

海上物件運送契約에 있어서 損害賠償義務者の 確定에 관한 研究

곽 병 진¹⁾, 박 용 섭²⁾

A Study on the Identification of Carrier Liable Under Contract of Affreightment

Kwak Byung-Jin, Park Yong-Sub

Abstract

The Commercial Code of Korea address to a great extent carrier's liability regime. However, the said Code does not clearly deal with the question on who is liable under contract of affreightment.

This study therefore addresses the question on the identification of carrier under the said Code. Firstly, the demise charterer who enters into contract of carriage with a shipper receives the same treatment as if it were a shipowner. Secondly, the shipowner and the time charterer, the writer thinks, are partners or joint venturers in maritime transaction so long as they deal with a bill of lading holder in that (i) the compensation received primarily by the time charterer is allocated to the shipowner in the form of charter hire, (ii) the duties to carry and deliver the goods

1) 한국해양대학교 해사법학과 석사과정 해사법 전공
2) 한국해양대학교 해사법학과 교수

safely back to the cargo interests are jointly performed by the shipowner and the charterer, and (iii) control over the master is in part exercised by the charterer and in part by the shipowner. Therefore, the writer thinks that the shipowner and the time charterer should be held together as carrier against the cargo interests for cargo loss or damage claim and that the time charterer should be included in the scope of the charterer provided in Article 806 of the said Code. Turning to the point of a freight forwarder who issues a bill of lading, the mere fact that the forwarder issues a bill of lading does not necessarily mean that the forwarder is a carrier. As adjudged by the Supreme Court, the forwarder who issues a bill of lading to its trustee can become a carrier only when it has a sufficient carrying capability for the cargos entrusted to it or alternatively it has reputable commercial credits.

In conclusion, the carrier liable under a contract of carriage evidenced by a bill of lading is not the person who merely issues a bill of lading but the person who can undertake its cargo liability to the cargo interests by means of its carrying vessel, reputable liability insurance, or both.

1. 序論

운송의 인수를 하는 자는 船舶所有者이외에도 船舶賃借人, 定期傭船者, 航海傭船者, 運送周旋人등의 여러 층의 運送人이 등장하게 된다. 이러한 여러 층의 운송인이 있음에도 불구하고 韓國商法은 책임주체로서의 운송인에 관한 정의를 두지 않고 있음으로 해서 물건의 손해와 관련하여 損害賠償의 義務를 부담할 主體를 확정하는데 많은 문제점이 있다.

2. 海上運送人の 類型

海上物件運送契約(contract of carriage of goods by sea)이란 물건의 이동이 해상에서 행하여 지는 것을 말하고, 이러한 계약을 이행하는 자를 海上運送人 이라고 하는데, 이를 대별하면 하주와 운송계약을 체결하는 契約運送人과 실제로 운송을 실행하는 實際運送人으로 나뉘어 지며, 함부르크규칙(The Hamburg Rules)은 책임주체로서의 (계약)운송인이란 개념을 직접적으로 규정하고 있다는 점에서 헤이그규칙(The Hague Rules) 또는 헤이그-비스비규칙(The Hague-Visby Rules)과 입장을 달리하고 있다.

3. 船舶賃借人・裸傭船者の 責任主體性

船舶賃借人 또는 裸傭船者는 他船運航者로서 사용선주 또는 일시적 선주(owner pro hac vice)의 지위를 갖는다고 보는 점에서 학설과 판례는 일치하고 있으며, 따라서 물건의 손해에 대한 책임의 주체가 된다.

4. 定期傭船者の 責任主體性

定期傭船者는 傭船船舶의 運送서비스能力만을 自由使用 또는 用益하는 자로서 船舶賃借人과는 다르며, 선박임차인에 준하는 지위에 있는 자로 볼 수는 없다. 그럼에도 불구하고 한국 대법원은 정기용선계약의 성질을 선박임대차에 준하는 것으로 해석하여 정기용선자의 대외적 책임주체성을 인정하고 있는데, 이는 해운업계에서 정기용선계약의 定型書式으로 이용하는 프로듀스(PRODUCE) 등의 명시적 약관에 위반되는 해석이며, 정기용선계약은 그 실질에 있어서 運送契約의 一種으로 보아야 한다. 다만 정기용선자는 운송계약의

參 考 文 獻

- [1] 朴 容燮. 「定期傭船契約法論」. 釜山: 효성문화사, 1993.
 [2] 朴 容燮. 「海商法論」. 서울: 명신문화사, 1991.
 [3] 朴 容燮. 「海商法論」. 서울: 형설출판사, 1994.

실행에 있어서 한정적이거나 선장에 대한 지휘권을 갖고 있는 등 商事事項을 이행하는 자이므로 운송계약불이행에 따른 책임의 주체가 될 수 있으며, 따라서 韓國商法 제806조의 「傭船者」類型에 정기용선자가 포함되는 것으로 풀이하여야 할 것으로 본다. 경제적인 관점에서 정기용선자는 용선자책임보험이란 위험분산제도를 통하여 책임주체로서 행위하는데 문제가 없으므로 이렇게 풀이하여도 무리는 없는 것으로 본다.

5. 海上運送周旋人の 責任主體性

荷主에 대한 介入權의 行使 또는 確定運賃運送周旋契約을 체결하여 運送人의 지위를 취득할 수 있는 海上運送周旋人은 자기 소유의 선박등 해상기업을 겸하기 위한 營業設備 또는 營業信用을 갖춘 자에 한정되는 것이며, 이러한 適法要件을 갖추지 않고 선하증권을 발급한 자를 책임주체인 운송인으로 볼 수는 없다. 다만 그러한 자가 私的 自治의 원칙에 따라 책임을 지는 것은 별개의 문제이다.

6. 結 論

物件의 損害에 관한 責任主體로서의 海上運送人이란 해상기업을 영위하기 위한 營業設備 또는 商業信用을 갖춘 자가 해상물건운송계약을 인수한 경우를 말하는 것이며, 선하증권을 발행하였다는 사실만으로서 그러한 행위자를 책임주체인 海上運送人으로 보아서는 아니된다.

參 考 文 獻

- [1] 朴 容燮. 「定期傭船契約法論」. 釜山: 효성문화사, 1993.
- [2] 朴 容燮. 「海商法論」. 서울: 명신문화사, 1991.
- [3] 朴 容燮. 「海商法論」. 서울: 형설출판사, 1994.
- [4] 李 均成. 「海商法判例研究」. 서울: 海運産業研究院, 1989.
- [5] 李 均成. 「海商法講論」. 서울: 海運技術産業研究院, 1988.
- [6] 林 東喆. 「海商法·國際運送法研究」. 서울: 眞成社, 1990.
- [7] 林 泓根. 「商行爲法」. 서울: 法文社, 1989.
- [8] Clifford Chance. "An Agent Authority to Sign Bills of Lading"
London: P&I International Vol6, 7 & 8, 1994
- [9] Jenner, Aileen. and Loo, Joan. Benedict on Admiralty. 7th ed.
New York: Matthew Bender, 1988.
- [10] Schoenbaum, Thomas J. Admiralty and Maritime Law. St. Paul:
West Publishing Company, 1987.
- [11] Tetley, William. Marine Cargo Claims . 3rd ed. Montreal:
International Shipping Publication, 1988.
- [12] Wilson, John F. Carriage of Goods by Sea. London: Pitsman
Publishing, 1988

