

# 複合運送에 관한 規制와 責任規則

下 載 勳\*

## < 目 次 >

- I. 序論
- II. 複合運送에 관한 一般的 考察
  - 1. 複合運送과 컨테이너化와의 關係
  - 2. 複合運送人에 관한 一般的 概念
  - 3. 複合運送의 特性
- III. 複合運送에 대한 美國政府의 規制實態
  - 1. 1940年 以前의 規制實態
  - 2. 規制緩和運動
  - 3. 複合運送에 影響을 주는 海運立法
  - 4. 航空貨物 規制 緩和
  - 5. 國際複合 航空貿易에 대한 政府間 規制
- IV. 複合運送 및 運送證券에 관한 國際法規 및 特性
  - 1. 複合運送에 관한 國際法規의 概觀
  - 2. 船貨證券에 관한 國際法規
  - 3. 複合運送에 관한 協約
  - 4. 複合運送證券의 法的性質
  - 5. 複合運送證券의 形態
- V. 結 語
  - 1. UN國際物品複合運送協約의 問題點
  - 2. 改善方向

---

\* 大韓商事仲裁院 首席委員

## I. 序論

國際運送分野에 있어서 輸送手段의 눈부신 발달로 인하여 전통적인 海上運送方式에서 여러 運送方式이 혼합된 複合運送이 각광을 받기 시작하였다. 특히 國際間的의 교역량 증가로 인하여 무역에서 차지하는 複合運送의 비중이 점차 높아지게 되었다. 이에 따라 각국은 複合運送에 관하여 政府가 어떤 형태로든지 干涉내지는 規制를 강화하려는 움직임을 보이게 되었다. 그러나 運送에 관한 政府의 規制는 複合運送을 制限하고, 規制의 緩和는 複合運送을 促進한다는 立場을 나타내고 있다.

한편, 運送의 發達로 國際的으로 종전의 海上運送 중심의 商慣習, 法律, 國際協約등을 그대로 複合運送에 適用하기에는 여러가지 限界點이 나타났으므로, 관련 法規의 補完, 改正 및 制定이 필요하게 되었다. 이는 規制 및 管理의 國內法과 國際協約(예; 複合運送書類 統一規則, UN國際物品複合運送協約)의 인정과 권익존중의 範圍안에서 成立되어야 할 것이다.

本稿에서는 複合運送에 관한 政府의 規制가 갈수록 높아지고 있다는 점에 주목하여 複合運送에 대한 美國의 규제를 살펴본 후 複合運送에 있어서 적용되는 國際法規 및 複合運送人의 責任規則에 대하여 考察하고자 한다.

## II. 複合運送에 관한 一般的 考察

### 1. 複合運送과 컨테이너化와의 關係

複合運送은 海上컨테이너 運送과는 무관하게 存在할 수 있는 것이긴 하지만 컨테이너의 등장과 더불어 진전의 계기를 잡은 運送體制이다. 컨테이너에 의한 一般運送이 반드시 複合運送<sup>1)</sup>을 전제하는 것은 아니지만 複合運送에서는 반드시 컨테이너를 이

용하고 있다.

컨테이너運送과 複合運送이 同一한 概念은 아니지만 複合運送은 컨테이너化의 窮極의 目的인 door to door service의 필연적 結果라고 할 수 있다. 따라서 複合運送은 현실적으로 컨테이너運送과 同意語로 여겨지기도 하지만 엄격히 말하면 컨테이너運送 自體가 複合運送이 아니고 複合運送을 指向하는 매체가 되며 複合運送은 컨테이너化의 發展의 연장선상에 있는 것이라고 이해하여야 하겠다.

## 2. 複合運送人에 관한 一般의 概念

國際海事委員會(CMI: Comite Maritime International) 및 政府間 海事協議機構(IMCO: Inter-governmental Maritime Consultative Organization)에 의해 작성된 國際物品複合運送協約 草案<sup>2)</sup>에서 複合運送人<sup>3)</sup>(CTO: Combined Transport Operator)과 複合運送證券(Combined Transport Document: CTD)의 概念을 명확히 規定하였으나, 1980년의 “UN國際物品複合運送協約”에서는 複合運送人和 複合運送證券을 MTO (Multimodal Transport Operator)와 MTD(Multimodal Transport Document)로 각각 표기하고<sup>4)</sup>, 複合運送이 컨테이너 運送에 따른 單一契約主體에 의하여 一括處理된다는 의미로 集約되고 있다.

또한 同條約에서는 複合運送人이 海上, 內輸, 航空, 鐵道나 道路運送등 여러運送手段 가운데 적어도 2가지 이상의 運送手段에 의한 運送契約을 締結하는 複合運送契約의 適用을 複合運送證券의 發行과 관련시키고 있다.

- 
- 1) 여기에서 언급하고 있는 複合運送(Combined/Multimodal/Intermodal Transport)이란 物品이 어느 한 國家의 地點에서 受託하여 다른 國家의 引渡地點까지 적어도 두가지 이상의 運送方式에 의하여 이루어지는 物品運送을 의미한다.
  - 2) Project de Convention surle Transport Combine International de Meachandises TCM 協約案
  - 3) 오원석, 국제운송론, 박영사, 1991, 300p, 310p
  - 4) 美國에서는 複合運送人을 ITO(Intermodal Transport Operator)라고 부른다.

1) 複合運送人

TCM協約에서는 複合運送人이란 複合運送證券을 發行하는者라고 規定하고 있으며, UN協約(1980)에서는 複合運送人이란 스스로 또는 자신을 대리한 他人을 통해서 複合運送契約을 締結하고 送貨人이나 複合運送작업에 관여하는 運送人의 代理人이 아닌 주체로서 행동하고 그 契約의 不履行에 관한 債務를 負擔하는 者를 말한다고 定義하고 있다.

複合運送의 公法上 規制는 모두 國內法에 위임하고 있는데, 各國의 國內法이 複合運送人의 資格을 制限하는 데는 다음의 理由가 있다.

첫째, 複合運送人의 亂立으로 秩序가 紊亂하여 國益損傷을 招來하는 일과 複合運送人이 發行하는 複合運送證券의 信賴를 높이기 위해서는 일정한 社會的, 經濟的 信賴度를 基準하여 資格制限을 設定할 必要가 있기 때문이다.

둘째, 韓國에서는 현재 複合運送의 定義, 責任, 및 證券에 관한 法規定이 없다. 현행은 海上運送周旋業者/海上貨物運送周旋人 즉, 海上運送周旋人이 複合運送人의 役割을 遂行하고 있다<sup>5)</sup>.

2) 複合運送證券

UN協約에는 “複合運送證券은 複合運送契約에 따라 複合運送人이 자신의 契約아래 物品을 收取하였다는 것과 그 契約의 內容에 따라 運送人이 物品을 引渡할 義務를 負擔하는 것을 證明하는 證券”(協約 제 4조 1항)이라 하였고, 信用狀統一規則에는 “物品의 收取地에서 到着地까지 적어도 두가지 以上の 다른 種類의 運送手段으로 運送하는 複合運送을 規定하는 證券”(規則 23조 a)이라고 明示하고 있다.

결국 複合運送證券이란 “船舶,鐵道,航空機 및 自動車에 의한 運送方式 중 적어도 두가지 이상의 다른 運送方式에 의하여 運送物品의 受託地와 引渡地가 상이한 國家의 領域간에 이루어지는 複合運送契約을 證明하기 위한 證券”이라고 定義할 수 있겠다.

