

國際物件運送條約에 관한 比較研究

— 海上物件運送條約과 國際物件複合運送條約의
成立背景 및 運送人의 責任을 中心으로 —

林 東 喆

A Comparative Study on some International Conventions on Carriage of Goods

Im, Dong-Cheol

<目 次>

- | | |
|-------------------------------|------------------|
| I. 머리말 | III. 運送人의 責任 |
| II. 각 條約의 成立背景 | 1. 序 |
| 1. 1924年의 船荷證券統一條約(헤이그規則) | 2. 責任의 期間 |
| 2. 1968年 船荷證券條約改正議定書(비스비規則) | 3. 責任의 原則 |
| 3. 1978年 國際聯合海上物件運送條約(함부르크規則) | 4. 責任의 制限 |
| 4. 유유엔國際物件複合運送條約 | 5. 責任制限權의 喪失 |
| | 6. 損害通知期間 및 提訴期間 |
| | IV. 맺 음 |

I. 머리말

國際間의 商品去來量의 增加는 이들 商品의 運送에 관한 法制의 國際的 統一을 促進하게 되었고 그 結果 今世紀에 들어와 여러 가지 國際物件運送條約의 成立을 보게 되었으며, 今世紀 後半 특히 60年代 以後에 이르러 運送技術의 革新과 이른바 開發途上國家群의 國際社會에서의 發言權強化로 인하여 既存 條約의 一部가 改正되거나 새로운 國際物件運送條約이 탄생하게 되었다.¹⁾

1) 예컨대 이 論文에서 다룬 여정인 1924年의 헤이그規則, 1968年의 비스비規則, 1978年의 함부르크規則과 1980年의 國際物件複合運送條約 이외에도, 1929年의 國際航空運送條約(Warsaw Convention, 1955年과 1971년에 改正), 1953年의 國際道路物件運送契約에 관한 條約(CMR: Convention de Marchandises par Route), 1970年의 國際鐵道物件運送에 관한 條約(CIM: Convention Internationale de Marchandise) 등이 있다.

國際物件運送은 運送이 이루어지는 場所에 의하여 구별하면 海上運送(Carrige of goods by sea)·陸上運送(Carrige of goods by land)·空中運送(Carrige of goods by air) 등으로 나눌 수 있으며, 運送手段別로 보던 船舶에 의한 運送·鐵道運送(汽車에 의한 運送)·自動車運送·航空運送과 이들을 이상의 運送手段의 結合에 의하여 이루어지는 複合運送(multimodal transport of goods) 등으로 구분할 수 있다.

그러나 國際運送의 主된 것은 船舶에 의한 海上運送이며, 또한 컨테이너(container)의 登場으로 70年代 이후에는 國際複合運送의 比重이 매우 增大하였다. 그리하여 이 研究에서는 副題가 표시하는 바와 같이 海上物件運送條約과 國際物件複合運送條約만을 對象으로 하였는데, 前者에 속하는 條約으로는 ① 1924年 船荷證券에 대한 規定의 統一에 관한 條約(International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, signed at Brussels on 25th August, 1924) (“船荷證券統一條約” 또는 “헤이그規則”이라고 略稱됨), ② 위의 1924年 船荷證券統一條約에 관한 1968년의 改正議定書(Protocol to amend the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, signed at Brussels on 25th August, 1924) (Brussels, February 23rd, 1968) (“1968年 船荷證券條約改正議定書” 또는 “비스비規則”이라고 略稱됨) 및 ③ 1978年 國際聯合海上物件運送條約(United Nations Convention on the carriage of goods by sea, 1978) (“함부르크規則”이라 略稱됨)이 있으며, 後者는 1980年 5월에 유우엔에서 채택된 國際聯合國際物件複合運送條約(United Nations Convention on international multimodal transport of goods) (“國際複合運送條約” 또는 “複合運送條約”으로 略稱되기도 함)을 지칭한다.

그런데 위 ②의 비스비規則(Visby Rules)은 그 自體가 獨立된 하나의 條約이 아니고 1924年 헤이그規則(Hague Rules)의 內容 一部를 改正하는 議定書이므로, 이와 같이 改正된 船荷證券統一條約을 “헤이그·비스비規則”(Hague-Visby Rules)이라고 부른다. 그리고 위에 열거한 條約 가운데, 1978년의 함부르크規則(Hamburg Rules)과 1980년의 國際物件複合運送條約은 發效要件이 充足되지 않았으므로 아직 發效를 보지 못하고 있다.²⁾

그러나 이들 두 條約은 모두 유우엔貿易開發會議(UNCTAD; United Nations Conference on Trade and Development)의 主管下에 成立하였고, 前者는 從前의 海上運送인의 責任原則에 一大變革을 가져 왔으며, 後者는 歷史上 最初의 複合運送條約이라는 點에서 既存條約과 함께 比較研究의 對象으로 한 것이다.

한편 우리 나라는 여러 가지 經濟與件으로 보아 輸出增進에 계속하여 힘을 기울여야 할 형편이므로, 工產品·原資材 등 物件의 國際運送이 계속 增大될 것으로 展望되며, 다른 한편으로는 컨테이너(container)에 의한 運送의 增加 등 運送技術의 革新³⁾이 이루어지고 있으므로 國際物件運送의 圓

2) 함부르크規則은 20國의 批准書 또는 受諾, 承認이나 加入에 관한 文書가 UN事務局에 寄託된 날로부터 1年 후의 첫달(月)의 初日에 發效하며, 國際複合運送條約은 30國의 批准書 또는 受諾, 承認이나 加入에 관한 文書가 UN事務局에 寄託된 날로부터 12個月 후에 發效한다(함부르크規則 第30條 1項, 複合運送條約 第36條 1項).

3) 運送의 技術革新과 複合運送의 관계에 관하여는 : Jan Ramberg, The implication of new transport

滑한 促進을 위하여서는 關聯된 새로운 運送關係 國際條約의 비준 또는 이들의 主要內容을 受容하여 關係 國內法令을 정비하는 등 運送關係法令의 近代化가 요청된다.

그리하여 筆者는 이 글에서 國際物件運送에 관하여 現在 發效施行되고 있거나 또는 앞으로 發效가 예상되는 위 4個 條約의 成立背景과 運送人의 責任을 比較 研究하여 각 條約이 지닌 特性을 밝힘으로서 우리 나라 國際物件運送의 發展과 關係法令의 近代化에 寄與하고자 한다.

위와 같은 目的을 위하여 이 글에서의 研究범위는 두 部分으로 구성되어 있다.

첫째, 무릇 國際條約의 成立 또는 改正이 있는 경우에는 그러한 成立 또는 改正이 있게 한 政治的·經濟的·社會的 또는 技術的인 背景이 있기 마련이고, 條約內容의 올바른 理解를 위하여서는 이러한 背景의 認識이 필요하다고 보기 때문에 먼저 위에 들은 각 條約이 탄생 또는 改正을 보게 된 背景을 살펴보기로 하였다.

둘째, 각 條約上 運送人의 責任內容을 檢討하기로 하였다.

物件運送條約 또는 運送法에 있어서 法的 論議의 核心은 언제나 運送物의 滅失 또는 毀損 등으로 損害가 發生한 경우에 그 損害를 運送依賴人(送荷人)과 運送人 사이에 어떻게 分擔하는가 하는 問題 즉 運送人의 責任論에 있으며, 특히 海上運送에 있어서는 沿革의으로 海上運送人의 責任과 관련하여 特殊하고도 까다로운 問題點들이 많다. 그리하여 위에서 들은 각 海上物件運送條約의 成立이나 改正에 있어서도 論難의 中心은 運送人의 責任問題와 관련된 것들이었다.⁴⁾

또 國際物件複合運送에 있어서는 둘 이상의 서로 다른 運送手段(예컨대, 船舶, 自動車, 航空機 등)의 結合으로 通運送(through transport)이 이루어지기 때문에 獨特한 法的 問題가 論議되고 있다.⁵⁾ 그리하여 여기에서는 각 條約上 運送人의 責任內容을 몇가지 基準에 따라서 比較分析하기로 한 것이다.

그리고 마지막으로 이와 같은 比較研究의 結果를 要約하는 한편 이들 條約에 대한 우리 海商法 내지 우리 나라의 처지를 간단히 言及하고 끝을 맺고자 한다.

Ⅱ. 각 條約의 成立背景

1. 1924年の 船荷證券統一條約(헤이그規則)

(1) 船荷證券 중의 免責條項의 增加와 이를 規制하기 위한 움직임

船荷證券(bill of lading; Konnossement; Connaissance)이라 함은 運送物의 受領 또는 船積을 證明하고 이를 海上運送하여 指定된 港에서 證券의 正當한 所持人에게 引渡할 것을 약속하는 有價證券이다.⁶⁾

technologies, European Transport Law Vol. XV No. 2, 1980, p.119 이하를, 海運의 技術革新에 관하여는 : 閔星奎, 海運經濟學, 韓國海洋大學 海運圖書出版部, 1973, 177面 이하를 각각 참조할 것.

4) 詳細한 것은 本文 Ⅱ를 참조할 것.

5) 複合運送, 특히 國際複合運送條約과 相關된 法的問題에 관하여는, 拙稿 「유우엔 國際物件複合運送條約에 관한 研究」, 韓國海洋大學 海運研究所 論文集 第1輯, 65面~105面을 참조할 것.

6) 田中誠二, 海商法詳論, 東京, 勁草書房, 1970, 354面.

船荷證券이 발행되어야 海上運送契約이 成立하는 것은 아니지만, 海上運送은 陸上運送에 比하여 運送期間이 길고 또 大量運送을 하게 되므로, 運送物의 海上賣買 또는 貨換어음에 의한 金融의 필요상 國際運送에서는 原則的으로 船荷證券이 利用되고 있다.⁷⁾ 그리고 이와 같은 船荷證券은 세가지 重要한 機能을 하고 있는데, ① 運送契約의 證據(evidence of contract of affreightment)로서의 機能, ② 船積 또는 船積을 위하여 受領한 運送物의 受領證(receipt)으로서의 機能, 및 ③ 權利證券(document of title)으로서의 機能이 그것이다.⁸⁾

그런데 讓渡性(流通性)(negotiability)이 보장된 船荷證券을 利用하는 運送契約에 있어서의 契約 條項은 이를 運送人側이 一方的으로 定하는 이른바 附合契約의 형태를 취하므로 運送人은 이를 尙貨로 船荷證券에 免責約款(exception clause)을 삽입하여 그 責任을 免할 수 있었다.⁹⁾

英國에서는 16世紀 初半頃の 初期 船荷證券에는 免責約款이 全然 포함되어 있지 않았으며,¹⁰⁾ 처음 사용된 免責約款은 1766年の 船荷證券에 포함된 것으로 “the danger of the sea only excepted” 라는 文句에 不過하였다.¹¹⁾ 그런데 그 후 1795年の 한 判例¹²⁾를 계기로 하여 責任免除의 범위를 擴張하는 免責約款이 使用되기에 이르렀으며, 19世紀 後半에 들어와서는 免責約款이 더욱 急増하여 이러한 免責約款을 포함한 船荷證券下에서는 海上運送人이 거의 아무런 責任을 지지 않는다고 할 程度에 이르렀으므로 英國에서는 「船主는 運賃을 받는 것 외에는 아무런 다른 義務도 지지 않는 듯 하다」(“there seems to be no other obligation on the shipowner than to receive the freight”)라는 말까지 있었다.¹³⁾

이처럼 船荷證券 中の 免責約款이 激増하고 橫暴가 심해지자 이로 인하여 신속한 去來에 不便을 느낀 荷主·銀行 및 保險業者 등이 이의 規制와 制限을 요망하게 되었고 이를 實現하기 위한 運動이 일어나게 되었다.¹⁴⁾

그리하여 1879년에 國際法協會(International Law Association)의 런던會議에서 船荷證券의 標準的 約款의 制定이 論議된 以來 同協會와 國際商法會議(Le Congrès international de Droit Commercial) 등의 活動으로 免責約款의 制限 내지 國際的인 標準船荷證券의 作成 채택을 위한 努力이 1893年경까지 계속 되었으나 國際的인 統一規則을 마련하는 데는 失敗하였다.¹⁵⁾

7) 戶田修三, 海商法, 東京, 文眞堂, 1982, 183面.

8) Pane and Ivamy's Carriage of Goods by Sea, 11th. ed., London, Butterworths, 1979, pp. 62~73.

9) 이른바 免責約款(clauses of exoneration)이 최초로 使用된 것은 英國이었다(Stephane Dor, Bill of Lading Clauses and The Brussels International Convention of 1924, 2nd ed., London. Witherby and Co., LTD., p.16.). 그리고 英國에서는 契約自由의 原則을 빙자하여 이의 禁止立法에 消極的이었다(小町谷操三, 統一船荷證券法論, 東京, 勁草書房, 1958, 5面).

10) Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 18th ed.(by Mocatta, Mustill and Boyd), 1974, p.208.

11) Ibid.

12) Ibid. Smith V. Shepherd事件(1795), 法院이 沈沒船에서 漂流한 帆柱에 過失없이 衝突하여 침몰한 船舶의 所有者에 대하여 이러한 事故는 “the danger of the sea”에 해당하지 않는다는 理由로 運送物의 損害에 대한 賠償責任을 지운 이래 점차 免責約款의 發展을 보게 되었다(小町谷 操三, 前掲書, 2面).

13) Scrutton, op. cit., p.208. 著者は 여기에서 무려 71種의 免責事由를 소개하고 있다(pp.208~215).

14) Stephane Dor, op. cit., p.16.

15) 田中誠二·吉田 昂, コメントール國際海上物品運送法, 東京, 勁草書房, 1964, 5~8面.

(2) 하터法(Harter Act)의 制定과 그 영향

海上運送에 있어서 運送人이 船荷證券에 免責約款을 濫用하여 荷主側의 不滿이 점점 높아지고 免責約款禁止의 世論이 비등하자 당시 世界最大의 荷主國인 美國은 앞장서서 自國의 公益(public policy)을 강조하고 契約의 自由를 制限하여 運送人과 荷主 사이의 利害의 調整을 목적으로 1893년에 하터法을 제정하게 되었다.¹⁶⁾

하터法에 있어서의 船主와 荷主의 利害를 妥協調整한 核心은, 商業上의 過失과 航海上의 過失¹⁷⁾을 구별하고, 중전의 傳統的인 普通法上의 抗辯事由(traditional common law defences)¹⁸⁾를 유지하는 대신 船主의 堪航能力擔保義務를 法定하고 이 義務를 減免하거나 商業上의 過失에 대하여 船主의 責任을 減免하는 條項은 이를 無效¹⁹⁾로 하는 반면에 航海上의 過失에 관하여 船主를 당연히 免責케 한 것이다.²⁰⁾

그런데 이와 같은 立法原則은 美國 외의 다른 荷主國의 荷主들의 오랜 欲求를 충족시키는 것이었으므로²¹⁾ 20世紀에 들어와 당시 英國의 屬領인 여러 나라에 波及하여, 호주의 1904年 海上物件運送法(Australia Carriage of Goods by Sea Act, 1904)·뉴우지일란드의 1908年 海上運送 및 船員法(New Zealand Shipping & Seamen Act, 1908)·캐나다의 1910年 水上物件運送法(Canada Water Carriage of Goods Act, 1910)이 각각 制定되었으며 모두 運送人의 免責約款을 禁止하는 規定을 두게 되었다.²²⁾

(3) 1921년의 헤이그規則과 船荷證券統一條約의 成立

1921년까지도 英國은 世界最大의 商船隊를 保有한 나라이었고, 또 商人들의 契約의 自由가 議會의 制定法에 의하여 침해되는 것은 어떻게 해서든지 회피해야 한다는 強力한 19世紀의 傳統을 아직 가지고 있었다.²³⁾

그러나 한편, 前述한 바와 같이 英國의 屬領인 여러 나라가 美國의 하터法을 繼受하여 英本國과 처지가 달랐으며, 이들 나라가 第一次世界大戰 후에 그 地位가 強化되어 이를 無視할 수 없었고, 또 英國으로서도 이들 諸國과 政治的 融和를 도모할 필요가 있었다.²⁴⁾

그리하여 英國政府는 1920년에 帝國海運委員會(Imperial Shipping Committee)를 설치하여 諸般事情을 調査토록 하였고 同委員會는 캐나다 水上物件運送法에 따라서 全英國에 시행될 統一法을 제

16) Gilmore and Black Jr., The Law of Admiralty. New York, The Foundation Press, 1975, pp. 142~143. 山戶嘉一, 國際海上物品運送法, 東京, 海文堂, 1958, 3面.

