유우엔國際物件複合運送條約에 關한 硏究

林　　東　　喆

A Study on The United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods

Im, Dong-Cheol

〈目　　次〉

第一章　緖　　論
第二章　條約의 成立經緯
第三章　條約의 內容分析
第四章　條約의 몇가지 問題點
第五章　結　　論

Abstract

The United Nations Conference held at Geneva in May 1980 adopted by consensus the United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods.

International multimodal transport means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country.

The growth of containerization and new transport technologies has encouraged widespread use of the international multimodal transport of goods since the middle of 60th. As the existing legal infrastructure is not fully adapted to the requirements of international multimodal transport of goods, international commercial world needs to provide some new legal regime to meet this new transport system.

Therefore, it is not unreasonable for us to expect that the Convention would be given a warm welcome by all interests concerned in the commercial world, but unfortunately the Convention is still in the centre of controversy.

Many delegates from western industrial countries for the UN Conference expressed their dissatisfaction with regard to some fundamental points of this Convention and the opinions of some distinguished lawyers or the businessmen representing many interest groups on this Convention are very critical.

The reason is that the Convention is actually a product of political compromise between developed western countries and developing countries, so-called the Group of 77.

In this paper, the writer made an attempt to analyse the Convention and clarify the major

controversial legal topics which would deeply affect the future of the Convention.

In the first chapter, a simplified background of this Convention and the aim as well as the methodology and the scope of this study were introduced.

In the second chapter the new transport technologies which facilitated the multimodal transport and a short history of the development of the draft multimodal transport covention were described.

And the writer analysed the text of the Convention in the third chapter and discussed the controversial problems in the Convention, such as uncertainty of some wordings, mandatory application of the Convention, public law provisions, liability system of multimodal transport operator, limit of multimodal transport operator's liability in the fourth chapter.

In fifth chapter, in conclusion, the writer summarized the prospects of the Convention and finally expressed writer's own views.

第一章 緒 論

1. 條約의 背景과 硏究의 目的

거의 50餘年동안 國際運送法分野에 있어서 宿願의 하나였던 國際物件複合運送條約(UN Convention on International Multimodal Transport of Goods)이 지난 1980年 5月에 제네바에서 개최된 UN 全權會議에서 採擇되었다.[1]

近者에 컨테이너(container) 運送의 刮目할만한 伸長으로 인하여, 國際複合運送의 重要性이 漸增하고 있음에도 불구하고 그동안 이에 관한 國際的 統一法規가 없었던 形便이므로, 이 條約의 採擇은 매우 뜻깊은 일이라 아니할 수 없다.

6年餘동안 UN 貿易開發會議(UNCTAD; United Nations Conference on Trade and Development)에서 이 條約의 準備, 採擇 등의 過程에 깊히 관여했던, 노르웨이의 Erling Selvig 教授 自身이 말한 바와 같이, 이 條約이 發效한다고 하여 금방 國際貿易에 直接的인 큰 惠澤이 있을 것으로 速斷하기는 어려울지 모른다.[2] 지금까지 이러한 國際條約은 없었지만 이른바 複合運送은 지난 10餘年間 크게 成長하였다.[3]

---

1) TD/MT/CONF/16/Add. 1. 22 August 1980, Report of the United Nations Conference on a Convention on International Mutimodal Transport on its Resumed Session(以下 文書記號만 表示하기로 함), p. 2.
條約原文은 TD/MT/CONF/16. 參照. 前文과 8章 40個條 및 附屬書로 構成됨.
우리말로 번역된 條約文(私譯)은, 韓國船主協會發刊 船主協會報 第483號 및 第484號 參照. 最終採擇會議에서 86個國의 代表가 參席하고 그중 71個國이 署名함.
條約은 아직 發效하지 않았으며 發效要件에 관하여는 註(114)를 參照할 것

2) Erling Selvig, The background to the Convention, Papers of one day Seminar on UN Multimodal Transport Convention held by Southampton University's Faculty of Law on September 12th 1980, P. A 20.

3) 世界 컨테이너 船腹은 1970年의 166隻(126,267TEU)에서 1980年에는 1,459隻(1,158,629TEU)로 增加했으며(Containerisation International, March 1981, P. 39), 世界港灣에서의 컨테이너 取扱量(Container throughput)은 1970年의 7,071,000 TEU에서 1979年에는 31,468,000 TEU로 增加함(Containerisation International, Feb. 1981, p. 55).
複合運送은 거의 컨테이너 運送을 意味하므로(註4) 위의 統計로 複合運送의 成長추세를 짐작할 수 있다.

그러나 國際運送去來의 원활한 發展을 기하기 위하여 可能한 限 관련되는 法規의 國際的 統一化가 必要한 것은 당연한 일이다. 海上物件運送分野에서의 1924年의 船荷證券條約(이른바 헤이그 規則, Hague Rules)을 비롯하여 航空, 道路, 鐵道 등의 각 運送分野에서 國際條約이 마련된 것도 이 때문이라고 할 수 있다.

더욱이 國際複合運送(international multimodal tranport)[4]은 旣存의 單一運送手段에 의한 運送(unimodal transport)과 달라서, 적어도 둘 以上의 서로 다른 運送手段(different mode of transport)의 使用과 둘 以上의 나라 사이에서 이루어지는 運送이기 때문에, 어느 單一運送手段에 의한 運送分野에서 보다도 關係法規의 調和와 統一이 요청된다고 볼 수 있다.

따라서 國際物件複合運送條約의 採擇은 모든 關係當事者의 환영을 받아 마땅할 것으로 생각되지만 實際의 事情은 그러하지 못하다. 그동안 國際複合運送의 수행에 必要한 手段, 施設 및 技術을 갖추고 事實上 國際複合運送을 主導해온 많은 西方先進國들이 이 條約의 重要基本原則 또는 條約內容에 대하여 不滿을 表示하고 있으며[5], 私的인 領域에 있어서도 一部 法律家나, 海運界, 保險業界, 海上運送周旋業界 또는 利用者인 荷主團體 등 여러 分野에 속하는 代表的 人士들의 條約에 대한 見解도 퍽 批判的이다. 즉 심한 경우에는 採擇된 條約의 發效施行에 否定的인 意見을 보이고, 혹은 憂慮와 不滿을 나타내거나 적어도 이른바 *ICC*(International Chamber of Commerce) 規則[6] 기타 私的 標準證券書式을 바탕으로 하는 現行의 複合運送制度가 變更되는 것을 유감스럽게 여기고 있다.[7]

採擇된 條約에 대하여 이처럼 一部의 反應이 批判的인 것은, 한마디로 말해서 이 條約이 오늘날 開發途上國과 先進國 사이의 政治, 經濟的인 複雜한 關係, 이른바 南北問題의 한 斷面으로 다루어

4) 條約 第1條 1號, 條約에서는 "multimodal transport"라는 用語를 쓰고 이와 관련되는 用語의 定義를 第1條 1號 내지 4號에서 明白히 하고 있다. 그러나 그동안 學問的으로는 "둘 以上의 運送手段에 의한 物件運送"의 意味로 위의 表現 이외에 "combined transport" 또는 "intermodal transport"라는 表現도 써 왔다. William J. Driscoll, The Convention on International Multimodal Transport: A Status Report, J. Mar. L. & Com. Vol. 9(1977-1978), p. 441, Note 1.

D. J. Hill, The Infrastructure of Combined Transport, European Transport Law, 10(1975), p. 600.

5) TD/MT/CONF/16/Add. 1, pp. 6—10. 특히 英國, 日本, 프랑스, 和蘭, 희랍, 스페인 등의 代表가 條約의 內容중 不滿스러운 점들을 지적하여 發言함. Argentina가 西方先進國들이 支持하는 이른바 區間別責任制度(network system)를 옹호하고 있어 注目된다.

6) 國際商業會議所(International Chamber of Commerce)에서 1973年에 처음 制定하고 1975年에 一部 改正된 複合運送證券에 관한 統一規則(Uniform Rules for a Combined Transport Document)의 略稱.

7) Papers of a one day Seminar on Un Multimodal Transport Convention held by Southamton University's Faculty of Law on September 12th 1980. (以下 "Popers of Seminar"라고 略稱함). 主要 發表者들의 結論만 보면, 條約의 準備과정에 積極參與했고 採擇에 공헌을 한 Erling Selvig 教授는 條約이 UNCTAD의 큰 業績임을 강조하면서, 예상대로 始終 條約에 대하여 肯定的인 풀이를 하였다. 가장 注目을 끈 것은 條約의 法的 側面에 대하여 發表한 Anthony Diamond인데 그는 여러 角度에서 條約의 問題點을 分析한 끝에, Erling Selvig 教授의 業績을 찬양하지만 條約에 내포된 法的인 難點에 비추어 만약 自己에게 投票權이 있었으면 否票를 던졌을 것이라고 態度를 분명히 했다. 또 Institute of London Underwriters의 代表로 나온 사람은 採擇된 條約이 施行되지 않는 것이 開發途上國에게도 有利할 것이라고 주장하였으며. M. G. Graham(Adviser on behalf of the General Council of British Shipping to the UK Delegation at the Geneva meetings on the Convention. Economic Adviser Board of OCL)은 條約의 經濟的·商業的인 影響에 관하여 發表하면서, 運送人의 責任過重 등 여러가지 面을 檢討한 끝에, Seminar의 토론내용으로 보아 條約이 發效되어도 區間別 運送(segmented transport)이 活用되고 條約上의 複合運送이 기피될 可能性이 있다고 言及하고 있다. 끝으로 荷主側에서 나온 發表者는 條約의 一部 內容에 肯定的인 見解를 表明하면서도, 一部 內容의 不明確性에서 오는 의구심을 감추지 못하고, 政治的 協商으로 ICC 規則이 없어지게 된다고 유감스러워 한다.

진 政治的 産物이라는데 있다고 생각된다.

이 問題는 根本的으로 兩側의 哲學의 差異에 起因하는 것이라고 說明되고 있다.[8] 즉 先進國側은 運送問題는 다만 運送人과 送荷人 사이의 關係로서, 순수한 商業的 考慮의 對象이라고 보는 반면에, 開發途上國側은 運送人과 送荷人 사이의 關係가 運送人에게 지나치게 有利하게 기울어져 있으므로 政府가 介入해서 그들 사이의 均衡을 잡고 影響받을지도 그 밖의 公益도 保護해야 한다는 것이다.[9]

그런데 이는 특히 國際複合運送이 거의 컨테이너 運送을 意味하고, 컨테이너 運送業은 高度로 資本集約的이어서, 資本, 技術, 勞動人口 등의 問題와 關聯하여 開發途上國으로서는 여러 面에서 큰 影響을 받게 될 것이므로 더욱 그러하였다.[10] 그러나 歷史的 不運으로 인하여 많은 開發途上國들이 先進國과는 다른 經濟發展段階에 있다는 엄연한 事實을 否認할 수 없으므로 그들의 見解를 나무랄 수 만은 없을 것이다.[11] 또 開發途上國과 先進國 사이의 이와 비슷한 關係는, 海上運送分野에서, 1974年의 定期船同盟의 行動規範에 관한 條約(UN Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences)과 이른바 1978年의 國際聯合海上物件運送條約(UN Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978, 이른바 함부르그 規則)의 成立過程에서 이미 경험한 바 있다.[12]

이 條約이 上述한 바와 같이 複雜한 背景을 가지고 있으며 이에 대한 一部의 反應이 錯雜한 바 있지마는 輸出立國을 指向하고 있으며 컨테이너에 의한 物動量이 激增하고 있는 우리나라의 現實로 보아 이 條約은 우리의 큰 關心을 끌기에 足하다.

그리하여 이 글은 國際物件複合運送條約의 內容을 分析하고, 이 條約의 準備와 採擇過程 및 採擇後에 論議된 主要한 몇가지 法的 問題點을 把握하여, 우리나라의 國際運送法 특히 複合運送法分野의 近代化와 複合運送産業의 合理化에 조금이나마 寄與하고자 하는데 그 뜻이 있다.

2. 硏究의 方法 및 範圍

複合運送은 運送技術의 發達과 더불어 비교적 近來에 脚光을 받기 시작한 運送方法이므로, 우리나라 商法典에는 이에 관한 規定이 없다. 다만 通運送(連絡運送)의 한 形態인 順次運送의 경우의 運送人의 損害賠償責任에 관하여 規定하고 있을 뿐이다(商法 第138條, 812條).

8) Moochool J. Shah, International Developments in Mutimodal Transport and Shipping, Containerisation and the Developing World. The full verbatim report of the international conference on the growth of Contrinerisation and its impact on the economies of developing countries held in London-October 6th and 7th 1980, organised by Containerisation International with the participation of UNCTAD p. 22.

9) Ibid.

10) Ibid, p. 21.

11) Erik Chrispeels, The United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods: A background note, European Transport Law Vol. XV No. 4, 1980, p. 360.

12) 이 두 條約과 複合運送條約은 모두 UNCTAD의 主管으로 이루어 졌고 開發途上國의 影響을 크게 받았다는 점에서 共通된다. 또 3條約은 密接한 關係가 있으며 특히 複合運送條約은 事實上 Hamburg 規則을 "모델"로 했다고 볼 수 있을 정도로 同規則의 影響을 많이 받았다.
Erling Selvig, op. cit., p. A13 및 同人의 The Influence of the Hamburg Rules on the work for a Convention on International Multimodal Transport, Speakers' paper on B/L Conventions Conference, New York, 29—30 Nov. 1978, 參照.

따라서 이 條約의 硏究에 있어서 우리 商法과의 比較硏究는 極히 制限的일 수 밖에 없다.

이 條約은 國際複合運送에 있어서 하나의 自足的인 法規範의 性質을 가지고 있다. 그러나 이 條約의 採擇에 이르기 까지 約 15年 사이에 國際社會에서는 여러차례 複合運送條約 草案의 作成이 試圖되었고 또 이들의 試案을 基礎로 한 私的인 複合運送規則(例컨대 前述한 ICC 規則 등)이 現在 利用되고 있으며, 이 條約과 지극히 類似한 原則을 지닌 1978年의 함부르그 規則을 비롯하여 單一運送手段에 의한 運送條約들(unimodal conventions)이 成立하였거나 또는 施行중에 있으므로 이 條約의 硏究에 있어서는 때때로 이들의 內容과 對比하거나 이들의 內容에 論及할 必要가 있다고 본다.

그러나 筆者는 무엇보다도 이 條約에 대한 主要問題點의 把握을 위하여, 이 條約을 對象으로 한 學術會議의 資料, UNCTAD의 關係文書 등을 參考하는데 힘썼다.

本稿는 다음과 같이 構成되어 있다. 우선 다음의 第二章에서는 條約의 成立經緯로서, 運送技術의 革新으로 複合運送이 發生한 過程을 간단히 記述하고, 이러한 複合運送의 合理的인 規律을 위하여 過去에 여러차례 試圖되었던 複合運送條約草案 採擇의 움직임과 이들 案의 主要骨子에 言及한 다음, 이 條約의 採擇에 이른 過程을 간략하게 살펴 보기로 한다.

第三章은 條約의 內容分析으로서 條約文을 中心으로 條約의 內容全般을 살펴 보지만, 論難이 많은 部分(例컨대, 複合運送人의 責任 등)은 좀 자세히 다루고 반면에 裁判이나 仲裁 등의 司法節次에 관한 部分과 기타 附隨的인 內容은 이를 考察對象에서 除外하기로 한다.

第四章에서는 條約의 몇가지 問題點을 項目別로 檢討한 뒤에, 마지막으로 第五章에서는 本論에서의 考察內容을 바탕으로, 筆者의 見解를 밝혀 結論을 맺고자 한다.

第二章 條約의 成立經緯

第一節 運送技術의 革新과 複合運送의 發展

國際間의 大量物件運送去來는 事實上 海上運送을 떼 놓고 생각하기 어려운 實情이며, 이와 같은 海上運送은 船舶에 의한 港口에서 港口까지(port to port)의 物件運送을 말한다. 그리고 海上運送에 관한 大部分의 法則과 慣行은 帆船時代에 비롯된 것 들이다.[13]

그러나 過去 20餘年 동안 國際運送에 있어서는 技術的인 面에서나 制度的인 面에서 根本的인 變化들이 일어났는데, 이는 특히 컨테이너 船舶(container vessels)[14], 롤온·롤오프 船舶(roll-on/roll-off vessels)[15], 艀船積載船舶(LASH; lighter aboard ship)[16] 등을 就航토록 하는 한편, 새로운 荷物

13) Jan Ramberg, The implication of new transport technologies, European Transport Law Vol. XV No. 2, 1980, p. 119.

14) 컨테이너船은 컨테이너(container)라고 불리는 容器에 貨物을 넣어 이를 輸送하는 船舶이다. 이러한 方法에 의할 경우, 荷役時間의 短縮, 包裝經費의 節減, 貨物의 破損率을 줄일 수 있고 荷役의 單純化를 도모하여 相異한 運送手段 사이의 結合輸送을 용이하게 한다.

15) 本船의 船首尾나 船側의 開口를 통하여 트랙터나 포크리프트(forklift)로 컨테이너 등의 積荷 또는 揚荷를 위한 荷役을 할 수 있도록 設計된 船舶, 또는 貨物을 積載한 트럭이나 트레일러(trailer)가 岸壁과 船側 사이를 연결한 램프(ramp)를 건너 船內에 직접 들어갈 수 있고, 이 짐실은 트럭이나 트레일러를 그대로 輸送하도록 設計된 船舶을 말한다.

16) 貨物이 積載된 艀船을 積載하여 運送할 수 있도록 設計된 船舶.