5) 海運法 2조 ⑤ 및 항만청의 海運關聯業의 登錄 및 事後管理要領 제2조

### 3. 複合運送의 特性

#### 1) 複合運送에 따른 운송인의 責任分岐點

複合運送去來條件의 경우에는 賣渡人이 內陸運送人에게 物品을 引渡하는 時點이다. 즉 Vienna協約<sup>6)</sup> 제31조의 규정에 따라, 物品을 제1의 運送人에게 交付한 때이다 (in handing the goods over to the first carrier for transmission to the buyer). 그러므로 이하 運送人은 이행보조가 된다. 한편, 海上運送의 경우에는 本船積載를 證明하는 船積船荷證券(On Board B/L)을 提供한때가 責任分岐點이 된다. 그리고 海上運送의 경우 賣渡人은 買受人에게 Clean B/L을 提供하여야 한다. 그러나 複合運送의 경우에 Container or Pallet로 이용하는 때는 確認이 어려우므로 "Said by Shipper to Container", "Shipper's load and Count"와 같은 콘테이너 條項이 包含된 運送狀이 發給된다.

#### 2) 複合運送人の 責任 區分<sup>7)</sup>

가. 過失責任: 過失責任(liability for due or reasonable negligence)은 선량한 管理者로서의 주의義務를 怠慢하여 惹起되는 것으로 運送人이 責任을 져야 하며, 이를 免責받기 위해서는 舉證責任을 負擔해야 한다<sup>8)</sup>.

나. 無過失責任: 無過失責任(liability without negligence)은 運送人이나 使用人の 過失에 기인하지 않는 責任으로 Hague Rules, Warsaw Convention, 등이 無過失責任을 原則으로 하고 있다<sup>9)</sup>.

다. 嚴格責任: 嚴格責任(strict liability)은 過失의 有無를 불문하고 運送人은 結果에 대하여 責任을 지며 免責을 인정하지 않는 것을 말한다<sup>10)</sup>.

6) United Nations Convention on Contracts for the International Sales of Goods (1980)

7) 김명호, "複合運送의 役活과 責任制度에 관한 研究", 韓國海運學會誌, 1992, 265p - 282p

8) UN協約 16조, Hamburg Rules, 5조 ①항

9) 예를 들면 不可抗力(Act of God), Force Majeure, 기타공적(King's enemy) 등을 말한다.

10) 여기에 해당하는 國際規則은 美國의 州際交通法(1977), CIM, CMR 등이 있다.

### III. 複合運送에 대한 美國政府의 規制實態

#### 1. 1940年 以前의 規制實態<sup>11)</sup>

美國의 海運政策은 他國에 비하여 다른 特徵을 갖고 있다. 즉, 反獨占(Anti-trust) 規制가 그것인데, 이는 美國의 國家理念인 自由와 自由競爭의 市場原理에 의해서만 공공의 이익(public interest)이 가장 效率的으로 봉사될 수 있다는 데 기인하는 것 같다. 그리고 이를 時代的으로 구분하여 볼때는, i) 鐵路(1800년대 중 및 중반), ii) 蒸氣船(1900년대초), 그리고 iii) 1930년대 이후 摩托運送과 飛行機 輸送으로 이어졌다.

美國에서는, ①ICC(Interstate Commerce Commission:州間交通委員會) ②FMC(Federal Maritime Commission: 美聯邦海事委員會) 및 ③CAB(Civil Aeronautical Board: 美國民間 航空局) 등의 機關들이 서로 다른法을 制定하였다.

複合運送의 促進을 위한 美國 管理機關의 統合을 위하여 두가지의 제안이 있었다. 하나는 1933년 Robert Packwood씨<sup>12)</sup>가 National Transportation Commission (全國運輸委員會)을 구성하여 CAB/ICC 및 FMC의 모든 機能을 말도록 하자는 것이었으며 또다른 제안은 House Republican Research Committee에서 海洋運送規制의 撤廢와 함께 FMC의 해산과 減少를 主張하는 것이었다.

한편, 各種形態를 複合運送條件으로 統合하는데는 管理委員會들간의 競爭<sup>13)</sup>이 있게 되었고, 立法상으로는 한 形態의 運送會社가 다른 形態의 運送會社를 支配(所有)하는 것을 禁止하였다. 예를 들면, 鐵路는 水路運送의 所有가 禁止되고, 運送貨物取扱人은 直接運送會社를 所有할 수 없게함으로써 複合運送의 發展 機會를 制限하였다.

11) Gerhardt Muller, INTERMODAL Freight Transportation(Second ed.) 1989, Chaper 4 및 6 장 참조.

12) 美國上院의 商事委員會 議長

13) 즉, 政府特惠, 稅金輕減, 또는 運搬될 貨物에 대한 重量 또는 크기의 制限 등을 말한다.

## 2. 規制緩和運動

運送에 관한 規制緩和運動은 1940년 國會의 全國運輸政策 聲明으로 시작되었는데 그 內容은,

- ① 安全, 正確, 經濟的 및 效果的인 서비스와 運送上 및 여러運送業者間에 健全하고 經濟的인 條件을 助長할 것
- ② 不當한 差別없이, 運送서비스에 대한 合理的인 料金を 設定/維持토록 할 것.
- ③ 여러 州와 正當한 權限을 가진 機關과 協調할 것과 正當한 賃金 및 公平한 作業 條件을 조장할 것
- ④ 美國의 國防, 郵便業務 및 商業要求에 副應하는데 적절한 水路, 高速道路, 鐵道 및 기타 유사한 手段에 의한 全國的인 輸送體系의 開發, 調節 및 維持를 目的으로 할 것 등을 주장하였다.

이때까지 綜合的인 全國 輸送體系를 확립할 必要가 있다는 주장은 以前에도 많이 言及되어 있었으나 複合運送에 관한 체계를 정립하여야 한다는 全國的인 立法水準의 주장으로는 이것이 最初이었으나 航空運送에 관하여는 言及이 전혀 없었다.

### 1) 運輸省(Department of Transportation:DOT)의 創設

1967년 모든 形態를 포함하는 美國運輸省이 創設되었는데, 이는 單一 形態의 輸送規制 및 行政管理로는 不충분함을 示한 것이었다고 볼 수 있다. 그리고 1975년에 全國運輸政策 聲明書를 發表<sup>14)</sup>하였는데 이 聲明서는 비록 議會에서 採擇되지는 못하였지만 運送에 관한 規制緩和를 위한 立法의 先驅者로 貢獻했다. 즉, 연방政府干涉最小化와 財政支援 獲得, 健全한 私企業運輸體系助長, 料率規制의 緩和, 自由企業, 많은 雇傭과 補助金의 公正한 管理 등 複合運送 協力에 대한 不當한 障壁은 除去하게 되었다.

한편, 1979년 全國運輸政策聲明書는 全國運輸政策研究委員會<sup>15)</sup>에서 “2000년의 全國

14) 1940년 것을 훨씬 능가하는 水準이다.

15) NTPSC의 위원으로는 19명으로 構成되어 있으며 上院에서 6명, 下院에서 6명, 大統領이 7

運送政策"이라命名된 것이었는데 이는 單一運送形態보다는 複合運送計劃을 勸告하였다. 즉, 여러 形態에 대한 政府의 同等한 待遇, 私的區域의 最大利用 또는 보다 簡素化 된 政府組織 등이 그것이다. 또한, 美國 運送立法 歷史上 單一의 複合運送法令은 存在한 적도 없었고 현재도 존재하지 않는다. 이는 완전한 自由競爭 狀態下에서 運送을 發展시키고자 하는 趣旨라고 볼수 있겠다.

## 2) 規制緩和의 影響

規制緩和는 1970 후반 부터 1980 초 까지 議會의 立法 및 管理委員會에 의해서 취해졌다. 즉, 不必要, 不當 또는 성가신 規則과 規定을 除去하거나 또는 自由化하자는 것이다. 물론, 規制 緩和가 複合運送을 보다 더 實行可能케 하였지만 運送 規制緩和가 全部는 아니었다.