17) 商業上의 過失과 航海上의 過失에 관하여는 本文 III, 3, (1)의 1) 및 3)을 참조할 것.

18) 하터法 第3條 참조.

19) 하터法 第1條, 2條.

20) 하터法 第3條.

21) 山戶嘉一, 前掲書, 3~4面.

(2) 하터法(Harter Act)의 制定과 그 영향

海上運送에 있어서 運送人이 船荷證券에 免責約款을 濫用하여 荷主側의 不滿이 점점 높아지고 免責約款禁止의 世論이 비등하자 당시 世界最大의 荷主國인 美國은 앞장서서 自國의 公益(public policy)을 강조하고 契約의 自由를 制限하여 運送人과 荷主 사이의 利害의 調整을 목적으로 1893년에 하터法을 제정하게 되었다.¹⁶⁾

하터法에 있어서의 船主와 荷主의 利害를 妥協調整한 核心은, 商業上의 過失과 航海上의 過失¹⁷⁾을 구별하고, 종전의 傳統的인 普通法上의 抗辯事由(traditional common law defences)¹⁸⁾를 유지하는 대신 船主의 堪航能力擔保義務를 法定하고 이 義務를 減免하거나 商業上의 過失에 대하여 船主의 責任을 減免하는 條項은 이를 無效¹⁹⁾로 하는 반면에 航海上의 過失에 관하여 船主를 당연히 免責케 한 것이다.²⁰⁾

그런데 이와 같은 立法原則은 美國 외의 다른 荷主國의 荷主들의 오랜 欲求를 충족시키는 것이었으므로²¹⁾ 20世紀에 들어와 당시 英國의 屬領인 여러 나라에 波及하여, 호주의 1904年 海上物件運送法(Australia Carriage of Goods by Sea Act, 1904)·뉴우지일란드의 1908年 海上運送 및 船員法(New Zealand Shipping & Seamen Act, 1908)·캐나다의 1910年 水上物件運送法(Canada Water Carriage of Goods Act, 1910)이 각각 制定되었으며 모두 運送人의 免責約款을 禁止하는 規定을 두게 되었다.²²⁾

(3) 1921년의 헤이그規則과 船荷證券統一條約의 成立

1921년까지도 英國은 世界最大의 商船隊를 保有한 나라이었고, 또 商人들의 契約의 自由가 議會의 制定法에 의하여 침해되는 것은 어떻게 해서든지 회피해야 한다는 強力한 19世紀의 傳統을 아직 가지고 있었다.²³⁾

그러나 한편, 前述한 바와 같이 英國의 屬領인 여러 나라가 美國의 하터法을 繼受하여 英本國과 처지가 달랐으며, 이들 나라가 第一次世界大戰 후에 그 地位가 強化되어 이를 無視할 수 없었고, 또 英國으로서도 이들 諸國과 政治的 融和를 도모할 필요가 있었다.²⁴⁾

그리하여 英國政府는 1920년에 帝國海運委員會(Imperial Shipping Committee)를 설치하여 諸般 事情을 調査토록 하였고 同委員會는 캐나다 水上物件運送法에 따라서 全英國에 시행될 統一法을 제

16) Gilmore and Black Jr., The Law of Admiralty. New York, The Foundation Press, 1975, pp.

142~143. 山戶嘉一, 國際海上物品運送法, 東京, 海文堂, 1958, 3面.

17) 商業上의 過失과 航海上의 過失에 관하여는 本文 III, 3, (1)의 1) 및 3)을 참조할 것.

18) 하터法 第3條 참조.

19) 하터法 第1條, 2條.

20) 하터法 第3條.

21) 山戶嘉一, 前掲書, 3~4面.

22) 上掲書, 3~4面.

23) Anthony Diamond, 「The Hague-Visby Rules」, The Hague-Visby Rules and The Carriage of Goods by Sea Act, 1971, A One-day Seminar Organized by Lloyd's of London Press Ltd., London Press Centre, Dec. 8, 1977, p. 2.

24) 山戶嘉一, 前掲書, 4面.

정하도록 권고하였다.²⁵⁾ 그러나 船荷證券의 國際性과 世界的統一法의 制定이라는 目標에 비추어 英國의 單獨立法은 바람직하지 못하였다.

이에 당시의 이러한 事情을 파악한 國際法協會가 1921年 5月 런던에서 委員會를 개최한 이래 船荷證券의 統一에 盡力하게 되어 美國의 하터法과 英國屬領들의 既存法律을 기초로 하여 同年 9月 헤이그本會議에 제출할 草案을 作成하였고 本會議에서 이 草案을 審議한 결과 그 成立을 보게 되었는데 이것이 이른바 1921年의 헤이그規則(The Hague Rules, 1921)이다.²⁶⁾

그러나 이 헤이그規則은 그 採用 여부가 當事者의 선택에 달린 任意的인 것이었으므로 世界的 統一規則으로서의 實效를 거두기 어려웠다.²⁷⁾

그리하여 1922年 10月에 런던에서 개최된 國際海法會(Comité Maritime International)는 위의 헤이그規則의 本質을 유지하면서, 여기에 약간의 變更을 加하여 앞서 英國側에 의하여 作成된 海上物件運送規則(Rules for the carriage of goods by sea)에 多少의 修正增補를 加한것을 條約草案으로 그 會議로부터 一週日 후에 브뤼셀에서 개최되는 海事法外交會議에 제출할 것을 決議하였다.

그리고 同年 10月 17일부터 26일까지 브뤼셀에서 열린 外交會議은 이 런던會議의 條約草案을 基礎로 토의한 결과 거의 修正을 加하지 않고 이를 條約의 基本인 規定 즉 「船荷證券에 관한 國際條約의 基本案」(Basis of an International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading)으로서 各國 政府에 그 採用을 권고하는 決議를 하고, 다음 해인 1923年 9月 6일부터 10일까지 브뤼셀에서 열린 外交會議에서 위 條約基本案의 字句와 解釋에 대하여 심의하여 1924年 8月 25일에 26個國의 代表가 署名함으로써 드디어 國際條約으로 成立하였다.²⁸⁾ 그런데 이 條約은 위에서 考察한 바와 같이 1921年의 헤이그規則을 母體로 한 것이므로 通常 헤이그規則(Hague Rules)이라고 불린다.

2. 1968年 船荷證券條約改定議定書(비스비規則)

(1) 船荷證券統一條約에 대한 改正論議

헤이그規則은 1924년에 成立한 이래 많은 海運國에 의하여 直接 또는 間接으로 採擇되어 海事私法의 統一에 큰 공헌을 하고 있다. 그러나 條約이 成立한 후 상당한 期間이 경과함에 따라 이 條約을 채용한 各國法의 相違에서 생기는 法的 抵觸에 관한 문제가 있어서, 國際海法會의 「法的 抵觸에 관한 小委員會」는 이 문제의 解決策을 檢討하고 1959年의 리에카(Rijeka) 國際海法會 會議에서

25) Anthony Diamond, op. cit., footnote(b) 5.

26) 이것이 원래의 헤이그規則인데 1924年의 船荷證券統一條約이 이 規則을 母體로 한 것이므로 보통 이 條約을 헤이그規則이라 부른다.

27) 小町谷操三, 前掲書, 8面.

28) 上掲書, 8~11面. 헤이그規則은 本文 II, 1, (2)에서 고찰한 美國 하터法을 基本으로 한 것이다. 運送人의 責任과 관련되는 主要條項들만 보면, ① 運送人의 堪航能力注意義務에 관한 第3條1項 및 4條 1項, ② 運送物에 대한 注意義務에 관한 第3條 2項, ③ 航海過失, 火災, 離路 등 運送人의 免責事由에 관한 第4條 2項 및 4項, ④ 運送人의 責任限度를 규정한 第4條5項, ⑤ 이른바 商業上의 過失 등에 대한 運送人의 免責約款을 無效로 한다는 第3條 8項 등이다.

채택된 船荷證券條約 第10條(適用範圍)의 改正을 勸告하였으며, 또 위의 國際海法會 會議에서는 이 小委員會(“船荷證券條項小委員會”라고 改稱함)에 船荷證券條約의 다른 修正해야 할 점에 關於하여 檢討할 것을 指示함으로써²⁹⁾ 1950年代末에 이르러 헤이그規則의 改正問題가 提起되었다.

그런데 헤이그規則은 船荷證券條項의 標準化(standardization of bill of lading clauses)라는 바람직한 目標을 성취했다는 肯定的인 評價를 받고 있지만³⁰⁾ 다른 한편 1955年경 英國에서는 이 規則이 잘못 起草되었으며, 英國海法(English shipping law)을 混亂과 不確實의 狀態에 빠뜨렸다고 非難하는 見解도 있었다.³¹⁾ 또 이 規則의 改正여부에 關於하여도 贊否兩論이 있었는데, 改正을 위한 外交會議가 소집되면 一般的 討議(general debate)를 하게 될 것이고 그렇게 되면 1924年에 성취한 協商의 모든 基礎를 다시 시작해야 할지도 모르며 그래서 안된다는 見地에서 오랫동안 改正에 대하여 一般的으로 否定的이었다.³²⁾ 그러나 贊成하는 見解는, 만약 條約의 結함을 修正하지 않으면 이 結함은 全體로서의 條約의 利用을 阻害할 것이고 나아가 試驗期間을 건디어 낸 다른 條項들까지도 훼손할 것이라는 主張이었다.³³⁾

(2) 비스비規則(Visby Rules)의 채택

國際海法會의 船荷證券 小委員會(Sub-Committee on Bill of Lading Clauses)는 船荷證券條約의 內容에 關於하여 檢討를 시작하여 1960年 11月 런던에서, 그리고 1961年 8月 파리에서 會議를 열어 數次의 檢討를 한 후에 報告書를 작성하여 國際海法會에 提出하고, 國際海法會를 구성하는 各國의 海法會에도 송부하여 그 意見을 물었다.³⁴⁾

이 小委員會의 報告書는 「積極的勸告」(positive recommendation)·「기타의 檢討事項」(other subjects examined) 및 「장래의 措置」(future action)의 三部로 나누어져 있는데, 그 중 改正을 積極的으로 권고한 「積極的勸告」에 속하는 內容은, ① 送荷人 또는 受荷人の 過失로 인한 船積·積付 또는 揚陸에 關於한 運送人의 責任, ② 運送物에 關於한 損害의 通知, ③ 運送物의 不當引渡로 인한 損害賠償請求權의 請求期限, ④ 運送物에 關於한 損害賠償責任限度, ⑤ 運送人 등의 不法行

29) 石井照久, 「船荷證券條約의 改正」, 日本海法會編, 海法會誌, 復刊 第11號, 東京, 勁草書房, 1965, 3~4面.

30) Anthony Diamond, op. cit., p. 2.

31) 그 代表的인 것은 Raoul P. Colinvaux의 다음과 같은 見解라고 지적되고 있다(Anthony Diamond, op. cit., pp. 2~3).

“No document gives more scope for ingenuity in its interpretation than a statute which attempts to incorporate into English law the terms of an International Convention. A well-drafted enactment like the Sale of Goods Act, 1893, has the effect of crystallizing the law within a few decades; one such as the Carriage of Goods by Sea Act, 1924 puts it into confusion indefinitely. Now, nearly thirty years later every month sees some new and insoluble problem arising under it” (R. P. Colinvaux, The Carriage of Goods by Sea Act, 1924, London, 1954, preface page(V).)

위에서 the Carriage of Goods by Sea Act, 1924는 1924年의 헤이그規則을 英國이 國內法化한 것이므로 이는 헤이그規則에 대한 見解이기도 하다.

32) Anthony Diamond, op. cit. p. 3.

33) Ibid. 또한 헤이그規則의 改正여부에 關於한 國際海法會 船荷證券條項小委員會에서의 贊否兩論에 關於하여, 石井照久, 前掲論文, 5面 참조.

34) 石井照久, 前掲論文, 4面.

爲責任, ⑥ 原子力損害와의 關係, ⑦ 双方過失衝突約款(Both-to-Blame clause)의 7個項目이 있다.³⁵⁾

그 이후 1963年 스톡홀름에서 개최된 國際海法會 第26次 總會에서 다음 7個項目에 관한 船荷證券條約의 改正案이 채택되었는데, 이 가운데 ①호는 앞서 리에카의 國際海法會 會議에서 채택된 事項이고, ⑥호와 ⑦호는 船荷證券條項小委員會의 「기타의 檢討事項」에 속하는 것이며, 나머지는 同小委員會의 「積極的 勸告」에 포함된 項目이다. 위의 7個 項目은 ① 條約의 適用範圍, ② 運送物의 不當引渡로 인한 損害賠償責任의 消滅期間과 運送人의 求償請求權의 行使期間, ③ 運送物에 관한 損害賠償責任限度額, ④ 運送人의 不法行爲責任과 그의 使用人의 免責 등의 利益享受, ⑤ 原子力損害와의 關係, ⑥ 運送人의 堪航能力에 관한 注意義務 및 ⑦ 船荷證券의 記載事項의 證據力이다.³⁶⁾

그리고 위의 改正案은 船荷證券條項小委員會의 意見에 따라서 스톡홀름에서 가까운 비스비(Visby)市에서 署名되었으며, 이것이 말하자면 本來의 비스비規則(Visby Rules)³⁷⁾인데 뒤에서 보는 바와 같이 브뤼셀의 外交會議에서 內容이 많이 變更되었다.

한편 이와 같이 채택된 船荷證券條約의 一部 改正案을 國際條約으로 하기 위하여 1967년에 브뤼셀에서 第12回 海事法外交會議가 개최되었으나 決定을 보지 못하고 다음 해인 1968年の 第12回 海事法外交會議 第2會期에 參加國 中 24個國의 贊成에 의하여 1968年の 船荷證券統一條約改正議定書가 成立하였으며,³⁸⁾ 이로서 1924年 條約의 一部가 修正되거나 새로운 內容이 追加되었는데 그 主要條項을 보면 다음과 같다.

