

# 부 산 지 방 법 원

## 제 5 민 사 부

### 판 결

사 건 2012가합6274 손해배상(기)

원 고 1. A  
2. B  
3. C  
4. D  
5. E  
6. F

원고들 소송대리인 법무법인 A'  
담당변호사 A''

피 고 대한민국

법률상 대표자 법무부장관 황교안  
소송대리인 변호사 G'  
소송복대리인 변호사 G''

변 론 종 결 2013. 3. 14.

판 결 선 고 2013. 4. 18.

### 주 문

1. 피고는 원고 A에게 6,195,620원, 원고 B, 원고 C, 원고 D, 원고 E, 원고 F에게 각 1,000,000원 및 위 각 금원에 대하여 2010. 10. 23.부터 2013. 4. 18.까지는 연 5%의, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 연 20%의 각 비율로 계산한 돈을 지급하라.
2. 원고들의 각 나머지 청구를 기각한다.
3. 소송비용 중 원고 A과 피고 사이에 생긴 부분 중 9/10는 원고 A이, 나머지는 피고가, 원고 B, 원고 C, 원고 D, 원고 E, 원고 F과 피고 사이에 생긴 부분 중 4/5는 위 원고들이, 나머지는 피고가 각 부담한다.
4. 제1항은 가집행할 수 있다.

## 청 구 취 지

피고는 원고 A에게 100,000,000원, 원고 B, 원고 C, 원고 D, 원고 E, 원고 F에게 각 5,000,000원 및 위 각 금원에 대하여 2010. 10. 23.부터 이 사건 판결선고일까지는 연 5%의, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 연 20%의 각 비율로 계산한 돈을 지급하라.

## 이 유

### 1. 인정사실

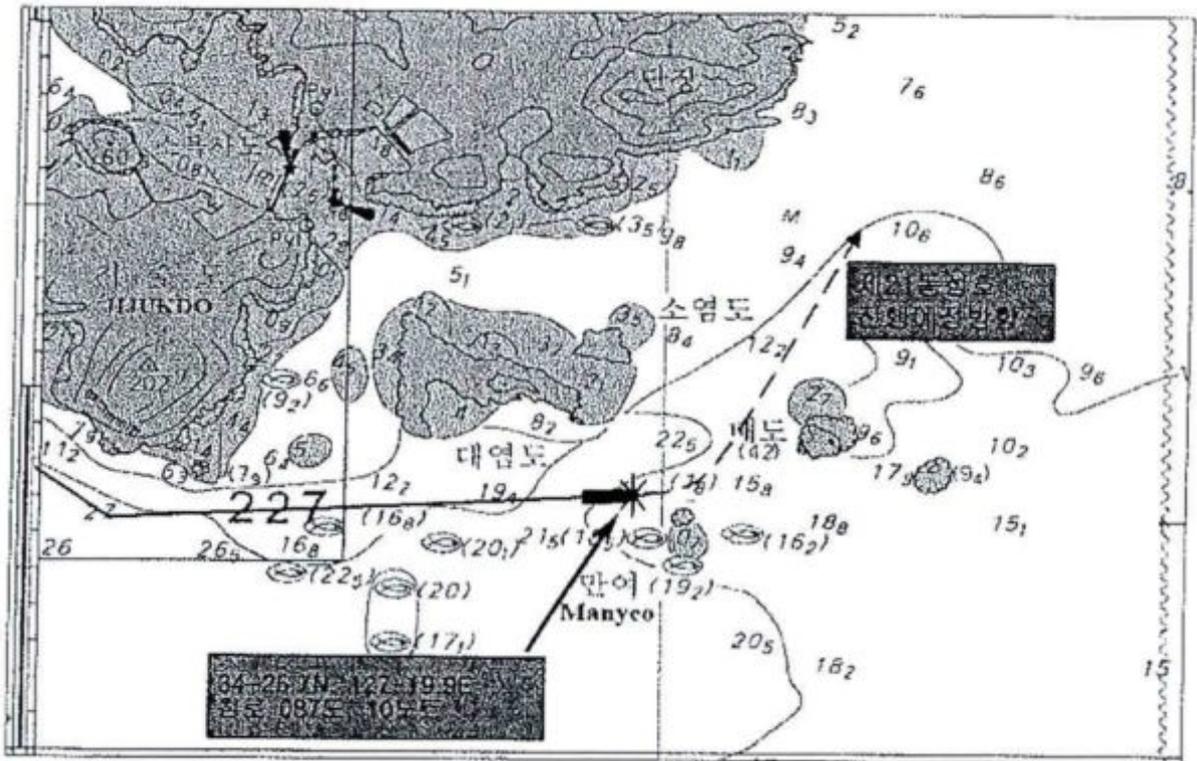
가. 원고 A은 H(어선번호 000000-000000, 총톤수 170톤, 길이 38.50m, 너비 7.0m, 깊이 3.40m, 진수년월일 1985. 10. 30., 이하 "이 사건 선박"이라 한다)의 소유자이고, 원고 B은 이 사건 선박의 사실상 소유자이자 선장이며, 원고 C는 이 사건 선박의 기관장, 원고 D는 이 사건 선박의 갑판장, 원고 E은 이 사건 선박의 갑판사, 원고 F은 이 사건 선박의 조리장이다(이하 원고 A을 제외한 나머지 원고들을 통칭하여 "승선 원고

들"이라 한다).

