

運送人の 責任과 P&I 保險의 擔保範圍 및 問題點에 관한 考察

朴 成 喆*

目 次

I. 序 論	과 P&I 擔保範圍 및 問題點
II. P&I 保險의 生成과 特徵	(1) 個品運送附 船貨證券에 의한 運送의 경우
1. P&I 保險의 生成	에 의한 運送의 경우
2. P&I 保險의 特徵	(2) 傭船契約附 船貨證券에 의한 運送의 경우
III. 運送人の 責任과 P&I 保險의 擔保範圍 및 問題點	3. 運送貨物에 대한 P&I 保險 擔保의 限界
1. P&I 擔保의 一般原則	
2. 運送契約上 運送人の 責任	IV. 結 論

I. 序 論

運送人は 운송계약상의 의무를 이행하는 과정에서 발생할 수 있는 위험을 커버하는 수단으로서 船舶保險과 P&I 保險을 이용할 수 있다.¹⁾ P&I 保險은 船舶保險에서 담보되지 않는 危險, 예를 들면 船舶이 港灣施設에 가한 損害, 船骸撤去費用, 油濁清掃費用 등의 제3자에 대한 책임, 船員의 死傷 등에 대한 賠償責任, 또는 積荷에 대한 賠償責任 등을 담보하기 위하여 선주나 용선주들이 相互保險組合을 구성하여 운영하는 非營利 相互保險이다. 責任保險에

* 東亞大學校 貿易學科 講師.

1) 해상기업의 영업활동 중에 발생하는 위험을 전보하기 위하여 해상보험(적하, 선박)이 존재하지만 이러한 해상보험(적하, 선박)으로 모든 해상위험을 커버하지 못하기 때문에 추가적으로 보완적 기능을 가지고 P&I 保險이 발달해 왔으나, 오늘날에는 그 기능이 매우 중요하여 P&I 保險없이 선주가 하루도 안심하고 선박을 운항하기 어려운 현실이다.

대한 적법성이나 도덕성에 대한 論難²⁾에도 불구하고 최근 油類에 의한 대형 유탁사고, 해난발생율의 증가, 선주책임의 확대 경향³⁾으로 인하여 P&I 保險의 경제적기능은 더욱 중요하게 여겨지고 있다. 특히 최근 함부르그 規則이 발효되어 운송인의 책임이 한층 강화됨으로써 運送貨物에 대한 운송인의 책임범위에도 변화를 예고하고 있다.⁴⁾ 우리나라는 현재 시행되고 있는 商法에서 헤이그-비스비 規則에 따라 해상운송인의 책임을 규정하고 있다.⁵⁾ 그러나 함부르그 規則이 발효됨에 따라 언젠가는 동규칙의 영향을 직·간접으로 받을 수 밖에 없을 것이다.⁶⁾ 특히 함부르그 規則에서는 헤이그 規則과 헤이그-비스비 規則下에서 보험자가 부담했던 위험의 상당부분이 운송인에게 이전되었으므로 운송인의 責任保險料의 부담을 증가시키는 요인으로 작용할 것이며 이는 전체적으로 운송비의 상승요인으로 결국 화주가 떠맡을 가능성을 배제할 수 없다. 화주입장에서 가장 바람직한 방향은 운송인의 책임증가로 인한 責任保險料 引上幅만큼을 代位求償權의 확대를 가져올 수 있는 積荷保險者로부터 保險料를 引下받아야 할 것이지만 現保險市場與件上 積荷保險料의 引下는 기대하기 어려울 것이다. 保險의 효율성을 기준으로 판단해

- 2) 부주의한 행위는 처벌되어야 하며 보상이 되어서는 안된다고 하는 주장이 있다. Burrows v. Rhodes 사건에서 케네디(Kennedy) 판사는 “어떤 행위가 명백하게 불법이거나 행위자가 불법이라는 것을 알고 있을 때 그 행위자는 그와 같은 결과로 발생한 책임에 대하여 분담이나 보상을 구하는 소를 제기할 수 없다고 생각된다. 따라서 그러한 행위에 대하여 보상할 것을 기재한 것은 무효이다”라고 주장했다 ; C. Hill & et al., *An introduction to P&I, Lloyd's of London Press*, 1988, p.68).
- 3) 선하증권에 관한 국제규칙인 헤이그 規則과 헤이그-비스비 규칙 그리고 함부르그 규칙에서 운송인의 책임제한을 규정하고 있으나 책임제한금액의 상향조정 등으로 책임이 강화되고 있다(포장당 책임제한금액은 헤이그 規則에서 100 파운드였으나 헤이그-비스비 규칙에서 667 SDR, 함부르그 규칙에서는 835 SDR로 상향조정됨).
- 4) 1992년 11월 1일부로 발효한 함부르그 규칙에서는 헤이그 規則 체제하에서 운송인의 면책조항인 항해과실면책조항이 폐지되었으며, 운송인의 인도지연에 대한 책임조항의 신설(제5조 1항 및 2항), 화재에 대한 운송인의 책임강화(제5조 4항) 등을 규정하고 있어 운송인의 책임이 한층 강화되었다.
- 5) 최기원, 해상법, 박영사, 1993, p.132.
- 6) 함부르그 규칙을 채택하게 되면 헤이그 規則과 헤이그-비스비 규칙을 폐기하도록 규정하고 있다(제31조). 따라서 우리나라의 상인이 함부르그 규칙 체결국의 상인과 운송계약을 체결하게 될 경우 영향을 받을 수 밖에 없다.

보면 일반적으로 일반보험보다 P&I 保險이 더욱 더 효율적이라고 볼 수 있으므로⁷⁾ 동일한 위험의 경우 代位求償權의 확대에 의한 積荷保險料 引下金額이 運送人の 責任增加로 인한 P&I 保險料 증가분보다 클 수가 있을 것으로 판단할 수 있다. 本稿에서는 運送貨物에 대한 P&I 擔保範圍에 대해서 운송계약상의 운송인의 책임과의 상호비교·검토를 해봄으로써 검증하고 있는 운송인의 책임에 대한 커버를 확장할 수 있는 P&I 保險의 經濟的 機能을 재조명해 보고자 한다. 이러한 관점에서 本稿는 제2장에서 P&I 保險의 生成과 特徵에 대한 文獻的 考察을 하고, 제3장에서 P&I 保險의 擔保의 一般原則을 개관하며, 船荷證券에 의한 運送契約과 傭船契約下에서의 運送契約上 운송인의 책임과 관련한 국제규칙의 비교·검토를 통하여 P&I 保險의 擔保範圍 및 문제점을 고찰하기로 한다. 마지막으로 제4장에서는 이상에서 살펴 본 운송화물에 대한 運送人の 責任과 P&I 保險의 擔保範圍 및 실무상의 問題點에 대해서 貨主立場에서 전체적인 評價를 하고 結論을 맺기로 한다.

II. P&I 保險의 生成과 特徵

1. P&I 保險의 生成

P&I 保險은 船主責任法制의 변화와 더불어 발전해 온 제도로서 영국이 공식적인 발상지로 알려져 있다. 1719년 영국에서는 泡沫會社禁止法(Bubble Act, 1719)이 제정된 후 두 개의 보험회사(The Royal Exchange Assurance Corporation과 The London Assurance Corporation)와 로이즈 보험업자만이 해상보험을 인수할 수 있도록 독점권이 부여되어 있었다. 그런데 이러한 보

7) P&I 保險의 장점 중의 하나가 저렴한 保險料라고 평가하고 있음으로 더 효과적이라고 볼 수 있다.

험자들은 런던에 집중되어 있었기 때문에 런던 이외의 지방에 근거를 둔 船主들은 보험가입에 불편을 느꼈을 뿐만 아니라 독점권을 가진 보험자들이 고율의 保險料를 부과하는 등 횡포를 가함에 따라 선주들은 당시의 법률상 위법이라는 것을 알면서도 非營利主義로 船體相互保險組合(Mutual Hull Club)을 설립하여 相互主義로 船舶保險을 인수하게 되었다. 이러한 船體相互保險組合은 초기에는 適法性에 관한 문제가 있었으나, 18세기 말에 와서는 공식적인 인정을 받게 되고, 19세기 초에는 영국전체에 20여개 이상의 組合이 설립되는 등 발전을 거듭해 왔다.⁸⁾ 그러나 1824년 海上保險法(Marine Insurance Act, 1824)의 시행으로 해상보험인수에 관한 독점권이 폐지되고 많은 보험자가 해상보험시장에 등장하게 된다. 따라서 보험자간에 경쟁이 격화되었으며 우량선주들은 船體相互保險組合보다 훨씬 유리한 조건으로 일반 해상보험시장에서 附保가 가능하게 되었다. 결국 우량선주들이 서서히 船體相互保險組合을 탈퇴하기 시작하자 船體相互保險組合은 더 이상 설 자리를 잃게 되었다.