- ① 適用範圍에 관한 條約 第10條의 全面改正(議定書 第5條)
- ② 運送人의 責任限度에 관한 條約 第4條 5項의 全面改正(議定書 第2條)
- ③ 船荷證券記載의 證據力에 관한 條約 第3條 4項의 但書を 新設함(議定書 第1條 1項).
- ④ 運送人의 責任에 관한 條約上의 抗辯과 責任制限 등의 利益을 不法行爲를 이유로 한 訴訟에서도 주장할 수 있도록 하고 또 運送人의 代理人 또는 使用人 등의 履行補助者도 이를 援用할 수 있도록 條約 第4條의 2를 新設함(議定書 第3條).

35) 上掲書, 6面.

36) Anthony Diamond, op. cit. pp.3~7.

37) 비스비(Visby 혹은 Wisby)는 보울트海(the Baltic Sea)에 위치한 스웨덴의 섬(島)인 Gotland 行政區域의 首都이며 오래 된 港口이다. 13世紀에는 보울트의 貿易을 專점하고 그 活動을 東으로는 러시아의 Novgorod (Leningrad의 南쪽에 위치한 都市), 그리고 西쪽으로는 英國에 까지 넓힌 한 商業聯合(mercantile association)의 中心地이었으며, 그 후 한자同盟(the Hanseatic League)에 흡수되어 그 重要한 構成員이 되었다. 비스비는 이러한 연유로, 13世紀에 根源을 둔 海事法典에 비스비法(the Laws of Visby)이라는 명칭을 부여하게 되었으며, 이는 오레론法(the Laws of Oleron) 및 콘솔라토·멜·마레(the Consolato del Mare)와 더불어 一般적으로 海法(the Sea Laws)으로 알려져 있다(Sanborn, Origins of the Early English Maritime and Commercial Law, 1930, p.76). CMI는 船荷證券條項小委員會의 意見에 따라 이처럼 遺緒깊은 비스비를 船荷證券條約改正案과 결부시키기 위하여 1963년에 飛行機로 약 1時間의 旅行距離인 이 곳에서 改正案에 署名을 하였다(Anthony Diamond, The Hague-Visby Rules, footnote(a) 1.).

38) 田中誠二, 前掲書, 353~354面.

⑤ 責任의 消滅에 관한 條約 第3條 6項 4段의 改正(議定書 第1條 2項) 및 求償權의 消滅에 관한 條約 第3條 6項의 2(6 bis.)(議定書 第1條 3項)의 新設 등이다.

3. 1978年 國際聯合海上物件運送條約(함부르크規則)

(1) 既存海上物件運送條約(헤이그·비스비規則)의 改正論議

함부르크規則의 탄생은 既存 헤이그規則의 主要原則에 대한 不滿 또는 이의 否定에서 비롯된 것인데 이를 다음과 같이 두가지 歷史的 側面에서 說明할 수 있다.³⁹⁾

1) 傳統의인 西方海運國 또는 業界에서의 改正論議

이는 헤이그規則을 時代에 맞도록 現代化해야 한다는 主張으로, 1968年 船荷證券改正議定書(비스비規則)는 헤이그規則을 現實에 맞도록 충분하게 改正하지 못했고 또 技術的인 결함(technical defects)도 是正하지 못했다는 것이었다. 또 이들 改正論者들의 一部는 비스비規則이 運送人과 荷主와의 責任配分에 있어 荷主에게 不利한 不均衡을 是正하지 못했다고 하며, 또는 콘테이너革命과 같은 運送技術의 革新이 이루어지는 마당에 實質的으로 同一한 危險을 填補하는 積荷保險과 責任保險을 重複(overlap)시킬 필요가 있는냐고 의문을 제기하기도 하였다.⁴⁰⁾ 요컨대 이들은 비스비規則을 成立시킨 1959年에서 1968年까지의 改正作業이 制限된 項目만을 다룸으로써 헤이그規則을 全般的으로 再檢討할 좋은 機會를 잃었기 때문에 위의 論點들과 관련하여 改正을 檢討하자는 것이었다.⁴¹⁾

2) 開發途上國들의 主張

헤이그規則에 대한 이른바 開發途上國의 不滿은 1968年경부터 明白히 나타나기 시작하였다.⁴²⁾ 開發途上國들이 헤이그規則에 대하여 否定的인 見解를 갖게 된 理由는, 먼저 이 規則이 植民主義 國家 또는 船舶保有國의 利益을 위하여 起草되었다고 생각하였기 때문이며, 다음은 1924年 당시 아직 거대한 植民主義國이 유지되던 때에, 主要한 宗主國들 사이에서 이 規則이 妥協의 結果로 成立되었고, 이들 植民地가 獨立을 획득하기 前에 大部分 이 規則이 植民地에 적용되었다는 것이다. 그리하여 開發途上國들은 그들의 海運에 적용될 法の 제정에 參與할 權利가 있다고 주장하였다.⁴³⁾

그런데 이러한 開發途上國들의 見解는 UNCTAD(United Nations Conference on Trade and Development ; 유유엔 貿易開發會議)에 의하여 1970年 12월에 발간된 船荷證券에 관한 한 報告書⁴⁴⁾

39) Anthony Diamond, 「A Legal Analysis of The Hamburg Rules」, The Hamburg Rules, A One-day Seminar organized by Lloyd's of London press Ltd., London Press Centre, Sep. 28, 1978, p. 1.

40) Anthony Diamond, The Hague-Visby Rules, p. 7.

41) Anthony Diamond, A Legal Analysis of the Hamburg Rules (이하 The Hamburg Rules라 함), p. 2.

42) 本文 II 3, (2)의 1) 참조.

43) Anthony Diamond, The Hamburg Rules, p. 2.

44) Report on Bills of Lading, published by UNCTAD, Dec. 1970. 이것은 헤이그規則의 오늘날에 있

에 잘 表現되어 있는데 이를 요약하면 다음과 같다.⁴⁵⁾

① UNCTAD는 헤이그規則이 지나치게 船主에게 有利하고 荷主에게 不公平하다고 생각하며 航海過失의 免責에 대하여 各별한 분노를 간직하고 있다.

② UNCTAD는 헤이그規則에 있어서의 不明瞭性과 變則性(ambiguities and anomalies)을 강조하였다.

③ UNCTAD는 헤이그規則이, 낭비적이고 불필요한 經費를 들인다고 알려진 이른바 重複保險制度(system of overlapping insurance)를 초래하였으므로 經濟的이 아니라고 보았다. 그리하여 報告書는 責任을 貨物에서 船舶으로 轉嫁하고 運送契約條件을 明白히 함으로써 二重保險을 減少하거나 除去할 수 있음을 提示하였다. 그리고 이렇게 되면 荷主는 그들의 積荷를 附保할 필요성이 적어지게 되고 保險의 부담은 全般的인 經費의 增加없이 船主에게 移轉할 것이라고 하였다.

④ 끝으로 UNCTAD는 위와 같은 理由로 헤이그規則이 荷主에게 不當한 經濟的 負擔을 주었고 開發途上國을 포함한 荷主國으로부터 船主國으로 所得을 移轉시켰다고 생각하였다.

(2) 新條約草案의 準備와 함부르크規則의 成立

1) 條約草案의 준비

헤이그規則의 改正問題는 1968년 뉴델리의 UNCTAD 第2次會議에서 처음으로 제기되었다. 그리하여 1969年 12월에 UNCTAD의 國際海運立法에 관한 作業部(Working Group on International Shipping Legislation)는 그 作業計劃에 船荷證券에 관한 檢討를 最優先課題로 포함시킬 것을 決定하였으며.⁴⁶⁾ UNCTAD 事務局은 1970年 12월에 船荷證券의 機能을 分析하고 헤이그規則의 關係條項을 檢討한 후 이를 改正해야 한다고 結論지은 前述한 報告書⁴⁷⁾를 발행하였다.

위의 作業部(Working Group)는 이 報告書에 關於하여 熟考한 후에, UNCTAD와 協力하여 헤이그·비스비規則을 改正하고 필요하다면 新條約을 準備하도록 하기 위하여 유유엔 國際商去來法委員會(UNCITRAL; United Nations Commission on International Trade Law)를 초청해야 한다는 勸告決議를 채택하였으며, 아울러 이 決議에서는 UNCITRAL이 헤이그規則의 改正을 檢討할 때에 특히 고려해야 할 事項도 포함시켰는데 그 骨子는 다음과 같다.⁴⁸⁾

① 運送人과 荷主 사이의 責任法則에 있어서 위험과 權利義務의 公平한 배분, ② 헤이그規則의 시행에 있어서 나타났던 脱文(lacunae)과 不確實性 및 不明瞭性 등이 가능한 한 是正될 것, ③ 立證責任에 관한 적절한 條項의 起草, ④ 運送人의 責任期間, ⑤ 運送人의 責任에 있어서 免責條項의

어서의 有效性과 適合성을 UNCTAD에서 分析研究한 報告書이다.

그 內容에 대한 評價에는 兩論이 있는데 一部에서는 이를 “劃期的인 研究”(a landmark study)라고 하는가 하면(Joseph C. Sweeney) (M. J. Shah, 「The revision of the Hague Rules on Bills of Lading within the UN system—Key issues」, Samir Mankabady, The Hamburg Rules on the carriage of goods by Sea, A. W. Sijthoff—Leyden Boston, 1978, p.6 note 1), 또 一部에서는 “政治的인 冊子發刊”(political pamphleteering)에 불과하다고 이를 비판하기도 한다(Anthony Diamond, The Hamburg Rules, p.2).

45) Anthony Diamond, The Hamburg Rules, p.2.

46) Joseph C. Sweeney, 「Review of the Hamburg Conference」, The speakers' papers for the B/L Conventions conference, New York, Nov. 29/30, 1978, pp.5~6.

47) 註 44) 참조.

48) M. J. Shah, op. cit., pp.9~10.

除去 또는 修正을 포함한 헤이그·비스비規則에 있어서의 責任原則, ⑥ 裁判管轄, ⑦ 甲板積貨物·生動物 및 換積에 관한 責任, ⑧ 提訴期間의 연장, ⑨ 定義, ⑩ 船荷證券에서 無效條項의 삭제, ⑪ 離路·堪航能力 및 責任制限單位 등이다.

UNCITRAL은 UNCTAD의 이 초청을 수락하고 이 문제를 다루기 위하여 22個會員國으로 구성된 作業部(Working Group)를 설치했으며, 이 作業部가 1975年 2월에 條約案을 完成하였고 1976年 5月 UNCITRAL의 同意를 얻어 條約案으로 確定되었다.⁴⁹⁾

2) 함부르크規則의 成立

UNCITRAL의 條約草案을 심의하여 새로운 條約을 채택하기 위한 유우엔의 全權會議(conference of plenipotentiaries)인 國際聯合海上物件運送會議(United Nations Conference on Carriage of Goods by Sea)가 1978年 3月 6일부터 31일까지 西獨의 함부르크에서 개최되었으며 78個國의 代表가 이 會議에 참석하였다.⁵⁰⁾

이 會議에서는 2개의 委員會를 두어 第1委員會는 條約의 實質的인 主要條文(main articles)을, 그리고 第2委員會는 最終條項(final clauses)을 각각 다루었으나 條約의 核心的 內容인 運送人의 責任·責任制限 및 責任制限權의 喪失 등에 관한 第5條, 第6條 및 第8條는 會議에 참가한 각 그룹(group)의 代表로 구성된 協議그룹(Consultative Group)에서 따로 一括妥結(package deal)하는 方式을 취하기도 하였다.⁵¹⁾

UNCITRAL의 條約案 작성을 지지감독한 UNCTAD에는 開發途上國으로 構成된 이른바 77그룹·西方工業國을 중심으로 한 B그룹 및 社會主義國家로 이루어진 D그룹 등 政治經濟的인 見解를 달리하는 3個의 集團이 있어서 會議는 보통 이들 그룹사이의 意見을 協議하는 이른바 그룹方式(group system)을 취하였다.⁵²⁾

함부르크會議에서는 (물론 이것이 UNCTAD會議는 아니었지만) 이들 그룹内部에서 分裂이 있었다. B그룹에는 헤이그·비스비規則의 급격한 變更에 반대하는 나라가 많았지만 美國·캐나다 등 一部國家는 UNCITRAL의 案에 同調하였으며, 심지어 D그룹 안에서도 見解가 대립되었다. 77그룹에 속하는 나라 가운데에서도, 韓國과 아르헨티나 등 一部 國家가 航海過失의 免責條項 삭제에 반대하였지만 77그룹의 움직임을 公開發적으로 지지할 形便은 못되었다.⁵³⁾ 이러한 가운데 77그룹에 속하는 國家들이 가장 단합된 勢力으로 海上運送人의 責任을 크게 強化한 새로운 條約의 탄생에 決定的 役割을 하게 되었으며, 1978年 5月 30일에 67個國의 찬성으로 드디어 國際聯合海上物件運送條約(United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978)이 成立하였다.⁵⁴⁾

條約은 實質規定과 節次規定을 합하여 總7個章 34個條文으로 구성되어 있으며, 既存 헤이그·비스

49) Robert Cleton, 「The Special Features arising from the Hamburg Diplomatic Conference」, The Hamburg Rules, A one-day seminar organized by Lloyd's of London Press Ltd., London Press Centre, Sep. 28, 1978, p.2.

50) UN Document A/CONF. 89/13.

51) Joseph C. Sweeney, op cit., pp. 11~13.

52) Robert Cleton, op. cit., p.3.

53) Ibid.

54) UN Document A/CONF. 89/13.

비規則을 현저하게 變更하였거나 新設된 主要骨子和 條項은 대략 다음과 같다.

- ① 適用範圍가 擴大되었다(第1條 5號·第2條·4條 및 9條 등).
- ② 航海過失 등 海上運送人의 免責條項이 廢止되고 引渡遲延損害에 대한 運送人의 責任이 明文化 되었음(第5條).
- ③ 運送人의 責任限度額의 引上(第6條).
- ④ 實際運送人(actual carrier)의 責任 및 通運送(through carriage)의 特例에 관한 規定의 新設(第10條·11條).
- ⑤ 船荷證券의 記載事項 및 效力 등에 관하여 상세한 規定을 함(第15條·16條).
- ⑥ 保證狀에 관한 規定의 新設(第17條).
- ⑦ 損害通知期間과 提訴期間의 延長(第19條·20條).
- ⑧ 裁判管轄과 仲裁에 관한 規定의 新設(第21條·22條).
- ⑨ 計算單位(unit of account)를 原則적으로 國際通貨基金에서 결정하는 特別引出權(S. D. R; Special Drawing Right)으로 함(第26條).

