

정기용선계약에서 갑판적재화물 손해에 대한 책임에 관한 연구 - Socol 3호 판결을 중심으로 -

이 원 정* · 김 태 우**

*덕성여자대학교 국제통상학과 · **유한대학 유통물류학과

A Study on the Liability for the loss of deck cargo under a time charter

- Focused on the decision in the Socol 3 -

Won-Jeong Lee* · Tae-Yoo Kim**

*Department of International Trade, Duksung Women's University

**Department of Distribution Management, Yuhan University

Abstract

It could be debated that the owners were indemnified from the charterers even in respect of the loss of deck cargo caused by the negligence on the part of the owners' servants by a clause 13(b) of NYPE(1993) form, where NYPE(1993) incorporated the Hague/Visby Rules by a paramount clause and did not contained an on deck statement to state or identify what or how much deck cargo was being carried, however the relevant bills of lading all had such statement. The socol 3 of U.K. is a very helpful decision on (1) an on deck statement in bill of lading was sufficient to exclude application of the Hague/Visby Rules to the carriage of deck cargo, as a result, the clause 13(b) should not be null and void by the clause 3(8) of the Hague/Visby Rules (3) the clause 13(b) could not protect the owners from the loss and/or liability caused by negligence and/or breach of the obligation of seaworthiness on the part of the owners, their servants and agents. Therefore, the purpose of this study is to critically analyze the decision in the socol 3, and provide the decision's practical implications in order to prevent legal disputes as to the on deck carriage between the owners and the charterers.

Keyword : Time Charter, Deck Cargo, The Socol 3, NYPE, Hague/Visby Rules

1. 문제의 제기

정기용선계약은 용선자가 선박의 전부를 용선기간 및 기타 조건을 정하여 선주로부터 빌리고 그 대가로 용선료를 지급하는 선박사용계약으로서, 용선자가 확보한 선박을 통해 화주와 전형적인 화물운송계약인 항해용선계약을 체결하여 운임을 취득하거나, 제3자에

게 다시 정기용선을 주어 시세차익을 얻으려는 목적에서 이용된다. 한편 우리나라 상법 제842조에서 정기용선계약이란 선주가 용선자에게 선원이 승무하고 항해장비를 갖춘 선박을 일정 기간 동안 항해에 사용하게 할 것을 약정하고, 용선자가 이에 대하여 기간을 정한 용선료를 지급하기로 약정함으로써 그 효력이 생기는 계약이라고 정의하고 있다.

† 교신저자: 김태우, 경기도 부천시 소사구 괴안동 185-34 유한대학 유통물류학과

M · P: 010-6339-6494, E-mail: ktw5533@yuhan.ac.kr

2012년 1월 20일 접수; 2012년 3월 5일 수정본 접수; 2012년 3월 5일 게재확정

갑판적재화물(deck cargo 또는 on deck cargo)이란 선박의 갑판에 적재된 화물로서, 화물이 선박의 구조물에 의해 완벽하게 보호되는 선창적재화물(under deck cargo)에 상대적인 개념이다. 갑판적재운송은 선창적재운송과 비교하여 항해 도중에 화물이 풍파에 노출되기 쉬워 손해발생위험이 상당히 높기 때문에 다수 국가의 법률에서 금지되어 왔다. 그러나 운송인이 갑판적재할 수 있다는 당사자의 특약이 있거나, 풍파에 노출되어도 특별한 문제가 없는 원목이나 컨테이너는 갑판적재운송이 관행이 되어 왔다.

정기용선 선박의 갑판에 화물이 적재되어 항해 도중 손해가 발생된 경우 선하증권의 소지인에 대하여 선주와 용선자 중에서 책임소재는 오랫동안 논쟁이 되어 왔다. 특히 지상약관(Paramount Clause)에 의해 헤이그/비스비규칙을 편입한 표준정기용선계약서식 NYPE (New York Produce Exchange, 1993)에는 물품이 갑판적재되었다는 갑판적재표시가 기재되지 않았으나, 추후 발행된 선하증권에는 그러한 표시가 기재된 사안에서, 갑판적재운송으로 발생한 모든 손해와 책임에 대해 선주는 용선자로부터 보상받는다라는 취지로 기재된 NYPE(1993) 제13조 (b)항상 보상약관의 효력과 적용범위가 문제되어져 왔는데, 최근 영국의 Socol 3호 사건에서 이 문제에 대한 판결이 내려졌다. 대다수의 정기용선계약은 영국법이 준거법으로 지정된 NYPE (1993)를 토대로 체결된다는 실무관행을 고려할 때, Socol 3호 판결에 명확한 이해와 실무상 적용은 매우 중요하다.

본 논문의 목적은 갑판적재화물의 손해와 관련하여 정기용선계약 하에서 선주와 용선자간의 책임배분의 문제를 다루고 있는 2010년 영국 지방법원의 Socol 3호 판결을 평석하고, 선주와 용선자간의 분쟁예방의 차원에서 판결의 실무적 시사점을 제시하는 것이다.