한편, 19세기 중엽에 접어들면서 船主의 책임이 강화되는 각종 법률이 제정되기에 이른다. 즉, 1846년 영국의회에서 Campbell's Act(Fatal Accident Act)가 제정되어 타인의 不法行爲로 인하여 사망한 유족들에게 損害賠償請求權을 인정하게 되었으며, 1847년에는 Harbours, Docks, Piers Clause Act가 제정되어 항만시설에 끼친 손해에 대해서 과실유무를 묻지 않고 선주의 賠償責任을 인정하게 되었다. 또한 1854년에 통과된 상선법(Merchant Shipping Act)은 선주의 責任制限額을 船價와 運賃에 의해 산출되도록 함으로써 중대한 사고가 발생했을 때 언제라도 선주는 선박을 포기함으로써 클레임을 처리할 수 있었으나,⁹⁾ 사망이나 傷害의 클레임에 대해서는 선박가액을 톤당 15파운드 미만으로 할 수 없도록 규정했다.¹⁰⁾ 따라서 대부분의 船主

8) 今泉敬忠, “英國における船主責任法制の變遷とP&I Clubの變化(Ⅰ)”, 「損害保險研究」 第43卷 2號, 1981, p.4.

9) 1854년 영국상선법은 선가주의에 의하여 선주책임을 제한했으나 1862년 상선법 개정으로 금액주의로 전환되었다.

들은 실제선박가액을 초과하는 潛在的 責任에 직면하게 되었으며 더 이상 선박 자체만으로 위험에 대처할 수 없게 되었다.¹¹⁾

또한 1836년의 De Vaux v. Salvador사건¹²⁾에서 船舶衝突의 경우, 타선에 끼친 손해에 대한 賠償責任은 선박보험자가 보상하지 않는다고 판시함으로써 선주는 衝突時에 발생하는 損害賠償責任에 대해서 보험자로부터 회수할 길이 없어지게 되었다.¹³⁾

이와 같이 船主의 책임범위는 경제사회의 발전에 따라 확대되어 갔으나 海上保險(船舶)에서는 이러한 제3자에 대한 賠償責任을 담보하지 않았다. 당시의 이러한 일련의 변화는 船主들에게 중대한 관심사로 등장하게 되었으며 船體相互保險의 경영자들은 일반보험시장에서 인수하지 않는 船主責任을 새로운 하나의 사업분야로 인식하고 인수하기로 경영방침을 정함으로써 1855년 오늘날 P&I 保險의 起源이라고 할 수 있는 保護組合(Protection Club)¹⁴⁾을 설립하였다. 초기의 이러한 保護組合은 1854년 상선법에 의한 死亡과 負傷에 따른 클레임과 超過衝突損害責任, 즉 船舶保險證券으로 담보되는 금액을 초과하는 衝突責任을 주로 담보했다. 그러나 1870년 Westernhope호 사건¹⁵⁾ 이후 貨物의 損失에 대한 책임을 담보하는 補償 클럽(Indemnity Club)이 생기게 되었다.¹⁶⁾ 이러한 Indemnity Risks와 Protection Risks를 동시에 담

10) 당시의 영국선박의 평균 선가는 톤당 8파운드였던 것에 비하면 상당히 높은 책임을 부과하고 있음을 알 수 있다.

11) J. Kingsley, *Handbook on P&I Insurance*, 3rd ed., 1988, p.31.

12) E.R. Hardy Ivamy, *Marine Insurance*, 4th ed., 1985, p.144.

13) 이러한 손해배상책임에 대해서 1888년에 가서야 비로소 선박보험의 3/4 총돌손해배상책임약관에 의해 담보되게 되었으나 1/4은 여전히 무보험상태가 되어 오늘날 P&I 保險에서 담보하고 있다.

14) 정식명칭은 The Shipowners' Mutual Protection Society로 현재의 The Britannia Steamship Insurance Association Ltd.의 전신이다.

15) Westernhope호 사건의 개요: Westernhope호가 런던에서 화물을 싣고 Capetown으로 향하였다. 그런데 선장은 직선항로를 이용하지 않고 Elizabeth항에 들러 추가로 화물을 싣고 Capetown으로 가는 중 실종되었다. 화주들은 잃어버린 화물가액을 보상받기 위해서 선주를 상대로 소송을 제기하였다. 동사건에서 선주는 離路를 함으로써 면책되지 못하고 화물의 손실에 대해 배상책임을 져야 한다고 판결되었다. 따라서 선주는 보호조합에 구상청구하였으나, 당시의 보호조합은 화물책임을 담보하지 않고 있었기 때문에 거절되었다.

보로 제공하는 최초의 P&I Club 이 1874년에 Newcastle 지방에 설립되었는데 그것이 바로 The Steamship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association이다. 그 이후 운송인의 免責約款을 제한하는 움직임이 일기 시작하여 1893년 미국의 하터 법(Harter Act) 및 1924년 헤이그 規則 등이 채택됨에 따라 Indemnity Risks를 담보로 제공하는 P&I 保險의 必要性이 증대되어 오늘날에는 세계 상선의 90퍼센트가 P&I 保險을 이용하고 있다. 17)

2. P&I 保險의 特徵

세계 선박총등록톤수의 약 90퍼센트가 P&I 保險을 이용하고 있다는 사실은 역설적으로 말하면 기존의 전통적 保險市場이 P&I 危險의 담보에 소극적이기 때문이라고 볼 수 있다. 기존의 전통적 保險市場이 왜 이러한 P&I 危險의 擔保에 소극적인가 하는 것은 P&I 危險의 속성과도 밀접한 관련이 있는 것으로 다음 몇가지로 要約해 볼 수 있다. 18) 첫째, 전통적인 海上保險市場은 定額保險制度로 운영되어 왔으며 이러한 제도는 P&I 保險의 特殊性에 비추어 적합하지 않다. 定額保險料에 의해 危險을 인수하는 경우, 신중을 기하기 위해 높은 保險料를 책정하는 경향이 있을 수 있으며, 반대로 너무 낮게 保險料를 설정하게 되면 단지 한 건의 대형 클레임에 의해 保險者는 심

16) Westernhope호 사건이 계기가 되어 Indemnity Club이 설립되었다고 런던 보험자협회의 전문연구회지(No.109)에서 발표된 이후 많은 저서에서 이것을 지지·인용하고 있으나, 동 사건은 어느 판례집에서도 찾아 볼 수 없으며(葛城照三, 今泉敬忠 譯, 『ア-ノルド海上保險』 제1권, 1965, p.191), 동 사건이 발생하기 전인 1866년에 이미 Protection Club인 The shipowners' Mutual Society에서 자선의 적하의 손해에 대한 배상금을 담보한다고 규정하고 있었다(The damages so protected against are (2) where any damage or loss is caused to any goods, merchandize, or other things whatsoever, on board any such ship). 따라서 엄격하게 말하면 동 사건이 Indemnity risks를 담보하는 계기가 되었다는 것은 맞지 않다(今泉敬忠, 前掲論文, p.33.). 다만, 동 사건 이후에 Indemnity Risks에 대한 Protection Club의 관심이 고조되어 지금까지 Indemnity Risks를 담보하지 않던 클럽들이 이것을 담보하기 위하여 별도로 Indemnity Club을 설립하는 촉진제가 되었다고 볼 수 있겠다.

17) J. Kingsley, *op. cit.*, p.32.

18) C. Hill & et al., *op. cit.*, pp.32-33.

각한 위험에 직면하게 될 것이다. 전혀 예측할 수 없는 제3자에 대한 賠償責任을 담보하기 위해서는 필요에 따라 追加保險料를 징수할 수 있는 특수한 요구를 전통적인 海上保險市場에서 수용하지 못하고 있다. 둘째로, P&I 사건의 경우 소송으로 발전되는 경우가 많으며 해결에 장기간이 소요된다는 점이다. 이러한 번거로운 사건에 개입하기를 꺼리기 때문에 P&I 保險에 매력을 느끼지 못하고 있다. 셋째로, 전통적인 海上保險의 保險者는 손해가 났는지 이익이 났는지를 알기 위해 가능한 한 빨리 클레임의 정도를 파악할 수 있기를 바라는데 비하여 P&I 保險은 일단 클레임이 발생하면 협상에서 해결에 이르기까지 장기간이 소요된다는 점이 또한 기존의 海上保險者들에게 매력적이지 못한 이유 중에 하나다.