混載 및 荷役技術(cargo cosolidation and handling technique)을 導入한 定期船海運 分野에서 현저하였다.[17]

즉 貨物은 컨테이너, 貨物自動車, 艀船 등에 包裝되거나 積載된채로, 運送途中의 中間地點에서 分類나 確認(verification)을 위하여 揚貨하거나 包裝을 푸는 일 없이, 한 運送手段에서 다른 運送手段을 통하여 國際的으로 移動하게 되었다. 이는 결국 貨物을 한 나라의 生産地인 內陸의 어느 地點에서, 加工 또는 消費를 위한 다른 나라 內陸의 어느 地點까지(이른바, 門앞에서 門앞까지"door to door"), 종래의 區間別 運送方式(segmented transport system) 보다 安全하고 신속하게 運送할 수 있게 되었음을 意味한다.

또 이러한 變化는 자연히 서로 다른 運送手段의 結合(an integration of the different modes of transport)을 促進하게 되었으므로 複合運送이 發展하는 契機가 되었으며, 나아가 運送人과 荷主의 機能·費用·危險 등이 分岐되는 限界點(critical point)도 종래의 海上運送에 있어서와 같이 船側(ship's rail)이 아니라, 이러한 複合運送을 責任지는 者가 運送物을 그의 管理下에 引受하는 地點으로 移動하게 되었는데[18] 이처럼 運送의 全段階에 걸쳐서 運送契約 履行의 責任을 지고 本人으로서(as a principal) 行爲를 하는 사람을 複合運送人(multimodal transport operator, combined transport operator)이라 부른다.

第二節 條約의 採擇에 이른 過程

1. 總 說

이와 같은 複合運送의 發展과 複合運送人의 登場으로 國際運送分野는 새로운 國際的 法規範을 必要로 하게 되었다. 즉 海上運送, 陸上運送, 航空運送 등 單一手段運送에 관한 종래의 運送條約(unimodal conventions)은 複合運送에 그대로 適用될 수 없었기 때문이다. 즉 海上運送證券인 在來의 船荷證券은 內陸運送段階에서는 그 機能을 할 수 없으므로, 複合運送의 全運送段階를 包括하고 證據證券, 資格證券, 流通證券으로서 國際物件去來를 圓活하게 뒷받침 할 수 있는 새로운 運送證券의 創出을 必要로 하였다.

또 前述한 바와 같이 複合運送에 있어서는 貨物을 다른 運送手段에 換積하는 경우에 일일히 內容을 確認하는 것이 아니어서 運送物의 滅失, 毁損 등의 損害가 어느 運送區間에서 發生했는지 알기 어려우므로, 複合運送人의 責任條件, 責任限度, 適用法規 등을 明白히 할 必要가 있었다.[19]

이와 같은 새로운 國際運送에 관한 法規範은 國際條約으로 成立하는 것이 가장 바람직 하지마는, 그러한 條約이 成立發效하기 前까지는 해당되는 商慣習이 있으면 그에 따르거나 또는 私的自治의

17) Erik Chrispeels, op. cit., p. 357.
定期船海運에 관한 技術革命(technical revolution)에 관하여는, Stephen C. Neff, The UN Code of Conduct for Liner Conferences, Journal of World Trade Law 14(1980), pp. 416—422 參照.

18) Jan Ramberg, op. cit., pp. 119—120.

19) Hague 規則이 컨테이너 運送 등 複合運送에 適合하지 못하다는 法的 分析과 여러가지 問題點에 관하여는 S. Mankabady, Some legal aspects of the carriage of goods by container, International and Comparative Law Quarterly, Vol. 23, pp. 317—338 參照.

方法에 의하여 當事者 사이의 契約에 새로운 條項을 包含시키는 등의 方法으로 대처해야 할 것이다.

그리하여 다음 節에서 보는 바와 같이 國際複合運送條約의 採擇이, 先進國과 開發途上國 사이의 利害關係의 마찰 가운데서 지연되고 있는 동안 世界의 複合運送은 運送周旋人國際協會(FIATA : International Federation of Freight Forwarder's Associations), 발틱海運集會所(BIMCO: Baltic and International Maritime Conference), 國際商業會議所(ICC: International Chamber of Commerce)등의 有力한 私的 國際團體가 提示한 標準運送證券書式 또는 統一規則 등을 바탕으로 하여 이루어져 왔다.[20]

2. 條約採擇에 이르기 까지의 經過

(1) 序 說

國際複合運送에 관한 法規를 마련하고자 하는 作業은 1930年代에 시작되었으며, 私法統一을 위한 國際協會(UNIDROIT; International Institute for the Unification of Private Law), 前述한 國際商業會議所(ICC) 및 國際海法會(CMI; International Maritime Committee) 등에 의하여 계속되었다.[21]

또 1948年에 ICC에 의하여, 그리고 1956年에는 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 마련하고자하는 움직임이 있었지만[22], 條約採擇의 보다 活發한 움직임은 1960年代에 들어와서 시작되었다.

그러면 다음에 UN에서 國際物件複合運送條約이 採擇되기 까지 있었던, 여러차례의 複合運送條約採擇을 위한 國際的인 움직임에 대하여 살펴보고자 한다.

(2) 私法의 統一을 위한 國際協會(International Institute for Unification of Private Law)의 條約案

1956年의 國際道路物件運送條約(CMR)의 締約國 사이에서 同條約의 成立時에, 複合運送에 관한 本格的인 條約을 檢討하기로 合意한 바 있는데, 이 合意에 의거하여 UN의 유럽經濟委員會(ECE; Economic Commission for Europe)가 私法의 統一을 위한 國際協會에 대하여 條約案의 作成을 의뢰하였다.

그리하여 同協會는 1961年 10月에 「國際物件複合運送契約에 관한 條約草案」을 作成하고, 이 條約

20) 初期의 複合運送에 있어서는 종래의 船荷證券과 같은 法的 效力이 있는, 특히 銀行金融 등과 關聯하여 流通性이 보장된 複合運送證券의 創案이 時急한 問題였다. 이러한 證券의 創案과 關聯되는 法的 問題에 관하여는 다음 論文參照. Clive M. Schmithoff, The Developmemt of the Combined Transport Document, IL DIRITTO MARITTIMO, 1972, pp. 312—331. 複合運送證券의 一般的인 問題를 詳細하게 다룬 論文은. Wayne D. Mapp. Documentary Problems of Intermodal Transport, Journal of World Trade Law, Vol. 12(1978), pp. 514—547 參照.

最近 使用되는 複合運送證券에 관하여 體系的으로 綜合整理한 것으로는, Kurt Grönfors, Container Bills of Lading and Multimodal Transport Documents, Ocean Transport Documentation and Its Simplification, 1980 UNCTAD, 1980, pp. 32—41을 參照할 것.

21) TD/MT/CONF/12/Add. 1, 15 Jan. 1980, Report of the United Nations Conference on a Convention on International Multimodal Transport(以下 文書記號만 表示하기로 함), p. 1.

22) S. Mankabady, op. cit., p. 328.

草案은 다시 同協會 專門委員會의 檢討와 修正을 받아 1965年 10月에 最終案의 成案을 보게 되었다. (이 條約案은 6個章 46條로 構成됨)

그러나 同協會는 그 무렵부터 國際複合運送이 컨테이너에 의하여 飛躍的으로 增大하고, 또한 컨테이너 複合運送에 있어서 차지하는 海上運送人의 큰 比重을 考慮하여 당시 國際海法會에서 進行되고 있던 國際複合運送條約案의 成果를 지켜보기로 하였었다.[23]

(3) 國際海法會(International Maritime Committee) 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 設置하고, 컨테이너 國際複合運送에 있어서 運送人의 責任에 관한 條約案의 作成에 着手하여, 數年 동안에 무려 9個에 이르는 草案을 마련하였다. 最終案으로서의 9次案은 1968年 7月에 公表되었는데, 複合運送人(combined transport operator)의 責任原則에 있어서 貨物의 滅失·毁損 등 損害發生區間이 立證되고, 또한 複合運送人의 責任의 性質·責任限度에 관하여 그 區間에 適用되는 强行法規가 있으며, 當事者의 어느 쪽이 이 强行法規를 援用할 경우에는 그 法規가 適用된다고 規定함으로써(第11條), 이른바 區間別 責任體系(network liability system)를 實現하고자 하였다.

그리고 이 第9次案이 다음에 살피는 國際海法會 東京總會에 있어서 討議의 基礎가 되었다.[24]

(4) 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 開催하고, 거기에서 國際物件複合運送에 관하여 「東京規則(Tokyo Rules)」이라고 불리는 條約草案을 採擇하였다.

이 條約案의 內容은 基本的 構成에 있어서 뿐만 아니라, 各種의 用語도 이 草案에서 確定된 것이 오늘날까지 영향을 미칠 程度로 그 후의 여러 條約案의 基本으로 活用되었다.[25]

東京規則의 骨子를 보면, 條約은 둘 以上의 運送形態(반드시 海上區間을 包含해야 함)에 의하여 遂行되는 國際物件運送에 관하여 發行되는 複合運送證券(Combined Transport Bill of Lading) 및 이에 의하여 證明되는 運送契約에 適用되고(第1條 1項 및 2項), 複合運送證券을 發行하는 사람을 複合運送人이라 規定하였다(第1條 4項(b)號). 또 複合運送人(Combined Transport Operator)은 複合運送證券의 發行에 의하여 物件의 受領地로 부터 指定된 引渡地까지의 全運送의 履行을 引受하고 또한 條約上의 責任(履行補助者의 責任包含)을 지도록 規定하여(第2條) 運送物의 受領時부터 引渡時까지 생긴 運送物의 滅失·毁損에 대하여 責任을 지되 一定한 免責事由를 두고 있다(第6條1項). 또 賠償額을 定型化하여 賠償限度額을 정하는 한편, 滅失 또는 毁損이 發生한 運送區間을 立證할 수 있는 경우에는, 그 運送區間에 관한 旣存의 責任原則을 尊重하여 이른바區間別責任體系(network liability system)에 따르고 있다(第8條).

(5) TCM條約案

前述한 바와 같이 私法統一을 위한 國際協會(UNIDROIT)는 1965年에 이미 國際物件複合運送條

23) 谷川久, 高田四郎, 櫻井玲二, 改訂コンテナB/L —國際コンテナ複合運送における運送人の責任—(東京, 勁草書房, 1974), 91—94面.
24) 谷川久, 高田四郎, 櫻井玲二, 前揭書, 95—97面.
25) 谷川久, 高田四郎, 櫻井玲二, 上揭書, 98—106面.

約草案을 마련한 바 있으나 위(2), 國際海法會가 1969年의 東京規則을 採擇할 때까지 最終 措置를 保留하였었다. 그런데 東京規則은 複合運送의 運送區間中 한 運送區間이 海上運送區間일 때에만 適用하도록 되었으므로 모든 複合運送에 適用되는 條約案의 마련을 위하여 兩條約案의 調整과 一元化가 要請되었다.

그리하여 1969年 6月에 로마에서 개최된 私法統一을 위한 國際協會와 國際海法會의 圓卓會議(Round Table Conference)에서 새로운 條約(이른바 Tokyo-Rome Rules)이 發表되었다. 그런데 이 새로운 條約案에 대한 各界의 反應이 좋지 않았으므로, 私法統一을 위한 國際協會는 1970年 1月에 다시 로마에서 圓卓會議를 開催하여 다시 調整을 한 結果, 로마草案(Rome Draft)으로 알려진 複合運送條約草案(TCM Draft Convention)을 確定하게 되었다.

이 Rome Draft에 대하여는 이의 審議에 參與하지 않았던 航空業界의 反對가 있었다. 이 Rome Draft를 審議한 政府間海事協議機構(IMCO; Inter-Governmental Maritime Consultative Organization)의 法制委員會(Legal Committee)는, 모든 關係當事者가 받아 들일 수 있도록 關聯國際機構의 合同作業部에 의하여 條約案이 再檢討되어야 한다는 結論에 이르렀다.

그리하여 UN의 유럽經濟委員會(ECE; Economic Commission for Europe)와 앞의 政府間海事協議機構(IMCO)의 合同委員會가 作業을 담당하여 1971年 11月에 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 Combin'e de Marchandises)을 確定하여 發表하게 되었다.[26] 그리고 이 條約案을 보통 佛文의 頭文字를 따서 TCM 條約案이라고 부른다.

TCM 條約案의 主要한 特色의 하나는 이 條約의 適用이 任意的인 점에 있다. 즉 이 條約案은, 그 適用의 要件으로서 一定한 客觀的 要件을 充足하는 複合運送일 것은 물론이고, 그 밖에 當事者가 複合運送證券에 所定의 머릿글(頭書, heading)로 이 條約의 適用이 있다는 뜻의 表示를 하도록 規定하고 있다(第1條 1項, 2項). 따라서 當事者가 複合運送을 引受하고 또한 複合運送證券을 發行하는 경우에도, 이 條約의 適用을 받을 것인가의 여부는 當事者의 意思에 달려 있다.

또 이 條約案의 中心的 槪念은 複合運送證券(Combined Transport Document)과 複合運送人(Combined Transport Operator)이다. 複合運送人은 荷主로부터 複合運送을 引受하고 複合運送證券을 發行하는 主體이다(第1條 4項).

이 條約案에 있어서 가장 論難이 많았던 爭點은 複合運送人의 責任內容이었다. 결국 原案에 代替案을 併記하여 二種類의 責任體系를 指示하는데 그쳤다. 즉 條約의 당초의 原案은 滅失, 毁損 또는 遲延이 어느 特定運送區間에서 發生한 경우에, 각 運送區間에 固有한 旣存의 여러 條約과 國內强行法規에 의하여 複合運送人의 責任을 정하게 함으로써 이른바 區間別責任體系(network liability system)를 취하였다(第12條).

---

26) Eugene Massey, Prospects for a New Intermodal Legal Regime: A Critical Look at the TCM, J. Mar. L. Com. Vol. 3(1972), pp. 727—728.
TCM 草案이 條約으로 成立은 못하였지만, 그 內容이 BIMCO, ICC 등의 私的인 標準證券書式에 많이 採擇되었으므로 그 努力이 헛된 것만은 아니었다. (Erling Selvig, op. cit., p. A9)

그러나 審議의 마지막 段階에서 提案되어 原案에 併記된 代替案에는 同一責任體系(uniform liabilty system)가 規定되어 있는데, 例컨대 第9條 A는 運送物의 損害發生區間이나 그 區間의 判明與否 등을 묻지 않고, 過失責任主義에 의한 同一한 責任原則을 規定하고 있다.

(6) TCM 條約案의 白紙化와 UNCTAD 主導下의 條約採擇

앞서의 TCM 條約案 作成을 위한 IMCO EEC 合同委員會에는 이른바 77個國 그룹[27]에 속하는 開發途上國들이 充分히 代表되지 못하였으므로 이들은 UN貿易開發會議(UNCTAD)에서의 行動으로 TCM 條約案이 1972年 11月에서 12月에 걸쳐 제네바에서 開催된, UN과 IMCO 共同主催의 國際컨테이너 輸送會議(United Nations/IMCO Conference on International Container Traffic)에서 採擇되는 것을 저지하였다.

그리고 컨테이너 輸送會議에서는 國際複合運送의 여러가지 經濟的·法的 側面에 대한 論議와, 이른바 컨테이너 革命(container revolution)이 開發途上國의 經濟에 미칠 影響에 대한 討議가 있었다(많은 發言者들은 TCM 條約案을 염두에 두고 있었다). 그리하여 결국 컨테이너 輸送會議는, 開發途上國의 特別한 必要와 要求에 關聯하여, 基本的인 經濟的 影響을 包含한, 國際複合運送의 몇가지 側面에 대하여 좀더 研究檢討할 것을 勸告하고 UNCTAD가 作業을 遂行하도록 추천하였다.

UN의 經濟社會理事會(ECOSOC; Economic and Social Council of the UN)는 위 UN/IMCO 會議의 勸告를 支持하고, 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 創設을 要請하였으며, UNCTAD가 이에 同意하여 1973年 5月에 68個國 政府가 參與하는 政府間準備 그룹을 發足시킴으로써 TCM 條約案은 白紙化되고 UNCTAD 主管下에 새로운 國際物件複合運送條約 採擇을 위한 準備作業이 시작되었다.[28]

政府間準備 그룹은 1973年 10月부터 1979年 3月까지 6次에 걸친 會期를 갖고 條約草案의 成案을 위한 作業을 하였는데 그중 前期의 4會期는 主로 複合運送이 開發途上國에 미치는 經濟的·社會的 影響의 檢討에 集中하였으며, 1979年 3月에 最終會議에서 條約草案을 成案하여 UNCTAD에 이첩하였다. 그러나 政府間準備 그룹 사이에서도 條約의 상당한 部分에 걸쳐 意見의 一致를 보지 못하여, 最終的인 調整은 採擇會議에 맡기기로 하고 條約案에 對立된 案들을 그대로 併記하는 方式을 취하였다.[29]

그리하여 條約의 採擇을 위한 UN의 全權會議(conference of plenipotentiaries)가 1979年 11月12日부터 3週間 제네바에서 開催되었으나 그룹사이의 意見對立으로 完結을 보지 못하고, 1980年 5月8日부터 24日까지 再開된 第2會期에서 다시 意見을 調整하여 드디어 條約의 採擇을 보게 되었다.[30]

27) 오늘날 이른바 77個國 그룹의 數는 119個國에 이른다. UNCTAD에는 3個의 主要그룹이 있는데, 위의 77個國 그룹 以外에 그룹 B와 그룹 D가 그것이다. 77個國 그룹은 아프리카, 아시아 및 南美의 開發途上國들이고, 그룹 B는 市場經濟體制를 가진 先進産業國들이며, 그룹 D는 東歐의 社會主義國家들로 構成되어 있다(Gerald F. FitzGerald, The Proposed Convention on International Multimodal Transport of Goods: A Progress Report, The Canadian Yearbook of International Law, 1979, p. 248.).

28) William J. Driscoll, p. cit., pp. 442—443.

29) 條約의 準備作業에 관하여는, Gerald F. FitzGerald, op. cit., pp. 247—279 및 William J. Driscoll, op. cit., pp. 441—460 參照.