나. 승선 원고들은 2010. 10. 23. 9:30경 전남 고흥군 I 에 있는 지죽도 부근의 해상 가두리 양식장에서 이 사건 선박에 화주 J가 운송료 20,000,000원에 운송을 의뢰한 우럭 약 60,000마리(3,400kg, 시가 30,000,000원)를 싣고 통영항을 향해 운항하면서, 시간과 연료를 절약하기 위해 대염도와 배도 주위에 산재해 있는 양식장 사이의 좁은 통로를 통과하려고 아래 그림과 같이 전남 고흥군 지죽도 남단을 약 10노트의 속력으로 지나가다가, 같은 날 10:23경 이 사건 선박이 전남 고흥군 대염도 남방 0.1 마일 해상인 북위 34도 25분 41.1초, 동경 127도 19분 53.9초에 위치한 간출암(이하 "이 사건 간출암"이라 한다)에 좌초되어 기관실 선저 부분에 길이 약 2m, 너비 약 50cm 크기의 파공이 발생하는 사고(이하 "이 사건 사고"라 한다)를 당하였다.

다. 이 사건 사고 당시 선장인 원고 B은 해도와 지피에스 플로터(GPS plotter, 선박간 데이터 송수신이 가능한 위성위치확인시스템)를 참고하여 이 사건 선박을 운항하였는데, 이 사건 선박에 비치된 해도 및 지피에스 플로터에는 이 사건 간출암이 표시되어 있지 않고 '만여'라는 간출암만 표시되어 있어 원고 B은 주위의 양식장만 조심한다면 대염도와 만여 사이를 무사히 통과할 수 있을 것으로 기대하여 아래 그림과 같이 항로를 설정했다가 이 사건 사고를 당하였다.

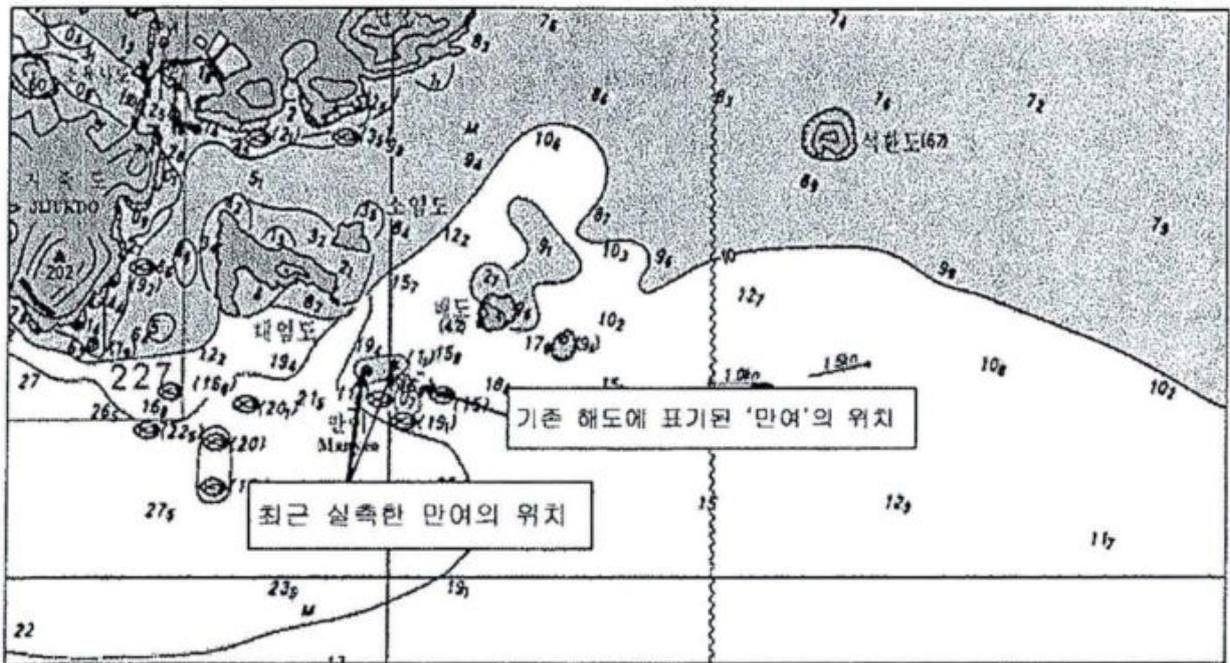
라. 승선 원고들은 사고 직후인 10:50분경 주변에 있던 양식장 관리선을 불러 모두 퇴선하였지만, 이 사건 선박은 그 후 썰물로 해수면이 계속 낮아지자 선체가 좌현으로 기울어지면서 전복되었다. 침몰한 이 사건 선박은 그 후 인양되었지만, 수리 불능으로 폐선되어 100,916,420원에 고철로 매각되었다.



마. 이 사건 사고 당시 기상은 맑은 날씨에 북동풍이 8~10m/s로 불고 있었고, 시정은 양호하였으며, 조류는 사고 당일 09:28경이 고조, 15:42경이 저조로 사고 시간인 10:23에는 고조 후 점차 해수면이 낮아지고 있던 때였다.

바. 피고 산하 국토해양부 장관(현 해양수산부 장관)으로부터 권한을 위임받은 국립해양조사원장은 수로조사기본계획에 따라 수로조사를 실시하여 항해용으로 사용되는 해도 등의 수로도서지를 간행하는데, 이 사건 사고 당시 국립해양조사원이 발간한 해도에는 이 사건 간출암이 표시되어 있지 않았고, 그보다 약 200~300미터 동쪽에 '만여'라는 암초가 표시되어 있었다. '만여'는 1985년 전 건설교통부 수로국에서 육분의와 단빔 음향측심기를 이용하여 측정한 결과를 바탕으로 그 동안 계속 해도에 반영되어 왔는데, 이 사건 사고 후인 2011. 6. 8.부터 같은 달 14.까지 국립해양조사원 남해해양조사사무소에서 디지털에스(DGPS) 및 멀티빔 음향측심기 등의 첨단 장비를 이용하여 실

측한 결과 기존 해도상 북위 34도 25분 39.1초, 동경 127도 20분 3.9초에 위치한 것으로 표시된 '만여'는 아래 그림과 같이 잘못 표시된 것으로, 실제로는 대염도의 남서남(진방위 150도, 0.28마일)에 위치한 두 개의 암초로 구성되어 있으며, 이 사건 간출암이 그 중 하나인 것으로 확인되었다.