① Rail-Truck 規制緩和 -- ICC는 신선한 과일과 채소 船積에 관한 鐵道運賃을 緩和 實施 (鐵道貨物 輸送量: 26% 增加) → 大形貨主와 特定契約締結을 위한 鐵道自由認定 → 트럭運搬의 複合運送(트럭 → 鐵道 → 트럭)으로 變化가 發生(鐵道는 종전의 1% → 4%로 增加) 하였고, 1980년 the Motor Carrier Act[登錄要件 緩和(첫해 4배 申請)]와 1980년 The Staggers Rail Act는 貨主에게 폭넓은 價格協商, 서비스 選擇 및 運送人의 複合運送 協調를 마련하게 하였다.

規制緩和는 共同所有를 가능케 하였는데 鐵道業者는 환영 하였지만 자본이 약하여 흡수될 우려가 있는 트럭業者에게는 충격적이었다. 그리고, 鐵道管理의 反應으로는 트럭運輸業이 鐵路購買를 할때는 다음 3가지 條件을 充足할 것을 要求하였다. 즉, 去來가 公益的일것, 모터運送이 鐵道運營에 統合될 것, 그리고 모터運送業에 逆 效果는 없을것 등 이었다.

한편, 緩和된 Piggyback<sup>16)</sup>은 複合運送을 支援하는 중요한 緩和措置로서 모든 ICC

---

명을 각각 임명한다.

16) Piggy-back 輸送은 콘테이너를 철도화차에 積載하는 것을 말하며, 콘테이너를 선박에 積載하는 것을 Fishy-back, 항공기에 積載하는 것을 Birdy-back 이라고한다.



規制로 부터 Piggyback運送에 대한 鐵道量을 自由化한 것이다. 이는 트럭 → 鐵道 → 트럭運搬의 複合運送을 가능케 함으로써 營業을 中斷하였던 貨物周旋業者들 (Freight Forwarders)이 다시 돌아오게 하였다. 그런데 2가지 危險이 있었다. 첫째, 새로운 Door - to -Door 複合運送能力에 대한 두려움, 둘째, 그외의 複合運送形態 (즉, EDI 같은데에 많은 投資를 한 者들에 대한) 危險이 그것이었다.

② 鐵道 規制緩和 -- 關心의 소리는 높았지만, 그렇게 熱狂的이지는 않았고, 非同盟의 地域的 運送인과 shortline業者의 많은 增加가 있었는데 석탄등에는 영향이 컸다. 즉, 問題는 經濟的 制限뿐만 아니라 크기와 重量에 관한 規制의 統一性 결여에 있었는데 이는 1992년 유럽共同市場의 統一에서도 問題가 되고 있는 것이었다.

그리고, 規制가 계속되는 分野는 安全問題이다. 즉, 全國高速道路 交通安全廳 (National Highway Safty Administration)"을 1980년 運輸省(DOT)에서 새로운 行政機關으로 創設하였다. 예를 들면, Trailer - on - Flatcar는 차령이 8년 (高速道路에는 4.1년 인데)이 넘는다. 그런데도 불구하고, 聯邦과 州行政府에서는 重量 制限 및 安全 綱領 違反에 대하여 계속하여 묵묵부답이다.

### 3. 複合運送에 影響을 주는 海運立法

海運과 관련된 立法에는 ① 1916 Shipping Act ②1920 Merchant Marine Act ③ 1933 Intercoastal Shipping Act ④ 1936 Merchant Marine Act ⑤ 1984 the Shipping Act 등이 있는데 이 중에서 1916년 法은 獨占禁止免除 (Anti-trust Immunity)를 規定하여 運送人들에게 open conference의 結成을 許諾했고, 海上通商의 規制와 增進을 위하여 US Shipping Board(FMC의 전신)을 創設하였다. 이 US Shipping Board의 이름은 여러번 變更되어 最終적으로 FMC가 되었고 1961년에 獨立機關으로 되었다.

#### 1) 美聯邦 海事委員會

美聯邦 海事委員會가 행하는 複合運送에 관한 주요 機能을 살펴보면, ① 對外 및

對內 航路에 관한 海上運送人의 料金決定을 規制하는 일, ② 貨主, 運送人, 터미널 運營者 및 貨物運送周旋人間의 差別的 料金 및 慣行을 調査하는 일, ③ 海上運送周旋業을 認許하는 일, ④ 運送業者들에게 公共利益을 提供하도록 하는일 등 이다.

또한, 美聯邦 海事委員會는 美國으로 부터 또는 美國에 대하여 하는 定期船 貿易의 規制와 同盟活動이 公益的이면 海運同盟에 獨占禁止를 免除하도록 規定하고 있다. 따라서, 同委員會가 承認하지 않는한 運賃割引(rebating)/過當競爭防止(Pooling)/企業의 合理化(rationalization)는 禁止되었고, 이는 1984년 the Shipping Act가 통과, 서명될 때까지, 동맹에는 美國內陸地點까지의 複合運送人의 設定을 禁止하였다.

## 2) 海運廳 (Marine Administration)

海運廳의 주된 任務는 U.S. - Flag Merchant Marine 을 開發 및 維持하는 일 이었고, 당시 世界貿易의 90%(약 25,000개船舶)가 海上으로 運送되고 있었다. 그리고, 1979년 현재 美國國旗登錄船은 世界에서 제11위에 랭크되어 있는데 (현재 외항선 361), 이는 1945년 1위에서 계속 下向된 結果이다.

또한, 美國國旗登錄船은 美國所有船과 반드시 一致하지 않는다<sup>17)</sup>. 美國人 所有의 外國國旗船舶의 噸수가 美國 國旗 登錄船舶의 噸수를 훨씬 증가하였다. 현재는 사양길에 있고 美國造船所에서 建造된 마지막 商船은 1987년에 進수된 것이었다<sup>18)</sup>. 현재 遠洋船은 美國에서 建造되고 있지 않으며 注文도 없는 실정이다.

## 3) 1984 海運法

이해 당사자들간의 對立으로 海運은 規制緩和에 比較的 影響이 적은 편이지만, 1981년 the Shipping Act가 House of Congress에서 오래 끌었기 때문에 1983년에 다시 제출되었고, 서명은 1984 海運法으로 동년 3월 20일에 되었다. 동법의 주된 內容은 複合運送一括運賃의 設定을 許諾하는 한편, 獨占禁止免除의 持續과 同盟運賃을 委員會에 提出하게 하는 것 이었다.

17) Gerhardt Muller, 前掲書, 33p

18) 1980년 이래 76개가 폐쇄되었다.

한편, 同盟運送人은 同盟運賃을 탈피할 수 있었고, 小規模貨主에게는 貨主協會(shipper's associations)의 構成權을 주었고, volume rate (大量貨物割引 料金)등이 인정되었다.

#### 4. 航空貨物 規制 緩和

航空運賃은 1975년 National Transportation Policy Statement에 의하여 첫 공식적인 緩和措置가 있었고 이러한 航空運賃 規制緩和를 補充하는 FAA(Federal Aviation Act)의 改正은 1977년 Air Cargo Act에 의하여 有效하게 되었다. 그리고 航空旅客 輸送의 規制緩和는 Airline Deregulation Act(1978), 鐵道 및 트럭은 Staggers Rail Act(1980), 1980 Motor Carrier Act 로 加入의 緩和/運賃決定의 自由와 取消등으로 이어졌다.

航空規制緩和는 CAB이 主動이 되었고, 1974년 後半 Ford 行政府 시에 초당적으로 시작되었고 Senate Sub-committee 와 Committee on the Judiciary에서는 청문회가 있었으며 航空과 다른 運送形態간의 흥미있는 管理 差異는 FAA(聯邦航空法)은 旅客 運送을 다루었고, 반면에 運賃은 대부분 海運運送規制가 주된 目的이었다.

