

船上의 人命 損害에 대한 法的 責任과
船主相互保險의 補償

The Legal Liability and P&I Cover on the
Personal Injuries on Aboard

指導教授 鄭 暎 錫

2003년 2월

韓國海洋大學校 海事産業大學院

海事經營學科 海上保險專攻

姜大爲

The Legal Liability and P&I Cover on the
Personal Injuries on Aboard

Kang Dae Wui

Master Degree Course

Department of Maritime Law

The Graduate School, Korea Maritime University

By the middle of the 19th century, shipowners found themselves faced with the threat of increasing liabilities. In the year 1836 it was decided by the courts that a shipowner could not recover from his hull underwriter for damage done in a collision. This was a result of decision in the case of *De Vaux v. Salvador*. P & I had been originated from this case and developed.

And this paper deals with Korea P & I Rules and Korean Law as to this subject. In the conclusion, I suppose revision of Article 20 and 21 of Korea P & I Rule. I think this revision will protect shipowner.

차 례

Abstract

第1章 머리말	4
第1節 研究의 目的	4
第2節 研究의 範圍와 方法	5
第2章 船主相互保險의 意義와 擔保의 一般原則	7
第1節 船主相互保險의 意義	7
I. 船主相互保險의 概念	7
II. 船主相互保險의 機能	8
第2節 船主相互保險의 擔保의 一般原則	9
I. 擔保의 一般原則	10
II. 擔保危險의 種類	13
第3章 船上의 人命損害에 대한 責任制度와 船主相互保險 補償規定의 沿革	15
第1節 序說	15
第2節 船主責任制度의 發達	17
I. 旅客의 損害에 대한 船主賠償責任制度	17
II. 船員 災害補償責任法制	23

第3節 船主相互保險 補償規定의 發達	35
I. 意義	35
II. 協會船舶保險衝突約款과 Protection Club의 設立	36
III. 19세기의 船主相互保險의 設立과 擔保	42
III. 19세기 전반의 船主相互保險의 擔保	49
第4節 小結	59
第4章 現行法上 船上의 人命 損害에 대한 責任制度와 船主相互保險의 補償	61
第1節 序說	61
第2節 船舶所有者의 民事責任	62
I. 海上旅客運送人의 責任	62
II. 船主責任制限制度	64
第3節 船員 災害補償責任	66
I. 意義	66
II. 療養補償	66
III. 傷病補償	67
IV. 障害補償	68
V. 一時補償	68
VI. 行方不明補償	68
VII. 遺族補償	69
VIII. 葬祭費	71
IX. 所持品流失補償	71
第4節 船主相互保險의 補償	71
I. 補償의 原則	71

Ⅱ. 旅客의 損害에 대한 補償責任	71
Ⅲ. 船員 및 旅客 이외의 사람에 대한 補償責任	77
Ⅳ. 船主相互保險의 補償	80
第5節 小結	92
第5章 맺음말	95
參考文獻	99

第1章 머리말

第1節 研究의 目的

海上保險이라고 하면 학문적으로는 상법상의 영리 보험에 속하는 船
舶保險과 積荷保險에 한정하여 설명하는 것이 일반적이다. 그러나 해운
실무에서는 보험의 원리에 의하여 선박소유자 등 해상운송 관계자의 해
상 위험을 담보하는 공제 및 선주상호보험 등을 포괄하는 넓은 의미로
해상보험을 인식하고 있으며, 특히 이중 선주상호보험이 가장 실무자의
입장에서는 빈번히 활용이 되고 있는 매우 중요한 의미를 가지고 있다.
그러나 선주상호보험의 전형적인 상법상의 보험과는 달리 법적으로는 선
주간의 상호보험으로 구성되어 있다.

한편 1855년 The Shipowners' Mutual Protection Society를
시발점으로 발달하기 시작한 선주상호보험은 그동안 많은 발전을 해 왔
지만 시장의 규모로는 여전히 영국을 중심으로 운용이 되고 있다. 그러
나 우리나라의 해운력도 세계 6위 내지 7위권으로 평가되는 船腹量을
보유하고 있는 大船主國으로 발전하게 되어 독자적인 선주상호보험조합
의 설립이 일찍부터 논의되어 왔었다. 이에 지난 1999년 2월 5일 한국
선주상호보험법이 제정되고 이에 근거하여 한국선주상호보험조합이 설립
되었다.

반면 한국선주상호보험조합의 보험계약 규정은 영국의 선주상호보험
조합들의 규정과 그 내용상의 차이를 발견하기 어렵다. 이는 선박의 활
동 영역이 세계 각지를 이동하는 국제성에 있고, 이에 따라 선주의 배상

책임 및 비용을 보상하는 선주상호보험으로서는 선주의 법적 책임이 발생하는 각 국의 법률에 따른 책임 관계에 탄력적으로 적용하지 않을 수 없다. 이에 따라 선주상호보험의 보험계약 조항은 그 내용에 있어서 사실상 세계적으로 통일될 수밖에 없기 때문이다.

선박보험과 적하보험으로 대표되는 좁은 의미의 해상보험이 선박소유자와 하주의 재산적 손해에 대한 자가 보험형태를 근간으로 하고 있다면, 선주상호보험은 선박소유자의 배상 책임과 비용 손해에 대한 보상을 목적으로 한 것으로 그 기원에서부터 영국의 선주책임제한법 및 선원에 대한 재해보상제도의 발달과 밀접한 관련을 가지고 있다.

특히 인명 손해에 대한 선주의 책임을 담보하는 영국의 선주상호보험은 여객의 인명손해에 대한 선주의 배상 책임의 강화, 즉 선주책임제한법의 발달과 그 출발을 같이 하여 오다가, 법제와 선주상호보험 보험계약규정의 현저한 발달이 있었던 것은 선원의 재해에 대한 선박소유자의 책임과 함께 하게 되어 대체로 세계 제2차 대전 종전 시까지 그 체계가 갖추어지게 되어 오늘날과 같은 모습을 갖추게 되었다.

이에 이 논문에서는 먼저 선상의 인명손해에 대한 선주의 민사책임과 재해보상에 대한 법적 책임제도의 발달과 선주상호보험의 보상규정의 발달에 대하여 영국을 중심으로 연혁적 연구를 통하여 그 기원과 근거를 밝힌다. 이어서 현행 우리나라 민법 및 해상법상의 선주책임과 선원법상의 재해보상제도와 한국선주상호보험조합의 보상규정을 분석하여 해석론을 정립함은 물론 보상규정의 보완 방안을 제시하고자 한다.

第2節 研究의 範圍와 方法

선상의 인명손해에 대하여는 영국법상의 선주의 민사책임과 재해보상에 대한 법적 책임제도의 발달과 함께 선주의 책임강화에 대한 대응책으

로서 발생한 Protection Club으로부터 선주상호보험이 발달하였다. 이에 영국법상의 선주책임을 민사책임과 재해보상으로 나누어 고찰하고 이에 대한 선주상호보험의 보상규정의 발달에 대하여 연혁적으로 고찰한다. 또한 우리나라 현행 민법 및 해상법상의 민사책임과 선원법상의 재해보상제도를 분석하고 이에 대한 한국선주상호보험의 보상규정을 분석하였다.

이 논문의 세부적인 연구범위는 다음과 같다.

제1장에서는 연구의 목적, 연구의 범위 및 방법에 대하여 기술하였다.

제2장 船主相互保險의 意義와 擔保의 一般原則에서는 船主相互保險의 意義와 船主相互保險의 擔保의 一般原則에 대하여 고찰한다.

제3장 船上의 人命損害에 대한 責任制度와 船主相互保險 補償規定의 沿革에서는 船主責任制度의 發達과 船主相互保險 補償規定의 發達에 대하여 고찰한다.

제4장 現行法上 船上의 人命 損害에 대한 責任制度와 船主相互保險의 補償에서는 船舶所有者의 民事責任, 船員 災害補償責任 및 船主相互保險의 補償에 대하여 고찰한다.

이어 제5장 맺음말에서는 각 장의 주요 내용을 정리하고 선주상호보험규정의 보안점을 제시한다.

이 논문에서는 영국 해사법과 선주상호보험의 보상규정을 문헌 및 판례를 통하여 분석하였다. 또 현행 우리나라 민법, 해상법 및 선원법의 제 규정을 학설과 판례를 통하여 분석하고, 이를 바탕으로 선주상호보험의 보상규정을 해석하여 미비점을 분석하였다.

第2章 船主相互保險의 意義와 擔保의 一般原則

第1節 船主相互保險의 意義

I. 船主相互保險의 概念

선주상호보험(Shipowner's Mutual Protection and Indemnity Insurance)이란 선박의 소유와 운항에 수반하여 발생한 사고로 인하여 제3자에 대한 책임(third party liability)을 진 경우에 이를 담보하는 상호보험이다.¹⁾

여기에서 선주라 함은 선박을 소유 및 운항하는 선주만을 의미하는 것은 아니다. 일반적으로 선주 자신이 선박을 운항하는 경우가 대부분이나 선박의 운항을 타인에게 의뢰하거나 또는 타인 소유의 선박을 용선하는 경우도 있다. 따라서 선박을 운항하고 있는 자와 선박을 소유하고 있는 자가 다를 수 있으며 이에 따라 제3자에 대한 책임관계가 다르게 된다.²⁾ 따라서 선주상호보험에서 선주라 함은 선박소유자(공유자 및 지분소유자 포함), 운항자 및 용선자를 포함하는 것이라 할 수 있다.³⁾

1) Christopher Hill, Bill Robertson & Steven J. Hazelwood, An Introduction to P&I, London, Lloyd's of London Press, 1988, p.65.

2) 韓國海運技術院, 世界 主要 船主責任相互保險組合의 現況과 展望, 1988, 32-33쪽.

3) Jereny Kingsley, Handbook on P&I Insurance, 3rd ed., Norway, Assuranceforeningen Gard, 1988, p.39.

그리고 제3자라 함은 선주상호보험조합이나 조합원 이외의 자를 말한다. 또한 제3자에 대한 책임(third party liability)이란 자신의 것이 아닌 제3자의 재산에 대한 책임, 즉 사용인(employee)이 아닌 타인에 대한 책임을 의미하나, 선주상호보험에 있어서는 이처럼 엄격한 의미에서의 책임을 뜻하지 아니하고 넓은 의미의 책임, 즉 피보험자 자신만을 제외할 뿐 사용자에 대한 책임까지도 포함하며, 자매선과 충돌사고가 발생하였을 때 자매선을 타인 소유의 선박으로 보는 자매선약관(sistership clause)의 예와 같이 경우에 따라 피보험자 자신의 재산까지도 제3자에 대한 책임의 범위에 포함시키고 있다.⁴⁾

선박의 운항과 관련하여 해상기업자는 물적 위험, 비용지출위험, 책임부담위험 등에 직면하게 되므로 적하보험과 선박보험을 통하여 그러한 위험을 填補해 왔다. 그러나 이것은 선박 자체에 발생한 재산상의 손해를 그 담보대상으로 하고 있을 뿐이며, 선박의 운항에 따른 선주의 여객 및 화물의 손해에 대한 배상책임, 기름오염손해배상책임, 선원의 死傷에 대한 책임이나 비용 등, 법률적인 책임이나 의무로 인한 손해 이른바 책임손해에 대한 위험을 선박보험에서 담보하지 아니한다. 이러한 선박보험의 담보범위의 범위 밖에 있는 위험을 담보하는 것이 선주상호보험이다.⁵⁾

II. 船主相互保險의 機能

1. 責任保險性

선주상호보험은 선박의 운항에 수반하여 일어나는 선주의 제3자에 대한 책임을 담보하는 것을 목적으로 하므로 책임보험의 일종으로 보아야 한다.

4) 尹珉鉉, P&I保險과 實務, 명신문화사, 1988, 10쪽.

5) 裴炳泰, “船主責任相互保險에 關하여”, 海法會誌, 제3권 제1호, 1981, 35-36.

책임보험계약이라 함은 보험자의 당사자 일방은 피보험자가 보험기간 중의 약정 사고로 인하여 제3자에게 배상책임을 질 경우에 이를 보상할 것을 약정하고 상대방인 보험계약자는 일정한 보험료를 지급할 것을 약정함으로써 그 효력이 생기는 계약이다. 따라서 보험계약의 내용이 이에 해당되는 경우라면 실제의 보험종목이 책임보험이라고 하는 명칭을 사용하고 있지 않은 경우라도 실질적으로 책임보험이라고 하여야 할 것이다.⁶⁾

선주상호보험은 보험자인 조합이 피보험자인 선주가 보험기간 중 보험사고로 인하여 직접 입은 재산상의 손해를 보상하는 것이 아니고, 선주의 책임으로 돌아갈 사고로 말미암아 피해자인 제3자에게 배상책임을 진 경우에 이를 보상하므로 이는 책임보험의 기능을 가지고 있다고 할 수 있다.

2. 損害保險性

선주상호보험은 조합이 선주의 제3자에 대한 배상책임으로 인한 손해의 보상을 목적으로 하는 보험이므로 손해보험에 속한다. 왜냐하면 선주상호보험에서는 보험기간 동안 조합이 책임을 질 사고의 수를 제한하지 않고 그 피해자의 수와 사고건수에 따라 보상책임액이 정해지기 때문이다.⁷⁾

그러므로 선주상호보험은 불의의 손해에 대비하는 손해보험의 기능을 가지고 있다.

第2節 船主相互保險의 擔保의 一般原則

6) 高評錫, 責任保險契約法論, 三知院, 1990, 23쪽.

7) 梁承圭, 保險法, 三知社, 1990, 301쪽.

I. 擔保의 一般原則

선주상호보험조합이 제공하는 보험담보는 조합의 규칙이 명시한 책임(liability) 및 손해(loss)에 한한다. 즉, 규칙에 특별히 규정되어 있지 아니한 책임이나 손해는 담보되지 아니한다.⁸⁾

그러나 책임이나 손해가 규정에 정하여진 경우에 한하여 담보된다고 하는 원칙에는 하나의 예외가 있는데, 이는 조합 이사회가 自由裁量權을 행사하여 규칙에 정하여져 있지 아니한 책임이나 손해에 대하여 조합원에게 보상하기로 결정할 수 있는 옴니버스 규칙(omnibus rule)이 있다. 이 규칙은 조합원이 특정의 규칙하에서 확실히 인정될 수 없는 클레임의 담보청구를 조합에서 할 수 있도록 한 것이다.⁹⁾

원칙적으로 어떠한 책임이나 손해가 규칙의 2개조 이상의 담보범위에 해당하는 경우가 있다. 이러한 경우에는 해당 규칙이 조합원의 선택을 특별히 제한하지 아니하는 한, 조합원은 어느 하나의 규칙에 의한 담보를 선택할 수 있다.¹⁰⁾

1. 책임(liability)

조합의 규칙에서 “책임”(liability)이라 함은 법률상의 책임(legal liability)을 말한다. 조합은 조합원이 지는 법률상의 책임에 한하여 담보를 제공한다. 즉, 법률상의 책임이 없음에도 불구하고 거래상대방과의 신용관계를 유지하기 위하여 조합원이 행한 지급은 보상되지 아니한다. 예컨대 조합원인 선박회사가 거래상대방회사의 화물에 생긴 손해에 대하여, 법률상의 책임이 없음에도 불구하고 그 거래관계를 유지시키기 위하

8) Gard Rule 제1조, London Club 규칙 제1조 제3항.

9) Christopher Hill, Bill Robertson & Steven J. Hazelwood, An Introduction to P&I, London, Lloyd's of London Press, 1988, p.66.

10) 尹珉鉉, 앞의 책, 65-66쪽; Jeremy Kingsley, op. cit., p.94.

여 어쩔수 없이 보상하는 것과 같은 경우에는 이를 보상하지 아니한다.

이러한 조합의 규칙에 있어서 책임이란 어떠한 국가의 법률에 의하여 발생한 것이든, 그에 관계없이 져야 하는 법률상의 책임을 뜻한다. 이 책임은 채무불이행책임(contractual liability), 불법행위책임(liability in tort) 또는 특정한 法定責任이 될 수도 있다.

그러나 채무불이행책임을 담보함에는 일정한 조건이 있다. 즉, 조합은 해사법의 규정에 의하여 발생하는 책임보다 무거운 책임을 담보하는 계약을 체결하였을 때와 조합에서 금지하고 있는 조건을 사용하였을 때, 혹은 조합이 규정하고 있는 조건을 사용하지 아니한 사유에 의하여 조합원에게 생긴 책임을 담보하지 아니한다.¹¹⁾

그리고 조합이 선주의 과실없이 발생하는 여러 가지 형태의 비용, 예컨대 밀항자송환비용, 검역비, 손해방지비용 등, 다른 비용에 대하여 조합원에게 담보를 제공할 지라도, 조합의 담보의 주요 부분은 조합원들의 과실이나 사용자의 과실 때문에 발생한 책임에 관련하여 조합원에게 보상하도록 되어 있다.

2. 損害(loss)

이 조합의 규칙에 있어서 “손해”라 함은 배상금, 경비 및 비용을 포함한다. 대부분의 경우 사고가 발생한 뒤에 지출된 비용은 조합의 승인을 얻어 지출한 경우에 한하여 담보되고 있다.

3. 船舶의 運航과의 直接的인 關聯性

조합이 제공하는 담보위험은 선박의 운항에 직접 관련하여 발생한 책임 및 손해에 한한다.¹²⁾

11) Gard Club 규칙 제32조; 尹珉鉉, 앞의 책, 67-68쪽; Christopher Hill, Bill Robertson & Steven J. Hazelwood, op. cit., p.94.

12) Christopher Hill, Bill Robertson & Steven J. Hazelwood, op. cit., p.70.

책임이나 손해가 특정의 선박과 특별한 관계가 없는 경우에는 그 책임이나 비용은 담보하지 아니한다. 예컨대 선박이 지정되어 있지 아니한 운송계약에 의하여 발생하는 책임에 대하여는 조합이 담보하지 아니할 수도 있다.

선박의 소유나 운항과 관계없는 조합원의 운영활동으로부터 발생하는 책임이나 손해도 위와 같이 선주상호보험의 담보범위에 속하지 아니할 수 있다.¹³⁾

4. 선박에 대한 조합원의 이해관계

조합은 선박에 대한 조합원의 이해관계와 관련하여 발생하는 책임 및 손해에 대하여만 담보를 제공한다.¹⁴⁾ 따라서 선박의 선주, 운항자 또는 용선자 이외의 자격으로 조합원이 책임이나 손해를 부담한 경우, 그 책임이나 손해는 보상되지 아니한다.

조합원은 선주, 운항자 또는 용선자의 자격으로 선박을 조합에 가입시킬 수 있다. 그러나 실제에 있어서 조합원은 선박의 소유나 운항 이외에 다른 종류의 영업활동을 하는 경우가 많다. 예컨대, 조합원이 여객터미널의 소유자와 관리자인 경우이다. 이러한 경우에는 그 터미널의 소유자나 관리자로서의 자격과 관련하여 조합원의 부당한 책임에 대하여 조합은 담보를 제공하지 아니한다.¹⁵⁾

5. 보험기간 중에 발생한 사고

조합이 제공하는 담보는 선박이 조합에 가입되어 있는 기간 중에 발생한 사고에 기인한 책임 및 손해에 한한다.¹⁶⁾

13) Jeremy Kingsley, op. cit., p. 95.

14) Gard Club 규칙 제1조 제2항 b호; London Club 규칙 제9조 제1항 제1호.

15) Jeremy Kingsley, op. cit., pp.95-96.

16) Christopher Hill, Bill Robertson & Steven J. Hazelwood, op. cit., pp.95-96.

여기서 “사고”(event)라 함은 조합에 대하여 클레임을 발생시킬 수 있는 사고나 사건을 가리킨다. 대부분의 경우 원인이 되는 사고(손해나 책임을 발생시키는 행위 또는 사고)의 발생과 동시에 손해가 발생한다. 즉, 선내에 화재나 폭발이 일어난 경우에는 사고와 손해는 동시에 발생한다.

조합의 담보를 받기 위해서는 원인이 되는 사고가 발생하였을 때 선박이 조합에 가입되어 있어야만 한다. 다만, 물적 손해가 보험기간 중에 명백히 밝혀져야만 한다는 요건은 없다.

많은 경우 손해 또는 책임을 발생시킨 사고가 일어난 정확한 시각을 확인하기는 곤란하지만, 일반적으로 다음과 같은 원칙이 적용된다:¹⁷⁾

첫째, 조합원이 관리책임을 지는 자의 과실에 의하여 손해나 책임이 발생한 경우에는 사고의 발생시를 과실이 일어난 시각으로 한다.

둘째, 조합원이 관리책임을 지는 자의 태만이나 부작위에 의하여 손해나 책임이 발생한 경우에 사고 발생시는 손해를 피할 수 있었던 최후의 시각으로 본다.

셋째, 보험기간이 시작될 때에 존재하고 있던 선박의 잠재적 결함(unknown defect)에 의하여 손해나 책임이 발생한 경우에는 사고의 발생시는 사고가 일어난 시각 또는 결함의 존재가 판명된 날 가운데 어느 쪽이든 빠른 시각으로 한다.

II. 擔保危險의 種類

1. 法律上的 損害賠償責任

법률상의 손해배상책임은 선원법, 근로기준법, 해상교통안전법, 고나세법 등의 해사행정법규와 해상법 등을 위반하여 발생한 손해를 배상할 책임을 말한다.

17) Jeremy Kingsley, op. cit., pp.94-97.

선원의 고용관계 법률을 근거로 발생한 선원이 입은 손해에 대한 배상 및 보상책임 또는 개항질서법을 근거로 한 난파선의 제거비용, 기항국 또는 선적국의 법률을 위반한 경우의 벌금, 과태료, 손해방지비용, 공동해손비용, 해양사고구조비용 중 선박보험에서 보상되지 아니하는 것 등이 있다.

2. 債務不履行責任

해상물건운송계약과 하역계약 및 예선계약으로 해상운송인이 부담해야 할 손해배상책임을 말한다.

해상운송계약에서 주로 문제가 되는 것은 선하증권의 교부, 적·양하계약에서 해상운송인의 하주에 대한 운송채무불이행, 하역장비 및 부선의 임대차계약에서 발생한 장비의 손상과 하역인부의 인적손해에 관한 해상운송인의 손해배상책임, 예선계약의 이행 중 예선과 그 선원이 입은 손해에 대한 배상책임¹⁸⁾을 포함한다.

3. 제3자에 대한 損害賠償責任

가입선박이 출입항 또는 정박 중에 항만시설, 항로표지 또는 육상의 시설물과 충돌하여 입힌 손해배상책임, 선박의 기름유출로 인하여 항만수역의 수질오염으로 발생한 손해배상, 타 선박을 충돌하여 입힌 손해의 4분의 1에 대한 손해배상책임 등이다.

그리고 하역 작업 중에 하역인부가 입은 인적 손해 또는 출입항 또는 예항 중에 예선과 예선 선원이 입은 물적·인적 손해, 선원이 승선계약 중에 입은 인적 손해도 포함한다.

18) The Vainquer Fose(1979) 1 Lloyd's Rep. 557 QBD(Com Ct.).

第3章 船上의 人命損害에 대한 責任制度와 船主相互保險 補償規定의 沿革

第1節 序說

오늘날 세계 6위 내지 7위의 선복량을 가진 우리나라도 한국선주상호보험법에 의하여 한국선주상호보험조합이 설립되어 있지만, 여전히 영국의 선주상호보험에 대한 가입 의존도가 압도적이고, 앞으로도 단기간에 이러한 현상이 해소되기는 어려울 것으로 보인다. 또 보험 보상에 대한 조합의 보험계약규정에 있어서도 상호간에 차이를 찾기 어렵다.

선주상호보험¹⁹⁾을 연혁적으로 고찰하면, 영국에서의 선주 책임의 강화에 따른 자구책의 형태로 발달하기 시작하였다. 특히 선주상호보험의 시발점은 선주라는 법률적 지위에서 발생하는 책임과 선원에 대한 고용주로서의 책임을 담보하는 Protection Club에서 시작되었다는 것을 알 수 있다.²⁰⁾ 즉, 선상의 인명 손해에 대하여는 여객에 대한 선주 배상

19) 선주의 선박 운항 상의 배상 책임을 담보하는 보험은 선주 상호간의 상호보험 형태로 운영된다. 이 보험이 Protection & Indemnity Insurance 즉, P & I Insurance 라고 하고, 보험자를 P & I Club이라고 한다. 국내에서는 보통 선주책임상호보험이라고 번역하는데, 1999년 2월 5일 한국선주상호보험법이 제정되어 동법에 따라 우리나라에도 선주상호보험조합이 설립되었다. 이에 동법의 용어에 따라 P & I Insurance를 선주상호보험으로, P & I Club을 선주상호보험조합으로 번역하고자 한다.

20) 선주상호보험은 통상 “Protection & Indemnity Club”에서 인수하는 보험을 말한다. 여기서 “Protection Risk”라 함은 선주가 선주로서의 지위에 기한 책임 및 선원에

책임의 강화와 이에 따른 Protection Club의 보상으로부터 시작하여 선원 재해보상에 대한 선주의 책임과 선주상호보험의 보상으로 발달하게 된다. 따라서 영국의 선주상호보험의 보험계약규정을 연혁적으로 고찰함으로써 오늘날 선주상호보험의 발달 과정과 그 법적 의의를 찾을 수 있을 것이다. 특히 오늘날과 같이 기존의 영리 보험 체제의 해상보험과 선주상호보험간에 상품 개발을 통한 범위의 확대, 운송인 책임을 둘러싼 법제에 대한 근본적인 논란이 계속되고 있는 상황²¹⁾에서는 선주의 책임과 이에 따라 선주상호보험이 어떻게 발달해 왔는지의 상호관계를 연혁적으로 검토하는 것은 매우 뜻있는 일이라고 본다.

