이 예정하고 있는 재해보상제도를 초월하여 담보물권자의 우선변제에 관한 기

25) 선원에게 발생한 재해는 직무와 관련성이 인정되면 직무상 재해가 되며, 직무와의 관련성이 부인되면 직무외 재해가 된다.

26) 권창영, 앞의 책, 제751면

27) 권창영, 앞의 책, 제791면

대권을 침해함으로써 담보물권자가 예측할 수 없는 손실을 입을 수 있고, 사용자와 근로자 사이에 재해보상금을 과도하게 합의하는 경우 예외적인 최우선변제채권이 당사자의 약정으로 현저히 확대될 수 있어 담보물권제도의 근간을 훼손할 수 있고, 최우선변제채권을 작출하려는 위험성도 커질 수 있다.

3) 최우선변제권으로 담보되지 아니한 약정에 의한 재해보상금 채권에 관하여는 근로자가 여전히 사용자에게 재해보상금을 청구할 수 있으므로²⁸⁾, 법률이 정한 범위를 넘는 약정에 기한 재해보상금 부분에 관하여 최우선변제권을 인정하지 아니한다고 하더라도 근로자에 대한 보호가 미흡하다고 단정할 수 없다.

(2) 선박우선평특권

선원과 그 밖의 선박사용인의 고용계약으로 인한 채권은 선박우선평특권이 인정된다. (상법 제777조 제1항 2호). 선원법상 재해보상 청구권이 고용계약으로 인한 채권에 포함되는지에 문제가 될 수 있으나, 상법이 고용계약으로 인한 채권으로 규정하고 있는 이상 발생상 한정을 예정하고 있다고 해석함이 상당하므로, 재해보상청구권에 대하여도 선박우선평특권이 인정된다.²⁹⁾

(3) 양도 · 압류금지

유기 구제비용 또는 재해보상을 받을 권리는 양도 또는 압류할 수 없다(선원법 제152조)

(4) 선박소유자의 책임제한 배제

선장 · 해원, 그 밖의 사용인으로서 그 직무가 선박의 업무에 관련된 자 또는 그 상속인, 피부양자 그 밖의 이해관계인의 선박소유자에 대한 채권에 대하여는 선박소유자는 그 책임을 제한하지 못한다(상법 제773조 1호). 또한 상법 제769조, 제770조에 의한 선박소유자의 책임한도에 관한 규정은 피해자가 선장 · 해원, 그 밖의 선박사용인일 때는 적용되지 않으므로, 선박소유자는 피해자인 선원에 대하여는 무제한의 책임을 진다.³⁰⁾

28) 대법원 2002. 6. 14. 선고 2001다2112판결

29) 권창영, 앞의 책, 제792면

30) 대법원 1971. 3. 30. 선고 70다2294판결; 대법원 1987. 6. 23. 선고 86다카2228 판결

4. 재해보상청구권의 소멸

선원의 선박소유자에 대한 재해보상청구권은 3년간 이를 행사하지 아니하면 시효로 인하여 소멸한다(선원법 제156조).

단, 재해보상청구권의 소멸시효기간의 기산점은 그 권리를 행사할 수 있는 때부터 진행한다. 부상이나 즉시 발견이 가능한 질병의 경우에는 선원이 하선하거나 입국한 다음날부터 진행하고, 잠재적 질병이나 사망의 경우에는 이를 알았거나 알 수 있었을 때(구체적으로는 진단 등에 의하여 재해의 발생이 확정된 다음날)부터 진행한다. 장해보상의 경우에는 장해의 원인이 된 질병을 치료종결하고 그 장해정도가 확정된 날 다음날부터 진행한다.

다만, 요양보상의 경우에는 요양에 필요한 비용이 구체적으로 확정된 날의 다음날, 즉 요양을 받은 날의 다음날부터 진행하므로, 직무상 재해로 인한 질병이 계속되고 있는 경우에는 그 선원이 요양보상의 신청을 한 때로부터 역산하여 3년이 넘는 부분에 대한 요양보상청구권은 이미 소멸시효가 완성되었더라도 3년 이내의 부분 및 장래 발생할 부분에 대한 요양보상청구권은 위 요양보상 청구로 인하여 시효의 진행이 중단된다.³¹⁾

