

## 危險責任의 立法論的 課題

尹 庸 碩\*

### I. 危險責任의 意義

현대의 과학과 기술이 정형적으로 야기한 事故損害는 종래의 過失責任原則에 의해서는 합리적으로 분배할 수 없기 때문에 이를 규율하는 새로운 법원칙으로 등장한 것이 危險責任의 法理이다.

危險責任을 법기술적으로 어떻게 구성할 것인가에 대해서는 각 국마다 그 양상을 달리한다.

危險責任은 無過失責任類型의 하나로서 특별한 위험원으로부터 야기된 損害에 대하여 그 위험원의 점유자, 소유자 또는 관리자가 지는 責任이다. 過失責任이 行爲者의 위법한 行爲에 대한 責任인데 반하여 危險責任은 責任者의 특정한 위험의 지배 그 자체에 대한 責任이다. 危險責任은 위험원의 운영에 완전방지 불가능한 추상적 위험이 내재되어 있음에도 불구하고 그 사회적 유용성 때문에 법질서에 의해 허용된 경우에 그 위험이 실현되어 損害가 야기된데 대한 責任이다. 따라서 危險責任의 성립에는 過失責任과는 달리 加害行爲의 위법성이나 유책성이 문제되지 아니한다.

이러한 危險責任의 目的은 주로 損害結果를 위험원의 보유자에게 인수 시킴으로써 피해자를 보호하려는 데 있다. 때로는 손해전가의 기능을 담당

---

\* 釜山大學校 法科大學 教授, 法學博士.

하기도 한다. 또 損害의 인수를 담보하기 위하여 危險責任은 때로는 전보 준비라는 형태로 보험이 강제되기도 한다.

危險責任에 있어서 責任者가 지나친 責任을 짐으로써 결국 유용한 기업의 운영에 장애를 가져오는 結果를 회피하기 위하여 責任의 한계를 두기도 하는데, 구체적으로는 最高 責任限度를 인정하거나 일정한 경우에 면책 사유를 두기도 한다.

危險責任은 過失責任에 대한 독자적인 責任原理인가에 대하여 일찍부터 논의되어 왔다. 不法行爲法의 원리는 過失責任이고, 危險責任은 過失責任에 대한 예외일 뿐이라는 종래의 이론에 대하여 1941년 독일의 Esser가 危險責任은 지속적 위험에 의한 事故에 대한 고유한 귀책원칙으로서 過失責任과 병존하는 責任原理라는 이론을 제시한 이래 독일에서 危險責任은 過失責任과는 별개의 責任原理로서 過失責任과 동가치의 責任原理로 일반적으로 인정되고 있다. 다만 독자적인 責任原則으로서의 危險責任의 요건과 효과 및 立法의 형태와 그 立法上的 소재지가 어디인가에 대해서는 논의의 필요로 한다.

## II. 危險責任의 歷史的 發展

近代不法行爲法上の 過失責任原則이 모순을 드러내는 경우에 합리적인 해결을 위하여 無過失責任原則이 도입되었는데 無過失責任原則이 어떤 경우에 어떤 내용으로 적용되는가에 관해서는 나라마다 그 모습이 같지는 않다. 가령 영미법에서는 소위 Strict Liability의 원칙이 발전되어 왔고, 불란서에서는 소위 무생물 책임이라는 이름으로 발전되었다. 그 내용이 동일하지 않음은 재론을 불요한다.

소위 危險責任의 원칙은 독일에서 19세기 중엽부터 100여년에 걸쳐 발전해 왔다. 독일에서 현대적 의미의 危險責任立法의 단초는 철도의 수송

중에 야기된 損害에 대하여 철도기업에 無過失責任을 지운 1838년의 프로이센 철도법이었다. 그로부터 危險責任은 자동차, 항공기의 운행중에 생긴 事故에 대한 無過失責任立法으로 이어졌는데 이와 같이 危險責任의 초기단계에서는 危險責任의 적용영역은 교통수단에 의한 事故였다. 다음 단계에서는 전기, 가스 및 원자력과 같은 에너지 공급시설이 危險責任의 영역에 편입되었고, 마지막 단계에서는 藥禍事故, 환경오염, 製造物責任 등과 같이 광범위한 영역으로 危險責任이 확장되고 있다.

