

# 備船契約附 船荷證券上の 船主 및 備船者の 責任分擔과 P & I 保險擔保

朴 成 喆\*

---

## I. 序 論

II. 備船契約形態別 貨物損害에 대한 船主와  
備船者の 責任分擔

III. 船主 및 備船者の 責任에 대한 P & I 保險擔保

IV. 結 論

---

## I. 序 論

備船運送의 이행과정에서 運送貨物이 損傷을 입게되면 貨主는 첫째, 당해 貨物의 貨主와 運送人 사이를 규율하는 運送契約이 備船契約인지 船荷證券契約인지를 확인하여 運送人의 責任範圍를 확정하고, 둘째, 당해 運送契約上の 運送人이 船主인지 備船者인지를 파악하여 원칙적으로 당해 運送人에 대하여 損害賠償責任을 물어야 할 것이며, 이러한 責任을 船主와 備船者 사이에 分擔하는 문제는 備船契約의 대내적인 문제로 고찰되어야 한다.

備船契約<sup>1)</sup>은 定期船(Liner)에 의한 海上運送契約과는 달리 주로 보통법(Common Law)에 의해 규율된다. 그러나 여기에는 契約自由의 원칙이 적용되어 船主는 備船者와의 합의에 의하여 보통법 상의 일반원칙과는 별개로 통상적인 運送人으로서의 責任을 수정·변경할 수 있다.<sup>2)</sup> 備船契約에는 헤이그 규

---

\* 成均館大學校 經營學部 講師.

1) 용선계약(Charterparty)은 해상운송인인 선박소유자가 선박의 전부 또는 일부를 물건의 운송에 제공하고 그 상대방인 용선자가 이에 대한 보수로서 운임을 지급할 것을 약정함으로써 성립하는 해상운송계약의 일종으로서, 용선자가 일정기간동안 또는 1항해나 연속되는 수항해구간에 대해서 선박의 전부 또는 일부의 사용 및 서비스를 제공받는 것을 목적으로 하는 해사계약이다. 실무에서 널리 이용되고 있는 용선계약의 형태는 나용선계약(Bareboat Charter), 항해용선계약(Voyage Charter), 정기용선계약(Time Charter)이 있다.

칙이나 헤이그-비스비 규칙이 강행적으로 적용되지 않으며,<sup>3)</sup> 船主와 傭船者는 運送貨物에 대한 運送條件을 자유로이 협정할 수 있다. 그리고 이러한 運送人으로서의 責任을 擔保하기 위하여 P&I保險을 이용할 수 있다.

본 論考에서는 傭船契約의 대표적인 契約形態別로 運送書類의 결정 문제 및 運送人의 결정, 그리고 貨物運送人으로서 運送貨物의 損傷에 대한 責任이 船主와 傭船者 사이에 어떻게 分擔되는가를 살펴보고, 이렇게 分擔된 船主와 傭船者의 貨物에 대한 責任에 대해서 P&I클럽의 규칙에서 적절히 擔保를 제공하고 있는가를 클럽규칙과 비교검토해 봄으로써 傭船契約下에서 運送되어지는 貨物의 損害에 대한 責任分擔問題를 명확히 하고자 한다.

## II. 傭船契約形態別 貨物損害에 대한 船主와 傭船者의 責任分擔

### 1. 責任分擔의 一般原則

傭船運送 중 貨物에 損害가 발생하면 傭船契約의 對外的인 문제로 貨主에 대한 損害賠償責任의 문제가 발생하고, 對內的인 문제로는 船主와 傭船者 사이의 賠償責任의 分擔問題가 생긴다.

貨物損害賠償責任은 傭船契約의 내용에 따라 船主가 責任을 지게 되는 경우에는 船主가 가입한 P&I클럽에서 貨物損害의 補償을 해야 할 것이며, 傭船者가 責任을 지는 경우에는 傭船者가 가입한 P&I클럽에서 補償을 해야 할 것이다. 또한 傭船者가 貨主인 경우에는 貨主로서 가입한 積荷保險에서 補償받아

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

3) 헤이그, 헤이그-비스비 규칙이 적용되는 경우로서는 ①용선계약 하에서 발행된 선하증권이 운송인과 선하증권소지인 사이의 관계를 규율하게 될 때(선하증권이 용선계약 당사자가 아닌 제3자의 수중에 있을 때), ②용선계약의 지상약관에서 이 규칙을 특별히 삽입하고 있을 때, ③제3자의 수중에 있는 선하증권이 용선계약의 내용을 포함하고 있는 경우(제3자 수중에 있는 선하증권이 용선계약의 내용을 포함하고 있고, 지상약관에서 COGSA를 채택하고 있는 경우에 COGSA가 우선한다) 그리고 용선계약 하에서 발행된 선하증권이 제3자에 의해 배서양도되어 다시 용선계약 당사자에게 돌아온 경우에도 헤이그, 헤이그-비스비 규칙은 적용되지 않는다(W. Tetly, *Marine Cargo Claims*, 3rd. ed., International Shipping Pub., 1988, pp. 35~43).

야 할 것이지만 경우에 따라서 積荷保險에서 補償되지 않는 損害에 대해서는 備船者로서 가입한 P&I 클럽에서 補償받을 수 있다.<sup>45)</sup>

貨主와의 運送契約上 運送人이 누구인지가 결정되더라도 備船者와 船主 사이의 責任分擔問題는 備船契約書의 조건에 따른다고 보아야 할 것이다. 備船契約附船荷證券의 至上約款(Clause Paramount)에서 헤이그 규칙이나 헤이그-비스비 규칙을 채택하고 있고, 발행된 船荷證券이 運送人과 貨主 사이의 權利·義務關係를 규율하게 되는 경우에 運送人の 責任範圍와 限界는 一般船荷證券下에서의 運送貨物에 대한 責任과 동일하게 적용될 수 있다.<sup>46)</sup> 그러나 그러한 運送人으로서의 責任에 대한 備船者와 船主 사이의 分擔問題로 인하여 貨物에 대한 클레임 발생 시 장기간의 仲裁節次가 소요되었다. 결국은 船主가 가입하고 있는 P&I 클럽이 補償責任을 지는가, 아니면 용선자가 별도로 가입한 P&I 클럽이 補償責任을 지는가의 문제로 귀착된다. 따라서 당해 貨物의 運送人이 누구인지가 먼저 해결되어야만 두 당사자 중 책임있는 상대방에 대해서 貨物損害를 입은 貨主는 賠償請求權을 행사할 수 있을 것이다.<sup>47)</sup>

## 2. 裸備船契約上에서의 責任分擔

裸備船契約(Bareboat Charter)이라고 하는 것은 船舶賃貸借契約이라고도 불리우며,<sup>48)</sup> 선박에 대한 배타적인 支配가 備船期間 중에 船主에게서 備船者에게로 이전되는 契約이다. 이 경우의 備船者는 船舶의 臨時船主로서 船長과 船員을 고용하고 船舶의 運航에 필요한 船用品을 조달하며, 제 3자인 貨主와 運送契約을 체결하는 등 船舶과 관련된 대외거래를 행한다.<sup>49)</sup>