이러한 P&I 保險의 特徵을 船舶保險과 비교하여 요약하면 다음과 같다.¹⁹⁾ 첫째, 선박보험은 선박자체를 보험의 대상으로 하는 物保險으로 保險金額이 사전에 결정되는 데 비해서 P&I 保險은 선박의 운항에 따른 責任保險으로 선박의 대소 및 가격에 관계없이 발생하는 것이기 때문에 保險價額이라는 개념은 없고 擔保限度額을 설정하는 것이라든지 保險金額을 결정하지 않고 제한없이 발생하는 손해 및 비용을 담보한다. 둘째, P&I 클럽은 營利를 목적으로 하지 않는 相互組織으로 되어 있어 선박의 소유자 등은 조합원으로서 출자금과 保險料를 부담하고 被保險者의 입장이 됨과 동시에 조합의 멤버로서 保險者가 된다. 셋째, P&I 保險의 保險料는 分擔金(contribution or call)으로 불리는 것으로 保險年度 초기에 先給分擔金(advanced call)을 징수하고 결산후 부족한 경우 追加分擔金(additional call)을 징수한다. 넷째, 船舶保險의 開始日은 임의의 날짜이지만 P&I 保險의 開始日은 일률적으로 2월 20일 正午부터 개시한다. 이는 P&I 클럽이 창립될 당시의 대부분의 加入船舶이 발틱해를 중심으로 활동하고 있었기 때문에 발틱해가 凍結되어 있다가 녹기 시작하는 때가 2월 20일경으로 이때부터 선박의 새로운 활동이 개시된 데서

19) 藤澤順, 前掲書, p.124.

유래한다고 전해지고 있다.²⁰⁾

Ⅲ. 運送人의 責任과 P&I 保險의 擔保範圍 및 問題點

1. P&I 擔保의 一般原則

P&I 保險의 擔保範圍는 일반적으로 각 클럽의 規則에서 정하고 있다. P&I 擔保範圍에 대해서 다른 保險證券에서 擔保되지 않는 것을 모두 P&I 클럽에서 담보한다고 하는 것은 誇張된 표현이 아니며, 그렇다고 다른 곳에서 인수하지 않는 모든 위험을 몽땅 인수하는 容器인 것처럼 말하는 것은 클럽을 平價切下하는 것일 수도 있다. 그러나 이렇게 표현하는 것이 더욱 더 적절할 수 있다²¹⁾고 할 정도로 船舶保險이나 기타 보험에서 인수하지 않는 船主들의 제3자에 대한 責任의 대부분을 인수하고 있다. 그러나 각 클럽들이 제공하는 危險擔保의 범위는 規則에 명문으로 정하여진 責任 및 損失에 한하는 것으로 規則에 특별히 규정되어 있지 않은 責任이나 損失은 擔保되지 않는 것이 원칙이다. 물론 奧尼버스 規則(Omnibus rules)이라는 것이 있어 규칙상 補償되지 않는 責任이나 損害에 대하여 組合의 목적에 비추어 볼 때 이를 補償하는 것이 자연스럽고 또한 바람직하다고 여겨지는 경우에 理事會에서 補償을 결정할 수 있다.²²⁾ 이 규칙은 會員으로 하여금 특정의 규칙에 부합되지 않는 애매한 클레임에 대해서도 일단 그 擔保를 클럽에 요청할 수 있도록 하기 위해 고안된 것으로 P&I 保險의 특수한 擔保形態라고 할 수 있다. 이러한 특별한 경우를 제외하면 P&I 擔保는 클럽의 定款이나 規則이 정하는 바에 따라 조합원 자신이 부담하는 책임이나 손실로서 선박의 운항과 직접

20) 藤澤順, 前掲書, p.125.

21) C. Hill & et al., *op. cit.*, p.66.

22) J. Kingsley, *op. cit.*, p.48.

적으로 관련되고, 선박에 대한 조합원의 利害關係에 대하여, 그리고 선박이 조합의 가입기간 중에 발생한 損失이나 責任에 대하여 擔保를 제공한다.²³⁾

2. 運送契約상의 運送人の 責任과 P&I 擔保範圍 및 問題點

運送貨物の 滅失이나 損傷에 대한 船主責任을 P&I 保險에서 擔保한 것은 프로텍션 클럽(Protection Club)이 창설된 이후 얼마간 지나서부터라는 것은 앞에서 언급한 바 있다. 당시의 船主들은 상관습법에 의해 자기 선박으로 운송하는 화물에 대해서 전적인 책임을 지고 天災地變, 海上固有의 危險, 外敵, 貨物固有의 瑕疵 등에 의한 손해를 제외하고는 運送貨物에 발생된 모든 손해를 補償할 책임이 있었다.²⁴⁾ 그러나 船荷證券上에 각종 免責條項을 두어 자신을 보호함으로써 契約上의 責任을 봉쇄하고 있었다. 당시의 선주들을 일컬어 “운임을 징수하는 것 외에는 아무런 부담도 하지 않는 것과 다름없다”(There seems no other obligation on the shipowner than to receive the freight)고 혹평할 정도로 철저하게 운송계약상의 保護約款으로 방어되어 있었다. 그러나 Westernhope호 사건을 계기로 더 이상 선주들은 그러한 보호약관에 의해서 자신들을 완전히 보호할 수 없다는 것을 깨닫게 되었으며, 그 이후 운송인의 免責條項을 制限하는 각종의 立法 및 國際條約에 의거 운송인의 責任이 강화됨으로써 이러한 책임을 적절히 擔保하는데 P&I 保險의 필요성이 더욱 더 절실히 요구되고 있다. 이러한 運送貨物과 관련한 運送人の 책임은 運送契約書에 의해 具現되고 그렇게 具現된 運送人の 책임을 이행하지 못하는 경우, 즉 運送契約의 違反(breach of contract of affreightment)으로 인한 화물의 손해에 대한 책임을 운송인이 부담해야 하는데, 이것을 P&I 保險에서 擔保한다는 것이다. 運送契約違反으로 인한 화물에 대한 손해의 형태로는 화물의 船積과 揚荷時의 과실로 인한 損傷, 積付不良, 運送 중의 보

23) J. Kingsley, *op. cit.*, p.94.

24) 김정수, 해상보험론, 박영사, 1992, p.98.

관 不注意, 不足引導, 감항성 미비, 환기나 열 또는 땀(sweat)에 의한 손실, 도난 또는 拔貨(theft or pilferage), 화물의 運送遲延에 의한 손해 등이 있으나 이러한 것들은 각각의 운송계약의 형태에 따라 規律하는 法規가 상이함에 따라 운송인이 부담하는 책임범위가 다를 수 있다. 따라서 운송계약의 형태에 따라 船荷證券에 의한 運送契約, 傭船契約下에서의 船荷證券에 의한 運送契約, 複合運送證券에 의한 運送契約, 그리고 海上貨物運送狀에 의한 運送契約으로 나누어 運送人의 책임조항과 P&I 保險의 擔保範圍에 대해서 살펴 보아야 한다. 그러나 본고에서는 個品運送附 船荷證券에 의한 運送契約과 傭船契約附 船荷證券에 의한 運送의 경우에 한정하기로 하고, 나머지는 다음 기회에 계속 검토할 수 있도록 하겠다.

(1) 個品運送附 船荷證券에 의한 運送의 경우

船荷證券이란 運送契約의 證據, 貨物의 受領 및 貨物의 權利를 표시하는 서류이다. 貨主와 運送人間에 체결된 運送契約의 證憑인 船荷證券은 運送人이 貨物을 수취, 선적하여 이를 海上運送을 거쳐 船荷證券의 適當한 所持人에게 인도할 것을 약정하는 有價證券으로 이러한 船荷證券에 의거하여 運送되는 貨物의 滅失이나 損傷에 대한 運送人의 責任은 현재까지 대부분의 국가에서 헤이그 規則이나 헤이그-비스비 規則에 의해서 규제되고 있다. 그러나 최근 함부르크 규칙이 발효됨에 따라 운송인의 책임이 크게 확대되었다. 따라서 이러한 3가지 國際條約下에서 각각 運送人의 責任條項과 관련하여 P&I 保險에서 어떻게 담보되고 있는가를 살펴 볼 필요가 있다.

가. 耐航能力 擔保責任

運送人의 耐航能力 擔保責任에 대해서 헤이그 規則과 헤이그-비스비 規則에서는 별도의 條項²⁵⁾을 두고 耐航性擔保에 대한 통상적인 주의의무²⁶⁾를 규

25) 헤이그 規則, 헤이그-비스비 규칙 제3조.