2. 갑판적재화물에 대한 주요 법규의 내용

2.1 헤이그규칙(1924) 및 헤이그/비스비규칙(1968)

헤이그규칙 및 헤이그/비스비규칙 제1조 (c)호에서 산동물(live animal)과 갑판적재화물에 대해서는 동 규칙이 적용되지 않는다고 규정하고 있다. 즉 동 규칙이 적용되는 화물(goods)이라 함은 산동물과 운송계약에서 갑판에 선적되어 운송될 것이라고 표시되고 운송된 화물을 제외한 재산, 물품, 상품과 기타 모든 종류의 화물을 포함한다고 명시하고 있다. 따라서 운송인과 송하인은 갑판적재화물에 대한 운송계약의 조건에 대하

여 자유롭게 결정할 수 있으며, 특히 운송인은 선하증권상 면책조항에 제한 없이 의존할 수 있게 된다.

제1조 (c)호에 따라 갑판적재화물이 규칙의 적용을 면하기 위해서는 두 가지 요건이 충족되어야 한다. 첫째는 화물이 실제로 갑판에 적재되어 운송되어야 하고, 둘째는 운송계약에서 해당 화물이 갑판에 적재되어 운송될 것이라고 표시되어 있어야 한다. 따라서 화물이 실제로 갑판에 적재되었으나, 선하증권에 그 화물이 갑판에 적재되어 운송될 것이라고 표시되어 있지 않은 경우, 반대로 선하증권에는 그 화물이 갑판에 적재되어 운송될 것이라는 표시가 있었지만 실제로 선창에 적재되어 운송된 경우에는 여전히 규칙이 적용된다. 여기서 주의할 점은, 두 가지 요건이 충족된 경우라도 선하증권에 헤이그규칙이나 헤이그/비스비규칙이 적용된다는 명시적 기재가 있는 경우에는 다시 갑판적재화물에 동 규칙이 적용될 수 있다는 것이다.

갑판적재운송의 사실이 선하증권에 표시되어야 한다는 두 번째 요건은 엄격한 기준이 적용된다. 즉 선하증권의 선의소지자가 선하증권의 문면에 따라 화물이 갑판에 적재되어 운송된다는 사실을 확실히 알 수 있을 정도의 표시가 있는 경우에만 그 요건을 충족한 것으로 본다. 따라서 운송인은 화물을 갑판적재운송할 수 있는 재량권을 갖는다는 내용의 갑판적재자유약관(liberty clause)¹⁾ 또는 송하인이 서면으로 선창적재를 요청하지 않는 한 운송인은 갑판적재운송을 할 수 있다는 내용의 약관이 선하증권에 규정되어 있는 것만으로는 선하증권의 표시요건을 충족한 것이라고 볼 수 없다. 실제로 이 경우 규칙의 적용을 면할 수 없다고 판시한 영국과 미국의 사례가 있다.²⁾ 이밖에도 목재나 인화성화물과 같이 갑판적재가 관행인 화물인 경우라고 하더라도 규칙의 적용을 받지 않으려면, 그 화물이 갑판에 적재되었다는 명시적인 표시가 선하증권에 반드시 포함되어야 한다.

- 1) 선하증권 이면에 기재되는 갑판적재자유약관(liberty clause)의 전형은 "Good, whether or not packed in containers, may be carried on deck or under deck without notice to the Merchant"이다. 한편 선하증권 전면에 기재되는 갑판적재약관(on deck clause)의 전형은 "On deck at the shipper's risk and carrier is not responsible for loss or damage of any kind whatsoever(including deterioration, delay, or loss of market) howsoever caused(whether by unseaworthiness or unfitness of the vessel or by faults, errors or negligence, or otherwise howsoever)"이다.
- 2) Svenska Traktor v Maritime Agencies [1953] 2 QB 295. ; Encyclopaedia Britannica v Hong Kong Producer [1969] 2 Lloyd's Rep. 536. ; 이 사례들에서 선하증권에는 갑판적재화물의 손해에 대하여 해상운송인이 면책된다는 내용의 면책조항이 포함되어 있었는데, 법원은 이 선하증권에는 헤이그규칙이 적용되어 동 규칙 제3조 제8항에 의하여 면책조항이 무효로 되었다.

2.2 함부르크규칙(1978)

헤이그규칙과 헤이그/비스비규칙은 갑판적재화물을 적용범위에서 제외하였으나, 함부르크규칙은 이들을 적용범위에 포함시켜 동 규칙 하에서 운송인은 갑판적재 화물에 대하여 다른 화물과 동일한 책임을 부담하게 된다. 다만, 함부르크규칙은 해상운송인이 갑판적재 운송을 할 수 있는 경우와 이를 위반한 경우의 효과에 관하여 별도의 조항을 규정하고 있다.

제9조 제1항에서 운송인은 송하인과의 합의가 있는 경우, 특정거래의 관행이 있는 경우, 법령에서 요구하는 경우에 한하여, 화물을 갑판에 적재하여 운송할 수 있다고 명시하고 있다. 특히 제2항에서 운송인과 송하인이 갑판적재운송에 관하여 합의(agreement)를 한 경우에는 선하증권에 그러한 내용의 기재(statement)가 있어야 한다고 규정하고 있다. 여기서 합의에 대한 기재는 '물품이 갑판적재될 수 있다'라는 일반적인 갑판적재자유약관이 선하증권에 규정되면 충분하다. 그리고 제3항에서 운송인이 제1항의 규정을 위반하여 갑판적재운송을 한 경우에도 오직 갑판적재를 함으로써 발생한 멸실, 손상, 인도지연에 대해서만 책임을 부담하도록 규정하고 있다. 다만, 제4항에서 운송인이 송하인에 대하여 명시적으로 선창적재하여 운송하기로 약정하였음에도 불구하고 갑판적재운송을 한 경우는 운송인의 작위 또는 부작위로 간주하여 책임제한의 이익을 원용할 수 없다고 규정하고 있다.