4. 유우엔 國際物件複合運送條約

(1) 複合運送과 運送技術의 革新

複合運送(multimodal transport)이라 함은 두개 이상의 다른 運送手段에 의한 物件運送을 말한다. 單一의 運送契約에 複數의 運送人이 關여하는 運送을 通運送 또는 連絡運送(through transport)이라 하며, 이 때에 使用되는 運送手段의 種類를 基準으로 하여 각 運送區間마다 同種類의 運送手段에 의하는 경우를 單純通運送이라 하고 異種類의 運送手段(예컨대, 船舶·汽車·航空機 등)에 의하는 경우를 複合運送이라 한다.⁵⁵⁾ 그리고 이와 같은 運送이 國際間에 이루어질 때에 이를 國際複合運送이라 한다.⁵⁶⁾

그런데 이와 같은 複合運送은 1960年代 後半 특히 1970年代 이후 콘테이너(container)輸送의 급격한 보급(이른바 “containerization”)으로 대표되는 運送技術의 革新에 의하여 國際物件運送에 있어서 重要한 運送方式으로 등장하였다. 즉 예컨대 한 나라의 內陸의 生産工場에서 生産된 商品은 이를 “콘테이너”라는 容器에 넣어서 中間地點에서의 操作時間을 단축하고 신속·간편하며 가장 安全하게 海外 다른 나라의 內陸에 있는 消費者의 門 앞까지(이른바 門 앞에서 門 앞까지, “door to door”) 運送할 수 있게 되었으며, 이와 같은 運送을 위하여 자연히 서로 다른 運送手段의 結合(an integration of the different modes of transport)(예컨대, 自動車·船舶·汽車 등에 의한 運送)이 촉진되었기 때문이다.⁵⁷⁾

(2) 複合運送條約의 채택을 위한 運動

複合運送에는 異種類의 運送手段이 利用되므로 海上運送·航空運送 또는 陸上運送 등 單一運送手

55) 谷川久·高田四郎·櫻井玲, 改訂コンテナB/L, 東京, 勁草書房, 1974, 5面.

56) 國際複合運送條約 第1條 1號 참조.

57) 運送技術의 革新과 複合運送의 發展에 관하여는, 前掲 拙稿, 69~70面 참조.

段에 의한 運送에만 적용되는 運送條約(unimodal conventions)은 複合運送의 全過程에 適用될 수 없으며, 또한 國際的인 運送證券으로서 重要한 機能을 하는 船荷證券도 內陸運送過程은 이를 커버할 수 없으므로 複合運送의 全過程을 커버할 수 있는 새로운 運送證券의 創案이 요청되었다.

또 한편 複合運送의 實行에는 둘 이상의 運送人이 關여하는 경우가 많고 또 둘 이상의 異種運送手段이 利用되기 때문에, 運送物의 滅失·훼손 등의 事故로 損害가 발생하였을 때에 어떠한 條約 또는 法律을 적용하여 損害賠償 문제를 해결해야 할 것인가 하는 문제가 있으며, 나아가 損害가 發生한 場所를 알지 못할 때에 누가 어떻게 責任을 져야할 것인가 하는 문제가 있다. 즉 이와 같은 경우에 複合運送人의 責任條件·責任限度 또는 適用法規 등을 明白히 할 필요가 國際運送業界에서는 오래 전부터 절실했다.⁵⁸⁾

그리하여 國際複合運送에 관한 法規를 마련하고자 하는 作業은 1930年代에 이미 시작되었으며, 1948년에는 國際商業會議所(ICC; International Chamber of Commerce)에 의하여, 그리고 1956년에는 國際道路物件運送條約(CMR; International Convention of Transport of Goods by Road)의 署名國에 의하여 複合運送에 관한 統一規則을 마련하고자 하는 움직임이 있었지만⁵⁹⁾ 條約 채택을 위한 보다 활발한 運動은 1960年代에 들어와 시작되었다.

① 私法の 統一을 위한 國際協會(UNIDROIT; International Institute for Unification of Private Law)는 1961年 10월에 「國際物件運送契約에 관한 條約草案」을 作成하고 다시 同協會 專門委員會의 檢討와 修正을 받아 1965年 10월에 最終案의 成案을 보았다. 그러나 同協會는 당시 國際海法會에서 進行하고 있던 條約草案作成作業의 成果를 지켜 보기로 하였었다.⁶⁰⁾

② 國際海法會 Pineus委員會의 案

國際海法會는 1965年 9月 뉴욕에서 Pineus氏를 委員長으로 하는 컨테이너 國際小委員會를 설치하고 컨테이너 國際複合運送에 있어서 運送人의 責任에 관한 條約案의 作成에 착수하여 數年 동안 무려 9個의 草案을 마련하였으며, 1968年 7월에 公表된 9次案은 다음에 살피는 國際海法會 東京總會에 있어서 討議의 基礎가 되었다.⁶¹⁾

③ 國際海法會의 東京規則(Tokyo Rules)

國際海法會는 1969年 3月末경에서 4月初 사이에 第28回 總會를 日本의 東京에서 개최하고 國際物件複合運送에 關하여 「東京規則(Tokyo Rules)」이라고 불리는 條約草案을 채택하였다. 이 條約案은 基本構成에 있어서 뿐만 아니라, 거기에서 確定된 用語도 그 후 여러 條約案의 基本으로 많이 活用되었다.⁶²⁾

④ TCM條約案

1969年 6月, 로마에서 개최된 UNIDROIT와 CMI의 圓卓會議에서 위 ①의 UNIDROIT의 案과

58) 특히 複合運送證券의 利用은 日常的으로 必要한데, 이에 대한 國際的인 統一法典이 없었으므로 運送業界에서는, 國際商業會議所(International Chamber of Commerce) 등 몇몇 有力한 私的인 國際團體에서 만든 標準書式을 바탕으로 한 運送證券을 活用하고 있다.

59) Samir Mankabady, Some legal aspects of the carriage of goods by container, International and Comparative Law Quarterly, Vol. 23, pp.317~338.

60) 谷川久 外, 前掲書, 91~94面.

61) 上掲書, 95~97面.

62) 上掲書, 98~106面.

③의 CMI의 案을 調整·一元化하여 새로운 條約案(이른바 Tokyo-Rome Rules)이 發表되었으며, 또 1970年 1월에 UNIDROIT가 또 다른 條約草案인 이른바 로마草案(Rome Draft)을 만들었다.

그러나 여기에 航空業界의 반대가 있었다. 그리하여 모든 關係當事者가 수락할 수 있는 條約案을 만들기 위하여 UN의 유럽經濟委員會(ECE; Economic Commission for Europe)와 政府間海事協議機構(IMCO; Inter-Governmental Maritime Consultative Organization)의 合同委員會가 作業을 담당하여 1971年 11월에 國際物件複合運送條約案(Draft Convention on the International Combined Transport of Goods, 佛文으로는 *Projet de Convention sur le Transport International Combiné de Marchandises*)을 確定하여 발표하게 되었는데⁶³⁾ 이 條約案을 보통 佛文의 頭文字를 따서 TCM 條約案이라고 부른다.

⑤ TCM條約案의 白紙化와 UNCTAD主導下의 條約採擇

위의 TCM條約案은 원래 1972年 11월에서 12월에 걸쳐 제네바에서 개최된 UN과 IMCO 共同 主催의 國際컨테이너輸送會議(Conference on International Container Traffic)에서 채택될 예정이었으나, 77그룹의 開發途上國들은 위 條約案의 준비과정에서 그들이 참여하지 못하였음을 이유로 그 채택을 저지하였고, 輸送會議는 대신 國際複合運送이 開發途上國에 미치는 經濟的 影響 등을 포함한 問題點들을 UNCTAD가 맡아 研究檢討할 것을 권고하였다. 그리하여 UN의 經濟社會理事會는 위의 권고를 받아들여 UNCTAD로 하여금 複合運送條約草案 作成을 위한 政府間準備그룹(IPG; Intergovernmental Preparatory Group)의 창설을 요청하고 UNCTAD가 이에 同意하여 1973年 5월에 IPG를 發足시킴으로써 TCM條約案은 白紙化되고 UNCTAD 主管下에 새로운 條約案의 作成을 위한 準備作業이 시작되었다.⁶⁴⁾

IPG는 1973年 10월부터 1979年 3월까지 6회에 걸친 會期를 갖고 條約案의 作成作業을 하였는데 그 중 前期의 4會期는 주로 複合運送이 開發途上國에 미치는 經濟的, 社會的 影響의 檢討에 집중하였으며 1979年의 最終會議에서 條約案을 完成하여 UNCTAD에 이첩하였다.⁶⁵⁾ 그리하여 이 條約案을 國際條約으로 채택하기 위한 UN의 全權會議(conference of plenipotentiaries)가 1979年 11월에 제네바에서 개최되었으나 그룹 사이의 意見對立으로 完結을 보지 못하고 1980年 5월에 再開된 第2會期에서 다시 意見を 조정하여 그달 24일에 유엔國際物件複合運送條約(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods)의 채택을 보게 되었다.⁶⁶⁾

이 條約은 前文과 8個章 40個條 및 附屬書로 構成되어 있다.⁶⁷⁾

63) Eugene Massey, *Prospects for a New Intermodal Legal Regime; A Critical Look at the TCM*, J. Mar. L. and Comm. Vol. 3 (1972), pp.727~728.

64) William J. Driscoll, *The Convention on International Mutimodal Transport; A Status Report*, J. Mar. L. and Comm. Vol. 9(1977~1978), pp.442~443.

65) 條約의 準備作業에 대하여는 Ibid. pp.441~460 및 Gerald F. FitzGerald, *The Proposed Convention on International Mutimodal Transport of Goods, A progress Report*, *The Canadian Yearbook of International Law*, 1979, pp. 247~279 참조.

66) TD/MT/CONF/16/Add. 1 p.2.

67) 本文에서 고찰한 바와 같이 複合運送條約을 채택하기 위한 條約案作成作業이 國際적으로 여러 차례 試圖되었는데. 論難의 中心은 언제나 複合運送人의 責任體系(system of liability)에 관한 것이었다. 複合運送은 그 性質上 複合運送人이 運送의 全區間에 걸쳐서 責任(全運送區間 對荷主 單一責任 "single through responsibility")을 지게 되는데, 이 때에 海上, 陸上 또는 航空 등 運送區間 내지 運送手段이

Ⅲ. 運送人の 責任

1. 序

運送法에 있어서 法的인 問題의 核心은 運送人の 責任에 있는데 이는 각 國際物件運送條約의 경우에도 마찬가지임은 앞서 각 條約의 成立背景을 論할 때에 살펴본 바와 같다.

運送人の 責任法은 매우 廣範圍하고, 또 論者의 觀點에 따라 수많은 問題를 提起할 수 있겠으나 이 글은 각 條約의 內容을 比較하는 方法을 취하고 있으므로 여기에서는 이들 條約에서 다루고 있는 다음 項目들에 관하여서만 考察하고자 하는데 그것은,

① 責任의 期間, ② 責任의 原則, ③ 責任의 制限, ④ 責任制限權의 喪失, ⑤ 損害通知期間 및 提訴期間 등이다.

2. 責任의 期間

(1) 헤이그·비스비規則

헤이그·비스비規則에는 다음에 살피는 함부르크規則이나 複複合運送條約에서와 같이 이른바 “責任의 期間(period of responsibility)에 관하여 특별히 獨立된 條項을 두고 있지 않다. 그러나 條約 第1條 定義(e)는 「“物件運送”은 物件이 船舶에 積載되는 때로부터 그 船舶에서 揚陸되는 때까지를 말한다」라고 規定하고 있는데 이것이 條約의 “時에 관한 適用範圍”로서 責任期間을 정한 것이 明白하다.⁶⁸⁾ 그러나 運送人の 責任期間을 이 처럼 物件의 船積時부터 揚陸時까지로 限定하는 것은 法律關係를 不明瞭하고 複雜하게 만들며, 또한 物件이 이미 運送人の 管理下에 들어와 있는데도 불구하고 船積前이라고 하여, 또 아직 그의 管理下에 있는데도 揚陸後라고 하여 條約上 運送人の 責任規定의 適用이 排除된다는 것은 妥當하다고 할 수 없다.⁶⁹⁾

(2) 함부르크規則과 複合運送條約

함부르크規則은 위와 같은 헤이그·비스비規則의 不合理를 시정하여 條約上 物件에 관한 運送人の 責任規定은 物件이 運送人の 管理下에 있는 全期間에 걸쳐서 適用되도록 하고(第4條 1項), 運送人

다르고 또 通過하는 國家가 다름에 따라서 수많은 適用法規가 관련되는데, 어떠한 法令이나 條約 또는 原則에 따라서 複合運送人の 責任內容을 정할 것인가 하는 問題가 있기 때문이다. 여기에는 區間別責任體系(network liability system)와 同一責任體系(uniform liability system)가 있는데, 前者는 각 運送 區間에 적용되는 既存의 法制와 責任原則에 따른다는 것이고, 後者는 全運送區間에 同一한 法規와 責任原則을 적용해야 한다는 것이다. CMI의 東京規則(Tokyo Rules)나 TCM條約案 등은 모두 network liability system을 채택한 것이었고, 現在 業界의 慣行도 이 原則에 따르고 있다. 그러나 複合運送條約의 준비와 채택을 위한 會議 등의 過程에서 大部分이 荷主國인 開發途上國은 network liability system이 荷主에게 不利하고 또 이 方式에 의할 경우 運送人の 責任限度金額을 대폭 引上하기 困難하다는 등의 생각으로 거의가 uniform liability system을 주장하였다. 결국 條約은 uniform liability system에 약간 修正을 加한 modified uniform liability system을 채택하였다(자세한 內容은, 前掲, 拙稿를 참조할 것).

68) 小町谷操三, 前掲書, 46面 註三.

69) 落合誠一, 「ハンブルク・ルールについて」, 運送責任の基礎理論, 東京, 弘文堂, 1979, p.244.

의 管理期間의 始期와 終期에 關하여 規定하고 있다. 즉 1) 管理期間의 始期는, 運送人이 船積港에서 ① 送荷人 또는 그에 같음하여 行爲를 하는 者 또는 ② 船積港에서 적용되는 法令에 따라서 船積을 위하여 物件을 引渡받아야 할 當局 기타 第三者로부터 物件을 受領한 때를 말하며, 2) 管理期間의 終期는 運送人이 揚陸港에서 物件을 ① 受荷人에게 物件을 交付함으로써, ② 受荷人이 運送人으로부터 物件을 受領하지 않는 경우에는 契約이나 法律 또는 當해 去來의 慣習에 따라서 物件을 受荷人의 處分에 맡김으로써, 또는 ③ 揚陸港에서 適用되는 法令에 따라서 物件을 交付받아야 할 當局 기타 第三者에게 物件을 交付함으로써 引渡한 때를 말한다(第4條 2項).

이와 같이 海上物件運送條約에서의 運送人責任의 期間的 限界가 이른바 “tackle to tackle”의 原則⁷⁰⁾에서 “port to port”의 原則으로 바뀌어 그 期間이 연장되었는데 이는 物件運送過程에 있어서 適用法令의 統一을 기하고자 하는 것으로 國際物件運送條約에 있어서의 近代的인 경향이기도 하다.⁷¹⁾ 그러나 여기에서 船積港 또는 揚陸港의 범위 등 그 定義를 어떻게 내리느냐 하는 問題가 남아 있다.⁷²⁾

國際複合運送條約은 條約上의 物件에 關한 複合運送人(multimodal transport operator)의 責任은 物件을 複合運送人의 管理 아래 引受한 때로부터 物件을 引渡할 때까지의 期間에 미친다 規定하고 (第14條 1項), 또 이와 같은 管理期間의 始期와 終期에 關하여도 상세한 規定을 두고 있는데(第14條 2項) 그 立法形式과 內容은 합부르크規則을 그대로 모방한 것이다.