26) 통상적인 주의의무만을 규정한 것은 통상의 주의를 기울여도 도저히 발견할 수

정하고 있으며, 함부르그 規則에서는 별도의 규정은 없으나 제5조 1항에서 일반적으로 정한 운송인의 責任原則에 의해 물품이 運送人の 관리하에 있는 동안 물품의 滅失, 損傷 또는 引渡遲延으로 인한 사고가 발생하였을 경우에는 그러한 사고 및 결과를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취했다는 것을 증명하지 못하면 책임을 진다. 그리고 耐航能力의 擔保時期와 관련하여 헤이그 規則과 헤이그-비스비 規則에서는 發航前 및 航海開始時에 耐航能力을 갖추면 충분하나 함부르그 規則에서는 물품이 운송인의 관리하에 있는 전기간에 걸쳐 耐航能力擔保義務가 요구된다.²⁷⁾ 즉, 發航前이나 航海의 開始時에 耐航性에 대한 상당한 주의를 기울이는 것만으로 충분하지 않고 물품이 運送人の 관리하에 있는 동안에 항상 耐航性에 대한 주의를 계속하지 않으면 안된다²⁸⁾는 것이다. 따라서 운송중에도 耐航性을 갖추기 위해 합리적인 조치를 취했다는 것을 증명하지 못하면 運送人은 책임을 면할 수 없다. 한편 海上保險에서는 MIA 1906 제39조에서 航海保險에 있어서 항해개시시에 선박의 耐航擔保를 默示擔保로 규정하고 있기 때문에 이러한 默示擔保를 위반하게 되면 保險者는 保險契約을 해지할 수 있고 그 효력은 不耐航이 있었던 시점으로 소급하여 발생하기 때문에 보험자가 補償하지 않는다. 그러나 積荷保險에서 貨主, 즉 被保險者는 선박의 耐航性 維持에 아무런 통제수단을 갖고 있지 않으므로 이러한 耐航性擔保를 엄격히 적용하는 것은 너무 가혹한 것으로 별도의 완화조항을 두고 있는데 그것이 新協會積荷約款 제5조 不耐航不適合免責約款(Unseaworthiness and Unfitness Exclusion Clause) 이다. 同約款에서 被保險者가 이러한 不耐航不適合의 사실을 모르고 있었던 경우, 保險者가 보상책임을 지도록 하고 있다. 그러나 이 約款은 積荷保險者와 被保險者間의 特約이며, 運送人の 不耐航이나 부적

없고 또한 엄밀한 결합에 의한 기관고장까지 운송인에게 책임을 지우지 않으려는데 있다(오원석, 국제운송론, 박영사, 1992, p.176).

27) W.E. Astle, *The Hamburg Rules*, Fairplay pub., 1981, p.98 ; 오원석, 국제운송론, 전개서, p.187.

28) 오원석, 전개서, p.187.

절한 환기 및 열로 인한 책임에 대해서 P&I 保險에서 담보한다. 그런데 함부르크 규칙에서 확대된 운송인의 책임, 즉 운송중 不耐航으로 인한 손해에 대한 운송인의 책임은 현재의 각 P&I 클럽들의 규칙상으로는 상당히 제한적이라는 問題點이 있다. 클럽의 규칙²⁹⁾상에 화물이 헤이그 規則이나 헤이그-비스비 규칙에 정해진 조건보다 불리하지 않은 조건으로 운송되거나 또는 운송이 가능하였다면 조합원이 부담하지 않았을 책임이나 손실은 클럽이 補償하지 않는다고 정하고 있기 때문이다. 그러나 헤이그-비스비 규칙상의 기준을 초과하는 책임에 대해서 헤이그-비스비 규칙이 그 운송에 의무적으로 적용되지 않는 경우나 또는 특정구역에 있어서 사용되는 관습적 계약조건이 아닌 경우에는 조합이 그러한 운송으로부터 생기는 화물에 관한 책임에 대해서 담보를 제공한다고 되어 있기³⁰⁾ 때문에 함부르크 규칙 締約國의 운송인의 책임에 대해서도 P&I 保險에서 담보될 수 있는 길을 터 놓고 있다.³¹⁾ 그러나 상업상의 이유로 헤이그-비스비 規則上の 책임기준을 초과하는 부분에 대해서는 당해 클럽과 상담을 거쳐 追加擔保를 확보할 것이 요구된다.

나. 商業過失³²⁾에 대한 責任

商業過失에 대해서는 헤이그 規則과 헤이그-비스비 規則의 제2조 및 제3조에서 운송인이 책임을 진다고 규정하고 있으며 함부르크 規則에서는 역시 제5조 1항의 일반적인 운송인의 책임조항에 의거 운송인이 책임을 지도록 규정하고 있다. 이와 같이 商業過失에 의한 운송인의 책임에 대해서는 3가지 국제조약에서 동일하게 규정하고 있으며 기존의 P&I 클럽의 규칙³³⁾이 이러

29) GARD CLUB Rules Article 10. c.

30) J. Kingsley, *op. cit.*, p.174.

31) 함부르크 규칙의 締約國은 헤이그 規則이나 헤이그-비스비 규칙을 폐기하도록 규정하고 있기 때문에 헤이그-비스비 규칙이 강제적으로 적용되지 않는 경우로 볼 수 있다.

32) 상업과실(errors of cargo handling and custody)이란 물품의 선적, 적부, 보관 또는 양하에 대한 운송인의 과실을 말한다.

33) 예를 들면 GARD 클럽 규칙 제10조 1항에 의거 담보된다.

한 운송인의 책임을 담보한다고 규정하고 있다. 따라서 부족인도, '不良한 積付(bad stowage)³⁴⁾, 부적절한 깔개로 인하여 발생하는 손해에 대한 운송인의 책임은 P&I 保險에서 담보된다. 그러나 이러한 商業過失로 인한 적하의 손실에 대하여 해상적하보험에서는 추락손(sling loss)에 한하여 ICC(A), (B) 조건에서는 담보³⁵⁾하지만 ICC(C)에서는 담보하지 않기 때문에 담보조건에 따라서, 또는 商業過失로 인한 부담보위험의 초래시에 화주는 물품에 대한 완전한 보상을 받기가 어렵다는 문제점이 있다.

다. 航海過失³⁶⁾에 대한 責任

航海過失에 의해 생긴 화물의 손해에 대한 운송인의 損害賠償責任은 1893년 미국의 하터 법에서 처음으로 법률로 제정된 것인데, 이 정신은 그 후 국제적으로 확산되어 1924년 헤이그 規則을 거쳐 각국의 해상운송법의 제정에까지 발달하게 되었다.³⁷⁾ 헤이그 規則과 헤이그-비스비 規則 제3조 및 제4조에서는 航海過失을 운송인의 면책으로 규정하고 있지만 함부르그 規則에서는 운송인의 航海過失免責條項이 사라졌다. 따라서 함부르그 規則下에서 운송인의 책임이 증가한 부분 중에서 이 航海過失에 대한 책임이 무엇보다도

34) 그러나 부적절한 적부(improper stowage)에 대해서는 클럽에 따라서 담보에서 제외시키는 경우도 종종 있다. Canada Shipping Company v. British Shipowners' Mutual Protecting Association(1889) 사건에서 적절하게 청소되지 않은 선박의 천정에 있는 불순물에 의해 적하(밀)가 손상을 입었다. 당시의 선주가 가입하고 있던 P&I 클럽의 규칙에는 부적절한 적부에 의한 손상은 담보하지 않는 것으로 되어 있었으며, J. Charles경은 이와 같은 손해는 부적절한 항해에 기인한 것이 아니라 부적절한 적부에 기인한 것이라고 판시했다. 따라서 P&I 保險에서 보상받지 못했다(S.J. Hazelwood, *P&I Clubs Law & Practice*, Lloyd's of London Press, 1989).

35) 船積, 再船積, 揚荷時 발생한 매포장당 全損에 대해서만 담보한다.

36) 항해과실(errors of navigation and management of ship)이란 선박 자체의 취급에 대한 선장이나 선원의 과실을 말하는 것으로 선박운항상의 과실과 선박 자체의 취급에 관한 과실을 말한다. 충돌의 경우에는 자선의 화주에 대해서는 항해과실로 면책될 수 있더라도 타선에 입힌 손해에 대해서는 배상책임을 부담해야 하는데 이러한 배상책임의 3/4은 선박보험의 3/4 충돌손해배상책임약관에 의해 담보되며, 1/4은 P&I 保險에서 담보된다.

37) 한동호, "항해과실과 적하보험에 관한 약간의 고찰", 『해운학회지』 제14호, 1987.