특히 선상의 인명 손해에 대한 책임 법제의 현저한 발달이 있었던 것은 선원의 재해에 대한 선박소유자의 책임에 관한 것인데,²²⁾ 대체로 세계 제2차 대전 종전 시까지 그 체계가 갖추어지게 되어 오늘날 제도의 모델이 되고 있다.

이 논문에서는 영국에서의 여객의 손해에 대한 선주의 배상책임법과 선원의 재해보상에 선주 책임 법제의 발달과 선주상호보험에서의 선상의 인명 손해에 대한 보상 범위의 발달 과정에 대하여 연혁적으로 고찰하고자 한다.

대한 고용주로서의 책임을 말하고, “Indemnity Risk”는 운송인으로서 선주가 화주에 대하여 부담하는 책임을 말한다 ; 今泉敬忠, 英國P&I保險の研究, 東京, 成文堂, 1993, 2쪽.

21) 1999년 미국 상원에 제출된 미국 해상물건운송법 개정안과 같이 운송인의 항해 과실을 면책하고 전형적인 과실책임주의로 운송인의 책임이 귀착하는 경우에는 기존의 적하 보험 체제와 선주상호보험간에 생존을 둘러싼 근본적인 체제 변화가 뒤따라야 할 것이다.

22) 특히 선주상호보험조합의 정관의 발달에 큰 영향을 미친 영국의 법제는 19세기말부터 제2차 세계대전이 종전될 때까지의 기간 동안 많은 변혁을 거치면서 오늘날과 같은 틀을 갖추게 되었다.

第2節 船主責任制度의 發達

I. 旅客의 損害에 대한 船主賠償責任制度²³⁾

1. 선주책임제한제도의 도입과 선주 책임의 실질적 확대

18세기 이후, 영국 코먼로상 선주는 적하의 운송에 대해 코먼캐리어(common carrier)로서의 無限責任을 지게 되어 있었다.²⁴⁾

이와 같이 영국에서는 선주 책임에 대해 오랫동안 無限責任 制度가 유지되고 있었지만, 해운업의 발전을 촉진하기 위하여 선주 책임을 제한할 필요성이 인정되어, 1734년에 선원의 절도 등의 불법행위에 의한 손해 배상 책임에 대해 船價 및 運賃의 합산 액을 법정 책임한도액으로 하는 船價主義에 의한 선주책임제한제도가 신설되었다.²⁵⁾ 이후 이 제도는

23) “The Shipowners’ Mutual Protection Society”에서 비롯된 주요 Protection Club의 설립 계기는 19세기 중엽에 제정된 선주 책임 법제들인데, 이하에서는 18세기 초반으로 거슬러 올라가 선주 책임 법제의 변천을 검토하고자 한다.

24) 小町谷操三, “船舶所有者責任の歴史的變遷”, 海商法研究, 第3卷, 有斐閣, 1931, 248쪽, 253쪽 ; 大浜信泉, “英國船主責任制度論”, 早稻田法學, 第4卷, 1925, 65쪽(今泉敬忠, 英國P&I保險の研究, 成文堂, 1993, 10쪽 각주 19에서 再引用).

25) 1734년 船主責任制限法(Responsibilities of Shipowners Act, 1734-7 Geo.2, c.15) 제1조 : That no person or persons, who is, are, or shall be owner or owners of any ship or vessel, shall be subject or liable to answer for, or make good, to any one or more person or persons, any loss or damage by reason of any embezzling, secreting, or making away with by the master or mariners, or any of them, of any gold, silver, diamonds, jewels, precious stones, or other goods or merchandise, which from and after the 24th day of June, 1734, shall be shipped, taken in, or put on board any

점차 확대되어 1786년에는 선원 이외의 자에 의한 적하 절도 등의 불법 행위에 의한 선주의 손해 배상 책임의 경우에도 적용되었으며, 화재의 경우에는 선주의 책임을 면제하였다.²⁶⁾

또 선박 충돌이 문제된 시기인 1813년 船主責任制限法 (Responsibilities of Shipowners Act, 1813)²⁷⁾에서는 선박간의 “현

ship or vessel, or for any act, matter, or thing, damage or forfeiture done, occasioned or incurred, from and after the said 24th day of June, 1734, by the said master or mariners, or any of them, without the privity and knowledge of such owner or owners, further than the value of the ship or vessel, with all their appurtenances, and the full amount of the freight due, or to grow due, for and during the voyage wherein such embezzlement, secreting, or making away with as aforesaid, or other malversation of the master or mariners, shall be made, committed or done; any law, usage or custom to the contrary thereof in anywise notwithstanding. ”

26) 1786년 船主責任制限法(Responsibilities of Shipowners Act, 1786-26 Geo. 3, c.86).

27) 53 Geo. 2, c. 159. 제1조 : ……that no person or persons who was, were, or should be owner or owners, or part-owner or part-owners, of any ship or vessel, should be subject or liable to answer for or make good any loss or damage arising or taking place by reason of any act, neglect, matter, or thing done, omitted, or occasioned without the fault or privity of such owner or owners, which might happen to any goods, wares, merchandise, or other thing, laden or put on board the same ship or vessel after the 1st of September, 1813, or with, after the said 1st of September, might happen to any other ship or vessel, or to any goods, wares, merchandise, or other thing, being in or on board of any other ship or vessel, further than the value of his or their ship or vessel, and the freight due or to grow due for and during the voyage which might be in prosecution, or

실 접촉”(actual contact)뿐만 아니라, 현실 접촉이 없어도 손해를 준 것이라는, “wash damage”나 “crowding damage”²⁸⁾ 등의 넓은 의미의 충돌에도 책임 제한이 적용되는 것으로 확장되었다. 그리고 과실이 있는 선박의 선주는 自船 및 他船의 하주 및 타선의 선주에 대해 선가 및 운임의 합산액을 한도로 한 책임을 부담하게 되었다. 이 법의 시행으로 물적 손해에 대한 선주의 책임에 대해서는 일단 책임제한이 적용되도록 되었다.

선가주의에 의한 선주책임제한제도는 1854년 상선법에 계승되었는데, 영국의 선가주의는 사고발생시를 기준으로 선가와 운임을 산정하므로, 만약 충돌시 과실이 있는 선박이 침몰하면 충돌 직전을 기준으로 산정하는 것이었다.²⁹⁾ 따라서 자선의 과실로 충돌해 두 선박 모두 침몰하는 사고가 발생한다면 法定責任限度額과 自船의 손해를 합산하면 자선선가의 두배에 운임을 더한 손해를 부담하여야 하므로, 대륙 국가의 執行主義나 委付主義에 비해 영국 선주가 과중한 부담을 안게 된 것이었다.³⁰⁾

contracted for, at the time of the happening of such loss or damage.

28) “wash damage”는 선박이 일으킨 波浪에 의한 손해, “crowding damage”는 충돌 이외에 선박의 부당한 운항에 의해 타선간에 충돌을 생기게 한 경우의 손해를 의미한다.

29) Brown v. Wilkinson(1846), 15M. & W. 391 ; the Mary Caroline(1848), 3W. Rob 101 ; Dobree v. Schroder(1833), 2 My. & Cr. 489 ; Leycester v. Logan(1857), 26 L.J.Ch. 306 ; African Steam Shipping Co. v. Swanzey(1856), 25 L.J.Ch. 870 ; the Clyde(1856), Swab. 23 ; R. G. Marsden, Marsden’s Shipping and Marine Insurance Digest, 2nd ed., London, 1927, pp. 1136-1137 ; C. Tenterden, A Treatise of the Law relative to Merchant Ships and Seamen, 11th ed., by William Shee London, 1867, p. 553(이상 今泉敬忠, 앞의 책, 12쪽 각주 24에서 再引用).

30) 今泉敬忠, “英國の船主責任法制の變遷と衝突約款の變化”, 損害保險研究, 第36卷 第4號, 1974年 12月, 36쪽.

선주책임제한법은 선주의 책임을 제한하는 법률이지만, 그 후 1854년 상선법의 제정 이전에는 1846년 캠프벨법³¹⁾에 의하여 인명 손해 등에 대한 선주의 책임은 실질적으로 확대되었다. 즉 영국 코먼로에서는 “對人訴權은 사람과 함께 죽는다”(Actioperonalis moritur cum persona)라는 법률 격언이 있다.³²⁾ 이 원칙에 대한 예외를 인정한 것이 1846년 캠프벨법인데,³³⁾ 영국에서는 1839년에 사용자책임이론이 확립한 뒤 당시 사망 및 상해에 대한 선주의 책임은 코먼로에 의해 무한책임으로 되었기 때문에 캠프벨법의 시행에 의해 선주는 상당히 큰 잠재적 책임을 지게 되었다. 그러나 캠프벨법 시행후 곧 1850년에는 共同雇傭(common employment)의 원칙이 확립되어 동료 선원의 과실에 의해 다른 선원이 사망하거나 상해를 입은 경우 상해를 입은 선원 또는 사망

31) Lord Campbell's Act or Fatal Accidents Act, 1846(9 & 10 Vict. c. 93).

32) 코먼로에서 손해 배상 청구권은 對人訴權이다. 따라서 불법행위에 기한 손해 배상 청구권은 불법행위자의 사망 또는 피해자의 사망 어느 경우에도 소멸했다. 불법행위가 피해자의 사망 원인일 경우에도 마찬가지였다.

33) 철도가 개통되고, 철도 사고가 증가했기 때문에 제정된 이 법률은 불법행위로 사람이 사망한 경우, 만약 사망이 발생하지 않았다면 피해자에게서 손해 배상 청구 소송을 받았을 사람은 같은 책임을 피해자의 사망 후에도 부담해야 한다는 취지로 규정했다(캠프벨법 제1조); 立石芳枝 “英國法の死後不法行爲訴權”, 我妻先生還曆記念・損害賠償責任の研究, 上卷, 有斐閣, 1965, 351-355쪽.

Fatal Act 1846, 제1조 : When death is caused by negligence an action shall be maintainable……whenever the death of a person shall be caused by wrongful act, neglect, or default, and the act, neglect, or default is such as would (if death had not ensued) have entitled the party injured to maintain an action and recover damages in respect thereof, then and in every such case the person who would have been liable if death had not ensued shall be liable to an action for damages, notwithstanding the death of the person injured…….

한 선원의 유족이 선주에 대해 손해배상청구를 하는 것은 거의 불가능해졌다.³⁴⁾

2. 여객의 사망 및 상해에 대한 책임 제한 제도의 확장

1846년 캠프벨법에 의한 선주책임의 실질적 확대에 대해 책임제한제도를 확장하려는 움직임이 있었는데 그 성과가 1854년 상선법에 의하여 나타났다. 이 법은 1734년 선주책임제한법에서 1813년 선주책임제한법까지의 선주책임제한법을 폐지하고, 물적 손해에 대한 책임 제한에 대해 통일 규정을 두었다. 또 1846년 캠프벨법에 의해 부과된 책임에 대하여 자선·타선 상의 승선자 사망 및 상해의 경우에도 물적 손해의 경우와 같이 선가 및 운임의 합산액을 한도로 선주가 책임을 지고, 동시에 자선·타선의 여객은 선원과는 달리 책임한도액을 등록톤수를 기준으로 1톤에 15파운드 미만으로 산정해서는 안된다고 규정하였다(동법 제503조 및 제504조).³⁵⁾

34) 有泉 亭, “勞動災害の使用者責任法理の變遷”, 損害賠償責任の研究, 中卷, 有斐閣, 1965, 991쪽, 921-936쪽.

35) 제503조 : No owner of any sea-going ship or share therein shall be liable to make good any loss or damage that may happen without his actual fault or privity of or to any of the following things ; (that is to say,)

(1) Of or to any goods, merchandise or other things whatsoever taken in or put on board any such ship, by reason of any fire happening on board such ship :

(2) Of or to any gold, silver, diamonds, watches, jewels or precious stones taken in or put on board any such ship, by reason of any robbery, embezzlement, making away with or secreting therof, unless the owner or shipper therof has, at the time of shipping the same, inserted in his bills of lading or otherwise declared in writing to the master or owner of such ship the true nature and value of such articles.

이 법은 여객의 사망 및 상해의 경우에도 船價主義에 의한 선주책임 제한제도가 적용된 경우는 없었지만, 선박 1톤당 15파운드라는 최저한 도액이 정해졌다는 점에 문제가 있었다. 15파운드라는 기준이 어떻게 정해진 것인지는 명확하지 않지만, 선가주의에서 금액주의로 옮겨가기 위해 1854년 상선법을 개정한 1862년 상선개정법³⁶⁾ 제정 당시 영국선

To any extent whatever.

제504조: No owner of any sea-going ship or share therein shall, in cases where all or any of the following events occur without actual fault or privity, (that is to say,)

- (1) Where any loss of life or personal injury is caused to any person being carried in such ship :
- (2) Where any damage or loss is caused to any goods, merchandise, or other things whatsoever on board any such ship :
- (3) Where any loss of life or personal injury is by reason of the improper navigation of such sea-going ship as aforesaid caused to any person carried any other ship or boat :
- (4) Where any loss or damage is by reason of any such improper navigation of such sea-going ship as aforesaid caused to any other ship or boat, or to any goods, merchandise or other things whatsoever, on board any other ship or boat :

Be answerable in damages to an extent beyond the value of his ship and the freight due or to grow due in respect of such ship during the voyage which at the time of the happening of any such events as aforesaid is in prosecution or contracted for, subject to the following proviso, (that is to say), that in no case where any such liability as aforesaid is incurred in respect of loss of life or personal injury to any passenger, shall the value of any such ship and the freight thereof be taken to be less than fifteen pounds per registered ton.

36) Merchant Shipping Amendment Act, 1862, 25 & 26 Vict., c.63.

박의 평균가액이 1톤당 8파운드였다고³⁷⁾ 알려져 있기 때문에 1854년 상선법제정 당시로서는 상당히 고액이었음은 틀림없다. 따라서 선주는 이 가혹한 책임에 대처하기 위해 Protection Club의 설립에 적극적인 수밖에 없었다.

II. 船員 災害補償責任法制

1. 공동고용원칙과 기여과실원칙

역사적으로 Protection Club이 설립된 가장 큰 요인은 인명손해에 대한 선박소유자의 책임을 상호담보하는 것에 있었다. 그러나 처음 설립시 Protection Club이 담보하는 인명의 손해인 사망과 상해의 대상은 여객에 한정되어 있어서 선원의 인적 손해에 대하여는 적용되지 않았다고 한다. 그 이유는 共同雇傭原則(common employment)과 寄與過失原則(contributory negligence) 등이 선원의 선박소유자에 대한 소송을 사실상 어렵게 하였기 때문이다.

첫째, 1837년에 효시가 될 만한 사건이 보고되어 1850년에 확립된 共同雇傭原則은 근로자가 동일사용자의 使用人 즉 동료(fellow servant)의 과실에 의해서 부상을 당하거나 다른 손해를 입은 경우에는 사용자에 대하여 손해배상청구를 하는 것이 불가능하다는 원칙이다. 이후 특별한 원인이 있는 경우에 완화되어 해석되기도 하였지만, 1948년 입법³⁸⁾에 의하여 폐지될 때까지 이 원칙이 준수되었기 때문에 노동재해에 대한 근로자의 구제를 매우 어렵게 하였다. 이 원칙에 의하면 선원의 경우 동일선박에서 海員 사이에서는 물론이고, 해원과 선장과의 사이에서도 공동고용의 관계가 성립되는 것으로 보아 선장의 과실에 의하여 해

37) 加藤正治, “*外國船舶所有者責任制度*”, *海法研究*, 第2卷, 有斐閣, 1916, 216-217쪽(今泉敬忠, 앞의 책, 17쪽 각주 37).

38) Law Reform (Personal Injuries) Act, 1948, 11 & 12 Geo. 6. c. 41.

원이 부상을 입은 경우에도 선박소유자의 책임이 없는 것으로 되었다.³⁹⁾

둘째, 寄與過失原則이라 함은 원고와 피고 쌍방간 과실이 있는 경우에, 과실상계를 인정하지 않고 결정적인 행위를 한 행위자 또는 형식적으로 최후의 원인을 제공한 행위자에게 모든 책임을 부담시키는 원칙을 말한다. 따라서 사용자 측의 시설 관리에 과실이 있어도 피해자인 근로자의 과실에 의해서 재해가 발생한 경우는 사용자의 책임이 없다는 형식으로 해석될 가능성이 높게 적용되는 것이다. 영미법계에서만 적용되던 이 원칙은 1945년에 이르러서야 立法⁴⁰⁾으로 폐지되어 대륙법계 국가와 마찬가지로 過失相計原則이 적용되게 되었다.

이 밖에도 코먼로상 사용인이 사용자에게 대하여 소송을 제기하는 것에 장애가 되었던 원칙으로서 危險引受原則(acceptance of the risk)이 있는 바, 이는 “동의는 권리침해를 阻却한다”(Volenti non fit injura)는 법률 격언으로 표현된 것으로서, 피해자가 앞장서 위험을 초래한 이상은 그 재해에 원인을 준 자에 대해서는 책임이 없다고 하는 것이다. 이를 근로 재해에 적용하면, 다른 요건으로 인해 사용자의 책임이 인정되는 경우에도 “그러나 사용인은 위험을 알고 행동한 것이다”라는 항변이 성립되는 것이다. 다행히 이 원칙은 선원에게 적용되지 않았다.⁴¹⁾

영국법상 1839년 使用者責任法理가 확립되고, 1846년 캠프벨법⁴²⁾이 제정되었음에도 불구하고 선원의 사망이나 상해가 통상 동료나 본인의 과실에 기인하는 경우가 대부분이기 때문에 共同雇傭原則이나 寄與過失

39) 다만, 海員과 導船士 사이의 사고[Smith v. Steele(1875), L. R. 10 Q. B. 125; 44 L. J.(Q. B.)60], 姊妹船의 선원 사이의 사고[The Petrel(1893), 7 Asp. M. L. C. 434]에는 共同雇傭原則이 성립되지 않는다고 판시되었다.

40) Law Reform (Contributory Negligence) Act, 1945, 8 & 9 Geo. 6. c. 28.

41) Rothwell v. Hutchinson(1886), 13Ct. of Sess. Cas.(4th ser.) 463.

42) Lord Campbell's Act 또는 Fatal Accidents Act, 1846을 말한다.

原則이 적용되는 한 재해를 입은 선원이 사용자에게 소송을 통하여 손해를 填補받을 수 있는 길은 거의 막혀 있었다고 생각된다. 특히 이중에서도 선원의 입장에서 共同雇傭原則은 매우 가혹한 것이라고 생각된다.

선원의 이처럼 불리한 입장은 1940년부터 선박소유자의 책임을 확대하기 시작한 법률의 제정에서부터 해결의 실마리가 풀리기 시작하였다. 이러한 법률은 상선법의 일부, 使用者責任法의 내용을 담고 있는 勤勞者補償法 및 기타로 구분할 수 있지만, 이하에서는 연대순으로 설명하기로 한다.

2. 1854년 商船法⁴³⁾

1854년 상선법은 선원⁴⁴⁾의 업무상(in the service of the ship) 질병,⁴⁵⁾ 상해 및 사망의 경우의 治療費, 扶養費, 送還 費用 및 葬祭費를 선박소유자의 부담으로 한다(동법 제228조, 제229조). 또 遭難船員(distressed seamen)⁴⁶⁾에 대해서도 公的 費用으로 구제하여 본국에

43) Merchant Shipping Act, 1854.

44) 여기서 말하는 선원은 선장(master), 선원(seamen: 선박직원과 해원을 포함하는 개념임), 실습생(apprentice)을 모두 포함하는 개념이다.

45) “제228조 제1항 중 ‘any hurt or injury in the service of the ship’ 부분은 선상에서 제공받은 식품이 불량했기 때문에 발생한 질병을 포함한다”고 판시하고 있고[The Secretary of the Board of Trade v. Sundholme(1879), 4 Asp. M.L.C. 196; 41 T.L.], 제228조의 제목에도 ‘질병(illness)’이 포함되어 있기 때문에, 질병도 함께 표기하기로 한다. 그러나 여기서 말하는 질병은 모든 질병을 의미하는 것이 아니라, 위의 판결에 나타나 있는 것처럼 업무상 질병을 의미하고, 선원 자신의 과실에 의한 질병은 포함하지 않는다(Sanford D. Shipmaster’s Handbook to the Merchant Shipping Acts, 4th ed., Glasgow, 1993, p. 65).

46) ‘遭難船員’이란 승선하고 있던 선박이 遭難하여, 외국에서 解雇 또는 버려진 선원을 말한다. 엄밀하게 말하면 조난선의 승무원에 한정된다는 뜻은 아니지만 편의상 遭難船員으로 하였다.

송환하지만(동법 제211조), 그들에게 지급하여야 할 임금과 생계비, 필요한 의료품, 본국 송환비용 및 장제비용으로 지출한 일체의 비용을 결국 선박소유자가 부담하게 하였다(동법 제211조 내지 제213조).

1854년 상선법은 그때까지의 각 船主責任制限法을 개정하여 통합한 법률로서 선원의 건강과 안전을 보호하기 위한 규정을 많이 두었다. 이는 1840년 工場法으로부터 시작한 공중 보건 입법의 움직임과 그 맥을 같이 한다. 이러한 맥락에서 상선법의 규정은 사고의 원인에 있어서 본인 또는 동료의 과실의 유무를 묻지 않기 때문에 共同雇傭原則이나 寄與過失原則의 적용은 배제되고, 일종의 補償의 개념으로서 선원을 보호하려는 것이다.

1854년 상선법의 이러한 규정은 그 당시로서는 진보적인 입법으로서 선원의 구제에는 효과적이었지만 선박소유자의 법적 책임이 가혹한 부담으로 생각되었기 때문에 곧바로 Protection Club의 담보 범위에 포함되지는 않았다.

반면 1854년 상선법 제458조 및 제459조의 규정과 海事法院法⁴⁷⁾에 기인하는 인명구조료(salvage of life)는 좀더 일찍 클럽에 의하여 담보되었다.⁴⁸⁾

47) Admiralty Court Act, 1861.

48) 원래 영국 법에서 海事法院은 人命만을 구조한 경우에는 구조자에 대하여 어떠한 報酬도 인정하지 않았다. 그러나 인명과 재산이 함께 구조된 경우에는 재산만이 구조된 경우보다 많은 구조료를 인정하는 것이 법원의 관행이었다. 이 때 지급 책임을 부담하는 자는 구조된 재산의 소유자였다. 여기서 ‘인명 구조료’라고 하는 것은 자선의 인명과 재산이 함께 구조된 경우 선박소유자에 의하여 지급되는 인명 구조에 대한 報酬相當分이다.

당시의 사정을 감안하면 여객을 만재한 경우가 아니면, 그 당시 선박, 항행구조시설, 선박의 위생 상태 및 식료품 사정 등을 고려할 때, 선원의 업무상 질병, 상해 및 사망의 경우의 법정 비용이나 조난 선원에 대한 법정 비용과 비교하면 선박소유자에게 상대

개정된 1862년 상선법은 1854년 상선법에 규정되었던 사망 및 상해시의 선박소유자의 법정 책임한도액에 관한 여객과 선원의 구별을 폐지하여 일률적으로 선박 1톤당 15파운드로 하였다. 이 법률은 1894년 상선법에서도 이어지고 있다.

3. 1880년 使用者責任法⁴⁹⁾

1880년 使用者責任法은 특정 산업 근로자의 업무상 재해에 대해서 共同雇傭原則의 가혹한 적용을 완화하기 위해서 제정되었다. 그러나 영국에서 최초로 노동재해보상을 규정한 이 법도 육상노동자와 동일하게 간주되었던 平水區域航行船 선원에도 적용되었지만, 航海船(seagoing vessel)의 선원에게는 적용되지 않았다.

이 법 시행후 사용자부담의 증가는 당초 걱정하였던 정도는 아니었다. 이 법률에 기한 사용자책임은 한편으로는 책임보험에 의해서 담보되고, 다른 한편으로는 이 법률의 적용을 배제하는 免責特約制度(contracting out of the Act)가 고안되어 사용자의 보호가 계획되었다.

이 법은 평수구역 항행선 선원에게 적용되었지만, 실제 어느 정도 손해배상청구소송이 제기되었는가는 의문이다.⁵⁰⁾ 항해선 선원의 경우에도 마찬가지였을 것이다. 이 법은 1897년 勤勞者補償法으로 이어진다.

4. 1894년 상선법⁵¹⁾

적으로 과중한 부담을 준 것은 아니라고 생각된다.

49) Employer's Liability Act, 1880.

50) 이 점에 대하여 Sidney & Beatrice Webb은 다음과 같이 기술하고 있다: “...선원과 같이 이동하는 근로자는 사용자에게 의해 배상된다고 하는 이 법률적 구조를 완전한 목표로 생각하고 있지는 않다. 그들이 증인을 모으고, 그들의 증인이 동료 선원인 경우에는 법정 기간 중 이를 한 곳에 머무르게 하는 것은 불가능하기 때문이다.”

51) Merchant Shipping Act 1894(57 & 58 Vict. c. 60).

1894년 商船法은 선원의 업무상 질병, 상해 및 사망의 경우(동법 제 207조, 제208조), 遭難船員(동법 제190조 내지 제194조)에 대해서 1854년 商船法과 거의 같은 취지의 규정을 두었다. 이 법은 1854년 상선법과 그 개정법 및 관련 각 법을 통합한 법전이라고 할 수 있다. 선원 등의 재해에 관한 규정에 관해서 1854년 상선법과 비교하면, 선원의 의료비 등에 관한 제207조⁵²⁾에 제4항이 새롭게 삽입되었는데, 1854년 상선법에 근거하는 판결을 법문화한 것에 지나지 않아 특별히 변화된 것은 없다고 보아야 한다. 보다 이상적인 선원의 재해에 대한 救助는 1897년 勤勞者補償法에 의하여 이루어지게 된다. 1894년 상선법은 1898년 상선법(海事基金法) 및 1906년 상선법에 의해서 일부 개정이 이루어진다.