다만, 複合運送에 있어서는 運送人이 物件을 引受하거나 引渡하는 場所에 아무런 制限없이 이른바 “門앞에서 門앞까지(door to door)”의 運送을 담당하므로 海上運送에서의 特有的 概念인 “船積港”이나 “揚陸港”의 概念을 管理期間의 始期와 終期를 法定하는 경우에 그대로 使用할 수 없은 物론이다.

3. 責任의 原則

(1) 헤이그·비스비規則

헤이그·비스비規則 아래에서 海上運送人은 運送物에 關한 注意義務와 堪航能力注意義務를 부담하고 이에 위반하여 運送物에 損害가 발생한 때에는 그 損害를 배상할 責任이 있는데 이 때에는 다음에 보는 바와 같이 過失責任의 原則에 따르도록 되어 있다. 또 헤이그·비스비規則은 過失責任의 原則에 대한 重大한 例外로서 船員 등의 航海上의 過失, 火災 및 離路 등에 대하여 運送人을 免責하고 그 밖에 많은 免責條項을 두고 있다.

1) 運送物에 關한 注意義務(過失責任)

運送人은 運送物의 船積·취급·積付·運送·保管·管理와 揚陸을 적절하고 注意깊게(properly and

70) tackle 은 揚貨裝具의 一種이다. 따라서 “tackle to tackle”의 原則이라 함은 運送人의 責任이 「物件이 船舶에 船積되는 때로부터 그 船舶에서 揚荷될 때까지」만 미치고, 船積前이나 揚荷後에는 미치지 않는다는 原則을 말한다.

71) 예컨대, 註1)에서 소개했던 CIM Convention, Warsaw Convention, 그리고 CMR Convention 등도 모두 이러한 경향에 따르고 있다.

72) 落合誠一, 前掲論文, p.244.

carefully)할 義務가 있으며, 이에 위반하여 運送物에 損害가 發生한 때에는 責任을 지도록 規定하고(第3條 2項, 2條), 無過失의 立證에 의한 免責을 인정함으로써(第4條 2項 q號) 過失責任의 原則을 취하고 있다.⁷³⁾ 여기의 注意義務를 게을리하는 것이 이른바 商業上의 過失이며 條約은 이 商業上의 過失로 인한 損害에 대한 運送人의 責任을 減免하는 特約을 無效로 하고 있다(第3條 8項).

2) 堪航能力注意義務(過失責任)

條約 第3條 1項은, 「運送人은 發航前과 發航當時에 다음의 事項에 대하여 相當한 注意(duo diligence)를 해야 한다.

㉔ 船舶을 航海에 堪當할 수 있는 狀態에 들 것.

㉕ 船舶에 적절히 船員을 配乘시키며, 艙裝을 하고, 必需品을 補給할 것.

㉖ 船艙, 冷藏室과 冷氣室 기타 物件이 積載되는 船舶의 모든 部分을 物件의 受領, 運送과 保存을 위하여 적합하고 安全한 狀態에 들 것」이라고 規定하고, 또한 第4條 1項에서 「運送人 및 船舶은 第3條 1項의 規定에 따라 船舶으로 하여금 航海를 堪當할 수 있도록 하며, 船員의 配乘·艙裝 및 必需品의 補給을 적절히 하며 또 船艙·冷藏室과 冷氣室 기타 物件이 積載되는 船舶의 모든 部分을 物件의 受領·運送과 保存을 위하여 安全한 狀態에 두는데 대하여 運送人側이 相當한 注意를 欠缺한 경우가 아니면 不堪航으로 인하여 생긴 滅失 또는 損害에 대하여 責任을 지지 아니한다…」라고 規定하여, 運送人의 堪航能力注意義務를 法定하는 한편 이것이 過失責任임을 또한 明定하고 있다⁷⁴⁾.

運送人의 堪航能力擔保責任은 英國의 普通法(common law)上 絕對的 責任(absolute undertaking)이었는데⁷⁵⁾ 條約에서는 過失責任으로 변경되었다. 특히 運送人의 堪航能力注意義務 違反으로 인하여 運送物에 損害가 發生한 경우에는 다음에 살피게 될 條約 第4條 2項의 免責事由를 援用할 수 없음을 유의해야 한다.⁷⁶⁾

3) 運送人의 免責事由

헤이그·비스비規則은 一般法上의 過失責任主義에 立脚하여 運送人의 運送物에 관한 注意義務와 堪航能力注意義務를 인정하는 한편, 海上運送法에서의 종래의 慣行을 존중하여 航海過失·火災 등을 위시한 많은 免責事由를 法定하여 運送人과 送荷人의 利益을 調整하고 있는데 이와 같은 法制가 美國의 하터法(Harter Act)에서 由來한다 함은 이미 살펴본 바와 같다.⁷⁷⁾

그리고 海上運送人에 대한 이러한 航海過失 등 免責事由의 인정은, 海上運送人의 責任制限制度 및 船主有限責任制度和 더불어 海上運送法 내지 海事私法에 있어서의 特色을 이루고 있다.

(가) 航海上의 過失

運送人은 航海 또는 船舶의 管理에 관한 船長·海員·導船士 또는 運送人의 使用人의 行爲(act), 懈怠(neglect) 또는 過失(default)로 인하여 생긴 運送物의 滅失·損害에 대하여는 賠償의 責任을 지

73) 落合誠一, 「補助者の行爲による運送人の責任」, 前掲書, 149面.

74) 上掲書, 150面, 小町谷操三, 前掲書, 62~64面.

75) Carver's Carriage by Sea, Vol. 1, 12th ed. (British Shipping Laws, Vol. 1), London, Stevens and Sons, 1971, p.93 et seq.

76) Ibid. pp.221~222.

77) Ⅱ, 1, (2) 참조.

지 아니한다(第4條 2項 a號).

이것이 이른바 航海上的 過失(negligence in navigation of management of ship)에 대한 免責事由인데, 條約이 정한 免責事由 중 가장 重要的 것이며,⁷⁸⁾ 앞에서 본 “商業上的 過失”에 對한 概念이다. 여기서 유의할 것은 이 免責事由에는 運送人 自身の 行爲나 過失은 포함되지 않으며, 만약 運送人의 故意 또는 過失로 인하여 滅失·損害가 발생한 때에는 條約 第3條 2項의 運送物에 관한 注意義務違反(商業上的 過失)으로 責任을 져야 한다는 점이다.⁷⁹⁾

航海上的 過失을 法定免責事由로 인정한 이유는, 航海에 관한 事故가 運送人이 보통 관여하지 않는 船舶의 조종에 관한 技術的 事項이며, 船長 기타 海上勤勞者의 경미한 過失에 의해서도 막대한 損害가 발생하고, 또 이러한 損害를 惹起시킨 船長·海員 등에 대하여는 罰則·免許의 取消·停止 기타의 處分이 있기 때문에, 이들의 航海上的 過失에 대하여 運送人을 免責케 하더라도 그 때문에 損害의 발생을 助長할 염려는 없기 때문이다. 또한 運送人의 法定免責을 인정하여도 荷主의 損害는 보통 積荷保險에 의하여 填補되기 때문에 實際上 不當한 結果는 생기지 않는다.⁸⁰⁾

그런데 여기서 航海上的 過失, 그 중에서도 船舶管理上的 過失과 商業上的 過失과의 구별 즉 그 限界가 明確하지 않은 경우가 있다. 왜냐하면 船舶의 管理는 넓은 意味에서 運送物의 취급과 관련되기 때문이다. 이에 대하여는 條約上 一般的인 基準이 없지만, 一般的 基準으로서 오로지 運送物의 利益만에 관한 處理인 경우의 過失은 商業上的 過失이고, 반면에 주로 船舶의 航行 또는 船舶의 管理에 관한 處理인 경우의 過失은 이를 航海上的 過失로 보며, 航海上的 過失인지 商業上的 過失인지 의심스러운 때에는(즉 二重目的의 行爲인 때 등) “運送人에게 不利하게” 商業上的 過失로 해석해야 할 것이다.⁸¹⁾

(나) 船舶에 있어서의 火災

運送人은 自己의 故意 또는 過失로 인한 것을 除外하고 火災로 인한 運送物의 滅失損害에 대하여는 賠償의 責任이 없다(第4條 2項 6號).

火災는 반드시 船舶管理上的 過失(즉 航海過失의 하나)로 인하여 발생하는 것은 아니므로 運送人의 免責事由로 별도의 規定을 두고 있으며 이는 航海上的 過失보다도 더욱 運送人의 利益을 保護하는 條項이다.⁸²⁾ 그러나 火災가 堪航能力注意義務 위반으로 발생한 때에는 이 免責規定의 적용이 없다.⁸³⁾

이와 같은 條項을 둔 理由는 船舶에 있어서의 火災는 海上危險 가운데 典型的인 것이고, 극히 경미한 過失로도 運送物에 막대한 損害를 이르기는데 이는 運送人에게 가혹하기 때문이다(海運企業의 維持의 必要).⁸⁴⁾

(다) 離路(deviation)

78) 小町谷操三, 前掲書, 174面.

79) Carver, op. cit. p.247.

80) 戶田修三, 前掲書, 163面.

81) Ibid., 裴炳泰, 註釋海商法, 서울, 韓國司法行政學會, 1977, 206~207面.

82) 小町谷操三, 前掲書, 187面.

83) Scrutton, op. cit., p.435.

84) 田中誠二, 前掲書, 294面.

規則에서는 이른바 離路에 관한한 規定을 두고 있는데, “海上에서의 人命이나 財産의 救助 또는 救助의 企圖를 위하여 한 離路 또는 相當한 理由있는 離路(reasonable deviation)는 이 條約이나 運送契約에 대한 違反으로 보지 않으며 運送人은 그로 인한 滅失 또는 損害에 대하여 그 責任을 지지 아니한다”라는 第4條 4項이 그것이다. 離路라 함은 船舶이 예정된 航路를 변경하는 것이며, 이는 海上危險을 增大하고 延着의 原因이 되기 때문에 運送人에게는 直航義務가 있다. 그런데 여기서는 그 例外로서 人命이나 財産의 救助 또는 救助의 企圖를 위한 離路와 相當한 理由있는 離路(또는 正當한 離路)(reasonable deviation)를 運送人의 免責事由로 규정한 것이다.

여기서 相當한 理由있는 離路는 어떠한 離路를 지칭하는 것인지 明確하지는 않지만, 離路의 正當여부는 離路當時 存在한 具體的인 모든 狀況을 종합적으로 고려하여 判斷해야 할 것이다. 그러므로 예컨대, 暴風이나 流水과 같은 急迫한 危險을 피하기 위한 離路 또는 船舶의 堪航能力을 회복하기 위한 離路는 相當한 理由있는 離路라 하겠으나, 단순히 運送人의 便宜만을 위한 離路에는 正當성이 없다할 것이다.⁸⁵⁾

(라) 기타의 免責事由

헤이그·비스비規則 第4條 2項에서 규정하고 있는 運送人의 그 밖의 免責事由는 다음과 같다.

① 海上 기타 航行할 수 있는 水面에서의 災害·危險 또는 事故(第4條 2項 c號), ② 天災(act of God)(同 d號), ③ 戰爭行爲(同 e號), ④ 公敵의 行爲(act of public enemies)(同 f號), ⑤ 君主·官憲 또는 人民에 의한 抑留·強制 또는 裁判上의 押留(同 g號), ⑥ 檢疫上의 制限(同 h號), ⑦ 送荷人 또는 物件所有者, 그의 代理人 또는 代表者의 行爲 또는 不行爲(同 i號), ⑧ 原因의 여하를 不問하고, 部分的이거나 全體的인 同盟罷業, 作業場閉鎖 또는 作業의 停止나 妨害(同 j號), ⑨ 暴動 또는 內亂(同 k號), ⑩ 海上에서의 人命 또는 財産의 救助 또는 救助의 企圖(同 l號), ⑪ 物件의 숨은 瑕疵, 特殊한 性質 또는 固有한 瑕疵에서 생기는 容積이나 重量의 減少 또는 기타의 滅失 또는 損害(同 m號), ⑫ 包裝의 不充分(同 n號), ⑬ 記號의 不充分 또는 不完全(同 o號), ⑭ 相當한 注意로써도 發見할 수 없는 숨은 瑕疵(同 p號), ⑮ 運送人의 故意나 過失 또는 運送人의 代理人 또는 使用人의 故意나 過失에 起因하지 아니한 모든 原因(同 q號).

(2) 함부르크規則

1) 過失責任原則의 維持

規則 第5條 1項은 「運送人은 物件의 滅失, 훼손 또는 引渡遲延의 原因으로 된 事故가 第4條의 規定에 따라 物件이 그의 管理아래 있는 동안에 발생한 때에는, 그 滅失·훼손 또는 引渡遲延으로 인하여 생긴 損失에 대하여 責任을 진다. 그러나 運送人이 自己, 그의 使用人 또는 代理人이 事故 및 그 結果를 避하기 위하여 合理的으로 요구되는 모든 措置(all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences)로 취하였다는 것을 證明한 때에는 그 려하지 아니하다」라고 責任의 原則을 규정하고 있다. 그런데 이 條項의 文言만으로는 嚴格責任(strict liability)의 原則이 채택된 것으로 해석될 우려가 있으니 文言을 修正해야 한다는 一部 國家

85) “離路”에 대하여는, 拙稿, 「海上物件運送法에서의 離路에 관하여」, 韓國海法會編, 韓國海法會誌, 第4卷 第1號(1982), 87~118面 參照.

의 主張이 있었지만 開發途上國의 반대로 이 文書を 그대로 유지하는 대신, Final Act의 第2 附屬書(Annex II)로서 「이 條約에서 運送人의 責任은 推定된 過失 또는 怠慢의 原則(principle of presumed fault or neglect)에 바탕을 두고 있다는 것은 共通된 諒解이다. 이것은 學證責任이 原則의 所以로 運送人에게 있지만 약간의 경우에 條約의 當해條項이 이 原則을 변경하는 것을 意味한다」라는 이른바 共通諒解(common understanding)를 채택하였다.⁸⁶⁾

따라서 運送人이 損害賠償責任을 免하기 위하여는 運送物이 그의 管理아래 있는 동안 事故 및 그 結果를 防止하기 위한 모든 合理的인 조치(all reasonable measures)를 취하였음을 立證하여야 한다.