독일에서의 危險責任은 역사적으로 특별법으로 형태로 발전해 왔다. 이와 같은 현상은 過失責任은 민법, 危險責任은 특별법에 의해서 규율된다는 소위 損害賠償法の 이중구조론의 근거가 되기도 했다. 어쨌든 독일에서는 危險責任이 개별적인 立法의 형태로 존재하기 때문에 새로운 위험원이 생겨나면 기존의 立法으로 대처할 수 없어서 새로운 立法이 또 필요하게 된다. 결국 危險責任이 개별적인 입법의 형태로 존재하는 한 새로운 위험원에는 대응할 수 없으므로 위험책임은 언제나 과학과 기술의 발전에 미치지 못하게 된다. 이러한 모순을 해결하기 위하여 독일에서는 危險責任을 획기적으로 개혁하여 장래의 가능한 모든 '기술적 위험'에 포괄적으로 적용할 수 있는 立法的 조치를 마련하기 위한 시도를 했다. 그러한 시도는 시대에 따라서 여러 가지 형태로 진행되어 왔지만 최근까지 만족할 만한 結果에 이르지 못하는 못하고 있다.

危險責任의 궁극적인 발전방향은 危險責任을 일반 조항화하여 그것을 민법의 체계내에 편입하고, 不法行爲法の 체계를 '過失責任'과 '危險責任'의 이중구조로 하는 데에 있다. 독일에서의 危險責任論도 이러한 방향을 지향하고 있다고 할 수 있다. 危險責任의 발전에 관한 가장 최근의 시도는 독일의 연방법무부가 債權法 개정작업의 일환으로서 危險責任의 민법전예의 도입가능성 및 危險責任의 금후의 발전에 관한 감정을 Kötz교수에게 의뢰하였고 동교수가 그에 답하여 제시한 감정의견이다.

### Ⅲ. 危險責任의 適用領域

#### 1. 一般的 危險責任

##### 1) 交通手段에 대한 危險責任

###### i) 鐵道手段에 대한 危險責任

철도책임은 철도운영의 전형적인 위험에 대한 危險責任이다. 철도의 전형적인 위험은 빠른 속도, 긴 제동거리 사람들의 혼잡, 승객들의 승하차시의 미숙행위 등으로 인한 위험이다. 이에 관한 立法으로는 독일의 責任保障法(HPIIG) 제 7조, 스위스의 철도책임법(EHG) 제 1조, 우편열차법(PVB) 제 3조 등이 있다. 한국에서는 철도에 대한 危險責任을 규정하고 있지 않다.

###### ii) 自動車責任

자동차의 전형적인 위험은 빠른 속도와 긴 제동거리이다. 이때 자동차의 운행자가 無過失의 危險責任을 진다. 운전자는 推定過失責任만 질 뿐이다.

立法例로서는 독일의 도로교통법(StVG)제 7조, 스위스의 도로 교통법(StVG)제 58조, 한국의 自動車 損害賠償保障法 제 3조 등이 있다.

###### iii) 航空機責任

항공기에 대한 危險責任은 항공교통의 非參加者에 대한 責任이다. 따라서 천재지변도 항공기의 운영의 전형적인 위험에 속하므로 불가항력에 의한 事故라도 면책되지 않는다. 그리고 항공기의 보유자는 승객이나 운송화물에 대해서는 推定過失責任(Vermuteten Verschuldenhaftung)만 질 뿐, 危險責任을 지지는 않는다. 立法例는 독일의 항공교통법(LVG) 제 3조, 스위스의 항공기법(LFG) 제 64조 등이 있다.

