

영국계 P & I 클럽의 설립배경에 관한 사적 고찰

신 건 훈*

-
- I. 서언
 - II. 선채상호보험클럽의 생성 및 전개
 - III. Protection 클럽의 설립배경
 - IV. P & I 클럽의 설립배경
 - V. 결론
-

I. 서 언

선주가 해상사업을 영위하면서 직면하는 해상손해는 크게 직접적인 손해와 간접적인 손해로 분류된다. 여기서 직접손해는 보험목적물, 즉 선박보험의 경우 선박 자체에 직접적으로 가해지는 물리적인 손해를 의미하고, 간접손해는 선주가 보험사고의 결과 간접적으로 비용을 지출하거나 책임을 부담함으로써 발생하는 비용손해 및 배상책임손해를 의미한다. 선주가 선박의 운항으로 인하여 직면하는 해상위험과 관련하여, 선박 자체의 물리적인 손해를 보상하는 해상보험제도는 정확한 기원을 알기 어려울 정도로 오래 전부터 발달한 반면, 선주의 간접손해를 보상하는 해상보험제도는 1855년 영국에서 최초의 P & I 클럽¹⁾이 출현함으로써 비로소 선주의 위험관리수단으로 정착

* 경상대학교 국제통상학과 조교수, 경상대학교 경영경제연구센터 책임연구원

되기 시작하였다.

P & I 보험은 여타 보험과 달리 그 명칭만으로는 보험의 성격을 쉽게 판단하기 어려우나, P & I 보험은 선박의 운항에 수반하는 보험사고로 인하여 발생하는 손해로서, 충돌약관이 삽입된 선박보험 하에서 보상되지 않는 선주의 비용손해 및 책임손해를 보상하는 해상보험의 일종이다. P & I 보험 하에서 비용손해가 보상되지만, 일반적으로 선주의 배상책임손해를 보상하는 선주책임보험으로 인식되고 있다. P & I 보험은 선박의 운항에 따른 사고로 인하여 선주가 직면하는 위험을 담보한다는 측면, 즉 선주가 직면하는 해상 위험의 관리수단이라는 측면에서 선박보험과 근본적으로 동일한 기능을 갖고 있다고 할 수 있으나, 보험의 성격, 보험제도의 운영체계 및 보험계약당사자 간 법률관계 등의 측면에서 선박보험과는 전혀 상이한 성격을 갖고 있다. P & I 보험은 일반적인 선박보험과는 달리 비영리보험으로서, 클럽의 구성원이 보험자이면서 동시에 피보험자의 지위를 누리는 상호보험이다. 선박보험과 구분되는 특이한 P & I 보험의 성격은 18세기 초반 영국 해상보험시장의 특수한 사정으로부터 비롯된 것으로서 생각된다.

P & I 보험은 150여년 정도의 역사를 가진 보험으로서 전통적인 해상보험에 비하여 그 역사가 상대적으로 일천함에도 불구하고, 그 출현배경이나 변천과정에 관한 의문이 여전히 남아 있는 상태이다. 이는 전통적인 해상보험이 보험자 대 피보험자라는 대립관계를 기반으로 상호 빈번한 분쟁 및 소송

-
- 1) P & I 클럽의 정식 명칭은 Protection and Indemnity Association Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association 또는 Steamship Owners Mutual Insurance Association 등으로 사용되나, P & I 클럽의 모태인 선체상호보험클럽이 상호보험으로서의 기능과 지역 선주 간 친목도모의 기능을 동시에 갖고 있었기 때문에 현재까지 Association이라는 명칭보다는 Club이라는 명칭을 일반적으로 사용되고 있다. 우리나라 및 일본에서는 선주책임상호보험조합이라고 명명하고 있으나, 이 용어가 P & I 클럽의 정확한 의미를 전달하고 있다고는 생각되지 않는다. 특히 책임보험과 관련하여 보험자에 대한 피해자의 직접청구권을 인정하고 있는 우리 상법(제724조 제2항)과는 달리, P & I 보험은 엄밀한 의미에서 책임보험(liability insurance)이라기 보다는 보상보험(indemnity insurance)이라고 할 수 있다(이에 대해서는 김인현, “한국과 미국의 선주책임상호보험에서의 직접청구권에 대한 비교법적 연구 - 선지급규정을 중심으로”, 「한국해법학회지」 제28권 제1호(2006년 4월) 참조). 또한 P & I 클럽의 모체인 선체상호보험클럽이 일정지역을 단위로 선주 간 상호구조체를 목적으로 결성되고, 회원의 길흉사가 있는 경우에 분담금을 지급하는 공제조합의 성격이 강하였으나, 현대 P & I 클럽은 공제조합의 성격보다는 상호보험 단제로서의 성격이 강함 것으로 생각된다. 따라서 본 논문에서는 해운실무계에서 사용하고 있는 명칭을 그대로 사용하여 P & I 클럽 또는 단순히 클럽이라고 칭하고, P & I 클럽이 인수하는 보험을 P & I 보험이라고 칭한다.

에 의한 분쟁해결 과정에서 발전한데 반하여, P & I 보험은 그 모태라고 할 수 있는 선체상호보험의 생성동기에서 알 수 있듯이 동일지역에 기반을 둔 선주 간 우호적인 관계에서 태동되고, 선주가 보험자인 동시에 피보험자라는 이중적인 지위에 있었기 때문인 것으로 생각된다. 즉 P & I 보험은 회원 간 우호적·상호적인 보험관계로 인하여 분쟁해결수단으로서 소송이 개입할 여지 및 분쟁해결의 입증수단으로서 기록의 필요성은 상대적으로 많지 않았던 것으로 생각된다.

따라서 본 논문은 현재 입수가 가능한 국내외의 문헌을 토대로 P & I 보험이 출현하게 된 시대적·사회적인 배경을 고찰하고, P & I 보험이 출현하는데 결정적인 계기를 제공한 법률적인 환경의 변화를 규명하는데 그 목적을 두고 있다. 영국 P & I 보험의 기원에 관한 구체적인 연구는 현재까지 국내 학자의 연구대상에서 등한시되었으나, P & I 보험이 출현한 시대적·사회적인 상황 및 법률환경의 변화에 대한 정확한 규명은 현대적인 관점에서 전통적인 해상보험과 구분되는 특이한 P & I 보험의 성격, 보험기간 및 보험료 납부방식을 포함한 보험제도의 운영체계 및 상호주의에 입각한 계약당사자의 법률관계에 대한 명확한 인식을 제공하는 지침이 될 것으로 기대한다.

II. 선체상호보험클럽의 생성 및 전개

1. 상호보험의 기원

인류가 단체를 결성함으로써 위험을 분담하고자 한 최초의 시도는 원시시대 혈거인의 자연적인 군집본능에서 찾을 수 있다. 원시시대의 혈거인은 개인의 능력이 미약한 상태에서 일정 범위의 공동체를 유지하고 구성원 간 우의를 유지함으로써 자신을 보호할 수 있을 뿐만 아니라, 경제적으로도 많은 이익을 얻을 수 있다는 사실을 체득하였다.

원시인의 군집본능은 고대에 들어와서 초기 형태의 조합으로 발전하였는데, 예를 들면 중국의 ‘한’(han), 또는 ‘홍’(hong),²⁾ 인도, 바빌로니아, 칼데아, 앗시리아, 이집트, 페니키아 등지의 ‘길드’(gild) 또는 ‘라스’(ras)로 발전하였

다.³⁾ 초기의 위험분담제도는 지극히 조잡한 형태로 발전되었으나, 고대 그리스 및 로마에서 협회, 조합, 길드 및 클럽 등으로 세련·발전하게 되었다. 즉 그리스 및 로마의 조합은 장례비, 질병, 빈곤 및 기타 위험에 대하여 구성원 상호간에 보호를 제공하는 일종의 상호보험조합(mutual insurance association)에 보다 근접한 형태로 발전하였다.⁴⁾

중세에 들어와서 위험분담제도는 고대의 발전에 기초하여 지중해와 아드리아해를 중심으로 파트너쉽에 의한 위험분담제도로 발전하였다. 덴마크와 독일에서는 길드가 출현하였고, 상호보호를 위하여 결성된 유명한 한자동맹(Hanseatic League)도 본질적으로는 일종의 상호보험조합이었던 것으로 알려져 있다. 한편 독일의 길드는 대부분 육상의 화재위험과 밀접한 관계를 갖고 있으나, 이탈리아, 베니스, 포르투갈 및 네덜란드의 길드는 상호보험 형식의 해상보험제도를 운영하였던 흔적이 남아 있다.⁵⁾

영국의 경우 상호보호(mutual protection)의 개념은 중세에 들어와서 중대한 발전을 이루었다. 즉 중세 영국의 경제적·사회적 근간을 이루었던 길드는 가축의 도난, 화재, 빈곤 및 사망에 대하여 지역구성원 상호간 보험을 통하여 보호를 제공하는 장치였다. 영국의 경우 이러한 지역 단위의 자구적인 단체는 13세기-14세기에 가장 번성하였고, 18세기 경 영국의 길드는 구성원의 사망, 상해 및 기타 위험 등 일상의 재난에 대하여 상호부조를 제공하는 ‘공제조합’(friendly society)의 형태로 발전되었다. 이러한 형제애 또는 이웃 간 상부상조의 개념은 영국에서 다양한 형태, 즉 클럽, 협회, 동업자조합 및 보험단체의 결성의 형태로 발전하였다.

2) 고대 중국의 하천상인들은 화물을 여러 척의 선박에 분산시키고, 그 화물을 재차 1/2씩 서로 나누어 적재함으로써 손해를 평균화하고 위험을 분할하거나 분산하는 관행을 갖고 있었다.

3) Steven J. Hazelwood, *P. & I. Clubs-Law and Practice(3rd ed.)*, LLP, 2000, p.1.

4) 고대 클럽의 운영방식은 현대 P & I 클럽과 비교해 볼 때 많은 유사점이 발견된다. 예를 들면 클럽의 경영은 구성원의 호선에 의하여 선출된 이사회가 담당하였고, 클럽의 재정은 정기적인 회비와 예기치 않은 과다지출의 경우에 필요할 때마다 징수하는 분담금(contribution)에 의존하였다는 점 등이다. 한편 매장비용을 분담하던 고대 로마의 일부 클럽은 풀(pool) 협정에 의한 재보험제도까지 운영하고 있었고, 구성원간 분쟁은 중재로 해결한다는 규칙을 갖고 있었다는 사실이 입증되고 있다. 또한 위법행위가 있는 경우 보험에 의한 보상을 철회한다는 규칙도 현대 P & I 클럽의 규칙과 유사하다(C. Hill, W. Robertson and S. Hazelwood, *An Introduction to P & I(2nd ed.)*, LLP, 1996, p.1).

5) *Ibid.*, p.2.