이로써 함부르크規則에서 運送人의 責任原則은 嚴格責任이 아니며,⁸⁷⁾ 過失責任의 原則에 바탕을 둔 것으로 해석된다.⁸⁸⁾ 또 이 條項은 물론 運送物에 관한 注意義務에 관하여도 규정한 것이다.⁸⁹⁾

2) 堪航能力責任規定의 不存在

헤이그·비스비規則 第3條 1項과 第4條 1項은 앞에서 본 바와 같이 運送人의 堪航能力注意義務를 규정하고 있었는데 함부르크規則에는 이와 같은 規定을 두고 있지 않다. 이는 船舶의 堪航能力에 관한 相當한 注意(due diligence)는 위 第5條 1項의 “合理的으로 요구되는 모든 措置”에 포함되기 때문이며, 따라서 堪航能力에 관한 注意義務는 發航의 當時뿐만 아니라 航海中 등 언제나(at all times) 要求되는 것으로 해석된다.⁹⁰⁾

3) 引渡遲延責任의 明示

헤이그·비스비規則에는 運送物의 延着에 의한 損害賠償責任에 관하여 明文의 規定이 없었으나 위에서 본 바와 같이 함부르크規則 第5條 1項에서는, 運送人은 物件의 滅失·훼손과 아울러 引渡遲延(delay in delivery)에 의한 損害의 賠償責任도 부담함을 明定하고 있으며, 引渡遲延의 意味에 관하여도 同條 2項에서 「引渡遲延은 物件이, 明示의 所以로 合意된 期間內에 또 그러한 合意가 없는 경우에는 當해 事案의 情況을 고려하여 誠實한 運送人에게 요구되는 合理的인 期間內에 海上運送契約에서 정하여진 揚陸港에서 引渡되지 아니한 때에 생긴다」라고 규정하여 이를 明白히 하고 있다. 또 物件이 위 第5條 2項에서 정하는 引渡期間 滿了後 繼續된 60日 이내에 引渡되지 않는 때에는, 損害賠償請求權者는 그 物件을 滅失한 것으로 취급할 수 있다(第5條 3項).

4) 免責事由

(가) 航海過失 등 免責事由의 不認定

헤이그·비스비規則에서는 그 特色의 하나로서 航海上의 過失 및 火災 등을 비롯한 많은 運送人의 免責條項을 두고 있었는데 특히 航海上의 過失에 대한 免責은 運送人에 有利하고 荷主에 不利한 代表的인 條項으로 인정되어 一般的으로 荷主國인 開發途上國들이 大部分 이 條項의 存置에 반대하였

86) 落合誠一, 前掲 ハンブルク ルールについて, 241~242面.

87) Sweeney. op. cit. p.16.

88) S. Mankabady, 「Comments on Hamburg Rules」, S. Mankabady, The Hamburg Rules, p. 54.

89) Ibid.

90) Ibid.

으므로 이의 存續을 주장하는 海運國들과 UNCTAD나 UNCITRAL에서도 論難이 많았다.⁹¹⁾

그리하여 함부르크會議에서도 最大爭點의 하나로서, 前述(Ⅱ, 3, (2), 1))한 바와 같이 協議그룹을 설치하여 一括妥結方式(package deal)으로 처리하였는데 그 결과, ① 航海上の 過失에 대한 運送人の 免責을 폐지하고, ② 火災에 관하여도 이를 運送人の 免責事由로 인정하지 않고 다만 火災의 原因이 運送人側의 過失에 있다는 立證責任을 荷主側에 부담시키는(舉證責任의 轉換) 立法形式을 취하면서(第5條 4項(a)號(i)), 나아가 火災發生後의 鎮火 등 損害擴大防止에 過失이 있는 경우에 그 過失을 荷主側에서 立證하면 運送人は 그로 인한 損害에 대하여 責任을 지고(同(a)號(ii)), 또 火災原因糾明의 困難性을 고려하여 物件에 영향을 미치는 船舶上の 火災의 경우에 荷主 또는 運送人에게 火災原因·情況에 대하여 海運慣行에 따른 檢査要求權 및 檢査報告書 寫本利用權을 인정하였다(同(b)號).

(나) 免責리스트(list of exceptions)의 폐지와 海難救助免責 등

第5條 1項의 過失責任原則 아래에서도 당연히 인정될 수 있는 免責事由(예컨대, 天災 등 不可抗力의 事由, 荷主則에 歸責되는 事由 등)도 이들의 列舉自體가 紛爭의 原因이 된다는 批判과 免責의 擴大를 경계하는 취지에서 그 事由列舉(catalogue)가 否定되었다.⁹²⁾

그러나 다음의 경우에는 運送人の 免責이 인정된다.

① 海難救助와 免責

運送人は 共同海損의 경우를 제외하고, 人命救助를 위한 조치 또는 海上에서의 財物의 救助를 위한 合理的인 조치로 인하여 생긴 滅失·훼손 또는 引渡遲延에 대하여는 責任을 지지 않는다(第5條 6項). 헤이그·비스비規則과는 달리 離路(deviation)라는 概念을 따로 인정하지 않고 있다.

② 生動物運送의 경우

生動物에 관하여는, 運送人は 그러한 種類의 運送에 固有한 특수한 위험으로 인하여 생긴 滅失, 훼손 또는 引渡遲延에 대하여는 責任을 지지 않는다(第5條 5項 前段). 그리고 이 때에 運送人이 生動物에 관하여 送荷人으로부터 받은 특별한 指示에 따랐다는 것 및 당해 事案의 情況아래서 運送物에 관한 損害發生이 위의 특수한 危險의 탓으로 돌릴 수 있다는 것을 證明한 때에는, 그 損害가 運送人側의 過失로 인하여 생긴 것이라는 反證이 없는 限, 그러한 특수위험으로 인하여 생긴 것으로 推定되므로 運送人は 免責된다(第5條 5項 後段).

5) 다른 原因이 競合한 경우의 運送人の 責任

이는 헤이그·비스비規則에는 없었던 規定이다.

함부르크規則 에 의하면, 運送人側의 過失과 다른 原因이 競合하여 運送物에 滅失·훼손 또는 引渡遲延이 일어난 경우에, 運送人は 運送人側의 過失에 의하지 않은 損害額을 立證하여 그 部分의 賠償責任을 免할 수 있다(第5條 7項). 그러나 運送人에 의한 이러한 損害額의 立證은 現實的으로 어려울 것이다.⁹³⁾

91) Joseph C. Sweeney, The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea (Part 1), J. Mar. L. & Comm., Vol. 7 No.1, p.102 et seq.

92) 谷川久, 海上運送人の責任の強化, JURIST, No.574, 109~110面.

93) 落合誠一, 前掲, ハンブルク ルールについて, 243面.

(3) 國際物件複合運送條約

각 條約의 成立背景에서 이미 살펴본 바와 같이 함부르크規則과 複合運送條約은 모두 開發途上國의 發言權이 強한 UNCTAD의 主管下에 成立하였다는 점에서 共通되며 또 兩條約案의 準備時期도 비슷하여 複合運送條約은 많은 內容과 形式에 있어서 함부르크規則을 모방하였다. 특히 여기에서 考察하는 運送人의 責任原則에 있어서는 複合運送과 海上運送의 性質上 差異에서 오는 다른 點을 除外하고는 함부르크規則과 同一한 規定을 두고 있으므로 以下 그 要點만을 간단히 지적하고자 한다.

1) 責任의 原則(basis of liability)을 규정한 第16條 1項은 함부르크規則 第5條 1項과 마찬가지로 推定된 過失 또는 怠慢의 原則에 따르고 있다.

2) 堪航能力 責任規定도 없다.

3) 引渡遲延으로 인한 損害賠償責任에 관하여 함부르크規則과 마찬가지로 이를 明文으로 인정하고 있으며(第16條 1項), 引渡遲延의 定義에 관한 第16條 2項도 함부르크規則 第5條 2項과 같다. 다만, 損害賠償請求權者가 物件을 滅失한 것으로 취급할 수 있는 時期를 함부르크規則은 引渡期間滿了後 連續된 60日 이내에 引渡되지 않는 때라고 되어 있는데 대하여(第5條 3項), 複合運送條約은 90日 이내로 이를 연장하였다(第16條 3項).

4) 免責事由에 관하여는, 條約이 위 1)에서 言及한 바와 같이 過失責任의 原則을 취하고 있으므로, 第16條後段에서 規定하는 “事故 및 그 結果를 배제하기 위하여 合理的으로 요구되는 모든 조치”를 취하였다는 것을 證明한 때(즉 無過失의 경우)에 複合運送人이 免責되는 것은 당연하고, 그 밖에는 아무런 특별한 免責事由도 規定하고 있지 아니하다.

5) 다른 原因이 競合한 경우의 複合運送人의 責任에 관한 第17條도 上述한 함부르크規則 第5條 7項과 같다.

4. 責任의 制限

(1) 헤이그規則

規則 第4條 5項에서는 運送人이 損害賠償責任을 지는 경우에 그 賠償額의 限度에 관하여 規定하고 있다.

이와 같이 條約이 責任限度額을 法定한 것은 저렴한 運賃에 의한 集團的, 定型的 運送去來에서 運送人의 부담을 경감시키고, 또한 運送人의 責任原則을 아무리 嚴格하게 인정하여도 低額의 賠償限度額의 約定을 허용한다면 그 責任原則은 有名無實하게 될 것이므로, 運送人의 賠償額의 最低限度額을 法定하고 이를 強行法化함으로써 貨主의 利益을 보호하려는데 그 취지가 있다.⁹⁴⁾

1) 運送物의 性質 및 價格의 通告가 없는 경우

運送人은, 送荷人이 船積前에 運送物의 性質 및 價格을 運送人에게 通告하고 또 그것이 船荷證券에 記載되지 않으면, 어떠한 경우에도 運送物 또는 이와 관련하여 생긴 滅失·損害에 대하여 1包

94) 田中誠二, 吉田 昂, 前掲書, 204~205面; 李均成, 國際海上運送法研究, 서울, 韓國海事問題研究所, 1976, 39面.

(package) 또는 1單位(unit)에 대하여 英貨 100파운드(100£) 또는 다른 通貨로 이와 同等한 額을 초과하여 責任을 지지 아니한다(第4條 5項 1段). 그리고 여기서 말하는 貨幣單位(英貨파운드)는 金價値(gold value)를 말한다(第9條).

2) 運送物의 性質 및 價格의 通告가 있는 경우

運送物의 種類와 價格이 送荷人에 의하여 通告되고 또 이것이 船荷證券에 기재된 때에는 運送人은 위 1)의 責任制限을 主張할 수 없고, 그의 歸責事由에 의한 損害에 대하여 船荷證券에 기재된 價格에 의한 賠償을 해야 한다(第4條 5項 1段 但書). 그러나 이때 船荷證券의 기재는 推定的 證據로 될 뿐 運送人을 絶대로 拘束하는 것은 아니다(同2段).

3) 運送物의 性質 또는 價格을 虛僞로 通告한 경우

送荷人이 運送物의 性質 또는 價格에 관하여 故意로 虛僞의 通告를 하여 이것이 船荷證券에 기재된 때에는, 運送人은 運送物에 생긴 損害 및 運送物과 관련하여 생긴 損害에 대하여 어떠한 경우에도 그 責任을 지지 않는다(同 4段).⁹⁵⁾

4) 運送契約當事者間의 合意에 의하여 條約上의 限度額 이상의 高額으로 運送人의 責任限度額을 정하는 것은 무방하나 條約上의 限度額보다 낮게 정할 수는 없다(同3段).

(2) 비스비規則

헤이그規則에서 一定한 경우 運送人의 責任限度金額으로 정한 英貨 100파운드는, 이를 締約國이 自國의 貨幣制度에 따라 換算할 수 있도록 되어 있으나(헤이그規則 第9條), 換算時期 등 基準의 미비, 各國 貨幣價値의 差異 등으로 인하여 國際條約의 責任限度로서 필요한 이른바 確實性, 統一性 安定性 등을 갖추지 못하였으므로⁹⁶⁾ 비스비規則은 이에 관하여 포앙카레 프랑(Poincaré franc)을 단위로 하는 새로운 規定을 두었다. 또 責任限度金額의 算定基準으로 종래의 運送物의 包 또는 單位(package or unit) 이외에 重量(weight)을 새로 規定했으며(併用主義), 콘테이너運送의 보급에 따라서 따로 이른바 콘테이너條項(container clause) 및 不法行爲를 理由로 한 請求에 대하여도 運送人이 規則上의 抗辯과 責任制限을 援用할 수 있도록 하는 規定 등을 신설하였다. 이하 이들 內容에 관한 規定을 보기로 한다.

1) 運送物의 性質 및 價格의 通告가 없는 경우

要件은 헤이그規則의 경우와 같으며 責任制限의 方式 및 限度가 다르다. 즉 運送人은 어떠한 경우에도 滅失 또는 損傷된 運送物의 1包 또는 1單位當 10,000프랑(francs) 또는 總重量의 킬로當(per kilo) 30프랑에 相當하는 金額 중 높은 金額을 초과하여 責任을 지지 않는다(第4條 5項(a)號). 여기서 1프랑이라 함은 純度 1,000분의 900인 金 65.5밀리그램으로 된 1單位를 말한다(第4條 5項(d)號).⁹⁷⁾ 船荷證券記載의 推定的 證據能力도 헤이그規則의 경우와 같다(第4條 5項(f)號).

95) 이는 詐欺를 防止하기 위한 규정이며, 또한 不道德한 行爲를 한 者에 대한 制裁로서의 意味가 있다(小町谷操三, 前掲書, 256面).

96) Anthony Diamond, The Hague-Visby Rules, pp.9~10.

97) 이 單位를 “포앙카레 프랑”(Poincaré franc)이라고 한다. 이는 프랑스法에 의하여 프랑(franc)의 金平價가 確定된 1928年 당시에 프랑스 首相으로 在職한 Raymond Poincaré氏의 이름을 딴 것이다(Anthony Diamond, The Hague-Visby Rules, p.10)

2) 運送物の 性質 및 價格의 通告가 있는 경우

헤이그規則에 있어서와 마찬가지로 運送人은 責任制限을 主張할 수 없고 그 歸責事由로 인한 損害額을 모두 賠償해야 한다(第4條 5項(a)號 但書). 다만, 賠償請求權者가 回收할 수 있는 總額은 運送物の 價額을 기준으로 算定하되, 그 算定의 時期, 運送物の 價額의 評價方法 등에 관하여 새로이 規定하고 있다(第4條 5項(b)號).

3) 送荷人이 運送物の 性質 또는 價格을 虛僞로 通告한 경우에 運送人이 아무런 責任도 지지 않는 점(第4條 5項(h)號)과, 運送當事者間의 合意에 의하여 運送人의 責任限度額을 條約上의 金額보다 高額으로 정할 수 있는 점(第4條 5項(g)號) 등은 헤이그規則의 경우와 같다.

4) 콘테이너條項

運送人의 責任限度額을 算定하는 基準은 包 또는 單位(package or unit)인데, 예컨대 運送用器인 콘테이너 속에 여러 개의 包裝物(packages)이 들어있다면, 이 때에 콘테이너自體를 하나의 包 또는 單位로 볼 것인가 그렇지 않으면 그 內容物인 包裝物을 각각 包 또는 單位로 볼 것인가 하는 문제가 있다.

이러한 問題와 관련하여 條約은, 콘테이너, 팔릿(pallet) 기타 이와 類似한 運送用具가 物件을 統合하기 위하여 사용되는 경우, 이러한 運送用具에 포장된 것으로 船荷證券에 기재된 包 또는 單位의 個數는 이를 責任限度 算定에 있어서의 包 또는 單位로 보고, 그렇지 않은 경우에는 그 運送用具를 하나의 包 또는 單位로 본다(第4條 5項(c)號).