##### 1) 航空貨物 周旋業者에 대한 規制 緩和

CAB은 航空貨物(運送)周旋業者에게 運賃決定의 自由認定과 新規加入도 용이하게 하였는데, 즉 周旋業者가 1976년 300개사에서 1979년 1,200개사로 증가 하였다 가 1980년 후반에 700개사로 감소하게 되었는데 이는 기업의 합병 /정리통합 및 파산 때문이었다.

한편, 航空貨物輸送은 어느 의미에서는 항상 複合運送이라고 볼수 있다. 왜냐하면, Surface Transportation Means로 Port-to-Port이고 Air waybills가 일반화된 Single-document intermodal 이기 때문이다. 물론 緩和內容은 다른 形態와 유사하게, 貨主에게 폭넓은 選擇權을 주는 것 이었다.

2) Air Units에 의한急速한 膨脹

Air carriers/airfreight forwarders/courier services/smallcommuter airlines on scheduled airlines는 서로 서로 他地域에로의 확장을 위하여는 緩和가 도움이 되었고, 航空貨物 周旋業者 들의 폭발적인 膨脹을 가져왔다. 예를 들면, 큰 航空貨物 周旋業者는 購買 또는 飛行機 貸與와 自己事業 중 航空事業의 比重을 크게 하였고, 결국은 定期船 航空社가 統合되어 大形航空周旋業者數는 줄어 들었다. 이는 기존 航空周旋業者들이 Door - to - Door 運送活動을 고려하였기 때문이다.

3) Rise of Express Delivery Operators

航空規制緩和의 큰 變化중의 하나는 速達 引渡方法의 增加이다. 즉, Federal Express and DHL등이 그것이다.

4) 航空에 관한 Motor Carrier Act의 影響

1980년의 Motor Carrier Act는 계속運送의 일부로써 事前/事後에 航空運送人에 의하여 運送되었거나/運送될 自動車에 의한 貨物運送을 規制에서 免除함으로써 air-truck 複合運送 可能性을 높혔는데, 이는 중전의 35mile 반경制限도 CAB이 철폐 하였기 때문이다.

또한 1941년이래 US airlines 航空社가 Air Cargo Inc.(ACI)를 共有하고, 美國 作業場에서 pick up & delivery 서비스를 準備하였고 CAB는 獨占禁止免除가 ACI에 許諾하였다.

5. 國際複合 航空貿易에 대한 政府間 規制

國際運送規制는 兩國政府 또는 多國間 規制에는 여러政府를 포함하므로 많은 시간(협상/비준)이 요구되는경향이 있고, 실제로는 많은 國家들이 美國의 緩和政策에 분개 또는 반대하고 있다. 즉, 美國國旗航空運送人에게 他國國旗運送人보다 利益을 주려 한다고 생각하기 때문이다. 그리고 代表的인 IATA(International Air Transport

Association)의 同盟體制는 獨占禁止免除를 承認 및 既定化하려고 한다.

한편, 美國에서는 다음과 같은 規制緩和運動이 公正하게 一方的으로 취해졌는데 ① 航空貨物運賃協定 執行의 中斷, ②IATA貨物運賃協定 執行의 中斷, ③Cargo AgencyCommission는 規制로부터 自由, ④Airfreight Forwarders는 規制로부터 解放, ⑤ 國內/國際 航空運送의 일부로서의 自動車에 의한 美國內 財産運送은 1980년 Motor Carrier Act規定으로부터의 제외등 이었다.

그러나, 外國 航空社가 美國으로부터/대하여 定期船 運行을 하려면(Motor Carrier Act의 면제도 마찬가지로) 航空當國의 事前承認이 있어야만 可能하였다.

#### IV. 複合運送 및 運送證券 에 관한 國際法規 와 特性

##### 1. 複合運送에 관한 國際法規의 概觀

複合運送은 1920년 美國의 센트럴 鐵道會社가 트레일러를 특수한 무게화차에 積載하여運送하는 피기백(piggy-back)방식에서 시작하였다. 그러나 海上運送분야에서는 1956년 美國의 Sea-Land사가 T2탱크를 개조한 콘테이너 60개를 싣고 뉴욕과 휴스톤 간을 運行한 것이 嚆矢라고 할 수 있다.

콘테이너運送이 國際複合一括運送이 되기 위해서는 複合運送人이 全區間에 대하여 責任을 지는 單一運送人責任制(single carrier's liability)에 관한 問題이다. 이 때 複合運送人의 責任이 國內法에 따를 것인가 또는 國際條約에 따를 것인가 하는 것과, 國際條約에 따를 경우 개개의 運送區間에 關係없이 同一責任體系(uniform liability system)에 따를 것인지 그렇지 않으면 개개의 損害發生區間에 適用되는 法規에 따르는 異種責任體系(network liability system)에 의할 것인가 하는 것이 國際複合運送의 중심과제이다<sup>19)</sup>.

個別運送區間에 適用되는 國際規則으로는, ① 海上運送의 경우에는 1924년 Hague Rules, 1968년 Hague - Visby Rules, 1978년 Hamburg Rules 등이 있고, ② 航空運送으로는 1929년과 1955년의 Warsaw Conventions이 있고, ③ 鐵道運送의 경우는 1952년 CIM(구주 제국간의 鐵道 物品運送條約), 道路運送의 경우에는 1956년 CMR(歐洲 諸國間的 道路物品運送條約)등이 이미 國際條約으로 定着되어 있다.

한편 I.C.C.(國際商業會議所)에서는 1972년 11월 國際컨테이너 運送會議에서 TCM條約案이 백지 환원됨에 따라 「複合運送證券을 위한 統一規則」(Uniform Rules of a Combined Transport Document, 1973, & 1975 Revision)을 發表하였다. 이것은 船貨證券을 중심으로 한 信用狀去來에서 複合運送證券의 受理가 불가피하게 됨에 따라 複合運送證券上의 運送人의 責任과 發行條件을 명확하게 하기 위하여 그 適用을 원할 경우는 ICC Brochure 제 298호에 準據한다는 趣旨의 序文이 있는 證券을 택하여야 한다. ICC統一規則의 複合運送人의 責任은, 損害原因을 滅失 및 損傷과 遲延으로 나누고 滅失 및 損傷과 遲延에 대해서는 異種責任體系에 따르도록 規定하고 있다.

政府베이스의 複合運送條約은 1970년 TCM改正案이 백지화되자 UNCTAD의 政府間 준비그룹(Inter-governmental Preparatory Group: IPG)에서 여러번의 會議 끝에 1979년에 條約草案을 作成하여 1980년에 採擇하였으나 아직 發效되고 있지 않다.

## 2. 船貨證券에 관한 國際法規

複合運送人의 責任을 論하기 위하여는 陸.海.空을 모두다 比較하여야 하겠지만, 본고에서는 運送의 주종을 이루는 海上運送에 관하여서만 살펴보기로 한다.

### 1) 英國의 船貨證券法 (The Bills of lading Act(1855))

船貨證券의 讓渡(背書方式)로 物品의 所有權의 移轉을 認定하며 證券上에 明示된 運送契約上의 모든 權利가 所有權 移轉으로 讓受人에게 移轉됨을 規定하고 있다.

19) 國際複合運送이 이상적으로 실현되기 위해서는 單一運送主義와 單一運送責任原則이 채택되어야 한다. 矢山康夫, 「海上コンテナの意義とる經濟」 運送と經濟, 27卷 10號 p.14

2) Harter Act(1893)

美國 Ohio주의 Michael Harter 의원이 제출한 것으로, 전문 8조로 船主의 免責特約을 制限 또는 禁止한 점이 特色이고, 또한 商業過失에 대한 船主의 免責特約을 禁止(船積/保管/引渡上의 船員의 過失 또는 怠慢으로 인한 損害에 대하여)와 船舶의 内항성을 갖출것 등을 규정하고 있다<sup>20)</sup>.