30) 採擇會議에 관한 簡略한 國內資料로는, 尹致鉉, 유우엔國際複合運送條約 採擇會議出席報告, 海洋韓國(서울, 財團法人海事問題研究所, 1980. 12月號), 64—68面 參照.

第三章 條約의 內容分析

第一節 序 說

採擇된 UN國際物件複合運送條約은 前文과 第1章 總則(general provisions), 第2章 證書(documentation), 第3章 複合運送人의 責任(liability of the multimodal transport operator), 第4章 送荷人의 責任(liability of the consignor), 第5章 請求 및 訴訟(claims and actions), 第6章 補則(supplementary provisions), 第7章 通關(customs matters), 第8章 最終 條項(final clauses) 등 8個章 40個條와 通關規定을 다루고 있는 附屬書(Annex: provisions on customs matters relating to international multimodal transport of goods)로 構成되어 있다.

以下 條約의 內容을 檢討함에 있어서는 條文의 內容에 充實하되, 規定의 法的 性質에 따라서 筆者 나름대로 小項目으로 分類하여 考察하고자 한다.

第二節 總 則(general provisions)

여기에서는 用語의 定義(第1條), 條約의 適用範圍(第2條), 强制適用(第3條) 및 複合運送의 規制와 監督(第4條)에 관하여 規定하고 있다.

1. 國際複合運送(international multimodal transport)

單一의 運送契約下에 複數의 運送人이 관여하는 경우를 通運送 또는 連絡運送(through transport, transport combinè)이라 하는 바, 複合運送도 결국 이러한 通運送의 一種에 속한다. 다만 通運送에 使用되는 運送手段의 種類를 基準으로 구별하여, 各 運送區間마다 同種類의 運送手段에 의하는 경우를 單純通運送이라 하는데 대하여, 異種類의 運送手段(例컨대 船舶, 汽車, 航空機 등)에 의하는 경우를 複合運送이라 한다.[31]

條約도 이러한 複合運送槪念의 認識下에서, 「國際複合運送」이라 함은 複合運送人(multimodal transport operator)에 의하여 物件이 引受된 한 國家안에 있는 場所로부터 다른 國家안에 위치한 引渡가 예정된 場所까지, 複合運送契約(multimodal transport contract)에 의거하여, 적어도 두개의 다른 運送手段에 의한(by at least two different modes of transport) 物件運送을 말한다고 規定하고 있다(第1條 1項前段).

따라서 條約上의 國際複合運送은 이른바 東京規則(Tokyo Rules)에서와 같이, 둘 以上의 運送手段 가운데 반드시 하나의 海上運送이나 內水運送이 包含되어야 하는 것은 아니다.[32] 또 둘 以上의 運送手段에 의한 運送의 경우라도, 그중의 하나가 單一手段運送契約(a unimodal transport contract)의 履行에 있어서 그러한 契約에 규정된 바에 따라 행하여 지는 物件의 픽업作業과 引渡作業(oper-

31) 徐燉珏, 第二全訂商法講義(下卷), (서울, 法文社, 1980), 103—104面, 鄭熙喆, 商法學原論下, (서울, 博英社, 1981), 190面. 谷川久, 高田四郎, 櫻井玲二, 前揭書 5面.

32) 東京規則 第1條 2項 參照.

tions of pick-up and delivery of goods) 일 때에는 이를 國際複合運送으로 보지 아니 한다(第1條 1項後段).

例컨대 海上運送을 위하여 海上運送契約에 의거하여 送荷人들의 貨物을 港灣附近의 倉庫에서 船側까지 추럭으로 실어오는 行爲는, 海上運送에 附隨되는 行爲로 보고 이를 海上運送과 陸上運送의 結合에 의한 複合運送으로 보지 아니한다는 것이다. 이는 附隨되는 附屬的인 運送手段(incidental mode of transport)을 主된 運送手段(main mode of transport)에 包含시키고자 하는 취지의 規定이다. 그러나 뒤(第四章 2)에서 살피는 바와 같이 이 定義가 國際複合運送의 限界範圍를 明確하게 規定했다고 볼 수는 없다.

2. 複合運送人(multimodal transport operator)

새로운 複合運送組織에 있어서 活動의 中心은 複合運送人이다. 條約은, 「複合運送人」이라 함은, 스스로 혹은 自己를 갈음하여 行爲하는 다른 사람을 통하여 複合運送契約을 체결하고, 送荷人이나 혹은 複合運送行爲에 參與하는 運送人의 代理人으로서 또는 그들을 위하여서가 아니라 本人으로서 (as a principal) 行爲하고, 또한 契約의 履行責任을 부담하는 사람을 말한다고 規定하고 있다(第1條 2項).

즉 複合運送人은 本人으로서 行爲를 하는 運送周旋人(freight forwarder)과 구별된다. 그러나 海上運送人 뿐만 아니라 陸上運送人이나 航空運送人은 물론이고, 運送周旋人도 運送人으로서의 責任을 負擔하며는 複合運送人이 될 수 있다.

實際에 있어서는 複合運送人이 모든 運送區間의 運送을 스스로 實行하기는 어려운 일이므로, 어느 範圍안에서 下請運送人(sub-carrier)을 使用하는 것이 보통이지만, 이러한 下請運送人의 運送行爲에 대하여도 스스로 責任을 진다는 것이 複合運送에 있어서는 最小限度의 要請이다.[33]

3. 複合運送契約(multimodal transport contract)

「複合運送契約」이라 함은, 複合運送人이 運賃의 支給을 對價로 國際複合運送의 履行 또는 履行의 確保를 引受하는 契約을 말한다(第1條 3項)

4. 適用範圍(scope of application)

條約은 다음과 같은 경우에, 두 나라안에 있는 場所사이에서의 모든 複合運送契約에 適用한다(第2條).

① 複合運送契約에 정한 바에 따라서, 複合運送人이 物件을 그의 管理下에 引受하기 위한 場所가 締約國안에 位置한 때, ②複合運送契約에 정한 바에 따라서 複合運送人이 物件을 引渡하기 위한 場所가 締約國안에 위치한 때

즉 運送物의 受領地 또는 引渡地가 締約國안에 있을 때에, 그 두 나라 사이의 複合運送이 條約의 適用對象이다. 條約의 準備過程에서 위의 경우 以外에도 1978年의 함부르그規則에서와 같이, ① 複合運送證券이 締約國에서 發行된 때[34]와, ② 複合運送證券에서 이 條約의 規定, 또는 이 條約의 規

33) Jan Ramberg, op. cit., p. 122.
34) 함부르그 規則 第2條(d).

定을 受容하여 施行하고 있는 國家의 法을 당해 複合運送契約에 適用한다는 뜻(이른바 至上約款등)을 規定하고 있는 경우[35]도 條約의 適用對象으로 하자는 主張이 있었으나 採擇되지 아니하였다.

5. 條約의 强制的 適用(mandatory application)과 複合運送 의規制와 監督(regulation and control of multimodal transport)

條約은, 送荷人이 運送方法 중에서 複合運送을 선택하고, 第2條(適用範圍)에 따라서 이 條約에 의하여 規律되는 複合運送契約을 체결한 때에는, 이 條約의 規定이 그러한 契約에 强制的으로 適用된다고 規定하고 있다(第3條).

이 規定에 대하여는, 條約 第1條(定義)와 第2條(適用範圍)의 用語에 비추어 이러한 規定이 도대체 必要한가 하고 疑問을 갖는 見解와 第1條와 2條의 解釋을 明確하게 하는데 도움이 되기 때문에 有益하다는 見解가 있다.[36]

또 條約 第28條(契約條項, contractual stipulations)에 의하면, 複合運送契約 또는 複合運送證券上의 어떤 條項이 直接 또는 間接的으로 이 條約의 規定을 害하는 경우에는 그 範圍안에서 無效라고 規定하고 있다. 그 밖에도 複合運送證券(multimodal transport document)에는, 그 國際複合運送이 送荷人 혹은 受荷人을 不利益하게 하는 어떠한 條項도 無效化하는 이 條約의 規定에 따른다는 文言이 包含되어야 한다(28條 3項).

한편 複合運送人의 規制와 監督에 관한 第4條는 이 條約의 準備段階에서 論難이 많았던 公法的 規定(public law provisions)의 代表的인 例이다. 그 內容을 보면, 이 條約은 運送行爲의 規制와 監督에 관한 國際條約이나 國內法의 適用에 影響을 미치거나 모순되지 아니하며(第4條 1項), 各國은 國家的인 次元에서 複合運送業과 複合運送人을 規制하고 監督하는 權限을 保有하는데, 여기에는 특히 새로운 技術과 써비스(service)를 導入하기 以前에 複合運送人, 貨主, 貨主의 機構와 該當 國家機關 사이에서의 써비스의 內容과 條件에 관한 協議, 複合運送人의 免許, 運送에의 參與와 國家의 經濟的, 商業的인 利益에 있어 모든 그 밖의 手段에 관하여 措置를 취할 수 있는 權限이 包含된다(第4條 2項). 또 複合運送人은 自己가 營業活動을 하고 있는 國家에서 適用되는 法과 이 條約의 規定을 遵守해야 한다(第4條 3項). 條約의 强制的 適用과 이 條約에 있어서의 公法的 規定에 關聯한 論議에 대하여는 第4章에서 좀더 살펴 보기로 한다.

第三節 證 書(documentation)

1. 序 說

오늘날 國際物件運送의 主軸을 이루는 運送方式은 海上運送이며, 따라서 國際複合運送에 있어서도 海上運送區間이 大體로 가장 길다. 그런데 國際運送去來에서 重要한 機能을 하는 海上物件運送證券인 船荷證券에 관한 1924年의 船荷證券條約(이른바 헤이그 規則, Hague Rules)이나, 이를 改正한 1968年의 改正議定書(이른바 헤이그·비스비 規則, Hague-Visby Rules)는 元來 船舶에 의한 運

35) 함부르그 規則 第2條(e).
36) Gerald F. FitzGerald, op. cit., p. 254.

送의 경우만을 適用對象으로 한 것이고 또 適用期間(즉 運送人의 責任期間)도 物件이 船舶에 船積되는 때로부터 그 船舶에서 揚陸될 때까지의 期間(from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship)으로 되어 있다.[37] 그러나 第2章에서 살핀 바와 같은 運送技術의 革新, 특히 컨테이너의 登場으로 인한 複合運送의 發展에 따라서, 例컨대 物件은 한 國家의 內陸의 生産地에서 海外의 다른 國家 內陸의 消費地까지 全區間을 責任지는 運送人에 의하여 運送되므로, 船荷證券은 이러한 運送의 경우에 本來의 機能을 할 수 없게 되었다. 그리하여 이러한 複合運送에 관한 運送證券 즉 國際物件複合運送去來에 있어서, 海上運送의 경우의 船荷證券과 같은 機能을 할 수 있는 새로운 複合運送證券의 創案이 必要하였다.

그리하여 條約은 證券에 관하여 매우 詳細한 規定을 두고 있다.

즉 條約은 第1條 4項에 複合運送證券(multimodal transport document)에 관한 定義規定을 두는 한편, 第2章에서 複合運送證券의 發行(第5條), 流通性複合運送證券(negotiable multimodal transport document)과 非流通性複合運送證券(non-negotiable multimodal transport document)(第6條 7項), 複合運送證券의 記載內容과 效力(第8條 내지 第13條) 등에 관하여 規定하고 있다.

2. 複合運送證券(multimodal transport document)

複合運送證券이라 함은, 複合運送契約, 複合運送人에 의한 物件의 引受와 그 契約의 條件에 따라서 運送人이 物件을 引渡할 義務를 負擔하는 것을 證明하는 證書를 말한다(第1條 4項).

3. 複合運送證券의 發行(issue of multimodal transport document)

物件이 複合運送人의 管理下에 引受된 때에 複合運送人은, 送荷人의 選擇에 따라서, 流通性 形式(negotiable form) 혹은 非流通性 形式(non-negotiable form)의 複合運送證券을 發行해야 하며, 이러한 複合運送證券은 複合運送人 또는 그로부터 權限을 받은 사람에 의하여 署名되어야 한다(第5條 1項, 2項),

여기서 留意할 것은 함부르그規則의 경우와 같은 "送荷人의 請求에 따라(on demand of the shipper)"라는[38] 要件이 없으므로, 複合運送人은 物件을 그의 管理下에 引受한 以上 義務的으로 證券을 發行해야 하지만, 證券의 形式은 送荷人의 選擇에(at the option of consignor) 따르도록 規定하고 있는 점이다. 특히 條約은 複合運送證券의 신속·원활한 流通을 도모하고 業務를 간소화하기 위하여, 證券의 發行地法에 저촉되지 않는 限, 複合運送證券의 署名은 自筆(handwriting) 뿐만 아니라, 複寫印刷, 穿孔, 押印, 符號 其他의 機械的 또는 電子的 方式으로 할 수 있도록 規定하고 있는데, 이는 함부르그規則 第14條 2項과 마찬가지 이다(第5條 3項).

4. 流通性複合運送證券(negotiable multimodal transport document)과 非流通性複合運送證券(non-negotiable multimodal transport document)의 認定

本來 運送契約은 諾成·不要式의 契約이므로 運送證券의 發行없이도 運送契約은 有效하게 成立할

37) 헤이그 規則 第1條(e).
38) 함부르그 規則 第14條 1項.

수 있다.[39] 이는 海上運送에 있어서나, 複合運送에 있어서나 물론 마찬가지 이다.

그런데 海上運送의 경우를 보면, 海上運送은 陸上運送에 비하여 運送期間이 길고 大量運送을 하게되므로 荷換어음에 의한 金融의 必要上 特히 國際間의 去來에 있어서는 거의 必須的으로 船荷證券이 發行되고 있다.[40] 그리고 船荷證券의 이러한 機能은 그 流通性(negotiability)을 前提로 한 것이며, 마찬가지 理由로 複合運送證券의 원활한 機能을 위하여는 그 流通性이 保障될 必要가 있다. 그런데 한편으로 요지음 高速컨테이너船舶의 경우등 海上運送에 있어서 非流通性 貨物運送狀(non-negotiable waybill)이 상당히 利用되고 있으며, 특히 過去에 複合運送條約案의 審議過程에서 航空運送人側은 航空運送業務의 迅速性 때문에 航空運送業界에서는 運送貨物에 대하여 流通性貨物運送狀(negotiable air waybill)을 發行하지 않는 것이 慣例라는 理由로, 流通性複合運送證券을 달갑지 않게 생각하였었다.[41]

條約은 流通性複合運送證券 以外에 非流通性複合運送證券을 正面에서 規定하고 있는데 이는 위와 같은 事情들을 감안한 것으로 보인다.

그 內容을 보면, 複合運送證券이 非流通性證券形式으로 發行된 경우에는 指名된 受荷人을 記載해야 하며(第7條1項), 複合運送人은 그러한 非流通性複合運送證券에 指名되어 있는 受荷人 또는 受荷人으로 부터 정당하게 指示을 받을 수 있는 그 밖의 사람에게, 物件을 引渡한 경우에는 引渡할 義務를 免한다고 規定하고 있다(第7條2項).

한편 條約은 流通性複合運送證券에 관하여도 상세한 規定을 두고 있는데 그 內容을 보면, 複合運送證券이 流通證券形式으로 發行될 경우에는, 指示式 또는 所持人式으로 發行되어야 하며, 指示式으로 發行된 경우에는 背書에 의하여 讓渡할 수 있어야 하고, 所持人式으로 發行된 경우에는 背書에 의하지 않고 讓渡할 수 있어야 하며, 一通以上의 原本이 1셋트(set)로 發行된 때에는 셋트(set)를 이루고 있는 原本의 通數를 記載해야 하고, 寫本을 發行할 때에는 각 寫本에 "非流通性寫本(non-negotiable copy)"이라는 表示를 하도록 되어있다(第6條1項).

또 條約은 複合運送證券의 相換證券性을 규정하는 한편(第6條2項), 流通性複合運送證券이 2通以上의 原本을 1셋트(set)로 發行된 경우에, 複合運送人 또는 그에 같음하여 行爲를 하는 사람이 善意로 그러한 原本중 1通과 相換으로 物件을 引渡한 때에는 複合運送人은 物件을 引渡할 義務를 免한다고 규정하고 있다(第6條3項).

5. 複合運送證券의 記載內容과 留保

條約은 複合運送證券의 必要的記載事項에 관하여 廣範圍하고 상세한 規定을 두고 있는데, 이는 함부르그規則에 있어서와 마찬가지 이다.[42]

즉 複合運送證券에 記載해야 할 事項을 보면, ① 物件의 一般的인 性質, 物件의 識別에 必要한 主要 마크, 適用이 있는 경우에 物件의 危險性에 관한 明示的인 記載, 包裝物 또는 個品의 數와 物

39) 徐燉珏, 前揭書, 204面.
40) 裵炳泰, 註釋海商法(서울, 韓國司法行政學會, 1977), p. 272.
41) Gerald F. FitzGerald, op. cit., pp. 255—256.
42) 함부르그 規則 第15條 1項.