## 2) 에너지 施設에 대한 責任

### i) 日常 에너지(전기, 가스, 연기 등)에 대한 責任

전형적인 위험은 전기, 가스, 증기 등의 고유한 危險性的의 작용이다. 따라서 시설의 보유자는 이들의 위험한 성질의 작용에 대해서는 위험책임을 진다(作用責任:Wirkungshaftung). 그런데 그러한 시설로부터도 전기, 증기 등의 고유한 성질의 작용, 예를 들면 고압선의 방전, 가스의 폭발, 뜨거운 증기의 발산 등에 의한 事故가 아닌 가령 시설의 붕괴 등과 같은 事故에 대해서는 推定過失責任(狀態責任:Zustandshaftung)만 질 뿐이다. 立法例로는 독일의 責任保障法(HPfLG) 제 2조, 스위스의 전기법(ELG) 제 27조, 도선 및 도관시설에 관한 法律(RLG) 제 33조, 영국의 가스법(Gas Act)등이 있다.

### ii) 原子力에 대한 責任

전형적인 위험은 원자력 시설의 운영에 따른, 가령 핵폭발·방사선 물질의 방출 등이다. 原子力事故에 의한 피해는 특히 크고 廣範圍한 것이므로 시설의 보유자는 危險責任을 지지 않으면 안된다. 여기에서 責任者의 責任填補에 관한 규정을 특별히 두고 있는 것이 原子力 責任의 특징이다.

立法例로는 1960년의 파리 원자력 협정, 독일의 원자력법(Atom G) 제 25조, 스위스의 원자력법(Atom G) 제 12조, 영국의 핵시설법(Nuclear Installations Act 1965), 한국의 原子力 損害賠償法 제 3조 등이 있다.

## 3) 鑛害에 대한 責任

전형적인 위험은 광업의 운영에 따른 토지의 굴착, 항수나 폐수의 방류, 廢石이나 鑛滓의 堆積 또는 鑛煙의 배출이다. 광해에 대한 責任은 산업화의 과정에서 기업의 운영의 위험이 외부에 실현된 경우에 無過失責任을 지우는 것으로 비교적 초기에 立法化되었다. 지금은 鑛害責任은 환경오

염 책임의 일종으로 다루어진다.

立法例로는 프로이센 일반 광업법(ABG:1865) 제 148조, 독일의 연방광업법(BBergaG) 제 115조, 한국의 광업법 제 91조, 일본의 광업법 제 113조 등이 있다.

## 2. 特殊한 危險責任

### 1) 動物責任

動物責任은 동물에 의한 특별한 위험에 대한 責任으로서 역사적으로 민법내에서 규정된 유일한 危險責任이다. 동물위험의 근거는 동물의 행태의 불가측성(Unberechenbarkeit)이다. 동물의 위험은 동물의 종류에 따라 다르다. 예를 들면 개는 무는 것, 말(馬)은 차는 것, 호랑이는 공격하는 것 등으로 생각할 수 있다. 동물에 대한 危險責任은 현대의 기술적 危險責任과는 그 성질이 다르긴 하나, 인간의 힘으로 완전방지가 불가능하다는 점에서 특수한 危險責任으로 다루고 있다.

立法例로서는 독일 민법(BGB) 제 833조, 스위스 債務法(OR) 제55조 등이 있고, 한국에서는 아직까지 過失責任의 영역으로 보고 있다(민법 제 759조).

### 2) 環境汚染責任

環境汚染責任은 수질오염, 대기오염 등에 의해 발생하는 피해에 대한 責任이다. 대부분의 국가에서 「公害」라는 이름으로 규제하고 있다. 環境汚染에 대해서는 아직까지는 행정규제에 의한 예방 조치에 주된 관심을 두고 있고, 민사소송법의 영역은 過失責任에 의하는 것이 보통이다. 다만, 이미 언급한 바와 같이 因果關係, 過失 등의 立法 轉換의 방식에 의해서 危險責任의 目的을 달성하고 있다고 본다. 그러나, 독일과 한국에서는 危險責任의 영역으로 보고 있다.

立法例로서는 독일의 水管理法(WIIG) 제 22조, 한국의 環境보전법 제 60조 등이 있다.

### 3) 製造物責任

製造物 責任은 製造物의 결함으로 인한 損害에 대한 責任이다. 동일한 생산라인에서 제조된 물건이 결함이 있으면 그로 인해 야기되는 損害는 매우 크고 廣範圍한 경우가 많다. 製造物의 전형적인 위험은 제조과정상의 결함이다. 따라서, 製造物 責任은 危險責任의 한 영역으로 보아야 한다. 그러나 製造物 責任이 危險責任의 영역에 포괄되느냐에 관해서는 논란의 여지가 많다. 危險責任을 논하는 학자들 사이에서도 製造物 責任은 危險責任의 영역에서 제외시켜야 한다는 주장도 강하다.