3) 海上運送에 관한 統一 條約 (Hague Rules(1924))

1921년 ILA(International Law Association)가 船主/貨主/銀行/과의 協商을 가진후, 保險會社 대표들의 만장일치로 통과되었고, 그리고 이를 B/L상에 自發的인 挿入을 勸獎하였으나 船主들의 反撥이 있었기 때문에 國際海事委員會가 1924년 브뤼셀의 “海上法에 관한 國際會議(International conference on Maritime Law)에서 承認하게 된 것으로 Hague Rules 이라고 한다.

美國(1936)은 海上運送法과 상충되면 國內法이 우선한다는 條件하에 採擇하였고, 그리고 日本은, 이 規則 4(a)<船舶의 航海 및 管理上의 過失>을 제외하고 / 沿岸 運送에는 適用하지 않는다는 條件하에 採擇하였으며, 한국은, 加入하지 않았으나, 우리나라에서 發行하는 船貨證券의 至上約款(Paramount Clause)이나 地域約款 (Local clause)에 準據法(Governing Law)으로 한다고 規定을 두고 있다. 國內商法の 强行規定(790조 등)이외는 우선하도록 規定하고 있다. 그리고, 物品(Goods)에는 生動物(Live animals)과 甲板積載貨物(on deck cargo)을 제외하고 있다.

4) Hague - Visby Rules (1968)

헤이그規則이 制定된 후 40여년이 지나는 동안 國際經濟環境과 國際運送여건이 변화하여 새로운 規則의 制定이 要求됨에 따라 1963년 Stockholm에서 開催된 CMI에서 Hague Rules의 改正案이 檢討되었고, 그 후 Visby시에서 討議되었다. 그 후 1968년 2월에 이 改正內容이 드디어 Brussels에서 서명되어 Hague Rules의 改正議定書

20) Harter法の 제정으로 船貨證券이 비로소 運送契約의 성격을 띠게 되었다.

(Protocol to Amend International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading)가 되었다. 이 議定書는 全文 17個條로 되어 있으며 그 內容은 어디까지나 1924년의 Hague Rules의 한 부분으로서만 有效하게 되어 있다. 또한, 條約의 適用範圍의 擴張, 船貨證券의 記載의 證據力強化, 運送人의 責任制限에 따른 한도액의 인상과 責任制限方式의 變更, 및 運送人의 責任과 求償權의 消滅에 관한 規定의 신설 및 請求權 競合의 問題에 관한 規定등이다.

#### 5) Hamburg Rules(1978)

헤이그規則이나 헤이그 비스비規則이 船舶을 所有한 先進國의 船主 위주로 되어 있기 때문에 貨主에게 불리하다는 主張에 따라 開發途上國이 主軸이 되어 이를 재정비 하여야 한다는 주장이 UN貿易開發會議(United Nations Conference on Trade and Development: UNCTAD)에서 강하게 擡頭하게 되었다.

UNCTAD의 권고를 받은 UN 國際貿易法委員會(United Nations Commission on International Trade Law: UNCITRAL)는 船貨證券의 準據法에 관한 問題를 최우선 과제로 삼고 1971년 제2차 모임에서 檢討할 目標을 정한후, 1972년부터 改正作業을 시작하여 先進海運國과 開發途上國의 貨主간에 激烈한 論爭을 거쳐 1976년에 UN總會에 상정되었고, 1978년 3월 Hamburg에서 改正條約案 採擇을 위한 全權會議에서 採擇되었다<sup>21)</sup>.

함부르크規則(United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978)은 총 40개조와 附屬書(Annex)로 되어 있으며, 제 1조 5항의 '物品'에 관한 정의에서 "'物品'이라 함은 생동물을 포함한다. 物品이 콘테이너, 패리트 또는 이와 유사한 運送用具에 統合되어 있는 경우 또는 貨物이 包裝되어 있는 경우, 그러한 送用具 또는 包裝이 送貨人으로부터 供給된 경우에는 '物品'은 그 運送用具 또는 包裝을 包含한다"고 規定하여 헤이그規則에서 제외하였던 생동물과 甲板積된 콘테이너貨物도

21) 1986년 현재 11개 國家가 비준하였다.



“Goods”範疇에 포함되었다. 함부르그規則이 헤이그規則보다 확대보완된 점은 ①條約의 適用範圍의 擴大, ②運送人의 責任範圍의 擴大, ③送貨人의 補償狀(Letter of Indemnity)의 效力 및 適用範圍을 明文化시키고 船貨證券上의 記載效力의 補完, ④裁判管轄 및 仲裁條項의 新設, ⑤다른 國際條約과의 關係의 定立 등이 補完되었다.

Hamburg Rules의 주요한 改正點은 運送人의 責任加重에 있는데 그 내용을 본다면,

㉞ 耐航性 擔保에 관한 주의義務 : 過失責任原則을 表明하였고, 航海過失免責의 廢止로 運送人은 商業過失 및 航海過失까지 責任을 지게 되었고, 화재免責의 廢止는 입증責任을 貨主(損害賠償請求者)에게 전가시켰다.

㉟ 免責 : catalog의 廢止로 本協約에서의 運送人의 責任은 “過失추정의 原則”(principle of presumed fault or neglect)에 의할 것이 共通理解事項이며 이것은 舉證責任이 原則적으로 運送人에게 있지만, “어떤 경우에는 條約의 規定이 原則을 修正하는 것을 의미한다.”는 共通理解事項의 附屬書類로 採擇하였다. 이는 개도국의 반대때문에 採擇된 것이다.

㊱ 遲延損害에 관한 運送人의 責任의 明文化 : 運送品 不着으로 看做하여 貨物代金 全額에 대한 賠償을 請求할 수 있다고 하였으며, 運送人의 責任限度額의 引上으로 本協約에서는 화폐단위로서 SDR을 使用하였고 責任限度額은 “835 SDR per package or other shipping unit or 2.5 SDR kg of gross weight, whichever is the higher”로 規定하였다. 이 한도액은 Visby Rules의 한도액보다 25% 증액된 것이다. 그리고 運送人의 責任期間 및 區間도 Hague Rules의 “From tackle”을 폐지하고 “from port to port”로 “from receipt to delivery”로서 運送人의 責任期間이 擴張되었다.

㊲ 補償狀의 效力에 관한 規定의 新設 : 送貨人과 船舶會社間 어쩔 수 없이 편법으로서 慣行化되고 있는 補償狀이 送貨人 以外の 善意의 B/L소지자<sup>22)</sup>에게 대항할 수 없는 것은 當然하며, 本協約은 그 趣旨를 明文化하고 있다(제 17조 2항). 그리고 運送

22) bona-fide holder 善意의 所持者 또는 正當 所持人이라고 한다.

人에 대한 효력에 관해서는 두가지 경우로 나누어 생각할 수 있다. 즉, 만약 運送人에게 제 3자를 속일 의도가 있는 경우 보상장은 送貨人에게 대한 관계에서도 무효로 되지만, 그러한 의도가 없는 경우에만 送貨人으로부터 보상을 청구할 수 있다. 運送人이 감히 보상장을 請求하고 Clean B/L을 發行하는 것은 송화인의 금융편의를 위한 서비스이다 라고들 말한다.

㊦ 이외에도 Hamburg Rules은 條約의 適用範圍의 擴大, 適用對象運送品の 擴大, 콘테이너조항의 修正, Cargo Claim 節次의 改正 등 廣範圍하게 改正이 이루어졌으나 이 條約이 早期에 發效할 것 같지는 않다.