2.3 로테르담규칙(2008)

로테르담규칙도 특별한 위험이 있는 산동물과 갑판적재 화물에 대한 운송인의 책임과 의무에 관하여 별도의 규정을 두고 있다. 특히 동 규칙은 함부르크규칙과 달리, 허용되는 갑판적재운송(permissible deck carriage)과 금지되는 갑판적재운송(non-permissible deck carriage)으로 구분하여 운송인의 책임문제를 규정하고 있다.

제25조 제1항에서 허용되는 갑판적재운송이라 함은 법령에서 요구한 경우, 물품이 갑판적재운송에 적합한 컨테이너로 운반되고 갑판이 컨테이너를 운반하기에 특별히 적절한 경우, 운송계약이나 거래관습에 따른 경우로 제한된다고 규정하고 있다. 그리고 제2항에서 허용되는 갑판적재운송으로 화물손해가 발생한 경우 동 규칙에 정한 운송인의 책임에 관한 규정이 적용된다는 점을 명확히 하고, 특히 제1항상 컨테이너에 의한 갑판적재운송을 제외하고 법령이나, 운송계약 또는 거래관습에 따른 갑판적재운송인 경우에는 갑판적재운송에

수반되는 특수위험(special risks)으로 발생한 화물손해에 대하여 운송인은 책임이 없다고 규정하고 있다. 여기서 특수위험이란 파도에 의한 갑판유실(washing overboard)과 같이, 물품이 선창적재되었으면 발생하지 않았을 것으로 추정되는 위험을 말한다.

제25조 제1항에서 "Good may be carried on the deck of a ship only if"로 규정하고 있다. 따라서 앞서 설명한 3가지 사유에 한해서만 갑판적재가 허용되므로, 3가지 사유가 아닌 갑판적재운송은 모두 금지되는 갑판적재운송에 포함된다. 제25조 제3항에서 금지되는 갑판적재운송의 경우 운송인은 오로지(exclusively) 갑판적재운송으로 야기된 손해에 대해서만 책임을 지고, 동 규칙 제17조에서 규정된 항변권을 행사할 수 없다고 규정하고 있다. 그리고 제25조 제5항에서 운송인과 송하인이 명시적으로 물품을 선창적재하기로 합의한 경우 갑판적재운송으로 발생한 화물손해에 대하여 책임제한의 이익을 원용할 수 없다고 규정하고 있다.

2.4 상법(2010)

갑판적재화물에 관한 상법상 규정은 헤이그규칙과 유사하다. 즉 제799조 제1항에서 제794조 내지 제798조의 규정에 반하여 운송인의 의무 또는 책임을 경감 또는 면제하는 당사자 사이의 특약은 효력이 없고, 다시 제2항에서 제1항의 규정은 산동물의 운송 및 선하증권 그밖에 운송계약을 증명하는 문서의 표면에 갑판적으로 운송할 취지를 기재하여 갑판적으로 행하는 운송에 대하여는 적용하지 아니한다고 규정하고 있다.

이 규정은 상법상 상대적 강행규정에 해당되는 감항능력 주의의무, 운송물에 관한 주의의무, 책임한도 등을 경감하거나, 면책사유를 확장할 목적으로 선하증권에 규정되는 특약은 효력이 없으나, 갑판적재하여 운송할 취지를 선하증권에 기재하여 실제로 갑판적재를 행하는 운송에 대하여는 운송인의 책임경감금지규정이 적용되지 않는다는 의미이다. 여기서 갑판적재운송의 취지를 선하증권에 기재해야 한다는 요건의 해석과 관련하여 갑판적재약관이 반드시 기재되어야 하는 것은 아니고 갑판적재 자유약관만이 기재되면 충분하다고 보아 영미 판례와 비교하여 완화된 기준이 적용이 된다고 한다.

3. 사실관계와 쟁점

3.1 사실관계

2008년 2월, 원고인 용선자는 피고인 선주로부터 다

목적 일반화물선 Socol 3호를 NYPE(1993)에 의거하여 핀란드에서 이집트까지 1항차 정기용선(a one trip time charter)하였다. NYPE(1993)에는 ① 화물은 갑판적재될 수 있다는 내용의 약관(단, 갑판적재화물의 종류와 수량은 미확정) ② 용선자는 자기의 위험과 비용으로 선장의 감독 하에서 화물의 선적, 적부, 정돈, 고박 등을 포함한 모든 화물취급을 수행한다는 내용의 약관(제8조 (a)항)³⁾ ③ 선주는 갑판적재운송의 결과로서 그리고 갑판적재화물을 적재하지 않았으면 발생하지 않았을 모든 종류의 멸실, 손상, 책임을 용선자로부터 전액 보상받는다라는 내용의 약관(제13조 (b)항)⁴⁾ ④ 헤이그/비스비규칙을 준거법으로 지정하는 지상약관(제31조 (a)항)⁵⁾ 등이 포함되었다.