5. 1897년 勤勞者補償法

1897년 勤勞者補償法은 특정의 위험한 직업에 종사하는 근로자가 업무상의 재해를 입은 경우 사용자 또는 사용인의 과실의 증명 없이 근로자는 사용자에게 대해서 보상을 청구할 수 있다. 또 이 법에 근거하는 근로자의 재해보상 청구권과 코먼로상의 손해배상청구권은 택일적 관계에 놓여진다(동법 제1조). 그리고 이 법이 항만에서 위험한 작업에 종사하는 근로자에게 적용되는 결과(동법 제7조), 선주상호보험조합이 간접적으로 영향을 받게 되었다.

이 법은 사용자의 책임을 묻기보다 노동재해를 입은 근로자의 구제를 그 목적으로 하고, 업무상의 재해에 한해서 사용자 또는 근로자의 과실의 유무를 묻지 않고 재해보상 청구권을 인정하는 것이다. 따라서 코먼로상의 과실책임주의와는 다르며, 寄與過失原則 및 共同雇傭原則에 의한 항변도 허용하지 아니한다. 그러나 이 법도 선원에게는 적용되지 아니하였다. 이 법은 1906년 勤勞者補償法으로 이어진다.

52) 1854년 상선법 제228조에 해당된다.

6. 1898년 商船法⁵³⁾

일명 海事基金法이라고도 불리는 1898년 商船法은 遭難船員 때문에 지출된 일체의 법정 비용을 선박소유자로부터 填補받을 권한을 통상부에 부여하였다(동법 제4조). 이 법 제정 당시 遭難船員이 임금을 지급 받은 경우에도 그들에게 비용을 부담시키지 않고, 부양하여 본국으로 송환하는 것이 통상부의 관행이었다. 그러나 임금이 체불된 조난 선원은 조난 상태에 있는 것이 아니라는 이유로 부양비 및 송환 비용의 지급에 응하지 않는 선박소유자가 있었기 때문에 이 법이 제정되었다.

7. 1906년 商船法⁵⁴⁾

1906년 商船法은 선원이 업무상 부상을 입거나 또는 질병에 걸린 경우의 의료비 등에 대하여 규정하고 있다(동법 제34조, 제35조).

1894년 상선법과의 차이점은 다음과 같다:

첫째, 1894년 상선법 제207조 제4항이 삭제되고, 제34조 제1항에 “...or suffers from any illness”라고 규정된 것이지만, 실질적으로는 차이가 없었다.

둘째, 1894년 상선법 제207조에서는 고려하지 않았던 외국 항에서 승선한 선원을 고려하여 送還港을 “적절한 送還港”(to a proper return port)으로 하여 송환 항의 의미의 폭에 변화를 가져왔다.

셋째, 조난 선원에 관해서는 다음과 같은 차이점이 있다. 즉, 1906년 상선법 제40조는 1894년 상선법 제190조를 개정하여 “...sent home”으로, 제34조의 경우와 마찬가지로 “...sent to a proper return port”로 하고, “distressed seamen”을 “shipwrecked seamen”과 “그 밖의

53) Merchant Shipping (Mercantile Marine Fund) Act 1898(61 & 62 Vict. c. 44).

54) Merchant Shipping Act 1906(5 Edw. 7, c. 10).

자”로 나누어 1894년 상선법 제191조에 해당하는 1906년 상선법 제41조 제1항에 “shipwrecked seamen”의 난파후 가장 가까운 港에의 운송과 그 사이의 부양에 관계되는 비용을 선박소유자가 부담하게 하였다. 그리고 이 규정에 의하면, 통상부는 선박소유자로부터 조난선원의 부양비를 회복하는 것은 가능하지만, 의료비를 회복하는 것은 불가능하다는 점은 1854년 상선법 이래 변화가 없다.

이처럼 1906년 상선법은 1894년 상선법을 일부 개정하여 선원의 업무상의 질병 또는 상해에 관한 규정과 조난 선원에 관한 규정이 일부 포함되어 있고, 후자에 관해서 약간의 선박소유자 책임을 확대하기는 하였지만, 선주 책임을 확대하였다고 내세울 만큼 특별한 것은 아니다. 또한 제31조와 제41조는 중복된 관계에 있는 것처럼 생각된다. 왜냐하면 전자는 조난 선원을 포함한 모든 선원에게 적용되어 선박소유자는 의료비, 부양비 등을 지급할 책임을 지게 되고, 후자는 질병의 유무에 관계없이 조난 선원에게 적용되어 선박소유자는 송환 비용과 필요한 衣食費를 지급하여야 하기 때문이다.

8. 1906년 勤勞者補償法

1906년 勤勞者補償法은 1897년 근로자보상법을 폐지하고, 적용 대상을 확대하여 항해선의 선원⁵⁵⁾도 포함시켰다(동법 제7조). 1906년 근로자보상법은 그 근로자의 중대한 故意의 非行(serious and wilful misconduct)에 기인하는 상해에 대하여 1897년 근로자보상법이 근로자의 보상청구권을 인정하지 않은 것에 비하여 그 상해가 사망 및 중대한 후유 장애를 일으킨 경우에 대해서 이를 인정하였다는 점과(동법 제1조 제2항 c호), 면책특약을 현저하게 제한하였다는 점(동법 제3조) 및 직업병(industrial disease)을 보상의 대상으로 하였다는 점(동법 제8조)⁵⁶⁾ 등을 특징으로 한다.

55) 선장, 선원과 선박에 종사하는 실습생을 포함한다.

1906년 근로자보상법이 시행된 결과 선박소유자 측의 과실이 있는 경우에 코먼로상의 손해배상청구와 이 법에 따른 재해보상청구의 선택권을 선원이 가지게 되었다. 그러나 선박소유자에게 선원의 노동재해에 대한 상선법상의 보상의무가 있는 경우에는 이 법률에 근거를 두는 보상의무는 생기지 않았다.

9. 1911년 海事條約法⁵⁷⁾

1911년 해사조약법은 쌍방과실충돌의 경우에 손해의 분담에 관하여 균등책임주의를 폐지하고 과실비율주의를 채용하였다(동법 제1조). 그리고 쌍방과실충돌에 의해서 사망 및 상해가 생긴 경우에, ‘선박소유자는 연대채무를 부담한다’고 규정하였다(동법 제2조). 그러므로 청구권자는 어느 쪽의 선박소유자에 대하여도 청구액의 전부를 청구하는 것이 가능하다. 다만, 이 법은 선박소유자의 책임제한권을 박탈하는 것이 아니어서, 손해를 배상한 선박소유자는 손해 중의 상대선이 부담하는 부분을 구상하는 것이 가능하다. 그러나 이 법은 직접 청구되면 지급하지 않아도 좋다는 항변을 어느 쪽의 선박소유자로부터도 박탈하는 것은 아니기 때문에 선박소유자의 공동고용의 항변이나 기여과실의 항변에 영향을 준 것은 아니고, 근로자보상법에 근거하는 보상의 청구에는 전혀 적용되지 않았다. 따라서 선원의 사망 및 상해가 발생한 경우, 공동고용원칙에 따라 동료의 과실에 의해 작업 중에 부상당한 선원은 자기 선주로부터 손해배상을 받는 것이 불가능하였다. 그리고 두 선박간의 충돌의 결과 부상당한 선원은 그 충돌에 대해서 상대편 선박에 과실이 있는 경우에 상대편 선박에 손해 배상의 전부를 청구할 것인지 아니면 자기 선주에 보상청구를 할 것인지에 대한 선택을 할 필요가 있게 되었다. 어느 경우든지 이 법은 충돌손해배상책임에만 적용되는 것으로 사실상 선주상호보험

56) 다만, 여기서 말하는 직업병에는 선원과 관련된 것은 포함되지 않는다.

57) Maritime Conventions Act 1911(1 & 2 Geo. 5, c. 57).

조합의 保險契約規定에 어떤 변화를 가져온 것은 아니다.

10. 1925년 商船法⁵⁸⁾

國際勞動條約法이라고도 불리는 1925년 상선법에 의해서 선원에 대한 선박소유자의 책임이 확대되었다. 1894년 상선법에 의하면 선박이 遭難 또는 滅失된 경우, 선원에 대한 임금의 지급은 그 손해가 발생한 때에 종료했지만(동법 제158조), 이 법에 의해서 개정되어 근로 종료일로부터 2개월을 넘지 아니하는 휴업기간에 대해서는, 그 휴업이 선박의 조난 또는 멸실에 의해서 생긴 것을 조건으로 하여, 선원은 임금의 지급을 청구할 수 있게 되었다(동법 제1조). 즉, 이 법은 승선 중의 선박의 난파 또는 멸실의 경우에 선원에게 일정한 휴업 보상을 주는 결과 선박소유자에게 새로운 책임을 부과하는 것이었다.

11. 1934년 法律改正法⁵⁹⁾

1934년 법률개정법은 “對人訴權은 사람과 함께 없어진다”라고 하는 코먼로의 오래된 법률 격언에 표현되어 있는 원칙을 폐지하고, 손해배상 청구권의 상속을 인정하였다(동법 제1조). 따라서 캠프벨법에 기인하여, 불법행위의 결과 사망한 자의 손해배상청구권과 동일한 청구권을 사후에 유족이 새롭게 취득하는 경우와는 차이가 있다. 그러나 이 법도 공동고용원칙과 기여과실원칙을 배제하는 것은 아니었기 때문에 선박소유자의 책임을 확대하기는 하였지만, 선주상호보험 保險契約規定에는 아무런 변화도 주지 못하였다.

이와 같이 영국에서는 선원 등의 재해에 대하여 완전한 구제가 되기 위해서는 상당히 오랜 시간이 걸렸다. 이는 공동고용원칙과 기여과실원

58) Merchant Shipping (International Labour Conventions) Act 1925(15 & 16 Geo. 5, c. 42).

59) Law Reform (Miscellaneous Provisions) Act, 1934.

칙이 오랫동안 유효했기 때문이다. 그러나 제2차 세계대전이 시작된 결과, 戰時 政策의 일환으로 전 국민에 대한 종합적인 사회보장제도가 검토되어 새로운 관점에서 검토가 시작되었다. 제2차 세계대전의 종전후 이러한 구상이 실현되어 단순히 노사간의 문제로만 인식되던 재해보상제도를 사회보장제도의 일환으로 재편성하기 시작하였다.

12. 1945년 法律改正法(寄與過失法)⁶⁰⁾

1945년 法律改正法이 제정되어 그때까지의 피해자의 과실이 결정적인 원인인 것을 피고측이 입증하면 손해배상의 청구는 기각되었다. 이와 같이 기여과실이 소송을 저지하는 것을 이 법률이 멈추게 하여 손해배상액의 감액만을 주장할 수 있게 되었다(동법 제1조). 즉, 이 법에 의하여 寄與過失原則이 폐지되어 過失相計原則이 도입되었다.

13. 1948년 法律改正法(身體傷害法)⁶¹⁾

1948년 법률개정법은 그 때까지의 사용자책임법을 폐지하고(제1조 제2항), 나아가서 과실에 관계되는 손해배상청구에 대해서, 공동고용의 항변을 폐지하여(제1조 제1항),⁶²⁾ 노무공급계약 중의 일체의 규정은 공동고용을 이유로 사용인이 부상한 경우의 사용자 책임을 면제한다거나 아니면 그것을 제한하는 경우 이 조항은 무효가 되었다.⁶³⁾

이들 법률에 의하여 사망 및 상해에 관한 선원 측의 선주에 대한 손해배상청구에 있어서의 장애는 모두 제거되었다.

14. 1946년 國民保險(産業災害)法⁶⁴⁾

60) Law Reform (Contributory Negligence) Act, 1945, 8 & 9 Geo. 6. c. 28.

61) Law Reform (Personal Injuries) Act, 1948, 11 & 12 Geo. 6, c. 41.

62) 이 법률 시행 이전에는 공동 고용의 입증에 의해서 기각을 면치 못했다.

63) 立木芳枝, "英國におけるの死後の不法行爲訴權", 我妻先生還曆記念 損害賠償責任の研究, 上卷, 1965, 有斐閣, 364-365쪽.

國民保險法은 여러 차례에 걸쳐서 勤勞者補償法을 폐지하여, 업무상
상해와 직업병에 대하여 보험 제도를 도입하였다. 그리고 사용자와 사용
인 사이의 비용분담이 강제되었다(동법 제2조). 결국 이 법에 의한 급부
가 勤勞者補償法에 의한 사용자의 보상을 대신하게 되었다.

勤勞者補償法이 재해가 업무로부터 생기고 또한 업무중에 발생한 것
이라는 사실의 입증 책임을 근로자에게 부과한 것과 비교하면, 國民保
險法은 재해가 업무중에 발생하였다는 사실만 입증하면 “업무 중 발생”
에 대한 추정적 효력이 발생한다(동법 제7조 제4항). 그리고 선원의 질
병, 상해 및 사망에 대하여 선박소유자에게 소송을 제기하는 것은 근로
자 대 사용자의 관계인 반면, 보험급부청구는 근로자 대 국가의 관계이
기 때문에 국민보험법에 의한 보험 급부 청구권과 코먼로상의 손해배상
청구권은 양자택일의 관계가 아니라 별개로 존재한다.

한편 국민보험법 상의 보험급부에 대하여 선원과 관계되는 제6편에
다른 규정이 있는 경우가 아니면, 피보험자인 선원이 영국 밖에 있는 동
안에 발생한 재해에 대하여는 보험급부가 행하여지지 않는다고 규정하고
있다(동법 제7조 제3항). 또 동법 제6편에서 국민보험 주무부 장관(the
Minister of National Insurance)이 별도의 규정을 만들어 이 법의
내용을 변경하는 것을 인정하기 때문에(동법 제77조), 실제로 많은 규
정이 만들어져 勤勞者補償法 시대와 마찬가지로 상선법상 선박소유자에
게 책임있는 경우에는 이 법에 의한 보험 급부가 행하여지지 않는 것이
원칙이었다.⁶⁵⁾

64) National Insurance(Industrial Injuries) Act, 1946.

65) R. Temperley, *Temperley's Merchant Shipping Acts*, 5th ed., London,
1954, pp. 515-517; 그 후의 선원의 산업재해의 구제에 대한 주요 입법에는 1965년
國民保險(業務災害)法 및 1969년 使用者責任(強制保險)法이 있다. 이 1969년 使用者責
任(強制保險)法에 근거하여 현재 영국의 모든 사용자는 모든 사용인의 산업재해에 대하
여 사용자책임보험이 강제되게 되었다. 다만, 이 법률은 많은 예외를 인정하고 있는 바,

결국 이 법이 시행된 이래, 선원으로 승선하고 있는 선박과 다른 선박과의 충돌에 의해서 부상을 입은 선원은, 이 법에 근거하여 보험급부를 구할 수 있는 경우에는 국가로부터 급부를 받는 것은 물론 가해선박의 선박소유자에게 손해배상청구를 하는 것도 가능하다. 만약 충돌이 양선박의 과실에 기인하는 것이라면 1911년 海事條約法에 의해서 양선박의 소유자는 연대채무를 부담하여야 하고, 1948년 法律改正(身體傷害)法에 근거하여 선박소유자에게 共同雇傭의 항변은 인정되지 않는다.

이와 같이 선원의 재해에 대하여는 1854년 상선법에서 비롯하여 우여곡절을 겪으면서 약 100년에 걸쳐 선박소유자의 개인배상으로부터 국가보상이라는 형태로 진전하여 왔다.

第3節 船主相互保險 補償規定의 發達

I. 意義

선주상호보험은 영국을 중심으로 발달하여 운영되고 있다. 우리나라의 경우에는 최근 한국선주상호보험조합법이 제정되고 이에 따라 한국선주상호보험조합이 업무를 개시하였지만, 대부분의 대형 항해선이 영국의 선주상호보험조합에 부보하고 있는 실정이다.

이처럼 선주상호보험의 발달이 영국에서 시작되어 오늘날에도 영국의 선주상호보험 시장이 세계 시장을 주도하고 있기 때문에 영국의 선주책

그 중 하나는 선상에서 업무에 종사하고 있는 사이에 생긴 선원의 질병·상해에 대해 부담하는 상선법 상의 선주 책임을 담보하는 선주상호보험에 가입하고 있는 선박소유자는 사용자 책임보험에 가입해야 할 의무를 면한다는 예외가 있다. 다른 한편으로 선원이 하선하고 있는 사이에 생긴 또한 선박소유자가 부담하는 재해의 경우에는 사용자 책임에 의해 보험 급부가 행하여졌다. 따라서 현재도 사실상, “勤勞者補償法” 시대와 비교하여 크게 변한 것은 없다고 볼 수 있다.

임법제의 발달과 선주상호보험의 발달은 항상 연계되어 발달해 오고 있으며 그 내용상으로도 선주상호보험의 역사와 동일하다. 그러므로 선상의 인명 손해에 대한 선주상호보험의 보상 내용은 영국의 선주책임법제의 발달과 그 역사를 같이 한다. 특히 선상의 인명 손해에 대하여는 선원의 재해보상에 대한 법제와 그 역사를 같이 하는데, 이는 대개 제2차 세계 대전의 종전 시까지 오늘날과 같은 모습을 갖추게 되었고, 선주상호보험의 보상 규정 역시 그 역사를 같이 한다.

II. 協會船舶保險衝突約款과 Protection Club의 設立

해상보험은 선박 및 화물의 물적 손해를 보상할 것을 목적으로 생성·발전해 온 것이기 때문에 배상책임이나 비용손해는 극히 제한된 범위 내에서 보상하는 것은 그 성질상 당연하다고 볼 수 있다. 특히 Protection Club의 설립과 떼어 수 없는 관계에 있는 충돌 약관도 충돌 사고가 급증하기 시작한 19세기에 들어와서 Mutual Hull Club에서 채택하기 시작한 것이다.⁶⁶⁾ 그러나 기선의 실용화 단계와 함께 선원의 조선(操船)이 익숙하지 않아 충돌 등의 사고가 많아졌다는 점과 1836년 De Vaux v. Salvador 사건⁶⁷⁾에서 타선의 손해에 대한 배상금은 선박 보험증권에 충돌약관이 삽입되어 있지 않아 보상할 수 없다는 원칙이 확

66) 이 약관은 1811년에 Lord Eldon호라고 불리던 석탄선에 대해 The Liberal Association이라는 Mutual Hull Club가 발생했던 인쇄 양식의 보험 증권 중에 삽입되었던 충돌 약관이다 : “Against running down or doing damage to any ships or cargoes when such damage shall amount to seven pounds per keel and not exceeding the sum insured on the ship doing the damage both for the damage done and received.”

67) (1836) 5 L.J.K.B. 134, 111 E.R. 845 ; Alex L. Park, The Law and Practice of Marine Insurance and Average, Vol. I, Centreville, Maryland, Cornell Maritime Press, p. 277 footnote 30 .

인되었기 때문에, 그 이후 충돌약관의 보험증권삽입이 상당히 일반화된 것으로 보인다.

Protection Club 설립의 움직임이 시작했을 즈음에 사용되고 있던 충돌약관은 1824년 영업개시에 맞춰, “The Indemnity Mutual Marine Insurance Co.”가 작성하고 사용한 보상약관(Indemnity Clause)⁶⁸⁾이 전형적인 것이다. 1862년 상선개정법⁶⁹⁾이 시행되기까지 사용되던 1824년 충돌약관은 이 법률이 시행되면서 선주책임제한제도가 船價主義에서 金額責任主義로 개정된 결과 분류하기 힘들 정도로 다양한 형식의 충돌약관으로 바뀌어 사용되기에 이르렀다.⁷⁰⁾ 이 약관(이하 1824년 충돌약관이라 한다)은 넓은 의미의 충돌⁷¹⁾ 결과 타선·타선 상

68) “AND WE, for ourselves and each of us, do covenant and agree, that in case the said Ship shall, by accident or negligence of the master or Crew, run down or damage any other Ship or Vessel, and the assured shall thereby become liable to pay and shall pay any Sum not exceeding the value of the said Ship or Vessel and her Freight, by or in pursuance of the Judgment of any Court of Law or Equity, or by or in pursuance of any Award made upon any Reference entered into by the Assured with the concurrence of Two of the Directors for the time being of the said Company, the Capital Stock and Funds of the said Company shall and will bear and pay such proportion of Three Fourth Parts of the Sum so paid as aforesaid as the Sum of ……Pounds hereby assured bears to the value of the said Ship or Vessel and her Freight.”

69) Merchant Shipping Amendment Act, 1862.

70) C. McArthur, The Contract of Marine Insurance, 2nd ed., 1890, p. 321.

71) 이 약관에는 “run down or damage”라는 조항이 있기 때문에 현실적으로 선박간 접촉이 있는 협의의 충돌의 경우만이 아니라, 접촉이 없더라도 부당한 운항에 의해 타선 등에 손해를 준 “wash damage”나 “crowding damage”의 경우 등을 포함한 넓은 의미의 충돌에 의한 손해에 대한 배상금을 진보하고 있었다.

의 적하 및 피보험선박 상의 적하에 생긴 손해에 대한 배상금을 피보험선박의 선가 및 운임의 합산액을 한도로 해,⁷²⁾ 선주가 지급한 손해배상금의 4분의3을 전보한다는 취지였다.⁷³⁾ 특히 인명손해와 관련하여 여객

72) 이 약관 중에 “the value of the said Ship or Vessel and her Freight”라는 용어가 있는데, 이것은 선가주의를 견지한 1813년 선주책임제한법에 기초해 약관이 작성되었던 것을 의미한다. 충돌 손해에 대해 선주책임제한제도가 인정되기 전에 작성된 Lord Eldon호의 보험 증권 중의 충돌 약관에는 당연히 이런 용어가 없이 1862년 개정 상선법 시행법에 의해 금액주의로 바뀐 후에 작성된 충돌 약관에서는 용어가 변경되어 있다.

73) 여기서 Protection Club의 설립 동기가 되는 1824년 충돌 약관에 기초해 전보되는 손해 배상금의 범위와 한도를 선주 책임 법제와 함께 검토하면 1824년 충돌 약관에 의해 피보험 선박 상의 적하 손해에 대한 배상금이 전보되었다는 점을 들 수 있다. 1824년 충돌 약관은 현재의 약관과는 달리 타선 및 타선 상의 적하 손해에 대한 배상금뿐만 아니라 피보험 선박 상의 적하 손해에 대한 배상금도 전보하는 것이었다. 당시의 선주 책임 법제상 코먼캐리어로서의 선주 책임을 담보할 필요가 있었기 때문일 것이다. 이 점은 1824년 충돌 약관 중에 “by accident”라는 조항이 있다는 것에서 유추할 수 있다. 선주 책임 법제에서 논술한 대로 18세기에 들어와서도 과실에 의하지 않는 충돌의 경우에도 당사자간에 손해를 均分하는 태도가 취해지고 있었기 때문에 이에 대처하기 위한 규정이다. 그러나 19세기에 들어와 1815년 Woodrop Sims호 사건(The, 2 Dod. 83 ; Michael J. Mustill, Jonathan C. B. Gilman, Arnould’s Law of Marine Insurance and Average, Vol. 2, London, Stevens & Sons, 1981, para. 798)에서 Lord Stowell이 논술한 4원칙에 비추어 생각해 보면, 자선 측에 과실이 없다면 선주의 책임 문제는 생기지 않기 때문에 “by accident”는 과실이 없어도 선주가 책임을 지지 않으면 안 된다는 점이 자선 상의 적하 손해에 대한 코먼캐리어로서의 선주 책임을 담보하기 위해 특히 삽입되었다. 1824년 충돌 약관이 Woodrop Sims호 사건으로부터 약 10년 후에 작성되어 1824년에는 Hay v. Le Neve 사건에서 대법원(House of Lord)이 앞에서 서술한 4원칙을 확인하고 있다는 점도, 그 후 이 약관을 원형으로 작성되었다고 생각되는 충돌 약관 중에도 피보험 선박 상의 적하 손해 배상금을 전보하는 점이 있었다는 점(Douglas Owen, *Marine Insurance*, 3rd ed., London, 1890, p.96 ; 今泉敬忠, 앞의 책, 20쪽 각주 45 再引用)등을 생각해 보면 1824년 충돌 약관

의 사망 및 상해에 대한 손해 배상금은 관련 조항이 없던 1824년 충돌 약관에 의해 전보되어야 할 것인지 아닌지는 판례 상 불명확하다. 승선자의 사망 및 상해에 대한 손해 배상금이 전보되어야 하는지 아닌지는 타선의 여객이 사망한 1860년 *Excelsior v. Smith* 사건⁷⁴⁾에서 최초로 다루어졌다. 이 사건에서는 보험자의 보상책임을 인정하는 판결이 내려졌는데, 타선 상의 선원이 사망한 1864년 *Taylor v. Dewar* 사건⁷⁵⁾에서는 반대로 보험자의 보상책임을 기각하는 판결이 내려졌다. 이와 같이 법원의 태도는 일관되지 않았다.

그러나 선주책임법제의 변천에 비추어 생각했을 경우 다음과 같은 점을 말할 수 있다.

1824년 충돌약관이 캠프벨법이 시행된 20여년 전에 작성되었다는 점이며, 작성 당시는 여객도 그 정도로 많지 않았으며, 상해의 경우는 별도로 치더라도 사망 시에는 선주는 전혀 손해배상금을 지불하지 않고 끝났기 때문에 특별히 충돌약관에 의해 이런 손해배상금의 전보를 받을 필요도 없어 1824년 충돌약관도 그것을 의도해 작성된 것은 아니었다. 그런데 캠프벨법 시행 결과 새롭게 부과된 여객의 사망시 책임에 대해 1854년 상선법에 의해 선가주의에 의한 책임제한제도가 인정되기 시작하였기 때문에, 선가 및 운송인의 산정에 따라 예상외로 높은 최저한도액이 설정되었다. 이에 대처할 여러 종류의 방법이 강구되어 있는데, 그 하나로 이런 종류의 책임을 통상 해상보험자에게 전가하려고 했던 시도가 1860년 *Excelsior v. Smith* 사건이었다. 그리고 이 사건에서는 선주의 시도가 성공하였다. 그러나 이 판결을 의문시하였던 로이드 보험자는 자기의 생각이 옳다는 것을 증명하기 위해 시범 케이스로서 1864년

도 이런 손해 배상금을 전보하는 것이었다고 판단할 수 있다.