2. 선체상호보험클럽의 생성 및 전개

전술한 바와 같이 단체를 형성함으로써 위험을 분담하려는 노력은 항해선박이 직면하는 위험에 대해서도 적용되었고, 18세기-19세기 초 영국에서 출현·번성한 선체상호보험클럽(mutual hull club)⁶⁾도 자연적·전통적인 상부상조의 정신에서 발현된 것이다. 18세기 말에 출현한 선체상호보험클럽은 위험의 공동분담이란 측면에서 고대의 위험분담제도와 현대의 P & I 클럽을 연계하는 직접적인 연결고리를 제공한다. 즉 18세기 말 영국에서 출현한 선체상호보험클럽은 고대 조합이나 길드의 상부상조 정신을 계승한 위험의 공동분담제도라는 측면에서 고대 조합이나 길드의 먼 후손이라고 할 수 있고, 현대 P & I 클럽의 다수 관행이 18세기에 형성된 선체상호보험클럽 관행의 직접적인 산물이거나 또는 적어도 파생물⁷⁾이라는 측면에서 현대 P & I 클럽은 선체상호보험클럽의 직계후손이라고 할 수 있다. 따라서 현대적인 P & I 클럽의 특이한 보험관행 및 생성배경을 이해하기 위해서는 18세기 말 - 19세기 초에 출현·번성하였던 선체상호보험클럽의 생성배경 및 전개과정에 관한 고찰이 필수적으로 선행되어야 한다.

6) 정식 명칭은 Mutual Hull Underwriting Association 또는 Mutual Hull Insurance Association이다. 초기의 선체상호보험클럽은 경제적 이해관계뿐만 아니라, 선주 상호간 친목도모 또는 사교적인 모임의 성격이 강했기 때문에 일반적으로 Mutual Hull Club 또는 Hull Club이라고 불리는 것으로 생각된다.

7) 과거 선체상호보험클럽의 보험관행이 현대의 P & I 클럽에 계승된 가장 대표적인 관행은 보험기간과 관련된 클럽의 특이한 관행이라고 할 수 있다. 오늘날 대부분의 클럽규칙은 특별가입의 경우를 제외하고서 보험연도가 매년 2월 20일 정오에 개시하여 다음 해 2월 20일 정오(GMT 기준)에 종료된다고 규정하고 있다. 이러한 보험관행이 도입된 이유는 영국의 북동연안을 운항하였던 과거 선체상호보험클럽의 피보험선박 다수가 발트해 연안무역에 종사하였고, 발트해에 인접한 대부분의 항구가 결빙되던 겨울동안 휴항하고 보통 발트해가 해빙되던 2월 20일 경에 운항을 재개하였기 때문인 것으로 분석된다. 한편 이러한 분석이 대체로 정설로서 인정되고 있으나, 이에 대한 이의를 제기하는 학자도 있다. 즉 강력한 쇄빙선이 도입된 오늘날에도 발트해 연안의 항구가 2월 20일까지 해빙되는 항구는 거의 없다는 사실에 비추어 볼 때, 전술한 설명은 기상학적인 근거가 없다는 것이다. 이에 대한 대안적인 설명은 포르투갈 연안의 어로기간이 2월 20일 경에 개시되고, 과거 선체상호보험클럽에 가입한 선박의 다수가 어선이었으며, 또한 이러한 어로기간의 개시일에 클럽의 보험이 개시되었다는 사실에 근거한다. (*Lishman v. The Northern Maritime Insurance Company*(1875) L.R. 10 C.P. 179 ; *Hughes v. Tindall*(1856) 18 C.B. 98 ; S.J. Hazelwood, *op. cit.*, pp.365-366 ; T.G. Coghlin, "Protection & Indemnity Clubs", *LMCLQ*, LLP, 1984, pp.413-414).

(1) 18세기 영국 해상보험시장의 실태

18세기 영국의 해상보험시장이 여타국에 비하여 발달한 것은 사실이지만, 당시 영국 선주의 입장에서 볼 때 영국의 해상보험시장은 많은 결함과 문제점을 내포한 불완전한 시장이었다. 단적으로 말해서 18세기 영국에서 출현한 선채상호보험클럽은 당시 해상보험자에 대한 선주의 불만 및 불신감에서 비롯되었고, 이러한 불만 및 불신감은 1720년에 제정된 거품회사금지법(Bubble Act 1720)⁸⁾에 의하여 창출된 해상보험시장의 독점상황에 기인한 것이었다. 결국 18세기 선채상호보험클럽의 출현은 1720년 거품회사금지법에 의하여 창출된 영국의 해상보험시장의 당시 상황에서 비롯되었다고 할 수 있다. 따라서 선채상호보험클럽이 출현하게 된 사회적 배경을 고찰하기 전에 우선적으로 1720년 거품회사금지법이 제정된 영국의 경제적·사회적 배경을 살펴보면 다음과 같다.

영국과 네덜란드가 프랑스를 상대로 식민지전쟁을 수행하던 1693년, 당시 해운강국이었던 영국 및 네덜란드의 상선대 약 400척이 자국 해군의 호위하에서 북유럽으로부터 지중해로 이동하였다. 이 상선대가 영국 해협을 통과하고 호위함이 본국으로 돌아간 직후, 상선대는 프랑스 함대의 습격을 받았고, 결과적으로 약 100여척의 상선이 파괴 또는 포획되었다. 이 사건으로 인하여 피해를 입은 영국 및 네덜란드의 선주 및 화주는 각자의 보험자를 상대로 보험금을 청구하였으나, 보험자의 재정능력 상 한계로 인하여 보험금 회수는 거의 불가능하였다. 이 사건을 계기로 해상보험업자에 대한 선주의 불신감이 고조되고, 국책해상보험회사의 설립에 대한 요구가 강하게 대두되었다.

한편 18세기 초 영국은 대영제국의 영토 확장 및 식민지와의 교역증대로 인하여 상선이 급증하였고, 상선의 급증으로 인한 해상보험 수요의 급증은 투기가를 대량으로 양산하는 결과를 초래하였다. 이러한 상황에서 영국 정부는 해운의 정책적인 보호 및 육성을 위하여 난립한 보험업자를 정비해야 할 필요성을 느꼈다. 한편 1720년 이전까지 수 년동안 누적된 영국왕실의 재정적자는 점차 회복불가능한 상태였다. 결국 거품회사금지법은 1720년 당시 영국의 국가전체적인 경제적 필요성과 왕실의 이해타산⁹⁾이 일치하여 제정된

8) 6 Geo.1, c.18.

법률로서 1720년 6월 10일에 공포되었다.

이 법령에서는 당시 국왕의 재가를 받은 2개의 특허회사의 설립을 규정하고, 기타 일체 기업 또는 단체의 보험인수를 금지하였다. 즉 “... 기타 일체의 기업 ... 그리고 현존하는 모든 협회 및 조합은 이후로 해상의 선박이나 화물에 대한 위험을 담보하기 위하여 특정 개인과 계약을 체결해야 한다”¹⁰⁾라고 규정함으로써, 로이즈 보험업자와 같은 개인보험업자에 대한 해상보험업의 영위를 인정하였으나,¹¹⁾ 결과적으로 보험인수가 허용된 왕립보험거래회사(Royal Exchange Assurance Corporation)와 런던보험회사(London Assurance Corporation)라는 2개의 특허회사에 대하여 독점권을 제공하는 결과를 초래하였다.

18세기 영국 해상보험시장의 불완전·불만족스러운 상황 하에서 영국 선주들이 선체상호보험클럽을 결성한 것은 해상보험시장의 결함에 대한 자연적·자구적인 반응이었다. 영국 선주의 입장에서 당시 영국 해상보험시장의 불만족스러운 상태는 영국 의회의 ‘1810년 해상보험에 관한 특별위원회 보고서’¹²⁾(이하 ‘특별위원회 보고서’라고 칭함)에서 상세하게 지적되고 있는데 그 내용은 다음과 같다.

첫째, 당시 영국의 해상보험시장은 해손의 보상을 위한 담보가 부족한 상태였다. 이러한 담보 부족의 문제는 전술한 1693년의 사건에 의하여 제기되었고, 또한 미국독립전쟁 중이던 1780년에 심화되었다. 당시 전쟁의 영향으로 인하여 해상손해의 빈도 및 심도가 심각하게 증대됨으로써 개인보험업자의 파산이 속출하였고, 이로 인하여 많은 피보험자가 보험금을 회수할 수 없

9) 1720년 이전 수년동안 영국의 왕실재정은 적자가 누적된 결과 조지 1세의 능력으로 부채를 탕감하는 것은 현실적으로 어려운 상황이었다. 이러한 상황 하에서 Onslow경과 Chetwynd경이 중심이 된 청원자 그룹이 직접 국왕에게 해상보험시장의 정비를 청원하였고, 그에 대한 대가로 왕실에 대한 기부금을 약속하였다. 이에 대하여 조지 1세는 1720년 5월 4일 의회에 2개의 특허회사를 제외한 일체의 회사로 하여금 보험인수를 금지하는 법률의 제정을 촉구하였고, 이에 대한 대가로 3십만 파운드의 기부금 제공받았다(Raymond Flower & Michael Wynn Jones, *Lloyd's of London*(3rd ed.), LLP, 1987, pp.40-45 ; W.R.A. Birch Reynardson, “The History and Development of P & I Insurance : The British Scene”, *Tulane Law Review*, Vol. 43, No.3, 1969. 4, pp. 458-460).

10) 동 법 제12조.

11) 결과적으로 거품회사금지법은 개인보험업자로 구성된 로이즈 보험시장의 변형을 초래하였다.

12) Report of Select Committee on Marine Insurance 1810(1810 H.C.), 26 iv 2470, Parliamentary Papers 116 ; S.J. Hazelwood, *op. cit.*, pp.2-6 참조.

는 상황에 직면하였다. 그 당시 해상보험시장은 식민지무역의 확대에 부응하여 점차 확대되었으나, 다른 한편으로 해상보험시장의 급속한 성장은 담보능력이 없으면서도 불로소득 추구의 목적으로 보험시장에 투신하는 투기적인 개인보험자를 양산하는 유인으로 작용하였고, 결과적으로 시장의 불안정성은 점차 증대하였다.