IV. 선원재해보상채권의 선박우선평권 인정범위

1. 문제의 제기

승무 중 불측의 원인으로 재해를 당한 선원은 노동능력의 감소·상실 나아가 선원근로관계의 단절로 가정의 빈곤과 생활 파탄의 위험에 노출되게 된다. 특히, 통상임금과 평균임금과의 차이가 큰 선원의 임금구조 상 통상임금을 기준으로 산정되는 요양 기간 중의 상병보상이 평소의 소득 규모에 크게 미치지 못하기에 그 경제적 고통은 더욱 심각하다고 할 수 있다.³²⁾ 특히, 직무외의 재해로 요양 중인 선원의 경우에는 통상임금의

31) 대법원 1989. 11. 14 선고 89누2318판결

32) 선원의 근로시간은 1일 8시간, 1주 40시간으로 하며, 선박소유자와의 합의로 주당 16시간을 연장할 수 있다. 또한, 이와는 별개로 항해당직근무를 하는 선원의 경우에는 합의와 상관없이 주당 16시간을 연장 근무하도록 명할 수 있다. 이렇게 계산하면 주당 최대 72시간이 선원의 근로시간

70%로 산정된 상해보상금을 지급받기에 재해의 완치보다는 경제적 안정을 위하여 빠른 재승선을 희망하는 경우가 빈번하다.

이러한 선원들의 경제적 어려움과 선박소유자의 인력난이 합치하는 경우, 남아있는 요양기간에 대하여 양자간의 합의로 종료하는 사례가 실무에서 발견되는 경우가 있다. 다만, 선박소유자가 선원의 승선 이후로, 재해보상 합의금을 적기에 지급하지 않고 있다가 결국 해당 채권이 만들어진 선박을 매각하고 사업을 중단하는 경우, 선원은 해당 합의를 근거로 자신의 재해보상채권을 회수할 수 있는지 문제가 된다.

2. 선원재해보상채권과 선박우선평특권과의 관계

앞서 III. 3. (2)에서 언급한 바와 같이 선원재해보상채권은 선박우선평특권이 인정되는 채권이다. 따라서 선원재해보상채권이 있는 자는 선박우선평특권을 이용하여 자신의 채권을 우선하여 변제받을 수 있으며, 선원법 제152조의 2에 따라 해당 선박뿐만 아니라 선박소유자의 총재산에 대하여도 최우선변제권을 행사할 수 있다. 다만, 선원재해보상제도는 기존 시민법상 손해배상제도의 한계를 무과실책임주의와 정률보상주의로 극복한 특별한 입법정책적 제도로서 그 채권의 범위는 법정채권에 한정된다고 할 수 있다. 선박우선평특권 역시 그 도입 취지가 선박소유자에게 책임제한을 인정하는 대신에 항해의 완수에 공여한 해사채권자를 보호해야 한다는 형평의 필요성 때문임을 감안하면 법정채권으로 제한할 필요가 있다.

따라서, 선원법에 의하여 인정된 재해보상채권만이 선박우선평특권을 갖는다고 할 수 있다.

3. 재해보상 합의금의 선박우선평특권 인정여부 검토

한편, 사례에서 봤듯이 경제적 어려움을 겪는 선원과 인력난 또는 미래의 불확실성을

이 되며, 통상임금의 근거가 되는 40시간의 통상근로시간과 평균임금에 포함되는 32시간의 시간외근로시간으로 구성된다. 이를 선원의 급여로 치환하면 평균임금 중 통상임금의 비율이 시간외근로수당보다 적게 되는 결과가 도출될 수 있다.(시간외근로수당은 통상임금의 1.5배로 주당 32시간의 시간외근로수당은 48시간의 통상임금과 같다.) 따라서 평균임금의 절반도 안 되는 통상임금으로 상해보상금을 계산하여 지급받는 선원이 겪는 경제적 어려움은 육상의 근로자보다 크다고 할 수 있다.

해소하고 싶은 선박소유자의 의사가 합치하여 남아있는 요양보상기간에 대한 재해보상금의 일체를 일정한 금액으로 정하여 합의, 종결하는 경우에 해당 합의금을 재해보상에 기한 채권으로 보아 선박우선평권을 인정할 수 있는지를 검토하고자 한다.

이는 앞서 III. 3. (1)에서 언급한 ‘약정재해보상금’의 경우로 보아 법정재해보상금의 범위에서만 선박우선평권이 인정된다고 판단한다.

다만, 선박우선평권은 법정담보물권으로서 법률에 의해 일정한 채권의 담보를 위하여 당연히 발생하는 물권이므로 사인간의 합의 또는 해석론만으로는 임의로 피담보채권의 종류를 확대 또는 축소할 수 없으므로³³⁾ 선원이 정상적으로 요양을 받았을 경우에 지급될 법정재해보상금의 범위에서만 선박우선평권이 인정되고, 이를 초과한 금액에 대하여는 별도로 보상을 구해야 할 것이다.