件의 重量 또는 그 밖의 表示에 의한 數量, 其他 送荷人이 提出한 모든 事項들, ② 物件의 外觀狀態, ③ 複合運送人의 이름 및 主된 營業所의 所在地, ④ 送荷人의 이름, ⑤ 送荷人이 指名한 경우는 受荷人, ⑥ 複合運送人이 物件을 그의 管理아래 引受한 場所와 日字, ⑦ 物件의 引渡地, ⑧ 當事者間에 明示的으로 合意된 경우에는 引渡地에서 物件을 引渡하는 날자 또는 期間, ⑨ 複合運送證券이 流通性인지, 非流通性인지를 나타내는 表示, ⑩ 複合運送證券의 發行地와 發行日字, ⑪ 複合運送人 또는 그로부터 權限을 받은 사람의 署名, ⑫ 當事者間에 明示的으로 合意된 경우 各 運送手段別運賃, 혹은 運賃表示의 通貨를 包含하여 受荷人이 支給할 範圍의 運賃 또는 受荷人이 運賃을 支拂할 것임을 나타내는 기타의 表示, ⑬ 예정된 運送經路, 運送手段 및 複合運送證券의 發行時에 알려진 경우에는 換積地, ⑭ 國際複合運送이 送荷人 혹은 受荷人을 不利益하게 하는 어떠한 條項도 無效化하는 이 條約의 規定에 따른다는 文言, ⑮ 만약 複合運送證券이 發行된 國家의 法에 저촉되지 않는다며는, 當事者들이 複合運送證券에 挿入하기로 合意할 수 있는 그 밖의 다른 事項들 이다

다만, 그 記載事項의 一部에 欠缺이 있더라도, 그것이 條約의 規定에 의한 複合運送證券의 要件(第1條4項)을 充足하는 限, 複合運送證券으로서의 法的性質은 影響을 받지 아니한다(第8條2項).

또 複合運送人(또는 그에 갈음하여 行爲를 하는 者를 包含함)은 記載된 運送物의 種類, 主要記號 등 運送物의 同一性에 관한 不正確性, 의심할 理由 또는 적당한 確認方法의 결여에 관한 留保를 複合運送證券에 삽입해야 한다(第9條1項).

6. 複合運送證券의 證據力 등

船荷證券의 경우, 1924年의 船荷證券條約에서는, 船荷證券은 運送人이 그 記載대로 運送物을 受領 또는 船積하였다는 推定的證據(prima faci evidence)로 된다고 規定하고 있으며,[43] 1968年의 改正議定書에서는, 이 推定的效力에 대하여 船荷證券의 善意의 所持人과의 關係에서는 反證이 許容되지 않는다고 追加改正하여, 善意의 證券所持人에 대한 關係에서는 證券記載의 絶對的證據力을 인정하고 있는데,[44] 1978年의 함부르그規則도 이와같은 原則에 따르고 있다.[45]

이 條約에서도 함부르그規則에서와 같은 原則의 規定을 두고 있다. 즉 條約에서 許容되는 留保의 경우(第9條)를 除外하고, ① 複合運送證券은, 複合運送人이 그 證券에 記載된대로 物件을 그의 管理아래 引受한 推定的證據(prima facie evidence)로 되며, ② 複合運送證券이 流通證券書式으로 發行되고, 受荷人을 包含하여, 그 證券上의 物件의 記載를 信賴하고 善意로 第三者에게 讓渡된 때에는 複合運送人에 의한 反證은 許容되지 아니한다(第10條).

또 條約은 그 밖에, 運送人 등이 複合運送證券에 物件의 外觀狀態(the apparent condition of the goods)를 記載하지 아니한 때에는 物件이 外觀上 良好한 狀態에 있었다는 것(that the goods were in apparent good condition)을 複合運送證券에 記載한 것으로 본다고 規定하고 있다(第9條2項).

7. 不實記載 등에 대한 複合運送人의 責任과 送荷人에 의한 保證

複合運送人이 詐欺를 할 意圖로 複合運送證券에 物件에 관한 情報를 虛僞로 표시하거나, 必要的

43) 헤이그 規則 第3條 4項.
44) 헤이그·비스비規則 第3條 4項 但書.
45) 함부르그 規則 第16條 3項(b).

記載事項 또는 留保事項 등을 記載하지 않은 경우에는, 複合運送人은 受荷人을 包含하여 證券上의 物件明細를 信賴하고 行爲를 第三者가 입은 損失 損害 또는 費用에 대하여, 이 條約에 규정된 責任制限의 利益없이 賠償할 責任이 있다(第11條).

또 送荷人은 複合運送人이 物件을 自己의 管理아래 引受한 때에, 複合運送證券에의 記載를 위하여 제출한 物件의 一般的 性質, 그 記號, 番號, 重量 및 數量 그리고 適用이 있는 경우, 物件의 危險性에 관한 事項이 正確하다는 것을 複合運送人에게 擔保한 것으로 본다. 그리고 위에 관한 事項의 不正確 또는 不適當으로 말미암아 생긴 損失에 대하여 複合運送人에게 補償해야 하며, 送荷人은 複合運送證券을 讓渡한 경우에는 그 責任을 免하지 못한다.

그러나 이러한 補償에 관한 複合運送人의 權利는, 複合運送契約에 의한 送荷人 이외의 모든 사람에 대한 複合運送人의 責任을 결코 制限하지 아니한다(第12條).

第四節 複合運送人의 責任

1. 責任의 主體

(1) 複合運送人

複合運送은 異種類의 運送手段에 의하여 이루어지는 通運送(連絡運送)이라 함은 앞에서 言及한 바와 같다.[46]

그런데 同種類의 運送手段에 의한 通運送(이른바 單純通運送)과 關聯하여, 우리 商法에서는 陸上運送과 海上運送에 있어서 각각 「數人이 順次로 運送할 경우」의 順次運送을 인정하고 順次運送人의 連帶責任과 求償權에 關한 規定[47]을 두고 있을뿐, 複合運送에 關하여는 아무런 規定이 없다. 그러나 學說로서는 複合運送의 경우에도 위 規定을 準用하여 각 運送人들의 連帶責任을 인정해야 한다는 見解가 一般的 이었다.[48]

그런데 위 商法의 規定은 任意規定이므로 實際로 각 運送人은 各者의 運送區間을 明白히 하고, 그 區間에서 생긴 損害만 各者가 分割·非連帶的으로(severally but not jointly) 責任을 부담한다고 하는 分割責任約款을 반드시 삽입하였다.

이것은 말하자면 각 運送區間運送人이 각각 責任의 主體로서 自己責任을 지는 「各運送區間分割責任型」의 責任形態라고 할 수 있다.[49]

그러나 컨테이너에 의한 複合運送의 경우에는 工場이나 倉庫에서 일단 荷主에 의하여 貨物이 컨테이너에 채워지면 가령 컨테이너 自體의 損傷 등으로 인하여 內部貨物의 損傷 등을 明白히 알 수 있는 경우 등을 除外하고는 最終引渡場所에서 內容物을 點檢하기 前에 滅失 또는 毁損을 發見할 수 없으므로(이른바 concealed damage), 荷主는 어느 運送人에게 賠償을 請求해야 할른지 알 수 없는 困難을 당하게 된다.

---

46) 第2節 1
47) 商法 第138條, 第812條
48) 徐燉珏, 前揭書, 105面
49) 鄭熙喆, 前揭書, 190面, 谷川久, 高田四郎, 櫻井玲二, 前揭書 6面,

그리하여 複合運送에 있어서 荷主의 請求의 相對方을 明白히하기 위하여는 全運送區間을 통하여 어느 한 運送人에게 損害賠償責任을 集中시킬 必要가 있다고 하겠다. 그리고 이러한 着想에 基礎를 둔 것이 이른바 「全運送區間 對荷主單一責任型(single through responsibility)」이며[50] 條約도 결국 이러한 原則에 따라서 複合運送契約을 체결하고 本人으로서(as a principal) 行爲를 하고, 또한 契約의 履行에 관한 債務를 부담하는 複合運人을 責任의 主體로 삼고 있다(第1條 2項 및 條約第 3 章).

한편 條約은 이러한 複合運送人의 資格, 免許 및 기타 規制와 監督은 각 國家의 國內法에 一任하고 있다(第 4 條).

(2) 複合運送人의 그의 使用人, 代理人 및 그 밖의 사람의 行爲에 대한 責任

複合運送人은 그의 職務의 範圍內에서 (within the scope of his employment) 行爲를 하고있는 그의 使用人이나 代理人, 또는 複合運送契約의 履行을 위하여 複合運送人이 使用하고 있으며 契約의 履行行爲를 하고있는 그 밖의 사람(any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, when such person is acting in the performance of the contract)의 作爲 또는 不作爲에 대하여, 그러한 作爲 또는 不作爲가 複合運送人 自身의 作爲 또는 不作爲인것처럼(as if such acts and omissions were his own) 責任을 진다(第15條).

履行補助者의 行爲에 대한 複合運送人의 위와 같은 責任은 複合運送契約의 性質上 當然한 것으로 생각된다.[51] 또한 複合運送人이 위와같은 責任을 지는 경우에도 複合運送人과 이들 履行補助者와의 內部關係에 따라서 履行補助者에게 求償權을 行使할 수 있음은 물론이다.

2. 責任의 期間

(1) 物件이 複合運送人의 管理아래 있는 期間

1924年의 船荷證券條約 第1條 (e)號는 「物件運送(carriage of goods)」을 定義하여 "物件運送은 物件이 船舶에 積載되는 때로 부터 그 船舶에서 揚陸될 때까지의 期間을 包含한다"라고 規定하고, 또 第 7 條는 "이 條約의 規定은 物件이 海上運送되는 船舶에의 船積前과 揚陸後에 있어서 그 物件에 생기는 滅失이나 損害 또는 保管, 管理와 取扱에 관하여 運送人 또는 船舶이 지는 義務와 責任에 대하여 運送人 또는 送荷人이 特約, 條件, 留保 또는 免責을 契約중에 삽입하는 것을 妨害하지 아니한다"라고 하여, 運送人의 責任에 관한 條約의 强行的 適用의 期間을 運送物의 積載로부터 揚荷까지의 사이로 限定하고 있다.[52]

그런데 物件이 이미 運送人의 管理下에 들어왔는데도 불구하고 그것이 船積前이라고 하여, 또 아직 그의 管理下에 있는데도 揚陸後라고 하여 위의 條約上 運送人의 責任規定의 適用이 排除되는 것이 반드시 妥當하다고만은 볼 수 없었으므로, 1978年의 함부르그規則은 物件이 運送人의 管理아래 있는 全期間에 對하여 運送人의 責任規定을 適用하도록 하고 있다.[53]

本來 港灣에서 港灣까지(port to port)의 運送을 引受하는 海上運送[54]에 있어서도 運送人의 責任

50) 谷川久, 高田四郎, 櫻井玲二, 前揭書 6面.
51) 民法 第391條 參照.
52) 이를 "tackle to tackle"의 原則이라고 함.
53) 함부르그 規則 第 4 條
54) 함부르그 規則 第 1 條 6 項

期間이 이처럼 擴張되는 추세에 있다.

따라서 궁극적으로 "門앞에서 門앞까지(door to door)"의 運送을 指向하는 複合運送에 있어서 複合運送人의 責任期間이, 物件이 그의 管理아래 있는 全期間에 걸쳐야 하는 것은, 複合運送人의 責任의 性質上 必然的인 要請이라고 보아야 할 것이다. 그리하여 條約은 條約上의 物件에 대한 複合運送人의 責任期間은 物件을 複合運送人의 管理아래 引受한 때로부터 이의 引渡時까지에 걸친다고 規定하고 있다(第14條1項).

(2) 管理아래 있는 期間의 始期와 終期

條約은 複合運送人의 責任期間의 始期와 終期에 대하여 자세한 規定을 두고 있다. 즉 物件이 複合運送人의 管理아래 있는 期間의 始期는 複合運送人이 物件을 ① 送荷人 또는 送荷人에 갈음하여 行爲를 하는 사람으로부터 引受한 때, 또는 ② 引受地에서 適用되는 法令에 따라서 運送을 위하여 物件을 引繼받아야할 機關 기타의 第三者로부터 引受한 때이다. 그리고 그 期間의 終期는 複合運送人이 物件을 引渡한 때인데, 그 引渡(delivery)는 複合運送人이 ① 受荷人에게 物件을 直接 넘겨줌으로써(by handing over), 또는 ② 受荷人이 複合運送人으로부터 物件을 受領하지 않는 경우에는 複合運送契約이나, 法令 또는 引渡地에서 적용되는 당해 去來의 慣習(usage)에 따라서 物件을 受荷人의 處分에(at the disposal of the consignee) 맡기거나 ③ 引渡地에서 적용되는 法令에 따라서 物件을 引繼받아야할 機關 기타의 第三者에게 物件을 넘겨주는 方法으로서도 可能하도록 規定하고 있다(第14條 2 項).

위에서 말하는 複合運送人에는 複合運送人의 使用人, 代理人 및 複合運送人이 複合運送契約의 이행을 위하여 그의 써비스(services)를 利用하는 그 밖의 사람이 包含되며, 送荷人 또는 受荷人에는 그들의 使用人 또는 代理人이 包含된다(第14條 3 項).

3. 責任의 原則

(1) 責任體系

複合運送에 관한 法制에 있어서 항상 論議의 中心을 이루어온 것은 責任體系(system of liability)에 대한 것이었다.[55]

前述한 바와같이(1. 責任의 主體) 複合運送의 性質上 複合運送人은 送荷人 등에 대하여 運送의 全區間에 걸쳐서 스스로 責任을 져야하는 이른바 「全運送區間 對荷主 單一責任(single through responsibility)」의 原則에 대하여는 異論의 餘地가 없다.

問題는 複合運送人이 送荷人 등에 대하여 損害賠償責任을 지는 경우에 그 責任의 內容을 決定하는 基準 즉 責任原則을 어떻게 정하느냐 하는 점이다.[56]

왜냐하면 國際物件複合運送에 있어서는 海上, 陸上(鐵道, 道路 등), 航空등 運送手段이 다름에 따라서 또 한편으로는 通過하는 國家가 다름에 따라서 수 많은 適用法規가 關聯되므로 어떠한 原則에 의하여 責任內容을 정할 것인가 하는 問題가 생기기 때문이다.

여기에는 大別하여 區間別責任體系(network liability system)와 同一責任體系(uniform liability

55) 第二章 第二節 參照
56) 谷川久, 高田四郎, 櫻井玲二, 前揭書, 6面.

system)의 두가지 類型이 있다.

前者는 각 運送區間에 適用되는 旣存의 責任原則에 따르게 되므로 旣存制度와의 調和와 共存이 容易하고, 後者는 複合運送人이 全運送區間을 통하여 同一한 責任原則에 따르는 方式이기 때문에 複合運送人의 責任으로서는 理論的으로 보다 철저한 責任體系라고 할 수 있다.

條約은 위 두 責任體系가운데 어느 하나에만 철저하다고 보기는 어렵고, 大體로 修正된 同一責任體系(modified uniform liability system)에 속한다고 볼 수 있다.

責任體系를 包含한 責任原則에 대한 條約의 規定內容을 잇달아 살펴 보기로 하고, 이와 關聯된 論議에 관하여는 第4章에서 따로 考察하기로 한다.

(2) 過失責任主義

複合運送人은 物件의 滅失, 毁損 또는 引渡遲延의 原因으로 된 事故가 物件이 그의 管理아래 있는 동안에 일어난 때에는 그 滅失 또는 毁損 또는 遲延으로 인하여 생긴 損失에 대하여 責任을 진다.

그러나 複合運送人이 自己 또는 使用人이나 代理人 등의 履行補助者(第15條)가 事故 및 그 結果를 排除하기 위하여 合理的으로 要求되는 모든 措置(all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences)를 취하였다는 것을 證明한 때에는 그러하지 아니하다(第16條1項).

이는 責任의 原則을 정한 함부르그規則 第5條1項의 內容과 同一하며, 이른바 推定된 過失 또는 怠慢의 原則(principle of presumed fault or neglect)에 따른 것이다.[57] 즉 物件이 複合運送人의 管理아래 있는 동안에 滅失, 毁損 또는 遲延의 事故가 발생하면 責任을 지게 되므로 이를 免하기 위하여는 合理的으로 要求되는 모든 조치를 취하였다는 것을 證明하여야 한다.

이 措置(measures)의 基準은 客觀的인 것이며, 一般的으로 주의 깊은所有者(prudent owner)[58] 또는 善良한 管理者를 의미 한다고 본다. 換言하면 合理的인 措置(reasonable measures)를 決定함에 있어서는 그 당시에 注意깊은 運送人(a prudent carrier)이라면 취하였을 行動을 고려해야 한다는 것이다.[59] 그리고 科學의 發達과 새로운 知識의 普及으로 要求되는 基準이 점점 높아진다고 보아야 한다.[60]

(3) 引渡遲延

條約은 物件의 滅失이나 毁損의 경우 뿐만아니라 引渡遲延(delay in delivery)의 경우에도 複合運送人의 責任을 인정하고, 引渡遲延이 長期化된 경우의 取扱등에 관하여 規定하고 있다.

즉 引渡遲延은 物件이 明示的으로 合意된 期間내에, 그러한 合意가 없는 경우에는 당해 事案의 情況을 考慮하여 성실한 複合運送人에게 合理的으로 要求되는 期間내에 引渡되지 아니한때에 생긴

57) 이 條約과 같은 原則을 취한 함부르그 規則의 採擇過程에서 있었던 論難 등에 관하여는 落合誠一, 運送責任の 基礎理論(東京, 弘文堂, 1979), p. 242. 參照.

58) S. Mankabady, Comments on the Hamburg Rules, The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea, A. W. Sijthoff, London, 1978, p. 56.

59) Ibid.

60) Ibid.

다(第16條2項). 또 物件이 위의 引渡期間을 경과한 후 90日내에 引渡되지 아니한 때에는 賠償請求人은 物件이 滅失된 것으로 取扱할 수 있다(第16條3項).

(4) 原因의 競合(concurrent causes)

複合運送人 또는 이 條約에서 말하는(第15條) 그의 使用人이나 代理人 또는 그 밖의 사람 등 履行補助者측의 過失 또는 不注意가 다른 原因과 競合하여 滅失, 毁損 또는 引渡遲延을 이르킨 경우에는 複合運送人은 그러한 過失 또는 不注意의 탓으로 돌릴 수 있는 滅失, 毁損 또는 引渡遲延의 範圍內에서만 責任을 진다. 이러한 경우에 複合運送人은 그러한 過失 또는 不注意의 탓으로 돌릴 수 없는 滅失, 毁損 또는 引渡遲延의 部分을 證明하여야 그 部分에 관하여 免責을 받을 수 있다(第17條).