둘째, 1720년 거품회사금지법의 공포에 의하여 창출된 해상보험시장의 독점상황 하에서 해상보험업과 관련한 경쟁은 실종되었고, 결과적으로 시장의 효율성은 제한되었다. 당시 시장의 독점상황과 관련하여 1810년 보고서는 “2개의 특허회사가 해상보험업의 발전에 기여한 바는 아주 사소하고, 단지 독점의 존재가 불합리함을 초래한다는 사실을 확인시켜 준 것에 불과하다”라고 지적하고 있다. 의회에서 법을 제정하여 2개 특허회사에 대하여 독점영업을 제공하였음에도 불구하고, 이들 특허회사는 해상보험보다는 수익성이 높은 비해상부문의 보험사업에 주력하고, 해상보험부문에서는 지극히 안전한 위험만을 인수하는데 그쳤다. 따라서 당시의 해상보험시장은 여전히 담보능력이 부족한 로이즈 커피점의 개인보험업자에게 맡겨진 상태였다. 당시 이들 개인보험업자들은 보험을 인수함에 있어서 상호간 실질적인 경쟁은 전혀 없었고, 보험료를 또한 임의로 부과함으로써 불필요하게 높은 상태였다.¹³⁾

셋째, 보험자의 보험금지급관행과 관련한 문제로서, 당시의 보험자는 보험금지급과 관련한 소송을 남발함으로써 피보험자에 대한 보험금지급을 불필요하게 지연하였다.¹⁴⁾ 또한 로이즈 보험업자들은 대형손해가 발생할 가능성

13) 당시 지나치게 높은 보험료를 문제와 관련하여 특별위원회의 보고서는 “특허회사의 독점권을 보호하기 위한 금지 사항과 벌칙규정이 있음에도 불구하고, 해상보험 계약을 목적으로 하는 20개 이상의 클럽이 영국 각지에 존재한 것으로 알려졌다. 이들 중 2개 클럽이 런던에 존재하였는데, Friendly Assurance Society와 London Union Society라고 불리는 클럽이었다. 그 중 전자는 83개 정기수송기관의 소유자들로 구성된 조합으로서, 클럽운영의 효율성으로 인하여 보험비용을 대폭적으로 절감하는 것이 가능하였다. 작년에 분손과 멸실에 대하여 개별 조합원이 지급한 금액은 보험금 100파운드당 1파운드 5실링에 불과하였다. 만약에 동일 위험을 로이즈의 개인보험업자에게 부보하였다면, 9-11파운드의 보험료가 부과되었을 것이다. 후자는 무역을 위하여 런던항에 입항하는 선주들로 구성된 클럽이었는데, 조합원 수는 약 80명, 작년에 보험을 인수한 선박의 수는 약 90척이고, 그들 선박의 보험료는 보험금 100파운드당 5파운드 10실링이었다. 이에 반하여 동일 보험을 로이즈 커피점의 개인보험업자에게 부보하였다면, 화물선의 경우 9파운드, 석탄선의 경우 18-20파운드였을 것이다”라고 결론내렸다(K. Saito, *イギリス法 1930年第三當事者法(保險者に對する權利)にもとづく, P&Iクラブに對する直接請求に關する若干の問題*, 「海事交通研究」 제33집, 1989, pp.116-117).

이 있는 기간동안에는 로이즈 커피점에서 자취를 감추는 등 보험을 인수하지 않는 경향이 강했다.¹⁵⁾

넷째, 런던을 제외한 지방에 거주하는 선주가 직면하는 문제로서, 리버풀, 브리스톨, 헐, 및 뉴우캐슬 등지의 선주는 해상보험시장의 중심이었던 런던으로부터 멀리 떨어진 곳에 소재하였기 때문에 런던의 보험업자에 대한 정직성 및 담보능력을 확인할 방법이 없었고, 따라서 런던 보험업자에 대한 지방선주의 불신감은 상당히 높은 상태였다. 한편 지방선주의 입장에서 런던으로부터 멀리 떨어진 항구에 소재한다는 사실은 보험중개인의 개입여지를 제공하였으나, 당시의 보험중개인은 정직성의 결핍과 막대한 중개수수료의 요구로 인하여 상당한 비난의 대상이 되었다. 다른 한편으로 런던의 보험업자 입장에서 지방선주에 대한 정보를 정확하게 취득할 수 있는 방법은 거의 없었고, 이로 인하여 런던의 보험업자는 런던에 소재하는 선주의 보험만 인수하려는 경향을 갖고 있었다.¹⁶⁾

마지막으로 전통적인 보험자의 신중하고 비탄력적인 보험인수관행에 관한 문제로서, 2개의 특허회사는 담보위험의 다양화에 관하여 지나치게 신중한 정책을 추구하였다. 로이즈의 개인보험업자 또한 위험인수에 대하여 비탄력적이고 보수적으로 대응하였기 때문에 당시 선주의 입장에서 새롭게 직면하는 위험에 대처할 수 있는 방법은 없었다.¹⁷⁾ 결과적으로 이 보고서는 당시 영국 해상보험시장의 상황을 비효율·부적합·지급불능 상태로 결론짓고 있다.¹⁸⁾

14) 1810년 특별위원회 보고서 p.15 및 p.37 ; S.J. Hazelwood, *op. cit.*, p.3.

15) 1810년 특별위원회 보고서 p.14, p.18, p.19 및 p.21 ; S.J. Hazelwood, *op. cit.*, p.3.

16) 1810년 특별위원회 보고서, pp.7-8 ; S.J. Hazelwood, *op. cit.*, p.3.

17) 1810년 특별위원회 보고서, p.14 ; S.J. Hazelwood, *op. cit.*, pp.3-4.

18) 1810년 특별위원회 보고서는 거품회사금지법에 대하여 다소 비꼬는 어투로 “동 법은 일종의 위대한 법령이었고, 동 법이 시행된 기간동안 로이즈는 비효율, 부적합 및 지급불능에 대한 죄로 제소되어 피고석에서 심문을 받는 상태였다”라고 비판하였다(D.E.W. Gibb, *Lloyd's of London, LLP*, 1972, p.50 ; Steven J. Hazelwood, “The History, Character, Constitution and Functioning of Shipowners’ Protection and Indemnity Association”, *Yearbook Maritime Law(Vol.III)*, 1986-1987, Kluwer Law and Taxation Publishers, p.80).

(2) 선채상호보험클럽의 생성 및 전개

영국에서 상호보험 형식의 선채보험클럽이 출현한 것은 대략 18세기 말경인 것으로 알려져 있고, 당시의 선주가 상호주의에 입각하여 선채보험클럽을 결성한 것은 해상보험시장을 사실상 독점하고 있었던 로이즈 개인보험업자의 횡포에 대한 선주의 반응이었다. 전술하였듯이 1720년 거품회사금지법이 창출한 해상보험시장의 독점상황 및 이로 인한 시장의 비효율성에 대한 반응으로서, 당시 영국의 선주는 일종의 편법으로서 상호보험 형식의 선채보험클럽을 결성하고, 선주가 직면하는 다양한 위험에 대처하였고, 이러한 선주의 대응은 당시로서는 대안 없는 자연발생적·자구적인 선택이었다.

다시 말하자면 1720년 거품회사금지법 하에서 클럽 회원이 연대하여 보험금을 지급하는 것을 허용되지 않았으나, 일종의 개인보험자로서 회원 개개인이 보험금을 분할하여 채무를 부담하는 상호적인 방식은 법률적으로 하자가 없었기 때문에 상호보험이라는 특이한 보험형식이 고안된 것이다. 상호적인 방식에 근거한 보험형식 하에서 일부 회원이 파산하는 경우, 손해를 입은 회원이 완전한 보상을 받을 수 없다는 제도적 결함을 내포하고 있었으나, 당시 영국 선주의 입장에서는 달리 대안이 없는 선택이었다.

초기의 선채상호보험클럽은 단지 한 명의 관리자 또는 4-5명의 선주로 구성된 소위원회(또는 이사회)에 의하여 관리되며, 선주에 대하여 우호적인 지역단위의 단체였다. 동일지역에 기반을 둔 선주 상호간의 개인적인 친분은 그 자체로서 커다란 장점으로 작용하였는데, 왜냐하면 클럽의 지역적·우호적인 성격으로 인하여 클럽은 지역선주에 대하여 즉각적·지역적·선주친화적인 선박위험의 담보수단을 제공할 수 있었기 때문이다. 클럽 회원은 일반적으로 당해 지역의 특색, 항만시설 및 기상변화 등에 대하여 정통하였기 때문에 운항조건의 변화에 따라 보험조건을 탄력적으로 조정하였고, 보험료는 선주의 동의 하에서 분할 징수하거나 연지급제를 채택하는 등 일종의 신용을 바탕으로 한 보험료징수체계를 운용하였다.¹⁹⁾ 또한 클럽의 소규모성으로 인하여 클럽의 경영과 관리는 상당히 단순하고 클럽의 상호적인 성격으로 인하여 클럽의 이익을 별도로 계상할 필요도 없었기 때문에 시장보험자에 비하여

19) 바로 이러한 점이 대수의 법칙 등 엄격한 보험기법을 바탕으로 운영되었던 영리보험 시장과 상이한 점이었다.

비용 면에서 상당히 효율적이었다. 한편 클럽은 보험관련업무뿐만 아니라 선주들이 공동으로 출자하여 일상의 어려움을 해결하는 장으로서의 역할을 담당하기도 하였다.

선체상호보험클럽은 비영리방식으로 운영되었기 때문에 기존의 시장보험업자(즉 2개의 특허회사 및 로이즈 개인보험업자)에 비하여 보험료율도 낮았을 뿐만 아니라, 선주들이 자신의 필요를 충족하기 위하여 직접 설립한 것이기 때문에 당시 해상법의 변화에 따라 선주들이 새롭게 직면한 위험에 대하여 탄력적이고 적합한 보호수단을 제공하였다. 예를 들면 해상충돌로 인한 책임손해가 선주사회의 주요한 쟁점으로 부상하였던 19세기 초, 클럽은 2개의 특허회사 및 로이즈 보험업자가 당시 사용하고 있지 않았던 충돌약관을 작성하여 사용하였다.²⁰⁾

선체상호보험클럽의 적법성에 관해서는 문제가 있었으며, 영국 법원의 태도도 처음에는 아주 엄격하였다. 18세기 말 영국 법원은 선체상호보험클럽의 회원이 연대하여 채무를 부담하는 것은 인정하지 않았으나, 분할하여 개개인이 독립적으로 채무를 부담하는 것은 인정하였다. 따라서 클럽 회원 중 일인이라도 지급불능상태가 되면 클럽 회원의 손해에 대하여 완전한 보상이 불가능하였다. 한편 18세기 말에는 선체상호보험클럽의 존재가 공식적으로 인정되었던 것으로 생각되며, 19세기 초에는 이러한 선체상호보험클럽이 잉글랜드 전역에 20개 이상 존재할 정도로 번성하였다.²¹⁾

그러나 선체상호보험클럽도 시간이 경과할수록 다양한 단점을 노출하였다. 즉 출현 초기에는 클럽의 지역적·상호적인 특성이 선주에게 커다란 장점으로 작용하였으나, 시간이 경과할수록 클럽 유지의 커다란 자산이었던 클럽의 지역적인 특성이 클럽의 성장과 발전을 저해하는 요인으로 작용하였다. 따라서 일부 클럽의 관리자는 클럽의 외연확대를 통한 안정성을 확보하기 위하여 친분이 없는 타지역 선주의 가입을 허용하였다. 그 결과 클럽은 클럽가입

20) Report of Advanced Study Group No.109 of the Insurance Institute of London (이후로 Advanced Study Group이라고 칭함. 이 보고서는 1957년 1월 8일에 개최된 런던보험협회의 임시총회에서 발표되었다), "The History and Development of Protecting and Indemnity Clubs", 1957, pp.1-2 ; An History Records Working Party of the Insurance Institute of London, *Institute Time Clauses-Hulls*, 2nd ed., London, 1964, p.3(葛城照三 監修譯, 英國海上保險約款의變遷, 損害保險事業研究所, 1968, p.4) ; 今泉敬忠, 英國P.&I.의研究, 成文堂, 1993, p.7.

21) Advanced Study Group, *ibid.*, p.3 ; W.R.A. Birch Reynardson, *op. cit.*, p.462.