4. 소결

재해로 인하여 요양 중인 선원이 선박소유자와의 합의로 일정한 금액을 수령하기로 약정한 뒤, 완치 이전에 요양기간을 종료하고 다시 승선을 했으나 선박소유자의 고의로 합의금이 약정한 날짜에 지급되지 않는 경우가 발생할 수 있다. 이 경우, 선원은 선박소유자의 이행거절을 이유로 하여 별도의 최고 없이 계약을 해제³⁴⁾하고 자신의 재해보상 청구채권의 범위에서 보상을 구할 수 있으며, 이는 선박우선평권이 인정되는 채권이다. 다만, 담보물권인 선박우선평권의 특성상 법정보상재해보상금을 초과하는 부분은 별도의 방법으로 보상을 구해야 할 것이며, 자신이 정상적으로 요양을 받았을 경우에 지급될 재해보상금의 범위에 대하여 구체적으로 입증하여야 할 것이며, 채권의 소멸시효 기산점 역시 검토하여야 할 것이다. 또한, 산업재해보상보험법 제53조 제1항에 의해 요양기간 중 일정기간 또는 단시간 취업을 하는 경우에는 휴업급여를 감액하여 지급할 수 있는데, 이는 요양 또는 재요양을 받는 근로자가 휴업급여를 받으면서 취업을 하고 임금을 받는 때에는 휴업급여를 받을 수 없는 원칙³⁵⁾에 근거한다. 이에 따라 재해보상제도의 도입 취지에 따라 해당 선원의 상병보상금 산정에 있어서 불측의 감액이 발생할

33) 권성원, 선박우선평권의 실행방식 변경 및 피담보채무자의 범위제한에 관한 고찰-정기용선자를 중심으로, 한국해법학회지 제39권 제2호, 한국해법학회, 2017, 제15면

34) 김준호, 민법강의, 제25판, 법문사, 2019, 제898면

35) 김형배, 노동법, 제26판, 2018, 제551면

우려도 있다. 이러한 점들을 종합하면 요양기간 중도에 합의로 재해보상을 종결하고 다시 승선하는 것은 선원에게 있어 매우 불리한 선택이 될 것으로 보인다.

V. 맺음말

선박우선평특권은 일정한 해사채권자에게 해상기업에 수반되는 위험성으로 인하여 확실한 담보를 제공할 필요성과 아울러 선박소유자에게 인정되는 책임제한제도와의 형평의 필요성 때문에 도입된 제도이다. 또한, 현대에 이르러서는 채권자들의 공통의 이익을 위한 채권이나 선원들의 고용계약상의 채권 등을 담보하기 위한 선박우선평특권과 같이 제도의 본래의 취지와는 다른 사회정책적인 이유로 포함된 것도 생겼다.

이러한 선박우선평특권은 유치권이나 저당권과 같이 성립에 있어 점유나 등기 등의 공시방법을 필요로 하지 않으며, 목적물인 선박에 대한 대물소송으로 바로 압류 및 강제집행을 실행할 수 있다. 이는 선박을 통한 해상운송으로 물품을 거래하는 경우에 거래의 안전을 위하여 염두에 둘 요소 중 하나라 할 수 있으며, 선박금융의 원활한 조달을 위한 선박저당권자의 안정을 위해서 선박우선평특권 피담보채권의 범위를 축소해야 한다는 주장이 힘을 얻고 있다.

한편, 선박우선평특권 중 하나인 선원들의 고용계약상의 채권에는 선원이 불측의 사고로 입은 재해보상청구권도 포함되는데, 선원 근로의 현실과 근로계약의 특성 상 실무에서는 다소 왜곡된 형태로 재해보상이 이뤄질 수 있다. 즉, 승선 중 평균임금에 비하여 매우 소액의 상병보상금을 지급받는 재해선원은 경제적 어려움으로 인하여 선박소유자와의 합의로 요양기간을 조기에 종결하고 재승선을 희망할 수 있으며, 선박소유자는 인력난과 미래에 대한 불확실성 해소를 위하여 재해선원의 요양기간을 조기에 종결하고 싶을 수 있다. 이러한 상호간의 의사가 합치하여 소정의 합의금을 전제로 재해보상 종결 계약이 체결될 수 있다.