Socol 3호는 선창 및 갑판에 목재를 적재하여 선적항을 출항한 후, 2008년 3월에 항해 도중 황천을 조우하여 갑판에 적재된 목재 일부가 해상에서 유실되는 사고가 발생하였다. 선박은 추가손해를 막기 위해 북두이스웨덴에 있는 피난항에 기항하여 목재를 양륙하고, 재적

재 작업을 실시하였다. 한편 선적항에서 목재를 선적한 후 발행된 선하증권에는 “갑판적재되어 운반됨(carried on deck)”이라는 갑판적재문언이 포함되어 있었다.

이 사고에 대한 책임을 누가 부담해야 하는가에 대하여 선주와 용선자간에 분쟁이 발생하였다. 즉 용선자는 피난항비용과 시간손실에 해당하는 총 305,455.55유로를 자신이 지급해야 할 용선료에서 공제하였고, 선주는 용선자가 공제한 용선료에 추가비용을 합하여 총 403,931.71유로의 지급과 함께 갑판에서 유실된 화물손해에 대한 보상도 청구하였다. 당사자간의 분쟁은 NYPE(1993)에 따라 런던중재로 회부되었다.

중재판정부는 사고의 원인을 ① 부적절한 갑판적재 방법(과도한 4단적재) ② 불충분한 고박장치의 사용(목재고박에 부적합한 컨테이너용 고박장비사용) ③ 선박의 불안정으로 판단하고, 용선자는 NYPE(1993) 제8조 (a)항에 따라 부적절한 선적·적재·고박에 대하여 책임을 부담하지만, 예외적으로 선박의 안정성이 사고의 원인인 경우에는 책임주체가 선주로 이전된다고 하였다. 즉 이 사건에서 목재의 과도한 4단적재가 선박의 안정성에 부정적인 영향을 미친다는 사실은 선원만이 인식할 수 있는 것이기 때문에, 선박의 불안정은 선원의 부주의에서 초래된 것이고, 이는 곧 선주의 책임으로 귀결된다는 것이다.

중재판정부는 다음으로, 선주는 NYPE(1993) 제13조 (b)항에 따라 어떠한 경우에도 갑판적재운송과 관련된 손해나 책임으로부터 보호를 받을 수 있는가를 검토하였다. 이를 위해, 먼저 제13조 (b)항이 헤이그/비스비규칙 제3조 8항(책임경감금지규정)⁶⁾에 따라 무효가 되는가를 판단했다. 중재판정부는 헤이그/비스비규칙 제1조 (c)항에서 ‘운송계약에서 갑판에 선적되어 운송될 것이라고 표시되고 또 실제로 그렇게 운송된 화물에 대해서는 적용이 배제된다고 규정하고 있는데, 이 사건의 운송계약에 해당되는 선하증권에는 갑판적재의 표시가 있고, 실제로 갑판적재가 실행되었다는 이유로 이 사건의 갑판적재화물에는 동 규칙이 적용되지 않으므로 제13조 (b)항은 헤이그/비스비규칙 제3조 8항에 따라 무효가 되지 않는다고 판정했다. 그리고 중재판정부는 제

3) 제8조 (a)항 : The Master shall perform the voyages with due dispatch and shall render all customary assistance with the Vessel's crew. 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 the 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.
 4) 제13조 (b)항 : In the event of deck cargo being carried, the owners are to be and are hereby indemnified by the charterers for any loss and/or damage and/or liability of whatsoever nature caused to the vessel as a results of the carriage of deck cargo and which would not have arisen had deck cargo not been loaded.
 5) 제31조 (a)항 : Clause Paramount - This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, the Hague Rules, or the Hague-Visby Rules, as applicable, or such other similar national legislation as may mandatorily apply by virtue of origin or destination of the bills of lading, which shall be deemed to be incorporated herein and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said applicable Act. If any term of this bill of lading be repugnant to said applicable Act to any extent, such term shall be void to that extent, but not further. ; 지상약관은 선하증권에 미국해상운송법, 헤이그규칙, 헤이그/비스비규칙 등이 적용된다거나 또는 선적항 또는 양륙항에서 효력을 가지는 위 규칙이 적용된다는 취지이다. 이 사건에서 선적지인 핀란드는 헤이그/비스비규칙의 계약국이므로 동 규칙이 준거법으로 편입된다.

6) 제3조 8항 : Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

13조 (b)항의 문언이 이 사건에서 문제되는 갑판적재운송으로 발생한 용선료, 피난항비용, 적하클레임 등으로부터 선주는 면책되고, 용선자로부터 보상받을 수 있다는 포괄적인 의미를 갖는다고 보아, 선주의 청구를 모두 인용하는 판정을 내렸다.

2009년 7월, 런던중재에서 패소한 용선자는 이 사건 갑판적재화물에는 헤이그/비스비규칙이 적용되어야 하며, NYPE(1993) 제13조 (b)항은 선원의 과실에 대한 선주의 면책이나 보상까지 포함하는 것이 아니라고 주장하면서, 영국 중재법(1996) 제69조에 따라 런던 지방 법원에 중재판정의 취소청구소송을 제기하였다.