사. 국립해양조사원은 이러한 조사결과를 바탕으로 2011. 6. 28.과 같은 해 7. 1. 이 사건 간출암에 관한 항행경보와 항행통보를 각 완료하고, 2011. 7. 8. 해도에 대한 보정도를 간행하는 등의 시정조치를 취하였다.

아. 이 사건 간출암 부근 해역에 관하여는 1985년 전 건설교통부 수로국에서 측심조사를 행한 이후 특별히 수로도서지 작성을 위한 측심조사가 행해진 적은 없다. 국립해양조사원이 국토해양부 장관의 위임을 받아 수립하는 5년 단위의 수로조사기본계획에도 2012년까지는 이 사건 간출암 부근 해역에 관한 수로조사계획은 포함되어 있지 않았다.

자. 국립해양조사원은 2004년도에 어초 상태 조사를 위하여 멀티빔 음향측심장비를 이용하여 대염도 부근 해역에 대한 측심조사를 실시했는데, '기존 해도상 대염도 남동 약 750m 지점에 표기된 간출암과 천소 수심' 이외에는 수중암초가 존재하지 않는 것으로 확인하였다. 한편, 이 사건 간출암에 최근 3년간 선박이 좌초되거나 접촉된 사건이 해양경찰서나 해양항만청 등의 피고 산하 기관에 접수된 적은 없었지만, 2010. 7.경에는 대염도 인근 주민들이 '해도에 표시된 대염도 동남쪽 약 1km 지점에 위치한 수중 암초는 주변을 통행하는 선박들이 위치를 가늠하기 어려워 안전사고의 위험이 높다'며 해상부표를 설치해 줄 것을 피고 산하 여수지방해양항만청에 요청한 바 있다.

차. 부산지방해양안전심판원은 2011. 9. 1. '어획물운반선 H 좌초사건'에 대한 재결에서, 이 사건 사고는 '만여'의 실제 위치와 해도상 위치가 서로 달랐기 때문에 발생한 것이라고 결론내렸다. 한편, 광주지방법원 순천지원은 2010고약1578호 사건에서 이 사건 선박의 선장인 원고 B에 대하여 이 사건 사고로 인한 선박 매몰과 그 과정에서 발생한 연료유 유출로 인한 해양 오염 등에 관한 업무상과실선박매몰 및 해양환경관리법 위반 혐의에 대해 모두 유죄를 인정하여 벌금 2백만 원의 약식명령을 내렸다.

**【인정근거】** 다툼 없는 사실, 갑 제1, 2, 4, 7호증, 갑 제11호증의 1, 을 제2호증의 7, 을 제2호증의 10 내지 16의 각 기재, 변론 전체의 취지

## 2. 손해배상책임의 발생

### 가. 판단

1) 공무원이 고의 또는 과실로 그에게 부과된 직무상 의무를 위반하였을 경우라고 하더라도 국가는 그러한 직무상의 의무 위반과 피해자가 입은 손해 사이에 상당인과관계가 인정되는 범위 내에서만 배상책임을 지는 것이고, 이 경우 상당인과관계가 인정

되기 위하여는 공무원에게 부과된 직무상 의무의 내용이 단순히 공공 일반의 이익을 위한 것이거나 행정기관 내부의 질서를 규율하기 위한 것이 아니고 전적으로 또는 부수적으로 사회구성원 개인의 안전과 이익을 보호하기 위하여 설정된 것이어야 한다(대법원 2007. 12. 27. 선고 2005다62747 판결, 대법원 2010. 9. 9. 선고 2008다77795 판결 등 참조).

이 사건 사고 당시 적용되던 구 측량·수로조사 및 지적에 관한 법률(2009. 6. 9. 법률 제9774호로 제정되고, 2011. 3. 30. 법률 제10485호로 개정되기 전의 것, 이하 "수로조사법"이라 한다)은 제1조에서 "이 법은 측량 및 수로조사의 기준 및 절차와 지적공부의 작성 및 관리 등에 관한 사항을 규정함으로써 국토의 효율적 관리와 해상교통의 안전 및 국민의 소유권 보호에 기여함을 목적으로 한다"고 규정하고 있고, 같은 법 제30조, 제31조 제1항, 제35조, 제109조 등에서는 국토해양부장관 등으로 하여금 수로조사기본계획을 5년마다 수립하고, 이에 따라 연도별 사업시행계획을 수립·시행하도록 하며, 항해의 안전을 위한 항만, 항로, 어항 등의 수로측량과 항로조사 등의 수로조사를 하여 수로조사성과를 수록한 해도 등을 포함한 수로도서지를 간행하여 판매하거나 배포하도록 규정하고 있으며, 국토해양부장관의 승인을 받지 않고 수로도서지를 복제하거나 이를 변경하여 수로도서지와 비슷한 제작물을 발행한 자는 형사처벌을 받도록 규정하고 있다(별지 수로조사법 관련 규정들 참조).

위와 같은 수로조사법의 관련 규정들을 종합해 보면, 위 조항들은 공공의 안전 외에 일반인의 인명과 재화의 안전보장도 그 목적으로 하는 것이라고 봄이 상당하다.