74) 2L. T. 90(Scotland). 판례집에 따라 원고 명이 다르지만, *Coey v. Smith*, 22 Ct. of Sess. (4th ser.) 955는 동일 사건이다.

75) 5 B. & S. 58. 이 사건은 테스트 케이스로서 싸워졌다.

Taylor v. Dewar 사건⁷⁶⁾을 통해 그것을 증명하였다. 요약하면 1824년 충돌 약관의 작성자는 이 약관이 여객의 사망 및 상해에 대한 손해배상금을 전보할 것을 의도하고 있지는 않았고, 그 이후에도 일반적으로는 전보하지 않는 것이라고 생각되어져 왔다. 바꾸어 말하면 1824년 충돌 약관이 이런 종류의 손해배상금을 전보하는 것이라고 한다면 그것을 이유로 선주들이 Protection Club을 설립할 필요도 없었을 것이다.

그러나 1860년 Excelsior v. Smith 사건 판결의 다음해 로이드 보험에서는 충돌약관의 말미에 아래의 단서를 삽입하여 광범위하게 사망 및 상해에 대한 손해배상금에 대해서는 보상 책임이 없다는 것을 명확하게 하였고, 다른 보험자도 이것을 모방하게 되었다. 그 결과, 이런 손해배상금은 통상 해상보험자가 전보하는 것이 아니고 Protection Club이 보상한다는 원칙이 확립되었던 것이다.

“...But this Agreement is in no case to be construed as extending to any sums which the Assured may become liable to pay or shall pay in respect of loss of life or personal injury to individuals, from any cause whatever.”(그러나 이 합의는 어떠한 경우에도 피보험자가 어떠한 원인에 의해서는 개인의 사망 또는 인적 상해에 대하여 책임을 져야 할 배상액에 까지 확대하는 것으로 해석하여서는 아니 된다.)

한편 이 시기는 해상보험의 다른 특별 약관과 마찬가지로 충돌 약관에 대해서도 성장기인 동시에 혼란기였다. 그러나 1894년 런던보험자협회(The Institute of London Underwriters)가 설립되어 각종의 특별약관의 통일에 노력한 결과, 1888년에 최초의 협회 기간 약관(선박)⁷⁷⁾이 만들어져 충돌약관이 제1조에 삽입됨에 따라 그 양식의 통일이

76) 5 B. & S. 58 ; 33 L.J.Q.B. 141 ; 10 Jur. (N.S.) 361 ; 10 L.T. 267 ; 12 W.R. 579 ; Michael H. Mustill, Jonathan C.B. Gilman, op. cit., para. 27 .

77) Institute Time Clause-Hulls, 1888.

이루어졌다. 이것이 1888년 협회충돌약관이다.⁷⁸⁾ 그러나 이 약관은 1889년 Balnacraig호 사건⁷⁹⁾을 계기로 1890년 협회충돌약관으로 개정되었는데, 그 내용은 1888년 약관의 “...compelled to pay”의 뒷부분에 “그러나 양 선박에 과실이 있고, 어느 선박소유자의 책임이 법에 의해서 제한되지 않는다면, 각 선박의 소유자는 交叉責任原則에 따라 다른 선박의 소유자에게 지급해야 할 금액의 1/2 내지 다른 비율로 균형을 이룰 수 있다”라는 규정이 첨가된 것이다. 그 후 1967년의 Torrey Canyon 호 사건을 계기로 한 1969년의 약관 개정이 이루어질 때까지 거의 그대로 1890년의 충돌 약관이 사용되었다.⁸⁰⁾ 결국 1890년 협회

78) 약관의 내용은 다음과 같다: 여기서 보험에 가입된 선박이 다른 선박과 충돌을 일으켜 그 결과 피보험자가 배상 책임을 지는 경우 보험에 가입된 선박의 가치를 초과하지 않는 금액의 경우는 보험회사가 그 금액의 3/4을 보험회사가 지급한다. 보험회사의 약관 중에 선박의 책임에 관한 내용에 다툼이 있을 경우에도 피보험자가 지급해야 할 비용의 3/4을 역시 보험회사가 지급한다. 그러나 공권력에 의한 방해물 철거 또는 항구, 부두, 방파제 그리고 유사한 구조물에 일으킨 손해 그리고 충돌의 결과 보험 가입선에 생긴 화물이나 雇傭問題 또는 인명의 사망이나 상해에 관해 피보험자가 지급해야 할 청구에는 적용되지 않는다.

79) London Steamship Insurance Association v. Grampian Steamship Co. (1889), 6 Asp. M.L.C. 506; 1882년 Khedive 사건(Stoomvaart Maats. Nederland v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Co. (1882), 7 A.C. 795; 52 L.J. (P.), 1; 47 L.T. 198; 4 Asp. M.L.C. 567)에서 확립되어 해상법 상 적용되었던 단일 책임 주의가, 이 사건에서는 피보험자가 “지급해야 할 책임을 지고 또한 지급하지 않으면 아니 되는...(…become liable to pay and shall pay…)” 금액으로 규정하는 충돌 약관상의 피보험자와 보험자와의 사이의 결제에도 적용된다고 판시하였기 때문에 규정을 보충하여 보험자의 전보 금액을 결정하는 경우에는 각 선박 소유자 사이에서 교차 책임에 의한 결제를 했다면 지급되어야 할 금액으로 한 것이다.

80) 1890년 이후의 협회 충돌 약관의 개정에 대해서는 [An Historic Working Party of the Insurance Institute of London, H.R. 3 "Institute Time

충돌 약관은 피보험 선박이 自船의 과실로 다른 선박과 충돌하여 다른 선박 및 그 선박의 적하에 손해를 입혔을 때, 피보험선박의 선박소유자가 지급해야 할 배상금의 3/4을 피보험 선박의 손해와는 별도로 보험금액을 한도로 전보하는 것이고, 피보험 선박 상의 적하의 손해에 대한 배상금·잔존물제거비용·항만시설손해에 대한 배상금 및 인명의 사상에 대한 배상금을 선박소유자에게 전보하는 것은 아니다.

Ⅲ. 19세기의 船主相互保險의 設立과 擔保

1. 최초의 Protection 조합의 保險契約規定

1855년에 설립된 세계 최초의 Protection Club인 The Shipowners' Mutual Protection Society⁸¹⁾의 최초의 정관에서는 “그리고, 법률⁸²⁾의 통과 때문에 선박소유자는 아마 얼마 후에 자기나 타인의 선박에 승선한 여객에 대해서 부적절한 항해로 사망, 상해를 일으킨 경우에는 그 손해에 대해서 책임을 지게 될 것이다.”

이와 같이 Protection Club이 설립된 최대의 동기는 여객의 사망과 부상에 대한 선박소유자의 책임을 상호 담보하는 것이다. 조합의 가입선은 원래부터 다른 선박의 선원의 사망과 상해에 대한 선박소유자의 책임은 문제되지 않았다. 그리고 그것은 공동고용원칙과 기여 과실 원칙이 존재하였다는 것을 의미한다. 그리고 1854년 상선법을 시초로 하는 각 법도 이 두 가지 원칙의 적용을 적극적으로 배제하는 것이 아니라, 부분적으로 선원의 구제를 행한 것에 지나지 않는다.

그러므로 이 조합이 1866년에 일반 선주에게 배포하였던 안내 책자(leaflet)의 조합 가입선 승선자의 사망과 상해에 관한 부분에는, “The

Clauses-Hulls”, 2nd ed., London, 1964, pp. 5-7] .

81) Britannia Club의 전신으로서 최초의 Protection Club이다.

82) 17th and 18th Vic., Cap. 104, sect. 504.

damages so protected against are; (1) Where any loss of life is caused to any person being carried in the protected ship”이라고 명시되어 있다. 共同雇傭原則이 적용되기 때문에 여기서 말하는 “any person being carried”에는 조합 가입선의 선원은 포함되지 않았다.⁸³⁾ 또 1854년 상선법에 근거하여 선박소유자가 책임져야 할 선원의 업무상의 질병, 상해 및 사망 등에 있어서 법정 비용은 선주상호보험에서 전보하지 않았다. 이러한 종류의 비용은 선박소유자에게는 가혹한 부담으로 인식되어 있었기 때문에 어느 조합의 보험계약규정에도 이런 종류의 손해를 보상한다는 취지의 규정은 보이지 아니한다.

2. Britannia Club의 1881년 안내 책자

83) 이 점에 관해서, The United Kingdom Mutual Steam-Ship Protecting Association의 이사회 의사록에는 “汽船의 운항 중에 인명의 상해(injury)에 대하여 6파운드 18펜스를 수령. 만약 그 사람이 증기선의 사용인이 아니면 선박소유자는 법률상의 책임이 있기 때문에 이 청구는 통과되었을 것이나 그 사람이 그 선박에 고용되어 있었으면 청구는 거부되었을 것이다(1873년 3월 20일)”라는 기록이 있다. 이는 분명히 공동고용원칙이 언급된 것으로, 당시 선원의 사망과 상해에 대해서 선박소유자에게 소송을 제기하는 것이 어려웠고 또한 선박소유자가 호의적으로 보상을 한 경우에는 조합으로부터 손해 전보를 받지 못했음을 말하는 것이다.

런던 보험자 협회의 전문 위원회(No. 199)가 보고서에서 밝히고 있는 The Shipowner's Mutual Protection Society의 1866년부터 1873년까지의 보험료 지급 청구서(call sheet) 중에서도, 조합 가입선의 선원의 사망과 상해에 대한 사건은 보이지 않는다.

또 The United Kingdom Mutual Steam-Ship Protecting Association의 의사록 중에는 “가라앉은 감자가 들어 있는 프랑스 화물(iugger)과 익사한 선장의 부인. 감자에 대한 청구는 71파운드, 선장 부인에 대한 청구는 5파운드로 확정(1876년 3월 16일)”이라는 기록이 있다. 이 기록을 보면, 그 당시의 인명 손해에 대한 보상이 겨우 5파운드에 지나지 않았음을 알 수 있다.

담보 위험의 범위에 대한 변화가 보이기 시작한 것은 The Shipowner's Mutual Society가 The Britannia Steam Ship Insurance Association과 합병한 후인 1881년의 안내 책자(leaflet)로서 그 담보 위험은 1880년의 The United Kingdom Mutual Steam-Ship Protecting Association 및 The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association의 담보 위험과 일치하는데, 그 내용은 다음과 같다:

“Class 3.-Protection-Ownership Risks : 조합은 증기선 소유자의 다음과 같은 사유로 인하여 생기는 책임에 대하여 상호 담보한다.

A. 담보되는 증기선 안에서 생기거나 증기선 근처, 또는 다른 어떤 종류의 배, 다른 어떤 곳에서 발생한 사망이나 상해 ; 또한 인명 구조(이하 생략).

여기서 1866년 안내 책자⁸⁴⁾와의 차이점은 다음과 같은 두 가지이다. 첫째, 1866년과 1870년의 안내 책자에는 “...보호되는 선박에 승선하고 있는 모든 사람”으로 되어 있지만, “...증기선 안에 있거나 혹은 근처에 있는 모든 사람, ……., 또는 어떤 곳”으로 변경되었다는 것이다. 이것만으로는 담보 범위가 어떻게 변했는지는 알 수 없지만, The Shipowner's Mutual Protection Society의 1870년 5월 4일자 보험료 지급 청구서를 근거로 하여 판단해 볼 때, 다른 선박에서의 선원의 사망 및 상해에 대한 조합 가입선의 선주책임에까지 범위가 확대되었다는 것은 확실하다. 둘째, 인명구조가 담보되도록 되었다는 점이다.⁸⁵⁾

84) 1870년의 안내 책자도 사실상 같다.

85) 원래 영국에서는 인명만의 구조에 대한 보수는 해사법원에서 인정되지 않았다. 그 이유는 선박·적하 및 운임이 전손된 경우에는 압류할 물건이 없다고 하는 대물소송의 원리 때문이었다. 그러나 1846년 이전에도 인명과 재산이 동일한 구조자에 의해서 구조된 경우에는 재산만이 구조된 경우보다 많은 액수의 구조료를 결정하고, 인명과 재산이 별개의 구조자에 의해서 구조된 경우에는 인명만을 구조한 구조자에게는 구조료를 결정

하지 않는 것이 해사법원의 관행이었다. 이러한 상황은 인명에 우선해서 재산을 구조하는 사태를 초래하였기 때문에 1846년 “난파물 및 구조료 통합법”(An Act Consolidating and Amending the Law relating to Wrecking and Salvage, 1846)이 인명과 재산이 별개의 구조자에 의해서 구조된 경우에도 인명 구조자에게 구조료 청구권을 인정하였고 이어서 1854년 상선법이 인명 구조는 다른 구조료에 우선해서 선주가 지급해야 한다고 규정하였다. 또한 재산이 모든 멸실하든가 또는 구조된 재산의 가액이 인명 구조 관해서 지급해야 할 구조료에 부족한 경우에는 통상부는 그 자유재량으로 해사 기금(Mercantile marine Fund)에서 인명 구조 적절한 금액을 지급하는 것(동법 제459조)이 가능하게 되었다. 더구나 1861년 해사법원법(Admiralty Court Act, 1861)은 1854년 상선법이 영국 영해 내에 있는 모든 선박에서의 인명 구조 한해서 적용하고 있었던 것(동법 제458조)을 확장해서, 영국 선박에 대해서는 구조 작업이 어디에서 행하여졌는가를 묻지 않고, 또한 외국 선박에 대해서는 구조 작업의 전부 또는 일부가 영국 영해 내에서 이루어진 경우, 1854년 상선법의 규정이 적용되도록 하였다(동법 제9조). 그리고 이들 각 법의 규정은 1894년 상선법으로 이어지게 된 것이다(동법 제544조).

요컨대 영국 법에서는 인명 구조 대해서 우선 구조된 재산이 구조료를 담보하고, 제2차적으로 해사 기금으로부터 보충적으로 전보하는 것이다. 이 해사 기금은 1898년 상선(해사 기금)법에 의해서 폐지되고(동법 제1조), 동법 시행 후에는 국회가 준비하는 특별 자금에서 보충적인 전보가 이루어지게 되었다. 그러나 실제로는 해사 기금 또는 특별 자금으로 전보되는 일은 드물었다고 한다.

위와 같은 영국 법의 각 규정에 근거한 판례와 보험 관행을 요약하면 다음과 같다. 첫째, 인명만이 구조되고 재산이 완전히 구조되지 않은 경우에는 법원에 의해서 구조료가 결정되지 않고, 생존자의 상륙 등에 소요된 비용은 구조선이 가입하고 있는 선주상호보험조합이 港費(port charge)만을 전보한다. 그리고 나머지 지출된 연료비(extra bunkers)는 근년에 런던에 있는 선주상호보험조합에서는 피구조선이 가입하고 있는 선주상호보험조합이 보상한다는 협정이 있다. 둘째, 동일 구조자에 의해서 인명과 재산이 함께 구조된 경우에는 인명이 구조된 것에 의해 증액된 구조료 중의 인명 구조 상당 분은 재산 구조료에 포함된 통상의 해상보험자에 의해서 보상된다. 셋째, 인명과 재산이 다른 구조자에 의해서 구조된 경우에는 인명 구조는 피구조선박이 가입하고 있는 선주

선주상호보험이 전보하는 인명구조는 조합 가입선 상의 인명의 구조에 대해서 선주가 구조자에게 지급하는 보수를 의미하고, 가입선 상의 행방 불명된 선원 등에 대한 수색이나 유해의 수색에 필요한 비용을 포함하지는 않는다. 이러한 인명수색비용이나 유해수색비용이 어느 정도 선주상호보험으로 전보되는 가는 분명하지 않지만, 현재는 별개의 항목으로 전보되고 있다.⁸⁶⁾

3. 1866年の 保險契約規定案

Britannia Club이 Protection과 Indemnity를 분리하기로 결정한 1866年 年次總會에서 제안된 保險契約規定案에서는 船員 等の 재해와 관련하여 1881年の 保險契約規定에서 填補되지 않았던 入院費, 醫療費, 葬祭費(any hospital, medical, or funeral expenses incurred and paid by a Member in respect of such steamship in consequence of personal injury or loss of life by accident)가

상호보험조합이 재산의 구조료는 통상의 해상보험자가 보상한다(Nourse v. Liverpool Sailing Ship Owners' Association [1896] 8 Asp. M.L.C. 144; 65 L.J.Q. 507; [1896] 2 Q.B. 16; 74 L.T. 543; 44 W.R. 500; Grand Union Shipping, Ltd. v. London Steamship Owners' Mutual Insurance Association, Ltd. [1962] 1L, Rep. 483, Q.B.D. (Commercial Court)).

1880년경부터 인명 구조가 선주상호보험에 의해서 담보되었다는 것은 1854년 상선법 등의 법률의 제정과 수많은 판결의 결과로 보인다. 1854년 상선법에 규정된 당시의 선박의 상황에 비추어 볼 때(예를 들면 1865년 당시만 해도 상선의 선원 2,607명이 사고로 사망하였고, 2,259명이 질병으로 사망하였다), 선주에게 있어서는 인명 구조보다 더욱 가혹한 것으로 생각되는 선원의 업무상 질병, 상해, 사망과 이에 따르는 의료비, 부양비, 송환 비용은 1880년경까지도 전보되지 않았다. 이처럼 특별히 한정된 손해만이 보상되었던 선주상호보험도 일부는 조합원인 선주의 요청에 의해, 또한 일부는 법원의 판결이나 법률의 제정에 의해서 보상의 범위가 서서히 확대되게 되었다.

86) 통상의 離路(normal deviation)로 보상된다.

填補되게 되었다. 이는 1854년 商船法 제228조 및 제229조에 관련되는 것인데, 다만, 제228조와 관련하여 扶養費와 本國送還費가 아직 담보되지 않는 점이 특이하다. 또 이 保險契約規定에서는 疾病(illness)이라고 하는 용어가 보이지 않는 바, 業務上 얻은 疾病은 1854년 商船法 제228조의 경우와 마찬가지로 傷害(personal injury)에 포함되었다고 생각이 되는데, “personal injury or loss of life” 뒤에 “by accident”라고 하는 用語가 부가되는 것은 本人의 過誤에 의한 것을 포함하지 않는다는 취지로 이해된다. 따라서, 船員에 관해서 말하자면, 업무상의 질병, 상해 및 사망을 의미하는 것으로 된다.

그리고, 1854년 상선법 제211조 내지 제213조에 규정되어 있는 遭難 海員에 관한 法定 費用은 아직 완전히 보상되지 않았다. 요컨대, 船主에게 실제로 가중한 부담이 되던가 아니면 그럴 가능성이 높은 까닭에, 선주로부터 조합에 대해서 담보해야 할 강한 요청이 있는 위험으로부터 順次的으로 담보되었던 것으로 보인다.⁸⁷⁾

이 조합의 管理運營會社인 “Tindall, Riley & Co.”에 남아 있는 오래된 자료 중에, 船員 등의 재해에 관련된 事項이 기재되어 있는 것은 그 뒤 오랫동안 보이지 않는다.

4. 1897年の 保險契約規定

Britannia Club의 保險契約規定 중 1897年の 것이 가장 오래된 保險契約規定인데, 運送 契約에 過失 約款을 삽입하는 것⁸⁸⁾이 규정된 것

87) The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association의 Class III으로 된 Protecting Club에서는, 1891년부터 입원비 또는 장제비가 보상되게 되었다(保險契約規定 제2조 (a)항). Britannia Club에서도 1880년에 소위 “crew claim”이 담보되었다고 한다 ; R. P. T. Riley, Brief History of the Development of Tindall, Riley & Company, London, 1989, p. 1.

88) Protection의 제18조·제19조 및 Indemnity의 제24조·제25조.

을 제외하면, 擔保危險의 항목은 기본적으로는 1886년 保險契約規定案에서 바뀐 것이 없다. 즉, 대체로 런던保險者協會가 1888년에 최초의協會期間約款(선박)을 작성해서 각종 특별 약관의 통일을 시도한 시기를 전후로 해서 선주상호보험의 保險契約規定도 정리·통일되었다고 볼 수 있다.

그러나 船員 等の 災害⁸⁹⁾에 관해서는 1894년 商船法 제207조 제2항에 疾病에 관한 내용이 규정된 것과 아울러 1 港에서 10파운드를 넘는 질병에 관한 비용을 보상하는 것이 明記된 점과 “personal injury or loss of life” 뒷부분에 추가되었던 “by accident”라는 문언이 削除된 점이 1886년 保險契約規定案과 다른 점이다. 그리고 “疾病”이 명기되기 이전에도 商船法과 마찬가지로 保險契約規定 中の “personal injury”라고 하는 文言으로 인해 業務上의 疾病이 담보되었다고 생각되지만, 1897년 保險契約規定에서 말하는 疾病이 業務上의 疾病에 한정되는 것인지, 아니면 業務外의 疾病도 포함하는 가는 불명확하다. 그러나 後述하는 1900년의 保險契約規定으로 미루어 볼 때 업무상의 疾病으로 한정해서 판단하는 것이 나올 것 같다. 따라서 擔保危險의 範圍에 대해서는 커다란 변화는 없었다고 말할 수 있을 것이다. 遭難 海員에 관한 법정 비용을 보상하는 취지의 규정도 아직 보이지 않는다.

인명 손해와 관련하여 동 保險契約規定 제17조는 다음과 같이 규정하고 있다:

“다음의 保險契約規定은 이 강의 PROTECTION DIVISION에서 다루어지는 증기선에 배타적으로 관련되며 적용된다. …제17조 : 이 部門의 구성원들은 이 규정들에 관하여 다음과 같은 청구, 손실, 요구, 손해와 비용에 대해 여기에 속한 증기선에 관해 서로를 보호한다.

(a) 회원은 어떤 증기선의 경우에 인명의 손실이나 어떤 자에게 발생한 신체의 부상에 따라 지급해야 할 손해와 입원비, 장례비 또는 의료비와 질병에 관한

89) 제17조 (a)항.

비용(앞서 언급한 비용은 한 항구에서 10파운드를 초과한다), 그리고 인명 구조
대한 책임 비용을 증기선의 경우 지급할 책임을 지게 되고 지급할 배상 비용….”

Ⅲ. 19세기 전반의 船主相互保險의 擔保

1. 1900年 保險契約規定

1900年 연차 총회에서 결정된 保險契約規定 제17조 (a)항은 “死亡, 傷害 그리고 어떤 사람의 질병으로 인해서 생긴 損害 그리고 入院費, 醫療費, 葬祭費 그리고 기타 費用 또한, 遭難 海員에 대한 법정비용, 人命救助料에 대해서 組舍員(Member)은 어떤 선박에 대해서도 지급해야만 한다 ; 그러나 어떤 한 항구에서의 비용이 10파운드 이하인 業務外의 질병에 대해서는 지급할 의무를 지지 아니한다.

화물을 부두 등에서 선박에 운반하는 경우에 생기는 사망이나 상해에 대한 청구는 組舍員과 그 再契約者 사이의 補償契約에 의해서 제기될 수 있을 것이다.”라고 규정하고 있다.

1897年 保險契約規定과 比較해 볼 때 네 가지의 차이점이 있는데, 첫째, “입원비, 의료비, 장례비 또한 기타 비용(hospital, medical, funeral or other expenses)”에서, ‘기타 비용’이 부가된 점이다. 이 문구의 追加에 의해서 1854년 商船法(제228조 제1항)에서 시작되어 1894년 商船法(제207조)에 규정되었던 선원의 부양비·본국송환비가 보상되게 되었다. 둘째, “또한 遭難海員에 대한 法定費用(also statutory expenses in respect of distressed seamen)”이라고 하는 문언이 추가되었다. 이는 1898년 商船(海事基金)法이 시행된 결과 새로 추가된 것으로 보인다. 이 費用도 1854년 商船法(제211조 내지 제213조)에 규정되어, 1894年 商船法(제190조 내지 제194조)으로 이어졌던 遭難海員에게 지불해야 할 임금이 있을 경우의 그 賃金, 부양비, 필요한 衣料費 및 본국에의 송환 비 또는 死亡한 경우의 葬祭費가 비로소 조합에 의해서 보상되게 된 것이다. 셋째, 마지막에 付記되어 있는

業務外의 疾病(natural sickness)인데, 이는 1894년 商船法 제207조 제4항과 관계가 있다고 생각된다. 여기에 필요한 費用은, 商船法上, 선주는 지급해야 할 책임을 부담하는 것은 아니지만, 業務上 疾病과 業務外의 疾病과의 구별이 어렵기 때문에 실제로는 지급했던 것이 아닐까 하고 생각된다. 따라서 조합도 一定한 限度를 넘는 경우에도 보상했었던 것으로 보인다. 넷째, 後段의 조항은 1897년의 保險契約規定에는 규정되어 있지 않았던 것으로 1897年 勤勞者補償法이 港灣勤勞者에 적용된 결과 추가된 조항이다.⁹⁰⁾

2. 1902年 保險契約規定

1902년 1월 25日 年次總會 開催 通知에서는 제17조 (a)항에 다음의 내용을 신설하였다: “승선한 배에서 흑사병이나 기타 전염병이 발생한 경우에 선박의 소득과 방역 등에 소요되는 40파운드를 넘는 비용(하역 등에 드는 통상의 비용, 그리고 임금 등은 포함되지 않는다)에 대해서 組舍員은 40파운드를 보상받는다. 선박이 방역을 받아야 되는 항구를 지나야 할 경우, 조합원들은 이 조항에 의하면 아무런 이득도 보지 못한다.”

이 조항은 1894년에 시작된 페스트(黑死病)의 세계적 대유행과 관계가 있다고 볼 수 있을 것이다. 그리고, 이에 관련해서 지출할 필요가 있던 消毒과 檢疫 費用이 담보되었던 것이다.