3.2 쟁 점

중재판정에서 패소한 용선자가 중재판정의 취소청구소송을 제기한 지방법원이 판단해야 할 쟁점은 다음과 같이 두 가지로 정리된다.

첫째, NYPE(1993)가 지상약관에 의해 헤이그/비스비규칙을 준거법으로 편입하고, 갑판적재운송이 이루어지거나 이루어질 수 있다는 사실은 규정하였으나, 어떠한 화물이 얼마나 갑판적재된다는 소위, 갑판적재표시(on deck statement)를 포함하지 않은 경우에 헤이그/비스비규칙이 갑판적재운송에 적용되는 것인지, 아니면 그 적용이 동 규칙 제1조 (c)항에 의해 배제되는 것인지가 문제되었다.

둘째, NYPE(1993) 제13조 (b)항에 따라 선주가 용선자로부터 보상받을 수 있는 멸실, 손상, 책임의 범위가 무엇인지가 문제되었다. 즉 선주는 자신의 사용인 또는 대리인의 과실로 발생한 멸실, 손상, 책임까지도 용선자로부터 적법하게 보상받을 수 있는지가 쟁점이 되었다.

4. 판결과 평석

4.1 쟁점 1 - 헤이그/비스비규칙의 적용여부

4.1.1 판결

쟁점 1에 대하여 지방법원은 “(1) 헤이그/비스비규칙에서 운송계약이라는 문언이 선하증권을 언급하는가 아니면 용선계약을 언급하는가의 문제는 그 문언이 사용된 문맥에 따라 달라질 수 있다. 그러나 헤이그/비스비규칙 제1조 (c)항에서 규정된 운송계약이라는 문언은 갑판적재표시가 포함될 수 있는 선하증권만을 언급하는 것이다. (2) 정기용선계약서가 헤이그/비스비규칙을 편입하고 갑판적재화물이 운송될 수 있다는 점을 예견하고 있었으나, 갑판적재표시가 기재되지 않은 경

우, 헤이그/비스비규칙은 발행된 선하증권에 갑판적재표시를 포함하고 있지 않는 경우에만 적용된다. 따라서 이 사건에서 발행된 모든 선하증권에는 갑판적재표시가 포함되어 있으므로, 헤이그/비스비규칙 제1조 (c)항에 따라 동 규칙의 적용이 배제된다.”라고 판시하였다.

4.1.2 평석

용선자는 NYPE(1993) 제31조 (a)항의 지상약관에 따라 헤이그/비스비규칙을 편입하고 있고, 동 계약서에 갑판적재표시가 포함되지 않았다는 이유에서 헤이그/비스비규칙이 갑판적재화물에 적용된다고 주장했다. 즉 용선자는 헤이그/비스비규칙 제1조 (c)항의 ‘Goods includes goods, wares, merchandise and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.’이라는 규정에서 운송계약(the contract of carriage)은 선하증권이 아니라 정기용선계약서를 의미한다고 주장하였다. 즉 정기용선계약서가 용선자에게 갑판적재를 허용하면서도, 필수적인 갑판적재표시를 포함하고 있지 않으므로 이 사건 갑판적재화물은 헤이그/비스비규칙의 적용배제화물에 해당되지 않는다는 것이다. 용선자가 이 주장을 하는 이유는 헤이그/비스비규칙이 갑판적재화물에 적용된다면 선주가 면책과 보상의 근거로 삼는 NYPE(1993) 제13조 (b)항이 동 규칙 제3조 8항에 따라 효력을 상실하고, 또한 발항시점에서 선박이 불안정했다는 점을 들어 동 규칙 제3조 1항(갑판능력주의의무)⁷⁾의 위반이 인정되기 때문이다. 그러나 법원은 선하증권에 갑판적재의 표시가 있다는 이유로 이 사건의 갑판적재화물에는 헤이그/비스비규칙이 적용되지 않는다고 판결하였다.

헤이그/비스비규칙 제1조 (b)항에서 운송계약이란 해상화물운송에 관한 선하증권이나 기타 이와 유사한 권리증권, 그리고 선하증권이나 기타 이와 유사한 권리증권이 용선계약 하에서 또는 이에 따라 발행된 경우에는 그 증권이 운송인과 그 증권이나 기타 이와 유사한 권리증권에 의하여 커버되는 것이라고 규정하고 있다는 점,⁸⁾ 그리고 통상의 정기용선계약은 선박이 수행해

7) 제3조 1항 : The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to -

(a) Make the ship seaworthy. (b) Properly man, equip and supply the ship. (c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

8) 제1조 (b)항 : “Contract of carriage” applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document

야 할 항해와 운송화물의 명세가 확정되기 이전에 체결되므로 갑판적재표시가 통상의 정기용선계약서에는 기재될 수 없다는 점을 고려할 때, 제1조 (c)항에서 규정된 운송계약은 선하증권을 의미한다고 보아야 할 것이다. 따라서 이 사건에서 발행된 선하증권에는 갑판적재표시가 포함되어 있으므로, 헤이그/비스비규칙이 적용되지 않고, 그 결과 갑판적재운송으로 발생한 모든 손해와 책임에 대하여 선주는 용선자로부터 보상받는다. 취지의 NYPE(1993) 제13조 (b)항은 동 규칙 제3조 8항에 따라 무효가 되지 않는다고 하면서, 용선자의 주장을 배척한 지방법원의 판결은 타당하다.