5) 不法行爲를 理由로 한 請求에 抗辯 및 責任制限의 援用

運送人의 損害賠償責任은 契約上의 責任 즉 運送債務의 不履行에 관한 責任인데, 이 때에 이와는 別途로 運送人에게 不法行爲責任을 인정한다면 運送人의 責任制限規定이 無意味하게 될 것이다.

그러므로 비스비規則에서는 이와 같은 경우에 대비하여, 條約上의 抗辯 및 責任의 制限은 訴訟의 근거가 契約이던 不法行爲이던 不問하고 運送物の 滅失·훼손으로 인한 損害에 관하여 運送人에 대하여 提起되는 모든 訴訟에 적용된다고 規定하여(第4條의 2, 1項), 이와 같은 경우 請求權競合說이 아닌 法條競合說의 立場에서 運送人을 보호하는 규정을 新設하였다.

(3) 함부르크規則

1) 運送物이 滅失 또는 훼손한 경우

責任制限의 方式은 비스비規則에서와 마찬가지로 併用主義를 취하고 있다. 다만, 비스비規則은 헤이그規則에서와 마찬가지로 “包 또는 單位(package or unit)”라고 表現하고 있기 때문에 單位(unit)의 概念이 廣範圍하고 不明確하였는데,⁹⁸⁾ 함부르크規則에서는 이를 “船積單位(shipping unit)로 規定하였다.

規則에 의하면 運送物の 滅失 또는 훼손으로 인하여 생긴 損失에 대한 運送人의 責任은 滅失 또는 훼손된 運送物の 1包 또는 1船積單位에 대한 835 S. D. R. 또는 總重量 1킬로그램에 대한 2.5 S. D. R.에 相當하는 金額 중 높은 金額으로 制限된다(第6條 1項(a)號). 여기서 S. D. R.은 國際通

⁹⁸⁾ Anthony Diamond, The Hague-Visby Rules, pp. 11~13.

貨基金(IMF; International Monetary Fund)의 特別引出權(Special Drawing Right)을 말하며(第26條 1項) 이 金額은 비스비規則의 限度額보다 25퍼센트 增加된 것이다.⁹⁹⁾

2) 引渡遲延의 경우

運送人의 責任은, 引渡遲延된 運送物에 대하여 支給되는 運賃의 2.5배에 相當하는 金額으로 制限되며, 또한 그 金額은 海上物件運送契約에 의하여 支給되는 運賃總額을 초과하지 않는다(第6條 1項(b)號).

3) 滅失·훼손과 引渡遲延이 重複되는 경우

이 때에도 運送人의 責任의 總額은 運送物의 全部 滅失에 대한 責任의 限度額을 초과하지 못한다(第6條 1項(c)號).

4) 비스비規則과 같은 취지의 이른바 콘테이너條項을 두고 있다(第6條 2項(a)號). 다만, 함부르크規則에서는 運送用具 자체가 滅失 또는 훼손된 경우에, 그 運送用具를 運送人이 所有하거나 供給한 것이 아닌 때에는, 이를 別個의 船積單位로 본다고 規定하고 있다(同 (b)號).

5) 또 헤이그規則과 마찬가지로 運送人과 送荷人 사이의 合意에 의하여 이 規則의 責任限度를 초과하는 限度를 정할 수 있도록 하였다(第6條 4項).

6) 不法行爲를 理由로 한 請求에 抗辯 및 責任制限의 援用

함부르크規則에서는 非契約的 請求(noncontractual claims)에 관한 獨立된 第7條를 新設하여 비스비規則에서와 마찬가지로 運送物에 관한 損害에 관하여 不法行爲를 理由로 提訴 당한 경우에도 運送人은 規則上의 抗辯과 責任制限을 援用할 수 있도록 하였다.

(4) 國際物件複合運送條約

1) 運送物이 滅失 또는 훼손한 경우

(가) 國際複合運送이 內水路 혹은 海上運送을 포함한 경우

이 때의 複合運送人의 責任限度는, 金額이 1包 또는 積載單位(package or shipping unit)當 920 S. D. R., 그리고 重量 1킬로그램當 2.75 S. D. R. 로 引上된 것을 제외하고는 함부르크規則의 경우와 같다(第18條 1項). 이 金額은 헤이그·비스비規則의 경우보다 38% 그리고 함부르크規則보다 10% 引上된 額이다.¹⁰⁰⁾

(나) 內水路 혹은 海上運送을 포함하지 않은 경우

이 때에는 重量만을 基準으로 한 責任限度를 두고 있다. 즉 國際複合運送이, 契約에 의하여, 內水路 혹은 海上運送을 포함하지 않는 경우 複合運送人의 責任은 滅失 또는 損傷된 運送物의 總重量 킬로그램당 8.33 S. D. R. 을 초과하지 않는 金額으로 制限된다(第18條 3項).

(다) 콘테이너 條項

함부르크 規則과 같은 內容의 콘테이너 條項을 두고 있다(第18項 2項).

2) 引渡遲延의 경우

함부르크規則과 同一하다(第18條 4項).

99) 落合誠一, 前掲, ハンブリク ルールについて, 247面.

100) 前掲, 拙稿, 34面.

3) 滅失·훼손과 引渡遲延이 重複되는 경우의 複合運送人의 責任의 總額에 대하여도 함부르크規則의 경우와 같은 限度規定을 두고 있다(第18條 5項).

4) 複合運送人과 送荷人사이의 合意에 의하여 위 1)의 (가), (나) 및 2)에 設定된 限度를 초과하는 責任限度를 複合運送證券에 규정할 수 있다(第18條 6項).

5) 不法行爲를 理由로 한 請求에 대하여도 運送人은 함부르크規則에서와 같이 抗辯 및 責任制限을 援用할 수 있다(第20條).

6) 局地的 損害(localized damage)의 경우

條約은 運送物의 滅失 또는 훼손 등 責任原因이 되는 事故가 發生한 區間이 밝혀진 경우(이른바 known loss or damage인 경우)의 責任限度에 관하여 특수한 規定을 두고 있다. 즉 物件의 滅失 또는 훼손이 複合運送의 어느 한 特定區間에서 발생하고, 그 區間에 관하여 적용되는 國際條約 또는 強行的 國內法에서 위 1)의 責任限度보다 높은 限度를 규정하고 있는 때에는, 그러한 滅失 또는 훼손에 대한 複合運送人의 責任限度는 그러한 條約 또는 國內法의 規定에 따라서 決定된다는 것이다(第19條).¹⁰¹⁾

5. 責任制限權의 喪失

(1) 비스비規則

運送人이 어떠한 場合に 責任制限의 利益을 喪失하는가에 관하여 헤이그規則에는 明文의 規定이 없었다. 그런데 비스비 規則에서는, 損害를 일으킬 意圖로써, 또는 無謀하게(recklessly) 그리고 損害가 일어날 것이라는 것을 알면서 한 運送人의 作爲 또는 不作爲로 인하여 생긴 運送人의 損害에 대하여는 運送人의 責任制限權을 배제하고 있다(第4條 5項(e)號).¹⁰²⁾

(2) 함부르크規則

1) 비스비規則에서와 같은 취지의 規定을 두어 運送人의 責任制限權을 배제하고 있다(第8條 1項).

2) 明示的 合意에 위반한 甲板積運送. 헤이그·비스비規則에서는 甲板積荷物을 規則의 適用對象에서 제외시켰으나(同規則 第1條 (c)號), 함부르크規則에서는 甲板積運送의 許容範圍와 運送人의 責任內容에 관한 規定을 두고 있다(第9條).

그런데 物件을 船艙內積으로 運送한다는 明示的 合意에 위반하여 그 物件을 甲板積으로 運送한 경우에는 이를 責任制限權의 喪失原因이 되는 規則 第8條 1項의 作爲 또는 不作爲로 보아 運送人의 責任制限權을 否認하고 있다(第9條 4項).

3) 運送人이, 船荷證券上의 物件의 記載를 신뢰하고 行爲를 하는 受荷人을 포함하는 第3者를 欺罔할 意圖로써 保證狀(letter of guarantee)을 받고 無留保船荷證券을 발행한 경우에도, 運送人은 受荷人을 포함한 第3者가 船荷證券上의 物件의 記載를 신뢰하고 行爲를 함으로써 입은 損害에 대하여 賠償責任을 지며, 이 때에는 責任制限의 利益을 主張할 수 없다(第17條 4項).

101) 複合運送人의 責任限度와 다른 條約上 運送人의 責任限度와의 비교 및 이에 관한 論評은, 前掲 拙稿, 33~35面 참조.

102) 이와 같은 條項은 本文의 다음에서 살피게 될 함부르크規則이나 國際複合運送條約 이외에도, 1974年의 海上旅客運送에 관한 아테네條約, 1976年의 海事債權責任制限條約 등에서도 볼 수 있다.

(3) 國際物件複合運送條約

1) 履行補助者의 行爲로 인한 責任制限權喪失의 追加

複合運送條約은, 위 함부르크規則(第8條 1項)의 경우와 마찬가지로 複合運送人의 一定한 行爲로 인한 損害에 대하여 責任制限權을 배제할 뿐만 아니라, 나아가 複合運送人의 使用人이나 代理人 또는 複合運送契約의 履行을 위하여 그 業務를 이용하는 그 밖의 사람등 履行補助者가, 運送物의 滅失, 훼손 또는 遲延을 일으킬 意圖로써, 또는 無謀하게 그리고 그러한 滅失, 훼손 또는 遲延이 일어날 것을 알면서 한 作爲 또는 不作爲로 인하여 생긴 損害에 대하여도, 運送人의 責任制限權을 인정하지 않는다(第21條 1項).¹⁰³⁾

2) 意圖인 不實記載 등에 대한 責任

複合運送人이 詐欺를 할 意圖로써, 複合運送證券(mutimodal transport document)에 運送物에 관한 情報를 虛僞로 표시하거나 條約上 一定한 情報의 記載를 누락한 때에는, 受荷人을 포함하여 발행된 複合運送證券상의 記載事項을 신뢰하고 行爲를 한 第3者가 입은 損害에 대하여, 複合運送人은 條約상의 責任制限의 利益을 누릴 수 없다(第11條).

6. 損害通知期間 및 提訴期間

(1) 損害通知期間

1) 헤이그·비스비規則

運送物의 損害에 대하여, 受領當時에 合同檢證(joint survey and inspection)이 이루어질 때에는 書面通知를 요하지 않으나, 그렇지 않으면 引渡前 또는 引渡時에, 또는 損害가 外觀上 나타나지 않을 때에는 3日 이내에, 損害와 그 概況(general nature)을 運送人에게 通知하지 않으면, 運送人이 運送物을 船荷證券에 기재된 대로 引渡한 것으로 推定된다(第3條 6項).

2) 함부르크規則

(가) 運送物의 滅失 또는 훼손에 의한 損害의 경우의 다른 要件은 위의 헤이그·비스비規則과 같으나, 通知期間이 運送物이 引渡된 날 다음의 去來日(working) 또는 損害가 外觀上 明白하지 않은 때에는 15日로 되어 있다. 또 通知가 없을 경우의 效果에 있어서 함부르크規則은 船荷證券의 發行이 없는 경우에도 適用되므로 그러한 때에는 “良好한 狀態로(in good condition)” 引渡되었다는 推定을 받는다(第19條 1項, 2項 및 3項).

(나) 運送物의 引渡遲延에 대하여는, 引渡日로부터 60日 이내에 書面に 의한 通知가 없으면 送荷人은 損害賠償請求權을 잃는다(第19條 5項).

(다) 運送人이 運送物의 滅失, 훼손에 관한 損害에 대하여 送荷人側의 過失責任을 묻기 위하여는, 滅失 또는 훼손이 생긴 날 또는 運送物이 引渡된 날 중 늦은 날로부터 90連續日 이내에 書面으로 損害의 概況을 送荷人에게 通知해야 한다. 그렇지 않으면 運送人은 送荷人側의 過失로 損害를 입지 않았다는 推定을 받는다(第19條 7項).

103) 이것은 함부르크規則이나 비스비規則과 다른 점이다.

3) 國際複合運送條約

(가) 物件의 滅失, 훼손 또는 遲延의 경우의 損害通知期間은, 滅失 또는 훼손이 外觀上 明白하지 않은 경우의 通知期間이 6日로 되어 있는 점을 제외하고는, 함부르크規則에 있어서와 같다(第24條 1項, 2項, 3項 및 5項).

(나) 複合運送人이 運送物의 滅失 또는 훼손에 관하여 送荷人側의 過失責任을 풀음에 있어서의 不利한 推定을 피하기 위한 損害通知期間에 관하여도 함부르크規則과 같은 規定을 두고 있다(第24條 6項).

(2) 提訴期間

1) 헤이그規則과 비스비規則

(가) 헤이그規則에서는 運送物의 引渡日 또는 引渡豫定日로부터 1年 이내에 訴를 提起하지 않으면 運送人의 損害賠償責任은 消滅한다(第3條 6項).

(나) 비스비規則에서도 提訴期限은 헤이그規則과 마찬가지로(1年), 그 期間은 訴訟의 原因이 生진후에 當事者의 合意에 의하여 延長될 수 있음을 새로 規定하였다(헤이그·비스비規則 第3條 6項). 또 第3者에 대한 求償請求訴訟은 法廷地法이 허용하는 期間내이면 1年 이후에도 提起할 수 있으나, 다만 許容期間은 求償請求訴訟을 한 者가 原請求를 해결하였거나, 그에 대한 訴訟의 訴狀을 받은 날로부터 3個月 이상이어야 한다는 規定을 新設하였다(同3條 6bis).

2) 함부르크規則

提訴期限은 2年이며 이 期限안에 法的 節次 또는 仲裁節次(judicial or arbitral proceedings)가 개시되어야 한다(第20條 1項). 提訴制限期間은 運送物의 全部 또는 一部の 引渡日 또는, 引渡해야 할 最終日에 開始되며(同 2項), 開始되는 날은 期間에 算入하지 않는다(同 3項).

이 期間은 被請求人의 請求人에 대한 書面에 의한 通告로 연장할 수 있다(同 4項). 또 求償請求 訴訟의 提訴期間은 비스비規則의 경우와 같으나, 다만 法廷地法의 許容期間은 90日 이상으로 되어 있다(同 5項).

3) 國際複合運送條約

(가) 提訴期間이 2年인 점 등은 함부르크 規則과 同一하다. 그러나 運送物이 引渡된 날 또는 引渡되었어야 할 이후 6個月내에, 請求의 性質과 主要事項을 기재한 書面에 의한 通知가 없을 때에는 이 期間의 滿了時에 訴訟은 失期하여 消滅한다(第25條 1項).

(나) 그 밖에 提訴制限期間의 計算, 書面通告에 의한 期間의 延長, 求償請求訴訟의 提訴期間 등은 함부르크規則의 경우와 같다(第25條 2項, 3項 및 4項).

IV. 맺 음

헤이그規則은, 海上運送契約에서 생기는 運送人의 責任과 관련하여 19世紀 後半期부터 世界的으로 펼쳐졌던 船主와 荷主의 다툼에서 비롯된 것이며¹⁰⁴⁾, 契約自由의 原則을 남용한 不當한 船荷證

104) Stephane Dor, op. cit., p.13.