그러나 複合運送人이 위와같은 損害額을 立證한다는 것은 現實的으로 容易하지 않은 경우가 많을 것이다.[61]

4. 責任制限의 方式과 責任限度

(1) 序 說

債務者가 그의 總財産으로 債務를 辨濟해야 하는 人的無限責任이 私法上의 基本原則의 하나이지만 商法에서는 企業의 維持保護라는 理念에서 여러 方面에서 企業의 有限責任을 인정하고 있으며[62] 이러한 有限責任은 특히 海商法 分野에서 두드러지게 나타나고 있다.

複合運送은 複數의 異種運送手段의 連結로 이루어지는 運送이지만, 海上運送區間의 比重이 크고 또 이 條約이 海上物件運送에 관한 1978年의 함부르그規則을 많이 본받았으므로 責任制限의 方式도 함부르그規則의 內容과 類似한 경우가 많다.

條約은 複合運送人의 賠償責任對象인 損害의 原因으로 滅失, 毁損과 따로 引渡遲延을 明示하고(第16條). 責任制限의 方式에 있어서 滅失과 毁損의 경우에는 責任限度額을 정함에 있어 이른바 包裝物 또는 기타의 積載單位(package or other shipping unit)와 重量(K/G)의 二元的 基準에 의거하고(第18條 1項 내지 3項), 引渡遲延의 경우에는 責任限度를 運賃額과 連結시키고 있다(第18條4項).

또 條約은 모든 경우에 共通的으로 適用되는 責任의 原則(basis of liability)을 明定하는 한편(第16條), 滅失과 毁損의 경우의 責任限度를 定함에 있어서 一般的인 基準에 관한 第18條 以外에 損害發生區間이 判明된 경우인 이른바 局地的損害(localized damage)에 관한 規定을 따로 둠으로써, 前述한 바와같이 責任體系에 있어서 修正된 同一責任體系(modifed uniform liability system)를 취하고 있다.

(2) 一般的인 責任限度

① 物件이 滅失 또는 毁損한 경우

複合運送人이 物件의 滅失 또는 毁損으로 인한 損害에 대하여 責任을 지는 경우(第16條의 경우) 그 責任은 1包裝物 또는 기타의 積載單位에 대한 920計算單位와 滅失 또는 毁損된 物件의 總重量

61) 落合誠一, 前揭書, 243面.
62) 徐燉珏, 前揭書, 42面.

每1킬로그람(K/G)에 대한 2.75計算單位를 초과하지 않는 金額중 많은 金額으로 制限된다(第18條 1項).

그런데 위의 金額을 算定함에 있어서 包裝物 또는 積載單位의 해석에 관하여 다음과 같은 規定을 두고 있다.

즉 컨테이너, 팰리트(pallet) 기타 이와 類似한 運送用具가 物件을 統合하기 위하여 使用되는 경우에 이러한 運送用具에 包裝된 것으로 複合運送證券에 表示되어 있는 包裝物 또는 積載單位를 包裝物 또는 積載單位로 본다. 그리고 이와 같은 경우를 除外하고는 이러한 運送用具내의 物件을 하나의 積載單位로 보며, 또한 運送用具 자체가 滅失 또는 毁損된 경우에 그 運送用具를 複合運送人이 所有하거나 供給한 것이 아닌 때에는 이를 하나의 別個의 積載單位로 보도록 하고 있다(第18條 2項).

또 條約은 複合運送이 內水 또는 海上運送을 包含하지 않는 경우의 責任限度에 관하여는 重量만을 基準으로 한 責任限度를 두고 있다. 즉 만일 國際複合運送이 契約에 의하여 內水(inland waterways) 또는 海上運送을 包含하지 않는 경우, 複合運送人의 責任은 滅失 또는 毁損된 貨物의 總重量 每1킬로그람에 대하여 8.33計算單位를 초과하지 않는 金額으로 制限된다(第18條 3項).

② 引渡遲延의 경우

引渡遲延(第16條)으로 인한 損害에 대한 複合運送人의 責任은 지연된 貨物에 대하여 支給될 運賃의 2.5倍에 상당하는 金額으로 制限하되, 複合運送契約下에서 支給되는 運賃總額을 초과할 수 없도록 規定하고 있다(第18條 4項).

③ 重複되는 責任總額의 限度

위와 같이 運送物의 滅失, 毁損의 경우의 責任限度額과 引渡遲延의 경우의 責任限度額이 각각 다르지만 引渡遲延과 함께 一部 滅失 또는 毁損이 생긴 경우에는 遲延損害와 滅失 또는 毁損損害에 관하여 각각 獨立된 2個의 限度額이 적용되는 것은 아니다.

이러한 경우 複合運送人의 責任限度額의 總額은 그 責任發生의 對象인 運送物(第18條1項 또는 3項에 의하여 정하여짐)의 全損(total loss)의 경우에 인정되는 責任限度를 초과할 수 없도록 規定하고 있다(第18條 5項).

이는 貨主가 입는 損害는 運送物의 全損의 경우의 損害額이 最上限이기 때문이라고 생각된다.

④ 複合運送人의 責任加重의 許容

條約은 複合運送人과 送荷人이 合意를 하는 경우에는 위에서 본 運送物의 滅失, 毁損 또는 引渡遲延의 경우에 設定된 限度를 초과하는 責任限度를 複合運送證券에 정할 수 있으며, 또 複合運送人은 送荷人의 同意를 얻어 이 條約上의 責任과 義務를 加重할 수 있다(第18條 6項, 第28條 2項).

⑤ 計算單位 또는 通貨單位와 換算(unit of account or monetary unit and conversion)

責任限度額의 計算單位를 特定한 國家의 通貨單位로 할 경우 (例컨대 1924年의 船荷證券條約에서의 "英貨파운드(pound sterling)")에는 여러가지 不確實性이 수반될 憂慮가 있으므로 條約은 함부르그規則에 있어서와 마찬가지로 國際通貨基金(IMF; International Monetary Fund)에서 決定하는 特別引出權(SDR; Special Drawing Right)을 原則的인 計算單位로 하고, 이와 關聯되는 상세한 內容의

規定을 두고 있다.

즉 責任限度額의 算定(第18條)에 있어서 規定된 計算單位는 國際通貨基金(IMF)에서 定義하는 特別引出權(Special Drawing Right)으로 하고, 이 金額은 判決이나 仲裁裁決의 날 또는 當事者가 合意한 날의 國內通貨價値에 따라서 그 國家의 國內通貨로 이를 換算한다.

國際通貨基金의 會員인 締約國의 特別引出權에 의한 國內通貨價値는 그 取扱과 去來에 관하여 당해 日字에 實施되고 있는 國際通貨基金이 적용하는 評價方法에 따라서 이를 算出한다. 그리고 國際通貨基金의 會員이 아닌 締約國의 特別引出權에 의한 國內通貨價値는 그 國家에서 결정하는 方法에 따라서 이를 算出한다(第31條1項).

그러나 國際通貨基金의 會員國이 아닌 國家로서, 法律上 위 規定(第31條1項)의 적용이 許容되지 아니하는 國家는 署名時나 批准, 受諾, 承認 또는 加入時 또는 그후 어느 때라도 自國의 領土내에서 이 條約에 규정된 責任限度를 다음과 같이 宣言할 수 있다.

즉 一般的인 責任限度(第18條1項)에 대해서는 包裝物 또는 船積單位當 13,750通貨單位 또는 貨物總量 每킬로그람(K/G)當 41.25通貨單位와 契約에 의하여 內水 或은 海上運送을 包含하지 않는 運送(第18條3項)의 責任限度에 대하여는 124通貨單位로 한다는 內容의 宣言을 할 수 있다는 것이다(第31條2項).

그런데 위(第31條2項)에서 規定하는 通貨單位는 純度 1,000分의 900의 金 65.5밀리그람(mg)에 상당하며, 여기서 金額의 國內通貨에로의 換算은 關係國의 法律에 따라서 이를 행한다(第31條3項).

(3) 局地的 損害(localized damage)

物件의 滅失 또는 毁損의 原因이 되는 事故가 發生하는 場所를 알지 못하는 경우(즉 이른바 concealed loss or damage인 경우)에는 前述한 一般的인 경우의 責任限度(第18條1項 내지 3項)가 적용된다.

그러나 責任原因이 發生한 場所 또는 運送區間이 밝혀진 경우 이른바 known loss or damage인 경우)에 複合運送人이 어떤 法規에 따라서 어느 限度의 責任을 질 것인가 하는것은 複合運送人의 責任體系와 關聯하여 매우 論議가 많았던 대목이다. 여기서는 條約의 規定內容을 간단히 살펴보는데 그치고, 여러가지 論難에 대하여는 第4章에서 따로 考察하기로 한다.

條約은 이른바 局地的 損害(localized damage)에 관하여 특이한 規定을 두고 있다. 즉 物件의 滅失 또는 毁損이 複合運送의 어느 한 特定區間에서(during one particular stage) 발생하고, 그 區間에 관하여 적용되는 國際條約 또는 强行的 國內法(an applicable international convention or mandatory national law)에서, 위의 一般的인 責任限度(즉 第18條1項에서 3項 까지의 適用으로 算出되는 限度)보다 높은 限度를 규정하고 있는 경우에는 그러한 滅失 또는 毁損에 대한 複合運送人의 責任의 限度는 그러한 條約 또는 國內法의 규정에 따라서 決定한다는 것이다(第19條).

(4) 請求權競合의 경우 등

複合運送人의 損害賠償責任은 原則的으로 複合運送契約上의 債務不履行으로 인한 責任, 즉 契約

責任(contractual liability)이다. 그러나 條約은 특히 複合運送人의 契約上의 責任과 不法行爲責任의 競合問題에 관하여 法條競合說의 立場에서 明文의 規定을 두고 있으며, 아울러 複合運送人의 使用人 또는 代理人 등의 履行補助者도 一定한 경우에 複合運送人이 援用할 수 있는 抗弁을 援用할 수 있도록 하는 등의 規定을 마련하고 있다.

즉 이 條約에 정하는 責任에 관한 抗弁과 限度는 訴訟이 契約에 의거한 것이든 不法行爲 기타에 의거한 것이든 묻지 아니하고 物件의 滅失이나 毁損 또는 引渡遲延에 관한 複合運送人에 대한 모든 訴訟에 적용한다(第20條1項).

또 物件의 滅失, 毁損 또는 引渡遲延에 관한 訴訟이 複合運送人의 使用人 또는 代理人에 대하여 提起된 경우에 그러한 使用人 또는 代理人이 그 職務의 範圍內에서 行爲를 하였다는 것을 證明한 때, 또는 그러한 訴訟이 複合運送契約의 履行을 위하여 그의 業務를 利用하는 그밖의 사람(other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract)에 대하여 提起된 경우에 만일 그러한 사람이 契約履行의 範圍內에서 行爲를 하였음을 立證한 때에는 이들 使用人이나 代理人 또는 그 밖의 사람은 이 條約에서 複合運送人이 援用할 수 있는 責任에 관한 抗弁 및 限度를 援用할 權利가 있다(第20條2項).

그리고 條約에 의하여 責任制限의 權利를 喪失하는 경우(第21條)를 除外하고, 複合運送人과 그의 使用人, 代理人 및 위에서 말한 그 밖의 사람 등 履行補助者로부터 賠償받을 수 있는 金額의 總額은 이 條約에 規定된 責任의 限度를 초과하지 못한다(第20條3項).

5. 責任制限阻却事由

條約은 複合運送人이나 그의 使用人 또는 代理人 등의 履行補助者가 責任制限의 權利를 喪失하는 경우에 관하여 規定을 두고 있는데, 그 內容은 1978年의 함부르그規則, 1976年의 海事債權에 대한 責任制限條約이나 1968年의 헤이그·비스비規則에 있어서의 그것과 마찬가지이다.[63]

즉 滅失, 毁損 또는 引渡遲延이 그러한 滅失, 毁損 또는 遲延을 일으킬 意圖로서 또는 無謀하게(recklessly) 또한 그러한 滅失, 毁損 또는 遲延이 일어나리라는 것을 알면서 한 複合運送人이나 그 使用人, 代理人 등 複合運送人의 履行補助者의 作爲 또는 不作爲로 인하여 생긴 것이 證明된 때에는 複合運送人은 이 條約에 규정된 責任制限의 利益에 대한 權利를 갖지 못한다(第21條1項).

마찬가지로 滅失, 毁損 또는 遲延이 複合運送人의 使用人이나 代理人등 履行補助者의 위의 경우(第21條1項)에 準하는 作爲 또는 不作爲로 인하여 생긴것이 證明된 때에는 그러한 使用人이나 代理人등 履行補助者도 이 條約에 규정된 責任制限의 利益에 대한 權利를 가지지 못하도록 規定하고 있다(第21條2項).

6. 損害의 通知 및 提訴의 制限

(1) 損害의 通知

物件이 受荷人에게 交付된 날의 去來日인 翌日중에, 受荷人이 複合運送人에 대하여 文書로 滅失

63) 함부르그 規則 第8條1項, 1976年의 海事債權에 대한 責任制限條約 第4條, 헤이그·비스비 規則 第4條 5項(e).

또는 毁損의 槪況을 明記하여 通知를 하지아니한 때에는 그러한 交付는 複合運送人이 物件을 複合運送證券에 記載된대로 引渡하였다는 推定證據(prima facie evidence)로 된다. 또 滅失 또는 毁損이 外部에서 確認되지 않는 경우 物件이 受荷人에게 交付될 날로부터 連續된 6日 이내에 文書에 의한 通知가 없을 때에도 위와 마찬가지 이다(第24條1項2項).

物件이 受荷人에게 交付될 때에 그 狀態가 兩當事者 또는 引渡地의 權限이 부여된 代表者에 의한 共同의 調査 또는 檢査의 對象이 된 때에는 그 調査 또는 檢査중에 確認된 滅失 또는 毁損에 관하여는 文書에 의한 通知를 要하지 아니한다(第24條3項).

物件이 受荷人에게 交付됨으로써 引渡된 날, 또는 條約(第14條 2項(b)(ii) 或은 (iii))에 따라 引渡되었음이 受荷人에게 通知된 날로부터 連續된 60日 以內에 複合運送人에 대하여 文書로 通知하지 아니한 때에는 引渡遲延으로 생긴 損失에 대한 賠償金은 支給되지 아니한다(第24條5項).

滅失 또는 毁損이 생긴날 또는 物件을 條約(第14條2項 (b)號)에 따라서 引渡한 날중 늦은 날로부터 連續된 90日 以內에 複合運送人이 送荷人에 대하여 文書로 滅失 또는 毁損의 槪況을 明記하여 通知하지 않은 때에는 그러한 通知를 게을리한 것은 複合運送人이 送荷人 또는 使用人이나 代理人의 過失 또는 不注意로 인하여 滅失 또는 毁損을 입지 아니하였다는 推定證據로 된다(第24條6項).

(2) 提訴의 制限

裁判節次 또는 仲裁節次가 2年의 期間내에 提起되지 않으면, 이 條約에 의한 國際複合運送에 관한 어떠한 訴訟도 失期된다(time-barred). 그러나 賠償請求의 性質과 主要事項을 明記한 書面에 의한 通知를 物件이 引渡된 날로부터, 만약에 物件이 引渡되지 않았을 때에는 引渡되었어야할 날로부터, 6月內에 해야 하고, 이 通知를 하지않은 때에는 그 期間滿了時에 訴訟은 失期된다(time-barred)(第25條1項).

그리고 이러한 制限期間(limitation period)은 複合運送人이 物件의 全部 또는 一部를 引渡한 날의 翌日, 또는 物件이 引渡되지 않았을 때에는 物件이 引渡되었어야할 날의 翌日에 개시한다(第25條2項).

위와같은 提訴의 制限은 賠償請求者에 대한 것이고, 賠償請求를 받은 사람은 制限期間의 進行중에 언제든지 賠償請求者에 대한 書面通知로 그 期間을 연장할 수 있다(第25條3項). 또 다른 適用되는 國際條約의 規定에 저촉되지 않는 限, 이 條約에 의하여 有責判決을 받은 사람의 免責을 위한 求償請求訴訟은 前述한 制限期間의 滿了時에도 訴訟節次를 개시하는 國家의 法에 의하여 許容된 期間내에는 이를 提起할 수 있도록 하였다. 그러나 그 許容期間은 그러한 求償請求訴訟을 提起하는 사람이 自己에 대한 請求를 해결한 날, 또는 自己에 대한 訴訟에서 訴狀의 送達을 받은 날로부터 起算하여 90日未滿이 아니어야 한다(第25條4項).

第五節 送荷人의 責任

1. 一般原則

送荷人은 複合運送人이 입은 損失이 送荷人 或은 그들의 職務의 範圍內에서 行爲를 하고있을 때

의 그의 使用이나 代理人의 過失 或은 怠慢(fault or neglect)으로 인하였을 경우, 그러한 損失에 대하여 責任을 져야 한다. 送荷人의 使用人 또는 代理人도 그러한 損失이 使用人이나 代理人측의 過失 또는 怠慢으로 인하여 생겼을 때에는 마찬가지로 그 損失에 대하여 責任을 져야한다(第22條).

여기서는 위와같은 送荷人의 責任에 대하여는 責任制限規定이 없다는 것을 留意할 必要가 있다. 그리하여 複合運送人은 특히 責任制限의 權利를 상실하는 경우(第21條) 以外에는 有限責任을 지는데 대하여 送荷人은 一般的인 過失責任을 진다. 그러나 複合運送證券의 記載를 위하여 送荷人이 提出하는 物件의 狀態에 관한 申告의 正確性에 대하여는(第12條1項) 送荷人이 無過失責任을 진다고 보아야할 것이다.[64]

2. 危險物에 관한 特則

送荷人은 危險物에 관하여 適合한 方法으로 위험성이 있다는 標識(mark)를 하거나 또는 라벨(label, 딱지)을 붙여야 한다(第23條1項).