4.2 쟁점 2 - 제13조 (b)항의 적용범위

4.2.1 판결

쟁점 2에 대하여 지방법원은 “(1) NYPE(1993) 제8조 (a)항에서 용선자는 자기의 위험과 비용으로 선장의 감독 하에서(under the supervision of the master) 모든 화물취급을 수행한다고 규정하고 있음에도 불구하고, 선주는 갑판적재화물의 유실에 대하여 책임을 진다. 이 사건에서 화물의 부적절한 적재가 선박의 안정성에 영향을 미쳤으며, 이러한 사실은 용선자가 아닌 1등 항해사와 선장만이 알 수 있는 것이다. 따라서 선박의 안정성과 감항능력을 염두하고 화물적재가 적절하게 수행되도록 감독해야 하는 선장과 선원의 직무상 과실이 인정된다. (2) NYPE(1993) 제13조 b항은 제한적으로 해석해야 하는 면책약관이자 보상약관에 해당된다. 이 사건에서 선주는 불안정한 적재로 선박이 불감항 상태에 이르게 한 과실을 범했다. 선주가 자신의 과실이나 불감항으로 발생한 손해로부터 면책되기 위해서는 관련 내용이 계약서에 명확히 규정되어야 하지만, 제13조 (b)항에서는 그러한 내용을 찾아 볼 수 없다. 따라서 선주는 자신의 과실이나 불감항으로 발생한 멸실, 손상, 책임을 용선자로부터 보상받을 수 없고, 계약상 책임을 져야 한다.”라고 판결하였다.

4.2.2 평석

선주는 NYPE(1993) 제13조 (b)항에 포함된 ‘모든 종류의 어떠한 멸실, 손상, 책임(for any loss and/or

damage and/or liability of whatsoever nature)’이라는 문언의 포괄적 의미를 강조하면서, 갑판적재화물의 손해가 자신의 고용한 선원의 과실로 인한 것이라고 하여도 동 조항에 따라 그로 인한 손해를 용선자로부터 보상받을 수 있다고 주장하였다. 그러나 법원은 보상약관을 문언의 내용보다 관대하게 해석해서는 아니된다는 입장에서, 제13조 (b)항은 선주가 용선자로부터 모든 손해를 보상받을 수 있는 포괄적 규정에 해당되지 않는다고 판결하였다.

영국법상 면책약관의 적용범위에 관한 해석에 관해서는 Canada Steamship Line Ltd v The King사건⁹⁾이 지도적인 선례로 인정되고 있다. 이 사건에서 최고법원(House of Lords)은, 면책약관에 면책권자를 대리하는 사용인의 과실로 발생한 손해에 대해서도 면책권자는 면책된다는 명시적 언급이 있는 경우에는 그 효력이 인정되지만, 면책약관에 사용인의 과실에 대한 명시적 언급이 없다면 통상적인 의미에서 과실이 포함될 수 있을 정도로 면책약관이 포괄적으로 규정되어 있는지를 파악하고, 모호한 경우에는 면책권자에게 불리하게 해석되어야 한다고 판결하였다. 따라서 대상판결에서 지방법원은, 먼저 Canada Steamship Line Ltd v The King사건에서 확립된 해석원칙을 적용하기 위해 NYPE(1993) 제13조 (b)항은 면책약관이면서 동시에 보상약관에 해당된다고 단정하고, 선주가 자신의 과실이나 불감항으로 발생한 손해로부터 면책되려면 해당 내용이 계약서에 명확히 규정되어야 하지만, 제13조 b항에는 그러한 내용을 찾아 볼 수 없기 때문에 선주는 자신의 과실이나 불감항으로 발생한 손해나 책임을 용선자로부터 보상받을 수 없다는 결론을 내렸다. 법원은 제13조 (b)항이 선주 측의 과실을 포함하여 손해의 원인과 무관하게 모든 형태의 손해를 선주가 보상받을 수 있다는 의미라고 보기에 모호하기 때문에 선주에 불리하게 해석한 것으로 풀이된다.

그러나 대상판결은 유사 사안을 다룬 선례와 모순된다. 즉 The Danah호 사건과 The Imvros호 사건에서 선하증권 전면에 기재된 ‘carried on deck at shipper’s risk with responsibility for loss or damage howsoever caused’라는 소위, 갑판적재약관의 해석이 문제되었는데, 법원은 이 약관이 선주 측의 과실 또는 불감항으로 발생한 갑판적재화물의 손해에 대해서도 선주가 면책된다는 내용이라고 판결하였다. 이러한 선례에 비추어 볼 때, NYPE(1993) 제13조 (b)항에 따라 선주는 자신의 고용한 선원의 과실로 발행된 갑판적재화물의 손해에 대하여 용선자로부터 보상받을 수 있다는 해석도

relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.

9) [1952] AC 192.

충분한 설득력이 있다고 생각된다.