각국의 立法的 狀況으로 볼 때에는 製造物 責任은 아직까지 過失責任의 영역에 머물고 있다. 그러나 1985년의 유럽 공동체 평의회는 製造物責任을 危險責任으로 규정하는 立法指針을 통과 시켰고, 각국은 그에 기한 立法을 서두르고 있다.

立法例로서는 독일의 藥法(AMG) 제 84조가 있다.

## IV. 危險責任의 立法的 課題

### 1. 危險責任의 立法形式

#### 1) 一般的 危險責任規定의 必要性

##### i) 찬성론

① 危險責任을 독일의 발전과정에서 보듯이 個別立法으로 규제하는 경우에는 큰 事故危險 나아가 법규에 이미 규정된 위험원보다 더 큰 事故危

險을 안고 있음에도 불구하고 法律의 규정이 없기 때문에 민법상의 過失責任에 의하지 않을 수 없는 경우가 생길 수 밖에 없다. 또 기술적 위험은 동일하지만 명문의 규정이 없기 때문에 같은 위험을 법상 다르게 다룰 수 밖에 없는 경우가 생긴다.

② 특별법에 의한 규제방식에 의할 때에는 사회의 변천과 기술의 발전에 법이 능동적으로 대처하지 못한다. 독일의 경험에 의하면 고압가스관에 대한 危險責任을 제한하는 立法案이 나온지 20년이 지나서야 立法이 있었다.

③ 危險責任에 관한 일반규정이 있으면 無過失責任의 효과를 얻기 위한 過失責任의 왜곡현상을 막을 수 있게 된다.

④ 危險責任의 일반조항이 법적 안정성을 해할 것이라는 우려는 당연히 해야 하는 것이지만 일반조항을 가진 외국의 경험에 비추어 볼 때 그 우려는 기우라고 해도 좋다.

## ii) 반대론

① 危險責任의 일반규정에 적합한 징표를 찾기란 쉽지 않다. 선부른 일반화는 법적 안정성을 해할 우려가 있다.

② 기술의 지속적인 발전에 의해 새로운 위험원이 창조된 경우라 할지라도 위험으로부터 야기된 損害를 누구에게 부담시킬 것인가에 관한 결정은 立法者가 하는 것이 바람직하다.

## 2) 一般的 危險責任規定의 所在地

危險責任의 일반조항을 둔다고 하더라도 그 규정은 어디에 두어야 하는가. 두가지 견해가 있을 수 있다.

그 하나는 민법의 규정내에 過失責任과 동가치 동서열의 危險責任規定을 두는 것이다. 그 견해에 따르면 종래의 '不法行爲'의 장이 '不法行爲와 危險責任'이 될 것이라 한다.

또 하나는 지금까지의 損害賠償法의 이중구조를 유지하면서 危險責任



의 일반규정을 가지는 특별법을 제정하여야 할 것이다.

危險責任論者들은 전자의 입장을 취하는 것이 일반적이다. 危險責任을 특별한 또는 예외적 責任으로 보는 견해는 그것의 배경이 된 자유주의 경제 체제와 함께 지양되어야 한다고 본다. 危險責任과 過失責任은 공히 위험분배의 양식을 표현한 것이므로 損害에 대하여 가해자에게 동일한 방식으로 責任을 지운다. 過失責任에 기한 請求權과 危險責任에 기한 請求權이 대부분 동일한 절차에서 나란히 적용된다. 그렇다면 이들 請求權에 대한 근거가 되는 규정은 동일법 내에서 똑같이 발견될 수 있어야 한다는 것이 이들의 견해이다.

### 3) 既存 特別法の 運命

만약 危險責任의 일반규정이 제정되면 이미 제정된 個別立法은 일반규정에 의해서 포섭되므로 폐지되어야 하는가, 여기에도 기존의 특별구성요건은 폐지하고 일반규정으로 대치하여야 한다는 입장(소위 큰 해결방식)과 기존의 특별법은 그대로 둔 채 각 구성요건의 결함을 보충할 일반규정을 부가적으로 두자는 입장(소위 작은 해결방식)이 있다.