3. 1905年 保險契約規定

1905년 1월 27日 年次總會 開催 通知에서는 제17조 (a)항 6행의 ‘steamship’이라는 단어 뒤에 다음의 문구를 삽입하였다. “질병, 상해 또는 선박의 멸실(법적인 의무가 없음에도 불구하고)에 따른 입원비, 의료비, 장제비 또는 船長을 본국으로 보내는 비용, 委員會는 이러한 비용

90) “리버풀 & 런던 증기선 선주상호보험조합”이 1898년에 이런 종류의 조항을 保險契約規定 중에 둔 것과 동시 아니면 1년 정도 지난 뒤에 신설된 것으로 보인다. 즉, 1898年 보험계약규정이나 1899年 保險契約規定에 이미 규정되어 있었을 것으로 추정된다.

을 船長의 부담으로 하지 않는다.”

이는 遭難 海員에 대한 ‘遭難 船長이라고 해야만 할 者’에 관련된 규정이라고 말해야 할 것이다. 왜냐하면, 단순한 업무상의 질병 또는 상해에 관한 입원비, 醫療費, 葬祭費 및 본국에의 送還費라면, 1894年 商船法(제207조 및 제208조)⁹¹⁾에 의해 船主가 담보하는 것으로 되고, 保險契約規定 제17조 (a)항 冒頭의 “and hospital…illness of any person”이라는 文言에 의해서 조합이 이미 擔保하고 있기 때문에, 여기서 말하는 “hospital, medical or funeral expenses,…… in consequences of illness or injury”는 단순히 반복해서 규정한 것에 불과하다. 그리고 그것을 제외하면, 선박이 멸실한 경우의 선장의 본국 송환비가 理事會의 판단에 의해서 填補되게 되었다고 생각되기 때문이다. 遭難 海員에 관한 규정(1854년 상선법 제211조 내지 제213조 및 1894년 商船法 제190조 내지 제194조)은 그 명칭이 나타내는 바와 같이 船長에는 적용되지 않았다. 그러나 그럼에도 불구하고 실제로는 船長에게 부담시키는 것이 아니라 船主가 선장의 송환비를 부담했을 것이다. 이것이 括弧안의 文言(notwithstanding the absence of statutory obligation, 法的인 義務가 없음에도 불구하고)이 의미하는 것이다.⁹²⁾

4. 1906年 保險契約規定

1906년 1月 27日 年次總會 開催通知에서는 보험계약규정 제17조 (a)항 3행과 4행의 “statutory expenses in respect of distressed seamen(遭難海員에 대한 法定費用)” 뒤에 다음의 문구를 삽입하였다.

91) 1854년 상선법 제228조 및 제229조도 동일한 내용이다.

92) 이 조항의 重複에 대해서는, 1924年 2月 6日의 年次總會 開催 通知에 게재되어 있는 保險契約規定의 변경된 부분에, 중복 부분이 삭제되어 단순히 “also the expense of repatriating the Master in consequence of the loss of such steamship…”라고 기재되어 있는 것으로부터 명확하게 알 수 있다.

“문구에 따르거나, 상호 동의, 선박의 매각 또는 다른 선주의 행위에 의해서 協定の 만료 등과 같은 경우는 제외..., 그러나 賃金은 여기서 말하는 비용으로 간주되지는 않는다.”

새로 삽입된 조항은 선주의 조난 해원에 관한 법정비용에 대한 청구를 제한하는 것이고, 이것은 선장과 해원과의 사이에서 체결되는 海員乘船契約(ship's articles)의 終了에 관계가 있다. 즉 여기에 제시되어 있는 4개의 사유에 의해 해원의 乘船契約이 종료하고, 그 결과 그 해원이 遭難海員이 되면 선주가 商船法上的 법정비용을 지급했어도 조합은 賃金 이외의 비용을 보상하지 않아도 되는 것이다. 원래 遭難海員이란 승선하고 있던 선박이 難破했거나, 외국에서 解雇되었거나 또는 외국에 두고 온 해원을 의미(1854년 商船法 제211조)하기 때문에 위의 4가지 사유에 의해서 海員이 遭難海員이 될 가능성은 충분하다고 할 수 있다. 그러나 이들 경우는 難破나 勞動不能에 의한 계약 종료의 경우와 비교해 볼 때 선주측의 對處方法에 의해서는 遭難海員으로 되지 않을 가능성이 많다고 생각된다. 예컨대 이 규정에 제시되어 있는 첫번째 사유를 검토해 보자. 海員乘船契約이 내용에 따라서 航海中에 계약기간이 만료하고, 그 해원이 更新을 거부해서 외국에서 下船한 경우에는 遭難海員으로 되어 선주는 법정비용을 부담해야 될 것이다. 그러나 승선계약체결시 선장이 그 기간이 항해를 終了하는데 충분한지의 與否에 대해 確認하는 것에 의해서 이러한 事態를 용이하게 防止하는 것이 가능하다. 이는 하나의 예에 불과하지만, 요컨대 이 규정은 쉽게 선주가 조난해원에 관한 법정비용을 조합에 청구하는 것을 방지하기 위해 규정되었다고 생각된다.

또 年次總會 開催 通知에는 前述한 1902年 1月 25日의 통지에서 제 17조 (a)항에 삽입한 檢疫費用에 관한 규정을 제17조 (g)항으로 독립시켰다고 소개하고 있다.

5. 1910年の 保險契約規定

여러 차례의 개정작업을 거친 후 1910年 保險契約規定 제17조 (a)항은 다음과 같다:

“死亡, 傷害 그리고 어떤 사람의 질병으로 인해서 생긴 損害 그리고 入院費, 醫療費, 葬祭費 그리고 기타 費用 또한, 遭難 海員에 대한 법정 비용, 人命救助料에 대해서 組舍員(Member)이 부담해야 할 비용. 단, 문구에 따르거나, 상호 동의, 선박의 매각 또는 다른 선주의 행위에 의해서 協定の 만료 등과 같은 경우는 제외한다. 그러나 賃金は 여기서 말하는 비용으로 간주되지는 않는다 ; 또한 질병이나 부상 또는 선박의 멸실로 인한(비록 법적 의무가 없음에도 불구하고) 입원비, 의료비 또는 장제비 또는 선장을 본국으로 송환하는 비용 등에 대해서 委員會는 이를 선장에 대해 부담시켜서는 아니 된다. 어떤 한 항구에서의 비용이 10파운드 이하인 업무 외의 질병에 대해서는 지급할 의무를 지지 아니한다. 화물을 부두 등에서 선박에 운반하는 경우에 생기는 사망이나 상해에 대한 청구는 組舍員과 그 再契約者 사이의 補償契約에 의해서 제기될 수 있을 것이다.”

이 규정은 1900년대 초부터 계속되어 온 규정의 개정 작업의 결과가 망라된 것이다. 다만, 1906年 商船法 제34조에 근거한 船主責任이 종료하기까지는 1906年 근로자보상법에 근거한 선주책임은 발생하지 않기 때문에, 근로자보상법이 적용되는 범위는 船員의 歸還後에 한정되었다고 말할 수 있을 것이다.

6. 1920年의 保險契約規定⁹³⁾

1920年 保險契約規定 제17조 (a)항은 1910年의 保險契約規定과 비교해 볼 때, 前段의 16번째 줄 이하에 “또한 부상당하거나 질병에 걸린 선원을 상륙시키기 위해 지출된 港費, 그로 인한 노선 이탈의 결과로서 지출한 연료비 등에 소요된 純損害”이라고 하는 규정이 부가되어 있다. 이것은 부상을 입었거나 질병에 걸린 海員을 상륙시키기 위해 지출된 港

93) 1910년 이후 10년 간은 자료를 찾을 수 없다. 따라서, 第一次世界大戰 後の 선주상호 보험을 살펴보는 것은 불가능하지만, 대체로 1936年の 스페인內亂과 第二次世界大戰 때와 마찬가지로 선주상호보험보다는 War Club의 활약기였다고 생각된다.

費와 海員을 상륙시키기 위한 航路離脫의 결과로서 지출된 燃料, 消耗品 및 食料에 관한 純損害(net loss)도 보상하는 것이다.

7. 1924年 保險契約規定

1924년 2月 6日 年次總會 開催 通知에 게재된 保險契約規定의 개정 내용을 1920年 保險契約規定과 비교해 보면, 먼저 冒頭의 “The claims…”가 그때까지 오랫동안 사용되었던 “The damages…”로 바뀌었다. 그 이유는 분명하지 않지만, 1906年 근로자보상법에 근거한 船員의 勞動災害에 대한 船主 責任을 damages로 표현하기에는 無理가 없을 것이나, claims로 변경되었다면 損害賠償請求의 경우만이 아니라 災害補償請求의 경우도 이에 포함시키는 것이 가능하고, 합리적이라고 생각된다.

4행부터 6행까지에 걸친 括弧 안의 전술한 규정은 불합리해 보이지만, 1906年 勤勞者補償法 제7조에 “이 법은 선장, 해원 등에 이들이 이 법의 범위 내의 근로자라는 조건 하에 적용된다…”라는 내용이 있으며, 제13조에 다음과 같이 규정하고 있기 때문에 설치되었을 것이다:

13. In this Act unless the context otherwise requires,-
“Workman” does not include any person employed otherwise than by way of manual labour whose remuneration exceeds two hundred and fifty pounds a year, or a person whose employment is of a casual nature and who is employed otherwise than for the purposes of the employer’s trade or business, or a member of a police force, or an out worker, or a member of the employer’s family dwelling in his house, but, save as aforesaid, means any person who has entered into or works under a contract of service or apprenticeship with an employer, whether by way of manual labour, clerical work, or otherwise, and whether the contract is expressed or implied, is oral or in writing;

保險契約規定의 14행부터 19행까지의 외국에서 승선한 海員, 특히 보통 해원의 대체(substitutes)送還費 및 移送費에 관한 규정도, 새롭게 추가된 것이다. 이것은, 특히 상선법 상의 규정에 의한 것이 아니기 때문에, 선주 측의 요청에 근거한 것이라고 생각해도 좋을 것이다.

8. 1926年 保險契約規定

1926년 2月 3日 年次總會 開催 通知에 게재된 保險契約規定에서는 제17조 (a)항의 “그러나 賃金은 지불해야 할 비용에 포함으로 간주되지 않는다”라는 문구를 지우고, 그 대신 “그러나 賃金은 선박의 難破나 滅失로 인해서 노무를 제공하지 아니한 경우에 한해서 지불해야 할 임금으로 간주한다”라는 규정을 두었다.

위의 내용은 분명히 1925年 商船(國際勞動條約)法이 선박이 난파 또는 멸실한 경우에 한해서, 그 때문에 근로종료일부터 2개월을 넘지 않는 휴업기간에 대해서 海員은 선주에게 임금의 지급을 청구하는 것이 가능하다(동법 제1조)고 한 것 때문에 설치된 규정이다.

9. 1930年 保險契約規定

1930년 2月 19日 年次總會 開催 通知에 게재된 保險契約規定에서는 제17조 (a)항의 “incurred” 뒤에 다음의 문언을 추가한다. “... 질병이나 사고로 죽거나 노동불능상태로 된 선장이나 고급해원에 대한 대체선원을 보내기 위한, 또는...”

1924年の 연차 총회에서 외국에서 승선한 보통해원의 대체선원에 대한 송환비 및 이송비를 조합이 보상하는 것이 인정되고 있었지만, 그 때까지 장기간 동안, 상선법에 근거한 선원의 송환 비를 보상하는 것만이 규정되어 있었다. 이는 분명히 일면적인 규정방법이고, 특히 선장 또는 高級海員(officer)이 疾病이나 事故로 사망하거나 勞動不能狀態로 되면, 당연히 선박의 운행 가능성에도 영향이 있는 것으로 되어 대체선원

의 파견비가 조합에 의해서 보상되게 된 이유인데, 국내에서의 대체선원 파견비는 보상되지 않았다.

10. 1938年 保險契約規定

1938년 2월 8日 年次總會 開催通知에 게재된 保險契約規定 제17조 (a)항에서는 “securing, engaging”이라는 문언을 24행에 있는 “repatriating” 다음에 삽입하여, “...in securing, engaging, repatriating or deporting substitutes abroad to...”로 되었다. 따라서, 외국에서 승선한 대체선원의 본국송환 또는 이송에 필요한 비용 외에, 대체선원의 확보·고용에 필요한 비용도 理事會의 판단에 의해 조합이 보상하게 되었다.

11. 1948年 保險契約規定

1948년 3월 31日 年次總會 開催 通知에 게재된 保險契約規定 제17조 (a)항에서는 다음과 같은 문구를 삭제하였다:

“(including compensation for loss of life or personal injury to the Master or any officer who may, by reason of his remuneration and the nature of his employment, be outside the provisions of the Workmen’s Compensation Acts)...”

이러한 개정은 勤勞者補償法이 폐지되고, 1946년 국민보험(업무상 해)법이 1948년 7월 5일에 시행되었기 때문이다. 그러나, 1946年 國民保險法에는 船員이 영국 외에 있는 동안 발생한 災害에 대해서는 보험급부가 행하여지지 않는다고 규정(동법 제7조 제3항)하고 있기 때문에, 船員의 業務上 疾病, 상해 또는 사망의 경우의 船主責任은 근로자보상법 시대와 마찬가지로 거의 선주상호보험에 의하여 담보되었다.

12. 1950年 保險契約規定

이러한 경과를 거쳐서 국민보험법에 의하여 오늘날과 같은 선원의 재해보상에 대한 법체계가 갖추어진 1950년에 만들어진 선주상호보험 保險契約規定 제17조 (a)항은 거의 오늘날 규정의 원형을 이루고 있는데, 그 원문은 다음과 같다:

“(a) The claims and hospital, medical, funeral or other expenses which a Member may become liable to pay and shall pay in respect of any such steamship in consequence of loss of life of, personal injury to, or illness of any person; also expenses for life salvage and statutory expenses in respect of distressed seamen, except such as arise out of, or ensue upon the termination of the agreement in accordance with the terms thereof, or by mutual consent or by the sale of the steamship or by other act of the Owner, but wages shall only be considered as part of the said expenses when payable during unemployment due to the wreck or loss of the steamship ; also the expenses of repatriating the Master in consequence of the loss of such steamship (notwithstanding the absence of statutory obligation), where the Committee consider such expenses ought not to be charged against the Master ; also expenses which may be necessarily incurred in sending abroad a substitute for or in securing, engaging, repatriating or deporting a substitute engaged abroad to replace any Master, Officer or other member of the crew who shall have died or been left behind in consequence of illness, injury, desertion or other cause where in the sole discretion of the Committee liability for such expenses could not reasonably be avoided, provided always that there shall be no recovery when the expenses result from the Member’s breach of a statutory or contractual obligation or of the terms and conditions of a Collective Agreement or from the termination of any agreement of service in accordance with the terms thereof or by mutual consent,

and wages shall only be considered as part of the said expenses when payable to substitutes shipped abroad whilst awaiting and during repatriating ; also port charges incurred solely through landing an injured or sick person and the net loss to Owners in respect of bunker coals, insurance, wages of crew, stores and provisions, as the result of the deviation ;also claims for loss of life or personal injury arising in relation to the handling of the cargo of the entered steamship from the time of receipt alongside or on quay or wharf for shipment until final delivery ex quay or wharf or from alongside at the port of discharge, notwithstanding that such claims may arise under a contract of indemnity between the Member and his sub-contractor, provided that before entering into contract the Member has secured the approval of the Managers. The Committee may in their sole direction admit as one claim the combined claims for hospital or medical expenses in respect of natural sickness arising at more than one port when sickness such as fever has been continuous during the voyage and has necessitated medical assistance at more than one port.“

동 규정의 주요 내용 중 특히 旅客을 제외한 船員 等の 災害에 대한 선주책임 및 비용을 요약하면 다음과 같다:

- ① 조합 加入船 船員의 사망, 상해와 질병에 대한 船主責任 및 입원비, 의료비, 葬祭費 또는 기타 비용
- ② 人命救助料
- ③ 遭難 海員에 관련된 法定費用
- ④ 조합 加入船의 난파 또는 멸실에 의한 해원의 休業補償(단 2개월)
- ⑤ 조합 加入船이 멸실한 경우의 선장의 본국송환비
- ⑥ 선원의 사망·상해·질병 등에 의한 대체 선원의 外國으로의 파견 및 본국에서의 대체 선원의 고용 등에 관한 비용

⑦ 부상당하거나 질병에 걸린 선원을 上陸시키기 위해 지출된 港費, 그 때문에 항로 이탈의 결과로서 지출한 연료비 등에 든 純損害

⑧ 荷役業者 等과의 손해 배상 계약에 근거한 조합 加入船의 하역에 관련해서 발생한 사망 및 상해에 대한 船主責任

⑨ 業務外의 疾病에 관한 입원비 또는 의료비(단, 2개 이상의 항구에서 치료를 한 경우)

第4節 小結

선주상호보험은 연혁적으로 영국의 선주책임의 강화에 따른 자구책의 형태로 발달하기 시작한 Protection Club이 기원이 되고 있다. 특히 인명 손해에 대한 선주의 책임을 담보하는 영국의 선주상호보험은 여객의 인명손해에 대한 선주의 배상 책임의 강화와 그 출발을 같이 하여 오다가, 세계 제2차 대전 종전 시까지 그 체계가 갖추어지게 되어 오늘날과 같은 모습을 갖추게 되었다.

선주의 책임 문제가 영국 해상법의 발달 초기의 선주의 광범위한 면책 허용과 “對人訴權은 사람과 함께 죽는다”는 법률격언에 의하여 매우 제한적이었다. 따라서 초기에는 선주의 배상 책임에 대한 보험 부보는 그다지 심각하게 인식되지 않았다. 그러나 1846년 캠프벨법의 제정으로 인하여 對人訴權에 대한 법률 원칙이 변경됨으로 인하여 여객의 손해에 대한 선주의 책임은 심각하게 인식되기 시작하였고 이에 따라 1854년 상선법으로부터 연차적으로 이들 법의 개정과 함께 선주의 책임이 강화되기 시작하였다.

여객에 대한 선주의 책임강화와 함께 1948년 법률개정(인명 상해)법에 의한 공동고용원칙의 폐지 및 1945년 법률개정(기여과실)법에 의한 기여 과실 원칙의 폐지와 함께 근로자의 노동재해에 대한 사용자의 책임

이 본격적으로 인정되기 시작하였다.

선주의 책임에 관한 상선법과 근로 관계법은 상호작용에 의하여 선주의 책임을 강화하여 왔는데, 특히 1906년 근로자보상법에 의하여 선박 소유자의 과실이 있는 경우 코먼로상의 손해배상청구와 재해보상청구권에 대한 선택권을 선원이 가지게 되면서 전환점을 맞이하게 되고, 1946년 국민보험(산업재해)법의 제정에 의하여 오늘날과 같은 선원의 재해보상 제도가 확립되고, 선주상호보험의 관련 규정에 의한 보완을 통하여 1950년부터 거의 오늘날의 선상의 인명 손해에 대한 선주상호보험의 보험계약규정이 그 틀을 갖추게 되었다.

第4章 現行法上 船上의 人命 損害에 대한 責任制度와 船主相互保險의 補償

第1節 序說

1800년대 영국에서는 기존의 여객의 인명 손해에 대한 선주의 배상 책임이 강화되었다. 이에 대하여 자기 선박에 대한 물적 손해를 보상하는 선박 보험이나 자기 화물에 대한 물적 손해를 보상하는 적하 보험이 보상하지 못하는 여객에 대한 선주의 손해 배상 책임을 선주 상호간에 위험을 분담하고자 하는 보험 제도로 발달하기 시작한 Protection Club에서부터 선주상호보험이 시작되었다. 이와 같이 영국에서 Protection Club의 형태로 발생한 선주상호보험은 영국에서 가장 발달하여 오늘날은 사실상 영리 보험과 비슷한 영업 형태를 갖추게 되었다. 따라서 우리나라 해운시장에서도 대형 항해선을 중심으로 영국의 선주상호보험조합에 부보하고 있는 실정이다. 그러나 선주상호보험은 본질적으로 선주들을 조합원으로 한 상호보험이라는 법적 성질을 띠고 있기 때문에 영업적인 부문과는 별도로 역시 기존의 적하보험이나 선박보험과는 다른 특수성을 가지고 있다.

한편, 세계 제4위의 컨테이너 항만과 세계 6위 내지 7위권으로 평가되는 선복량을 가진 우리나라에서도 1999년 2월 5일 한국선주상호보험법을 제정하여 독자적인 선주상호보험조합을 구성하게 되었고, 이에 따라 설립된 한국선주상호보험조합은 독자적인 보험계약 규정을 갖추고 그 활동을 개시하였다.

특히 선주상호보험은 적하보험과 선박보험으로 대표되는 기존의 해상 보험과는 달리 선박 운항과 관련된 인적 손해에 대한 선주의 책임 및 비용 부담을 보상하는 영역에서 가장 그 중요한 역할과 특징을 볼 수 있다. 따라서 이 章에서는 한국선주상호보험조합의 보험계약 규정과 우리나라 해상법 및 선원법을 중심으로 선박의 운항과 관련된 인적 손해에 대한 보상에 대하여 검토하고자 한다.

第2節 船舶所有者의 民事責任

I. 海上旅客運送人の 責任

1. 의의

해상 여객 운송 계약이라 함은 해상에서 선박에 의하여 사람을 운송할 것을 인수하는 都給契約을 말한다.⁹⁴⁾ 해상 여객 운송 계약은 운송인이 개별적으로 특정한 여객의 운송을 인수하는 개별적 여객 운송 계약과 여객 운송을 목적으로 운송인이 상대방에게 船腹의 일부 또는 전부를 제공하기로 하는 여객 운송 목적의 용선 계약과 개별적 여객을 대상으로 한 운송 형태의 두 종류가 있다. 이 중 용선 계약의 형태는 일반 물건 운송의 용선 계약과 기본적으로 차이가 없으므로, 물건 운송에 관한 용선 계약의 규정이 적용된다(상법 제831조).

2. 관련 국제 협약

해상 여객 운송 계약에 따른 여객 운송인의 책임에 관하여 각 국의 법규가 상이하기 때문에 불편이 많았다. 이러한 불편을 해소하기 위하여 1961년 4월 29일 브뤼셀 해사법 외교 회의에서 “해상 여객 운송에 관한

94) 宋相現·金炫, 新訂版 海商法原論, 博英社, 1999, 335쪽 .

規程의 통일을 위한 국제 협약”(International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage of Passengers by Sea, 1961)이 성립되었고, 1967년 5월 27일에는 “해상 수하물 운송에 관한 규칙의 통일을 위한 국제 협약”(International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Carriage of Passenger Luggage by Sea, 1967)이 성립되었다.

그런데 해상 여객 운송 계약은 여객과 수하물의 운송이 동시에 이루어지는 것으로 계약을 체결하는 것이 일반적이므로 위 두 협약을 통일하면서 모순 점을 조정할 필요성이 생기게 되었다. 이에 政府間海事諮問機構(IMCO, 현재의 국제해사기구를 말함)가 주관이 된 1974년 12월 해사법 외교 회의에서 “여객 및 수하물의 해상운송에 관한 아테네 협약”(Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974)을 성립시켰다.

우리 상법은 1974년 아테네 협약을 상당 부분 참작하여 입법하였지만, 핵심적 내용이라고 할 수 있는 개별적 책임 제한 규정은 채택하지 아니하였다. 이는 입법 당시 해상 여객 운송 사업이 미미하였기 때문이라고 생각된다.⁹⁵⁾

3. 여객의 생명·신체에 대한 운송인의 손해 배상 책임

상법상 해상 여객 운송인의 손해 배상 책임 관하여는 운송인의 귀책 사유로 인하여 여객의 생명·신체에 발생한 손해에 대한 운송인의 책임 등에 관하여 물건 운송 및 육상 여객 운송의 규정을 준용하고 있다(상법 제830조).

이 규정에 의하면, 여객 운송인은 운송 중 여객의 생명·신체에 발생한 손해에 대하여 자신의 무과실을 입증하여야만 그 책임을 면한다(상법 제148조 제1항). 이 경우 손해 배상액은 피해자와 그 가족의 정상을 참

95) 蔡利植, 商法講義(下). 博英社, 1992, 798쪽 .

작하여 정한다. 따라서 무한책임을 진다고 해석된다.

한편 여객 운송인은 상법 제787조 내지 제789조의3의 규정에 반하여 당사자간의 특약으로 운송인의 의무 또는 책임을 경감 또는 면제할 수 없고 여객의 사고로 인한 보험의 이익을 여객 운송인에게 양도하기로 하거나 이와 유사한 약정을 체결할 수 없다(상법 제790조). 따라서 여객 운송인은 운송인의 감항능력 주의의무(상법 제787조), 여객에 대한 주의의무(상법 제788조)에 대하여 상법 제789조에서 규정한 면책 사유 외에 다른 면책 사유를 추가하거나 의무를 경감할 수 없다.

또 상법 제789조의2의 책임 한도에 관한 규정은 운송물에 적용될 뿐 여객에게는 적용할 수 없다. 따라서 여객 운송인은 원칙적으로 상법 제747조 제1호에서 정한 선박소유자의 여객의 사망·상해에 대한 책임 제한의 적용만을 받으며, 이는 입법의 미비로 보아야 할 것이다.⁹⁶⁾

II. 船主責任制限制度

1. 의의

선주책임제한제도가 함은 선박소유자가 그의 기업 활동인 선박의 이용 또는 해상 항행의 수행 과정에서 지게 된 채무 중 일정한 요건이 갖추어져 있는 것에 대하여 일정한 금액을 한도로 총책임을 제한하는 해상법 상의 특수한 제도이다.⁹⁷⁾ 이 제도는 선박 운항과 관련된 물적 손해와 인적 손해에 대한 선주의 배상 책임에 대한 총체적 책임한도액을 정하는 제도로서, 선상의 인명 손해 중 민사 책임 부분에 해당하는 여객 또는 여객 이외의 인명의 사망 또는 신체의 상해로 인한 손해에 대하여도 적용되는 것이고, 이러한 책임한도액이 결국 선주 배상 책임보험인 선주상호보험의 보상 한도액이 되는 것이다.⁹⁸⁾

96) 宋相現·金炫, 앞의 책, 344쪽.