중요한 항목으로 여겨진다. 그런데 積荷保險에서는 이러한 航海過失에 대해서 S.G. 증권의 危險約款(perils clause)이나 FPA, WA 조건 등의 特約擔保 危險에도 규정하고 있지 않으며, 列舉擔保條件인 新協會積荷約款(B), (C)의 제1조 危險約款(risks clause)에도 열거되어 있지 않기 때문에 包括擔保를 규정하고 있는 A/R 조건이나 新協會積荷約款(A)의 경우를 제외하고는 積荷保險者가 補償責任이 없다고 볼 수 있다. 그러나 영국해상보험법(MIA, 1906) 제55조 2항에서는 “보험증권에 반대의 규정이 있는 경우를 제외하고 보험자는 被保險危險에 近因하여 발생한 일체의 손해에 대해 비록 그 손해가 선장 또는 선원의 不法行爲나 過失이 없었다면 발생하지 않았을 경우라 하더라도 그 책임을 져야 한다”라고 규정하고 있어 운송인의 航海過失로 인한 擔保危險에 近因한 손해를 保險者가 지도록 규정하고 있다. 그러나 이러한 航海過失로 인하여 被保險危險이 아닌 不擔保危險에 近因하여 손해가 발생하거나 또는 航海過失이 직접적으로 화물에 손해를 입힌 경우에는 S.G. 증권과 WA, FPA의 특약조건 및 新協會積荷約款(B), (C) 조건하에서는 積荷保險者가 補償하지 않는다. 따라서 이러한 위험에 대해서 헤이그 規則이나 헤이그-비스비 規則下에서는 운송인도 면책되어 있고, 보험자도 담보하지 않기 때문에 선박보험에서 사용하고 있는 인치마리 約款(Inchmaree clause)³⁸⁾과 같은 특별약관이 정형화되어 화주가 보험에 부보할 수 있도록 되어야 한다는 주장을 하는 학자³⁹⁾도 있으나 아직도 이러한 위험을 담보하기 위한 約款이 積

38) Inchmaree 約款은 1887년 Thames & Mersey Marine Insurance Co. v. Hamilton, Fraser & Co. 사건, 즉 Inchmaree호 사건에 대한 판결 결과 생긴 약관으로 그 개요는 다음과 같다. 1884년 3월 다이어몬드섬 앞바다에 정박하고 있던 Inchmaree호가 출항준비를 위해 해수를 주기관(main boiler)에 넣고자 보조기관(donkey boiler)을 작동하였을 때 입구 밸브가 닫혀 있었기 때문에 해수가 주기관으로 들어가지 않고 보조 펌프의 공기실에 들어가 공기압축실이 과열되었다. 이러한 기관의 과열이 해상보험증권 본문의 위험약관에 명시되어 있지 않다는 이유로 보험자가 면책을 주장하자 피보험자가 법정에 제소하였다. 법정에서는 기관의 과열은 해상고유의 위험(perils of the seas)도 아니고 기타 일체의 위험(all other perils)에도 해당되지 않기 때문에 보험자에게 보상책임이 없다고 판시하였다. 결국 Inchmaree 약관은 이러한 위험을 담보하기 위하여 선박보험에서 정형화된 약관이다.

39) 한동호, 전제논문.

荷保險에서 정형화되지 않고 있는 것은 S.G. 증권하의 A/R 조건이나 新協會積荷約款(A) 조건에서는 담보될 수 있는 위험이며, 또한 航海過失의 특성상 대부분이 간접적으로 손해가 발생하기 때문에, 즉 직접적으로 손해의 近因이 되는 경우가 발생하기 힘들기 때문에 현실적으로 실무적인 요구가 적은 데 기인한다고 본다. 예를 들면 항해조종의 실수로 坐礁, 沈沒, 衝突과 같은 위험이 발생하고 이러한 위험으로 인하여 화물이 손해를 입게되는 경우, 이러한 위험은 擔保危險으로 보험자가 補償하게 된다. 한편 함부르그 規則에서는 이러한 航海過失에 대한 면책조항이 없으므로 貨主에게 보상한 保險者는 運送人에 대하여 代位求償權을 행사할 수 있으며 운송인은 그러한 사고 및 결과를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취했다는 것을 증명하지 못하면 면책될 수 없다. 이러한 함부르그 規則下에서 운송인의 항해과실에 대한 책임은 기존의 P&I 保險에서 원칙적으로 담보되지 않는다는 문제가 있으나 단서조항에 의거 담보받을 수 있기 때문에 반드시 클럽과의 협상을 통하여 추가담보를 확보해야 한다.

라. 火災⁴⁰⁾에 대한 責任

헤이그 規則과 헤이그-비스비 規則下에서는 화재에 대하여 고의나 과실의 경우를 제외하고는 운송인은 책임을 지지 않는다.⁴¹⁾ 그러나 이러한 운송인의 고의나 과실에 대한 證據責任을 누가 부담할 것인가가 명확히 제시되어 있지 않아 혼란을 초래할 수 있었다. 함부르그 規則에서는 세 가지의 해석 기준과 함께 헤이그 規則上의 화재면책조항과 동일한 내용을 규정하고 있다.

42) 여기에서 규정하고 있는 세 가지 해석상의 기준은 첫째로 損害賠償請求

40) 火災의 定義 : 1) 화재(fire)는 불꽃(flame)을 의미하며 단순한 열(heat)을 의미하지는 않는다(W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, 3rd ed., International shipping publication, 1988, p.412), 2) 일정한 화상을 벗어난 불 또는 일정한 화상없이 발생한 불로서 스스로 확대될 우려가 있는 유해한 불(이재복, 적하보험약관론, 보험감독원, 1991, p.176).

41) Hague Rules Art. 4.2 : Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from ... (b) fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.

權者가 운송인의 과실이나 부주의에 의해서 화재가 발생했다는 것을 증명해야 하고, 둘째로 운송인 또는 그의 사용인 및 대리인의 과실이나 부주의로 발생한 화재에 대해서는 운송인이 책임을 져야하며, 셋째로 일단 화재가 발생한 후 진화 또는 방지 및 완화를 위하여 운송인이 합리적인 조치를 취하지 않았다는 것을 損害賠償請求權者가 증명해야 한다는 것이다. 그러나 이러한 입증책임을 사실상 화재발생 사실 및 경과에 대해 잘 알 수 없는 損害賠償請求權者에게 부여함으로써 현실적으로 운송인의 면책과 같은 효과를 가지고 있다고 볼 수 있다. 물론 積荷保險에서는 新協會積荷約款(A), (B), (C)의 어느 조건에서도 보험자가 담보하도록 규정하고 있으며,⁴³⁾ 舊證券下에서는 본문약관에 擔保危險으로 열거되어 있어 담보되고 있음을 알 수 있다. 그러나 運送人의 고의 또는 과실이 있었음을 증명하거나, 화재발생후 합리적인 조치를 취하지 않았다는 것이 입증되는 경우 積荷保險者는 代位求償權을 가지고 이러한 손해에 대해서 운송인을 상대로 보상을 청구하게 된다. 이와 같은 운송인의 책임에 대해서는 헤이그 規則에서나 함부르그 規則에서 모두 운송인의 책임을 규정하고 있기 때문에 기존의 P&I 클럽규칙에 의거 담보되어 진다.

마. 引渡遲延에 대한 責任

헤이그 規則이나 헤이그-비스비 規則에서는 引渡遲延에 대한 별도의 규정이 없으며, 함부르그 規則 제5조 2항⁴⁴⁾에서는 “引渡遲延은 물품이 해상운송 계약에 정해진 揚荷港에서 명시적으로 합의된 기간내에, 그러한 약정이 없을

42) Hamburg Rules Art. 5.4.

43) ICC(A) 조건에서는 포괄담보로 면책조항에 화재가 포함되어 있지 않으므로 담보 위험이며, ICC(B), (C)에서는 제1조 危險約款(risks clause)에서 담보위험으로 열거하고 있다.

44) Hamburg Rules Art. 5.2 : Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage by sea within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstance of the case.