### 3. 複合運送에 관한 協約

複合運送에 관한 國際規則으로는 UN國際物品複合運送協約을 들 수 있다. 同 條約의 成立背景과 協約의 要旨를 살펴보면 다음과 같다.

① 成立背景 -- 國際複合運送을 規制하는 國際協約이 正式案으로 最初로 公表된 것은 1965년 私法統一國際協會(International Association for Unification of Private Law: UNIDROIT)의 國際物品複合運送協約草案(일명 바게(Bagge)案)이다. 그 후 1969년 CMI 東京總會에서 「東京規則」(Tokyo Rules)이 確定되고 위의 兩者를 折衷한 TCM協約案이 1970년에 公表되었다. 이 草案에 대하여 關聯業界의 批判.反對가 강하여 일단 改正<sup>23)</sup>을 가졌으나 결국 白紙還原<sup>24)</sup>되고 UN貿易開發會議(UNCTAD)의 주도하에 檢討가 다시 개시되었다.

한편 민간베이스로는 I.C.C.(國際商業會議所)가 國際複合運送의 規制는 반드시 協約의 형식에 의할 필요가 있으므로 信用狀統一規則의 先例에 따라 민간베이스의 自主的 規範을 作成할 意圖에서 1973년 I.C.C. 「統一規則」(Unifrom Rules for Combined

23) 1971년 11월 TCM조약안(Project de Convention Sur le Transport International Combine de Merchandises)

24) William J. Driscoll, "the Convention on International Multimodal Transport: A Status Report," J. Mar. L. & Comm. vol. 9, No.4, 1978, pp.442 - 443

Transport Document)을 提案하였다.

이러한 各種의 草案.始案이 장장 15년간에 걸쳐서 作成.公表된 것의 結果로 생겨난 것이 UN國際物品複合運送協約이며, 이것은 異種의 運送形態를 國際적으로 法的 規制하여 統合하는 것이 상당히 困難한 作業으로 會議에 참석한 86 各國間 利害對立이 심하여 아직까지 發效되지 않고 있다.

② 協約의 要旨 -- 본 協約은 40개 조문으로 구성되어 있으며 그 부속서에 5개 조문이 추가되어 있는데, 이 協約의 골자는 다음과 같다.

複合運送人(multimodal transport operator: MTO)의 責任은 過失責任 주의에 의한다. 단, 物品의 滅失.손상.지연에 의한 損害의 發生에는 運送人의 過失이 있는 것으로 추정한다. 즉, 複合運送人은 無過失의 입증을 하지 못하면 賠償責任을 면할 수 없다.

複合運送人에 의한 物品의 수취지 또는 引渡地의 어느쪽이 계약국이면 본協約은 강제적으로 適用된다. 단, 送貨人은 자신의 의사로 複合運送을 할 것인가 또는 부분運送의 결합으로 할 것인가의 선택自由가 있다(제 2조, 제 3조).

複合運送人의 責任限度額은 Hamburg Rules 보다 10%를 인상하여, 1포장당 또는 積載단위에 대하여 920計算單位를 超過하지 아니하는 金額과 滅失 또는 損傷된 物品의 총중량 1kg에 대한 2.75계산단위 중 많은 金額으로 한다고 規定하고 있다. 단, 陸上運送區間에는 CIM.CMR의 限度額에 의한다.

複合運送人의 責任限度額은 Network Liability System에 의하지 않고 Modified Uniform Liability System<sup>25)</sup>에 의한다. 즉, 事故發生區間에 強行法規가 存在하는 경우에도 본協約의 規定이 于先적으로 適用될 수 있다. 단, 當該 強行法規의 限度額이 본協約의 그것을 上廻하는 경우에는 그 強行法規가 于先적으로 適用된다(제 19조).

25) 선진국에서는 Network system을 개도국에서는 Uniform system을, 유엔에서는 정충식 방안인 이제도를 가장 선호한다.

#### 4. 複合運送證券의 法的性質

우리나라의 商法이 規定하고 있는 運送證券은 有價證券인 船貨證券과 貨物償還證의 두종류 뿐이다. 그러나 컨테이너의 登場과 함께 發達하기 시작한 複合運送으로 “Door to Door”運送이 보편화되고 이러한 全區間을 커버할 수 있는 複合運送證券이 船貨證券을 대신하여 그 機能을 충분히 發揮하기 위해서는 船貨證券이 지니는 法的 性質을 지니지 않으면 안된다. 그러나 複合運送證券에 관한 TCM條約案이 백지화되었고 「UN國際物品 複合運送條約」도 발효되지 않고 있으며 各國의 國內法이나 國際條約도 成立되어 있지 않아 複合運送證券의 法的性質에 관해서는 法的 空白狀態에 있다고 할 수 있다.

그러나 다행히도 民間部分의 주도로 I.C.C.(國際商業會議所)의 「複合運送證券에 관한 統一規則」이 制定 되고 제 4차 信用狀統一規則의 制定으로 實務적으로 複合運送證券을 船貨證券과 마찬가지로 流通하고 있다. 따라서 複合運送證券의 法的 性質을 船貨證券과 比較하여 이론적으로 檢討할 必要가 있다고 하겠다.

먼저 船貨證券의 경우, 그것이 표창하고 있는 物品引渡請求權의 행사가 證券의 점유를 전제로 하고 있으며, 證券上의 形式的 資格者에게 物品을 引渡하면 運送人은 免責이 되며, 證券의 移轉에 의하여 證券上의 權利가 讓渡되고 證券과 償還으로만 物品의 引渡를 請求할 수 있는 有價證券이다. 또한 船貨證券은 物品引渡請求權을 행사할 수 있는 자에게 그 證券을 引渡한 경우에 그 引渡가 物品의 引渡와 同一한 效力을 지니는 證券<sup>26)</sup>으로 英,美法에서는 이를 權利證券(document of title)이라고 한다.

複合運送證券도 運送證券으로서의 機能을 충분히 發揮하기 위해서는 船貨證券이 지니는 위의 性質을 지녀야 하지만 이를 뒷받침할 法的 根據가 問題된다. 우리法의 立場에서 보면 複合運送證券은 民法上의 有價證券으로서 指示式이든 無記名式이든 關係 없이 商法 제65조와 民法의 指示債券, 記名債券에 관한 規定의 適用을 받아 有價證券

26) 韓國商法 제133조 및 제820조

의 讓渡방식인 背書交付에 의하여 讓渡할 수 있다고 볼 수 있다. 또한 引渡證券性에 관하여도 商法 제133조의 規定을 民法 제190조의 예시적 規定으로 보면 複合運送證券에 引渡證券性을 認定할 수 있다고 본다.

## 5. 複合運送證券의 形態

### 1) 國際運送周旋人이 發行한 複合運送證券

國際運送周旋人이 발행한 證券은 運送周旋人 複合運送證券 또는 FIATA 複合運送證券이라고 한다. 이러한 형태의 運送證券은 國際運送周旋人聯盟에 가입한 會員社가 발행한 證券을 지칭한다<sup>27)</sup>. 國際運送周旋人聯盟은 FIATA라는 약칭으로 불리우는데 이는 불어의 Federation International des Associations de Transitaires et Assimiles이라는 용어의 약자이다. 영어로는 International Federation of Freight Forwarders Associations이라고 표기하고 있다. 그리고 이 聯盟은 Freight Forwarder간의 相互協助를 통하여 業者들의 利益을 수호할 목적으로 1929년 오스트리아의 Vienna에서 設立되었으며, 본부는 스위스의 Zurich에 두고 있다. 이 聯盟에는 오늘날 130여개국에서 35,000개의 會社가 加入하고 있으며, 우리나라는 1977년 正會員으로 加入하였다.