그리고, 수로조사법의 위 각 규정의 내용과 형식에 비추어 보면 위 각 규정은 5년 단위의 수로조사기본계획수립에 따른 수로조사지역 선정과 조사시기 등의 선정에 관한

합리적 재량권한을 국토해양부장관 및 관련 공무원(이하 "국토해양부장관 등"이라 한다)에게 부여한 것이라고 봄이 상당하지만, 그러한 권한을 부여한 취지와 목적에 비추어 볼 때 구체적인 상황 아래에서 국토해양부 장관 등이 그 권한을 행사하지 아니한 것이 현저하게 합리성을 잃어 사회적 타당성이 없는 경우에는 직무상 의무를 위반한 것이 되어 위법하게 되고, 그러한 경우 특별한 사정이 없는 한 과실도 인정된다고 할 것이다(대법원 2010. 4. 22. 선고 2008다38288 전원합의체 판결, 대법원 2010. 9. 9. 선고 2008다77795 판결 등 참조).

2) 이러한 법리에 비추어 이 사건에 대하여 보건대, 앞서 본 사실관계와 증거들에 의하여 인정되는 다음과 같은 사정들, 즉 ① 대한민국 바다에 관한 공식 해도는 오직 피고만이 작성할 수 있고, 피고 산하 국토해양부장관의 승인을 받지 않고 수로도서지를 복제하거나 이를 변경하여 수로도서지와 비슷한 제작물을 발행한 자는 형사처벌을 받게 되기 때문에 결국 대한민국 바다에 관한 현황은 전적으로 국토해양부장관 등이 작성하는 해도에 의존할 수밖에 없는 점, ② 비록 대한민국 전 해역에 대한 수로측심에는 막대한 비용과 시간이 소요되는 것이고 이로 인해 법에서도 장기계획에 따라 연차적으로 이를 시행하도록 규정되어 있다고 하더라도, 이 사건 간출암 부근 해역에 관하여는 1985년 이래 해도의 정확성을 확인하기 위한 수로측심 작업이 이루어진 적이 없고, 특히 이 사건 간출암 부근 해역은 양식장 사업이 활발하여 어선의 통행이 빈번한 지역임에도 불구하고 5년 단위의 수로조사기본계획에 그 동안 포함된 적이 없었던 점, ③ 비록 어초 상태 조사를 위한 측심조사였다고는 하지만, 국립해양조사원은 2004년도에 멀티빔 음향측심장비를 이용하여 대염도 부근 해역에 대한 측심조사를 하면서 이 사건 간출암의 존재를 확인하였던바, 수중 암초의 위험성에 대해 누구보다도

잘 아는 국립해양조사원 소속 공무원들로서는 가까운 시일 내에 부근 해역에 관한 해도 작성을 위한 측심조사가 예정되어 있지 않았다면 당시 발견된 거의 유일한 수중 암초인 이 사건 간출암의 위치를 해도상의 만여의 위치와 비교하는 작업을 마땅히 수행하였어야 함에도 불구하고 이를 행하지 않았던 점, ④ 이 사건 사고 발생 전인 2010. 7.경 이미 대염도 인근 주민들이 이 사건 간출암에 해상부표를 설치해 줄 것을 피고 산하 여수지방해양항만청에 요청하였던바, 육안으로 손쉽게 확인되지 않는 수중 암초에 관하여 지역 주민들이 제공하는 정보에 대해서는 비록 해당 지역이 수로조사기본계획에 포함되지 않았더라도 최대한 신속히 측심조사를 통한 적절한 조치를 취함으로써 언제 발생할지 모르는 선박 좌초사고를 방지할 수 있었을 것으로 보이고, 그렇게 하는 것이 수로조사법이 추구하는 해상교통의 안전성을 확보하고 국민의 소유권에 대한 개별적인 안전과 이익을 보호하는 적절한 방법이라는 점 등을 고려해 본다면, 이 사건의 경우 국토해양부 장관 등이 이 사건 간출암의 위치를 잘못 표시한 해도를 계속하여 발행해 왔고, 2004년 이래 이를 시정할 기회가 몇 번 있었음에도 불구하고 그렇게 하지 아니한 것은 현저하게 합리성을 잃어 사회적 타당성이 없는 경우에 해당한다고 할 것이다. 따라서 이는 공무원이 직무상 의무를 위반한 것이 되어 위법하고, 특별한 사정이 없는 한 과실도 인정된다고 할 것이다.

3) 한편, 원고들은 국토해양부 장관 등이 발행한 해도나 이를 기초로 만들어진 지피에스 플로터에 표시되어 있는 만여를 피해서 갈 수 있는 항로를 선정하여 이 사건 선박을 운전하다가 해도에 표시되지 아니한 이 사건 간출암에 좌초되는 이 사건 사고를 당하였던 것이므로, 위와 같은 공무원의 위법행위와 이 사건 사고 사이에는 인과관계도 인정된다.

4) 따라서 피고는 국가배상법 제2조에 따라 원고들에게 이 사건 사고로 인하여 발생한 손해를 배상할 책임이 있다.