- 4) 1986년에 용선자 클럽이 탄생하여 용선자들의 책임을 담보하고 있으나 여전히 대다수의 용선자들은 전통적인 선주 P&I 클럽을 이용하고 있다.
- 5) P&I 클럽에서는 자기 화물에 대해서는 다른 보험에서 보상받지 못하는 손해를 보상한다 (Newcastle P&I 클럽규칙 제 19조 참조).
- 6) 헤이그 규칙 제 1조에 용선계약에 의해 발행되는 선하증권 또는 이와 유사한 증권에 대해서 그 증권이 운송인과 동 증권 소지인과의 관계를 규율할 때부터 동 규칙을 적용할 수 있다고 규정하고 있기 때문에 용선계약부 선하증권에도 헤이그 규칙을 채택할 수 있다.
- 7) 물론 적하보험자를 통한 청구권의 행사가 이루어지는 것이 보통이다.
- 8) 그러나 명확한 의미는 약간 다르다. 임대차라고 하는 것은 용선된 선박의 점유, 지휘 및 지배가 선주로부터 용선자에게 이전되는 것을 말하고, 나용선은 선주로부터 인도된 선박에 관리 및 운항에 필요한 시설이 없는 것을 말한다.
- 9) 우리상법 제 766조 제 1항은 "선박임차인이 상행위 기타 영리를 목적으로 선박을

裸傭船契約 하에서는 船舶의 이용과 항해에 관련된 업무를 傭船者가 행하기 때문에 이에 따르는 危險은 일반적으로 傭船者가 부담하는 것이 원칙이다. 즉, 船主는 船舶의 支配와 占有를 傭船者에게 이전시켰기 때문에 船舶과 관련된 對人·對物責任을 부담할 위치에 있지 아니하다. 그러나 船主는 경우에 따라서 傭船者가 체결한 契約상의 責任 또는 不法行爲상의 責任에 의해 對物責任을 질 수도 있다. 이와 같은 경우에 船舶을 傭船者에게 引渡할 당시에 기 존재했던 不堪航으로 인한 貨物의 滅失이나 損傷이 초래되었다면 船主가 責任을 져야 한다. *Taylor Brothers Lumber Co. v. Sunset Lighterage Co (The Sundial)* 사건<sup>10)</sup>에서 제 2회 순회재판소는 不堪航이 본선인도 이전에 존재하고 있었기 때문에 傭船者는 본선 즉, 船主로부터 賠償받을 수 있다고 판결했다. 또한 *W.R. Grace & Co. v. Charleston Lighterage & Transfer Co.* 사건<sup>11)</sup>에서도 제 4회 순회재판소는 船舶賃貸借契約에 있어서 本船의 引渡 시에 존재한 不堪航에 의해 貨物의 損害가 초래되었다면 船主에게 責任이 있다고 판결했다.

또한 裸傭船者는 船主와 마찬가지로 責任制限의 權利를 향유할 수 있으며,<sup>12)</sup> 共同海損의 分擔請求權이나 救助料의 請求權을 가진다.<sup>13)</sup>

裸傭船契約下에서 傭船者가 貨主인 경우에는 貨物損害에 대한 責任은 傭船者 자신의 貨物을 자신이 運送하다 발생한 문제로서 傭船者 스스로 부담하는 것이 원칙이다. 그러나 傭船契約의 내용에 따라서 船主가 責任을 질 수도 있으며, 이는 전적으로 傭船契約條項에 따라 결정되어진다 할 것이다. 그런데 이러한 傭船契約條項은 契約自由의 原則에 의해 船主와 傭船者 사이에 자유롭게 결정될 수 있기 때문에 일률적인 기준으로 말하기는 어렵다.

한편, 公衆運送人(Common Carrier)<sup>14)</sup>으로서 제 3자와 運送契約를 체결하는

---

항해에 사용하는 경우에는 그 이용에 관한 사항에는 제 3자에 대하여 선박소유자와 동일한 권리의무가 있다.”라고 정하고 있다.

10) 43 F. 2d 700 (2nd Cir. 1930).

11) 193 F. 2d 539(4th Cir. 1952).

12) 1976년 해사채권책임제한조약(제 1 조 2 항) 하에서는 용선자도 책임제한권을 가진다고 규정하고 있다. 1991년 우리나라 개정 상법(제 750 조 제 1 항)에서도 위 조약의 내용을 수용하여 용선자를 책임제한의 주체권자로 규정하고 있다. 그러나 미국의 경우에는 1976년 해사채권책임제한조약에 비준 또는 가입하고 있지 않으며 1851년 미국의 책임제한법에 따르게 되어있다. 미국의 1851년 책임제한법 하에서는 선주와 나용선자만이 책임제한권을 가지며, 정기용선자 및 항해용선자는 책임제한의 권리를 누리지 못한다.

13) Laoul Colinvaux, *Carver's Carriage by Sea*, 13th ed., 1982, para. 584.

14) 공중운송인은 정기적인 영업을 하면서 물품운송의 거래에 종사하는 자이며, 하주들의 물품운송계약의 청약에 대하여 어떠한 보수를 받고 운송계약의 승낙을 하는

裸傭船者는 運送契約의 當事者로서 貨物損害에 대해 責任을 지는 者이다. 물론 이러한 경우 貨物損害에 대한 責任은 傭船者가 제 3 자에게 발행하여준 傭船契約附船荷證券의 내용에 따라 결정되어진다고 할 수 있다. 그런데 이러한 傭船契約附船荷證券이 至上約款(Clause Paramount)에서 헤이그 규칙이나 헤이그-비스비 규칙을 準據規則으로 삽입하고 있는 경우에는 一般海上船荷證券下에서의 運送人의 責任과 동일한 책임을 진다고 할 수 있다. 일반적으로 裸傭船契約下에서 船長이나 船員의 過失은 傭船者의 過失로 인정되며, 이로 인한 運送貨物에 대한 損傷은 商業過失인 경우에는 傭船者가 賠償責任을 진다. 그러나 이 경우에도 本船의 引渡시에 존재한 不堪航에 의한 運送貨物의 滅失이나 損傷에 대해서는 船主에게 責任이 있다고 할 수 있다.

### 3. 定期傭船契約上에서의 責任分擔

定期傭船(Time Charter)의 경우에 傭船者가 자기 화물을 선적하고 船主로부터 船荷證券을 발급받는 경우에 이러한 船荷證券의 내용이 전체 運送契約의 내용이라고는 볼 수 없으며, 運送貨物의 損傷에 관한 船主의 責任은 傭船契約上 船主로서의 責任과 船荷證券에 의한 運送契約上 運送人으로서의 責任을 동시에 진다고 할 수 있다. 마찬가지로 傭船者는 傭船契約上 傭船者로서, 그리고 船荷證券에 의한 運送契約上 貨主의 자격으로 船主에 대하여 貨物損害에 대한 賠償請求權을 가진다고 할 수 있다.

이와 같이 傭船者가 貨主인 경우에도 船荷證券이 발행되는데 이는 傭船契約書와 船荷證券은 서로 다른 기능을 가지기 때문이다. 즉, 船荷證券은 貨物의 數量과 狀態에 관한 사실을 기재하고 있는 受領證임과 동시에 運送契約의 證據이며 到着港에서 物品을 청구할 수 있는 權利證券의 기능을 가지는데 비해서 傭船契約書는 運送契約의 證據는 되지만 도착항에서 貨物을 청구할 수 있는 權利證券도 아니고 또한 貨物의 수량이나 상태에 대한 기재내용도 없다. 따라서 傭船者가 貨主인 경우에도 도착항에서 물품을 수령할 수 있도록 하기 위해서는 船荷證券이 필요하다. 이러한 경우에 傭船者의 수중에 있는 傭船契約書

---

자로서 성문법의 제한이 없는 한 자기 자신의 계약조건을 제시할 수 있으며, 이러한 계약조건에 합치하고 선박의 공간이 남아 있는 한 누구의 청약에 대해서도 운송계약의 거절을 할 수 없는 운송인을 말한다.