券免責條項의 발호(跋扈)와 이를 規制하기 위한 運動, 美國에 있어서의 歷史的인 1893年의 하터法의 制定, 英國의 植民地 諸國에서 運送人의 免責約款禁止條項을 포함한 前記 하터法의 原則을 도입한 새로운 海上運送法의 成立, 1次大戰後 變化하는 國際情勢속에서 當時 世界 第1의 海運國이던 英國이 그의 植民地國家등 關係諸國과의 妥協을 필요로 했던 점 그리고 國際法協會(ILA)와 國際海法會(CMI) 등의 實務的인 努力등 여러가지 要因의 結合으로 그 結實을 보게 된 것이다.

헤이그規則에 있어서의 運送人의 責任에 관한 內容은, 먼저 過失責任으로서 運送物에 관한 注意義務와 堪航能力注意責任을 부과하고, 航海上의 過失, 火災 등 法定免責條項을 인정하며 運送物의 滅失 또는 훼손 등으로 인한 損害賠償責任의 限度를 包 또는 單位當 英貨 100파운드(£)로 制限한 것 등이었다.

이와 같은 헤이그規則의 原理는 運送人의 最少限의 義務와 最大限의 免責 그리고 責任의 限度(the carrier's minimum obligation, his maximum immunities and the limit of his liability)를 確立한 것이라고 要約할 수 있을 것이다.¹⁰⁵⁾

비스비規則은 헤이그規則의 骨格을 그대로 維持하면서, 運送人의 責任과 관련된 범위에서는 헤이그規則 第5條를 改正하여 責任限度의 單位를 종전의 英貨파운드(pound sterling)에서 포앙카레 프랑(Poincaré franc)으로 바꾸고, 運送物에 관한 損害額 算出의 基礎를 종전의 包 또는 單位(package or unit) 이외에 重量(weight)을 추가하여 이른바 併用主義를 채택하였으며, 콘테이너輸送의 普及에 따라 콘테이너條項(container clause)을 두고 運送人의 責任制限權喪失條項을 新設하였으며 規則上의 抗辯 및 責任制限을 不法行爲를 理由로 한 訴訟의 경우에도 援用할 수 있도록 하는 등의 變化를 가져왔다.

그러나 헤이그規則上의 運送人의 責任法은 함부르크規則에 의하여 根本的인 修正을 받게 되었다. 함부르크規則과 複合運送條約은 모두 開發途上國의 發言權이 큰 UNCTAD에 의하여 準備되었고 77그룹으로 代表되는 開發途上國의 強力한 영향아래 채택되었다.

開發途上國은 헤이그·비스비規則上의 航海過失등 免責條項이나 낮은 運送人의 責任限度 등이 主로 荷主國인 그들에게 不理하다는 理由로 이의 是正을 主張하였다. 이 글에서 다룬 運送人의 責任內容중 함부르크規則에서 헤이그·비스비規則上의 規定을 변경한 것은, 責任期間의 延長, 航海過失등의 免責事由와 免責리스트의 폐지, 引渡遲延損害에 대한 責任條項의 新設, 責任限度額의 計算單位를 S. D. R. 로 바꾸고 金額을 비스비規則에 비하여 약 25% 引上한 것 등이다.

한편 複合運送條約에서는 複合運送人의 責任法則을 정함에 있어서 함부르크規則을 모델로 하였기 때문에¹⁰⁶⁾ 責任金額을 함부르크規則보다 약 10% 引上하고, 運送人의 責任制限權喪失事由에 그의 履行補助者의 一定한 行爲를 追加한 것 및 그 밖에 複合運送에 特殊한 약간의 規定 이외에는 함부르크規則의 內容과 다를 바 없다.

끝으로 이들 條約에 대한 우리나라의 처지를 보면, 우리나라의 現行商法典 第5編의 海商法에

105) Ibid., p. 21.

106) 함부르크規則이 複合運送條約의 준비에 미친 영향에 대하여는 Erling Selvig, The influence of the Hamburg Rules on the work for a Convention on International Multimodal Transport, Speaker's paper on B/L Convention Conference, New York, 29~30 Nov., 1978을 참조할 것.

어서는 過失責任主義原則에 따른 運送人の 運送物에 관한 注意義務 및 堪航能力注意義務에 관하여 1924년의 헤이그規則과 같은 내용을 두고 있으며(商法 787條, 788條 1項), 航海上的 過失에 대한 免責 등 免責事由에 관하여도 枝葉적인 것을 除外하고는 거의 條約의 內容에 따르고 있다(商法 第788條 2項, 789條 2項). 다만 運送人の 責任期間에 관하여 商法은 이를 運送物의 船積前의 受領 및 揚陸後의 引渡에까지 미치도록 規定함으로써(商法 第788條 1項, 790條) 條約의 경우보다 延長되어 있다.¹⁰⁷⁾

그러나 商法이 海上運送人の 損害賠償責任을 一定한 金額으로 制限하는 責任限度(limit of liability)에 관한 規定을 두고 있지 않으며, 또 비스비規則에서와 같은 運送契約上의 責任 이외에 不法行爲를 理由로 한 損害賠償請求의 경우(이른바 請求權競合의 경우)에도 運送人이 그의 抗辯 및 責任制限을 援用할 수 있도록 하는 規定을 두고 있지 않음으로써 運送人の 보호에 미흡하다는 지적을 받을 수 있을 것이다.

함부르크規則과 國際複合運送條約은 아직 發效치 않고 있지만, 우리나라의 처지로서는 이들 條約 內容의 受容여부, 受容한다면 그 時期와 範圍, 受容方法 등도 깊은 檢討가 있어야 할 것으로 생각된다. 이들 條約은 모두 荷主國의 影響을 받아 運送人の 責任이 대폭 強化되었는데 우리나라는 荷主의 保護 뿐만 아니라, 海運力增強의 國家施策에 따라서 海上運送人の 保護와 그들의 國際競争力 向上에도 적절한 配慮가 있어야 할 것이기 때문이다.¹⁰⁸⁾

參 考 文 獻

〔著 書〕

1. 徐燉珏, 第二全訂商法講義(下卷), (서울: 法文社, 1980).
2. 孫珠瓚, 三訂商法(下), (서울: 博英社, 1979).
3. 鄭熙喆, 商法學原論(下), (서울: 博英社, 1981).
4. 裴炳泰, 註釋海商法, (서울: 韓國司法行政學會, 1977).
5. 李均成, 國際海上運送法研究, (서울: 韓國海事問題研究所, 1976).
6. 田中誠二, 海商法詳論, (東京: 勁草書房, 1970).
7. 戶田修三, 海商法, (東京: 文眞堂, 1982).
8. 小町谷操三, 統一船荷證券法論, (東京: 勁草書房, 1958).
9. 田中誠二·吉田 昂, コンメンタル國際海上物品運送法, (東京: 勁草書房, 1964).
10. 山戶嘉一, 國際海上物品運送法, (東京: 海文堂, 1958).
11. 谷川 久·高田四郎·櫻井玲二, 改訂 コンテナB/L, (東京: 勁草書房, 1974).
12. 落合誠一, 運送責任의 基礎理論, (東京: 弘文堂, 1979).
13. Carver's Carriage by Sea, Vol. 1~2, 12th ed. (British Shipping Laws, Vol. 2~3), London, Stevens and Sons, 1971.
14. Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 18th ed. (by Mocatta, Mustill & Boyd), 1974.

107) 헤이그規則과 우리 商法과의 관계에 대하여는; 李均成, 前掲書, 1~45面 참조.
또 韓國海法會 등의 海商法改正意見에 대하여는 다음을 참조할 것.
韓國海法會誌, 韓國海法會編, 第3卷第1號(1981), 156面 이하.

108) 國際複合運送條約의 發效와 그 예상되는 影響 등에 관하여는, 拙稿, 前掲論文, 38~39面 참조.

15. Pane & Ivamy's Carriage of Goods by Sea, 11th ed., London, Butterworths, 1979.
16. Gilmore and Black Jr., The Law of Admiralty, New York, The Foundation Press, 1975.
17. Stephane Dor, Bills of Lading Clauses & the International Convention of Brussels 1924 (Hague Rules), 2nd ed., Witherby & Co., Ltd., 1968.
18. Samir Mankabady, The Hamburg Rules on the Carriage of goods by Sea, A.W. Sijthoff, 1978.

〔論文 기타〕

1. 石井照久, 「船荷證券條約の改正」, 日本海法會 海法會誌, 復刊 第11號, 東京, 勁草書房, 1965.
2. 谷川 久, 海上運送の責任の強化, JURIST, No.571. 573~577. 579. 587.
3. Anthony Diamond, 「The Hague-Visby Rules」, The Hague-Visby Rules and The Carriage of Goods by Sea Act, 1971, A one-day seminar organized by Lloyd's of London Press Ltd., Dec. 8, 1977.
4. Anthony Diamond, 「A Legal Analysis of The Hamburg Rules」, The Hamburg Rules, A one-day Seminar organized by Lloyd's of London Press Ltd., Sep. 28, 1978.
5. Joseph C. Sweeney, 「Review of the Hamburg Conference」, The Speaker's Papers for the B/L Conventions Conference, NewYork, Nov. 29/30, 1978.
6. Robert Cleton, 「The Special Features arising from the Hamburg Diplomatic Conference」, The Hamburg Rules, A one-day Seminar organized by Lloyd's of London Press Ltd., 1978.
7. William J. Driscoll, The Convention on International Multimodal Transport; A Status Report, J. Mar. L. & Comm. Vol.9(1977~1978).
8. Gerald F. FitzGerald, The Proposed Convention on International Multimodal Transport of Goods; A Progress Report, The Canadian Yearbook of International Law, 1979.
9. Joseph C. Sweeney. The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea(Part I ~ V), J. Mar. L. & Comm. Vol.7 No.1~ Vol. 8 No.2.
10. Papers of one day Seminar on UN Multimodal Transport Convention held by Southampton University's Faculty of Law on Sep. 12th, 1980.
11. TD/MT/CONF/16/Add. 1.
12. UN Document A/CONF. 89/13.

SUMMARY

A Comparative Study on Some International
Conventions on Carriage of Goods

Im, Dong-Cheol

Carriage by sea is still the most important means to international transport of goods and it has been mainly governed today by the Brussels Convention of 1924 on Bills of



15. Pane & Ivamy's Carriage of Goods by Sea, 11th ed., London, Butterworths, 1979.
16. Gilmore and Black Jr., The Law of Admiralty, New York, The Foundation Press, 1975.
17. Stephane Dor, Bills of Lading Clauses & the International Convention of Brussels 1924 (Hague Rules), 2nd ed., Witherby & Co., Ltd., 1968.
18. Samir Mankabady, The Hamburg Rules on the Carriage of goods by Sea, A.W. Sijthoff, 1978.

〔論文 기타〕

1. 石井照久, 「船荷證券條約の改正」, 日本海法會 海法會誌, 復刊 第11號, 東京, 勁草書房, 1965.
2. 谷川 久, 海上運送の責任の強化, JURIST, No.571. 573~577. 579. 587.
3. Anthony Diamond, 「The Hague-Visby Rules」, The Hague-Visby Rules and The Carriage of Goods by Sea Act, 1971, A one-day seminar organized by Lloyd's of London Press Ltd., Dec. 8, 1977.
4. Anthony Diamond, 「A Legal Analysis of The Hamburg Rules」, The Hamburg Rules, A one-day Seminar organized by Lloyd's of London Press Ltd., Sep. 28, 1978.
5. Joseph C. Sweeney, 「Review of the Hamburg Conference」, The Speaker's Papers for the B/L Conventions Conference, New York, Nov. 29/30, 1978.
6. Robert Cleton, 「The Special Features arising from the Hamburg Diplomatic Conference」, The Hamburg Rules, A one-day Seminar organized by Lloyd's of London Press Ltd., 1978.
7. William J. Driscoll, The Convention on International Multimodal Transport; A Status Report, J. Mar. L. & Comm. Vol.9(1977~1978).
8. Gerald F. FitzGerald, The Proposed Convention on International Multimodal Transport of Goods; A Progress Report, The Canadian Yearbook of International Law, 1979.
9. Joseph C. Sweeney. The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea(Part I ~ V), J. Mar. L. & Comm. Vol.7 No.1~ Vol. 8 No.2.
10. Papers of one day Seminar on UN Multimodal Transport Convention held by Southampton University's Faculty of Law on Sep. 12th, 1980.
11. TD/MT/CONF/16/Add. 1.
12. UN Document A/CONF. 89/13.

SUMMARY

A Comparative Study on Some International Conventions on Carriage of Goods

Im, Dong-Cheol

Carriage by sea is still the most important means to international transport of goods and it has been mainly governed today by the Brussels Convention of 1924 on Bills of Lading (the "Hague Rules") together with its 1968 Protocol (the "Visby Rules").

But the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (the "Hamburg Rules") which was adopted at a UN conference in March, 1978, in Hamburg will in due course replace the present Convention (the "Hague-Visby Rules") and in addition to these we have another international convention on carriage of goods, the UN Convention on International Multimodal Transport of Goods adopted at Geneva in May, 1980, not yet coming into force.

In this paper the writer tried to conduct a comparative study on those conventions from two viewpoints, historical background and liability of carrier (including multimodal transport operator).

The Hague Rules originated from a conflict opposing shipowner and shipper all over the world ever since the second half of the 19th century, concerning the responsibility resulting from the contract of carriage and were eventually an outcome of their compromise, the essence of which was the legislated warranty of seaworthiness of the shipowner in exchange for the preservation of the traditional common law defenses and the addition of the policy based defense of negligent navigation or management of the vessel as well as the monetary limitation of carrier's liability.

The Visby Rules, preserving the fundamental legal regime of the Hague Rules, amended only some aspects of them. One can list the main amendments introduced by Visby Rules concerning the liability of shipowner as follows:

- (1) New monetary limits (Poincaré francs).
- (2) Two alternative limits; the first being based on package or unit, the second being based on weight.
- (3) Container clause.
- (4) Certain kinds of intentional or reckless conduct are to deprive the carrier of the benefits of limitation of liability.
- (5) Claims in tort.

Both of the Conventions, the Hamburg Rules and Multimodal Transport Convention were prepared at the request of developing countries, acting within UNCTAD.

Their requests for a revision of the Hague-Visby Rules and adoption of new Multimodal Transport Convention were similar based on shipping policy considerations, particularly the need for adequate protection of shippers, because they believed that the allocation of risks as well as limitation of liability in the Hague Rules regime was slanted too much in favour of carriers.

The new Conventions were concluded after a large number of controversial issues were dealt and compromised during the meetings for preparation and UN conferences for adoption between developing countries and developed countries.

The main topics being dealt in this paper concerning the liability of carrier in the Hamburg Rules can be summarized as follows:

- (1) Extension of Period of Liability.
- (2) Basis of Liability; Traditional catalogue of exceptions were deleted.
- (3) Limitation of Liability; New monetary limit(S. D. R.) was introduced and limit of liability was raised.
- (4) Loss of Right to limit Responsibility.
- (5) Notice of Loss, Damage or Delay and Limitation of Actions.

Finally it should be noted that as the Hamburg Rules affected in many ways the preparatory work on the Multimodal Convention, the basic rules on liability of multimodal transport operator is similar to those of carrier in the Hamburg Rules with a few exceptions unique to the multimodal transport.