#### 나. 책임의 제한

채무불이행 또는 불법행위에 있어서 과실상계는 공평 내지 신의칙의 견지에서 손해 배상액을 정함에 있어 피해자의 과실을 참작하는 것으로서 그 적용에 있어서는 가해자, 피해자의 고의·과실의 정도, 위법행위의 발생 및 손해의 확대에 관하여 어느 정도의 원인이 되어 있는가 등의 제반사정을 고려하여 배상액의 범위를 정하는 것이며, 불법행위에 있어서의 가해자의 과실이 의무 위반이라는 강력한 과실임에 반하여 과실상계에 있어서의 과실이란 사회통념상, 신의성실의 원칙상, 공동생활상 요구되는 약한 부주의를 가리키는 것인바(대법원 1992.2.14. 선고 91다4249 판결 등 참조), 위 인정사실 및 앞서 든 각 증거에 의하여 알 수 있는 다음과 같은 사정들, 즉 ① 바다에는 해도에 나타나지 않는 수상 암초가 있을 수 있으므로 선박 운항자로서는 만연히 해도나 지피에스 플로터에만 의존하지 말고 레이더나 망원경 등의 장비를 통해 선박 진행 방향에 있을지 모르는 수상 암초를 관측하면서 선박을 운행해야 하는 주의의무가 있음에도 불구하고 승선 원고들은 이러한 조치를 취하지 않았고, 위 원고들은 이 사건 사고 당시 견시 요원도 배치하지 않은 채 만연히 조타실에서 전방만 주시하면서 항해하고 있었던 점, ② 특히나 해안선에 가까운 해역에는 발견되지 않았거나 위치가 부정확한 수중 암초가 존재할 가능성이 높고 유사시 안전을 위한 피항 수역의 확보 등이 어렵기 때문에 항로를 선정할 때 가급적 안전이 확보된 넓은 해역을 통과하도록 항로를 선정함이 바람직함에도 불구하고 승선 원고들은 시간과 기름을 절약하기 위해 무리하게 최단 거리로 항로를 선정하여 이 사건 사고 지점을 지나게 되었던 점, ③ 이 사건 사고 당시 승선 원고들은 이 사건 간출암 주변 해역에 익숙하지도 않

고 이 사건 간출암 주변에는 양식장이 다수 존재하여 사고 발생의 우려가 높은 지역임에도 불구하고 이 사건 선박을 10노트로 전속 운전함으로써 피해의 발생과 확대에 기여했던 점 등의 사정들을 피고가 배상하여야 할 재산상 손해액을 산정함에 있어 참작하기로 하여 승선 원고들의 과실비율을 80%로 인정하고 피고의 책임 범위를 20%로 제한하기로 한다.

한편, 불법행위로 인한 손해배상의 책임 및 그 범위를 정함에 있어 피해자의 과실을 참작하는 이유는 불법행위로 인하여 발생한 손해를 가해자와 피해자 사이에 공평하게 분담시키고자 함에 있으므로, 피해자의 과실에는 피해자 본인의 과실뿐 아니라 그와 신분상 내지 사회생활상 일체를 이루는 관계에 있는 자의 과실도 피해자측의 과실로서 참작되어야 하고, 어느 경우에 신분상 내지 사회생활상 일체를 이루는 관계라고 할 것인지는 구체적인 사정을 검토하여 피해자측의 과실로 참작하는 것이 공평의 관념에서 타당한지에 따라 판단하여야 하는바(대법원 1999. 7. 23. 선고 98다31868 판결 등 참조), 비록 이 사건 선박의 소유자인 원고 A의 경우는 이 사건 선박에 승선하지 않았다고 하더라도 이 사건 선박의 운항을 위 선박의 사실상 소유자인 B과 그 밖의 승선 원고들에게 전적으로 맡겨두었던 사정 등에 비추어 본다면 이 사건 선박을 운항했던 승선 원고들과 신분상 내지 사회생활상 일체를 이루는 관계에 있다고 봄이 타당하므로 원고 A에 대하여도 위 80%의 과실비율은 동일하게 적용된다.

### 3. 손해배상의 범위

#### 가. 원고들 주장의 요지

1) 원고 A은 이 사건 사고로 인하여 ① 이 사건 선박 가치 402,760,000원, ② 선박 인양비용 185,560,200원, ③ 이 사건 선박에 선적된 어획물 훼손에 따른 손해 3천만 원과 운송실패로 인한 운송비 상실 손해 2천만 원의 합계 50,000,000원, ④ 휴업손해

44,100,000원(원고 B, 원고 C의 3개월분 급여 각 990만 원과 원고 D, 원고 E, 원고 F의 3개월분 급여 각 810만 원의 합계), ⑤ 위자료 2천만 원 등 합계 702,420,200원(= 402,760,000원 + 185,560,200원 + 50,000,000원 + 44,100,000원 + 20,000,000원)의 손해를 입었다고 주장하면서, 위 손해액에서 이 사건 선박을 고철로 매각함으로써 얻은 이익 100,916,420원을 공제한 나머지 601,503,780원을 피고가 배상할 책임이 있다는 전제 하에 일부 청구로 1억 원 및 이에 대한 지연손해금의 배상을 구하고 있다.

2) 승선 원고들은 위자료로 각 5백만 원 및 이에 대한 지연손해금의 지급을 구하고 있다.

#### 나. 원고 A에 대한 손해배상의 범위

##### 1) 선박 손해

일반적으로 불법행위로 인한 손해는 물건이 멸실되었을 때에는 멸실 당시의 시가를 통상의 손해로 보아야 하지만(대법원 2006. 4. 28. 선고 2005다44633 판결, 대법원 1971. 2. 9. 선고 70다2826 판결 등 참조), 선박안전기술공단부산지부와 한국방송통신전파진흥원부산본부의 각 사실조회회신 결과에 비추어 본다면 갑 제5호증의 기재만으로는 이 사건 사고 당시 이 사건 선박의 가치가 원고가 주장하는 바와 같이 402,760,000원에 이른다고 인정하기는 부족하고, 그 밖에 달리 이 사건 사고 당시의 가치를 직접적으로 입증할 증거는 없다.