와 船荷證券의 내용이 서로 衝突하는 경우에는 備船契約書가 우선된다. 즉, 이러한 船荷證券은 단지 물품의 受領證으로만 받아들여지며,<sup>15)</sup> 備船契約의 내용에는 영향을 미치지 않는다. *Rodocanachi v. Milburn* 사건<sup>16)</sup>에서 船長의 過失로 인해서 貨物이 滅失되었는데 船長이 서명한 船荷證券上에는 船長의 過失(Negligence of the Master and Crew)이 免責으로 규정되어 있었으나 備船契約書에는 그러한 免責條項이 없었기 때문에 備船契約의 條件에 따라 船主가 그 貨物損害에 대해서 責任진다고 판시한 바 있다. 그러나 備船者에게 船荷證券이 발행되었으나 備船者가 이를 제3자에게 背書讓渡하게 되면 船主와 제3자 사이의 運送契約은 船荷證券의 내용에 따른다. 제3자는 오직 船荷證券에 의해서만 運送契約을 체결하는 것이다. 그러나 여기에는 약간의 法理的인 문제가 있을 수 있다. 동일한 船荷證券이 備船者 자신이 소지하고 있는 경우에는 運送契約의 증거가 되지 못하고 受領證의인 기능을 수행하던 것이 어떻게 제3자에게 讓渡되면 運送契約의 증거가 된다고 할 수 있는가 하는 것이다. 여기에 대해서 Artkin 판사는 *Hain S.S v. Tate & lyle* 사건<sup>17)</sup>에서 船荷證券의 讓渡에 의해서 완전히 새로운 契約이 생성되는 것으로 설명하고 있다. 그런데 1992년 영국의 COGSA 제2조<sup>18)</sup>에서도 船荷證券의 合法的인 소지인에게 그 船荷證券契約의 當事者인 것과 같이 運送契約上의 모든 訴訟의 權利가 이전된다고 규정하고 있다. 이와 같이 일단 船荷證券의 讓渡가 이루어지면 새로운 法律的 效力이 생성되는 것으로 해석하는데는 무리가 없을 것으로 생각된다. 즉, 備船契約附船荷證券이 背書讓渡되면 船主와 被背書人 사이에는 船荷證券이 새로운 運送契約의 證據로 간주된다고 할 수 있다. 또한 *Leduc v. Ward* 사건<sup>19)</sup>에서 背書讓渡된 船荷證券을 소지한 貨主는 讓渡人인 備船者가 離路할 것이라

15) 선하증권이 비록 단순한 수령증일지라도 선하증권의 제시에 대해서 물품의 인도가 이루어지면, 선주와 선하증권의 조건에 따라 인도를 받은 사람 사이에는 계약의 증거가 될 수 있다(S.C. Boyd et al, *Charterparties and Bills of Lading*, Sweet & Maxwell, 1996, Art. 35).

16) (1868) 18 Q.B.D. 67.

17) (1936) 41 C.C. 350 at p. 356: The consignor has not assigned to him the obligations under the charterparty nor, in fact, any obligations of the charterer under the bill of lading, for ex hypothesis there are none. A new contract appears to spring up between the ship and the consignee on the terms of the bill of lading.

18) a person who becomes the lawful holder of a bill of lading shall have transferred to and vested in him all rights of suit under the contract of carriage as if he had been a party to that contract.

19) (1888) 20 Q.B.D. 475.

는 것을 알고 있었을지라도 船荷證券上에는 그러한 내용이 없었기 때문에 離路로 인한 貨物損害에 대해서 船主는 船荷證券의 내용에 따라 貨主에게 損害賠償責任이 있다고 판시되었다.

물론 船荷證券에 傭船契約의 조건이 포함되어 있지 않더라도 船主와 傭船者 사이의 傭船契約를 변화시키지 않는다. 그러나 傭船者와 船主는 傭船者에게 주어지는 船荷證券에서 명시적으로 변화시킨다는 합의를 함으로써 변화시킬 수도 있다.<sup>20)</sup>

한편, 定期傭船을 한 傭船者가 船舶을 일반선(General Ship)으로 운항하면서 제 3의 貨主 앞으로 船荷證券이 발행되는 경우에는 당해 貨物에 대한 運送書類는 船荷證券이 될 것이다. 이와 같이 제 3의 貨主 앞으로 발행된 船荷證券은 船主와 傭船者 사이에서는 단지 物品의 受領證에 지나지 않기 때문에<sup>21)</sup> 船荷證券上에서 貨物에 대한 船主의 責任을 높게 책정한 경우에도 傭船者는 그러한 것을 원용할 수 없다. 이는 船長이 船荷證券上에 서명을 하는 경우에도 船長은 傭船契約 그 자체를 변경시킬 수 있는 權限을 가지지 못하기 때문이다.<sup>22)</sup> 즉, 傭船契約下에서 발행된 船荷證券은 傭船契約書에 영향을 미치지 않는다.

船主는 傭船者가 소지한 船荷證券에는 구속되지 않지만 船荷證券이 제 3자 앞으로 발행되거나 讓渡되어지면 이러한 船荷證券은 貨主와 船主 사이에 契約書類로서의 역할을 하며, 傭船契約의 條項이 船荷證券(계약서)에 편입되지<sup>23)</sup> 않는

20) *Gullischen v. Stewart* (1884) 13 Q.B.D. 317.

21) *Fri* 호 사건(*The Fri*, 154 F. 333, 336-337(2nd Cir. 1907)에서 선하증권은 용선계약서의 조항에 영향을 미치지 않으며, 선주와 용선자 사이의 용선계약의 내용을 변경시키지 않는다고 판결했다.

22) 명시적인 수권이 없는 한 선장은 다음의 권한이 없다. ① 선박의 용선, ② 운송계약의 변경, ③ 용선계약과 다른 선하증권의 발행, ④ 선적되지 않은 물품에 대한 선하증권의 서명, ⑤ 기서명된 선하증권에 나타나 있는 물품에 대한 2차 선하증권에 대한 서명, ⑥ 무입운송의 동의, 선주이외의 자에게 운임지급의 동의, ⑦ 선적된 물품의 상태와 다른 품질의 확인, ⑧ 운임 또는 체선료 클레임의 해결(*S.C. Boyd et al. Charterparties and Bills of Lading*, Sweet & Maxwell, 1996, pp. 51-52). 그러나 용선계약의 당사자는 용선계약 상에서 그것을 변경시키는 명시적인 수권합의를 할 수도 있다. 그리고 그러한 합의는 용선자에게 발행해 주는 선하증권 상에 명시될 수 있다.