또 送荷人이 複合運送人 또는 複合運送人에 갈음하여 行爲를 하는 사람에게 위험물을 引渡할 때에는 物件의 危險性 및 必要한 경우 취해야할 豫防策을 複合運送人에게 通知하여야 한다.

만약 送荷人이 그 通知를 게을리하고 複合運送人이 物件의 危險性에 관하여 달리 알지못한 경우에는 ① 送荷人은 그러한 物件의 積載로부터 생기는 모든 損失에 대하여 複合運送人에게 責任을 지고, 또 ② 그 物件은 必要한 狀況에서는(as the circumstances may require), 補償金을 支給하지 않고 언제든지 이를 揚荷하거나 無害로 處分할 수 있다(第23條2項).

그러나 複合運送중 物件의 위험성을 알고 그 物件을 自己의 保管아래 受領한 사람은 위(第23條2項)의 規定을 援用할 수 없다고 되어 있다(第23條3項).

이 規定에 관하여는 여기에 危險物(dangerous goods)에 관한 定義가 없음을 不滿스럽게 생각하는 見解가 있다.

第六節 다른 條約과의 關係

이 條約의 準備와 採擇의 過程에서 다른 條約과의 관계가 論議된 것은 여러가지 異種의 運送手段의 結合으로 이루어진 複合運送(multimodal transport)에 관한 이 條約의 規定이 複合運送을 構成하는 單一手段運送(unimodal transport)에 관한 條約 즉 單一手段運送條約(unimodal conventions)과 저촉됨이 없는가 하는것 때문이었다.

條約은 明白한 重複이 豫見되는 國際道路物件運送契約에 관한 條約(CMR) 및 國際鐵道物件運送에 관한 條約(CIM)과의 關係에 대하여 明文으로(第30條4項) 이를 解決하는 등 다른 條約과의 관계에 대하여 약간의 規定을 두고 있으나, 海上物件運送에 관한 條約 특히 衝突여부가 疑問스러운 1978年의 함부르그規則과의 關係에 대하여는 沈默을 지키고 있다. 다른 條約과의 관계에 대한 몇가지 問題點은 第四章에서 따로 살피기로 하고 여기에서는 條約의 몇가지 規定內容만 보기로 한다.

이 條約은 1924年의 船舶所有者有限責任條約, 1957年의 船舶所有者有限責任條約, 1976年의 海事

64) 落合誠一, 前揭書, p. 255面.

債權에 대한 責任制限條約, 1973年의 內水航行船舶所有者의 責任制限에 관한 제네바條約 및 위 條約들의 改正條項, 또는 海上航行船 所有者와 內水航行船 所有者의 責任制限에 관한 國內法에 규정되어 있는 權利와 義務를 變更하지 아니한다(第30條1項).

또 國際道路物件運送契約에 관한 1956年의 제네바條約(CMR) 第2條 또는 國際鐵道物件運送에 관한 1970年의 베른條約(CIM) 第2條에 의거한 物件運送과 같은 그런 物件運送은 그러한 運送을 支配하는 條約當事國들에 대하여 그러한 當事國들이 그 物件運送에 관하여 해당 條約規定의 適用을 받아야하는 한, 이 條約上의(第1條1項) 意味의 國際複合運送으로 보지 아니한다(第30條4項).

第4章 條約의 몇가지 問題點

1. 序 說

다음에는 앞에서 考察한 國際物件複合運送條約의 內容에 있어서 몇가지 問題點을 살펴보기로 한다.

條約을 보는 觀點에 따라서, 論者마다 問題點의 內容이 다를 수 있겠지마는, 筆者는 여기서 條約의 準備過程이나 採擇後에 特히 論難이 많았던 몇가지 問題點을 살펴보고자 하는바, 考察의 順序는 다음과 같다.

① 用語의 不明確性, ② 條約의 强行的 適用, ③ 條約중의 公法的 規定, ④ 複合運送人의 責任體系, ⑤ 複合運送人의 責任限度, ⑥ 다른 條約과의 關係이다.

2. 用語의 不明確性

① "두개의 다른 運送手段"(two different modes of transport)의 意味에 對하여,

條約 第1條(定義) 第1號에 의하면 國際複合運送은 적어도 두개의 다른 運送手段에 依한 物件運送일 것을 要素로 하고 있다. 그런데 이 表現이 매우 不明確함을 지적하지 않을 수 없다.

例컨대 艀船을 積載하는 LASH(lighter aboard ship)船의 써어비스는 한 運送手段에 의한 運送인가? 둘의 運送手段에 의한 運送인가? 또는 트럭이 一貫運送하는 경우(through truck service) 船舶에 실려 江이나 바다를 건넜다면 둘의 運送手段에 의한 運送인지 疑問이 있다. 또 運送契約 當時에 豫想한 運送方式과 事實上 實行한 運送方式이 다를 수 있는데 이런 경우의 解釋도 問題이다.

가령 어느 目的地 까지의 物件運送을 海·陸의 複合運送으로 實行할 計劃下에 契約을 체결했으나, 事情에 의하여 海上運送만으로 實行한 경우 또는 그 反對의 경우등에 이를 複合運送으로 볼 것인가? 單一手段運送(unimodal carriage)으로 볼 것인가? 등의 問題가 있다.[65]

② "한 運送手段에 의한 運送契約의 履行으로 이루어지는 物件의 픽업과 引渡(the operation of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport contract).

65) Anthony Diamond, Legal Aspect of the Convention, Papers of Seminar, p. C4. Eugene A. Massey, op. cit., pp. 731—732.

條約 第1條 第1號 後段에 의하면 物件의 運送이 前段의 要件(즉 國際複合運送人의 責任 아래 두 나라 以上에 걸치고 둘 以上의 運送手段에 의한 運送)을 갖추더라도, 그것이 한 運送手段에 의한 運送契約의 履行으로 이루어지는 物件의 pick-up 또는 引渡인 경우에는 이 條約의 適用을 받는 "國際複合運送"의 範圍에서 除外하도록 규정하고 있다.

원래 이 內容은 TCM條約草案 당시 특히 航空運送의 경우에 航空社의 通常的인 荷物의 픽업과 引渡가 複合運送條約의 適用을 받는 일이 없도록 하기 위하여 마련되었던 것인데 이 條約에서 모든 運送에 適用하도록 되었다. 그런데 그 限界가 分明치 아니하여 問題點으로 지적되고 있다. 例컨대 輸出國의 內陸 어느 地點에서 輸入國의 內陸 어느地點까지 道路運送—海上運送—道路運送으로 이루어지는 一貫運送(through transit)의 경우에, 이것이 複合運送인지 或은 兩쪽의 道路運送은 다만 픽업과 引渡에 불과한 한 運送手段에 의한 運送 즉 海上運送인지를 무엇으로 區別할 것인지 疑問이다(例컨대 運送區間의 길이를 비교하여 정할 것인가, 運送證券의 記載에 따를 것인가 등)[66].

③ 그 밖의 第1條 第2號의 "複合運送人"(multimodal transport operator)과 "複合運送契約"(multimodal transport contract)의 定義內容에 關하여도 解釋上 明確치 못한 點이 지적되고 있다.[67]

3. 條約의 强制的 適用

條約은 第3條 2項에 送荷人이 物件을 運送함에 있어서 複合運送과 區間別運送(segmented transport) 중의 한 手段을 任意로 選擇할 수 있는 權利를 保障하고 있다. 또 明文의 규정은 없지만 解釋上 複合運送人 쪽에도 특별한 制限이 없는 限, 複合運送 서어비스를 提供할 것인지 區間別運送 서어비스를 提供할 것인지를 결정할 權利가 있다고 본다. 이러한 意味에서는 兩쪽 當事者에게 모두 選擇權이 認定되고 있지만, 일단 條約에서 定義하는 複合運送契約이 체결되면 위의 選擇權은 이미 行使된 것이므로 그 以後는 條約이 强制的으로 適用되도록 規定하고 있다(條約 第3條 第1項, 第28條). 이에 關하여 一部 西方 國家들은 이 條約의 目的이 複合運送의 自由로운 發展을 도모하는데 있음을 想起시키고 條約의 任意的 適用을 주장하였으나 開發途上國과 社會主義國家들은 이에 反對하였다.[68]

事實上 西方國家들은 契約自由의 原則을 바탕으로 하여 이른바 前述한 ICC規則과 그밖에 現行의 標準契約 約款들이 계속 適用될 수 있기를 바라고 있기 때문이다.[69] 그러나 條約의 强行性을 否認하면 國際複合運送條約은 前述한 ICC規則등과 마찬가지로 標準契約約款의 地位로 떨어지고 다른 國際運送條約과는 그 性格이 다르게 될 것이다.[70]

4. 條約중의 公法的 規定

머리말에서 잠시 言及한 바와 같이 先進西方國家들의 見解는, 條約은 오로지 物件의 複合運送契

66) Anthony Diamond, op. cit. P.C 32(5), Gerald F. FitzGerald, op. cit., p. 253.
67) Anthony Diamond, Ibid., p. C4—5.
68) Erling Selvig, op. cit., p. A 19.
69) Ibid.
70) Ibid.

約(contract for the multimodal transport of goods)에 關聯되어야 하며, 따라서 이는 旣存의 單一手段에 의한 國際運送條約들처럼 全的으로 私法的인 性質의 것이어야 한다는 주장이었다. 이에 對하여 開發途上國들은 그것이 條約의 目標의 하나이지만, 그밖에 物件의 複合運送과 關聯하여 그들의 經濟와 運送制度를 保護하는 自衛的인 規定을 包含해야 한다는 見解이었다. 그래서 公法的 規制條項에 關한 問題가 2年以上 政府間專門家모임(intergovernmental group of expert)에서 論議된 끝에 兩則의 타협이 이이루어져서, 條約은 基本的으로는 私法的 性質의 것이지만 開發途上國의 간절한 所望을 어느程度 認定하여 第4條(複合運送의 規制와 監督 "Regulation and control of multimodal transport")를 설치하였다.[71] 또 條約은 前文에 公法的·政治的 性格이 많이 表現되어 있는데 例컨대, 새로운 技術이 도입되기 前後의 關係者 사이의 協議(consultations), 國內勞動力과 保險의 最大限의 利用, 그리고 國際複合運送은 1974年 UNCTAD의 主宰下에 採擇된 定期船同盟의 行動 規範에 關한 條約에 의하여 인정된 開發途上國의 權利, 즉 그들의 定期船 海運航路荷物의 40%를 그들의 船舶으로 運送할 수 있는 權利에 影響을 미쳐서는 아니된다는것 등이다.[72] 또 條約은 公法的 規定인 通關에 關聯된 사항을 第32條와 附屬書에 규정하고 있다.

그런데 私法的인 條約에 公法條項이 삽입된데 對하여 美國, 英國, 프랑스등 有力한 國家의 代表들이 條約 採擇 후에도 不滿을 表示하고 있다.[73]

5. 複合運送人의 責任體系

(1) 責任體系의 槪要

이른바 同一責任體系(uniform liability system)와 區間別 責任體系(network liability system)에 關한 論難들이다.

條約은 uniform liability system에 약간의 network liability system의 要素를 加味하여 "修正된 同一責任體系"(modified uniform system of liability)를 採擇한 것으로 보이는데, 많은 先進國과 一部開發途上國家[74]에서는 network liability system을 계속해서 擁護하고 있다.

複合運送人은 複合運送契約을 체결하여 本人으로서(as a principal) 行爲를 하고 契約履行의 債務를 負擔할 것을 要한다(條約 第1條 1號).

이러한 複合運送人은 勿論 스스로 複合運送의 모든 段階의 運送을 直接 實行할 수도 있지만 實際 複合運送人이 그의 組織안에 全運送過程(whole transit)에 걸친 運送을 履行하기 위한 運送手段을 保有한다는 것은 지극히 드문 일이므로[75] 下請運送人(sub-carrier)에게 맡기는 것이 보통이다.

그러나 複合運送制度나 條約採擇의 根本趣旨가 物件의 滅失·毁損등으로 인한 損害가 運送의 어느 段階에서 發生했는가를 不問하고(즉 下請運送人의 運送段階에서 發生했다 하더라도), 送荷人이나 受荷人 등은 오로지 複合運送人만을 相對로 하여 責任을 추궁할 수 있도록 하자는데 있으므로

71) Gerald F. FitzGerald, op. cit., pp. 269—271.
72) Erik Chrispeels, op. cit., p. 362.
73) TD/MT/CONF/16/Add. 1, pp. 6—10.
74) Argentina. 註⑤ 參照.
75) Jan Ramberg, op. cit., p. 122.

複合運送에 關한 法的問題의 초점은 항상 複合運送人의 責任問題에 集中되고 있다.

理論上 複合運送人의 責任體系로는 區間別(異種) 責任體系(network liability system), 同一責任體系(uniforn liablity system) 및 嚴格責任體系(strict liability system)의 세가지가 있을 수 있다.[76] 여기에서는 主된 論議의 대상이 되었던 앞의 두 體系만을 살펴보기로 한다.

① Network liability system

이 體系下에서 複合運送人의 責任은 滅失·毁損등의 損害가 發生한 場所나 運送手段을 알 수 있는 경우 (이른바 known damage의 경우)에는 거기에 適用되는 法에 따라서 決定된다. 適用되는 法에는 관계되는 國際運送條約과 國內法을 包含한다. 여기서 留意할 點은 責任의 有無와 範圍를 決定함에 있어서, 責任의 條件, 各種의 抗弁, 責任의 限度 등을 모두 適用되는 法에 따른다는 事實이다. 例컨대 損害가 複合運送의 海送區間에서 發生한 事實이 立證되면 複合運送人의 責任은 Hague規則이나 Hague-visby規則에 따라서 決定된다는 등이다.

한편 만약 滅失·毁損등의 損害가 發生한 場所나 運送手段을 確認할 수 없어서(이른바 concealed damage 또는 unknown damage의 경우) 適用될 條約이나 國內法規를 알 수 없는 경우에는 따로 정한 責任限度에 따른다.

이 制度에 의하면 複合運送人은 送荷人이 마치 각 運送手段 運送人들과 個別的으로 運送契約을 체결한 경우와 같은 內容의 責任을 지기 때문에 旣存의 運送條約과 調和가 잘 되어서, 條約사이의 衝突을 피하거나 적어도 最少限度로 줄일 수 있다는 長點이 있다.[77]

그러나 複合運送人에게 旣存 國際條約上의 責任原則이나 責任限度보다 더욱 嚴格하고 무거운 責任을 부과하고자 하는 경우에는 이 制度가 환영 받지 못할 것은 당연하다.

② Uniform liability system

이 體系에 의하면 複合運送人은 物件의 滅失·毁損등 損害가 發生한 場所나 運送手段의 여하를 묻지 아니하고 同一한 內容의 責任을 진다. 즉 複合運送人의 責任原則, 抗弁의 條件(terms of defence)이나 責任의 限度에 있어서, 하나의 運送手段에 의한 運送人의 경우와는 전연 다른 特殊한 責任體系(sui generis liability regime)를 취한다는 것이다.[78]

이 制度의 長點으로는 送荷人側으로 볼 때에 簡明함(simplicity)과 다툼을 除去할 수 있는데 있다고 한다.[79]

그러나 複合運送人으로서는 여전히 下請運送人에게 求償을 해야하는 問題가 남아있고[80] 오히려 節次가 複雜하여 費用이 增加된다는 反論이 있다.[81]

이 制度에서 지적되는 短點으로는 무엇보다도 複合運送에 있어서 責任水準의 統一을 期함으로써, 각 運送手段別로 이미 確立되어 있는 責任水準의 統一을 깨뜨린다는 점이다. 例컨대 같은 性質을

76) TD/B/AC. 15/7/Add. 3, 15 July 1974, Insurance and liability problems in international multimodal transport (以下 文書記號만 표시하기로 함) p. 15.
77) S. Mankabady, Some legal aspects of the carriage of goods by container, p. 334.
78) TD/B/AC. 15/219, 14 September 1977, The liability of the multimodal transport operator……, p. 4.
79) S. Mankabady, Some legal aspects of the carriage of goods by container, p. 335.
80) Wayne D. Mapp, op. cit., p. 540.
81) TD/MT/CONF/12/Add. 1, Annex IV, p. 2.

가진 同一한 船舶에 積載되어 運送되는 경우에 複合運送인 경우와 海上運送인 경우의 責任水準이 달라지기 때문이다. 또 合理的인 單一의 責任水準을 決定한다는 것도 매우 어려운 일로 생각된다.[82]

(2) 條約上의 體系와 이에 對한 論評

① 條約의 內容 槪要(要約)

條約은 第16條(責任의 原則, basis of liability) 1項에서 "複合運送人은 物件의 滅失·毁損 또는 引渡遲延을 일으킨 事故가……運送人의 保管아래 있는 동안에 일어난 경우에는 그 滅失·毁損 또는 遲延으로 因하여 생긴 損失에 對하여 責任을 진다. 그러나 複合運送人이 自己 또는……使用人이나 代理人 또는 그 밖의 사람이 그 事故의 發生과 그 結果를 排除하기 위하여 合理的으로 要求되는 모든 措置를 취하였다는 것을 證明한 때에는 그러하지 아니하다"라고 規定하여 "推定된 過失 或은 怠慢의 原則"(principle of presumed fault or neglect)을 규정하여 이를 運送手段의 種類 여하를 묻지 않고 統一的으로 適用되는 複合運送人의 責任의 條件으로 삼고 있다.