이처럼 불법행위로 인한 손해배상청구소송에서 재산적 손해의 발생 사실은 인정되나 구체적인 손해의 액수를 증명하는 것이 사안의 성질상 곤란한 경우, 법원은 증거조사의 결과와 변론 전체의 취지에 의하여 밝혀진 당사자들 사이의 관계, 불법행위와 그로 인한 재산적 손해가 발생하게 된 경위, 손해의 성격, 손해가 발생한 이후의 여러 정황

등 관련된 모든 간접사실들을 종합하여 손해의 액수를 판단할 수 있는바(대법원 2009. 9. 10. 선고 2006다64627 판결 등 참조), 갑 제11호증의 1, 을 제7호증의 1, 2, 을 제8호증의 각 기재에 변론 전체의 취지를 종합하여 인정할 수 있는 다음과 같은 사정, 즉 ① 농림수산부의 어선감척사업의 추진에 따른 어선 수요 감소에 따라 최근 들어 어선의 시세가 계속 하락하고 있던 점, ② 이 사건 선박은 1985. 10. 30. 진수된 후 이 사건 사고까지 약 28년 정도 운항되어 상당히 노후한 점, ③ 이 사건 선박과 톤수 및 건조연도가 유사한 다른 선박들의 경우, 국제선박 매매시장에서 공급자들은 미화 250,000 달러 정도로 매도가를 정하고 있는 점, ④ 이 사건 선박은 이하에서 인정하는 바와 같이 185,560,200원을 들여 인양하고, 폐선 후 고철로는 100,916,420원에 처분되었던 점 등의 사정에 비추어 보면, 이 사건 사고 당시 이 사건 선박의 가격은 300,000,000원으로 봄이 상당하다.

따라서 이 사건 사고로 인하여 원고 A은 이 사건 선박 가격인 300,000,000원의 손해를 입었다.

## 2) 선박인양비용

갑 제6호증의 1 내지 4의 각 기재에 변론 전체의 취지를 종합해 보면, 원고 A이 2010. 10. 27. 작업대금 185,560,200원에 이 사건 선박의 인양을 K에게 의뢰하고 원고 B을 통해 계약금 25,000,000원을 지급한 사실과 잔금 160,560,200원은 작업 완료 후 3일 이내에 지급하기로 하였지만 자금 부족으로 아직 지급하지 못하고 있는 사실을 인정할 수 있으므로, 이 사건 선박의 인양을 위한 작업대금 185,560,200원 전액이 이 사건 사고로 인하여 원고 A에게 발생한 손해이다.

## 3) 화물 운송 관련 손해

앞서 인정한 바와 같이 이 사건 선박은 화주 J가 운송료 20,000,000원에 운송을 의뢰한 우럭 약 60,000마리(3,400kg, 시가 30,000,000원)를 싣고 가다가 이 사건 사고를 당하였던바, 원고 A은 이로 인해 J로부터 약정한 운송료 20,000,000원을 받지 못하였음은 물론, 오히려 위 J에게 발생한 30,000,000원의 손해를 배상해야 하는 상황이므로 위 금액의 합계 50,000,000원도 이 사건 사고로 원고 A에게 발생한 손해이다.

#### 4) 휴업손해

불법행위로 인하여 영업용 물건이 전부 파손된 경우에 있어서 이를 대체할 다른 물건을 마련하기 위하여 필요한 합리적인 기간 동안 그 물건을 이용하여 영업을 하지 못함으로 인하여 발생한 영업손실 상당의 휴업손해는 그에 대한 증명이 가능한 한 통상의 손해로서 그 교환가치와는 별도로 배상하여야 하고, 이는 영업용 물건이 일부 손괴된 경우 수리를 위하여 필요한 합리적인 기간 동안의 휴업손해와 마찬가지로 보아야 한다(대법원 2004. 3. 18. 선고 2001다82507 전원합의체 판결 등 참조). 그렇지만 이 사건의 경우, 원고 A이 주장하는 휴업손해가 실제 발생하였다고 인정할 증거가 없고, 승선 원고들의 급여가 원고 A이 주장하는 금액이라는 점을 인정할 증거도 없으며, 승선 원고들의 급여 상당액이 원고 A에게 휴업기간 동안 발생한 휴업손해라는 점을 인정할 증거도 없으므로 원고 A의 위 청구는 이유 없다.

#### 5) 과실상계

가) 피고의 책임비율 : 20%

나) 계산 : 535,560,200원(= 선박 손해 300,000,000원 + 선박인양비용 185,560,200원 + 화물 운송 관련 손해 50,000,000원) × 0.2 = 107,112,040원

#### 6) 손익상계

다만 원고 A은 이 사건 선박을 인양하여 고철로 판매함으로써 100,916,420원의 이익을 취하였으므로, 이 사건 사고로 인해 원고 A이 얻은 위 이익은 피고의 원고 A에 대한 손해배상액에서 공제되어야 한다.

#### 7) 위자료

일반적으로 타인의 불법행위 등에 의하여 재산권이 침해된 경우에는 그 재산적 손해의 배상에 의하여 정신적 고통도 회복된다고 보아야 할 것이므로 재산적 손해의 배상에 의하여 회복할 수 없는 정신적 손해가 발생하였다면, 이는 특별한 사정으로 인한 손해로서 가해자가 그러한 사정을 알았거나 알 수 있었을 경우에 한하여 그 손해에 대한 위자료를 청구할 수 있는 것인바(위 대법원 전원합의체 판결 등 참조), 이 사건의 경우 원고 A에게 재산적 손해의 배상으로 인해 회복할 수 없는 정신적 손해가 발생하였음을 인정할 증거가 없으므로, 원고 A의 위 청구는 이유 없다.