때는 주위의 사정을 고려하여 주의깊은 운송인에게 요구되는 합리적인 기간 이내에 인도하지 않은 경우에 발생한다”라고 규정하고 제5조 1항에서 이러한 遲延에 대해서 운송인이 책임을 진다고 규정하고 있다. 또한 이러한 운송인의 책임에 대해서 운송인에게 너무 가혹한 부담을 주지 않도록 하기 위하여 동규칙 제6조 1항 b호에서 인도지연에 대한 운송인의 책임을 지연된 물품의 운임에 2.5배에 상당한 금액으로 제한하고 있다. 아무튼 헤이그 規則이나 헤이그-비스비 規則에서는 인도지연에 대한 명시적인 규정이 없어 운송인은 국내법에 따라 책임을 지고 있기⁴⁵⁾ 때문에 운송계약 당사자간의 국내법이 상이할 경우에 준거법설정에 어려움이 있을 수 있으나 함부르그 規則에서는 이러한 문제점은 해결되었다. 한편 積荷保險에서는 영국해상보험법(MIA,1906) 제55조 2항 b호 및 協會約款에서 모두 항해의 遲延으로 인한 손해에 대해서 보험자의 면책을 규정하고 있다. P&I 保險에서는 화물의 운송지연에 의해 생긴 손실에 대한 법률적인 책임을 담보한다고 규정하고 있어

46) 화물의 인도지연에 따른 운송인의 법적책임은 P&I 클럽으로부터 담보받을 수 있다.

바. 海上救助活動에 대한 責任

海上救助란 해상에서 위험에 처한 인명이나 재산을 보존하거나 보존하는데 기여하는 활동이라고 할 수 있으며, 헤이그 規則 제4조 2항(1)⁴⁷⁾에 해상에 있어서 인명 또는 재산의 구조, 또는 구조의 시도로 인하여 발생하는 손해에 대해서는 운송인은 책임을 지지 않는다고 규정하고 있으며, 동규칙 동조 4항⁴⁸⁾에는 이러한 救助를 위한 離路도 운송계약에 위반되지 않는 것으로

45) 전창원, 무역운송실무, 일신사, 1993, p.512.

46) J. Kingsley, *op. cit.*, p.142.

47) Hague Rules Art. 4.2(1) : ... saving or attempting to save life or property at sea.

48) Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be

로 간주하고, 이러한 결과로 발생한 멸실 또는 손해에 대해서는 책임을 지지 아니한다고 규정하고 있다. 한편 함부르크 規則 제5조 6항⁴⁹⁾에서는 운송인은 공동해손의 경우를 제외하고 멸실, 손상 또는 引渡遲延이 人命救助를 위한 조치 또는 해상에서의 재산의 구조를 위한 합리적인 조치로 인하여 발생한 것일 때는 그 책임을 지지 않는다고 규정하고 있어 해상구조로 인한 손해에 대해서는 헤이그 規則, 헤이그-비스비 規則, 함부르크 規則에서 모두 운송인의 면책을 규정하고 있다.

이에 대하여 해상보험에서는 영국해상보험법(Marine Insurance Act, 1906) 제49조 1항(e)⁵⁰⁾에서 인명을 구조하기 위하여 또는 인명이 위험에 빠질 염려가 있는 조난선을 구조하기 위하여 발생한 離路 또는 지연을 허용한다고 규정하고 있다. 따라서 이러한 인명구조를 위한 활동으로 인하여 발생한 손해는 보상한다고 할 수 있다. 한편, 新協會積荷約款의 제16조의 被保險者義務約款⁵¹⁾이나 舊約款의 損害防止約款(Sue and Labour Clause)에서 被保險目的物의 損害를 방지 또는 경감시키기 위하여 被保險者 및 그 대리인은 합리적인 조치를 취해야 하고, 이를 수행하는데 합리적으로 지출된 비용은 보험자가 보상하도록 규정하고 있기 때문에 자선박의 재산, 즉 被保險目的物을 위험으로부터 구조하기 위한 비용은 損害防止費用 또는 구조비로서 보험자가 補償한다. 그러나 단순히 타인의 재산을 구조할 목적으로 행한 활동으로 인한 손해는 특약이 없는한 보험자가 보상하지 않는다. Scramanga v. Stamp 사건⁵²⁾에서 Olympias호는 조난당한 Arion호를 발견하고 조난선에 타고 있던

liable for any loss or damage resulting therefrom.

49) The carrier not liable, except in general average, where loss, damage or delay in delivery resulted from measure to save life or from reasonable measures to save property at sea.

50) Deviation or delay in prosecuting the voyage contemplated by the policy is excused... (e) For the purpose of saving human life, or aiding a ship in a distress where human life may be in danger.

51) Duty of assured Clause : It is the duty of assured and their servants and agents in respect of loss recoverable hereunder 1) to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, ...

52) (1880) 4 C.P.D. 316.

사람들을 쉽게 구조할 수 있었는데도 불구하고 救助料(£1000)를 얻기 위하여 조난선 자체를曳引하기로 했다. 예인도중에 폭풍우 속에서 坐礁되어 화물이 손해를 입었다. 이 사건에서 Olympias호는 정당한 離路로 인정받지 못했다. 결론적으로 헤이그-비스비 規則 및 함부르그 規則에서는 인명이나 재산을 구조하기 위한 활동으로 인한 손해에 대해서 운송인의 면책을 규정하고 있지만 해상보험에서는 인명을 구조하기 위한 활동으로 인한 손해 및 손해방지비용만 보상하며, 단순히 타인의 재산을 구조하기 위한 활동으로 인한 손해는 보상하지 않는다. 따라서 단순히 타인 재산의 구조를 위한 활동으로 인한 손해는 피구조재산의 주인으로부터 운송인이 救助料로 청구할 수 있으나, 損害價額이 被救助財産價額보다 클 때나 또는 구조가 실패한 경우에는 No cure No pay 원칙⁵³⁾에 의거 보상받을 수가 없으므로 별도의 특약이 없는 경우에 운송인의 부담이 불가피하다. 따라서 단순히 타인 재산을 구조하기 위한 활동 중에 자선의 운송화물에 입힌 손해에 대해서는 積荷保險이나 船舶保險 및 P&I 保險에서 담보하지 않기 때문에 위험의 공백이 발생한다. 한편 P&I 保險에서는 보험가입선에 승선하고 있던 자를 구조하거나 또는 구조를 시도함으로써 제3자에게 지급해야 할 금액을 보상하지만 船舶保險이나 積荷保險에서 회수가 불가능한 부분을 담보한다고 규정⁵⁴⁾하고 있어 자선의 인명구조에 대하여 제한적으로 담보하고 있다.

(2) 傭船契約附 船荷證券에 의한 運送의 경우

傭船契約은 주로 보통법(Common Law)에 의해 규율된다. 그러나 여기에는 契約自由의 原則이 적용되어 선주는 傭船者와의 합의에 의하여 보통법상의 일반원칙과는 별개로 통상적인 운송인으로서의 책임을 수정할 수 있다.⁵⁵⁾

53) No cure No pay 원칙의 예외로 기름(油)을 적재한 탱크의 구조작업에 따른 유탁 방제비용에 대해서는 구조가 성공하지 못하더라도 15% 이내의 할증금을 더하여 청구가 가능하도록 LOF(Lloyd's Open Form)가 1980년에 개정되었다. 이 비용을 Safety Net라고 부르며, P&I 클럽에서 지불한다(藤澤順, 前掲書, pp.56-57).

54) J. Kingsley, *op. cit.*, p.139.

55) C.M. Schmitthoff, *Export Trade*, Stevens & Sons, London, 1990, p.545.

따라서 용선계약에는 헤이그 規則이나 헤이그-비스비 規則이 적용되지 않으며, 선주와 용선자는 운송화물에 대한 운송조건을 자유로이 협정할 수 있다.

용선자가 화주인 경우에는 화물의 멸실이나 손상에 대한 책임은 통상 용선계약서의 조건에 따라 결정된다. 그러나 용선자가 화주가 아닌 경우에는 두 종류의 계약이 개입된다. 즉, 선주와 용선자 사이에 체결되는 傭船契約과 운송인과 화주 사이에 체결되는 運送契約이 그것이다. 따라서 운송화물의 멸실이나 손상이 발생한 경우에 운송인은 운송계약조건, 즉 傭船契約附 船荷證券의 조건에 따라 貨主에 대하여 책임을 지며, 船主와 傭船者間에 화물에 대한 클레임의 責任分擔問題는 傭船契約에 따라 割當된다.⁵⁶⁾ 따라서 대다수의 傭船契約附 船荷證券이 헤이그 規則이나 헤이그-비스비 規則을 채택하고 있기 때문에 운송인의 責任範圍와 限界는 일반 船荷證券下에서의 운송화물에 대한 책임과 동일하게 적용될 수 있다.⁵⁷⁾ 그러나 용선자와 선주 사이에 책임 분할 문제로 인하여 화물에 대한 클레임 발생시 장기간의 仲裁節次가 소요되었다. 이러한 분쟁을 방지하고 해결절차를 간소화하기 위하여 세계 주요 P&I 클럽의 그룹인 국제 그룹(International Group)은 인터클럽 엔와이피이 協定(Inter-Club NYPE Agreement)⁵⁸⁾을 체결하여 선주와 용선자간에 책임을 분할할 수 있도록 하고 있다. 이는 傭船契約이 期間傭船契約書式 중 訛

56) 나용선 계약의 경우에는 용선자가 운송인으로서 운송화물에 대한 전적인 책임을 진다고 볼 수 있으나, 일반용선(항해, 기간)의 경우에는 누구를 운송인으로 볼 것인가 하는 문제가 대두된다. Schmitthoff 교수는 일반용선의 경우 선장과 선원이 선주의 고용인이라는 점을 들어 운송계약의 당사자를 선주로 보고 운송화물의 손상에 대한 클레임을 선주에게 청구해야 한다고 설명하면서 이러한 책임은 용선계약상의 Indemnity Clause에 의해 용선자에게 이전시킬 수 있다고 설명하고 있다(C.M. Schmitthoff, *op. cit.*, pp.560-561). 따라서 용선자와 선주와의 책임 분담문제는 용선계약서의 조건에 따라 분담된다고 보면 적절할 것 같다.