한편 責任의 限度에 관하여는 第18條 第1項에서 1包裝物 또는 기타의 積載單位(package or other shipping unit)에 對한 920 計算單位(SDR)를 초과하지 아니하는 金額과 滅失 또는 毁損된 物件의 總重量 1kg當 2.75計算單位(SDR) 중 많은 金額으로 制限되도록 規定하여, 위의 責任의 原則과 마찬가지로 滅失 또는 毁損이 發生한 場所를 묻지 않고 統一的으로 適用되도록 함으로서 이른바 uniforn liability system을 基本으로 삼고 있다.

다만 條約은 위 責任限度의 例外로서 (가) 國際複合運送이 契約에 의하여 內水 또는 海上運送을 包含하지 않을 경우에 複合運送人의 責任을 滅失 또는 毁損된 貨物의 總重量 kg當 8.33計算單位(SDR)를 초과하지 않는 金額으로 引上하며 (第18條 3 項), (나) 局地的 損害(localized damage)에 관한 規定을 두어 物件의 滅失 또는 損傷이 複合運送의 어느 한 特定區間에서 發生하고 그 區間에 관하여 適用되는 國際條約 또는 强行的 國內法에 上述한 限度(즉 第18條 1項~3項)보다 높은 限度를 規定하고 있는 경우에는 複合運送人의 責任의 限度는 그러한 條約 또는 國內法의 規定에 따라서 決定된다는 規定을 두고 있다(第19條). 즉 局地的 損害의 경우의 規定은 複合運送人에게 보다 높은 責任限度를 부과하기 위해서만 適用되도록 規定하고 있다.

② 論 評

위와 같은 條約의 責任體系는 앞에서 살펴본 責任體系의 類型중 어디에 속한다고 볼 것인가? Erling selvig教授는 network liability와 uniform liability의 中間的 解決方案(in-between solutions)의 하나로 network 原則을 責任의 限度에만 適用하고 責任의 條件(原則)은 複合運送條約 自體의 規定에 의하여 統一的으로 決定하도록 하는 方案을 "修正된 區間別責任"(modified network liability)의 原則이라 부르면서 條約은 이 原則을 모델로 하였다고 說明한다.[83]

또 이를 同一性(uniformity)에 修正을 한 것이라 하여 "修正된 同一責任體系(modified uniform

82) TD/B/AC. 15/7/Add. 3, p. 17.
83) Erling Selvig, Op. Cit., p. A14—15.

system)라고 풀이하는 사람도 있고,[84] 修正된 內容을 대수롭게 보지 않고 條約은 uniform方式을 취하고 있다고 보는 見解도 있다.[85]

생각컨대 局地的 損害에 關하여 규정한 條約 第19條가 區間別運送의 特性을 考慮하여 이른바 network方式의 責任限度를 設定한 것이 아니고, 第18條 1項의 單一責任限度보다 높은 限度를 규정한 경우에만 거기에 따르도록 하고 있으므로 이를 中間的解決方法(in-between solutions)의 하나로 보기는 어렵고 修正된 同一責任體系로 보는 見解가 妥當하다고 생각된다.

network liability system은 결국 旣存의 單一運送手段에 의한 運送條約(unimodal conventions)의[86] 機能의 擴張을 意味하므로 새로운 責任體系를 創設하려는 開發途上國家들이 이에 反對한 것은 놀라운 일이 아니라고 볼 수 있다.[87]

Eriling Selvig는 Hamburg規則의 發效實施는 將來의 問題라 하고 複合運送과 關聯해서 Hague-Visby規則上의 責任制度를 輕視할 수 없다고 하면서, network方式은 Hague-Visby體制를 維持하게 되므로 開發途上國이 이에 反對한 것은 당연한 일이라고 說明한다.[88] 이는 複合運送에 있어서 一般的으로 海上運送區間이 가장 主된 區間인데, Hague-Visby規則에 따르면 責任限度에 있어서 그들에게 不滿임은 勿論이고, 責任條件에 있어서도 運送人에게 航海過失의 免責을 비롯한 廣範圍한 免責事由(同規則 第4條 2項)가 認定되는 등 運送人에게 有利함을 意味한다.

이 條約과 關聯하여 network liability system을 支持하는 理由로서 흔히 내세우는 長點 가운데 위 (1)의 ①, ②에 言及된 內容 以外의 것들을 要約하면 다음과 같다. (가) 각 單一手段에 의한 運送條約(unimodal conventions)은 각 運送手段(mode of transport)의 특수한 條件에 따라서 오랜 硏究 끝에 각각 運送人의 責任條件과 賠償範圍 등을 정하였는데 이를 無視함으로써 이들 條約과 複合運送條約의 均衡이 깨지고 條約의 施行에 차질을 가져올 것이다. 例컨대 함부르그規則에서는 火災의 경우(同規則 第5條 4項), 甲板積荷物의 경우(同規則 第9條), 生動物에 관한 規定(同規則 第5條 5項)등에 關하여 이 條約에서와는 다른 規定을 두고 있다. 더구나 複合運送 중의 事故 가운데 滅失, 毁損의 場所를 알 수 있는 것이(이른바 known loss/damage) 約 80%나 된다고 하므로 旣存의 運送條約體制를 無視하는 것은 問題가 있을 것이다.

(나) network liability system에 의하면 複合運送人과 送荷人 사이의 法的關係가 대개 同一한 것

84) M. G. Graham, The economic and commercial implications of the Multimodal Convention, Papers of seminar, p. F6.

85) Anthony Diamond, op. cit., p. C19.

86) 例컨대 1924年의 Haue 規則, 1968年의 Hague-Visby 規則, 1978年의 Hamburg 規則(未發效), 1929年의 國際航空運送條約(Warsaw Convention, 1955年과 1971年에 改正), 1956年 國際道路物件運送契約에 關한 條約(CMR: Convention de Marchandises par Route), 1970年의 國際鐵道物件運送에 關한 條約(CIM: Convention Internationale de Marchandise) 등.

87) Anthony Diamond, op. cit., p. C19.

88) Erling Selvig, op. cit., p. A 15—16.
그러나 1978年에 採擇된 Hamburg 規則보다 1980年에 採擇된 國際複合運送條約이 그렇게 빨리 發效하여 Hague-Visby 規則과의 關係를 豫想할 수 있을는지 疑心스럽다. 이와는 반대로 많은 國家가 複合運送條約과 Hague-Visby 規則의 兩쪽當事者가 될 可能性은 희박하다고 하면서, 條約과 Hamburg 規則과의 關係만을 다루는 論者도 있다(Anthony Diamond op. c it., p. C 8 參照).

89) TD/MT/CONF/16/Add. 1 p. 6. 日本代表의 發言內容 및 M. G. Graham, op. cit., p. F 6.

이므로 求償節次가 간단하다. 그러나 uniform liability system아래에서는 複合運送人의 送荷人에 대한 責任과 下請運送人의 複合運送人에 對한 責任이 서로 다르기 때문에 가외의 訴訟節次와 費用이 들 것이며 그 費用은 결국 運賃에 전가될 것이다. (다) 現在 複合運送은 network責任方式을 취하고 있는 이른바 ICC規則을 主된 바탕으로 이루어지고 있는데, 運送人, 荷主, 保險業者 등이 이에 滿足함으로써 商業的 效用性이 認定되고 있다.[90]

(라) 條約의 해석상 어떤 경우에는 特定한 運送이 과연 複合運送에 속하는지 單一運送手段의 運送인지 區分하기 어려운 수가 있는데, network責任方式에 따르면 그런 추상적이고 까다로운 어려움을 除去할 수 있다.[91]

6. 複合運送人의 責任限度

(1) 物件의 滅失·毁損의 경우의 責任限度의 槪要(要約)

條約은 이 條約에 의거한 複合運送契約이 체결된 경우에는 强行的으로 適用되기 때문에(第3條 1項), 複合運送人에게 條約의 規定限度보다 높은 限度의 責任을 지우는 것은 許容되지만(條約 第18條 6項) 이를 낮추는 것은 許容되지 아니한다(條約 第28條). 또 條約은 責任限度를 정함에 있어서 1968年의 Hague-Visby規則에서 비롯되고, 1978年의 Hamburg規則에서도 採擇하고 있는 이른바 二元的인 基準(dual criterion)을 採擇하여 包裝物 또는 기타의 積載單位(package or other shipping unit)와 重量(K/G)의 兩基準을 두고 있다. 그리하여 責任限度는 第18條 1項에서 統一的인 最底限度를 규정하고, 同條 第3項에서 內水 또는 海上運送이 包含되지 않은 경우에 引上된 限度를 규정하며 第19條에서 局地的 損害(localized damage)에 관하여 규정하고 있는데 限度內容은 이미 앞에서 살펴보았다.

(2) 論 評

① 二元的인 基準과 關聯된 責任의 過重

〈表 I〉 各 國際運送條約등의 運送人의 責任限度 比較[92] (單位 : SDR)

	K / G當	包裝 또는 積載單位當
航空(Warsaw 條約)	17	
鐵道(CIM)	$16\frac{2}{3}$	
道路(CMR)	$8\frac{1}{3}$	
1980年 國際複合運送條約	2.75	920
1978年 Hamburg規則	2.50	835
1968年 Hague/Visby規則	2.00	666.67
ICC規則	2.00	

90) TD/MT/CONF/12/Add. 1 Annex IV pp. 1—3.
여기에 이른바 network liability system을 앞장서서 支持한 英國側의 支持理由가 提示되어 있다.
91) Anthony Diamond, op. cit., p. C18.
92) 이 表의 각 限度金額중 條約自體에서 SDR 單位로 表示되지 않은 金額은 1S.D.R = £ 0.547의 換算率로 換算한 것임(Anthony Diamond, op. cit., pp. C 22—23, p. C 38).

〈表Ⅱ〉

包裝등의 크기 (K/G)	K/G當 限度(單位.SDR)
10	92
20	46
30	30.66
40	23
50	18.4
54	17.03

우선 複合運送人의 最底 責任限度金額을 다른 運送條約 등에서의 運送人의 責任限度金額과 對比하여 보면 表Ⅰ과 같다. 다음에는 複合運送人의 責任限度에 있어서 1包裝物 또는 積載單位에 대한 責任限度인 920SDR을 包裝物 등의 크기에 따라서 K/G當 限度金額으로 換算하면 表Ⅱ와 같다.

複合運送人의 責任은 Hague-Visby規則上의 海上運送人의 責任보다 38% 무거우며 Hamburg規則의 경우보다 10% 무겁다.

그러나 이러한 數値보다 컨테이너運送과 關聯하여 二元的인 責任基準을 檢討할 때 問題가 생긴다. 즉 條約은 第18條 2項에 이른바 "Container Rule"을 두고 있어 컨테이너·팰리트(pallet) 기타 이와 類似한 運送用具가 物件을 混載하기 위하여 使用되는 경우에 包裝物 또는 다른 積載單位가 그 運送用具 안에 包裝되어 있고, 또한 複合運送證券(multimodal transport document)에 記載되어 있는 경우에는 이를 包裝物 또는 積載單位로 보고, 컨테이너등 運送用具 내의 物件全體를 하나의 積載單位로 보지 아니한다. 그런데 컨테이너運送에 있어서 包裝物의 절반 以上의 무게가 20K/G 以下일 程度로 包裝物의 單位가 크지 않다고 한다.[93]

〈表Ⅰ〉에서 보는바와 같이 오늘날 航空運送人의 責任限度가 가장 무거운 것으로 알려졌으나, 〈表Ⅱ〉에서 보는바와 같이 包裝의 크기가 54K/G 以下인 경우에는 複合運送人의 責任이 훨씬 무겁다.

오늘날 複合運送은 事實上 컨테이너運送과 같은 意味로 해석되기 때문에[94] 무거운 상자(crate)나 꾸러미(bundle)등이 荷物의 相當한 部分을 차지하는 이른바 break-bulk cargo(在來船의 包裝貨物)에 적합한 二元的基準은 複合運送의 경우에는 不適合하다는 지적도 있다.[95]

Anthony Diamond는 複合運送條約이 다른 種類의 運送手段에 의한 運送에 비하여 海上運送의 경우에 낮은 賠償을 받는다는 종래의 傳統에 終止符를 찍은것 같다고 評하고 있다.[96]

그리하여 이른바 二元的 基準(重量과 包裝 또는 積載單位)을 使用한 결과 複合運送人의 責任限度가 너무 過重하다는 점과 責任限度의 內容에 관한 規定이 너무 複雜하여 當事者의 豫測可能性을 害치고 있다는 지적을 받고 있다.[97]

② 局地的損害(loealized damage)에 있어서의 "强行的 國內法"

앞에서 본바와 같이 條約 第19條의 局地的 損害의 경우에는 그 特定區間(particular stage)에 適用

93) M.G. Graham, op. cit., p.F 7
94) H.G. Rohreke, op. cit., p. 620.
95) M.G. Graham, op. cit., p. F8.
96) Anthony Diamond, op. cit., p.C 23.
97) Anthony Diamond, op. cit., p.C 25.
Anthony Diamond는 條約의 責任限度에 관한 문제가 너무 複雜해서 장차 Southampton 大學에서 博士學位論文의 理想的인 題目이 될 것이라고 빗대서 말함.

되는 國際條約 또는 强行的 國內法이 第18條의 最底限度보다 높은 責任限度를 정한 때에는 複合運送人의 責任은 그 높은 限度에 따라서 決定하도록 되어있다.

그런데 여기서 使用한 "强行的 國內法(mandatory national law)"이라는 用語에 비추어 締約國은 國際複合運送의 特定區間(particular stage)에 관하여는 條約에서 정한 責任限度를 꼭 適用해야할 義務가 없는 것으로 풀이된다. 그렇다면 局地的 損害에 대하여 締約國에게는 條約에 규정된 內容보다 높은 責任限度를 규정한 强行的 國內法을 制定하는 것이 許容된다는 結果가 되는데, 이는 分明히 國際複合運送에 있어서의 責任에 관한 統一法典(a uniform code)을 制定하고자 하는 條約의 主된 目的을 크게 毁損하는 것이라는 지적을 받지 않을 수 없다.[98]

7. 다른 條約과의 關係

(1) 序 說

國際複合運送契約은 海運·陸運·航空 등 다른 單一方式의 運送契約과는 전연 다른 獨自的이고 特殊한(sui generis) 契約이기 때문에 이 條約은 單一運送手段에 관한 旣存의 國際條約과는 전연 다른 새 條約으로서 兩者의 衝突이 없다는 有力한 見解가 있으며, 反對 見解는 兩쪽 條約사이의 衝突을 認定한다. 採擇된 條約에서는 衝突을 인정하는 쪽의 見解가 一部 반영되었지만 論難이 많다.

複合運送은 複數의 다른 運送手段(different modes of transport)에 의한 運送이므로 각 單一運送手段에 의한 運送段階(unimodal stage)에 適用되는 運送條約이 複合運送의 同一한 運送段階에 適用되는지의 여부의 問題가 있다. 즉 複合運送條約과 다른 國際運送條約 사이에 衝突이 있는가 하는 것이다.

이 條約사이의 衝突의 有無와 範圍에 관한 問題는 그 自體도 매우 重要한데 複合運送條約의 準備·採擇과정에서는 그밖에 이른바 network 責任方式을 支持하는 名分으로 條約사이의 衝突의 防止를 들고 나왔으므로 責任原則의 問題와 뒤얽힌 것이었다.[99]

그런데 條約사이의 衝突有無의 問題는 單一手段運送에 대한 複合運送의 獨自性 또는 特殊性이 擧論되는 등 추상적이고 까다로운 論議를 일으켰다. 複合運送의 獨自性·特殊性을 주장하는 見解에 의하면, 複合運送은 單一 手段에 의한 運送의 단순한 連結이 아니며, 複合運送契約은 새롭고 特殊한 形態의 運送契約으로서 다른 各種 運送契約과 區別되어야 하고, 單一 手段의 運送條約(unimodal conventions)은 특수한 運送手段에 의한 運送契約(contracts for carriage by a particular mode of transport)에만 適用되는데, 複合運送契約은 거기에 해당하지 않으며, 複合運送契約은 旣存의 單一手段의 運送條約(unimodal conventions)과 저촉이 없다는 것이다.[100] 그리고 이러한 獨自性은 條約에서도 인정된다 하고 그 根據로서 條約 第3條 2項을 들고 있다.[101]

98) Ibid. pp. C 15—16.
99) D. C. Jackson, Conflict of Conventions, Papers of seminar, p. G 1.
100) D. C. Jackson, TD/B/AC. 15/53, 6 Jan. 1979, Conflict of conventions in the context of multimodal transport (以下 文書記號만 表示키로 함), p. 3 및 TD/ MT/CONF/12/Add. 1, Annex IV, p. 15.
101) D. C. Jackson, Conflict of conventions, Papers of seminar, p. G 2. 한편 條約 第3條 2項은 다음과 같다. "2. 이 條約의 어떠한 規定도 運送人이 複合運送(multimodal transport)과 區間別運送(segmented transport) 중에서 選擇할 수 있는 權利를 害하지 아니한다."

Erling Selvig는 위와 같은 見解가 支配的이었으나 衝突이 있음을 주장하는 側의 見解를 어느 程度 條約에 받아들였다고 하는데 그것은 (가) 航空運送의 경우에 특히 重要한 의미가 있는 "픽업과 引渡(pick-up and delivery)"에 관한 規定이 第1條 1號에 들어있는 점. (나) 國際道路物件 運送契約에 관한 條約(CMR)·國際鐵道物件運送에 관한 條約(CIM)과 關聯된 規定을 둔 점과, (다) 第38條(旣存條約上의 權利와 義務)를 지칭하는 것이다.[102]

條約은 海上運送에 관한 國際條約 例컨대 1978年의 Hamburg規則등과의 關係에는 言及이 없다. 다음에는 複合運送의 海送區間에 Hamburg規則이 適用되는지의 여부에 관한 論議와 第19條(局地的 損害)의 해석과 關聯된 몇가지 問題를 살펴보는데 그치기로 한다.