선 또는 가입선주에 대한 통제력을 상실하고, 클럽의 지역적·우호적인 특성은 변질되었으며, 또한 클럽의 외연 확대는 보험업무상 난점을 초래하였다. 또한 보험료가 단순히 가입선박의 톤수에 비례하여 부과되는 보험료징수체제로 인하여 양호한 선박을 보유한 선주는 불량선박의 선주를 위하여 출혈을 감수할 수 밖에 없었다. 그리고 일부 클럽은 적정 수준의 선급보험료(advance call)를 확보하는데 실패함으로써 회원들에게 예상치 못한 재정적인 충격을 초래하기도 하였다. 왜냐하면 전통적 보험시장에 가입한 선주는 1회의 보험료 납입만으로 미래의 예상치 못한 충격을 회피할 수 있었던 반면, 클럽 회원에 대하여 부과되는 높은 수준의 추가보험료는 예상치 못한 재정적인 부담으로 작용하였기 때문이다.²²⁾

전술한 여러 가지 이유로 인하여 선체상호보험클럽은 쇠퇴기에 접어들게 되었고, 이러한 현상은 1824년 해상보험법(Marine Insurance Act)²³⁾의 발효에 의하여 가속화되었다. 즉 1824년 해상보험법에 의한 독점의 철폐로 인하여 클럽은 합법성을 인정받게 되었으나, 동 법률은 당시 해상보험업의 잠재력을 인식하고 있었던 다수의 시장보험자가 해상보험시장에 진입하는 계기를 제공하였다. 그 결과 해상보험시장의 경쟁은 격화되었고, 시장보험자가 제시하는 보험료율 및 보험조건은 점차 개선되었으며, 결과적으로 시장보험자는 선체상호보험클럽보다 낮은 보험료율 및 양질의 서비스를 제공하게 되었다. 그 결과 이전까지 클럽에 가입하고 있었던 우량선박의 선주들은 자신의 선박을 시장보험자에게 부보하는 것이 유리하다는 사실을 인식하였고, 시장보험자가 담보하지 않으려는 노후불량선만이 클럽에 남게 되었으며,²⁴⁾ 결국 19세기 초부터 중반까지 해산되는 선체상호보험클럽이 속출하였다.²⁵⁾

22) C. Hill *et al.*, pp.4-5.

23) 5 Geo.4, c.114. 거품회사금지법 그 자체는 1825년 6 Geo.4, c.91에 의하여 완전히 폐지되었다.

24) 이러한 이유로 당시의 선체상호보험클럽은 낡은 물받이 클럽(rust bucket club)이란 오명을 받게 되었다.

25) C. Hill, B. Robertson and S.J. Hazelwood, *op. cit.*, p.5.

III. Protection 클럽의 설립배경

18세기 영국에서 출현·변성한 선체상호보험클럽이 현대 P & I 클럽의 모태라는 사실에는 이견의 여지가 없으나, 선체상호보험클럽이 현대의 P & I 클럽처럼 선주의 책임을 담보하기 위하여 생성된 것은 아니고, 단지 로이즈 개인보험업자의 횡포에 대응하여 생성된 것으로서 당시의 시장보험자(특히 선박보험자)를 대체하는 성격을 갖고 있었다.

18세기 영국의 법률환경 변화가 선체상호보험클럽의 출현을 초래하였듯이, 19세기 선주책임법제의 변화가 이전의 선체상호보험과 성격이 다른, 즉 책임보험으로서 현대적인 P & I 보험의 출현을 초래하였을 것이란 추론이 가능하다. 최초의 Protection 클럽이 출현한 19세기 중엽 영국은 산업혁명이 완수된 상태였고, 이로 인하여 해운환경이 변화하였으며, 이러한 해운환경의 변화에 대응하기 위하여 영국의 선주책임법제가 급속하게 정비 및 변화하였으며, 이전에 비하여 선주의 잠재적인 책임이 급속하게 증가하던 시기였다.²⁶⁾ 당시의 시장보험자는 18세기 시장보험자와 마찬가지로 선주의 잠재적인 책임 증가에 대하여 적절하게 대응하지 않았고, 따라서 당시의 선주들은 급증하는 잠재적인 책임에 대하여 자신을 보호할 방법을 모색하게 되었으며, 19세기 중반까지 잔존하였던 선체상호보험클럽에 착안하여 상호보험형식에 기반한 Protection 클럽을 설립하게 되었다. 실제로 당시 다수 선체상호보험클럽의 관리자였던 John Riley와 Peter Tindall은 19세기 중엽 영국 선주책임법제의 급격한 변화 및 이로 인한 선주의 잠재적인 책임 증가를 인식하였고, 이에 대한 보호수단으로서 최초의 Protection 클럽인 The Shipowners' Mutual Protection Society²⁷⁾를 설립하였으며, 1854년 상선법이 발효되었던 1855년 5월 1일에 런던에서 영업을 개시하였다.²⁸⁾ 이에 후속하여 The

26) 영국계 P & I 클럽의 발전 또는 클럽 규칙의 변화과정은 영국 해상법의 변화·발전과 상응하는 것이라고 할 수 있다. 산업혁명을 전후한 영국 선주책임법제의 변화 또는 선주의 잠재적인 책임 증가에 대해서는 후술하는 1836년 De Vaux v. Salvador 사건, 1846년 재화법(Fatal Accident Act) 및 1854년 상선법의 내용 참조.

27) 이 클럽은 1876년 여러 개의 Protection 클럽을 합병하여 The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.로 개칭하여 현재에 이르고 있다.

Shipowners Protection Association²⁹⁾이 John Holman에 의하여 Devon지방의 Topsham에서 설립되고 1856년 1월 1일에 영업을 개시하였고, The North of England Protection Association³⁰⁾이 1860년에 설립되었으며, 기타 대다수 클럽들이 19세기 말까지 설립되었다.³¹⁾

한편 19세기 중반 영국 선주책임법제의 급속한 변화 및 선주책임의 잠재적인 증가가 Protection 클럽의 설립을 초래하였다는 사실을 인식하더라도, 구체적으로 어떠한 사건 또는 법률환경의 변화가 Protection 클럽의 출현에 결정적인 원인을 제공하였는지에 대해서는 의문의 여지가 남는다. 이에 대하여 해답을 제공하는 주장은 크게 2가지로 대별된다.

1. 과거의 통설

1836년 *De Vaux v. Salvador* 사건³²⁾이 Protection 클럽의 설립에 결정적

28) 일부 문헌에서는 Peter Tindall이 설립한 The Shipowners' Mutual Protection Society가 Devon 지방의 Topsham에서 영업을 개시하였다고 기술하고 있으나(C. Hill, B. Robertson and S.J. Hazelwood, *op. cit.*, p.7(윤민현 역, 피앤드아이(P & I)개론, 한국해사문제연구소, 1994, pp.17-18) ; S.J. Hazelwood, *op. cit.*, p.7), 본문에서 언급하듯이 런던보험협회의 보고서에서는 최초의 Protection 클럽인 The Shipowners' Mutual Protection Society는 1855년 5월 1일 런던에서 영업을 개시하였고, 후속하여 설립된 The Shipowners Protection Association이 Devon 지방의 Topsham에서 1856년 1월 1일에 영업을 개시한 것으로 기술되어 있다(Advanced Study Group, *op. cit.*, p.5).

29) 이 클럽은 1871년 사업의 근거지를 런던으로 옮긴 후 기선을 위한 클럽으로 재탄생되었고, 현존하는 The West of England Protection and Indemnity Association의 전신이다.

30) 이 클럽은 The North of England Protecting and Indemnity Association의 전신이다.

31) Advanced Study Group, *op. cit.*, p.5.

32) *De Vaux v. Salvador* (1836), 4 Ad. & El. 420. 18세기 말 - 19세기 초 영국사회는 세계 최초로 진행된 산업혁명의 영향으로 인하여 사회 전체의 생산성 향상과 더불어 산업화로 인한 사회가치관이 급속하게 변화하던 시기였고 이러한 변화는 해운업계도 예외는 아니었다. 즉 이전까지 선주와 선원은 출신지 및 거주지 등이 유사하였고, 이러한 지역연고를 바탕으로 양자의 관계는 가족처럼 상호신뢰를 바탕으로 정립되었기 때문에 해난사고가 발생하더라도 상호신뢰의 토대 위에서 원만하게 해결하였다. 그러나 산업혁명으로 인하여 생산성의 변화와 더불어 사회적 가치관도 변화하였고, 따라서 이전까지 해운업계에서 통용되던 신뢰에 기초한 선주-선원 사이의 유대관계 및 선원의 낮은 충성심은 점점 약화되었다(田島康邦, P&Iクラブの歴史と發展, 「海運」 제632호, No.3, 1980, pp.79-80 참조). 한편 18세기 말, 기선이 발명되어 19세기 초에 실용화단계로 접어들었고, 더욱이 산업혁명에 기인한 상공업의 발달은 국제무역을 확대시켰고, 그에 부수하여 해상운송이 매우 성행하게 되었다. 해상운송수단이 범선으로부터 기선으로 전환되던 전환기에 선박의

인 원인을 제공하였다는 것이 과거 오랫동안 인정되던 통설이다.³³⁾ 이 사건에서 'La Valeur'호는 인도의 홀리강을 향해하던 중, 기선 'Forbes'호와 충돌하여 양선박 모두 상당한 손해를 입었다. 'Forbes'호의 선주는 'La Valeur'호의 선주에 대하여 충돌에 기인한 손해배상을 청구하기 위하여 인도 켈커타의 해상법원에 소송을 제기하였다. 소송은 중재에 붙여져, "각 선주는 충돌 상대선에 대하여 상대선이 입은 손해액의 1/2을 부담해야 한다"고 판결되었다. 중재판정에 따른 정산 결과, 'La Valeur'호의 선주는 'Forbes'호의 선주에 대하여 순지급채무로서 손해배상금을 지급하였다. 'La Valeur'호의 선주는 선박보험자에 대하여 'Forbes'호의 선주에게 지급했던 충돌손해배상금을 '해상고유의 위험'(perils of the seas)에 기인하는 손해로서 보상을 청구하는 소송을 제기하였다. 이에 대하여 Denman 판사는 "본 사건에서 'La Valeur'호 선주가 지급한 충돌손해배상금은 해상고유의 위험에 의하여 발생한 것이 아니고, 또한 충돌의 직접적인 결과도 아니다. 충돌손해배상금은 법률의 중재규칙에 의거하여 발생한 것이고, 따라서 선박보험자는 선주가 지급한 충돌손해배상금을 보상할 책임이 없다"고 언급함으로써, 충돌과 관련하여 충돌상대선에 입힌 손해에 대한 책임은 통상의 해상보험증권(이 사건의 발생 당시에는 오늘날과 같은 충돌약관이 해상보험증권에 삽입되어 있지 않았음)에 의하여 보상되지 않는다고 판결하였다.³⁴⁾

이 사건에서 충돌과 관련하여 충돌상대선에 입힌 손해에 대한 배상책임은 당시 충돌약관이 삽입되어 있지 않았던 해상보험계약 하에서 보상되지 않는다고 판결되었다. 이 판결의 결과 시장보험자는 차후로 보험증권에 충돌약관

조종술도 변화되었으나, 19세기 초 기선의 선원은 아직까지 기선의 운항에 숙달되지 않은 상태였기 때문에 충돌을 포함한 해난사고가 빈번하였다. 이러한 현상은 1830년대에 가장 현저하게 발생했다고 할 수 있다(森清, 海難審判制度の研究, 中央大學出版部, 1968, pp.35-37 ; 今泉敬忠, 전제서, p.25).