23) 용선계약부 선하증권은 용선계약의 일부 또는 전체조건을 편입하고 있는 것이 일반적이다. 이러한 편입조항은 선주들이 용선계약에 정한 내용 이상의 책임을 지지 않기 위해서 편입한다. 편입조항의 효력은 선하증권 상에 기재된 것에 한하여 유효하며, 편입조항은 편입하려고 하는 용선계약의 내용을 적절히 표현한 것이어야 한다. 예를 들면, "Freight and all other conditions as per charter"와 같은 문구가 선하증권 상에 삽입되면, 수하인에 의해서 행해지는 화물의 수령과 양하에 관련된 용선계약의 내용이 편입된 것으로 해석된다. 그리고 "All terms whatsoever of the charterparty"라는 일반적인 문구는 용선계약의 모든 내용을 다 포함한 것이 아니

限, 船主는 제 3 자에 대해서 傭船契約의 내용을 원용할 수 없다.

그러나 이러한 傭船契約附 船荷證券下에서 運送人을 누구로 볼 것인가 하는 문제는 간단치 않다. Schmitthoff 교수는 一般傭船(定期傭船, 航海傭船)의 경우 船荷證券上에 서명하는 船長이 船主의 雇傭人이라는 점을 들어 運送契約의 當事者를 船主로 보고<sup>24)</sup> 運送貨物의 損傷에 대한 클레임을 船主에게 請求해야 한다고 설명하면서, 船主는 이러한 責任을 傭船契約上的 補償條項(Indemnity Clause)에 의해 傭船者에게 이전시킬 수 있다고 설명하고 있다.<sup>25)</sup>

그러나 이것은 원칙적인 문제이고 定期傭船이나 航海傭船에서도 傭船者가 運送人으로 인정되는 경우도 있다. 예를 들면 定期船社가 船隊를 보충하기 위하여 船舶을 定期傭船하여 정기선에 투입하고 자신의 이름으로 船荷證券을 발행하는 경우에는 傭船者가 運送人으로 인정된다고 할 것이다.<sup>26)</sup>

그리고 傭船契約書에 명시적으로 船長은 傭船者를 대리하여 船荷證券에 서명한다는 條項이 포함되어 있는 경우에도 船荷證券의 피배서인이 그러한 傭船契約의 조항을 船荷證券上에서 명백하게 알 수 없는 경우에는 運送契約은 船主와의 契約으로 믿어진다고 L.J. Lopes 판사는 판시하고 있다.<sup>27)28)</sup>

더욱이 선주의 대리인으로서 傭船者가 船荷證券을 발행하면서 船荷證券上에 디마이즈조항(Demise Clause)<sup>29)</sup> 또는 아이덴티티 오브 캐리어(Identity of

---

고, 화물의 선적, 운송, 양륙 및 운임의 지급과 관련된 것이라는 판례(The Garbis (1982) 2 L.R. 283)가 있다. 그리고 편입조항에 의해서 편입되는 용선계약의 내용은 선하증권의 내용과 상충되지 않아야 한다(최재수, 용선계약 하에서 발행되는 선하증권, 해양한국, 1995. 9, p. 104). 따라서 오로지 선하증권 상의 편입조항에 따라서 용선자 이외의 선하증권 소지인은 영향을 받는다고 할 것이다.

24) S.C. Boyd et al, op. cit., Art. 41에서도 같은 취지로 설명하고 있다. 최근 판례로서는 The Rewia (1991) 2 Lloyd's Rep. 325; MB Pyramid Sound N.V. Briese-Schifforts GmbH & Co. Kg(1995) C.L.C. 886이 있다.

25) C.M. Schmitthoff, op. cit., pp. 560~561.

26) The Okehampton(1913), p. 173 : 동 사건에서 상원의 L.J. Hamilton 판사는 이러한 경우에 선주와 운송계약을 체결한 것이 아니라 용선자와 운송계약을 체결한 것이라고 판시했다.

27) Manchester Trust v. Furness, Withy(1895) 2 Q.B. 539.

28) S.C. Boyd et al, Charterparties and Bills of Lading, Sweet & Maxwell, 1996, Art. 28.

29) If the ship is not owned or chartered by demise to the company or line by whom this bill of lading is issued(as may be the case notwithstanding anything which appears to the contrary) the Bill of Lading shall take effect as a contract with the owner or demise charterer as the case may be as principal made through the agency of the said company or line who act as agents only and shall be under no personal liability whatsoever in respect thereof(만약 본 선박이 이 선하증권을 발행한 회사 또는 정기선사에 대하여 소유되거나 선박임대차되지



Carrier)<sup>30)</sup> 조항을 삽입하고 있는 경우에도 누구를 運送人으로 볼 것인가에 대해 세계 모든 法院이 이러한 條項의 유효성을 동일하게 인정하고 있지는 않다.<sup>31)</sup> 영국의 경우에는 이러한 條項을 有效하게 인정하고 있다. *The Berkshire* 사건<sup>32)</sup>에서 Brandon 판사는 이러한 條項은 전혀 이상한 것이 아니라 이러한 條項을 포함하고 있는 船荷證券은 보통의 船荷證券이라고 하여 본 條項의 삽입을 유효한 것으로 인정하였다.<sup>33)</sup> 그러나 미국은 이러한 條項은 責任을 다른 사람에게 이전시키기 위한 것으로서 公序良俗(Public Policy)에 違背된다는 이유로 인정하지 않고 있다.<sup>34)</sup>

따라서 運送人の 決定問題는 일률적인 원칙을 적용할 수 없으며, 개개 사안에 따라서 결정되어야 할 문제이다.

定期備船의 목적은 特定船舶에 의한 물품의 運送人으로서의 義務를 일정기간에 걸쳐 分擔하는데 있다고 볼 수 있기 때문에 運送途中에 발생한 貨物의 滅失이나 損傷에 대한 責任도 分擔한다고 할 수 있다. 일반적으로 貨物損害에 대한 최종적인 責任을 分擔하는 問題는 누가 당해 義務의 이행을 담당하고 있는가에 따라서 결정된다. 일반적으로 貨物의 船積이나 積付 또는 揚荷에서 발생하는 損害는 備船者가 그 責任을 부담한다. 물론 船員이나 船長의 過失이 있는 경우에도 마찬가지다.<sup>35)</sup> 그러나 貨物의 損害가 船舶의 堪航能力 缺如에 의한 경우에는 船主의 責任이다. 따라서 船舶이 불안정한 狀態에서 船長이 船舶을 발항한 결과 그러한 不堪航이 원인이 되어 備船者가 행한 甲板積貨物이 甲

---

않은 경우에(이에 반하는 것으로 보이는 어떠한 것이 있는 경우에도 불구하고), 선하증권은 선주 또는 선박임차인과의 계약으로서 효력을 가지며 대리인으로서 행동하는 위 회사 또는 정기선사는 그 점에 있어서 아무런 책임을 지지 않는다).

30) The contract evidenced by this bill of lading is between the Merchant and the owner of the vessel named herein and it is, therefore, agreed that the said shipowner alone shall be liable for any damage or loss due to any breach or non-performance of any obligation arising out of the contract of Carriage(이 선하증권에 의해 증명되는 계약은 상인과 선주 사이의 계약이고, 선주만이 운송계약으로부터 생기는 손상이나 멸실에 대해서 책임을 진다).

31) S. Poland and T. Rooth, *Gard Handbook on P & I Insurance, Gard*, 1996, p. 105.

32) (1974) 1 Lloyd's Rep. 185.

33) M. Wilford et al, *Time Charters, LLP.*, 1989, p. 267.

34) *ibid.*, p. 281.