(2) 複合運送과 Hamburg規則 第1條 6號

Hamburg規則 第1條 1號에서는 "運送人(carrier)이라 함은 스스로 또는 自己名儀로 送荷人과 海上物件運送契約을 締結한 사람을 말한다"라고 運送人에 관하여 定義를 하고 있으며, 또 同條 第6號에서는 海上運送契約에 관하여 다음과 같이 定義하고 있다. "海上運送契約이라 함은 運送人이 運賃의 支給을 對價로 하여 어느 港口에서 다른 港口로 物件을 海上으로 運送하는 것을 引受하는 契約을 말한다.

그러나 海上運送과 함께 약간의 다른 手段에 의한 運送을 包含하는 契約은 오로지 海上運送과 關聯되는 範圍內에서만 이 條約上의 海上運送契約으로 본다.

그런데 여기서 第1條 6號 後段과 關聯하여 Hamburg規則이 複合運送의 海送過程(sea leg)에 적용되지 않는가 하는 疑問이 생기게 된다.

① 適用이 없다는 見解

Erling Selvig는 複合運送에 Hamburg規則의 適用이 없다고 한다. 그러나 그 理論的 說明이 그리 明快한 것 같지는 않다. 그는 同規則 第1條 6號가 특별히 複合運送契約에 言及한 것은 아니라고 하면서, 그러나 그 表現이 廣範圍해서 그러한 契約을 包含하는 것으로 풀이할 수 있을 것이라고 한다. 그러나 그는 同規則 第1條 6號 後段이, 複合運送人이 海送區間을 包含하는 複合運送契約을 締結했다고 해서 과연 Hamburg 規則上의 運送人으로 되느냐 하는 疑問을 풀지 못한다고 한다.[103] 그러면서 適用이 없다는 主要한 理由로 同條項과 關聯된 Hamburg會議 當時의 事情과 UNCTAD事務局의 見解를 든다.

즉 同條項의 複合運送에의 適用 여부가 不確實할듯 하여 그 關係를 明示하기 위한 條項, 즉 同條項이 UN 主宰下에 準備되는 새 複合運送條約의 適用을 방해하지 않는다는 留保條項을 마련하고자 하는 提案이 있었으나, 여러가지 理由로 採擇에 失敗한 것이 事實이지만, UNCTAD事務局은 이 事實이 바로 同條項이 複合運送에 適用될 意圖가 없었던 것임을 보여 주는 것으로 본다는 것이다. 바꾸어 말하면 그러한 留保條項의 新設 自體가 必要치 않았던 것으로 본다는 것이다.[104]

② 適用이 있다는 見解

102) Erling Selvig, op. cit., p. A 17.
103) TD/MT/CONF/12/Add./Annex IV, pp. 15—16.
104) Ibid.

同 規則 第1條 6號 後段의 넓은 意味로 보아 複合運送의 海送過程에 적용이 있다고 보는 해석이다.

"海上運送과 함께 약간의 다른 手段에 의한 運送(carriage by sea and also carriage by some other means)"은 다름아닌 바로 複合運送으로 볼 수 있기 때문이다.[105] 또 이 但書는 海上運送이 爲主인 契約만을 包含하는 것으로 制限的인 해석을 해야 한다는 見解도 있지만 당초에 그러할 意圖가 있었으면 表現이 달라졌을 것이므로(同規則 第25條 5項 參照) 이 見解는 支持를 받기 어렵다.[106] 또한 Hamburg會議 當時의 事情이나 UNCTAD 事務局의 見解등이 앞으로 法院의 條約解釋을 制約할 수 없음은 당연한 일이다.

適用이 있다는 原則에서 같은 見解를 가진 경우에도 具體的으로 어떻게 適用되는가 하는 점에서 반드시 一致하는 것은 아니다.

특히 論點은 同 規則 第1條 第1號의 海上運送人의 定義와 同條 第6號 後但의 內容을 結合하여 해석하면 複合運送人이 Hamburg規則上의 海上運送人이 되느냐 하는 점이다. 이를 支持하는 見解는[107] 衝突이 있음을 意味한다.

適用이 있다는 原則에는 贊成하면서 위의 見解에 반대하는 立場에서는 海上運送人은 특별히 物件의 海上運送契約을 체결한 사람이기 때문에 複合運送契約을 체결한 複合運送人은 海上運送人에 包含되지 않는다고 한다.[108]

(3) 第19條(局地的 損害, localized damage)에 關하여

이 條約이 發效하게 되면 이 條約과 第19條의 그 區間에 관하여 "適用되는 國際條約"(applicable international convention)의 兩者가 適用되는 경우를 생각해야 할 것이다. 여기서 留意할 것은 이 때에는 責任原則에는 影響이 없고 (즉 第16條의 原則에 따르므로) 다만 責任限度에만 관계된다는 점에서, 條約 第30條 4項이나 第38條의 경우와는 다르다는 事實이다. 第19條는 network的인 條項이라 할 수 있다.

그런데 몇가지 疑問이 지적되고 있다.

① 어떤 法制에 의거하여 條約이 通用되는 (applicable)지의 여부를 정하느냐 하는 점이다. 例컨대 裁判地의 法에 의하는가? 特定區間의 運送이 시작된 場所의 法에 의하는가 등이다.[109]

② 어느 條約은 그 適用條件으로서, 主로 또는 다만 特殊한 種類의 運送契約에만 적용되고, 契約全體의 性質이 數個의 다른 種類의 手段에 의한 運送을 內容으로 할 경우에는 적용되지 않도록 규

105) Jan Ramsberg, Carriers and claimants under the Hamburg Rules, Buennos Aires Confence on Hamburg Rules(Sep. 29-OCt 3, 1980), p. 14.
106) D. C. Jackson, TD/B/AC. 15/53, p. 7.
107) TD/MT/CONF/12/Add. 1 Annex IV, p. 16.
108) D. C. Jackson, Conflict of conventions, Papers on seminar, p. G 4. 그는 Hambarg 規則 第1條 6號 後段의 "……본다"(……is deemed to bo…)라는 表現과 關聯하여 다음과 같이 說明한다. The "deeming" of the sea leg of a multimodal contract to be a contract of carriage by sea(by Art. 1(6)) does not mean that the person who concluded the multimodal contract is deemed to be a carrier.
109) Anthony Diamond, op. cit., pp. C 14—16.
이에 대하여는 利用者인 荷主側에서도 그들에게 不利하지 않을가 不安感을 표시하고있다. M. Booker, The effect of the Multimodal Convention on international shippers, Papers of seminar, p. E 4.

정한 것도 있을 수 있는데 그러한 條約이 여기에 해당하는지의 여부[110]

③ 第19條의 "强行的 國內法"에 관한 規定이 條約의 主要目標인 複合運送人의 責任의 統一化를 저해할 우려가 있음은 앞에서 지적한 바와 같지만, 나아가 이 條項이 "當事國은 條約의 不履行을 正當化하는 理由로서 國內法을 援用할 수 없다"는 條約法에 관한 비엔나 條約 第26條의 原則에 벗어난다는 非難을 免할 수 없다고 본다.[111]

第五章 結 論

위에서 國際複合運送條約의 成立背景, 條約의 內容 및 關聯된 몇가지 問題點을 살펴 보았다. 旣存하는 國際運送法 體制의 急變을 願하지 않는 西方先進國들은 대체로 條約의 同一責任體系(uniform liability system), 公法的規定, 强行的 性格등 重要 基本原則에 대하여 異見을 지니고 있기 때문에 條約에 對하여 批判的이다.

그러나 肯定的인 側面에서는 實로 50여년 간의 努力 끝에, 더욱이 世界運送制度에 많은 變化가 있었던 지난 10여년 동안의 作業의 결과로 國際複合運送條約이 成立하였음을 强調하고, 이 條約이 現行制度와 비교하여 複合運送에 相當한 改善을 가져올 것으로 展望한다.[112]

또 複合運送證券에 관한 現行의 慣行이 마치 1924年의 Hague規則이 採擇되던 무렵의 船荷證券의 처지와 비슷하다고 보고, 대개 다른 國際條約이 그러하듯이 모든 面에서의 統一을 意味하지 않지만 많은 主要部分에서 統一이 이루어질 것으로 보기도 한다.[113]

條約의 發效時期에 대하여는 이 條約의 發效要件이 좀 무거운 편이지만[114] UNCTAD條約이므로 要件의 充足이 그리 어렵지 않을 것이라는 見解가 있는가 하면[115] Hamburg規則의 例에 비추어 容易하지 않을 것이며 發效要件이 충족된다 해도 오랜 時日이 걸릴 것이고 또 發效해도 그 效力은 世界貿易의 적은 部分을 차지하는 나라들에 制限될 것으로 보는 見解도 있다.[116]

또 危險의 配分(allocation of risk)이라는 見地에서 이 條約은 Hamburg規則에서와 마찬가지로 危險을 荷主쪽에서 運送人쪽으로 轉嫁하고 있는데, 荷主의 貨物保險料 節減의 可能性이나 그 幅의 不確實性에 비하여 運送人의 責任保險額 增加는 必然的이며, 求償節次의 複雜으로 인한 管理費用의 增加가 예상되는 점등과 關聯하여, 運送人이 이 條約과 Hamburg規則에 의한 重複된 變化를 겪어야 할 可能性을 매우 심각하게 받아들이는 見解도 있다.[117]

採擇會議에서 開發途上 77個國그룹의 代弁人은 條約의 早期發效를 强力하게 促求하면서 運送에

110) Anthony Diamond, op. cit., p. C 15.
111) Ibid., p. C 16.
112) Erling Selvig, op. cit., p. A 20.
113) Ibid.
114) 條約은 30個國이 批准(또는 條約에 規定된 이와 同等한 節次)을 한후 12個月 後에 發效한다(條約 第36條).
115) Erling selivig, op. cit., p. A 21.
116) Matthew Marshall, Insurance and the multimodal convention, papers on seminar, p. D 10.
117) M. G. Graham. Will the UNCTAD International Multimodal Convention facilitate world trade?, Fairplay International Shipping Weekly, 13th Sep. 1979, p. 35.

있어서 契約上 우월한 처지에 있는 當事者가 旣存運送條約을 活用함으로써 새 條約의 適用을 회피하지 않을까 하는 憂慮를 表明한바 있는데[118] 一部 運送人側에서도 그러한 可能性을 豫見하고 있다.[119]

이는 새 條約이 發效한다 해도 그 前途가 결코 평탄치 않을 것임을 暗示하는 것으로 풀이된다.

이 條約의 發效여부나 時期 등을 包含한 條約의 將來를 豫測하기는 勿論 어려운 일이다. 그러나 條約上의 發效要件을 갖추고 發效한다 하더라도 지금의 展望으로는 이 條約이 複合運送에 관한 名實相符한 世界的 統一法典으로서의 役割을 할 것으로 期待하기는 어렵지 않을가 생각된다.

한가지 우리가 豫見할 수 있는 것은 앞으로 이 條約이 發效하게 되면, 더구나 만약에 1979年에 UN에 의하여 採擇되어 아직 發效하지 않고 있는 함부르그規則과 비슷한 時期에 함께 發效하게 되며는, 國際運送法 특히 海上運送法 分野는 相當한 期間에 걸쳐서 法的 不安定의 時期를 經驗하게 될 것으로 보인다. 現在 海上運送業界는 헤이그規則과 그에 依據하여 50餘年間 축적된 判例法에 의하여 支配되고 있다. 그러므로 여기에 이들 條約이 發效하게 되며는 이들 條約의 當事國과 非當事國사이의 관계, 條約사이의 관계, 過去의 運送法體制에서 새로운 運送法體制로의 轉換, 이에 따른 保險業界의 影響등 폭넓은 變化가 豫見되기 때문이다.

함부르그規則 하나만의 發效를 假想하고서, Samir Mankabady教授는 同規則의 一般的인 施行에 指針이 될만한 分量의 判例가 축적되자며는 6年 내지 7年이 걸릴 것으로 내다 보았고,[120] William Tetley 教授는 國際私法의 臨時職 教授(occasional professors)만 즐겁게 해 줄 程度로 모순과 紛糾가 잇달을 것이라고 말한바 있는데[121] 이 條約까지 發效하게 되면, 國際運送法分野에는 훨씬 많은 疑問과 問題點이 提起될 것이기 때문이다.

마지막으로 이 條約에 대한 우리의 對策이다. 우리나라는 條約의 採擇을 위한 國際聯合會議의 再開된 會期(resumed session) (1980年 5月 8月부터 24日까지)에 代表가 參席하였으나 署名은 하지 않았다.[122]

즉 條約에 대하여 反對하는 立場이었으며, 이것이 海運界를 中心으로 한 우리의 現在의 方針이기도 하다. 이는 우리나라가 지금 600萬總屯을 넘는 船腹量을 保有한 海運國이며, 앞으로도 계속하여 海運力을 增强시킬 計劃이므로, 이 條約의 適用을 받게 되며는 複合運送人으로서 運送을 擔當해야 할 海上運送人의 경우 그 責任이 加重되는 등 여러가지 面에서 現行制度에 비하여 不利한 處地에 서게 되기 때문인 것으로 보인다.

그러나 反面에 荷主側에서는 그들의 利益擁護를 위하여 이 條約의 早期批准을 促求할 것으로 보인다. 따라서 政府로서는 이들의 利害關係와 大局的인 國家利益을 考慮하고, 또 先進國과 開發途上國들의 이 條約에 대한 態度 등 國際動向을 면밀히 觀察하고 分析하면서 愼重하게 대처했 나아가야 할 것으로 생각된다.

118) TD/MT/CONF/16/Add. 1, pp. 4—5.
119) M. G. Graham, Papers of seminar, p. F 10.
120) Samir Mankabady, Comments on the Hamburg Rules, The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea, A. W. Sijthoff, Londan, 1978, p. 114.
121) William Tetley, The Hamburg Rules-A Commentary, [1979] 1 Lloyds' Maritime and Commercial Law Quarterly, p. 19.
122) TD/MT/CONF/16/Add. 1 p. 3. 및 p. 14.

參 考 文 獻

〔書 冊〕

徐燉珏, 第二全訂商法講義(上卷) (서울 : 法文社, 1981).
徐燉珏, 第二全訂商法講義(下卷) (서울 : 法文社, 1980).
鄭熙喆, 商法學原論(下) (서울 : 博英社, 1981).
孫珠瓚, 三訂商法(下) (서울 : 博英社, 1979).
蔡炳默, 禹洪九, 商法(上) (서울 : 進明文化社, 1979).
裵炳泰, 註釋海商法(서울 : 韓國司法行政學會, 1977).
李均成, 國際海上運送法研究(서울 : 韓國海事問題研究所, 1976).
田中誠二, 海商法詳論(東京 : 勁草書房, 1970).
石井照久, 海商法(東京 : 有斐閣, 1964).
小町谷操三・窪田宏, 海商法上卷(東京 : 青林書院, 1959).
小町谷操三, 統一船荷證券法論(東京 : 勁草書房, 1958).
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).
落合誠一, 運送責任の基礎理論(東京 : 弘文堂, 1979).
Scrutton on Charterparties and Bills of lading, 18th ed. (by Mocatta, Mustill & Boyd), 1974.
D. J. Hill, Freight Forwarder, London, (Stevens & Sons, 1972).
William Tetley, Marine Cargo Claims, 2nd ed. (Toronto, Butterworths, 1978).
Clive Schmitthoff, Schmitthoffs Export Trade, 7th ed. London, Stevens & Sons, 1980.
Pane & Ivamy's Carriage of Goods by Sea, 11th ed. London, Butterworths, 1979.
Chorley and Giles' Shipping Law, 7th ed. London, Pitman, 1980,

〔論文 기타資料〕

Papers of one day Seminar on UN Multimodal Transport Convention held by Southampton University's Faculty of Law on September 12th, 1980.

Erik Chrispeels, The United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods: A background note, European Transport Law, Vol. XV No. 4, 1980.

Jan Ramberg, The implication of new transport technologies, European Transport Law, Vol. XV No2, 1980.

Jan Ramberg, Carriers and Claimants under the Hamburg Rules, Buenos Aires Conference on Hamburg Rules, Sept. 29-Oct. 3, 1980.

Moochool Joshah, International Developments in Multimodal Transport and Shipping, Containerisation and the developing world, The full verbatim report of the international conference on the growth of containerisation and its impact on developing countries held in London, October 6th and 7th, 1980.

Gerald F. Fitz Gerald, The Propsed Convention on International Multimodal Transport of Goods: A Progress Report, The Canadian Yearbook of International Law, 1979.

William J. Driscoll, The Convention on International Multimodal Transport: A Status Report, J. Mar. L. & Com. Vol. 9 (1977-1978).

D. C. Jackson, Conflict of Conventions in the Context of Multimodal Transport, TD/B/AC. 15/53, 6, Jan., 1979.

Erling Selvig, The Influence of the Hamburg Rules on the Work for a Convention on International Multimodal Transport, Speakers' Paper on B/L Convention Conference, New York, 29-30 Nov. 1978.

Erling Selvig, Through-Carriage and On-Carriage of Goods by Sea, American Journal of Comparative Law, 1979.

S. Mankabady, Some legal aspects of the carriage of goods by containe-, International and Comparative Law Quarterly, Vol. 23.

S. Mankabady, Comments on the Hamburg Rules, The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea, Sijthoff, London, 1978.

D. J. Hill, The Infrastructure of Combined Transport, European Transport Law, 10(1975).

H. G. Röhreke, Combined Transport and the Hague Rules, European Transport Law, 10(1975).

Clive M. Schmitthoff, The Development of the Combined Transport Document, IL DIRITTO MARITTIMO, 1972.

Wayne D. Mapp, Documentary Problems of Intermodal Transport, Journal of World Trade Law, Vol. 12 (1978).

Eugene Massey, Prospects for a New Intermodal Legal Regime: A Critical Look at the TCM, J. Mar. L. & Com. Vol. 3 (1972).

기타 UNCTAD documents.