33) Advanced Study Group, *ibid.*, p.1 ; 齋藤和夫, P.&I保險の創設に關する諸説と若干のコメント, 「海外海事研究」 제119호, 1993. 5, pp.94-95.

34) 齋藤和夫, P.&I保險の創設に關する諸説と若干のコメント, 「海外海事研究」 제119호, 1993. 5, pp.92-94. 이러한 판결이유에 대하여 葛城照三 박사는 "본 사건의 손해를 담보위험(즉 해상고유의 위험인 충돌)의 간접손해로 판단한 것이다. 즉 본 사건의 선박보험은 선박의 물리적 멸실 및 손상을 담보하는 소유자이익의 보험이다. 타선에 대한 손해배상의무로 인하여 발생한 손해는 선주의 소유자이익에 관한 손해가 아니고, 선주의 책임이익에 관한 손해이기 때문에 소유자이익과 관계되는 보험을 인수한 보험자는 보상책임을 부담하지 않은 것이다"라고 분석하였다(葛城照三, イギリス船舶保險約款論, 早稻田大學 比較法研究會, 1962, p.195).

(Running Down Clause)을 삽입하고, 충돌에 기인하여 발생한 충돌상대선에 대한 손해배상액의 3/4을 보상하는데 동의하였으나, 나머지 1/4의 손해배상액은 선주의 부담으로 남겨 두었다. 그 이유는 선주 및 그의 사용인인 선장의 선박운용상 주의를 환기시키기 위한 것이었다.³⁵⁾

결국 과거의 통설에 의하면, 선주의 입장에서 볼 때 선주의 책임으로 귀속되고 무보험상태로 남겨 된 충돌손해배상금 중 1/4에 해당하는 금액도 당시 선주에게는 과중한 것이었기 때문에 선주의 책임으로 남겨진 1/4충돌손해배상책임을 상호적인 방식으로 커버하기 위하여 선주들이 자발적으로 Protection 클럽을 결성하였다는 것이다.

2. 런던보험협회의 주장

1957년 1월 8일에 개최된 런던보험협회의 임시총회에서 발표된 런던보험협회 전문연구회의 보고서는 다양한 근거를 제시하면서 전술한 과거의 통설을 부정하고 있다.³⁶⁾ 보고서에 의하면, Protection 클럽이 통상의 충돌약관에 의하여 담보되지 않는 1/4 충돌손해배상책임을 담보하기 위하여 설립되었다기 보다는 인명의 사상 클레임에 대한 담보 및 충돌 시 충돌상대선에 입힌 손해와 자선이 입은 손해의 초과분(즉 당시 충돌약관이 포함된 보험증권 하에서 보상되지 않는 보험가액의 초과분에 해당하는 손해)에 대한 선주의 담보 요구 때문에 설립되었다는 것이다. 런던보험협회의 보고서 상 과거의 통설을 부정하는 이유는 다음과 같다.

첫째, 1836년 이전에도 선체상호보험클럽이 사용한 충돌약관에 의하여 선주의 충돌손해배상책임을 대한 담보가 이루어지고 있었으나, 선체상호보험클럽은 단지 충돌손해배상금의 3/4을 담보하기 위하여 결성된 것이 아니라, 1720년 거품회사금지법에 의하여 창출된 독점상황에 대응하기 위하여 결성된 것이다. 런던보험협회는 1836년 이전에도 충돌손해배상책임을 담보되었다는 증거로서 1811년 선체상호보험클럽이었던 The Liberal Association이 'Lord Eldon'호라는 석탄운반선에 대하여 발행하였던 인쇄양식의 보험증권에

35) 당시에 형성된 이러한 보험업계의 보상관행은 현재의 선박보험에서도 지속되고 있다.(1995년 협회기간약관 제8조 1항 참조).

36) Advanced Study Group, *ibid.*, pp.1-4 ; 齋藤和夫, 전개논문, pp.95-96.

삽입된 충돌약관³⁷⁾을 제시하면서, *De Vaux v. Salvador* 사건이 발생하기 전인 1811년에도 정확히 3/4은 아니더라도 선주의 충돌손해배상책임은 이미 선체상호보험클럽에 의하여 담보되고 있었다는 사실을 입증한다. 따라서 Protection 클럽이 단순히 1836년 이후 해상보험시장에서 담보되지 않았던 1/4충돌손해배상책임을 담보하기 위하여 설립되었다는 과거의 통설은 잘못된 것이다.

둘째, 19세기 중엽, 영국을 포함한 유럽제국에서는 신대륙으로의 이민이 급증하였고,³⁸⁾ 이민자를 가득 실은 여객선이 빈번하게 대서양을 횡단하였으며, 이러한 사회적 배경 하에서 1846년 災禍法(Fatal Accident Act)³⁹⁾이 제정되었다. 이 법률에 의하여 타인의 과실, 부주의 또는 불법행위로 인하여 사망한 피해자의 친족은 가해자에 대하여 손해배상청구가 가능하게 되었다. 이 법률로 인하여 선주는 여객의 사상에 대하여 무제한적인 책임을 부담하

37) 이 충돌약관은 현존하는 세계최고의 충돌약관인 것으로 간주되며(齋藤和夫, P.&I. 保險の創設に關する諸説と若干のコメント, 「海外海事研究」 제119호, 1993. 5, p.95), Advanced Study Group의 보고서(p.2)에 소개된 충돌약관의 내용은 다음과 같다. 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(충돌 또는 타선박이나 화물에 입힌 손해에 대하여 담보한다. 다만 그러한 손해는 keel당 7파운드이어야 하고, 손해를 초래한 선박의 보험가액을 초과하지 않아야 한다). 당시 석탄운반선의 크기는 선박 자체의 톤수에 의하여 산정된 것이 아니라 운반가능한 석탄의 keel수에 의하여 산정된 것으로 추정되며, keel은 21.2 영국톤에 해당하는 것으로 추정된다.

38) 나폴레옹 전쟁(1799년-1815년) 이후로 인구증가 문제로 고심하던 유럽 제국의 이민장려정책 및 호주의 금광발견(1851년) 등으로 인하여 유럽 제국으로부터 신대륙으로의 이민은 급증하였다. 특히 아일랜드의 경우 1841년부터 14년동안 약 200만 명 이상이 신대륙으로 이주하였고, 금광이 발견된 호주 멜버른의 인구는 1851년 이후 10년동안 약 8배 증가하였다(田島康邦, P&Iクラブの歴史と發展, 「海運」 제632호, No.3, 1980, p.80).

39) 9&10 Vict., c.93. 이 법률은 캠벨법(Lord Campbell's Act)으로 더욱 잘 알려져 있다. 19세기 초 영국에서는 산업혁명의 영향으로 인하여 에너지원이 석탄으로 대체되고, 제철산업이 발전하였다. 제철산업의 발전은 교통수단의 획기적인 발달을 초래하였고, 육상에서는 증기기관차, 해상에서는 철제증기선이 발명되는 계기를 제공하였다. 한편 교통수단의 급격한 발전은 과도기적인 현상으로서 교통수단의 조종 미숙에 기인한 다량의 인명사고를 초래하였고, 이러한 시대적인 상황 하에서 캠벨법이 제정되었다. 캠벨법은 원래 철도사고로 인한 인명사상을 주요 대상으로 제정되었다. 본 법의 제정 결과 사망의 원인을 제공한 과실당사자는 피해자에 대하여 무한책임을 부담하게 되었고, 철도사고로 인하여 사망한 당사자의 친족은 과실당사자에 대한 피해자의 손해배상청구권을 승계할 수 있게 되었다. 결과적으로 이 법률에 의하여 영국 보통법 상 “對人訴權은 당사자의 사망과 함께 소멸한다”(Actio personalis moritur cum persona)는 원칙은 사라지게 되었다.

게 되었다. 당시 여객운송사업에 주력하고 있었던 선주들은 여객의 사상에 대한 잠재적인 책임이 급증하고 있다는 사실을 점차 인식하게 되었고, 그러한 책임을 회피할 수 있는 방법을 모색하지 않을 수 없었다. 결국 당시의 선주들은 여객의 사상에 대한 잠재적인 책임증가에 대한 대응책으로서 2가지 방안을 고안하였다.⁴⁰⁾ 첫 번째 방안으로서 선주들은 당시 물적 재산의 배상 책임에 대해서만 적용되던 책임제한권을 여객의 사망에 대해서도 확대적용할 수 있는 법률의 입법을 촉구하였다. 이러한 선주의 요구는 1854년 상선법(Merchant Shipping Act)의 제정을 초래하였다. 동 법에서는 종전까지 물적 재산에 대한 손해배상책임에 한정하여 인정되던 선주의 책임제한권을 인명의 사상에 대해서도 적용된다는 규정이 신설됨으로써, 결과적으로 동 법에 의하여 선주의 책임제한권은 인명의 사상에 대해서도 선박 톤당 15파운드로 한정되었다. 한편 당시 선주가 요구한 바대로 1854년 상선법에 의하여 인명 사상에 대해서도 선주의 책임제한권이 인정되었으나, 다른 한편으로 선주의 입장에서 톤당 15파운드라는 금액은 여전히 과중한 부담으로 작용하였다.⁴¹⁾ 결과적으로 선주들은 인명사상에 대한 잠재적인 책임을 회피하기 위한 두 번째 방안으로서 Protection 클럽의 설립을 선택하게 되었다.

셋째, 최초의 Protection 클럽인 The Shipowners' Mutual Protection Society가 발급한 최초 10회의 보험료 청구서를 검토해 보면, 클럽의 주기능은 선주에게 충돌과 관련하여 1/4충돌손해배상책임에 대한 보호를 제공하는 것이 아니라, 가입선박의 충돌배상책임과 가입선 자체의 손해를 합한 총액 중에서 가입선박의 보험가액을 초과하여 발생한 초과손해분에 대하여 보호를 제공하는 것이었다. 이러한 사실에 대한 증거로서 다섯 번째 보험료청구서에는 “충돌약관을 포함하고 있는 해상보험증권에 의하여 담보되지 않는 초과위험(extra risks)을 담보하기 위한 것”이라고 언급되어 있다.⁴²⁾

40) Advanced Study Group, *ibid.*, pp.2-3.

41) 1854년 상선법을 개정한 1862년 개정상선법(Merchant Shipping Amendment Act)의 발효 당시 영국 상선의 평균선가가 톤당 8파운드였다는 사실을 감안할 때, 1854년 상선법에서 선주책임제한액을 톤당 15파운드로 책정한 것은 당시의 선주에게 엄청난 부담으로 작용했다는 사실을 미루어 짐작할 수 있다(加藤正治, 佛國船舶所有者責任制度, 「海法研究」 제2권, 有斐閣, 1916, pp.216-217 ; 今泉敬忠, 전계서, pp.16-17).