35) *Clyde Commercial S.S., Ltd. v. United States Shipping Co.(The Santona)*; 152 F. 516, 518(S.D.N.Y. 1907) 사건에서 휴(Charles. M. Hough) 판사는 "본선은 선주의 선박이고 선장 및 선원은 선박의 운항이나 관리에 대해서는 선주의 사용인이고, 화물의 인수 및 인도에 관해서는 선장 및 선원은 용선자의 사용인이다."라고 판결했다.

板流失(Washing Overboard)되는 경우에도 船主에게 責任이 있다고 할 것이다. 貨物의 積付가 원칙적으로 傭船者의 義務이기는 하지만 積付過程에서 船長이나 一等航海士가 개입하는 경우에도 그 介入行爲가 船舶의 堪航성과 관련이 없는 단순한 積付 自體에 관한 행위라면 이때 船長이나 一等航海士의 介入行爲는 傭船者의 代理人으로 취한 行爲가 되며, 堪航성과 관련이 있는, 예를 들면 通風성의 확보를 위한 조치 등에 대한 介入行爲는 船長의 代理人으로서 취한 行爲가 된다. 따라서 그로 인한 貨物의 損害에 대해서는 船長이 責任을 진다. 영국의 한 판례<sup>36)</sup>에서 Sumner 경은 “不良積付는 본선의 안정성을 威脅하고 나아가 不堪航에 연결되는 경우도 있으나, 不良積付에 의해 損傷을 입은 貨物 이외에 다른 아무런 영향을 초래하지 않은 경우에는 단순한 不良積付에 지나지 않는다.”고 판시하고 있다.

대표적인 定期傭船契約書式인 1993년 NYPE 傭船契約書 제 8 조에는 “... The master shall be conversant with the English language and (although appointed by the owners) shall be under the orders and directions of the charterers as regards employment and agency : and charterers shall perform all cargo handling, including but not limited to loading, stowing, trimming, lashing, securing, dunnaging, unlashng, discharging and tallying at their risk and expense under the supervision of the Master.” 이라는 규정이 있다. 즉, 船長은 비록 船主에 의해 선임되었다고 하여도 傭船者의 雇傭人 또는 代理人으로서 傭船者의 指揮·命令 하에 있으며, 傭船者는 船長의 監督下에 貨物을 積載하고 積付하는 등 貨物의 取扱을 실행한다고 규정함으로써 船長과 傭船者의 地位가 다소 混沌되어 있어 해석상에 어려움이 있을 수 있다. 이와 관련하여 *Canadian Transport Co. v. Court Line Ltd.* 사건<sup>37)</sup>에서 Artkin 경은 “積付에 대한 船長의 指揮·監督은 어떠한 경우에도 정당하며, 船長은 항상 本船이 不堪航狀態에 빠지는 것을 방지해야 한다. 만약에 積付의 방법이 船主의 責任을 초래할 수도 있다고 의심되는 경우에 船長은 개입할 수 있다. 積付不良이 船長의 命令에 의해서 발생했다든지 또는 傭船者 자신이 積付方法을 선택했다면 損害가 발생하지 않았을 것이라는 것을 傭船者가 입증할 수 있으면 傭船者는 책임을 면할 수 있다. 그러나 船長의 指揮監督權의 留保가 傭船者의 積付에

36) (1924) A.C. 522, 561~562.

37) (1940) A.C. 934.

대한 責任을 면제하지 않는다.”고 판시하여 그 취지를 명확히 하고 있다.<sup>38)</sup>

#### 4. 航海備船契約上에서의 責任分擔

航海備船契約은 船舶의 貨貸借契約과는 성질을 달리하며 오히려 일반적인 海上貨物運送契約에 지나지 않는다. 이러한 航海備船契約의 경우에도 定期備船契約에서와 마찬가지로 航海備船者가 自己貨物을 運送하는 경우와 제 3자와 별도의 運送契約을 통하여 運送을 하는 경우 등으로 나누어 볼 때, 定期備船契約에서와 동일한 논리로 설명될 수 있다.

일반적으로 航海備船契約에 있어서 船主는 運送貨物의 적절한 積入과 積付 및 揚荷를 행하며, 航海備船에서 船長은 이러한 업무를 행하는 船主의 代理人이다. 그러나 備船契約의 條件에 따라 이러한 업무를 備船者가 부담하는 경우도 있을 수 있다. 즉, 貨物의 積付나 積入을 위한 船內荷役人夫(Stevedore)를 備船者가 任命 또는 手配하고 그 費用을 負擔하는 것으로 정하는 경우에는 備船者가 積付의 責任을 부담하며, 이러한 경우 船內荷役人夫는 備船者의 代理人이라고 할 것이다.<sup>39)</sup> 그러나 船內荷役人夫를 備船者가 任命하고 그 費用을 船主가 부담하는 경우에는 船內荷役人夫는 船主의 代理人이며 그러한 作業에 대해서 船主가 責任을 진다고 할 것이다.<sup>40)</sup>

따라서 航海備船契約下에서 貨物의 積付에 대한 責任은 定期備船契約下에서와 마찬가지로 積付 및 揚荷의 義務가 어느 當事者에게 부과되어 있는가를 備船契約의 조건에 따라서 판단하여 결정할 문제이다.

대표적인 航海備船契約書式인 Gencon 契約書式에는 船主의 費用負擔없이 積付·積入되는 條件인 FIO<sup>41)</sup> 條件이 追加約款으로 삽입되어 있기 때문에 船主는 그러한 責任으로부터 免責되어 있다.

38) 이에 앞서 미국의 판례 *Oxford Paper Co. v. Nadarholm*, 282 U.S. 681 (1931)에서도 이와 일치된 판결을 내리고 있다.

39) *Brys & Gylsen Ltd v. J. & J. Drysdale & Co.* (1920) 4 Lloyd's List L.R. 24 (K.B.).

40) *Harris v. Best, Ryley & Co.*, 7 Aspinall' Maritime Rep. 272(C.A.) 1892.

41) Free In and Out.

## 5. Inter - Club NYPE 協定上에서의 責任分擔

현실적으로 貨物損害에 대한 船主와 傭船者 사이에 責任을 확정하기 위해서 많은 시간과 노력이 소비되고 분쟁이 빈발하자 이러한 분쟁을 방지하고 해결 절차를 간소화하기 위해서 세계 주요 P&I 클럽의 그룹인 국제그룹(International Group)은 인터클럽엔와이피이 협정(Inter-Club NYPE Agreement)<sup>42)</sup>을 체결하여 船主와 傭船者間에 責任을 分擔할 수 있도록 하고 있다. 이 協定은 傭船契約이 定期傭船契約書式 중 널리 사용되고 있는 뉴욕프로듀스서식(New York Produce Exchange Form)<sup>43)</sup>에 의하여 이루어진 경우에 船主와 傭船者間에 責任分擔을 규정하고 있다. 그러나 이것은 어디까지나 클럽들간의 합의이며, 船主와 傭船者 사이의 합의는 아니다. 따라서 클럽은 船主와 傭船者들에게 이것을 적용하도록 강제할 수는 없으며, 단지 시간과 비용의 절약을 위해서 추천할 수 있을 뿐이다. 그리고 이 協定은 제 3자의 클레임에 대해서만 적용되면 傭船者가 貨主인 경우에 傭船者와 船主 사이의 責任分擔問題에는 적용되지 않는다.<sup>44)</sup> 따라서 NYPE 용선계약서 하에서 船荷證券이 발행되어 제 3자에게 背書讓渡된 경우에 그러한 船荷證券下에서 발생하는 貨物損害 賠償責任에 대해서 적용할 수 있다. NYPE 정기용선계약서식 하에서 船主와 傭船者 사이의 責任分擔을 둘러싸고 많은 紛爭이 발생하고 있지만,<sup>45)</sup> 이 協定에 의해 소송으로 발전하는 건수는 현저하게 줄고 있다.<sup>46)</sup>

그리고 이 協定은 船主 또는 傭船者가 제 3자 船荷證券所持人에게 선지급한

42) 1970년 2월 20일에 발효한 협정으로 1984년, 그리고 1996년 9월에 재개정되었다. 협정은 서문과 5개 조항으로 구성되어 있으며, 제 1조에 협정의 적용과 해석(Application and Interpretation of the Agreement), 제 2조에 화물 클레임의 할당(Apportionment of Cargo Claims), 제 3조에 협정의 확장(Extension of Agreement), 제 4조에 유예기간(Duration), 제 5조에 발효(Operation)를 규정하고 있다.