97) 鄭映錫, 船舶所有者 責任制限制度에 관한 研究, 韓國海洋大學校 大學院, 1988, 5쪽.

2. 책임 제한의 대상이 되는 인명 손해와 책임한도액

청구의 원인이 불법행위이든 채무불이행이든 이를 묻지 아니하고, 선박에서 또는 선박의 운항과 직접 관련하여 발생한 사람의 사망, 신체의 상해로 인하여 생긴 손해에 관한 채권에는 선주의 책임이 일정한 범위로 제한된다(상법 제746조 제1호).

첫째, 여객의 사망 또는 신체의 상해로 인한 손해에 관한 채권에 대한 책임의 한도액은 그 선박의 검사 증서에 기재된 여객의 정원에 4만6천6백6십6 SDR을 곱하여 얻은 금액과 2천5백만 SDR에 상당하는 금액 중 적은 금액으로 한다(상법 제747조 제1항 제1호).

둘째, 여객 이외의 사람의 사망 또는 신체의 상해로 인한 손해에 대한 책임한도액은 그 선박의 톤수에 따라 다음과 같은 방식으로 계산된 금액을 책임 한도로 한다(상법 제747조 제1항 제2호).

- ① 3백톤 미만의 선박의 경우에는 1십6만7천 SDR에 상당하는 금액.
- ② 5백톤 이하의 선박의 경우에는 3십3만3천 SDR에 상당하는 금액
- ③ 5백톤을 초과하는 선박의 경우에는 ②의 금액에 5백톤을 초과하여 3천톤까지의 부분에 대하여는 매톤당 5백 SDR에 상당하는 금액을 가산한 금액.
- ④ 3천톤을 초과하여 3만 톤까지의 부분에 대하여는 ③의 금액에 매톤당 3백3십3 SDR에 상당하는 금액을 순차로 가산한 금액.
- ⑤ 3만 톤을 초과하여 7만 톤까지의 부분에 대하여는 ④의 금액에 매톤당 2백5십 SDR을 곱한 금액을 순차로 가산한 금액.
- ⑥ 7만 톤을 초과한 부분에 대하여는 ⑤의 금액에 매톤당 1백6십7

98) 우리 商法상의 선주책임제한제도의 모법인 1976년 海事債權責任制限協約 제1조 제6항은 책임 보험자(선주상호보험자가 여기에 해당한다)도 선주와 마찬가지로 책임을 주장할 수 있다고 규정하고 있다. 이 규정에 의해서도 선주상호보험의 보상 한도가 선주 책임 제한 규정에 의한 책임 한도와 같은 취지의 것임을 알 수 있다.

SDR을 각 곱하여 얻은 금액을 순차로 가산한 금액.

다만, 상법 제747조 제1항 제2호의 규정에 의한 여객 이외의 인명의 사망 또는 신체의 상해로 인한 손해에 관한 채권은 위와 같은 방식으로 산정한 책임한도액으로 채권의 변제에 부족할 경우에는 상법 제747조 제1항 제3호의 물적 손해에 대한 책임한도액에 대하여 그 잔액 채권의 변제에 충당한다(상법 제747조 제4항).

第3節 船員 災害補償責任

I. 意義

선원의 災害補償 制度는, 선원이 직무상 부상·질병·행방불명 또는 사망 등의 재해를 당하였을 경우에 선박소유자에게 그 선원의 요양을 명하거나 그 선원 또는 그의 유족이나 피부양자 등에게 일정한 금액을 지급할 의무를 부과하는 제도이다.⁹⁹⁾

II. 療養補償

선박소유자는 선원이 職務상 負傷하거나 疾病에 걸린 때에는 그 부상이나 질병이 치유될 때까지 선박소유자의 비용으로 療養을 시키거나 요양에 필요한 비용을 지급하여야 한다(선원법 제85조 제1항).

직무상의 것인 지의 여부는 역시 질병과 직무와의 사이에 상당한 인과관계가 있었는지의 여부에 따라 판단하여야 한다. 그러나 개개의 질병

99) 선원을 고용한 선박소유자는 船員法에 정한 재해보상을 완전히 이행할 수 있도록 그 선원을 被保險者로 하여 보험(한국해운조합법 및 수산업 협동조합에 의한 共濟를 포함)에 가입하여야 한다(선원법 제98조, 동 법 시행령 제32조). 이에 따라 재해보상의 실효를 거둘 수 있도록 하기 위하여 선박소유자로 하여금 선원을 피보험자로 하는 責任保險(예컨대 선주상호보험 등)에 가입하도록 강제하고 있다.

에 대하여 이러한 판단을 한다는 것은 부상의 경우와 달라 매우 어렵고 불필요한 다툼을 유발하여 선원 보호의 실효를 거두는데 지장이 있을 우려가 있으므로 직무상의 질병의 범위에 관하여는 勤勞基準法 施行令 제 40조의 규정을 준용하여 38종에 이르는 직무상의 질병을 명확하게 규정하고 있다(선원법 시행령 제24조).

선박소유자는 선원이 승무 중¹⁰⁰⁾ 직무 외의 원인으로 부상하거나 질병에 걸린 경우에는 3월의 범위 안에서 선박소유자의 비용으로 요양을 시키거나 요양에 필요한 비용을 지급하여야 한다. 다만, 그 부상 또는 질병이 선원의 고의 또는 중대한 과실로 인한 것인 경우에 선박소유자가 船員勞動委員會의 인정을 받은 때에는 그러하지 아니하다(선원법 제85조 제2항). 그러나 선박소유자가 선원을 위하여 醫療保險法에 의한 의료보험조합을 설립한 경우에 선원이 의료보험에 의한 의료 급여의 대상이 되는 부상을 당하거나 질병에 걸린 경우에는 위의 규정을 적용하지 아니한다(선원법 제85조 제2항). 그 대신 이 때에는 의료보험법 제34조의 규정에 의하여 요양을 받은 선원을 위하여 부담하여야 하는 비용을 3월의 범위 내에서 선박소유자가 부담하도록 하고 있다(선원법 제85조 제3항 후단 및 동 법 시행령 제25조).

요양에 따른 다툼을 피하기 위하여 선원법에서는 그 범위를 법정하고 있다. 즉 요양에는 ① 진찰, ② 약제 또는 치료 재료와 義肢 기타 補綴具의 지급, ③ 수술 그 밖의 치료, ④ 병원·진료소 그 밖의 치료에 필요한 자택 외의 곳에서의 수용(식사의 제공을 포함), ⑤ 간호¹⁰¹⁾, ⑥ 이송, ⑦ 통원 치료에 필요한 교통비가 포함된다(선원법 제86조).

Ⅲ. 傷病補償

100) 寄港地에서 상륙 기간, 승하선에 수반되는 여행기간을 포함한다.

101) 그 범위에 관하여는 産業災害補償保險法 제9조의 제3항 제5호의 규정에 의한 介護의 범위에 관한 규정을 준용한다.

선박소유자는 선원이 직무상 부상하거나 질병에 걸려 요양 중에 있는 때에는 4월의 범위 안에서 그 부상 또는 질병이 치유될 때까지 매월 1회 통상임금에 해당하는 금액을 傷病 手當으로 지급하여야 한다.

4월이 지나도 치유되지 아니하는 경우에는 치유될 때까지 매월 1회 통상 임금의 70퍼센트에 상당하는 금액의 傷病補償을 행하여야 한다.

또한 선박소유자는 선원법 제85조 제2항 본문의 규정에 의하여 요양 중에 있는 선원에게 요양 기간 중(3월의 범위에 한함) 매월 1회 통상 임금의 100분의 70에 상당하는 금액의 상병 보상을 행하여야 한다(선원법 제87조 제2항).

IV. 障害補償

선원이 직무상 부상 또는 질병이 치유된 후에도 신체의 장애가 남는 경우에는 선박소유자는 지체 없이 産業災害補償保險法이 정하는 장애 등급(제1급 내지 제14급)에 따른 일수에 승선평균임금을 곱한 금액의 障害補償을 행하여야 한다(선원법 제88조).

V. 一時補償

선박소유자는 요양 보상 및 질병 보상을 받고 있는 선원이 2년이 지나도 그 부상 또는 질병이 치유되지 아니하는 경우에는 産業災害補償保險法에 의한 제1급의 장애 수당에 상당하는 금액을 선원에게 일시에 지급함으로써 선원법 제85조 제1항, 제87조 제1항 또는 제88조의 규정에 의한 보상책임을 면할 수 있다(선원법 제89조).

VI. 行方不明補償

선박소유자는 선원이 海上에서 行方不明이 된 경우에는 遺族인 피부양자에게 1월분의 通常賃金과 乘船平均賃金¹⁰²⁾의 3월분에 상당하는 금

102) 재해보상시 통상 임금 및 승선평균임금의 기준 : 선원법 제87조 내지 제93조의 규

액의 行方不明補償을 행하여야 한다(선원법 제92조 제1항).

여기서 행방불명 보상을 받을 수 있는 피부양자의 범위 및 순위는 설명하는 유족보상을 받을 수 있는 유족의 범위 및 순위에 관한 규정을 준용한다(선원법 시행령 제31조).

선원의 행방불명 기간이 1월을 경과한 때에는 사망한 경우에 지급되는 遺族補償 및 葬祭費의 규정을 적용한다(선원법 제92조 제2항).

VII. 遺族補償

선박소유자는 선원이 직무상 사망¹⁰³⁾한 경우에는 지체 없이 유족에게 승선평균임금의 1,300일분에 상당하는 금액의 遺族補償을 행하여야

정에 의한 傷病補償 등 災害補償을 지급할 선원에 대하여 적용할 通常賃金 및 乘船平均賃金은 그 선원이 소속한 사업장에서 동일한 직무에 종사하는 선원에게 지급된 통상임금의 1인당 1월 평균액이 그 부상 또는 질병이 발생한 날이 속하는 달에 동일한 직무에 종사하는 선원에게 지급된 통상임금 평균액의 100분의 105이상이 되거나, 100분의 95 이하로 된 경우에는 그 변동 비율에 의하여 인상 또는 인하된 금액으로 하되, 그 변동 사유가 발생한 달의 다음 달부터 이를 적용한다.

다만, 제2회 이후의 통상임금 및 승선평균임금의 증감을 위한 개정은 直前回の 변동 사유가 발생한 달의 통상임금을 산정 기준으로 한다(선원법 시행령 제3조의4 제1항).

위의 경우 그 선원이 소속한 사업장이 폐지된 경우에는 그 선원의 부상 또는 질병이 발생한 당시의 같은 규모의 업종·사업장 및 선박을 기준으로 하여 위의 규정을 적용한다(선원법 시행령 제3조의4 제2항). 이 때 그 선원과 동일한 직무에 종사하는 선원이 없는 때에는 그와 유사한 직무에 종사하는 선원에게 지급된 통상임금의 평균액의 변동 비율에 의한다(선원법 시행령 제3조의4 제3항).

선원법 제85조 제1항의 규정에 의한 직무상 부상 또는 질병에 걸린 선원에 대한 선원법 상의 실업수당 및 퇴직금을 산정함에 있어서 적용할 통상임금 및 승선평균임금은 위의 규정에 의하여 개정된 통상임금 및 승선평균임금으로 한다(선원법 시행령 제3조의4 제4항).

103) 직무상 부상 또는 질병으로 인한 요양 중의 사망을 포함

한다.

선박소유자는 선원이 승무¹⁰⁴⁾ 중 직무 외의 원인으로 사망한 경우에는 지체 없이 유족¹⁰⁵⁾에게 승선평균임금의 1,000일분에 상당하는 금액의 유족보상을 행하여야 한다. 다만, 사망의 원인이 선원의 고의 또는

104) 직무 외의 원인으로 부상하거나 질병에 걸려 선원법 제85조 제2항의 규정에 의한 요양을 포함.

105) 유족의 범위와 순위는 다음 각 호의 순위와 같으며, 유족보상(장제비를 포함)을 받을 순위는 선원법 제29조 각 호의 순위에 의하고, 선원법 제29조와 같은 호에 규정된 자 사이에 있어서는 그 기재된 순위에 의하되, 부모에 있어서는 양부모를 선 순위로, 실 부모를 후 순위로 하고, 조부모에 있어서는 양부모의 부모를 선 순위로, 실 부모의 부모를 후 순위로 부모의 양부모를 선 순위로 부모의 실 부모를 후 순위로 한다(선원법 시행령 제29조, 제30조 제1항).

- ① 선원의 사망 당시 그에 의하여 부양되고 있던 배우자(사실상 혼인 관계에 있던 자를 포함)·자녀·부모·손 및 조부모 .
- ② 선원의 사망 당시 그에 의하여 부양되고 있지 아니한 배우자·자녀·부모·손 및 조부모.
- ③ 선원의 사망 당시 그에 의하여 부양되고 있던 형제자매.
- ④ 선원의 사망 당시 그에 의하여 부양되고 있지 아니한 형제자매.
- ⑤ 선원의 사망 당시 그에 의하여 부양되고 있던 배우자의 부모, 형제자매의 자녀 및 부모의 형제자매.

선원이 유언 또는 선박소유자에 대한 통보로서 위 각 호의 1에 해당하는 자를 지정한 경우에는 그 순위를 따른다(선원법 시행령 제30조 제2항).

또 태아(胎兒)는 위 3의 ① 및 ②를 적용함에 있어서는 이미 출생한 것으로 한다(선원법 시행령 제30조 제3항). 유족보상을 받을 수 있는 같은 순위의 자가 2인 이상이 있는 경우에는 유족보상은 그 지급 받을 사람의 수에 의하여 등분(等分)하여 지급한다(선원법 시행령 제30조 제4항).

유족보상을 받을 수 있었던 자가 사망한 경우에는 유족보상 받을 권리를 상실하고 같은 순위의 자가 있는 경우에는 같은 순위의 자가, 같은 순위가 없는 경우에는 다음 순위의 자가 이를 승계 한다(선원법 시행령 제3조 제5항).

중대한 과실로 인한 경우에 선박소유자가 선원노동위원회의 인정을 받은 때에는 그러하지 아니하다(선원법 제90조 제2항).

VIII. 葬祭費

선박소유자는 선원이 사망한 경우에는 지체 없이 유족에게 승선평균 임금의 120일분에 상당하는 금액을 葬祭費로 지급하여야 한다(선원법 제91조).

장제비의 지급을 받을 유족의 범위와 순위는 遺族手當을 받는 유족의 범위 및 순위와 같다(선원법 시행령 제29조, 제30조).

IX. 所持品流失補償

선박소유자는 선원이 승무 중 해양사고로 인하여 소지품을 잃어 버린 경우에는 通常賃金의 2월분의 범위 안에서 그 유실된 소지품의 價額에 상당하는 금액을 補償하여야 한다(선원법 제93조).

第4節 船主相互保險의 補償

I. 補償의 原則

한국선주상호보험조합 보험계약 규정(이하 “보험계약 규정”이라 한다) 제19조에 따르면, 조합은 조합원과 별도의 합의가 없는 한 보험기간 중 가입 선박의 運航에 수반하여 발생한 이 규정에서 정하는 손상 또는 손실 및 비용에 관하여 조합원이 그 지급 책임을 부담하고 손해 배상금 및 비용을 지급한 때¹⁰⁶⁾에 이 규정에 따라 보상한다고 규정하고 있다.

II. 旅客의 損害에 대한 補償責任

106) 이사회가 별도로 정하는 경우를 제외한다.

1. 補償規定

보험계약 규정 제21조 제1항의 여객에 관한 책임 및 비용 조항에서는 가입 선박의 여객¹⁰⁷⁾의 인명 손해에 대하여 조합원이 부담하는 다음의 책임 및 비용을 보상한다고 규정하고 있다:

첫째, 여객의 死傷 등에 관한 책임 및 비용(보험계약 규정 제21조 제1항 제1호).¹⁰⁸⁾

둘째, 가입 선박의 海洋事故로 인한 가입 선박에 승선한 여객과 관련하여 발생한 책임 및 비용(보험계약 규정 제21조 제1항 제2호).¹⁰⁹⁾

셋째, 여객의 手荷物の 손해에 관한 책임 및 비용(보험계약 규정 제21조 제1항 제3호).

넷째, 여객의 人命救助費(보험계약 규정 제21조 제1항 제4호).

2. 旅客의 死傷 및 手荷物の 損害 등에 관한 補償責任

여객이라 함은 운송인과의 海上旅客運送契約에 의하여 선박으로 운송되는 당사자를 말한다. 여객의 死傷 및 手荷物の 손해에 관한 책임 및 비용 등(보험계약 규정 제21조 제1항 제1호 및 제3호)은 請求의 원인이 債務不履行인지 또는 不法行爲인지, 準據法을 무엇으로 할 것인지에 따라 달라질 수 있고 이에 따라 선주상호보험의 보상책임도 그 내용이 달라질 수 있다.

(1) 準據法

첫째, 채무불이행을 청구의 원인으로 하였을 경우에는 운송인과 여객 사이에 체결된 운송 계약상의 準據法 條項에 의하여 준거법이 결정된다.

107) 승선표를 소지하고 가입 선박으로 운송하는 사람을 말한다.

108) 치료비, 입원비, 진찰료, 離路費用 및 送還費用을 포함한다.

109) 이런 여객을 최종 목적지 또는 승선지에 이송하는 비용 및 이런 여객의 육상에서의 체재비용을 포함한다.

대부분의 준거법 조항에서는 선박의 旗國法이나 운송인의 住所地의 법률을 준거법으로 정하고 있다. 만약 준거법 조항이 명시되어 있지 않을 경우에는 涉外私法 제10조 제2항의 규정에 의하여 契約締結地의 법률을 준거법으로 하게 된다. 외국의 법률이 적용되는 경우에도 대개 계약 체결지의 법률을 준거법으로 정하는 경우가 일반적이다.¹¹⁰⁾ 그러나 계약에서 준거법으로 정하고 있다고 하여 이 법률이 모든 경우에 강제되는 것은 아니다. 일반적으로 법원은 손해 배상 청구가 제기되는 곳의 強行法規 즉, 公序良俗에 반하는 외국법의 규정의 적용은 배제할 수 있다.¹¹¹⁾ 보통 외국법의 규정이 공서양속에 반하는 것으로 그 적용이 배제되는 경우는 ① 여객에 대한 운송인의 의무를 法庭地法에 의하여 인정되는 최저 한도액 이하로 감액하거나 제한하고 있는 경우와 ② 운송인의 책임에 부당한 제한을 두고 있는 경우를 들 수 있다.

둘째, 불법행위를 청구의 원인으로 하였을 경우에는 涉外私法 제13조의 규정에 의하여 ① 선박의 旗國法, ② 손해, 질병이나 상해가 公海에서 일어난 경우가 아닐 경우에는 손해발생지를 준거법으로 한다(섭외사법 제44조 내지 제46조 참조). 다만, 미국의 일부 법원에서는 ③ 정기선이 운항을 개시하는 곳의 법률을 준거법으로 인정한다고 한다. 이와 같이 불법행위를 청구 원인으로 하였을 경우에는 여객이 가장 유리한 곳의 법률을 준거법으로 선택할 수 있다.¹¹²⁾

(2) 補償責任의 內容

먼저 債務不履行을 근거로 청구권을 행사할 경우에는 다음과 같다. 대부분 국가에서는 여객의 死傷 및 수하물의 손해에 대한 운송인의 책임

110) Jeremy Kingsley, Handbook on P&I Insurance, 3rd ed., Nick Facer Publishing, Assuranceforeningen Gard, 1988, pp. 113-114.

111) 손해 배상 청구가 제기 되는 곳의 법률을 法庭地法이라고 한다.

112) Jeremy Kingsley, op. cit., p. 114.

에 대하여는 상기한 1974년 “여객 및 수하물의 해상운송에 관한 아테네 협약”을 비준하고 국내법으로 수용하고 있다.¹¹³⁾ 따라서 여객의 손해에 대한 운송인의 법적 책임과 이에 대한 선주상호보험의 보상책임도 동 협약의 내용에 따른다. 그밖에도 공식적으로는 동 협약을 비준하지 않아도 아테네 협약의 내용을 대부분 수용하여 비슷하게 국내법을 제정하여 이를 적용하고 있다. 이 때에는 이들 법에 따른 선주의 책임과 선주상호보험의 보상책임이 결정된다.

또 우리나라와 같이 아테네 협약을 비준하지도 않고 국내법의 내용도 독자적인 경우에는 그 법에 의한 선주의 책임과 이를 근거로 한 선주상호보험조합의 보상책임이 발생한다. 우리나라 상법 제830조에서는 운송인의 귀책사유로 인하여 여객의 생명·신체에 발생한 손해에 대하여 운송인은 過失責任主義 原則에 따라 無限責任을 지게 되어 있다(상법 제830조, 제148조 제1항). 또 여객 운송인은 상법 제787조 내지 제789조의3의 규정에 반하여 당사자간의 특약으로 운송인의 의무 또는 책임을 경감하거나 면제할 수 없고 여객의 사고로 인한 보험의 이익을 여객 운송인에게 양도하기로 하거나 이와 유사한 약정을 체결할 수 없다(상법 제790조).

다만, 위의 어느 경우에도 각 국의 법에서 정한 선주 책임 제한에 의한 최고 한도액의 범위로 선주의 책임이 제한되고 이를 한도 선주상호보험의 보상책임이 제한된다. 따라서 우리나라의 경우에는 상법 제746조 제1호, 제747조 제1항 제1호 내지 제2호, 제747조 제1항 제2호, 제3호, 제747조 제4항의 규정에 의한 선주 책임 제한 규정이 정한 한도액을 책임의 한도로 한다. 선주책임제한제도는 각 국의 국내법에 의하여

113) 아테네 협약의 비준국은 아르헨티나, 파나마, 독일, 리베리아, 폴란드, 스페인, 스위스, 통가, 러시아, 아랍 에미레이트, 영국, 英領 버뮤다, 英領 버지니아諸島, 英領 카이만諸島, 英領 포클랜드諸島, 英領 지브롤터, 英領 간지島, 英領 만島, 英領 저지島, 英領 피트케른諸島, 英領 세인트헬레나島 등이다.

1924년 船主責任制限協約, 1956년 船主責任制限協約 또는 1976년 海事債權責任制限協約을 채택하고 있는데, 많은 국가에서 1976년 海事債權責任制限協約을 수용하고 있다.

둘째, 不法行爲責任에 대하여는 각 국의 민사법에 의하여 선주의 책임과 선주상호보험의 보상책임이 결정된다. 그러나 이 경우에도 역시 선주책임제한제도에 의한 최고 책임 한도는 동일하게 적용된다.

3. 旅客의 送還 또는 繼續運送 費用 등에 관한 補償責任

보험계약 규정 제21조 제1항 제2호는 여객의 送還 또는 繼續運送 비용에 대한 조항의 보상책임을 정한 것인데, 이는 운송 계약, 불법행위 또는 법률의 규정에 근거하여 발생하는 운송인의 부담 비용에 대한 보상 책임이다.

(1) 運送契約에 근거한 責任

운송 계약상 선박에 사고가 발생할 경우 운송인이 여객을 送還하거나 繼續運送할 책임을 질 것을 명시적으로나 묵시적으로 약속한 경우에 이로 인한 비용 부담을 선주상호보험조합에서 담보하는 것이다. 그러나 실제로는 운송 계약에서 사고 발생 시 여객의 송환 또는 계속운송 비용은 운송인의 免責事由로 규정하는 경우가 일반적이다. 따라서 이와 같이 면책 약관을 설정한 경우에는 보험계약 규정 제21조 제2항 제1호와 제2호의 규정에 의하여 조합은 보상책임을 면하게 된다는 점에 유의하여야 할 것이다.¹¹⁴⁾

(2) 不法行爲에 근거한 責任

여객 운송과 관련한 각 국의 법률은 過失責任主義原則에 따라 운송인에게 相當한 注意義務를 지우고 있다. 이러한 주의의무는 여객의 안전에 대하여만 적용되는 것이 아니라 선박의 운항 자체에 대하여도 적용되기

114) 李英濬 譯, P&I 保險의 解說, 韓國海事問題研究所, 1990, 102쪽 .

때문에 운송인이 필요한 주의를 다하지 못함으로 인하여 발생한 사고로 운송인은 여객을 다른 운송 수단으로 發航地로 되돌아가게 하든지 또는 목적지까지 안전하게 운송하도록 할 의무가 발생할 수도 있다. 이때는 추가 지출되는 여행 경비까지 지급해야 할 경우도 발생한다.¹¹⁵⁾ 조합은 이러한 경비까지 모두 부담하여야 한다.

(3) 法律의 規定에 의한 責任

스칸디나비아 각 국과 같이 일부 국가에서는 이러한 사고의 경우에 운송인은 여객의 送還 또는 繼續運送 비용을 부담하여야 한다고 법률로 명시하고 있다. 이 때는 조합의 동 規定에 의하여 보상책임이 발생한다.

4. 保險者 免責事由

선주상호보험조합은 다음의 경우에 선주가 부담하는 책임과 비용은 보상하지 아니한다(보험계약 규정 제21조 제2항).

첫째, 조합원이 사용하는 여객 운송 약관이 적용 가능한 법령 또는 조약 하에서 조합원이 원용할 수 있는 한도 내의 항변 사유를 포기함으로써 인하여 가중된 책임 및 비용.

둘째, 항공에 의한 수송 수단을 이용 중인 여객에게 발생한 死傷 등과 手荷物 등의 손해 및 遲延으로 발생한 손해에 관한 책임 및 비용. 그러나 사상 등이 발생한 여객을 항공 移送 중 혹은 가입 선박의 해양사고의 결과 가입 선박 상의 여객을 항공수송 중에 발생한 책임 및 비용, 또는 가입 선박을 떠나 유람에 참가한 여객의 항공 이용 중에 발생한 사상 등에 관한 책임 및 비용¹¹⁶⁾ 은 이에 해당하지 아니한다.