42) Advanced Study Group, *op. cit.*, p.4 ; Mark Tilley, “The Origin and Development of the Mutual Shipowners' Protection & Indemnity Associations,” *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 17, No.2, 1986. 4, p.264.

Protection 클럽의 생성배경과 관련하여 런던보험협회가 제시하는 증거 및 분석내용은 명쾌한 지침을 제공하는 것으로 생각된다. 런던보험협회의 분석에 의하면 Protection 클럽의 설립동기는 1846년 재화법 및 1854년 상선법에 의하여 설정된 선주의 책임 중에서 당시의 선체보험에 의하여 커버되지 않았던 선주의 초과책임부분과 밀접한·결정적인 관계를 갖는다.⁴³⁾ 즉 Protection 클럽은 과거의 통설처럼 단순히 해상보험에 의하여 담보되지 않았던 충돌손해배상금의 1/4을 보상하기 위하여 설립된 것이 아니라,⁴⁴⁾ 1854년 상선법의 발효에 따라 자선 및 타선 여객의 사망·상해에 대한 손해배상금, 충돌과 관련하여 타선박에 대한 충돌손해배상금 및 피보험선박 자체의 손해를 합산한 금액 중에서 충돌약관이 첨부된 보험증권에 의하여 보상되지 않는 금액(즉 보험가액을 초과하는 금액)을 상호적인 방식으로 담보하기 위하여 설립되었다는 사실이 명확해진다. 결국 Protection 클럽은 1854년 상선법의 시행 결과 선주의 책임으로 귀속되는 책임한도액과 해상보험에 의하여 커버되는 보험가액 간의 차이에 대한 책임, 즉 초과책임에 대응하기 위하여 설립되었다.

IV. P & I 클럽의 설립배경

해사관련 기술 및 법률의 변화는 P & I 클럽의 출현계기를 제공하였을 뿐만 아니라, 오늘날의 클럽 형태로 변화·발전되는 동인으로 작용하였다. 왜냐하면 클럽이 제공하는 담보의 범위는 해사기술의 변화 및 이에 따른 선주 책임법제의 변화에 따라 부단하게 변화·확대되었기 때문이다. 따라서 P & I 클럽은 해사기술과 해상법의 변화·발전과 병행하여 변화·발전되어 왔다고

43) 최초의 Protection 클럽인 The Shipowners' Mutual Protection Society가 1854년 상선법의 발효일인 1855년 5월 1일에 런던에서 영업을 개시하였다는 사실 또한 Protection 클럽의 설립이 1854년 상선법과 밀접한 관계가 있다는 점을 시사한다고 할 수 있다.

44) 전술한 런던보험협회의 명백한 증거의 제시에도 불구하고, 일부 문헌에서는 여전히 과거의 통설을 지지하는 듯한 인상을 주는 내용을 포함하고 있다(C. Hill, B. Robertson and S.J. Hazelwood, *op. cit.*, p.6 ; S.J. Hazelwood, *op. cit.*, p.6 참조).

할 수 있다. 이러한 논거에 기초해 볼 때, Protection 클럽이 제공하는 보호의 범주를 벗어나는 새로운 형태의 위험(즉 선주책임)이 출현하고, 이러한 위험을 커버하기 위하여 Protection 클럽이 P & I 클럽으로 변모되었을 것이란 가설이 성립한다.

19세기 중엽 화주에 대한 선주의 화물손해배상책임이 명확하게 규정되지 않은 상태에서 선주는 선하증권 상 해상고유의 위험에 기인하여 발생한 화물손해에 대해서는 책임을 부담하지 않는다는 면책조항을 삽입함으로써, 이와 같은 운송계약 위반, 선원의 과실 또는 기타 遠因 여부에 상관없이 해상고유의 위험에 近因하여 발생한 화물손해에 대한 선주의 면책이 가능하다고 생각하였다. 그러나 1860년 이후, 선주와 화주의 분리가 급속하게 진행되면서 선주에 대한 화주의 손해배상청구가 증가하기 시작하였다. 동시에 이와 관련한 판례가 점차 집적되고 화물손해에 대한 선주의 책임이 명확하게 규정됨으로써, 선주는 자신을 보호할 수단을 모색하지 않을 수 없게 되었다. 이러한 시대적인 상황에서 선주가 선택할 수 있는 자기방어수단은 크게 2가지로 분류된다. 그중 한가지는 선하증권에 다양한 면책약관을 삽입함으로써 화물손해에 대한 선주의 배상책임을 회피하는 것이었고,⁴⁵⁾ 다른 한가지는 기존의 클럽을 통하여 선주의 화물손해배상책임을 커버하는 것이었다.

한편 어떠한 사건 또는 법률환경의 변화가 선주에게 새로운 책임을 부과하고, 또한 Indemnity 위험⁴⁶⁾을 커버하는 별도의 Indemnity 클럽 또는 P & I

45) 선하증권 상 면책약관의 발달은 1880년 경 “운임을 수령하는 것이 운송인의 유일한 의무”라고 표현될 정도로 그 정점에 달하였다. 한편 선주의 횡포에 대한 하주측의 저항운동이 선주의 면책특약을 금지 또는 제한한 1893년 하터법(Harter Act, 1893)의 제정계기가 되었다(今泉敬忠, 전계서, pp.67-68 참조).

46) P & I 보험은 담보위험의 측면에서 볼 때, 보호위험(protection risks)과 배상위험(indemnity risks)을 담보하는 보험이라고 할 수 있다. 양자를 엄격하게 구분하는 것은 상당히 어려운 문제이지만, 관습적으로 보호위험은 선주가 선박의 소유주로서 부담하는 책임과 선원의 고용주로서 부담하는 책임을 의미하고, 배상위험은 선주가 운송인으로서 화주에 대하여 부담하는 책임을 의미하는 것으로 생각되어 왔으나, 그 근거는 불명확하다(龜井利明, 海上保險總論, 成山堂, 1975, p.38). 즉 P & I 클럽의 설립배경과 관련한 今泉 교수의 견해에서 제시되듯이, 배상위험을 커버하는 Indemnity 클럽이 설립되기 전에도 일부 Protection 클럽은 배상위험을 커버하고 있었다는 사실 측면에서 전술한 구분의 기준은 정확한 것이 아니라고 할 수 있다. 또한 *Court Line Ltd. v. Canadian Transport Company Ltd.*(1939) 64 Ll. L. Rep. 57) 사건에서 영국 항소법원은 “양자 사이에 명백한 경계선(clear borderline)은 존재하지 않는다”고 결론내렸다. 한편 1959년 주요 P & I 클럽이 Protection 클럽과 Indemnity 클럽을 합병한 후, 클럽의 담보위험과 관련하여 보호위험과 배상위험의 구분 없이 P & I 위험이란 용어로 총칭하여 사용되고 있다. 따라서 현대적

클럽을 설립하게 된 직접적인 계기를 제공하였는지에 대해서는 이견이 존재한다.

1. 런던보험협회의 주장

전술한 런던보험협회의 전문연구회는 1870년 남아프리카 연안에서 침몰하였던 Westenhope호의 이로 사건을 계기로 선주들이 운송인으로서 화주에 대한 책임의 심각성을 인식함으로써 Indemnity 클럽을 설립하였다고 주장한다.⁴⁷⁾ 즉 런던보험협회에 의하면 19세기 후반까지도 화물손상에 대한 배상책임은 운송인에게 심각한 부담이 되지 못하였고, 1870년 Westenhope호 사건 이후로 점차 발전되는 선하증권 상 면책약관을 포함하고 있지 않은 상태에서 Westenhope호 사건을 계기로 선주들은 운송인으로서 화물의 멸실 및 손상에 대한 배상책임을 인식하게 되었고, 그 결과 Indemnity 클럽이 설립되었다는 주장이다. 이 사건에 대한 판례는 남아 있지 않으나, 다양한 문헌에 나타나는 사건의 개요는 다음과 같다.⁴⁸⁾

1870년 Westenhope호라고 불리우던 선박이 남아프리카 연안에서 실종되었다. 이 선박은 엘리자베스항에서 양하되었어야 하는 화물의 일부가 적재되어 있었고, 그 화물은 남아프리카의 케이프타운으로 귀항하는 도중에 양화될 예정이었다. 법원은 엘리자베스항에서 양하되지 않은 화물은 이로 후에 멸실되었기 때문에 선주가 선하증권의 면책약관(아마도 해상고유의 위험에 기인하여 발생한 화물손해배상책임에 대한 선주의 면책약관)에 의한 면책권을

인 관점에서 보호위험과 배상위험의 구분은 특별한 의미를 갖지 않으며, 'P & I 위험'란 용어는 P & I 클럽이 담보하는 위험을 총칭한다는 사실에 유의할 필요가 있다.

47) Advanced Study Group, *op. cit.*, pp.5-6 ; 今泉敬忠, 전게서, pp.38-42 참조.

48) 이 사건에 대한 정확한 판례는 남아 있지 않으며, 이 사건을 언급하고 있는 문헌마다 내용이 조금씩 상이하다. 예를 들면, 문헌에 따라 선명이 Westenhope (Advanced Study Group, *op. cit.*, pp.5-6)가 아니고, Westenhope(The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited, *Annual Report* 1966, p.43), Western Hope(C. Hill *et al.*, *op. cit.*, pp.8-9), Westenhope(Braekhus & Rein, *Handbook on P & I Insurance*, 3rd ed. by Jeremy Kingsley, *Assuranceforeningen GARD*, 1988, pp.31-32) 또는 Westernhope(S.J. Hazelwood, *op. cit.*, p.8)로 되어 있다. 한편 본 선박의 선주는 뉴우캐슬에 거주하고 있던 선주이고, 또한 그 선박은 당시 Protection 클럽의 하나였던 North of England Protecting Club에 가입되어 있었던 것으로 알려져 있다(C. Hill *et al.*, *op. cit.*, p.8).

행사할 수 없다고 판결하였다. 결국 선주는 화물의 멸실로 인하여 초래된 손해를 화주에게 배상하였다. 한편 Westenhope호는 North of England Protecting Club이라는 Protection 클럽에 가입한 상태였으나, 이 클럽의 이사회는 클럽규칙에 의거하여 선주의 운송계약 위반을 이유로 Westenhope호의 선주에 대한 보상을 거절하였다.⁴⁹⁾

19세기 후반의 상황에서 선주들은 Westenhope호 사건을 계기로 선하증권상의 면책약관만으로 운송화물과 관련하여 발생하는 화주에 대한 배상위험(Indemnity Risk)을 회피할 수 없다는 사실을 인식하였다. 한편 당시 노든보험사(Northern Maritime Insurance Co. Ltd.)의 소유주였던 보험자 J. Stanley Mitcalfe는 선주가 운송인으로서 화물손해와 관련하여 화주에 대하여 부담하는 책임의 심각성에 주의를 기울여야 하며, 그러한 책임은 기존의 어떠한 보험으로도 담보되지 않는다는 글을 다양한 해사신문에 기고하였다. 그 후 일부 선주들은 J. Stanley Mitcalfe에 대하여 화물손해배상책임을 담보할 수 있는 Indemnity 클럽의 설립을 요청하였고, 이러한 시대적인 배경 하에서 1874년 영국 뉴우캐슬에서 최초의 P & I 클럽⁵⁰⁾이 설립되었다. 요약하자면 런던보험협회의 주장은 1870년 Westenhope호 사건을 계기로 당시 선주사회에서 Indemnity 클럽의 설립 요구가 고조되고, 그 결과 1874년 최초의 P & I 클럽이 설립되었으며, 차후로 일부 Protection 클럽이 Indemnity 위험을 담보하기 시작하였다는 것이다.