57) 헤이그 規則 제1조에 용선계약에 의하여 발행되는 선하증권 또는 이와 유사한 증권에 대해서 그 증권이 운송인과 동 증권소지인과의 관계를 규율할 때부터 동 규칙을 적용할 수 있다고 규정하고 있기 때문에 용선계약부 선하증권에도 헤이그 規則을 채택할 수 있다.

58) 1970년에 체결된 협정으로 서문과 5개 조항으로 구성되어 있으며, 제1조에 협정의 적용과 해석(Application and Interpretation of the Agreement), 제2조에 화물 클레임의 할당(Apportionment of Cargo Claims), 제3조에 협정의 확장(Extension of Agreement), 제4조에 유예기간(Duration), 제5조에 발효(Operation)를 규정하고 있다.

사용되고 있는 뉴욕 프로듀서 書式(New York Produce Exchange Form)⁵⁹⁾에 의하여 이루어진 경우에 선주와 용선자간에 책임분담을 다음과 같이 규정하고 있다.

가. 不耐航

耐航性の 유지· 확보의무는 전적으로 선주의 묵시담보이기 때문에 不耐航性에 기인한 화물의 멸실이나 손상에 대해서는 100% 선주가 부담한다. 따라서 이러한 경우 선주가 가입한 P&I 保險에서 補償한다.

나. 積付不良(bad stowage) 및 取扱不良

積付不良이나 取扱不良은 商業過失에 해당하는 것으로 용선자의 책임사항이다. 따라서 용선자가 100% 책임을 부담하며, 용선자가 가입한 P&I 保險에서 補償해야 한다.

다. 不足引渡(拔貨 포함)

화물의 부족인도나 발화(pilferage) 및 초과운송(overcarriage)과 응축(condensation)에 의한 화물의 멸실이나 손상에 대해서는 선주의 대리인으로서 선장의 감독책임을 선주에게 부과하여 선주와 용선자간에 책임분담을 50:50으로 규정하고 있다. 그러나 부족인도나 초과운송(overcarriage)이 선주의 고용인이나 대리인에 의해 발생했다는 확실한 증거가 있는 경우에는 선주가 100% 부담하며, 용선자에 의해서 발생했다는 것이 확실한 경우에는 용선자가 100% 부담한다. 따라서 만약에 拔貨가 船內荷役人夫에 의해서 발생했다면 선주가 100% 책임을 져야 하며, 응축에 의한 손실의 경우도 적재불량에 의한 것이면 용선자가 100% 책임을 부담해야 하고 환기의 부적절에 의한 것이면 선주가 100% 부담해야 한다.

59) 뉴욕 프로듀서 서식은 Baltime Form과 더불어 가장 많이 사용되고 있는 기간용 선계약 서식이며, Paramount Clause에서 US COGSA(1936)를 채택하고 있다.

그러나 이 협정은 용선계약서의 중대한 수정이 없는 경우에 적용되며, 만약에 NYPE 용선계약서상의 제26조⁶⁰⁾에 화물 클레임(cargo claims)을 선주가 책임진다고 하는 문언을 추가하면 화물에 대한 모든 클레임을 선주가 부담하게 된다. 마찬가지로 동 계약서 제8조⁶¹⁾상에 “and responsibility”라는 문구를 추가함으로써 적재불량 및 취급불량에 기인한 화물 클레임의 50%를 선주가 부담하게 된다.⁶²⁾

3. 運送貨物에 대한 P&I 保險擔保의 限界

운송 중에 발생하는 화물의 멸실이나 손상 등에 따르는 선주의 책임에 대해서 P&I 保險에서 담보한다. 그러나 이러한 P&I 保險의 담보에도 여러가지 例外와 制限이 가해지고 있는데 그 대표적인 것이 다음과 같은 것들이다.

(1) 적절한 船荷證券과 償還하지 않은 貨物의 引渡

운송인은 도착항에서 船荷證券의 원본을 유효하게 제시한 최초의 자에게 화물을 인도할 의무가 있다. 따라서 P&I 保險에서는 船荷證券의 제시없이 화물을 인도함으로써 발생하는 책임이나 손실에 대해서는 담보하지 않는다. 실무상의 이유로 船荷證券과 償還하지 않은 조기인도가 요구될 경우에는 신뢰할 수 있는 은행이 발행한 보증장으로 인도할 수 있으나 船荷證券 原本을

60) 제26조 : Nothing herein stated is to be construed as a demise of the vessel to the Time Charterers. The owners to remain responsible for the navigation of the vessel, insurance, crew, (**) and all other matters, same as when trading for their own account.

61) 제8조 : That the captain shall prosecute his voyages with the utmost despatch, and shall render all customary assistance with ship's crew and boats. The captain (although appointed by the owners) shall be under the orders and directions of the charterers as regards employment and agency ; and charterers are to load, stow and trim the cargo at their expense (***) under the supervision of the captain, who is to sign Bills of Lading for cargo as presented, in conformity with Mate's or Tally Clerk's receipts.

62) C. Hill & et al., *op. cit.*, p.94.

소지한 선의의 제3자에게는 대항하지 못한다. 따라서 이로 인한 손해는 운송인이 스스로 부담해야 하는 책임이며 P&I 保險에서는 담보하지 않는다.

특히 화물이 석유인 경우에는 화물이 운송 중에 유통되는 것이 보통이기 때문에 더욱 더 그러하다. 또한 記名式船荷證券의 경우 기명된 자 이외의 자에게 화물을 인도한 경우에도 P&I 保險에서는 담보하지 않으며, 선일자 또는 후일자 船荷證券의 發行으로부터 생기는 손해 및 부정확하게 기재한 船荷證券을 발행함으로써 생기는 손해에 대해서도 담보하지 않는다.

(2) 헤이그·헤이그-비스비 規則의 기준을 넘는 運送人の 契約上의 責任

기존의 각 P&I 클럽의 규칙에서는 회원(운송인, 선주)이 貨主와 체결하는 運送契約은 헤이그 規則이나 헤이그-비스비 規則보다 더 불리하지 않는 조건이어야 한다고 규정하고 있다. 그러나 다른 규칙과 협약 또는 국가의 법이나 국제법의 조항이 강제적으로 적용되는 경우에는 제외한다는 단서조건⁶³⁾을 붙이고 있기 때문에 함부르그 規則과 같은 국제조약이 강행적으로 적용되는 경우의 운송인의 책임에 대해서는 담보될 수 있다. 그러나 운송계약조건이 헤이그 規則이나 헤이그-비스비 規則보다 덜 유리한지 어떤지를 잘 판단할 수 없는 경우에는 해당 클럽과 상담을 하는 것이 바람직하며 물론 불리한 조건의 경우에는 追加擔保가 필요하다.

(3) 冷凍貨物의 경우

냉동화물의 운송에 있어서는 냉동장치의 유효성과 적정온도의 유지가 매우 중요한 영향을 미치기 때문에 P&I 保險에서는 냉동화물의 경우에는 출항전에 설비의 점검을 요구하기도 하며, 또한 사전에 통지해 줄 것을 요구하

63) ... except and to the extent that such are overridden by other rules, conventions or provisions of national or international law which may mandatorily apply.

기도 한다. 따라서 사전 통지없이 냉동화물을 운송하다가 발생한 손실에 대해서는 담보하지 않는다.