셋째, 가입 선박을 떠나 유람 중인 여객에게 발생한 사상 등에 관하여 ① 당해 유람의 참가와 관련하여 승객이 별도의 계약을 체결한 경우, ② 당해 유람에 관해 그 下都給者 (Sub-Contractor) 또는 제3자에 대

115) Jeremy Kingsley, op. cit., pp. 122-123.

116) 보험계약 규정 제21조 제2항 제3호에 해당하는 경우는 제외한다.

한 求償權을 포기한 경우에 부담한 책임 및 비용.

Ⅲ. 船員 및 旅客 이외의 사람에 대한 補償責任

1. 補償規定

보험계약 규정 제22조 제1항의 규정에 따르면, 가입 선박의 선원 및 여객 이외의 인명에 관하여 선주가 부담하는 아래의 각 항에 열거된 책임 및 비용을 보상한다고 규정하고 있다:

첫째, 선원 및 여객 이외의 인명의 사상 등에 관한 책임. 그러나 노동자의 재해보상에 관한 법령에 의하여 선주가 하역 노동자의 사상 등에 대하여 사용자 책임을 부담하고 이것을 보상하는 보험에 가입할 의무가 정해져 있는 때에는 조합이 달리 승인하지 않는 한 당해 보험의 부보 여부에 관계없이 이러한 死傷 등에 관한 책임은 제외한다(보험계약 규정 제22조 제1항 제1호).

둘째, 가입 선박에 승선한 조선소 기사 등에게 발생한 傷病의 치료를 목적으로 그러한 자를 상륙시키기 위하여 가입 선박이 離路함으로 인하여 발생한 추가 비용. 그러나 법령이나 계약에 의하여 離路등의 추가 비용을 그러한 기사 등의 고용자 측이 부담하는 경우는 제외한다(보험계약 규정 제22조 제1항 제2호).

셋째, 가입 선박의 선원 및 여객 이외의 인명 구조에 관한 離路로 인하여 발생한 추가 비용으로 조합이 인정한 금액(보험계약 규정 제22조 제1항 제3호). 다만 이 비용은 회수하기 위하여 선주가 모든 적절한 수단을 강구하여야 한다(보험계약 규정 제22조 제2항).

2. 補償責任

(1) 準據法

선박에는 선원이나 여객이 아니면서 승선하는 자가 많다. 이들은 크

게 선박을 방문한 자와 하역 인부로 분류할 수 있다. 이들의 死傷이나 질병에 대한 선주의 책임은 대개 불법행위에 근거하게 되나, 하역 노동자나 導船士와의 근로계약 또는 도급 계약과 같이 채무불이행에 근거한 책임을 묻기도 한다.

불법행위 책임을 물을 경우에는 선박의 旗國法을 적용하거나 사고 발생지의 법률을 적용할 수 있다. 이 때 원칙적으로는 청구인이 자기에게 가장 유리한 법률을 선택할 수 있다. 대개의 경우에는 사고 발생지의 법률을 적용하게 된다.¹¹⁷⁾ 물론 채무불이행 책임을 물을 경우에도 계약 체결지가 사고 발생지와 일치하기 때문에 사실상 사고 발생지의 법률을 준거법으로 하게 된다.

(2) 補償責任의 內容

첫째, 대리점 직원, 導船士와 같은 외부로부터의 방문자의 부상, 질병 또는 사망, 입원 치료 및 장례에 관한 인적 손해에 대하여는 민법상의 불법행위 또는 채무불이행 책임에 기하여 선주가 책임을 져야 할 경우가 있다. 이때에도 상법 제746조 이하의 선주 책임 제한의 규정에 의한 책임 한도 내에서 선주가 책임을 지게 되고 이를 한도로 조합이 보상 책임을 진다. 이때 被害者의 과실이 사고의 발생에 기여한 경우에는 선주가 지급하여야 할 손해 배상액은 피해자의 과실 비율에 따라 過失相計할 수 있다.¹¹⁸⁾

둘째, 하역 인부에 대하여도 민법상의 都給契約, 雇傭契約, 不法行爲 또는 勤勞基準法 등을 근거로 선주의 책임이 발생하게 되고, 이 경우에도 상법 제746조 이하의 선주 책임 제한 규정에 의한 책임 한도의 범위 내에서 조합이 보상 책임을 진다. 다만, 선주가 법령에 의하여 예컨대 산업재해보상보험 등에 강제 보험을 가입하도록 법적 의무를 지고 있는 경

117) 李英濬 譯, 앞의 책, 108쪽 .

118) Jeremy Kingsley, op. cit., p. 128.

우에는 조합은 보상책임을 면한다(보험계약 규정 제22조 제1항 제1호 단서 규정).

조합의 규정은 하역 인부 등이 받드시 승선 중일 것을 요건으로 하지 않는다. 따라서 부두에서 하역 중인 하역 인부가 입은 사상에 대하여도 조합이 보상책임을 지게 된다. 다만, 그 책임이 선박의 운항에 직접적으로 관련된¹¹⁹⁾ 동시에, 선박의 승무원의 이해관계와 관련하여¹²⁰⁾ 발생한 손해이어야 한다.¹²¹⁾ 이때에도 被害者の 과실이 사고의 발생에 기여한 경우에는 선주가 지급하여야 할 손해 배상액은 피해자의 과실 비율에 따라 過失相計할 수 있다.¹²²⁾

셋째, 승선자의 상해나 질병을 치료하기 위하여 선박이 離路함으로 인하여 발생한 비용에 대하여는 조합이 보상한다. 다만, 법령에 의하여 이들 승선자의 사용인이 비용을 부담하게 되어 있는 경우에는 조합은 보

119) 선주상호보험조합이 제공하는 보상은 선박의 운항에 직접 관련하여 발생한 책임 및 손해에 한한다. 책임이나 손해가 특정 선박과 특별한 관계가 없는 경우에는 그 책임이나 비용은 보상되지 않는다. 예를 들면, 선박이 지정되어 있지 않은 운송 계약 의하여 발생하는 책임에 대해서는 조합이 보상하지 않을 수도 있다. 선박의 소유나 운항과 관련 없는 조합원의 영업 활동으로부터 발생하는 책임이나 손해에 대하여도 조합의 보상 범위에 들어가지 않을 수 있다.

120) 조합은 선박에 대한 조합원의 이해관계와 관련하여 발생하는 책임 및 손해에 대해서만 보상책임을 제공한다. 따라서 선박소유자, 운항자 또는 용선자 이외의 자격으로 조합원이 책임이나 손해를 부담한 경우, 그 책임이나 손해는 보상되지 않는다.

조합원은 선주, 운항자 또는 용선자의 자격으로 선박을 조합에 가입시킬 수 있다. 그렇지만 실제로 조합원은 선박의 소유나 운항 이외에 다른 종류의 영업 활동을 하는 경우가 많다. 예를 들면, 조합원이 여객 터미널의 소유자나 관리자인 경우도 있다. 이러한 경우 그 터미널의 소유자나 관리자로서의 자격과 관련하여 조합원이 부담하는 책임에 대하여는 조합은 보상책임을 제공하지 않는다; Jeremy Kingsley, op. cit., p. 95.

121) 李英濬 譯, 앞의 책, 109쪽 .

122) Jeremy Kingsley, op. cit., p. 128.

상책임을 면한다(보험계약 규정 제22조 제1항 제2호 단서 규정). 또한 이들 승선자의 인명 구조를 위하여 離路한 경우에도 그 비용을 조합이 보상한다. 다만, 이 비용은 선주가 회수하기 위하여 모든 노력을 다하여야 한다(보험계약 규정 제22조 제1항 제3호).

IV. 船主相互保險의 補償

1. 補償規定

(1) 船員의 人命 損害 등의 補償

보험계약 규정 제20조 제1항 제1호는, 조합은 가입 선박의 선원¹²³⁾에 대하여 조합원이 부담하는 선원의 사망, 행방불명 및 傷病(이하 ‘死傷 등’이라 한다)에 관한 다음에 열거하는 책임 및 비용에 대하여 보상한다고 규정하고 있다:

첫째, 선원의 人命救助費 및 遺骸搜索費. 그러나 선박보험, 화주 또는 기타 사람으로부터 회수할 수 없는 것에 한한다(보험계약 규정 제21조 제1항 제1호 가) 목).

둘째, 선원의 死傷 등에 관하여 법령 또는 사전에 조합의 승인을 얻은 勤勞協約, 就業規則 혹은 雇傭契約 등에 의하여 부담한 책임(보험계약 규정 제21조 제1항 제1호 나) 목).

셋째, 선원의 遺骸, 遺骨 또는 遺品을 遺族에게 인도하기 위하여 필요한 비용(보험계약 규정 제21조 제1항 제1호 다) 목).

넷째, 선원이 직무상의 사유에 의해 사망하고 장례를 치루기 위해 필요한 비용(보험계약 규정 제21조 제1항 제1호 라) 목).

123) 가입 선박의 정원으로 취업규칙이나 고용계약 등에 의해 고용된 자 또는 조합이 선원이라고 인정한 정원 이외의 자.

(2) 人命 損害와 관련된 費用 등에 대한 補償

보험계약 규정 제20조 제1항 제2호 내지 제7호에서는 선원의 인명 손해 등과 관련된 비용 및 손해 배상 등에 대하여 다음과 같이 보상한다고 규정하고 있다:

첫째, 가입 선박이 해양사고에 의하여 全損되었기 때문에 조합원이 법령이나 계약 등에 의하여 失業 중인 선원에게 지급한 임금 또는 수당(보험계약 규정 제20조 제1항 제2호).

둘째, 가입 선박의 해양사고에 의하여 선원의 소지품에 손해가 발생하여 법령 또는 계약 등에 근거하여 지불되는 소지품 상실 수당 혹은 배상금으로 조합이 인정한 금액(보험계약 규정 제20조 제1항 제3호).

셋째, 선원이 사상 등 또는 기타 사유에 의하여 乘船이 불가능해짐으로써 이를 위하여 필요한 交替船員의 과건 비용(보험계약 규정 제20조 제1항 제4호).

넷째, 선원의 死傷 등 또는 선원의 罷業 기타 사유에 의하여 그 선원을 상륙시키거나 그 대리인을 승선시킬 필요가 생겨 가입 선박이 離路함으로써 발생한 여분의 비용(보험계약 규정 제20조 제1항 제5호).

다섯째, 선원이 傷病, 가입 선박의 해양사고 또는 기타 사유로 승선하지 못하여 그 선원을 送還하기 위하여 소요된 비용(보험계약 규정 제20조 제1항 제6호).

여섯째, 선원의 脫船, 罷業, 기타 사유에 의하여 당해 선원이 가입 선박에 승선하지 못하고 육상에 체류한 경우 그 선원에 관하여 발생한 비용 중 조합원이 법령에 근거하여 부담한 비용으로서 그 선원으로부터 회수할 수 없는 부분(보험계약 규정 제20조 제1항 제7호).

2. 補償責任

(1) 民事責任

보험계약 규정 제20조 제1항 제1호의 규정은 주로 선원법 상의 재해 보상 책임 또는 고용계약에 근거한 선주의 채무불이행 책임 또는 불법행위 책임에 대한 보험 보상을 담보하는 것이다.¹²⁴⁾

이 때 선주의 사용자로서의 고의·과실이 입증될 경우에는 민법상의 손해 배상 책임이 발생하게 되고 이에 대하여는 보험자 면책 사유에 해당하지 않는 범위 내에서 보상책임을 지게 된다.¹²⁵⁾

그 외 대부분의 경우에는 입증 책임 등이 필요 없는 재해보상 책임을 묻는 것이 일반적이고 실무적으로도 재해보상에 대한 보상이 다루어지는 것이다.

(2) 災害補償責任

선주 등이 선원을 고용할 때는 통상 고용계약을 체결한다. 이를 선원법 상으로는 船員勤勞契約이라고 하는데, 선원이 선박소유자에게 근로를 제공하고 선박소유자는 이에 대하여 임금을 지급할 것을 목적으로 체결된 계약을 말한다(선원법 제3조 제6호).¹²⁶⁾ 이 때 고용계약에는 個別契

124) 今泉敬忠, 日本船主責任相互保險組合の新定款および保險契約規定の解説(IV), 損害保險研究, 第58卷 第2號, (財團)損害保險事業總合研究所, 1996, 8, 30쪽.

125) 鄭熙喆, 商法學原論(下), 博英社, 1983, 171쪽 각주 1) ; 대판 1971.3.30, 70 다 2294(集 19① 민 267).

126) 1984년 선원법 개정 전에는 선원법에서도 근로기준법 상의 근로계약과 같은 의미의 “근로계약”이라는 용어 외에 “乘船契約”이라는 용어를 사용하고 있었다. 그러나 그에 대한 정의 규정은 없었기 때문에 승선 계약은 특정 선박에서 근로에 종사할 것을 내용으로 하는 근로계약으로 해석해 왔다. 그리하여 선박소유자 측이 예비원 제도를 두고 있는 경우에는 일반적인 근로계약이 체결되었다가 특정한 선박에 승무할 때에 다시 승선 계약이 이루어지는 것으로 해석해 왔다.

그러나 1984년 선원법 개정 이후에는 “승선 계약”이라는 용어를 별도로 사용하지 않고 “선원근로계약”이라는 용어와 이에 관한 규정을 별도로 신설하여 선원의 고용계약이라 하면 당연히 “승선 계약”에 해당하는 개념으로 해석하고 있다 ; 이상 林東喆, 鄭暎

約과 勤勞協約 또는 就業規則에 의해서 획일적·단체적으로 규제되는 단체협약이 있지만, 이들 고용계약 등에는 대체로 선원의 재해보상에 관한 규정이 들어 있다.

또 고용계약 등에는 통상 준거법이 정해져 있다. 현재 많은 국가에서 근로자의 재해보상을 포함한 근로조건에 대해서 사용자의 책임을 법률에서 정해 놓고, 다시 많은 해운국에서는 우리나라의 船員法과 같은 선원의 재해보상을 포함한 근로조건에 대해서 特別法을 제정하여 이들에 의해서 재해보상의 최저한도를 정하고 있다. 따라서 고용계약 등에 있어서 재해보상을 포함한 근로조건이 법률에 정한 최저 기준에 미달할 경우에는 그 부분은 무효로 되고, 그 법률에 정한 기준에 의한 것이 된다. 그러나 그 기준은 각 국이 다르기 때문에 편의상 고용계약 등에 그 선원의 國籍國의 법률을 준거법으로 정하기도 한다. 또 고용계약 등에 준거법을 정하지 않은 때에는 선박의 旗國法이 적용된다.¹²⁷⁾

다시 우리나라를 포함한 일부 국가에서는 법률에서 정한 재해보상의 범위를 법률에 의해서 보험에 부보할 것을 의무화하고 있다. 예를 들면, 우리나라 선원법에서는 동법 제98조 및 동법 시행령 제32조에 의하여 동법 제3조 제1호에서 정한 선원으로서 선주에게 고용된 자를 피보험자로 하는 보험에 가입하여야 한다. 이에 따라 재해보상의 실효를 거둘 수 있도록 하기 위하여 선주로 하여금 선원을 피보험자로 하는 책임보험인 선주상호보험, 한국해운조합법 및 수산업협동조합법에 의한 共濟 등에 가입하도록 강제하고 있다.¹²⁸⁾

여기서 말하는 선원이라 함은, 선원법 제3조 제1호에서 정한 선원은 물론 대개 가입 선박의 정원으로서 선원근로계약 등에 의하여 고용된 자 및 조합이 선원으로 인정한 정원 외의 승무원이다. 전자는 선장 및 해원

錫, 海事法規講義, 2판, 學現社, 2000, 98쪽.

127) Jeremy Kingsley, op. cit., p. 101.

128) 林東喆, 鄭映錫, 앞의 책, 161-162쪽.

(선원법 제3조 제2호, 제3호)이고, 후자는 선원법 상의 豫備員(선원법 제65조의2), 송환되는 선원(선원법 제41조), 파견되는 代替 船員, 포트 헬퍼 등이 포함된다.¹²⁹⁾

조합이 제20조 제1항 제1호의 선원의 사망 등에 관한 책임 및 비용으로써 담보하는 책임 및 비용은 다음과 같다.

첫째, 가) 목은 선원의 人命救助費 및 遺骸搜索費에 관한 규정이다. 여기서 말하는 인명구조비 및 유해수색비라 함은, 선원을 구조하기 위한 비용 및 이미 사망하였다고 추정되는 경우의 유해의 수색비이다. 선원의 바다 속으로의 추락 또는 행방불명의 원인으로서는 해양사고, 선원의 과실, 투신자살 등이 고려될 수 있지만, 원인 불명의 경우를 포함하여 모두 이 규정에 의하여 담보된다. 그 선원이 생존하고 있다고 생각할 수 있을 때까지의 수색비는 인명구조비에 포함되고, 그 후는 유해수색비가 된다. 이들 비용은 그 상황 하에서 합리적이라고 인정되는 범위에서 결정된다.¹³⁰⁾

즉, 보험계약 규정 제20조 제1항 제1호 가) 목은 가입 선박이 自船의 선원 또는 그 유해를 수색하는 비용에 관한 것은 아니지만, 他船이 이들에 협력 또는 타선이 그 선원을 구조한 경우에 타선에 지급해야 할 人命救助料는 人命救助費에 당연히 포함된다. 물론 인명만이 구조된 때는 선주는 인명구조료를 지급할 필요가 없다. 구조자가 인명구조료를 취득하기 위해서는 인명에 더해서 재산을 구조하는 것이 필요하다. 이 경우 구조된 자는 아무런 지급 책임도 지지 않는다. 그 인명구조료는 구조된 다른 재산이 지급할 구조료의 일부를 구성한다. 그래서 그 재산에 보험이 들어져 있는 경우에는 관련 보험자(적하 또는 선박 보험자)는 모든 구조료를 지급하게 된다. 그러나 현재 사용되는 船舶保險證券 중에는 인

129) 今泉敬忠, 앞의 日本船主責任相互保險組合의 新定款および保險契約規定の解説(IV), 31쪽.

130) 今泉敬忠, 위의 論文, 32쪽.

명구조비를 명문으로 면책하는 것으로 하고, 그렇게 한 표준 조건의 보험에 든 선박이 조합에 가입하여, 선주상호보험 계약을 체결한 경우에는 고율의 보험료가 징수된다.¹³¹⁾

외국의 선주상호보험조합의 경우에는 원칙적으로 유해수색비의 항목을 설정하지 않고, 인명구조비 중의 인명구조료에 붙여 보험계약 규정 중에 선박보험자, 하주 또는 적하 보험자로부터 회수할 수 없는 경우에 한하여 또한 그 범위에서 선원, 승객 등의 인명구조비를 담보한다는 취지의 규정을 두고 있다.¹³²⁾

둘째, 나) 목은 선원의 死傷 등에 관한 조합원의 책임에 관한 규정이다. 선원의 사상에 관해서 법령상 또는 미리 조합의 승인을 얻은 고용계약 등에 기해서 조합원이 부담한 책임이 담보된다.¹³³⁾ 우리나라 선원법상의 療養補償, 傷病補償, 障害補償, 一時補償, 行方不明補償, 遺族補償, 葬祭費 등에 관한 책임이 대상이 될 것이다.

療養補償이라 함은 선원이 직무상 부상 또는 질병에 걸린 경우, 법령 또는 고용계약 등에서 정한 기간을 한도로 해서 조합원에 의해서 보상되어야 할 치료비, 입원비, 통원비 등이다. 傷病補償이라 함은 선원이 직무상 부상 또는 질병에 걸린 경우, 특정 기간 내¹³⁴⁾에서 매월 통상임금의 전액이 지급되고, 그 기간이 경과하여도 상병이 치유되지 않을 경우에는 매월 통상임금의 일정 부분을 보상하는 것을 말한다. 障害補償이라 함은 선원의 직무상 부상 또는 질병이 치유된 후에도 신체의 장애가 남

131) 今泉敬忠, 위의 論文, 32쪽.

132) Gard P&I Club Rule Book, Rule 33.

133) 우리나라나 일본과 같이 선원법 등에서 선원의 재해보상을 규정하고 있는 경우에는 이 법령에 다르고, 영국과 같이 전 국민을 대상으로 한 國民保險法에서 산업재해를 보상하는 경우에는 별도로 고용계약에서 선원의 재해보상에 대한 조항을 두어 이를 기준으로 선주상호보험이 보상한다.

134) 우리나라 선원법 제87조 제2항에서는 4월의 범위 내로 한정하고 있다.

는 경우에는 지급되는 보상을 말한다. 一時補償이라 함은 요양보상 및 상병보상을 받고 있는 선원이 일정 기간이 지나도 그 부상 또는 질병이 치유되지 아니하는 경우에 해당 장애의 등급에 해당하는 금액을 선원에게 일시에 지급하는 것을 말한다. 行方不明補償이라 함은 선원이 해상에서 행방불명이 된 경우, 행방불명 기간 중 일정한 기간을 한정하여 유족인 피부양자에게 통상임금이나 승선평균임금 등을 기준으로 일정한 금액을 지급하는 것을 말한다. 遺族補償이라 함은 선원이 직무상 사망한 경우에 유족에게 지급되는 보상을 말한다. 葬祭費라 함은 선원이 사망한 경우에 유족으로서 장제를 행할 자에게 지급되는 비용을 말한다. 그리고 위의 부상 또는 질병에 기해서 선원의 고의 또는 중대한 과실이 있었을 때는 선주는 요양보상, 상병보상, 장애보상 등을 지급할 책임을 면한다.¹³⁵⁾

여기서 우리나라 선원법 등 각 국의 선원 관련법 및 이에 기한 고용계약 등에서는 직무상의 재해와 직무 외의 재해에서 선주 등의 보상에 차이를 두고 있는 경우가 많다. 따라서 어떤 재해가 직무상의 재해인가 또는 직무 외의 재해인가의 인정은 중요한 문제가 된다. 이 문제는 확실히 구구하지만, 개개의 경우에 따라 사안별로 검토되어야 할 事實 認定의 問題로 보아야 할 것이다.¹³⁶⁾

또 조합원은 사망한 선원의 유족 등 상병 선원으로부터 업무상 과실 유무에 따른 불법행위 책임을 추궁할 수 있는 경우도 있겠지만 이 규정에 의한 선주상호보험의 보상에는 영향을 미치지 않는다.¹³⁷⁾

셋째, 다) 목은 선원이 사망한 경우 그 원인을 묻지 않고, 그 유해,

135) 今泉敬忠, 앞의 日本船主責任相互保險組合の 新定款および保險契約規定の解説(IV), 34쪽.

136) 이 문제에 대하여는 [武城正長, 海上勞動法の研究, 多賀出版, 1985, 132쪽] 참조.

137) 今泉敬忠, 앞의 日本船主責任相互保險組合の 新定款および保險契約規定の解説(IV), 34쪽.

유골 또는 유품을 유족에게 인도하는데 요한 비용을 담보한다.

넷째, 선원이 직무상의 사유로 인하여 사망하고 會社葬 등, 선주로서 조합원이 지출해야 할 葬儀費用으로, 유족에게 지급해야 할 葬祭費와는 별도로 담보한다.¹³⁸⁾ 이 항목에 대해서는 일본을 제외하고는 외국의 선주상호보험조합의 보험계약 규정 중에서는 찾기 어렵다.¹³⁹⁾ 일본 선주상호보험조합의 보험계약 규정에서는 “社葬 등”이라고 하여 분명히 구분하고 있으나 우리나라 선주상호보험 규정에서는 “...장례를 치루기 위해 필요한 비용”이라고 하고 있어 선원법 상의 葬祭費에 대한 담보로 오인될 여지가 있다. 그러나 분명히 한국선주상호보험조합 보험계약 규정 제20조 제1항 제1호 나) 목의 규정에서 선원법 상의 장제비에 대한 담보가 인정되고 있고, 본 규정은 “...직무상의 사유에 의해...”라는 조건이 붙어 있기 때문에 선원법 상의 장제비와 달리 일본 선주상호보험의 “社葬”과 같은 취지로 해석하여야 할 것으로 본다.

넷째, 보험계약 규정 제20조 제1항 제2호는 失業手當에 관한 규정이다. 가입 선박의 침몰, 멸실 등의 해양사고의 결과, 고용계약 등이 중도에 종료하였을 경우, 조합원은 법령 또는 고용계약 등에 의해서 선원에 대해서 실업수당을 지급할 책임을 진다. 예를 들면 선원법 제40조의 규정¹⁴⁰⁾에 의한 실업수당 지급 의무를 선주가 부담할 경우에 조합은 이를

138) 今泉敬忠, 위의 論文, 35쪽.

139) 일본 선주상호보험조합 보험계약 규정 제19조 제1항 二호.

140) 선원법 제40조 : 선박소유자는 다음의 1에 해당하는 경우에는 선원에게 제51조의 규정에 의한 퇴직금 외에 통상임금의 2월분에 상당하는 금액을 실업수당으로 지급하여야 한다.

- ① 선박소유자가 선원에게 책임을 돌릴 사유가 없음에도 불구하고 선원근로계약을 해지한 경우.
- ② 선원근로계약으로 정한 근로조건이 사실과 달라 선원이 선원근로계약을 해지한 경우.

담보하는 것이다.

다섯째, 보험계약 규정 제20조 제1항 제3호는 해양사고에 의해서 선원의 소지품에 손해가 발생한 경우, 법령 또는 고용계약 등에 의한 선주의 보상책임을 담보한다. 많은 나라에서는 이러한 내용에 대한 선주의 책임을 선원법 또는 고용계약 등에 정하고 있다. 우리나라 선원법 제93조에서도 통상임금의 2월분의 범위 내에서 그 유실된 소지품의 價額에 상당하는 금액을 보상하도록 하고 있다. 조합은 선원이 가입 선박에 가지고 들어왔다거나 또는 소지하고 있는 동산으로서 조합이 인정한 물건으로 하고, 법령 또는 고용계약 등에 별도의 정함이 없는 한, 동 보험계약 규정 제39조¹⁴¹⁾에서 정한 물건을 제외하는 것으로 한다.