2. 今泉 교수의 주장

전술한 런던보험협회의 주장이 정설로서 인정되는 반면, 일본의 今泉 교수는 런던보험협회의 주장에 대하여 이의를 제기한다.⁵¹⁾ 즉 今泉 교수는 Westenhope호가 가입되어 있었던 Protection 클럽(즉, 영국 북동부에 위치한 뉴우캐슬의 North of England Protecting Club)이 소위 Indemnity 위험을 담

49) 실제로 클럽은 소액의 위로금(*ex gratia*)을 지급한 것으로 알려져 있다.

50) The Steamship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association으로서 Henry Nelson이라는 자가 초대회장을 맡았다. 이 클럽은 차후 The North of England Protecting Association과 합병하여 The North of England Protecting and Indemnity Association으로 되었다.

51) 今泉敬忠, 전게서, pp.38-68 참조.

보하고 있지 않았다고 하더라도, 여타 일부 Protection 클럽은 1870년 이전에 Indemnity 위험을 담보하고 있었기 때문⁵²⁾에 Westenhope호 사건을 계기로 운송화물에 대한 선주의 손해배상책임을 담보하게 되었다는 런던보험협회의 견해는 정확히 말하자면 틀린 것이라고 주장한다. 즉, 수석 교수는 런던을 중심으로 형성된 잉글랜드 남부의 Protection 클럽은 1870년 이전에도 적하에 대한 선주의 불법행위책임 및 이로와 같은 운송계약위반을 포함한 광의의 화물손해배상책임을 담보하고 있었다고 주장한다. 수석 교수의 이러한 주장에 의하면 화물손해배상책임만을 담보하는 별도의 Indemnity 클럽이 뉴우캐슬에 설치된 이유가 의문시된다. 이러한 의문에 대한 수석 교수의 해석을 요약하자면 다음과 같다.

이러한 의문에 대한 해답을 찾기 위해서는 외항선운항이 중심이었던 런던 선주의 입장과 석탄선운항이 중심이었던 뉴우캐슬 선주의 입장을 구분하여 분석할 필요가 있다. 뉴우캐슬에 소재하던 선주는 런던 소재의 선주와는 달리 선박운항 상 위험이 크지 않은 반면에 운항이익도 많이 발생하지 않는 석탄선 운항 및 발트해 연안무역(즉, 연안항해)에 주로 종사하였다. 결국 지역선주의 경제적인 상황을 고려할 때, 뉴우캐슬에 근거를 둔 클럽은 보험료를 가능한 한 낮게 책정할 필요가 있었다. 따라서 뉴우캐슬의 Protection 클럽은 한편으로 런던의 The Shipowners' Mutual Protection Society와 같이 보호위험(protection risk)과 배상위험(indemnity risk)에 대한 포괄적인 담보를 제공하고, 다른 한편으로 낮은 수준의 보험료를 유지하기 위하여 Protection 클럽과 Indemnity 클럽을 분리하여 운용함으로써, 개별 선주가 각자의 경제적인 사정·필요에 따라 단일 클럽 또는 양 클럽에 가입할 수 있는 기회를 부여했을 것이란 유추가 가능하다.⁵³⁾

52) 수석 교수는 이러한 주장의 근거로서 최초로 설립된 Protection 클럽인 The Shipowners' Mutual Protection Society가 1866년 7월에 배포한 리플렛을 제시한다. 이 리플렛에는 1966년 당시 당해 Protection 클럽이 보상하는 4가지 종류의 배상금이 열거되어 있는데, 그 중 두 번째 항목에서 자선 상의 적하에 초래된 일체의 손해에 대한 배상금이 보상한다고 규정되어 있다(수석敬忠, 전계서, pp.38-40 참조). 이와 더불어 수석 교수는 The United Kingdom Mutual Steam-Ship Protecting Association의 1874년 규칙, The Sunderland Steamship Protecting Association의 1879년 정관 및 The London Steam-Ship owners' Mutual Insurance Association의 1880년 규칙 등을 근거로 당시 일부 클럽이 선박의 부당한 운항(improper navigation)에 기인하여 선주가 부담하는 화주에 대한 배상책임을 담보하고 있었다고 주장한다(수석敬忠, 전계서, pp.62-65 참조).

요약하자면 선박운항 상 고위험·고이윤 구조를 가진 외항선이 주로 가입한 잉글랜드 남부의 Protection 클럽은 1870년 이전에도 포괄적으로 배상위험을 담보하였으나, 선박운항 상 저위험·저이윤 구조를 가진 석탄선이 주로 가입한 잉글랜드 동북부 뉴우캐슬의 클럽은 선주의 경제적인 사정 상 보험료를 낮은 수준으로 유지해야 했기 때문에 배상위험을 전혀 담보하지 않았거나 일부만을 담보하고 있었던 것으로 유추된다.⁵⁴⁾ 따라서 Westenhope호 사건이 발생한 1870년 당시 동 선박이 가입되어 있던 뉴우캐슬의 Protection 클럽(즉 North of England Club)도 당연히 당해 사건처럼 이로서는 운송계약의 위반 후에 발생한 적하의 손해에 대한 선주의 불법행위책임에 대해서는 담보를 제공하지 않는 상태였다. 이러한 상황에서 뉴우캐슬의 선주는 화주에 대한 화물손해배상책임에 대응하기 위하여 기존의 Protection 클럽으로 하여금 일체의 배상위험을 포괄적으로 담보하는 방법을 고려하였을 것이다. 그러나 뉴우캐슬의 선주는 남부의 클럽처럼 뉴우캐슬의 Protection 클럽이 보호위험과 배상위험을 포괄적으로 담보하게 되면, 이에 대한 보험료는 비례적으로 상승하기 때문에 뉴우캐슬의 선주의 실정에는 맞지 않다는 사실을 인식하였다. 결국 뉴우캐슬의 선주들은 보호위험만을 담보하는 클럽(Protection 클럽)과 배상위험만을 담보하는 클럽(Indemnity클럽)을 분리하여 별도로 설립·운용함으로써, 개별 선주의 선택에 따라서 그것의 일방 또는 쌍방에 가입할 수 있는 형태의 P & I 클럽으로서 The Steamship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association이 1874년 뉴우캐슬에서 최초로 설립되었다.

3. 사건

P & I 클럽 또는 Indemnity 클럽의 설립배경과 관련하여 전술한 런던보험협회의 주장이나 금천 교수의 주장에는 한가지 공통점이 존재하는데, 즉 1874년 최초의 P & I 클럽이 영국 동북부의 뉴우캐슬에서 설립되었다는 점이다. 다만 런던보험협회의 보고서에서는 최초의 P & I 클럽이 런던이

53) 今泉敬忠, 전계서, p.66.

54) 상계서, pp.66-67.

아닌 뉴우캐슬에서 출현하게 된 원인에 대한 일체의 언급 없이 1870년 Westenhope호 사건을 계기로 새롭게 나타난 Indemnity 위험을 커버하기 위하여 P & I 클럽이 설립되었다는 사실을 단순하게 제시하는 반면,⁵⁵⁾ 금천 교수는 구체적인 증거에 의하여 1870년 이전에도 런던의 Protection 클럽이 운송화물에 대한 선주의 배상책임을 담보하고 있었다는 사실을 근거로 런던 보험협회의 주장을 부인하고 있다. 금천 교수는 P & I 클럽의 출현배경과 관련하여 외항선 위주의 런던 선주의 입장과 연안항해 위주의 뉴우캐슬 선주의 입장을 구분하여 분석함으로써, 운송화물에 대한 배상책임 담보의 필요성은 잉글랜드 동북부의 석탄선 선주에 국한된 것으로서, 당시 뉴우캐슬 선주의 경제적인 요구로 인하여 Protection 위험을 담보하는 Protection 클럽과 Indemnity 위험을 담보하는 Indemnity 클럽이 분리하여 설립·운영되는 최초의 P & I 클럽이 뉴우캐슬에서 출현하였다고 주장한다.

런던보험협회의 주장은 최초의 P & I 클럽이 잉글랜드 북부의 뉴우캐슬에서 출현하였다는 사실만을 제시할 뿐, 최초의 P & I 클럽이 당시 Protection 클럽의 중심지였던 런던에서 설립되지 않고, 잉글랜드 북부의 뉴우캐슬에서 출현하였는가에 대한 논거는 제시하지 않고 있다. 개인적인 견해에서 볼 때, 최초 P & I 클럽의 설립배경에 대한 런던보험협회의 보고서 내용은 추후의 심도 있는 연구를 위한 일종의 가치 있는 가설을 제시하는 것으로서 생각된다. 다른 한편으로 최초의 P & I 클럽이 출현하였다는 사실은 뉴우캐슬에서 Westenhope호 사건으로 인하여 인식된 Indemnity 위험이 뉴우캐슬 이외의 선주, 특히 런던에 근거를 둔 선주에 대해서는 그다지 큰 충격을 주지 못하였다는 사실을 반증하는 것으로 생각된다. 따라서 Protection 위험과 Indemnity 위험을 분리하여 담보하는 최초의 P & I 클럽이 잉글랜드 북부에서 출현하였다는 사실은 Westenhope호 사건과 이 사건으로 인하여 영향을 받은 잉글랜드 북부 선주의 경제적 이해관계가 합치된 결과라고 할 수 있을 것이다. 결국 현재까지 전술한 런던보험협회의 견해가 정설로서 인정되고 있으나, 뉴우캐슬 선주의 특수한 사정을 고려하여 P & I 클럽의 출현배경을

55) 런던보험협회의 보고서에서는 전술한 Protection 클럽의 설립배경에 대한 분석과는 달리, P & I 클럽의 출현 배경에 대한 심도 있는 분석 없이 단순하고 간략하게 Westenhope 호 사건으로 인하여 인식된 새로운 Indemnity 위험이 P & I 클럽의 설립계기가 되었다는 사실을 제시한다(Advanced Study Group, *op. cit.*, pp.5-6 참조).

설명하는 今泉 교수의 주장이 타당한 것으로 생각된다.

V. 결 언

인류가 단체를 결성함으로써 위험을 분담하고자 한 최초의 시도는 원시시대 혈거인의 자연적인 군집본능에서 찾을 수 있다. 자기보호본능에서 발현된 인간의 군집본능은 고대 및 중세를 거치면서 생성된 다양한 위험분담제도의 정신적 토대를 제공한다. 18세기 영국에서 출현한 선채상호보험클럽은 근본적으로 전통적인 상부상조·상호보호의 정신에서 비롯된 것이지만, 보다 구체적으로는 당시 영국의 시대적·사회적인 상황 및 선주책임에 관계되는 법률환경의 변화에 기인하여 생성된 것이다.