事故로 인한 損害危險의 합리적 분배라는 정신에서 출발한 危險責任은 위험의 각 경우군마다 해결방식이 반드시 같다고 볼 수 없는 점이 있다. 또한 이미 있는 개별입법은 단일한 생활영역을 이미 규제하고 있기 때문에 굳이 이를 폐지할 필요는 없다고 본다.

## V. 一般的 危險責任立法의 內容

### 1. 어떤 경우에 危險責任을 지우는가

#### 1) 施設責任說 - Kötz의 견해

危險責任의 일반조항을 제정할 경우에 그 적용의 대상을 위험한 시설

및 물건에 한정하여야 한다는 입장이다. 즉 이 견해는 危險責任은 특히 위험한 시설을 운영하는 자가 그 운영상의 위험이 실현된 경우에 저야 하는 責任으로 보는 견해이다. 危險責任이 일반적 규제에 철저하기도 하여야 하지만 무한히 확대되어 법적 안정성을 해하여서도 안된다. 현재까지의 危險責任立法의 구성요건은 현대의 기술과 과학의 산물이 인간에 많은 편익을 준다고 하더라도, 그것들이 사용자의 통제를 벗어나면 엄청난 事故를 초래할 수 있고 또 事故가 초래된 경우에 기존의 過失責任의 原則으로는 대처하기 어려우므로 이에 대한 새로운 법원칙이 필요하다는 사고에서 비롯된 것이다. 따라서 危險責任은 시설책임에 한정해야 한다고 하고 그밖에 위험한 行爲에 대하여 危險責任을 지을 수 없다.

### 2) 施設 및 行爲責任說 - Deutsch의 견해

지금까지의 危險責任立法은 대상에 화체된 위험원에서 야기된 事故損害에 대해서 적용되었으나, 장래에는 특히 위험한 인간의 행위에 결합한 사고손해에도 파악하여야 한다는 견해이다. 이 견해가 예시하는 특히 위험한 行爲로는 주로 낙하산낙하, 하이다이빙, 스케이팅과 같은 스포츠종목을 들고 있다. 거기서 더 나아가 위험한 직무행위를 드는 자도 있다. 가령, 곡예사, 醫師, 물리학자, 엔지니어의 행위도 여기에 포함될 수 있다고 한다.

### 3) 私見

일반규정을 전제로 한 危險責任 구성요건의 징표를 시설 및 물건에 한정하여야 하는가 또는 위험한 行爲에까지 한정하여야 하는가에 대해서는 많은 연구가 필요하다. 이에 관해서 危險責任의 본질을 어떻게 볼 것인가 하는 관점이 영향을 줄 것으로 본다. 특히 위험한 시설을 운영하면서 많은 이익을 얻을 뿐만 아니라 그 위험의 실현이 있는 경우에도 그 損害의 비용을 시장메카니즘을 통해 일반인에게 전가할 수 있는 자에게는 危險責任을 지워서 피해자를 두텁게 보호해야 한다는 관점에서는 危險責任을 시설 및

물건에 대한 責任에 한정하는 것이 바람직하고 기존의 立法도 그러한 事故에 바탕을 두고 있음에 틀림없다.

반면에 過失責任의 원칙 하에서는 책임성립요건의 충족을 立證하기 어려워서 피해자를 보호할 수 없는 경우를 포괄적으로 危險責任의 영역에 편입함으로써 판례와 학설에서 자주 행해지던 過失責任의 왜곡현상을 피하고 不法行爲責任의 원리를 정상적이고 합리적으로 확립하고 나아가서 잠재적 가해자 뿐만 아니라 피해자에게도 損害의 賠償과 관련한 예측가능성을 부여해 주자는 관점에서 보면 危險責任의 구성요건상의 징표는 위험한 行爲에까지 확대될 수도 있다고 본다. 발표자는 危險責任의 발전방향은 후자 쪽이 아닌가 생각한다.