여섯째, 보험계약 규정 제20조 제1항 제4호는 가입 선박의 선원의 대체 파견 비용에 관한 규정이다. 이 규정은 가입 선박의 선원이 상병으로 인하여 직무를 감당할 수 없거나, 사망 또는 행방불명이 되었다던가, 스트라이크와 관련한 승선 거부 또는 脫船 등의 결과, 정원에 결원이 생긴 경우, 조합원은 그 선원의 대체 선원을 파견하여야 한다. 이처럼 대체 선원을 파견하는 경우의 旅費, 파견 도중의 食費, 숙박비, 일당 등을 가입 선박으로의 往航 1회에 한하여 담보한다. 또 하선해서 입원 치료를 받고 온 당해 상병 선원이 직무를 감당할 정도로 회복하여 조합원이 본인을 다시 그 선박에 복귀시킬 때는 복귀에 요한 비용은 대체 선원 파견 비용을 한도로 담보될 수 있다고 본다.¹⁴²⁾

③ 선박이 침몰·멸실 되어 선원근로계약이 해지된 경우.

141) 한국선주상호보험조합 보험계약 규정 제39조(귀금속 등에 관한 조합의 책임 제한) : 조합은 가입 선박 상에 있는 화폐, 금은, 귀금속, 보석, 은행권, 채권, 기타 유통 증권 및 유사한 재산의 손해(공동해손의 분담액 및 구조비를 포함한다)에 대한 조합원의 책임에 대해서는 보상하지 않는다. 그러나 조합과 별도의 합의를 한 경우에는 그러하지 아니하다.

142) 今泉敬忠, 日本船主責任相互保險組合の 新定款および保險契約規定の解説(IV), 37쪽 ;

일곱째, 보험계약 규정 제20조 제1항 제5호는 선원의 死傷 등 또는 스트라이크가 발생하여, 그 선원을 上陸시키거나 그 대리인을 승선시킬 필요가 생겨 가입 선박이 離路함으로써 발생한 여분의 비용을 담보한다는 취지의 규정이다. 각 국의 선원 관련법에서는 통상 선주는 선원의 직무 외의 상병에 관해서 선원의 고의 또는 중대한 과실이 있었을 때에는 요양비 등의 부담 책임을 지지 않는다. 그러나 직무상인가 직무 외인가의 판단이 곤란하거나, 또 직무 외의 고의 또는 중대한 과실에 의한 상병이라고 밝혀지더라도 고통을 호소하는 선원을 방치하는 것은 인도적으로 불가능한 일이다. 따라서 치료를 위하여 가장 가까운 港에의 寄港과 그에 소요되는 비용을 선주가 부담하게 된다. 이러한 비용은 당연히 조합원이 그 선원에게 청구하여 회수하여야 하지만, 그것이 불가능할 경우에는 조합이 담보한다. 또한 상병 선원이 寄港港에 도착하기 전에 회복한 결과 상륙하여 치료를 받을 필요가 없기 때문에 가입 선박이 原航路로 복귀할 때, 및 항행 중 상병 선원에게 부근을 항행 중인 타선에 협력을 의뢰하여 의약품의 유통 또는 의사의 진료를 받은 경우, 가입 선박 및 협력선 쌍방의 離路 비용도 담보한다. 다시 상병 선원이 가장 가까운 항에 상륙하기 전에 사망하였기 때문에 가입 선박이 原航路로 복귀할 경우는, 그 때까지를 離路로 한다. 다만 가장 가까운 항에 기항해서 火葬하고, 유골을 가입 선박이 가지고 돌아갈 때는 보험계약 규정 제20조 제1항 제1호의 규정에 의하여 담보된다. 상병 선원의 대체 선원을 기다리는 동안 가입 선박의 寄港港에서의 碇泊은 離路 시간에 포함된다. 여기서 말하는 이로 비용에는 여분으로 요하는 선원비(임금 또는 보수), 연료비, 소모품비, 식료비, 보험료 및 港費만이 포함되고 傭船料, 운임 또는 滯船料의 상실은 포함되지 않는다. 실제로 이들 비용을 離路로 인하여 요한 시간에 의해서 산정한다.¹⁴³⁾

「해설 (91년 2월 판)」, 36쪽.

143) 今泉敬忠, 위의 論文, 38쪽.

외국의 선주상호보험조합에서는 離路에 관하여 “deviation”을 사용하는 조합과 “diversion”을 사용하는 조합이 있다.¹⁴⁴⁾ deviation과 diversion은 동의어로서, 해운, 무역 및 해상보험(선박보험과 적하보험)에서는 예로부터 deviation이 사용되어 왔다. 그러나 deviation이 원래 이로, 즉 항로의 변경이라는 의미로 사용되던 중, 화물 운송 계약 조건으로부터의 逸脫도 의미하게 되었다.¹⁴⁵⁾ 일부 조합이 diversion을 사용하는 이유는 분명하지 않지만, 항로의 변경에 한정한다는 의미로 사용하기 위한 것으로 추정할 수 있다.¹⁴⁶⁾

여덟째, 보험계약 규정 제20조 제1항 제6호는 선원이 상병, 가입 선박의 해양사고 또는 기타 사유로 승선하지 못하여 그 선원을 送還하기 위하여 소요된 비용에 대하여 선주가 부담하는 비용을 담보하는 것이다. 우리나라 선원법 제41조와 같이 많은 국가의 선원 관련법은 특정의 경우 선주에게 그 비용으로 선원을 송환할 의무를 지우고 있다. 우리나라 선원법에서는 이 때 소요되는 비용을 송환 중의 運賃, 宿泊費 및 食費로 규정하고 있다(선원법 제41조 제3항). 이들 비용은 본 호에 의하여 당연히 담보되지만, 이외에도 선원법 상의 送還手當(선원법 제42조)과 출국 수속비용이 고려되어야 한다. 원래 선주상호보험은 법령 또는 고용계약 등에 의해서 선주 등에게 지워진 책임 및 비용을 부담하는 것이 그 목적이기 때문에 선원을 송환하기 위해서 소요되는 비용으로서 담보되어야 할 것이다.¹⁴⁷⁾

144) Britannia Club는 deviation을 사용하고, Gard Club와 UK Club는 diversion을 사용한다.

145) 예를 들면 甲板積 運送(on-deck cargo)의 경우를 들 수 있다.

146) 今泉敬忠, 앞의 日本船主責任相互保險組合の 新定款および保險契約規定の解説(IV), 39쪽.

147) 우리나라 선원법 제42조의2에서도 이러한 비용 및 송환수당 등에 대하여 의무적으로 보험에 들도록 한 강제 보험 규정을 두고 있다(자세한 내용은 林東喆·鄭映錫, 앞의 책,

아홉째, 보험계약 규정 제20조 제1항 제7호는 선원의 脫船, 罷業 등에 관한 조합원의 책임 및 비용으로서 제1호 내지 제6호의 규정에 의하여 담보되지 아니하는 것을 담보하는 것이다. 본 호는 제1호가 선원이 해상에서 遭難한 경우에 관한 규정인데 대하여, 주로 선원이 寄港港 등의 육상에서 조난, 출항 시에 歸船 하지 않거나 또는 승선 거부의 스트라이크를 행하는 등의 사태가 생긴 경우, 조합원은 그 조난 선원과 脫船船員의 수색비용, 가입 선박의 출항 후에 발견된 脫船船員과 스트라이크를 행하고 있는 선원의 송환 비용 등을 부담하여야 한다는 것이다. 또 현지의 官憲으로부터 이들 비용이 조합원에게 청구가 행하여지는 일도 있지만, 이들 비용이 본 호에 의해서 담보된다.¹⁴⁸⁾

현재 거의 대부분의 국가에서는 出入國管理法에 의해서 외국인의 입국을 제한하고, 선원은 승선해서 온 선박과 함께 출국할 것을 조건으로 假入國이 인정된다. 따라서 가입 선박의 출항 후, 잔류해 있는 선원에 대해서 현지 당국은 조합원에게 송환 의무를 지울 가능성이 높다. 어느 쪽이든 이들 비용에 관해서 조합원은 그 선원에게 청구할 수 있는 것은 청구하고, 잔여 부분은 조합이 담보하게 된다.¹⁴⁹⁾

3. 保險者 免責事由

보험계약 규정 제20조 제1항의 규정에 의한 보상책임이 발생하여도 다음에서 열거하는 책임 및 비용에 대하여는 이를 보상하지 아니한다(보험계약 규정 제20조 제2항).

109-200쪽 참조).

선주상호보험의 본 호와 같은 규정은 선원법에서 정한 強制保險으로서의 송환 보험에 해당한다.

148) 今泉敬忠, 앞의 日本船主責任相互保險組合의 新定款および保險契約規定の解説(IV), 40쪽.

149) 今泉敬忠, 위의 論文, 40쪽.

첫째, 법령에 의하여 선원이 사망, 상해 및 질병에 관한 비용을 담보하는 보험에 가입하는 것을 의무로 하고 있는 경우, 당해 보험의 付保 여부에 관계없이 그 보험 급부의 대상이 되는 부분(단, 조합이 달리 승인하지 않는 한 제외한다.)

둘째, 조합의 사전 승인이 없는 계약 등에 의하여 가중된 책임 및 비용.

셋째, 다음에 열거된 사유에 의하여 발생한 것.

- ① 계약 등의 규정이나 당사자의 합의에 의한 선원의 승선 기간의 종료.
- ② 조합원에 의한 계약 등의 위반.
- ③ 가입 선박의 매각 등의 조합원의 형편.

第5節 小結

세계 6위 내지 7위권의 선복량을 지닌 우리나라에서도 지난 1999년 2월 5일 한국선주상호보험법이 제정되고 이에 근거하여 한국선주상호보험조합이 설립되었다.

반면 한국선주상호보험조합의 보험계약 규정은 영국의 선주상호보험조합들의 규정과 그 내용상의 차이를 발견하기 어렵다. 이는 선박 활동의 국제성과 이에 따라 선주상호보험은 선주의 법적 책임이 발생하는 각국의 법률에 탄력적으로 적용하지 않을 수 없기 때문이다.

선주상호보험의 가장 큰 기능은 선박의 운항과 관련된 인적 손해에 대한 선주의 법적 또는 계약상의 배상 및 비용 부담 책임에 대한 보상에 있다. 또 선주상호보험의 보상 범위에 속하는 인적 손해에 대한 보상책임 역시 법령상 또는 계약에 의하여 선박소유자가 부담하게 되는 배상책임 또는 비용 부담 책임을 담보하는 것이다. 이 때 선박소유자의 법적

책임의 근거는 소위 선박소유자의 채무불이행 또는 불법행위에 대한 민사 책임과 선원의 재해보상에 대한 선주의 보상책임으로 나누어진다. 海事法の 관점에서 보면, 전자는 인적 손해에 대한 선박소유자의 민사 책임 문제인데, 여객 운송인의 책임과 선주책임제한제도(global limitation of shipowner's liability)로, 후자는 선원법 상의 재해보상 문제에 귀착된다.

그동안 이러한 법적 문제는 수많은 시행착오와 법률의 개정 작업을 거치면서 선주의 법적 책임이 발달해 오고, 이에 따라 선주상호보험의 보험계약 규정이 이를 뒷받침하는 형태로 발달해 온 것이다. 사실 선주상호보험의 보험계약 규정은 이러한 선주의 책임이 각 국의 입법 태도나 고용계약의 형태에 따라 약간씩의 차이가 있고, 이를 해석하는 각 국 법원의 입장의 차이 등이 있다는 점과 가입 선박의 국적이나 이들 선박의 활동 무대가 다양성에 의하여 상당히 유연하게 해석이 가능한 형태로 구성이 되어 있다. 이러한 계약 규정 구성의 기본 원칙에 따라 오늘날 활동하고 있는 세계적인 선주상호보험조합의 보험계약 규정은 거의 그 규정이나 해석에 있어서 통일되어 있다고 볼 수 있다.

한편, 인적 손해와 관련된 선주의 책임에 대한 선주상호보험조합의 보상책임의 내용은 여객에 대한 선주의 민·상법상의 배상 책임, 非船員 및 非旅客에 대한 선주의 민사 책임과 선주 책임 제한의 적용, 선원의 인적 손해에 대한 법적 또는 고용계약 상의 민사 책임 및 재해보상 책임에 대하여 발생한다.

결론적으로는 우리나라 선주상호보험조합이 설립되었지만, 여전히 대형 선사들이 영국의 선주상호보험을 선호한다는 점에서 우리나라 국적 선박의 가입을 유도하기 위해서는 좀더 우리 해운산업의 특성에 맞는 조항의 개발이 필요하다. 장기적으로는 해외의 선주상호보험과의 경쟁을 염두에 두어야 하겠지만, 단기적으로는 우리나라 국적선 및 실질적인 선주가 우리나라 국민(법인 또는 자연인)인 경우에 가입 가능성이 훨씬 높

기 때문에 이들에게 편리한 보험제도로서의 위치 확립이 필요하다. 이러한 면에서는 우리 법제도를 최대한 반영한 선주상호보험 규정이 필요하다고 본다.

이러한 관점에서 우선 선주상호보험의 보상규정에 대한 다음과 같은 개정을 검토할 필요가 있다고 본다:

첫째, 여객의 손해에 대한 보상규정인 보험계약규정 제21조 제1항을 “가입선박의 여객의 인명 손해에 대하여 조합원이 부담하는 다음의 책임 및 비용을 보상한다”에서 “가입선박의 여객의 인명 손해에 대하여 상법 제747조 제1항의 규정에서 정하는 한도에 따라 조합원이 부담하는 다음의 책임 및 비용을 보상한다”로 개정한다.

둘째, 선원의 인명손해에 대한 보상규정인 보험계약규정 제20조 제1항 제1호에 나)목의2를 신설하여 “상법 제747조 제1항 제2호 및 동조 제4항의 규정에 의한 선원의 사상에 대한 선주의 책임”을 신설한다.

이는 현행의 보험보상규정 제20조 제1항은 나)목에 의하여 선원의 사상에 대한 민사책임에 대하여 해석상 보상을 인정하고 있으나, 규정의 문구를 엄격하게 해석할 경우 선원법상의 재해보상에 한정될 수 있는 한계를 가지고 있으므로 이를 보완할 필요가 있기 때문이다.

第5章 맺음말

선박보험과 적하보험으로 대표되는 좁은 의미의 해상보험이 선박소유자와 하주의 재산적 손해에 대한 자가 보험형태를 근간으로 하고 있다면, 선주상호보험은 선박소유자의 배상 책임과 비용 손해에 대한 보상을 목적으로 한 것으로 그 기원에서부터 영국의 선주책임제한법 및 선원에 대한 재해보상제도의 발달과 밀접한 관련을 가지고 있다. 즉, 선주상호보험은 연혁적으로 영국의 선주책임의 강화에 따른 자구책의 형태로 발달하기 시작한 Protection Club이 기원이 되고 있다.

특히 인명 손해에 대한 선주의 책임을 담보하는 영국의 선주상호보험은 여객의 인명손해에 대한 선주의 배상 책임의 강화, 즉 선주책임제한법의 발달과 그 출발을 같이 하여 오다가, 법제와 선주상호보험 보험계약규정의 현저한 발달이 있었던 것은 선원의 재해에 대한 선박소유자의 책임과 함께 하게 되어 대체로 세계 제2차 대전 종전 시까지 그 체계가 갖추어지게 되어 오늘날과 같은 모습을 갖추게 되었다.

오늘날의 법리에서는 당연하다고 생각되었을 선주의 책임 문제가 영국 해상법의 발달 초기의 선주의 광범위한 면책 허용과 “對人訴權은 사람과 함께 죽는다”는 법률격언에 의하여 매우 제한적이었다. 따라서 초기에는 선주의 배상 책임에 대한 보험 부보는 그다지 심각하게 인식되지 않았다. 그러나 1846년 캠프벨법의 제정으로 인하여 對人訴權에 대한 법률 원칙이 변경됨으로 인하여 여객의 손해에 대한 선주의 책임은 심각하게 인식되기 시작하였고 이에 따라 1854년 상선법으로부터 연차적으로 이들 법의 개정과 함께 선주의 책임이 강화되기 시작하였다.

그러나 선원의 재해에 대하여는 캠프벨법 제정 이후에도 여전히 共同雇傭原則과 寄與過失原則에 의하여 선주의 책임은 거의 인정되지 않았

다. 그러나 여객에 대한 선주의 책임강화와 함께 1948년 법률개정(인명상해)법에 의한 공동고용원칙의 폐지 및 1945년 법률개정(기여과실)법에 의한 기여 과실 원칙의 폐지와 함께 근로자의 노동재해에 대한 사용자의 책임이 본격적으로 인정되기 시작하였다.

선주의 책임에 관한 상선법과 근로 관계법은 상호작용에 의하여 선주의 책임을 강화하여 왔는데, 특히 1906년 근로자보상법에 의하여 선박소유자의 과실이 있는 경우 코먼로상의 손해배상청구와 재해보상청구권에 대한 선택권을 선원이 가지게 되면서 전환점을 맞이하게 되고, 1946년 국민보험(산업재해)법의 제정에 의하여 오늘날과 같은 선원의 재해보상 제도가 확립되고, 선주상호보험의 관련 규정에 의한 보완을 통하여 1950년부터 거의 오늘날의 선상의 인명 손해에 대한 선주상호보험의 보험계약규정이 그 틀을 갖추게 되었다.

1855년 설립된 세계 최초의 Protection Club인 The Shipowners' Mutual Protection Society¹⁵⁰⁾를 시발점으로 발달하기 시작한 선주상호보험은 시장 규모로는 여전히 영국을 중심으로 운용이 되고 있다. 그러나 우리나라의 해운력도 세계 6위 내지 7위권으로 평가되는 船腹量을 보유하고 있는 大船主國으로 발전하게 되어 지난 1999년 2월 5일 한국선주상호보험법이 제정되고 이에 근거하여 한국선주상호보험조합이 설립되었다.

반면 한국선주상호보험조합의 보험계약 규정은 영국의 선주상호보험조합들의 규정과 그 내용이 차이를 발견하기 어렵다. 이는 항해선의 활동 영역이 세계 각지를 이동하는 국제성에 있고, 이에 따라 선주의 배상 책임 및 비용을 보상하는 선주상호보험으로서 선주의 법적 책임이 발생되는 각 국의 법률에 따른 책임 관계에 탄력적으로 적용하지 않을 수 없다. 이에 따라 선주상호보험의 보험계약 조항은 그 내용에 있어서 사

150) Britannia Club의 전신으로서 최초의 Protection Club이다.

실상 세계적으로 통일될 수밖에 없기 때문이다.

선주상호보험의 보험계약 규정은 이러한 선주의 책임이 각 국의 입법 태도나 고용계약의 형태에 따라 약간씩의 차이가 있고, 이를 해석하는 각 국 법원의 입장의 차이 등이 있다는 점과 가입 선박의 국적이나 이들 선박의 활동 무대가 다양성에 의하여 상당히 유연하게 해석이 가능한 형태로 구성이 되어 있다. 이러한 계약 규정 구성의 기본 원칙에 따라 오늘날 활동하고 있는 세계적인 선주상호보험조합의 보험계약 규정은 거의 그 규정이나 해석에 있어서 통일되어 있다고 볼 수 있다. 이는 결국 특정 국가의 법률 문화에 적합하게 좁은 의미로 계약 규정을 구성하고 해석할 수 없는 선주상호보험의 특성에 따른 것이다. 이에 따라 한국선주상호보험조합의 보험계약 규정도 여타의 선주상호보험조합의 그 규정과 차이가 있을 수 없음을 알 수 있다.

한편, 인적 손해와 관련된 선주의 책임에 대한 선주상호보험조합의 보상책임의 내용은 여객에 대한 선주의 민·상법상의 배상 책임, 非船員 및 非旅客에 대한 선주의 민사 책임과 선주 책임 제한의 적용, 선원의 인적 손해에 대한 법적 또는 고용계약 상의 민사 책임 및 재해보상 책임에 대하여 발생한다. 특히 海事法과 船主相互保險이 일찍부터 발달한 영국에서도 선원에 대한 재해보상 책임이 가장 핵심이 되는 것으로 보인다. 여기서 선원의 재해보상에 대하여는 각 국의 입법 형태에 따라서 우리나라와 같이 선원법 상의 재해보상 책임에 대한 보상 또는 고용계약에 근거한 재해보상이 주가 되고, 다만 선주의 고의·과실의 입증에 의한 민사 책임을 물어 올 경우에는 이에 대하여도 선주상호보험에서 보상할 수 있도록 유연한 해석이 가능하도록 규정하고 있다는 점이 특징이라고 할 수 있다.

결론적으로는 우리나라 선주상호보험조합이 설립되었지만, 여전히 대형 선사들이 영국의 선주상호보험을 선호한다는 점에서 우리나라 국적 선박의 가입을 유도하기 위해서는 좀더 우리 해운산업의 특성에 맞는 조

항, 즉 상품의 개발도 병행이 되어야 할 것으로 생각한다.

이러한 관점에서 보면, 선주상호보험의 보상규정에 대한 다음과 같은 개정을 검토할 필요가 있다고 본다:

첫째, 여객의 손해에 대한 보상규정인 보험계약규정 제21조 제1항을 “가입선박의 여객의 인명 손해에 대하여 조합원이 부담하는 다음의 책임 및 비용을 보상한다”에서 “가입선박의 여객의 인명 손해에 대하여 상법 제747조 제1항의 규정에서 정하는 한도에 따라 조합원이 부담하는 다음의 책임 및 비용을 보상한다”로 개정한다.

둘째, 선원의 인명손해에 대한 보상규정인 보험계약규정 제20조 제1항 제1호에 나)목의2를 신설하여 “상법 제747조 제1항 제2호 및 동조 제4항의 규정에 의한 선원의 사상에 대한 선주의 책임”을 신설한다.

이는 현행의 보험보상규정 제20조 제1항은 나)목에 의하여 선원의 사상에 대한 민사책임에 대하여 해석상 보상을 인정하고 있으나, 규정의 문구를 엄격하게 해석할 경우 선원법상의 재해보상에 한정될 수 있는 한계를 가지고 있으므로 이를 보완할 필요가 있기 때문이다.

參考文獻

I. 韓國文獻

- 高評錫, 責任保險契約法論, 三知院, 1990.
- 裴炳泰, “船主責任相互保險에 관하여”, 海法會誌, 제3권 제1호, 1981.
- 宋相現·金炫, 新訂版 海商法原論, 博英社, 1999.
- 梁承圭, 保險法, 三知社, 1990.
- 尹珉鉉, P&I保險과 實務, 명신문화사, 1988.
- 李英濬 譯, P&I 保險의 解說, 韓國海事問題研究所, 1990.
- 林東喆·鄭煥錫, 海事法規講義, 學現社, 2000.
- 鄭煥錫, 船舶所有者 責任限制制度에 관한 研究, 韓國海洋大學校 大學院, 1988.
- 鄭熙喆, 商法學原論(下), 博英社, 1983.
- 蔡利植, 商法講義(下). 博英社, 1992.
- 韓國海運技術院, 世界 主要 船主責任相互保險組合의 現況과 展望, 1988.

II. 日本文獻

- 加藤正治, “英國船舶所有者責任制度”, 海法研究, 第2卷, 有斐閣, 1916.
- 今泉敬忠, “英國の船主責任法制の變遷と衝突約款の變化”, 損害保險研究, 第36卷 第4號, 1974年 12月.
- 今泉敬忠, 英國P&I保險の研究, 東京, 成文堂, 1993.
- 今泉敬忠, 日本船主責任相互保險組合の新定款および保險契約規定の解説(IV), 損害保險研究, 第58卷 第2號, (財團)損害保險事業總合研究所, 1996.
- 大浜信泉, “英國船主責任制度論”, 早稻田法學, 第4卷, 1925.
- 武城正長, 海上勞動法の研究, 多賀出版, 1985.
- 小町谷操三, “船舶所有者責任の歴史的變遷”, 海商法研究, 第3卷, 有斐閣, 1931.

有泉 亨, “労働災害の使用者責任法理の變遷”, 損害賠償責任の研究, 中卷, 有斐閣, 1965.

立木芳枝, “英國におけるの死後の不法行為訴權”, 我妻先生還曆記念 損害賠償責任の研究, 上卷, 有斐閣, 1965.

立石芳枝 “英國法の死後不法行為訴權”, 我妻先生還曆記念・損害賠償責任の研究, 上卷, 有斐閣, 1965.

III. 西洋文獻

Alex L. Park, *The Law and Practice of Marine Insurance and Average*, Vol. I, Centreville, Maryland, Cornell Maritime Press.

An Historic Working Party of the Insurance Institute of London, H.R. 3 “Institute Time Clauses-Hulls”, 2nd ed., London, 1964.

C. McArthur, *The Contract of Marine Insurance*, 2nd ed., 1890.

C. Tenterden, *A Treatise of the Law relative to Merchant Ships and Seamen*, 11th ed., London, 1867.

Christopher Hill, Bill Robertson & Steven J. Hazelwood, *An Introduction to P&I*, London, Lloyd’s of London Press, 1988.

Jeremy Kingsley, *Handbook on P&I Insurance*, 3rd ed., Nick Facer Publishing, Assuranceforeningen Gard, 1988.

Jeremy Kingsley, *Handbook on P&I Insurance*, 3rd ed., Norway, Assuranceforeningen Gard, 1988.

Michael J. Mustill, Jonathan C. B. Gilman, *Arnould’s Law of Marine Insurance and Average*, Vol. 2, London, Stevens & Sons, 1981.

R. G. Marsden, *Marsden’s Shipping and Marine Insurance Digest*, 2nd ed., London, 1927.

R. Temperley, *Temperley’s Merchant Shipping Acts*, 5th ed., London, 1954.

Sanford D. *Shipmaster’s Handbook to the Merchant Shipping Acts*, 4th ed., Glasgow, 1993.