또한 이 聯盟의 內部構造인 各委員會의 目標은 ①Freight Forwarder 業務의 國際間 충분한 認識, ②國際去來에 있어서 Freight Forwarder의 중요성 強調, ③Freight Forwarder의 利益의 高揚, ④共通問題의 檢討 및 이들의 解決, ⑤相互利益을 위한 會員相互間 情報交換, ⑥Freight Forwarder의 商道德 向上 등을 들고 있다.

한편, FIATA는 1970년 6월 獨自적으로 制定, 發表한 運送書類가 FIATA 複合運送 船貨證券(FIATA Combined Transport Bill of Lading: FIATA FBL)으로 이는 앞에서 설명한 바와같이 國際商業會議所가 承認한 것은 “Negotiable FIATA Combined

27) 信用狀統一規則 第25條 d項, (Unless otherwise stipulated in the credit, banks will reject a transport document issued by a freight forwarder unless it is the FIATA Combined Transport Bill of Lading approved by the International Chamber of Commerce or --)

Transport Bill of Lading issued subject to ICC Uniform Rules for Combined Transport Document”(ICC Publication 298)와 같은 文言이 印刷되어 있어야 銀行에서 受理可能하다. 船貨證券의 表면에 記載된 것은 주로 法定記載事項으로 여기에 印刷된 約款은 貨物受取約款뿐이며, 대부분의 運送約款은 裏面約款으로 이를 任意記載事項이라고 한다. 裏面約款은 대부분 運送條件과 運送人의 免責事由 등이 記載되며, 이것이 省略된 것을 略式船貨證券(Short Form B/L)이라고 하고<sup>28)</sup>, 이 경우에도 당사자의 權利,義務는 Long Form B/L에 따른다.

## 2) 複合運送證券의 分類

複合運送人의 責任形態에 따라 責任分割形證券과 單一責任形證券으로 나눌 수 있으며, 單一責任形을 異種責任體系(network liability system)形과 同一責任體系(uniform liability system)形으로 나눌 수 있고, 또한, 證券의 流通性여부에 따라 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)으로 나눌 수 있으며, 그리고 證券의 發行人에 따라 陸上運送證券, 海上運送證券, 航空運送證券 및 複合運送證券등으로도 나눌 수 있다. 한편, 複合運送證券 가운데 船貨證券의 명칭을 지니고 있는 것과 그렇지 않은 것이 있다. 즉 “combined transport bill of lading” 또는 “multimodal transport bill of lading”과 같이 船貨證券의 名稱에 複合運送이라는 單語가 添附된 것이 있고, 단지 “combined transport document”와 같이 船貨證券의 名稱이 使用되지 않은 것이 있다.

또한 複合運送證券에 責任保險이 添附된 “combined transport bill of lading and certificate of insurance”와 같은 것도 있다.

① 異種責任體系(network liability system) -- 각기 다른 運送手段에 대하여 그것이 해당하는 國際規則이나 國內法이 適用되는 責任體系를 異種責任體系라고 한다. 즉

28) 信用狀 統一規則에서는 별도의 명시가 없어도 略式船貨證券은 수리하도록 규정하고 있다. 信用狀 統一規則 제25조, 제26조.

Hague Rules, CMR 條約, Warsaw Convention 등의 規定에 따라 運送人이 責任을 지고, 만일 이러한 規定이 適用되지 않는 場所에서 發生한 事故의 경우 그 地域에서 통상적으로 準據하는 責任原則에 따라 處理된다<sup>29)</sup>. 한편 責任區間이 명확하지 않은 경우에는 제일 긴 運送區間이 海上運送區間이기 때문에 그 區間에서 事故가 發生했다고 추정하고 美國이나 일본은 Hague Rules, 유럽에서는 Hague-Visby Rules을 適用한다. 그리고, 앞의 TCM條約이나 ICC의 複合運送證券에 대한 統一規則도 network liability system을 採擇하고 있다.

② 同一責任體系(uniform liability system) -- 全運送區間을 통하여 각각 다른 責任原則이 아닌 同一의 責任體系에 따라 複合運送人의 責任이 定하여지는 것을 말하는데, uniform liability system에서는 貨主와 複合運送人 사이의 責任原則여하에 따라 複合運送人이 貨主에게 賠償하는 金額쪽이 下請運送人으로부터 變제받는 金額보다 많은 경우도 있다. 왜냐하면 複合運送人과 下請運送人 사이의 責任原則에 대해서는 複合運送人이 貨主와의 同一責任體系가 그대로 適用될 수 없기 때문에 network liability system이 適用된다<sup>30)</sup>. 따라서 複合運送人은 保險會社에 賠償責任保險을 부보하게 된다.

#### IV. 結 語

##### 1. UN國際物品複合運送協約의 問題點

國際物品複合運送協約의 問題點을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 各種複合運送證券의 亂立을 들수 있다.

29) William J. Driscoll, op. cit. p.447

30) UNCTAD, Document, TD/B/AC. 15/29, Sep. 1977, p.4

複合運送證券(MTD)의 성격을 갖는 運送證券이 현재 統一되어 있지 않다. 그것은 본협약의 직접적인 責任이라고는 말할 수 없어도, 가장 큰 原因은 實業界의 현실적 요청을 고려하지 않고 장장 13년간의 긴 세월에 걸쳐서 본협약이 성립된 점이다. 複合運送人(MTO)의 責任은 證券上에 記載된 複合運送의 全區間에 대하여 책임을 지지만 그 내용은 각각의 運送區間의 下請運送人이 해당구간만의 運送에 대해 貨主와 계약한 경우에 지는 책임과 동일하나, 해당 特定區間만의 運送에 적용되는 強行법규가 있으면 그 법규가 정하는 것에 따라 책임을 진다. 또한 強行法規가 없어도 下請運送人이 貨主와의 사이에 通用되고 있는 任意約款이 있으면 그 約款을 우선적용하는 것으로 하는 등 어디까지나 기존의 體系를 존중하는 자세를 보이고 있다. 複合運送이라고 말하는 것도 個別的인 異種複數의 運送을 연결하는 것이며 연결된 全體에 대하여 一元적으로 책임을 引受하는 것이기 때문에 協約化하기에도 이것이 가장 쉽고 빠른 방법이다. 한편 어느 個別的 運送區間에서 事故가 발생하였는지 不明인 경우 (Concealed damage)에는 海上運送을 主體로 하는 複合運送에서는 편의상 海上運送區間에서 損害가 발생한 것으로 보고 Hague Rules에 의한다고 되어 있으나, 그것도 현재와 같이 海上區間이 대부분을 占하는 것이 일반적이면 不合理한 措置로는 볼 수 없다.

① Network Liability System에 의한 MTD의 예로서는 歐洲콘테이너 B/L과 FIATA가 ICC 草案에 準據하여 作成한 FIATA B/L이 있다. 歐洲 콘테이너 B/L은 1970년 UNIDROIT가 발표한 TCM條約에 따라 作成된 것이다.

② 그리고 Network Liability System에 의한 MTD는 歐洲航路 외에 구호간, 일본/뉴질랜드간, 및 극동/남아프리카간에도 使用되고 있다. 그 외에 Forwarder는 Forwarder's Cargo Receipt(FCR)라 칭하는 MTD를 發行하는 예도 있으므로 貨主는 개개의 MTD에 대하여 그 約款을 檢討하여 MTO의 責任이 어떻게 되는가를 체크해야 하는 形便이다.



둘째, 복합운송인의 책임체계의 미확립이다.