43) 뉴욕 프로듀스 서식은 Baltimore Form과 더불어 가장 많이 이용되고 있는 정기용선 계약서식이며, 1913년에 제정되고 1946년과 1981년, 1993년에 개정되었다. Paramount Clause에서 USCOGSA 1936을 채택하고 있다. NYPE 93 제 27조에는 클럽 간 NYPE 협정에 따라서 화물손해배상이 이루어진다는 조항을 포함하고 있다.

44) S.J. Hazelwood, *P & I Clubs - Law and Practice*, 2nd ed., LLP, 1994, p. 187.

45) *Nippon Yusen Kaisha v. Pacific Nevegacion S.A.*(1980) 2 Lloyd's Rep. 245; *The Khan Zephyr*(1982) 1 Lloyd's Rep. 73; *The Strathnewton*(1982) 2 Lloyd's Rep. 296(1983) 1 Lloyd's Rep. 219(C.A.); *The Benlawers*(1989) 2 Lloyd's Rep. 51.; *The Holstencruiser*(1991) 2 Lloyd's Rep. 378.

46) S.J. Hazelwood, *op. cit.*, p. 187.

貨物損害賠償請求金の 分擔에 적용되어진다. 이 경우 제 3자 船荷證券은 헤이그 또는 헤이그-비스비 규칙을 準據하고 있어야 하며, 이 규칙 상의 責任을 초과하는 부분에 대해서는 적용되지 않는다. 뿐만 아니라 이러한 船荷證券은 傭船契約의 내용과 일치해야 한다. 따라서 傭船契約에서 정한 船主의 責任보다 무거운 책임을 부과하고 있는 船荷證券이나 明白하게 傭船契約과 불일치하는 船荷證券에는 적용될 수 없다.<sup>47)</sup> 협정 상 규정하고 있는 責任分擔內容은 다음과 같다.

(1) 不堪航性에 대한 責任分擔

堪航性の 유지· 확보의무는 전적으로 船主의 默示擔保이기 때문에 不堪航性에 기인한 貨物の 滅失이나 損傷에 대해서는 100% 船主가 부담한다. 따라서 이러한 경우에는 船主가 가입한 P&I 클럽에서 補償한다.

(2) 積載不良(bad stowage) 및 取扱不良에 대한 責任分擔

積載不良이나 取扱不良은 商業過失에 해당하는 것으로 傭船者の 責任事項이다. 따라서 傭船者가 100% 責任을 부담하며, 傭船者가 가입한 P&I 保險에서 補償해야한다.

(3) 不足引渡(拔貨 포함)에 대한 責任分擔

貨物の 不足引渡나 拔貨(pilferage) 및 超過引渡(overcarriage)와 凝縮(condensation)에 의한 貨物の 滅失이나 損傷에 대해서는 船主의 代理人으로서 船長의 監督責任을 船主에게 賦課하여 船主와 傭船者間에 責任分擔을 50:50으로 규정하고 있다. 그러나 不足引渡나 超過引渡(overcarriage)가 船主의 雇傭人이나 代理人에 의해 발생했다는 확실한 證據가 있는 경우에는 船主가 100% 부담하며, 傭船者에 의해서 발생했다는 것이 확실한 경우에는 傭船者가 100% 부담한다. 또한, 만약에 拔貨가 船主의 使用人인 船內荷役人夫에 의해서 발생했다면 船主가 100% 책임을 져야 하며, 凝縮에 의한 損失의 경우도 積載不良에 의한 것이라면 傭船者가 100% 責任을 부담해야 하고 換氣의 不適切에 의한

47) *ibid.*, p. 188.

것이면 船主가 100% 부담해야 한다.

그러나 이러한 協定의 내용은 傭船契約書의 중대한 수정이 없는 경우에 적용되며, 만약에 NYPE 용선계약서 상의 제 26 조<sup>48)</sup>에 貨物 클레임(cargo claims)을 船主가 책임진다고 하는 문언을 추가하면 貨物에 대한 모든 클레임을 船主가 부담하게 된다. 마찬가지로 동 계약서 제 8 조<sup>49)</sup> 상에 “and responsibility”라는 문구를 추가함으로써 積載不良 및 取扱不良에 기인한 貨物 클레임의 50%를 船主가 부담하게 된다.<sup>50)</sup>

### Ⅲ. 船主 및 傭船者의 責任에 대한 P & I 保險擔保

지금까지 살펴본 船主 및 傭船者들의 貨物에 대한 損害賠償責任은 船主 P & I 클럽에서 擔保해 주고 있다. 船主 또는 裸傭船者의 경우에는 運送契約의 違反에 따른 債務不履行責任 또는 不法行爲責任에 대해서 기존의 헤이그 규칙이나 헤이그-비스비 규칙 상의 責任限度를 넘지 않는 範圍 내에서 無限擔保<sup>51)</sup>에 가까운 擔保가 제공되지만, 定期傭船者나 航海傭船者의 경우는 定額保險料 기준으로 加入하기 때문에 擔保限度에 制限을 받는다.<sup>52)</sup> 따라서 필요한 경우에 이러한 擔保限度를 넘어서는 責任에 대해서는 一般商業保險市場에서 별도의

48) 제 26 조 : 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, (cargo claims) and all other matters, same as when trading for their own account.

49) 제 8 조 : “ ... The master shall be conversant with the English language and (although appointed by the owners) shall be under the orders and directions of the charterers as regards employment and agency : and charterers shall perform all cargo handling, including but not limited to loading, stowing, trimming, lashing, securing, dunnaging, unlashng, discharging and tallying at their risk and expense under the supervision (and responsibility) of the Master.”

50) C. Hill, *op. cit.*, p. 94.

51) 클럽의 무한담보를 위한 재보험체계는 원수클럽 담보(\$5,000,000)를 초과하는 경우, 1차 국제그룹 풀보유(\$25,000,000), 2차 일반상업시장 재보험(\$1,500,000,000), 이를 초과하는 경우에 Catastrophe Contribution을 각 클럽은 부담해야 한다. 이를 Overspill 클레임이라고 하고, 이론적으로 이에 대응하지 못하는 클럽은 도산하게 된다. 그러나 1995년 12월에 이러한 Overspill 클레임에 대한 한도를 설정하여 무한담보의 원칙이 무너졌다. 그 한도는 총가입선박의 1976년 해사채권책임제한금액의 20%로 결정되었다(Simon Poland, *op. cit.*, p. 688).