대상판결은 또한, NYPE(1993) 제27조¹⁰⁾에서 규정된 인터클럽NYPE협정(Inter-Club NYPE Agreement, 1996)을 고려하지 않았다. 동 협정 제8조 (a)항과 (b)항에서 선주는 불감항, 항해과실, 선박관리상 과실로 인한 클레임에 대하여 100%를 부담한다고 규정하고 있다. 그러나, 선주가 불감항이 선적, 적재, 고박, 양륙 혹은 기타 화물취급에서 발생하였다는 것을 입증한 경우 ① 선적, 적재, 고박, 양륙, 보관 혹은 기타 화물취급에서 발생한 클레임은 용선자가 100%를 부담하고, ② NYPE 제8조에 "그리고 책임(and responsible)으로"라는 문구가 삽입된 경우에는 용선자와 선주가 각각 50%를 부담하며, ③ 용선자가 선적, 적재, 고박, 양륙 혹은 기타 화물취급의 잘못이 선박의 불감항에서 발생하였음을 입증하는 경우에는 선주가 100%를 부담한다고 규정하고 있다.¹¹⁾ 대상판결에서 화물손해의 원인이 적재 불량과 부적절한 고박장치의 사용, 그리고 선원과실이라는

10) 제27조 : Cargo claims as between the Owners and the Charterers shall be settled in accordance with the Inter-Club New York Produce Exchange Agreement of February 1970, as amended May, 1984, or any subsequent modification or replacement thereof. ; 인터클럽NYPE협정은 정기용선계약의 표준서식으로 NYPE가 널리 통용되면서 화물손해발생시 선주와 용선자간 책임의 분담에 관하여 P&I Club간에 합의한 것이다.

11) Inter-Club NYPE Agreement(1996) 8조 : Cargo claims shall be apportioned as follows: (a) Claims in fact arising out of unseaworthiness and/or error or fault in navigation or management of the vessel: 100% Owners, save where the Owner proves that the unseaworthiness was caused by the loading, stowage, lashing, discharge or other handling of the cargo, in which case the claim shall be apportioned under sub-Clause (b) (b) Claims in fact arising out of the loading, stowage, lashing, discharge, storage or other handling of cargo: 100% Charterers, unless the words "and responsibility" are added in Clause 8 or there is a similar amendment making the Master responsible for cargo handling in which case: 50% Charterers 50% Owners, save where the Charterer proves that the failure properly to load, stow, lash, discharge or handle the cargo was caused by the unseaworthiness of the vessel in which case: 100% Owners (c) Subject to (a) and (b) above, claims for shortage or overcarriage: 50% Charterers 50% Owners, unless there is clear and irrefutable evidence that the claim arose out of pilferage or act or neglect by one or the other (including their servants or sub-contractors) in which case that party shall then bear 100% of the claim. (d) All other cargo claims whatsoever (including claims for delay to cargo): 50% Charterers 50% Owners, unless there is clear and irrefutable evidence that the claim arose out of the act or neglect of the one or the other (including their servants or sub-contractors) in which case that party shall then bear 100% of the claim.

점과 NYPE(1993) 제8조 말미에 'under the supervision of the Master'라고만 규정되었을 뿐 'and responsible'라는 문구가 삽입되지 않았다는 점도 고려하여 책임부담의 주체를 결정하지 않은 점은 아쉬움으로 남는다.

5. 시사점

대상판결은 정기용선계약상 갑판적재화물의 손해에 대한 선주와 용선자간의 책임분담과 관련하여, NYPE(1993)이 지상약관에 의해 헤이그/비스비규칙을 편입하였다고 하더라도, 선하증권에만 갑판적재표시가 있는 경우에는 동 규칙이 적용되지 않으며, 그 결과 NYPE(1993) 제13조 (b)항에 규정된 보상약관은 헤이그/비스비규칙에 의해 무효가 되지 않고, 다만 선적시점에서 선원이 적재에 대한 관리·감독을 태만히 하여 발생한 화물손해까지도 보상약관에 의해 선주가 용선자로부터 보상받을 수 없다는 것을 명확히 하였다는 점에서 실무상 중요한 의미를 갖는다고 평가되고 있다. 그러나 대상판결은 유사선례와 비교할 때 보상약관을 지나치게 제한적으로 해석하였다는 점과 NYPE(1993)에 제27조에 규정된 인터클럽NYPE협정에 대한 검토가 없었다는 점에서 미흡함이 있는 판결이라고 생각한다. 한편 이 판결의 실무적 시사점은 다음과 같이 정리할 수 있다.

첫째, 보상약관을 수정·보완해야 한다. 대상사건에서 법원은 NYPE(1993) 제13조 (b)항의 모호함을 이유로 선주는 자신이 고용한 선원의 과실로 발생한 갑판적재화물의 손해에 대하여 보상받을 수 없다고 판결하였다. 따라서 현행 제13조 (b)항의 말미에 "The indemnity under this clause is not limited to loss and/or damage and/or liability caused by negligence and/or breach of the obligation of seaworthiness on the part of owners, their servants and agents."라는 문언이 추가된다면, 선주는 선원의 과실과 그로 인한 선박의 불감항이 갑판적재화물의 손해를 초래한 경우라도 용선자로부터 적법하게 보상받을 수 있다고 본다.