#### 8) 소결론

따라서 피고는 원고 A에게 6,195,620원(= 과실상계 적용한 손해액 107,112,040원 - 이익 공제 100,916,420원) 및 이에 대하여 이 사건 사고 발생일인 2010. 10. 23.부터 위 원고가 구하는 바에 따라 이 사건 판결 선고일인 2013. 4. 18.까지는 민법에 정한 연 5%의, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 소송촉진 등에 관한 특례법에 정한 연 20%의 각 비율로 계산한 돈을 지급할 의무가 있다.

#### 다. 승선 원고들에 대한 손해배상의 범위

바다 한가운데서 갑작스레 발생한 이 사건 사고로 인하여 이 사건 선박에 승선하고 있던 승선 원고들이 상당한 충격과 정신적 고통을 받았을 것임은 경험칙상 명백하므로 피고는 이를 금전으로 위자할 의무가 있다 할 것인바, 이 사건 사고의 발생 경위 및

위 원고들의 구조 경위, 위 원고들의 나이, 성별, 직업, 재산 및 교육 정도 등 변론에 나타난 제반 사정에 비추어 승선 원고들의 위자료는 각 1,000,000원으로 정함이 상당하다.

따라서 피고는 위 원고들에게 각 1,000,000원 및 이에 대하여 이 사건 사고 발생일인 2010. 10. 23.부터 위 원고들이 구하는 바에 따라 이 사건 판결선고일인 2013. 4. 18.까지는 민법에 정한 연 5%의, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 소송촉진 등에 관한 특례법에 정한 연 20%의 각 비율로 계산한 돈을 지급할 의무가 있다.

#### 4. 결 론

그렇다면, 원고들의 청구는 각 위 인정범위 내에서 이유 있어 이를 인용하고, 각 나머지 청구는 이유 없어 이를 기각하기로 하여 주문과 같이 판결한다.

재판장	판사	조양희
	판사	조승우
	판사	나상아

## [별지]

### 수로조사법 관련 규정

#### 구 측량·수로조사 및 지적에 관한 법률

(2009. 6. 9. 법률 제9774호로 제정되고,  
2011. 3. 30. 법률 제10485호로 개정되기 전의 것)

#### 제30조 (수로조사기본계획)

① 국토해양부장관은 다음 각 호의 사항이 포함된 수로조사기본계획을 5년마다 수립하여야 한다.

1. 수로조사에 관한 기본 구상 및 추진 전략
2. 수로조사에 관한 기술연구
3. 수로도서지의 간행 및 보급에 관한 사항
4. 수로조사의 구역과 내용
5. 수로조사에 관한 장기 투자계획
6. 조사용 선박의 건조(건조), 해양관측시설의 설치·운영 등에 관한 사항
7. 수로조사의 국제협력에 관한 사항
8. 수로조사에 관한 기술교육 및 인력 양성에 관한 사항
9. 그 밖에 수로조사를 위하여 필요한 사항

② 국토해양부장관은 제1항에 따른 수로조사기본계획에 따라 연도별 시행계획을 수립·시행하여야 한다.

#### 제31조 (수로조사의 실시 등)

① 국토해양부장관은 제30조제1항 및 제2항에 따른 수로조사기본계획 및 연도별 시행계획에 따라 선박, 부표(부표), 관측시설, 위성 등을 이용하여 다음 각 호의 수로조사를 하여야 한다.

1. 항해의 안전을 위한 항만, 항로, 어항 등의 수로측량과 항로조사
2. 국가 간 해양경계 획정을 위하여 필요한 수로조사
3. 조석, 조류, 해류, 해양기상 등 해양현상에 관한 자료를 수집하기 위한 관측
4. 관할 해역에 관한 지구물리적 기초자료 수집을 위한 탐사
5. 해양의 보전 및 이용에 관한 조사

② 국토해양부장관이 발행한 수로도서지의 내용을 변경하게 하는 행위로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위(이하 이 조에서 “공사등”이라 한다)를 하는 자(공사등을 도급받아 수행하는 자를 포함한다)는 그 공사등을 끝내면 수로조사를 하여야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 규모 이하의 공사등의 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 항만공사(어항공사를 포함한다) 또는 항로준설(항로준설)

2. 해저에서 흙, 모래, 광물 등의 채취
  3. 바다에 흙, 모래, 준설토(준설토) 등을 버리는 행위
  4. 매립, 방파제·인공안벽(인공안벽)의 설치나 철거 등으로 기존 해안선이 변경되는 공사
  5. 해양에서 인공어초(인공어초) 등 구조물의 설치 또는 투입
  6. 항로상의 교량 및 공중 전선 등의 설치 또는 변경
- ③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 국토해양부장관에게 신고하여야 한다.
1. 제2항에 따라 수로조사를 하려는 자
  2. 국토해양부장관에게 수로도서지의 제작 또는 변경을 요청하기 위하여 수로조사를 하려는 자
- ④ 선박을 사용하여 수로조사를 하는 자는 수로조사에 사용되는 선박에 국토해양부령으로 정하는 표지를 달아야 한다.
- ⑤ 국토해양부장관은 수로조사선, 관측시설 등 수로조사에 필요한 장비를 적절하게 유지·관리하여야 한다.
- ⑥ 국토해양부장관은 수로조사방법의 표준화 등을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 제3항에 따른 신고를 한 자에게 수로조사방법에 관한 기술지도를 할 수 있다.
- ⑦ 제6항에 따른 기술지도에 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.