P & I 보험은 일반적인 선박보험과는 달리 비영리보험으로서, 클럽의 구성원이 보험자인 동시에 피보험자의 지위를 누리는 상호보험의 형식을 취하고 있다. P & I 보험은 150여년 정도의 역사를 가진 보험으로서 전통적인 해상보험에 비하여 그 역사가 상대적으로 일천함에도 불구하고, 그 출현배경이나 변천과정에 관한 의문이 여전히 남아 있는 상태이다. P & I 클럽의 생성배경에 대한 문헌연구를 통하여 저자가 얻은 결론을 요약하자면 다음과 같다.

첫째, 18세기 초 영국은 식민지무역의 급증으로 인하여 해운육성정책을 실시하였고, 해운의 정책적인 보호 및 육성을 위하여 난립한 보험업자의 정비작업에 착수하였다. 이의 일환으로 1720년 거품회사금지법이 제정 및 공포되었으나, 이 법률로 인하여 초래된 독점상황은 해상보험시장의 비효율성을 초래한 결과를 낳게 되었다. 결국 이러한 시대적 배경 하에서 당시 영국의 선주는 자구책으로서 선채상호보험클럽을 설립하였다. 1720년 법 하에서 2개의 특허회사 외 일체의 단체는 보험인수가 금지되었으나, 로이즈 보험자와 같이 개인보험자가 보험을 인수하는 것은 허용되었기 때문에 클럽의 구성원인 선주는 일종의 개인보험자로서 손해를 입은 회원에 대하여 개개인이 분할하여 채무를 부담하는 비영리·상호보험을 고안하였다. 이러한 상호보험제도는 하에서 일부 회원이 파산하는 경우에 완전한 보상이 불가능하다는 제도적 결

함을 내포하고 있었으나, 당시 영국 선주의 입장에서는 달리 대안이 없는 선택이었다.

둘째, 18세기 영국 법률환경의 변화가 선체상호보험클럽의 출현을 초래하였듯이, 19세기 선주책임법제의 변화는 이전의 선체상호보험과는 성격이 다른 보험, 즉 책임보험의 성격을 가진 현대적인 P & I 보험의 출현을 초래하였다. 현대적인 P & I 클럽의 기원이 되는 Protection 클럽은 과거의 통설처럼 단순히 해상보험에 의하여 담보되지 않았던 충돌손해배상금의 1/4을 보상하기 위하여 설립된 것이 아니라, 1854년 상선법의 발효에 따라 자선 및 타선 여객의 사망·상해에 대한 손해배상금, 충돌과 관련하여 타선박에 대한 충돌손해배상금 및 피보험선박 자체의 손해를 합산한 금액 중에서 충돌약관이 첨부된 보험증권에 의하여 보상되지 않는 금액(즉 보험가액을 초과하는 금액)을 상호적인 방식으로 담보하기 위하여 설립되었다는 사실이 명확해진다. 결국 Protection 클럽은 1854년 상선법의 시행 결과 선주의 책임으로 귀속되는 책임한도액과 해상보험에 의하여 커버되는 보험가액 간의 차이에 대한 책임, 즉 초과책임에 대응하기 위하여 설립되었다.

셋째, 최초의 P & I 클럽이 1874년 영국 북동부의 뉴우캐슬에서 탄생하였고, 이 클럽의 탄생이 1870년 Westenhope호의 이로사건에 대한 판결로부터 영향을 받았다는 것은 확실해 보인다. 그러나 일본의 스즈키 교수는 1870년 이전에도 잉글랜드 남부의 일부 Protection 클럽이 배상위험(indemnity risks)을 담보하고 있었다는 사실을 근거로 1870년 Westenhope호 사건을 계기로 운송화물에 대한 선주의 배상책임을 담보하게 되었다는 런던보험협회의 견해를 반박한다. 즉 선박운항 상 고위험·고이윤 구조를 가진 외항선이 주로 가입한 잉글랜드 남부의 Protection 클럽은 1870년 이전에도 포괄적으로 배상위험을 담보하였으나, 선박운항 상 저위험·저이윤 구조를 가진 석탄선이 주로 가입한 잉글랜드 동북부 뉴우캐슬의 클럽은 선주의 경제적인 사정 상 보험료를 낮은 수준으로 유지해야 했기 때문에 배상위험을 전혀 담보하지 않았거나 일부만을 담보하고 있었다. 이러한 상황에서 뉴우캐슬의 선주는 화주에 대한 화물손해배상책임에 대응하기 위하여 보호위험만을 담보하는 클럽(Protection 클럽)과 배상위험만을 담보하는 클럽(Indemnity클럽)을 분리하여 별도로 설립·운용함으로써, 개별 선주의 선택에 따라서 그것의 일방 또는 쌍방에 가입할 수 있는 형태의 P & I 클럽을 설립하였다. 결국 Protection

위험과 Indemnity 위험을 분리하여 담보하는 최초의 P & I 클럽이 잉글랜드 북부에서 출현하였다는 사실은 Westenhope호 사건과 이 사건으로 인하여 영향을 받은 잉글랜드 북부 선주의 경제적 이해관계가 합치된 결과라고 할 수 있을 것이다.

P & I 클럽이 제공하는 보험담보는 “다소 잡다한 잉여집단”(somewhat miscellaneous group of left-overs)이라고 표현된다. 이러한 표현이 보험의 성격을 잘못 인식한 결과로서 초래된 것이라고 할지라도, 클럽의 담보범위가 무계획적·경험적·단편적으로 발전되어 왔음을 예증한다. 다른 한편 이 표현은 1855년 책임보험의 형태로서 최초의 P & I 보험이 출현한 이후 150여 년동안 P & I 보험은 선주의 요구에 따라 또는 사회적·법률적인 환경의 변화에 따라 부단하게 변화·발전하여 왔음을 예증한다. P & I 클럽의 역사에서 알 수 있듯이, P & I 클럽은 향후에도 시대적인 변화에 따라 그리고 그 주체인 선주의 요구에 따라 부단하게 변화·발전할 것으로 생각된다.

參 考 文 獻

- 김인현, “한국과 미국의 선주책임상호보험에서의 직접청구권에 대한 비교법적 연구-선지급규정을 중심으로”, 「한국해법학회지」 제28권 제1호, 2006. 4.
- 윤민현 역, 피앤드아이(P & I)개론, 한국해사문제연구소, 1994.
- 葛城照三 監修譯, 英國海上保險約款의變遷, 損害保險事業研究所, 1968.
- 葛城照三, イギリス船舶保險約款論, 早稻田大學 比較法研究會, 1962.
- 龜井利明, 海上保險總論, 成山堂, 1975.
- 今泉敬忠, 英國P.&I.의研究, 成文堂, 1993.
- 森清, 海難審判制度의研究, 中央大學出版部, 1968.
- 齋藤和夫, P.&I.保險의創設에關する諸說と若干のコメント, 「海外海事研究」 제119호, 1993. 5.
- 田島康邦, P&Iクラブ의歷史と發展, 「海運」 제632호, No.3, 1980.
- K. Saito, イギリス法 1930年第三當事者法(保險者に對する權利)にもとづく, P&Iクラブに對する直接請求に關する若干の問題, 「海事交通研究」 제33집, 1989.
- Braekhus & Rein, *Handbook on P & I Insurance*(3rd ed. by Jeremy Kingsley), *Assuranceforeningen GARD*, 1988.
- Coghlin, T.G., “Protection & Indemnity Clubs”, *LMCLQ*, LLP, 1984.
- Flower, Raymond & Michael Wynn Jones, *Lloyd's of London*(3rd ed.), LLP, 1987.
- Gibb, D.E.W., *Lloyd's of London*, LLP, 1972.
- Hazelwood, Steven J., *P. & I. Clubs-Law and Practice*(3rd ed.), LLP, 2000.
- Hazelwood, Steven J., “The History, Character, Constitution and Functioning of Shipowners' Protection and Indemnity Association”, *Yearbook Maritime Law*(Vol.III), 1986-1987, Kluwer Law and Taxation Publishers, 1988.
- Hill, C. W. Robertson and S. Hazelwood, *An Introduction to P & I*(2nd ed.), LLP, 1996.

- Reynardson, W.R.A. Birch, "The History and Development of P & I Insurance : The British Scene", *Tulane Law Review*, Vol. 43, No.3, 1969. 4.
- Tilley, Mark, "The Origin and Development of the Mutual Shipowners' Protection & Indemnity Associations," *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 17, No.2, 1986. 4.
- An History Records Working Party of the Insurance Institute of London, *Institute Time Clauses-Hulls*, 2nd ed., London, 1964.
- Report of Advanced Study Group No.109 of the Insurance Institute of London, "The History and Development of Protecting and Indemnity Clubs", 1957.
- Report of Select Committee on Marine Insurance 1810(1810 H.C.), 26 iv 2470, Parliamentary Papers 116.

ABSTRACT

A Historical Survey on the Background of Establishment of British P & I Club

Shin, Gun Hoon

The traditional name given to the insurance of third party liabilities and certain contractual liabilities which arise in connection with the operation of ships is protection and indemnity(P & I) insurance. P & I insurance is very different from traditional hull and machinery insurance in that shipowners' hull and machinery insurance is designed primarily to protect the assured against losses to his vessel, whereas P & I insurance seeks to indemnify an shipowner in respect of the discharge of legal liabilities he has incurred in operating his own vessels.

This study is to examine the background of establishment of British P & I clubs and, therefore, the identity of P & I insurance. The present British P & I clubs are the remote descendants of the many small and local hull mutual insurance clubs that were formed by British shipowners in the end of 18th century. At that time, British shipowners were dissatisfied with the state of marine insurance market and, therefore, established clubs together in mutual hull insurance clubs. After the removal of the company monopoly in 1824, greater competition had a good effect on the rates, terms of cover and service offered by the commercial marine insurance market and by Lloyd's underwriters, and the hull clubs became less necessary and went into decline.

The burden of British shipowners on liabilities to third parties was steadily increased after the middle of the 19th century, but the amount insured under hull policy was limited in the insured value of the ship. Eventually, the first protection club, that is, the Shipowners' Mutual

Protection Society was formed in 1855. It was designed to like past mutual hull clubs, but to cover liabilities for loss of life and personal injury and also the collision risks excluded from the current marine policies, particularly the excess above the limits in hull policies. In 1870, the risks of liability for loss of or damage to cargo carried on board the insured ship was first awarded by the British shipowners. After 1874, many protection clubs formed indemnity club to cover the risk of liability for loss or damage to cargo. As mentioned above, British P & I clubs have been steadily changed according to the response of shipowners under the rapidly changing law of British shipowners' liability, and so on in the future.

Key Words : P & I insurance, P & I club, Protection club,
Indemnity club, protection risks, indemnity risks,
shipowners' liability, mutual insurance, Bubble Act,
Lord Campbell's Act(Fatal Accident Act),
Merchant Shipping Act 1854