(4) 離路

P&I 保險에서도 전통적인 해상보험에서와 마찬가지로 離路에 대해서는 아주 부정적인 태도를 취한다. 따라서 각 클럽의 규칙에서는 ① 離路가 이루어지기 전에 또는 이로를 조합원이 사전에 알지 못했던 경우에는 離路에 대한 정보를 입수함과 동시에 클럽에 통지하고, ② 클럽이 정하는 조건으로 그 離路에 대해서 담보되는 것에 합의한 경우를 제외하고는 離路에 의한 책임을 담보하지 않는다고 규정하고 있다.

여기서 離路의 개념으로는 ① 계약상의 항로를 벗어나는 것, 즉 담보상의 항로로부터 물리적 또는 지리적으로 벗어나는 것과 ② 운송조건의 심각한 위반에 의한 운송계약으로부터의 離路를 말한다. 운송계약으로부터의 離路에 대한 예로는 갑판적하고 있는 화물에 대해서 언더 데크(under deck) 船荷證券을 발행하고 있는 경우를 들 수 있다. 갑판적 운송은 송하인이 화물을 갑판적으로 할 것에 명시적으로 합의하고 필요한 경우에 그 취지를 船荷證券에 삽입하고 있거나 당해 항해에 당해 화물이 갑판적으로 운송되는 것이 관습적일 경우에만 가능하다. 따라서 이러한 계약조건으로부터의 離路에 대해서 P&I 保險에서 담보하지 않는다. 정당한 離路의 경우, 즉 ① 인명의 구조 또는 인명의 구조를 목적으로 조난 중인 선박과 통신하기 위하여, ② 자신의 선박과 자선의 화물을 구조하기 위한 離路의 경우에는 운송인은 면책되므로 P&I 保險이 개입될 필요가 없으며, 선박보험과 적하보험에서 담보된다. 물론 운송계약에서 정해진 항구나 장소 이외의 다른 항구나 장소에서 화물이 인도됨으로써 발생하는 책임이나 손해에 대해서도 P&I 保險에서 담보되지 않는다.

(5) 稀少性 있는 高價의 積荷

정금이나 금·은화와 같이 귀중하고 희소한 금속이나 또는 은행수표, 채권
증서와 같은 유통증권은 클럽이 승인하지 않으면 담보되지 않는다.⁶⁴⁾

(6) 未船積貨物 및 不完全 荷役

특정화물을 선박에 선적하지 않음으로써 생기는 손해나 책임 및 화물전부
를 하역하지 않음으로써 생기는 손해에 대해서 담보하지 않는다.

(7) 其他

상기한 制限이나 例外 사항 이외에도 회원(운송인)의 不法行爲, 重複保險
의 경우 및 통지기한 이후의 클레임에 대해서 P&I 保險에서 담보하지 않는
다고 규정하고 있다.

IV. 結 論

P&I 保險은 운송 도중에 人事事故에 따른 船主의 책임이나 타선과의 衝突
事故로 인한 제3자에 대한 선주의 責任 및 운송화물의 멸실이나 손상, 그리
고 해양오염사고에 따르는 운송인의 책임 등을 담보하는 보험이다. 본고에서
는 P&I 保險의 이러한 다양한 擔保內容 중에서 운송화물에 대한 운송계약상
의 운송인의 책임이 어떻게 담보되는가를 알아보기 위해서 운송인의 책임을
규정하고 있는 헤이그 規則과 헤이그-비스비 規則 및 함부르크 規則상의 운
송인의 책임과 積荷保險 및 P&I 保險과의 상호비교·검토를 해보았다.

運送人の 책임이 강화되고 있는 세계적인 추세와 더불어 P&I 保險의 經濟

64) Gard 클럽 규칙 제10조에는 증가 선하증권하에서 1짐씩 또는 한단위에 대해서
US\$ 2,500(1989년 인상조정분)를 넘는 책임에 대해서는 담보하지 않는다고 규정
하고 있으며, 이런 경우에는 별도의 보험에 가입하는 것이 바람직하다.

的 機能이 더욱 더 중요해 질 것으로 예상됨에 따라 기존의 이러한 P&I 保險의 문제점의 지적과 개선내용의 발굴을 통한 정책방향의 제시에 앞서 이러한 흐름을 파악하고 이해하는 것이 무엇보다도 중요하다고 생각한다.

특히, 航海過失로 인하여 積荷保險에서 담보되지 않은 不擔保危險에 近因한 손해가 발생하거나 航海過失이 직접적으로 운송화물에 손상을 입힌 경우에는 WA, FPA 조건이나 ICC(B), (C) 조건하에서는 積荷保險者도 보상하지 않으며, 헤이그 規則이나 헤이그-비스비 規則下에서는 운송인도 免責이기 때문에 위험 커버의 공백이 생긴다는 문제가 있으나 함부르그 規則下에서는 운송인이 면책되지 않으므로 운송인은 이러한 종류의 위험을 P&I 클럽과의 상담을 통하여 적절히 擔保하여야 할 것이다. 또한 운송인이 他人財産의 救助活動으로 인하여 운송화물에 손상을 입게되는 경우에도 積荷保險과 P&I 保險에서 補償하지 않기 때문에 운송인은 신중한 행동을 할 것이 요구된다.

지금까지 살펴본 운송화물에 대한 P&I 保險의 담보범위와 관련하여 실무적인 문제점으로는 첫째, 기존의 P&I 클럽의 규칙에서 운송계약의 내용은 헤이그 規則이나 헤이그-비스비 規則보다 더 불리하지 않은 조건이어야 한다고 규정하고 있으나 어떠한 구체적인 운송계약의 내용이 헤이그 規則이나 헤이그-비스비 規則보다 더 불리하지 않은 조건인지 운송계약 당사자가 잘 판단할 수 있겠는가 하는 문제이다. 둘째, 함부르그 規則下에서 증가된 운송인의 책임에 대한 P&I 保險料 증가분을 최종적으로 누가 부담하든지간에 이는 무역거래비용의 증가를 초래하여 세계무역증진에 불리한 영향을 미칠 수 있다는 것이다. 따라서 이러한 운송인의 책임을 強化시키는 것 자체로서는 반드시 화주에게 유리한 영향을 미치지 않는다는 것이다. 운송인의 책임강화는 필시 P&I 保險料의 상승결과를 가져오고, 이로 인한 運送費의 상승은 운임의 인상으로 연결될 수 밖에 없기 때문이다.

P&I 保險은 운송계약과는 밀접한 관계를 갖고 있으므로 운송계약 내용이 P&I 클럽의 定款이나 규칙에 벗어나는 내용이 있는가에 대해서도 세심한 주의를 기울여야 하고, 의심스러운 경우에는 운송인은 반드시 클럽의 매니저

(manager)와 사전에 상담을 함으로써 후일 분쟁의 소지를 없애야 한다. 특히 함부르그 規則을 채택하고 있는 국가의 운송인과 운송계약을 체결하는 貨主도 운송인이 적절하게 P&I 保險에 가입하고 있는지에 주의를 기울일 필요가 있다.

參 考 文 獻

- 김정수, 해상보험론, 박영사, 1992.
- 오원석, 해상보험론, 삼영사, 1992.
- _____, 국제운송론, 박영사, 1994.
- 이은섭, 해상보험론, 신영사, 1992.
- 전창원, 무역운송실무, 일신사, 1993.
- 최기원, 해상법, 박영사, 1993.
- 한동호, “항해과실과 적하보험에 관한 약간의 고찰”, 『해운학회지』 제14호, 1987.
- 배병태, “선주책임상호보험에 관하여”, 『해법회지』 1981.
- 今泉敬忠, “英國における船主責任法制の變遷とP&I Clubの變化(Ⅰ)”, 『損害保險研究』 第43卷 2號, 1981.
- 藤澤順, 海上保險のABC, 成山堂, 1990.
- Astle, W.E., *The Hamburg Rules*, Fairplay Pub., 1981.
- Brown, R.H., *Analysis of Marine Insurance Clauses*, Witherby & Co. Ltd., 1982.
- Colinvaux, R., *Carver's Carriage by Sea Vol(1)*, Stevens & Sons, 1982.
- Dover, V., *A Handbook to Marine Insurance*, Witherby & Co. Ltd., 1975.
- Hazelwood, S.J., *P&I Clubs : Law and Practice*, Lloyd's of London Press, 1989.
- Hill, C. & et al., *An Introduction to P&I*, Lloyd's of London Press, 1988.
- Ivamy, E.R. Hardy, *Marine Insurance*, 4th ed., 1985.
- Kingsley, J., *Handbook on P&I Insurance*, Gard Club, 1988.
- Schmitthoff, Clive M., *Schmitthoff's Export Trade*, Stevens & Sons, 1990.
- Hague Rules 1924.

Hague-Visby Rules 1968.

Hamburg Rules 1978.