「UN 國際物品複合運送條約」은 Network Liability System을 排擊하고 제18조에 Uniform Liability System을 채용하고 있다. 그리고 이어서 제19조는 Uniform Liability System에 대한 修正을 規定한 것으로 이를 修正單一責任體系<sup>31)</sup>(Modified Uniform Liability System)또는 變形異種責任體系라고 한다.

이 運送人의 責任을 加重하는 것이 貨主에게 유리한 措置일지도 모른다. 그러나 個別運送契約을 規制하는 各種의 契約이나 國內法은 運送人의 責任原則, 立證責任, 免責이나 責任制限 등을 고려하여 有機的인 一體를 形成하여야 하는데, 그 가운데 責任限度額만을 分離시켜 本條約에 挿入한 것은 納得할 수 없다. 이러한 부자연스러운 現狀은 運送의 總費用(Total Costs)의 上昇으로 나타나, 결국 運賃과 海上保險料의 引上을 초래하게 될 것이다.

셋째, 複合運送人의 立證責任에 대한 확립이다.

複合運送人은 物品의 滅失, 損傷 또는 引渡遲延의 原因으로 된 事故가 제14조에 정의된 運送人의 保管 아래 있는 동안에 일어난 때에는 그 滅失, 損傷 또는 遲延으로 인하여 생긴 損害에 대하여 責任을 진다. 그러나 複合運送人이 자신 또는 제15조에서 말하는 그 使用人이나 代理人 또는 그 밖의 사람이 事故 및 그 結果를 방지하기 위하여 合理的으로 要求되는 모든 措置를 취하였다는 것을 證明한 때에는 그러하지 아니하다<sup>32)</sup>.

한편, 海運에 있어서는 현재 Hague Rules 立法國과 Hague-Visby Rules 立法國으로 나누어진다. Hague Rules 이나 Hague-Visby Rules에서 航海過失의 免責을 規定하고 있다. 그러므로 위의 제16조 1항과의 關係에서 고려되어야 하는 것은 海上運送이 본 UN協約上의 複合運送人의 下請으로 되는 경우이다. 예컨대 NVOCC(Non-Vessel Operating Common Carrier)가 陸海空의 複合運送의 MTO가 되었다고

31) UN Covention on International Multimodal Transport of Goods(1980), 제18조 제19조

32) UN 國際物品複合運送條約 제16조 1항

하자. 하청받은 海上運送人은 UN協約의 規制를 받지 않기 때문에 NVOCC와의 下請運送契約에는 Hague Rules에 따라 航海過失免責條項을 挿入하게 된다. 만일 下請運送中 衝突과 같은 대규모해난사고가 發生하고 그것이 雙方過失에 의하였다면 下請받은 海上運送人은 MTO인 NVOCC에 대하여 航海過失事故에 대하여 免責을 主張할 것이다. NVOCC는 위의 제16조1항에 따라 下請받은 海上運送人의 無過失을 立證할 수 없기 때문에 貨物損害에 대하여 貨主에게 責任을 면할 수 없다. 이 경우를 대비하여 NVOCC는 巨額의 責任保險을 부보하지 않으면 안된다.

따라서, Hamburg Rules가 조기에 발효하도록 海運先進國이 빨리 가맹하면 이러한 困難한 問題는 解消될 것이다.

넷째, 協約간의 抵觸問題이다<sup>33)</sup>.

만일 本協約에 따른 國際複合運送과 관련하여 兩 國家중 한 國家만이 締約國인 경우 제26조 및 제27조에 의거한 法的手續이나 중재수속이 한 締約國內에서 제기되었을 때, 그리고 양 國家가 本協約 발효 당시 똑같이 他國際條約에 拘束받을 경우 法院이나 仲裁判定部는 그러한 條約下의 義務에 따라 그 條約의 規定을 適用할 수 있다.

한편, 本條의 問題는 實務的 觀點에서 보면 매우 技術的인 問題이긴 하지만 기존의 個別運送을 規制하는 各種 條約과 UN協約과의 抵觸問題는 一切 解決되지 않고 있다. 기존의 個別運送에 대하여 기존의 條約이 適用되는지 UN協約이 適用되는지가 애매하여 仲裁判定部에 委任되어 있다고 하는 것은 豫見을 困難하게 하고 法的 安定性이 缺如된다고 생각된다.

## 2. 改善方向

첫째, Hamburg Rules의 早期發效 및 UN協約의 問題點 解消이다. 이는 전술한 바와 같이 海運先進國들이 빨리 加盟 또는 加入하여 이들의 問題點을 解消할 수 있는 길

33) 제38조 기존協約下에서의 權利와 義務(Rights and Obligation under Existing Convention)

이다.

둘째, Computer Revolution Greater than Container Revolution이다.

컴퓨터 革命은 Intermodal Movement의 모든 측면, Rating, Routing, 컨테이너의 通制, Clearance, Reporting 및 모든 다른 기능들을 다루고 있는데, 컨테이너 혁명은 物質的인 측면에서 發展을 낳았으나 컴퓨터혁명은 貨物이 컨테이너화 되는 안되든간에 상관없이 단순하고 Workable하게 만들었다. 즉, 書類없는 轉送은 그다지 順坦하지 않은데 즉, 最初費用, 제프로그램의 두려움, 普遍的인 標準의 不足, 政府對策機關에 의한 必要條件의 變化 및 Model Line을 통해 다양한 運送人과 通信하는데 어려움등이 存在한다.

그러나 EDI는 必然的이다. 즉, EDI는 ① 현재 書類시스템과 비교할 때 복사, 물리적 Handling 및 재진입(Reentry)을 除去함으로써 막대한 돈을 절약할 수 있으며, ② 書類運送에 있어 속도가 빠르며, ③ Error을 줄일 수 있으며, ④ Real-Time Control로서 이는 一時的 과도한 在庫를 除去함으로써 얻는 節約이 流通 및 生産에 있어서 生産性을 向上 시키고 EDI 船主들에게 보다 큰 節約을 가져다 줄 것이므로, 빨리 모든 産業에 Computer Revolution이 이루어져야 겠다.

셋째, 準據法<sup>34)</sup> 決定: 오늘날 國際貿易은 書類戰爭이라고들 하는데, 書類戰爭이란 다름아닌 契約戰爭을 일컫는 말이다. 그러면 이와같은 戰爭에서 이길려면 지금까지 살펴 본바와 같이 아직도 海運去來에서는 統一이 되지 못한 用語, 內容의 상충등이 많이 있기 때문에 契約 當事者들이 모든 條項을 잘 設定하여야 할 것이며 특히 準據法을 잘 選擇하여야 할 것으로 본다.

34) 準據法(Applicable Governing or Proper Law)이란 "法律關係에 적용하여야 할 法"을 말한다. 한편, 우리나라 "涉外私法" 제9조에서는 契約當事者의 意思(즉, 契約書에 명시한 條項 및 法)를 제1適用 順位로 규정하고 있다.

< 參 考 文 獻 >

옥선중, 「國際運送論」, 法文社, 1988

이균성, 「國際海上運送法研究」, 삼영사, 1981

박대위, 「船貨證券」, 법문사, 1981

강이수, 「國際去來慣習論」, 삼영사, 1984

최준선, 「國際航空運送法論」, 삼영사, 1987

Gerhardt Muller, INTERMODAL Freight Transportation(second edition), Eno  
Foundation for Transportation, Inc., 1989

Schmotthiff, C.M., Export Trade, 8th ed., London, 1986

Hague-Visby Ruels(1968)

Hamburg Rules(1978)

United Nations Convention on International Multimodal Transport of  
Goods(1980)

United Nations Convention on Contracts for the International Sale of  
Goods(1980)

I.C.C., UCP 1974/1983 Revision Compared and Explained, Paris, 1983.

I.C.C., Guide to Incoterms, 1980ed.