#### 제33조 (수로조사성과의 제출 및 심사)

- ① 제31조제3항 각 호에 따른 수로조사를 한 자는 그 수로조사성과를 지체 없이 국토해양부장관에게 제출하여야 한다.
- ② 국토해양부장관은 제1항에 따라 수로조사성과를 받았으면 지체 없이 그 내용을 심사하여 심사 결과를 제1항에 따른 제출자에게 알려야 한다.
- ③ 국토해양부장관은 제2항에 따른 심사 결과 수로조사성과가 적합하다고 인정되면 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 수로조사성과를 항행통보 및 수로도서지에 게재하여야 한다.
- ④ 수로조사성과의 제출 및 심사에 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.

#### 제35조 (수로도서지의 간행 등)

- ① 국토해양부장관은 수로조사성과를 수록한 수로도서지를 간행(정보처리시스템을 통한 전자적 기록방식에 따른 정보 제공을 포함한다)하여 판매하거나 배포하여야 한다.
- ② 국토해양부장관은 판매망·기술인력·설비 등 대통령령으로 정하는 요건을 갖춘 자를 수로도서지 판매를 대행하는 자(이하 "판매대행업자"라 한다)로 지정할 수 있다.
- ③ 국토해양부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 판매대행업자로 지정할 수 없다.
  1. 금치산자 또는 한정치산자
  2. 이 법이나 「국가보안법」 또는 「형법」 제87조부터 제104조까지의 규정을 위반하여 금

고 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 끝나거나(집행이 끝난 것으로 보는 경우를 포함한다) 집행이 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 자

3. 이 법이나 「국가보안법」 또는 「형법」 제87조부터 제104조까지의 규정을 위반하여 금고 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 집행유예기간 중에 있는 자

4. 제6항에 따라 판매대행업자의 지정이 취소된 후 2년이 지나지 아니한 자

④ 수로도서지의 판매가격, 판매대행 수수료, 그 밖에 수로도서지의 판매대행에 필요한 사항은 국토해양부장관이 정하여 고시한다.

⑤ 판매대행업자는 수로도서지 판매가격을 준수하고, 최신 항행통보에 따라 수정하여 수로도서지를 보급하여야 한다.

⑥ 국토해양부장관은 판매대행업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 지정을 취소하거나 1년 이내의 기간을 정하여 영업의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호의 경우에는 판매대행업자의 지정을 취소하여야 한다.

1. 제2항에 따른 지정 요건에 미달하게 된 경우. 다만, 일시적으로 등록기준에 미달하게 되는 등 대통령령으로 정하는 경우는 제외한다.

2. 제3항에 따른 결격사유에 해당하게 된 경우

3. 제5항을 위반하여 수로도서지 판매가격을 준수하지 아니하거나, 수로도서지를 최신 항행통보에 따라 수정하지 아니하고 보급한 경우

4. 정당한 사유 없이 판매대행업자로 지정받은 날부터 1년 이내에 영업을 시작하지 아니하거나 계속하여 1년 이상 휴업한 경우

⑦ 판매대행업자의 지정기준 및 관리에 관한 사항과 그 밖에 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.

#### 제38조 (관계기관의 수로조사성과 활용)

① 국토해양부장관은 관계기관이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 수로조사를 할 때에는 그 수로조사계획이나 수로조사성과를 제출할 것을 요구할 수 있다.

1. 조석·조류·해류의 관측 및 해수의 물리적 특성 조사

2. 해저지형, 해상 지구자기, 해상 중력 및 해저지질의 조사

3. 인공어초 등 해저위험물의 조사

#### 제105조 (권한의 위임·위탁 등)

① 이 법에 따른 국토해양부장관의 권한은 그 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 소속 기관의 장, 시·도지사 또는 지적소관청에 위임할 수 있다.

#### 제109조 (벌칙)

다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

1. 제14조제2항 또는 제19조제2항을 위반하여 무단으로 측량성과 또는 측량기록을 복제한 자
2. 제15조제3항에 따른 심사를 받지 아니하고 지도등을 간행하여 판매하거나 배포한 자
3. 제36조를 위반하여 국토해양부장관의 승인을 받지 아니하고 수로도서지를 복제하거나 이를 변형하여 수로도서지와 비슷한 제작물을 발행한 자

**구 측량·수로조사 및 지적에 관한 법률 시행령**  
(2010. 11. 2. 시행령 제22467호로 개정되기 전의 것)

제103조 (권한의 위임)

- ② 국토해양부장관은 법 제105조제1항에 따라 다음 각 호의 권한을 국립해양조사원장에게 위임한다.
7. 법 제30조제1항에 따른 수로조사기본계획의 수립
  8. 법 제31조제1항에 따른 수로조사
  9. 법 제31조제3항에 따른 수로조사의 신고 접수
  10. 법 제31조제6항에 따른 수로조사방법에 관한 기술지도
  12. 법 제33조제2항에 따른 수로조사성과의 접수 및 심사 결과의 통지
  13. 법 제33조제3항에 따른 수로조사성과의 항행통보 및 수로도서지 게재
  16. 법 제35조제1항에 따른 수로도서지의 간행·판매 또는 배포
  17. 법 제35조제2항에 따른 수로도서지 판매대행업자 지정
  18. 법 제35조제4항에 따른 수로도서지의 판매가격, 판매대행 수수료, 그 밖에 수로도서지의 판매대행에 필요한 사항의 결정·고시
  19. 법 제35조제6항에 따른 판매대행업자의 지정취소나 영업정지
  22. 법 제38조제1항에 따른 관계기관의 수로조사계획이나 수로조사성과의 제출 요구
- (이하 생략). 끝.