52) Gard 클럽의 경우 1996년말 현재, 용선자로서 가입하면 3억불 또는 선주로서의 책임제한금액 중 적은 금액으로 제한된다.

擔保를 확보해야 할 것이다.

본래 P & I 클럽은 船主들을 위한 相互保險組合으로서 備船者들의 이익을 보호하기에는 적절하지 못한 부분들이 있다. 즉, 제 3자에 대한 船主들의 責任과 備船者들의 責任이 다를 수 있기 때문이다. 備船者들은 기존의 P & I 클럽에서 擔保되지 않는 危險에 대해서는 一般保險市場에서 擔保를 구해야 하기 때문에 각 경우에 있어서 추가적인 危險이 있는지를 신중하게 검토해야 한다. 備船者들의 責任을 擔保하기 위하여 특별히 용선자 클럽<sup>53)</sup>이 존재하지만 대부분의 備船者들은 전통적인 船主 P & I 클럽을 이용하고 있다.<sup>54)</sup> P & I 클럽에 가입하는 備船者는 相互保險基準 또는 特約條件으로 가입할 수 있으며, 일단 擔保가 확보되면 클럽의 同意없이 제 3자에게 讓渡할 수 없다.

備船者로서 船主 P & I 保險의 會員은 통상 裸備船者 또는 定期備船者 및 航海備船者 모두가 될 수 있다.<sup>55)56)</sup> 船員을 고용하거나 선용품을 공급하는 裸備船者는 船舶의 賃借人으로서 일반적으로 P & I 보험에서는 船舶의 운운자로 간주되며, 비록 船舶이 실제로 자기 소유가 아니더라도 船主에게 적용되는 클럽규칙이 동일하게 적용된다.<sup>57)</sup> 따라서 裸備船者는 보통의 船主會員에게 적용 가능한 일반적인 조건 하에서 船主와 동일한 조건으로 擔保되어진다.<sup>58)</sup>

裸備船契約이 체결되는 경우의 備船者는 備船契約의 정확한 내용을 클럽에 알려주어야 하며, 이것은 가입조건의 검토에 참고가 되어진다.

裸備船者가 아닌 定期備船者나 航海備船者의 경우에는 일반적으로 별도의 特約條件으로 擔保되어진다. 이러한 特約內容은 클럽에 따라서 內容이 약간씩 차이를 보이고 있으며,<sup>59)</sup> 일반적인 경우에 定期備船者나 航海備船者는 定額保

53) The Charterer's Mutual Assurance Association Ltd.가 1986년 1월 설립되었다. 용선자클럽에는 나용선자는 일반적으로 가입하지 않으며, 정기용선자 및 항해용선자가 주로 가입한다. 용선자클럽이 제공하는 담보의 내용은 소송비용, 제 3자에 대한 법적배상책임, 충돌과 같은 불법행위책임을 담보한다.

54) S.J. Hazelwood, *P & I Clubs Law and Practice*, 2nd ed., LLP, 1994., p. 112.

55) S. Poland and T. Rooth, *Gard Handbook on P & I Insurance*, Assuranceforeningen Gard, 1996, p. 49.

56) 1996년 일본 P & I 클럽규칙에서는 용선자에 대해서 특약으로 선주에 대한 담보 내용과 동일한 담보를 제공하는 것으로 규정하고, 또한 담보한도는 별도로 합의한 금액으로 한다고 규정하고 있다. 1996년 Newcastle P & I 클럽 규칙(19)에서도 특약(special cover)으로 정기용선자에게 동일한 담보를 제공하는 것으로 규정하고 있다.

57) S.J. Hazelwood, *op. cit.*, p. 107.

58) 미국의 판례에서 나용선자는 임시선주(pro hac vice)로서 P & I 보험증권에 의해서 담보된다고 판시하고 있다(*Logistics v. Mutual Marine*, 462 F. Supp. 486 ; (1981) A.M.C. 1154(E. D. La)).

險料(Fixed Premium) 基準으로 加入한다.<sup>60)</sup> 傭船者는 船主와 다른 클럽에 별도로 會員이 될 수도 있고 선주와 같은 클럽의 별도의 會員이 될 수도 있으며, 동일한 클럽에 가족협정(Family Arrangement)<sup>61)</sup> 하에서 합동으로 가입할 수도 있다.

클럽에 가입하는 被保險者는 반드시 선박에 대한 어떠한 利害關係를 가져야 하며, P & I 保險의 擔保는 그러한 利害關係와 관련된 것까지로 制限된다.<sup>62)</sup> 또한 傭船者에 대한 保險擔保는 일반적으로 船主에 대한 保險擔保 보다 내용이 상당히 제한적일 수 밖에 없다. 즉, 裸傭船者를 제외한 一般傭船者는 船員送還費用, 檢疫費用, 船員의 死傷에 대한 費用, 難破物除去費用 등의 擔保는 필요치 않다. 傭船者는 주로 貨物의 損失로부터 발생하는 責任, 人命의 死傷, 衝突損害와 고정물이나 부유물에 입힌 損害로부터 발생하는 責任에 관심이 있다. 傭船者의 責任範圍는 個別傭船契約書條件에 따르기 때문에 傭船者의 P & I 保險擔保의 範圍는 그의 요구조건과 클럽이 가입시에 부과한 조건의 制限에 따라서 변경된다.

定期傭船契約書에는 일반적으로 利益條項(Benefit Clause)<sup>63)</sup> 즉, 船主가 가지는 P & I 保險상의 혜택을 傭船者에게 부여한다는 내용을 포함하고 있다. 그런데 이러한 利益條項은 P & I 클럽의 讓渡禁止規則<sup>64)</sup>과 衝突이 발생한다. 1940년 *Court Line Ltd. v. Canadian Transport Company Ltd.* 사건<sup>65)</sup>에서 그러한 條項은 클럽규칙에 반하기 때문에 클럽의 사전동의를 득하지 않고는 효력을 가질 수 없는 것으로 영국의 항소법원과 상원에서 판결을 내렸다.

그리고 대개의 P & I 클럽 규칙은 責任制限條項(Limitation of Liability Clause)<sup>66)</sup>을 포함하고 있다. 즉, 會員은 法에 따라서 그들의 責任을 制限할 수 있는

59) Newcastle P & I 규칙에서는 정기용선자에 대해서 선주책임과 동일한 담보를 제공하면서 선체에 대한 손상을 담보하는 것으로 하고 있으며, 일본 P & I 클럽에서는 용선자의 법률 상의 배상책임과 비용을 특별한 합의 하에 담보한다고 규정하고 있다.

60) 그러나 상호보험기준으로 클럽에 가입하는 것을 금지하는 정관이나 규칙은 없다.

61) Joint Member로 동일한 클럽에 가입할 수 있다.

62) R.W. Palmer, "Liability 'as Owner of the Vessel Named Herein' : Coverage of Liability of Non-Owners", *Tulane Law Review*, 1969., p. 483.

63) Owners to give time-charterers the benefit of their protection and indemnity club insurance as far as club rules allow...

64) London Club Rule 25, New Castle P & I Club Rule 43 등에서 클럽에 의해 제공되는 보험이나 그에 수반되는 여하한 보험 상의 혜택도 클럽의 서면동의없이 양도될 수 없다고 규정하고 있다.

65) (1940) 67 Ll. L. Rep. 161 ; (1940) A.C. 934.