하지만 만일 계약의 상대방인 선박소유자의 고의로 합의금이 지급되지 않는다면, 선박에 승선하여 그 일신이 구속된 선원은 매우 불리한 상황에 놓일 수 있다. 또한, 선원의 재해보상청구권은 법정채권의 범위에서만 인정되며 선박우선평특권도 이와 같다고 할

것이다. 그리고 근로자 재해보상제도의 취지를 감안하면 본래의 채권보다 감액될 위험도 있다.

따라서 재해보상청구권자인 선원은 자신의 재해보상채권을 온전히 실행하기 위해서는 완ちに 필요한 요양에 전념하는 것이 타당하다고 생각한다. 이어, 입법자는 재해를 입은 선원이 경제적 어려움으로 인한 궁박한 상태에서 자신에게 불리한 법률행위를 하지 않도록 입법적으로 보완할 필요가 있다.

인류의 문명과 함께 물자의 이동도 함께 발전해왔다. 그렇기 때문에 각 국가 간의 원활한 물자의 이동은 앞으로 인류의 발전과 생존에 필수라고 할 수 있다. 그리고 바다라는 무대에서 중요한 운송수단 중 하나인 선박을 중심으로 벌어지는 이해관계인들의 대립은 앞으로도 계속될 것으로 보인다. 따라서 해상 고유의 위험을 극복하고 물품을 운송하는 해상기업, 막대한 자본이 소요되는 선박의 건조에 금융을 제공하는 선박저당권자 그리고 항해의 완수에 공여한 채권자 등 상호간의 이익을 조정하는 입법과 상대적 약자를 보호하고, 해상 고유의 위험에 조난당한 선박과 인명의 구조를 촉진하는 등 보편적인 가치를 지킬 수 있는 사회정책적인 보완 입법도 꾸준히 있어야 할 것이다. (끝)

참 고 문 헌

- 권창영, 선원법해설, 법문사, 제2판, 2018
김동인, 선원법, 법률문화원, 제2판, 2007
김상만, 국제거래법, 박영사, 제3판, 2020
김용담 대표편집, 주석민법(4) 제4판, 한국사법행정학회, 2011
김인현, 해상법, 법문사, 제4판, 2015
김준호, 민법강의, 법문사, 제25판, 2019
김형배, 노동법, 박영사, 제26판, 2018
송상현·김 현, 해상법원론 제5판, 박영사, 2015
송옥렬, 상법강의 제11판, 홍문사, 2021
채이식, 한중일 비교 해상법, 세창출판사, 2013
최종현, 해상법상론, 박영사, 제2판, 2014
- 권성원, 선박우선특권의 실행방식 변경 및 피담보채무자의 범위제한에 관한 고찰-정기
용선자를 중심으로, 한국해법학회지 제39권 제2호, 한국해법학회, 2017
김인현, 선박우선특권상 채무자와 선적국의 의미-2014년 대법원 판례를 중심으로, 상사
판례연구 제28권 제4호, 한국상사판례학회, 2015
김인현·이상협, 2021년 중요 해상판례소개, 한국해법학회지 제44권 제2호, 한국해법학
회, 2022
신장현, 국적취득조건부 선체용선계약(BBCHP)에 관한 법적연구-선박금융과 관련된 법
적문제를 중심으로, 고려대학교 법학박사 학위논문, 2018
이안의, 직업성 암에 대한 선원법상 재해보상, 한국해법학회지 제36권 제2호, 한국해법
학회, 2014
이안의, 선원의 재해보상에 관한 연구: 편의치적 선박을 중심으로, 연세대학교 법학박사
학위논문, 2016,
이정원, 용선계약의 법적 성질과 선박우선특권-대법원 2019. 7. 24. 자 2017마1442 결정,
한국해법학회지 제44권 제1호, 한국해법학회, 2022
정영석, 선주책임제한법은 임의법규인가?-대법원 2015.11.17. 선고 2013다61343 판결의

선원재해보상채권의 선박우선평권 인정범위에 관한 소고

평석을 중심으로, 한국해법학회지 제38권 제2호, 한국해법학회, 2016
채이식, 해상운송계약의 개념에 관한 소고-특히 역사적, 비교법적인 관점에서, 한국해법
학회지 제36권 제2호, 한국해법학회, 2014

<국문초록>

서로 다른 국가 간의 상품무역에 있어서는 물품을 국제간에 인도하고 대금을 지급받음으로써 완료된다. 이러한 물품을 국제간에 운송하는 방법 중 해상운송은 한 번에 많은 물품을 운송할 수 있고, 운임도 다른 운송수단에 비해 저렴하기 때문에 무역거래에서 가장 큰 비중을 차지하고 있다.