둘째, 갑판적재운송이 허용되는 사유를 명시해야 한다. 함부르크규칙과 최근 제정된 로테르담규칙상 허용되는 갑판적재운송요건을 참조하여, "The charterers are entitled to carry the goods on deck, provided that (1) such carriage is required by the law, or (2) they are carried in or on containers that are fit for deck carriage and the decks are specially fitted to carry such containers, or (3) the carriage on deck is in accordance with the contract of carriage or the customs of the trade."라는 특별약관을 정기용선계약

서에 포함시킬 필요가 있다. 이 약관에 따라 법령에서 특별히 갑판적재운송을 요구한 경우, 물품이 갑판적재 운송에 적합한 컨테이너로 운반되고 갑판이 컨테이너를 운반하기에 특별히 적절한 경우, 운송계약이나 거래 관습에서 갑판적재운송을 요구하는 경우에만 용선자에게 갑판적재운송이 허용된다.

셋째, 항해 중 고박장치의 점검 및 교정의무도 명시해야 한다. 갑판적재운송시 항해 도중에 선원들은 정기적으로 갑판적 화물의 고박상태를 점검해야 하고, 문제가 발견되면 즉시 재고박이나 추가고박 등의 교정조치를 실시해야 한다는 점을 규정해야 한다. 또한 이러한 고박장치의 점검 및 교정실시는 선주의 책임으로 할 것인지 아니면 용선자의 책임으로 할 것인지도 명확해 둘 필요가 있다. 이 방법은 갑판적재화물의 유실사고에 대한 책임소재를 명확히 하고, 사고를 예방하는 효과도 기대할 수 있다.

끝으로, 선주는 대선선박이 갑판적재를 실행한 경우에 선박과 선원 그리고 화물의 안전을 최우선적으로 고려하여 적재에 대한 관리·감독을 철저히 할 것을 선장과 선원에게 강조할 필요가 있다. 대상판결에서 용선자의 적재불량이 있었다고 하더라도 적재불량이 선박의 안정성에 위협이 될 수 있다는 사실은 선장과 선원만이 인식할 수 있었다는 것을 이유로, 화물손해에 대한 책임주체는 선주라고 판결한 점을 유념해야 할 것이다.

6. 참고 문헌

- [1] 김인현, “국제해상물건운송계약에 관한 2008년 UN CITRAL조약 (로테르담규칙)의 적용범위와 계약자유의 원칙”, 법학연구 제49권 제2호, 2009, p.30.
- [2] 해상법, 법문사, 2007, pp.214-215.
- [3] 송상현 · 김현, 해상법원론, 박영사, 2005, p.290.
- [4] 유병욱, “로테르담규칙에서 운송인의 책임에 관한 연구”, 국제상학 제24권 제4호, 2009, p.109.
- [5] 이광희 · 이원정, 용선계약실무, 박영사, 2009, p.41.
- [6] 최준선, 보험법 · 해상법, 삼영사, 2010, p.431.
- [7] Hill Dickinson, Cargo Conventions, 2009, p.7.
- [8] Holman Fenwick William, “Onego Shipping & Chartering BV v JSC Arcadia Shipping”, Shipping Bulletin, 2010, p.2.
- [9] Ince & Co, “The Socol 3 - NYPE Charter Incorporated the Hague-Visby Rule and Liability for Loss of Deck Cargo due to Vessel Being Unstable”, Shipping E-Brief, 2010, pp.79.
- [10] John F. Wilson, Carriage of Goods by Sea, Pearson Education Limited, 2001, p.180.
- [11] Lloyd’s List, “Deck Cargo”, Shipping & Trade

Law”, 2010, pp.6-7.

- [12] Reed Smith, “Whether On Deck Statement in Bill of Lading Sufficient to Exclude Application of Hague Visby Rules”, R. S. Bulletin, 2010, pp.23-34.
- [13] Steamship Mutual, “Deck Cargo-Exception and Limitation of Liability”, Sea Venture, Vol.14, 2010, p.6.
- [14] UK P&I Club, “What Impact will the Rotterdam Rules have on your liability?”, Legal Briefing, 2009, pp.3-4.
- [15] Weightmans, “There goes the Deck Cargo : Who carries the can?”, Marine and Transit, 2010, pp.5-6.
- [16] William Tetly, Marine Cargo Claim, Lexis Law Publishing, 2008, p.651.

저 자 소 개

이 원 정



두양상선주식회사에서 기획실장으로 근무하였고, 중앙대학교 무역학과에서 박사학위를 취득하였다. 현재 덕성여자대학교 국제통상학과 조교수로 재직 중이다. 주요 관심분야는 국제물품매매, 해상운송, 해상보험 등이다.

주소: 서울특별시 도봉구 쌍문동 419 덕성여자대학교 인문사회관 251호

김 태 우



중앙대학교에서 학사, 석사, 박사학위를 취득하였고, 중앙대학교 부설 동북아물류유통연구소 선임연구원을 거쳐 현재는 유한대학 유통물류과 조교수로 재직 중이다. 관심분야는 국제물류, scm, 제3자물류 등이다.

주소: 경기도 부천시 소사구 괴안동 185-34 유한대학 유통물류과