위험한 行爲를 危險責任의 구성요건으로 할 경우에는 적용의 範圍가 모호해지기 때문에 법적 안정성을 해할 우려가 있다는 주장에 대해서는 行爲 포함론자들은 특별한 위험에 대해 無過失責任을 지우는 제외국의 立法例를 들어 그럴 가능성이 그다지 크지는 않다고 반론한다.

그러나 독일의 경우를 살펴보면 가장 최근의 危險責任立法이라 할 수 있는 환경오염책임법을 제정하면서 종래에는 行爲責任까지 파악하고 있던 경우였음에도 불구하고 시설책임에 한정하고 있다. 危險責任의 발상지인 독일에서는 아직까지 시설책임론이 더 강한 것으로 보인다.

## 2. 危險責任은 누가 지는가?

危險責任立法에 있어서 危險責任을 누가 지는가에 관해서도 다양한 견해를 보이고 있다. 危險責任을 시설책임으로 보는 입장에서는 이에 관해서도 대개 '시설의 보유자(Inhaber)'를 責任者로 보고 있으나, 그밖에도 특정하지 않고 단순히 '責任者(Haften)'라 하거나, '누구든지(Jemand)'라는 용어를 제안하는 학자도 있다.

行爲責任도 포함하는 견해에서는 '보유자(Inhaber)'라는 개념을 사용할

수는 없고, '특별한 위험원을 창조하거나 지배하는 자'라는 개념을 추천한다.

시설책임에 의한다고 하더라도 우리의 自動車損害賠償法 제3조의 '자동차 운전자'의 개념정의에 관한 판례와 이론이 간단하지 않은 데서도 짐작할 수 있고, 또 우리 나라의 危險責任立法에서는 가령 원자력사업자, 環境汚染사업자 등과 같은 사업자의 개념도 사용하고 있다.

責任者의 개념과 관련해서는 시설의 소유자, 시설의 점유자, 시설의 운전자, 시설의 운전자 등 다양한 개념을 사용할 수 있고, 또한 한 시설에 둘 이상의 관련자가 있을 때 그들 사이에 공동책임이 성립하는가에 관해서도 분명히 해 두어야 할 문제이다. 현재 危險責任의 일반규정의 구성요건에 관한 논의에서는 이에 관한 문제점을 분명히 논하고 있는 상태는 아니다.

### 3. 危險責任의 責任制限事由

危險責任은 그 본질을 어디에서 구하든지 責任을 지는 자에 대해서는 과중한 責任을 지우는 것이므로 일정한 경우에 責任을 감경하거나 면제하고 있다. 이것은 비단 危險責任의 경우에 한하는 것이 아니라 無過失責任을 지우는 경우의 모든 立法例에서 찾아볼 수 있다.

#### 1) 不可抗力(Höhere Gewalt)

危險責任 뿐만 아니라 無過失責任을 지우는 立法에서 그 責任의 면제 사유로 가장 일반적으로 인정되는 개념이 '불가항력'이다. 다만 어떤 경우에 불가항력이 개재되었다고 볼 것인가에 관하여는 오랫동안 다투어져 왔다. 심지어는 불가항력이 개재된 경우에는 사고의 원인과 結果사이에 인과關係가 없는 경우이므로 따로 불가항력의 개념을 인정할 필요가 없다는 주장도 있다. 독일의 危險責任立法의 역사에서는 면책사유로서 '불가항력'과 '불가피한 事故(Unabwendbare Ereignis)'가 경우에 따라 사용되고 있다. 일반적 危險責任의 구성요건에서는 그와 같은 다양한 면책사유가 하나

로 통일되어야 하는가 또 통일된다면 어떤 개념으로 통일되어야 하는가에 관해서 논의되고 있다. 대체로 일반조항의 구성요건에서는 불가항력의 개념을 도입하는 것이 좋겠다는 데에는 어느 정도 견해가 통일되고 있는 것 같으나, 불가항력의 개념정의를 법상으로 분명히 하는 것이 좋으나, 또는 불가항력이 개재된 경우에 責任을 완전히 면제해야 하는지 또는 감경사유로 해야 하는지에 관해서는 견해가 일치되지 않고 있다.