해상운송은 해상기업이 운항하는 선박으로 이뤄지는데 그 선박의 확보와 운항에 막대한 자금이 필요하고, 운송의 완료를 위하여 해상 고유의 위험을 극복해야 하기 때문에 예로부터 이해관계인들의 참여한 대립 속에서 성장해 왔다. 그 결과, 피해자의 희생으로 해상기업을 특별히 보호하는 책임제한제도, 선박의 건조를 위해 금융을 제공하는 자를 보호하기 위한 선박저당권제도 그리고 선박의 운항을 위해 공여한 채권자를 보호하기 위한 선박우선특권제도 등이 등장하였다.

그 중, 선박저당권제도와 함께 선박담보제도에 속하는 선박우선특권은 각 해운국의 특성에 맞게 발전된 특수한 담보제도로써 나라마다 내용이 약간씩 다르다. 하지만 통상적으로 일반적인 유치권이나 저당권의 경우와는 다르게 그 성립에 있어서 점유나 등기 등의公示방법을 필요로 하지 않으며, 일부 국가에서는 그 실행에 있어 별도의 집행권원 없이 선박에 대한 강제집행을 할 수가 있다.

이러한 선박우선특권의 특성은 선박을 통한 해상운송으로 물품을 거래하는 경우에 거래의 안전을 위하여 염두에 둘 요소 중 하나라 할 수 있으며, 선박금융의 원활한 조달을 위한 선박저당권자의 안정을 위해서 선박우선특권 피담보채권의 범위를 축소해야 한다는 주장이 힘을 얻고 있다.

한편, 선박우선특권 중 하나인 선원들의 고용계약상의 채권에는 선원이 불측의 사고로 입은 재해보상청구권도 포함되는데, 선원 근로의 현실과 근로계약의 특성 상 실무에서는 다소 왜곡된 형태로 재해보상이 이뤄질 수 있다. 이는 상대적 약자 보호라는 사회정책적 목적을 몰각시킴과 동시에, 재해보상을 받지 못한 선원에 의한 선박우선특권의 실행으로 거래의 안정성을 해칠 우려가 있다.

선원재해보상채권의 선박우선평권 인정범위에 관한 소고

이에, 본고에서는 선박우선평권의 전반에 대하여 살펴본 뒤 그 중 하나인 고용관계, 특히 재해보상에 기한 청구권(법정 및 약정)과 선박우선평권과의 관계에 대하여 검토해보았다.

주제어 : 선박담보, 선박우선평권, 선박저당권, 선원재해보상, 약정재해보상금, 물권법정
주의

<Abstract>

A brief study on the Scope of recognition of Maritime lien for
seafarers' accident compensation claims

Yun, Hyen No

Trade in goods between different countries is completed by delivering goods internationally and receiving payment. Among the methods of transporting such goods internationally, maritime transport occupies the largest share in trade transactions because it can transport many items at once and the freight rate is cheaper than other means of transportation.

Maritime transportation is carried out by ships operated by shipping companies, and huge funds are required to secure and operate the ships, and to complete the transportation, maritime risks must be overcome. As a result, a limitation of liability system that specifically protects maritime companies at the expense of victims, a ship mortgage system to protect those who provide finance for ship construction, and a ship preferential privilege system to protect creditors who donate for ship operation. etc., appeared.

Among them, the maritime lien, which belongs to the ship mortgage system along with the ship mortgage system, is a special security system developed to suit the characteristics of each shipping country, and the contents are slightly different for each country. However, unlike the case of general lien or mortgage, it does not require public announcement methods such as possession or registration for its establishment, and in some countries, compulsory execution against the ship can be enforced without a separate enforcement right.

This characteristic of ship priority privileges can be considered as one of the factors to keep in mind for the safety of transactions in the case of transacting goods by sea transport through ships, and for the stability of ship mortgage holders for smooth financing of ships. The argument

that the scope of secured debt should be reduced is gaining strength.

On the other hand, the claims under the employment contract of seafarers, which is one of the maritime lien, include the right to claim compensation for accidents suffered by seafarers due to unexpected accidents. can This undermines the social policy purpose of protecting the relatively weak, and at the same time, there is a concern that the stability of transactions may be undermined by the execution of ship preferential privileges by seafarers who have not received accident compensation.

Therefore, in this paper, after examining the overall of maritime lien, one of them, the employment relationship, in particular, the relationship between claims based on accident compensation (statutory and contractual) and ship priority was reviewed.

Keywords : Provision of Ships as Security, maritime lien, mortgage of ship, seafarer accident compensation, agreed compensation for disaster/accident, principle of real rights