권리를 가지며, 클럽의 補償限度는 그러한 責任制限額까지로 限定된다. 그런데 미국의 責任制限法下에서 定期傭船者 및 航海傭船者는 그들의 責任을 制限할 權利를 갖지 못한다. 따라서 이러한 責任制限條項을 포함하고 있는 경우에 責任制限額을 초과하는 責任에 대해서 定期傭船者와 航海傭船者는 一般保險市場에서 追加擔保를 확보해야 한다.

한편, 船主 P&I 클럽에 가입한 傭船者에게 제공되지 않는 대표적인 責任의 하나는 良好한 상태로 船舶을 인도해 주어야 할 傭船者의 義務이다.<sup>67)</sup> 즉, 傭船者의 船主에 대한 責任으로써 선체나 장비, 속구 등의 滅失이나 損傷에 대한 責任은 P&I 클럽에서 擔保되지 않는다.<sup>68)</sup> 船主 P&I 클럽에 가입한 傭船者에 대해서는 傭船者의 責任이 加入船舶自體와 관련이 있기 때문에 船舶損傷으로 인한 船主에 대한 傭船者의 責任은 擔保될 수가 없으며, 이러한 것은 전통적인 保險市場에서 補償될 수 있다. 이러한 형태의 危險을 擔保하기 위해서 船主클럽에 가입한 傭船者들은 船體保險을 가입하는 것이 일반적이며, 船主와 공동명의로 被保險者가 될 수도 있다. 대개의 클럽에서는 그러한 船體保險을 傭船者의 代리인으로서 會員에 대한 서비스차원에서 補償을 대행해주는 것이 일반적이다.

또한 P&I 클럽에서는 傭船契約 詐欺와 관련된 危險을 擔保하지 않는다. 예를 들면 傭船者가 제 3의 貨主로부터 運賃을 취득한 후 傭船料를 지불하지 않고 破産해 버리는 경우 船主는 傭船料를 취득할 수 없으나 P&I 클럽에서 補償받을 수 없으며 스스로 負擔해야 한다. 그리고 傭船者의 경우에는 船主의 破産에 따르는 危險을 P&I 클럽에서 擔保받을 수 없다. 종종 船主는 중간기항장에서 사전에 公모한 채권자가 선박을 押留하게 되면 傭船者는 船舶을 이용할 수 없게 된다.

66) 1996년 Gard Rule 51 : Where the member or a co-assured is entitled to limit his liability pursuant to any rule of law, the maximum recovery under a P&I entry is the amount to which the member or co-assured may limit his liability.

67) 그러나 이것은 용선자 클럽으로부터 이 담보를 제공받을 수 있다. 또한 클럽에 따라서 특약으로 담보할 수도 있다 ; Gard 클럽에서는 특약으로 가입선박에 대한 담보를 제공한다고 규정하고 있다(Gard 클럽규칙 제 63 조).

68) S.J. Hazelwood, *op. cit.*, p. 113.

#### IV. 結 論

지금까지 傭船契約形態別로 船主와 傭船者의 責任에 대해서 살펴보고 그러한 責任의 P & I 保險擔保 與否를 검토해 보았다.

이를 要約하면 裸傭船契約下에서 傭船者가 貨主인 경우에는 傭船契約書가 당해 貨物에 대한 運送契約書가 되고, 運送貨物의 損害賠償責任은 運送人인 傭船者 자신의 責任下에 놓이게 된다. 다만 선박의 인도 당시에 존재한 不堪航에 따라서 船主가 責任을 질 수도 있다. 傭船者가 貨主가 아닌 경우에는 傭船者가 발행한 船荷證券이 運送契約書가 되고, 傭船者가 運送人으로서 貨主에 대해서 전적으로 貨物損害賠償責任을 부담하고, 船主와 傭船者 사이의 責任分擔은 傭船契約의 조건에 따른다.

定期傭船契約이나 航海傭船契約下에서는 傭船者가 貨主인 경우에 당해 貨物에 대한 運送契約書는 傭船契約書와 船荷證券 모두가 참조되며, 運送人은 船主가 된다. 그러나 이 경우에 船荷證券은 결코 傭船契約의 내용을 변경시킬 수 없는 단순한 物品의 受領證的인 기능을 하지만,<sup>69)</sup> 제 3자에게 背書讓渡되는 경우에 運送人인 船主와 제 3자인 貨主 사이에는 유효한 運送契約의 證據가 된다는데 유의할 필요가 있다. 傭船者가 貨主가 아닌 경우에는 제 3자 앞으로 발행된 船荷證券이 당해 貨物의 運送契約書가 되겠지만<sup>70)</sup> 運送人을 누구로 보느냐 하는 문제는 개별 사안에 따라서 결정되어야 할 문제다. 원칙적으로는 船荷證券上에 서명을 할 권리가 있는 船長이 船主의 代理人이라는 관점에서 船主가 運送人으로 간주될 수 있겠지만 定期傭船者나 航海傭船者가 運送人으로 認定하는 판례도 다수 있음을 상기해야 한다.

이러한 船主와 傭船者의 貨物損害 賠償責任에 대해서 船主 P & I 보험에서 擔保를 제공하지만 傭船者로 加入(Charterers' Entry)하는 定期傭船者나 航海傭船者는 擔保範圍가 制限되며, 이러한 限度를 넘는 責任에 대해서는 별도의 擔保를 一般保險市場에서 확보해야 한다. 그리고 대부분의 P & I 클럽은 제정

69) 용선자의 대리인 앞으로 발행되는 경우에도 마찬가지다.

70) 제 3자 앞으로 발행된 선하증권이 다시 용선자에게 배서양도되면 이러한 선하증권은 단순한 물품의 수령증이 된다. 즉, 용선계약이 우선한다.

법에 따라서 船主나 備船者들의 責任을 制限할 수 있는 責任制限額까지 擔保를 限定하고 있다. 그런데 定期備船者나 航海備船者의 경우, 美國法下에서는 그들의 責任을 制限할 수 없기 때문에 責任制限額을 초과하는 責任에 대해서도 一般保險市場에서 追加擔保를 확보해야 한다는 어려움이 있다. 그리고 定期備船契約書式에 일반적으로 삽입되어 있는 利益條項(Benefit Clause)의 경우 P & I 클럽 규칙의 讓渡禁止規則과 衝突이 발생되기 때문에 사전에 클럽의 허가를 득해야 한다는 데 유의해야 한다.

貨物을 備船運送하는 貨主는 이와 같은 사실을 충분히 인식하여 運送貨物에 損害 발생시 적절히 대처할 수 있기를 기대한다.

#### 參 考 文 獻

- Schmitthoff, C.M., *Export Trade*, Stevens & Sons, London, 1990.  
 Tetly, W., *Marine Cargo Claims*, 3rd ed., International Shipping Pub., 1988.  
 Colinvaux, Laoul, *Carver's Carriage by Sea*, 13th ed., 1982.  
 Poland, S. and Rooth, T., *Gard Handbook on P&I Insurance*, Gard Club, 1996.  
 Boyd, S.C. et al, *Charterparties and Bills of Lading*, Sweet & Maxwell, 1996.  
 Wilford, M. et al, *Time Charters*, LLP, 1989.  
 Hazelwood, S.J., *P&I Clubs Law and Practice*, 2nd ed., LLP, 1994.  
 Palmer, R.W., "Liability 'as Owner of the Vessel Named Herein': Coverage of Liability of Non-Owners", *Tulane Law Review*, 1969.