## 2) 被害者の 故意·過失 또는 第3者の 獨立的 行爲

危險責任은 事故損害의 분배와 관련한 정책적 고려를 바탕으로 하고 있는 것이므로 責任의 성립여부를 過失責任에서와 같은 논리적 접근이 오히려 합리적 해결을 방해할 수도 있을 것이다. 피해자의 故意·過失의 결합한 경우 또는 제3자의 독립적 行爲가 개재된 경우에 가해자의 責任이 감경 또는 면제될 수 있다는 것은 過失相計理論이나 因果關係理論으로도 인정될 수 있다. 따라서 危險責任이 인정되는 경우에 이와 같은 사정이 발생하면 가해자의 責任이 감면되어야 할 것이다. 다만 이와 같은 사유들을 責任의 감면사유로서 명문의 규정을 둘 필요가 있는가 하는 문제가 있다. 危險責任의 일반조항에서의 면책사유로는 위에서 언급한 불가항력으로 충분하다고 보는 견해가 다수의 입장이나, 이 경우에 責任을 면제할 수 있는 立法上的 근거를 명확히 할 필요가 있다.

## 4. 責任의 範圍

### 1) 損害의 類型

危險責任의 경우에 가해자의 責任이 人的 損害에 한정되는가 아니면 物的 損害의 경우도 포함되어야 하는가도 문제된다. 危險責任의 立法의 역사에서 보면 危險責任이 미치는 損害의 유형이 반드시 같지는 않았다. 일반규정에는 人的 損害와 物的 損害를 모두 파악해야 한다는 견해가 다수이다.

가해자는 위자료도 賠償하는가에 대해서도 다루어진다. 우리 나라에서는 위자료책임에 특별한 규정을 요구하고 있지 않으므로 危險責任의 경우에도 위자료의 賠償責任을 져야 한다고 보아야 할 것이다. 다만 이로 인하여 가해자의 責任이 과증된다면 이는 危險責任의 본질에 부합하는 것이 아니다.

## 2) 金額有限責任

가령 원자력사고가 발생한 경우에는 그 피해의 규모가 크게 된다. 그 경우에 원자력 사업자가 無過失責任을 지고 나아가서 因果關係있는 損害의 전부를 賠償해야 한다면 사업자가 그 損害를 감당할 수도 없을 뿐만 아니라 원자력의 운영을 계속할 수가 없게 된다. 따라서 원자력손해가 발생한 경우에 사업자의 責任을 일정한 한도로 제한함으로써 사업자가 운영을 계속할 수 있도록 한다. 이와 같이 危險責任이 적용되는 경우에는 통상 責任자를 위하여 金額有限責任을 지우게 된다.

책임제한으로 말미암아 피해자에게 생길 수 있는 불이익은 강제보험이나 責任의 인수제도 같은 소위 전보준비제도를 통하여 해소한다.

그러나 금액유한책임은 事故의 유형에 따라 그 규모를 달리해야 할 것이므로 일반규정의 내용으로 삼기는 부적절 할 것이다. 다만 유한책임을 진다는 선언적 규정을 두고 구체적인 것은 특별법령에 委任할 수는 있다고 본다.

## 5. 消滅時效

危險責任에 의하여 발생하는 損害賠償請求權의 消滅時效는 不法行爲에 기한 損害賠償請求權과 동일하게 다루면 될 것이다. 다만 危險責任의 法律關係는 민법내의 일반규정에 의한다고 하더라도 그 사상의 기초는 정책적 배려에서 출발한 것이다. 따라서 危險責任의 法律關係는 가능한 빨리 종료

시킬 필요가 있다. 그 점에서 본다면 過失責任에 근거한 消滅時效期間과 危險責任에 근거한 消滅時效期間을 달리 함직도 하다.

## 6. 共同行爲者の 責任

앞에서 본 바와 같이 責任者를 責任의 성립요건의 측면에서 불리하게 하는 대신에 각종 책임제한사유를 둬으로써 責任의 효과의 측면에서 유리하게 조정한 것이 危險責任이라고 본다면, 서로 다른 위험원이 상호 경합하여 損害를 야기한 경우에는 각 責任者 사이에는 連帶責任이 아닌 分割責任을 지우는 것이 바람직한 것으로 본다.