複合運送人의 責任原則

- UN 複合運送條約과 UNCTAD/ICC 統一規則을 中心으로 -

宋 埰 憲*

Ⅰ. 序 論
Ⅱ. 國際複合運送에 관한 國際規則
Ⅲ. 複合運送人의 責任体系
Ⅳ. 複合運送人의 責任原則
Ⅴ. 複合運送人의 立證責任
Ⅵ. 結 論

Ⅰ. 序 論

국제무역의 환경변화는 급속도로 진전되어 전세계를 하나의 交易圈으로 묶어 놓았으며, 냉전의 종식으로 理念的인 障壁조차 허물어져 국제무역에 관해서는 국경이 무너지는 파급효과를 야기시키고 있다. 특히 WTO 체제가 출범하면서 전통적인 보호무역주의는 퇴색해졌고 표면상 새로운 자유무역주의가 도래되었다.

따라서 경쟁력이 갖추어진 선진국가나 상대적으로 경쟁력이 취약한 개도국 또는 후발공업국들 모두 自國商品 또는 산업의 경쟁력을 제고시킴으로써, 수출을 증대시키기 위하여 수출확대정책을 다른 정책에 우선하여 실시하고 있는 것이다. 더욱이 산업구조가 脆弱한 개도국들은 무역장벽의 철폐로 자국산업의 보호와 자유무역정책의 추구라는 二律背反的인 현실에 직면하고 있다. 따라서 각국은 경쟁력이 서로 다르다 할지라도 자국상품의 수출을 증가시키기 위해서 수출확대정책을 수립·시행하고 있으며, 이러한 추세는 당분간 계속되리라 전망되는 것이다.

* 全北大學校 商科大學 貿易學科 敎授.

이러한 연유로 국제무역량은 필연적으로 증가할 수밖에 없는 것이며, 무역량의 증가는 국제운송의 수요를 증가시키게 되는 것이다. 사실 국제운송은 무역이 증가함으로써 동반·발전하였다기 보다는 국제운송이 발전되면서 국제무역이 동반·발전하였다는 것이 說得力이 있는 것이다. 그 만큼 국제무역에서 국제운송이 차지하는 비중이 커지고 있으며 그 중요성 또한 날로 증가하고 있는 것이다.

大陸國家의 경우에는 육상운송을 통하여서도 인접국가와 교역이 가능하겠지만 遠距離國家와의 교역이나 육상운송이 불가능한 경우에는 해상운송이 필수적일 수밖에 없는 것이다. 따라서 국제무역은 해상운송의 발달과 더불어 확대되었다는 주장은 설득력을 갖게 되는 것이다. 더욱이 20 세기 후반에 이르러서는 항공운송의 발달로 고가품이나 需給이 急迫한 상품의 경우에는 항공운송에 의존하는 경향이 증가하고 있는 추세이다.

이러한 각각의 운송수단의 발달은 이들 운송체계를 하나로 결집하여, 모든 서어비스를 제공하는 운송형태인 복합운송의 출현을 초래하여 운송서어비스의 品質을 현저히 상승시켰으며 서어비스의 범위 또한 확대하게 되었다. 앞으로도 각각의 독자적인 운송형태로 더욱 발전하게 될 것으로 전망되며, 이들의 복합형태인 복합운송 또한 컨테이너 전용선박과 전용부두 등의 시설확충으로 더욱 발전될 것이다. 이처럼 국제무역의 증가는 국제운송의 발전을 초래하게 되고, 운송수단의 발달 또한 국제무역의 量을 증가시킬 뿐만 아니라 재화의 이동시간을 단축하여 재화의 場所的 移動을 통한 효용창출에 크게 기여하고 있는 것이다. 그러나 국제운송의 증가는 반드시 여러 국가가 관련된 紛爭이 발생하게 되며, 이를 효과적으로 해결하기 위한 국제규칙이 제정되게 되었다.

이러한 국제규칙은 서로 다른 운송수단을 규율하는 각종 규칙의 제정을 초래했으며, 각 구간별 운송수단을 이용하는 화주의 입장에서는 각각의 區間運送業者와의 계약을 통하여 운송을 영위할 수 밖에 없었다. 그러나 이처럼 서로 다른 區間別 運送規則은 20 세기 후반에 이르러 物流革命이라 칭하는 國際複合運送을 효율적으로 발전시키는 데는 장애요인으로 작용하고 있는 것이다.

복합운송이란 각 區間別 운송수단을 이용한 연계운송방식이기 때문에 區間別 운송수단에서 발생되는 손해의 책임은 어느 區間 運送業者에게 귀속되며 책임부담의 限度는 어디까지인가라는 難題가 발생하게 되었다. 즉 해상운송, 육상운송, 항공운송이 결합된 국제복합운송이 이루어질 경우에 어느 운송인과

운송계약을 체결해야 되며 만약 운송도중에 貨物에 損失 및 損傷이 발생하였다면 送貨人은 어느 운송업자와 책임문제를 논의해야 하는가 라는 문제가 발생하게 된다.[1]

만약에 국제복합운송이 物流의 大革命을 야기시킨 운송수단이라면 왜 이러한 복잡한 문제가 발생해야 하는가 라는 의문이 제기되기도 한다. 운송의 효율성과 함께 계약과 운송중의 事故 또한 효과적으로 해결할 수 있어야 명실공히 국제운송의 총아라 할 수 있기 때문이다. 이러한 책임문제는 각국의 實定法의 테두리內에서의 解析論을 통하여 또는 각 구간 운송업자를 규율하는 운송조약에 복합운송에 관련된 補充規定을 둠으로써 해결하고자 했으며, 실제로 判例研究나 全航運送 또는 선하증권의 이론을 복합운송에서 準用함으로써 어느 정도 해결책을 제시해 왔던 것도 사실이다.

그러나 發生區間이 확인되지 않은 손해에 대한 책임관계 등 본질적인 문제를 이처럼 미온적이고 제한적인 해결에만 맡길 수 없게 되었다. 따라서 각 구간별 운송수단을 규율하고 관련규칙들에 의해서 규명되는 즉 자체의 분단되고 고립된 개별법체계에 의한 책임분담이 아닌 一元化되고 統一化된 法體系를 정립할 필요성이 대두되게 되었다.

따라서 본 논문에서는 복합운송을 규율하는 각종국제규칙을 고찰하고 특히 UN 복합운송조약과 UNCTAD/ICC 통일규칙을 중심으로 責任體系와 責任體系別 責任原則을 규명하고 아울러 입증책임의 한계를 규명하고자 한다.

Ⅱ. 國際複合運送에 관한 國際規則

1. 槪 要

앞서 지적하였듯이 異種運送區間을 통해서 운송되는 경우 각 구간마다 서로 다른 條約 또는 强行國內法의 규율을 받게 되며 운송을 증명하는 증권 또한 서로 다른 조약에 규율되는 운송증권이 발행되게 된다.[2] 이러한 모순을 시정

1) 李均成, 國際海上運送法研究, 三英社, 1984, pp.198~199.
2) 해상운송시에는 헤이그규칙의 규율을 받는 B/L, 수취선하증권(Received B/L)의 경

하고 一元的인 규칙을 마련하기 위한 국제적 움직임이 태동할 수밖에 없었다.

국제조약에 의하여 복합운송계약상의 운송인의 책임을 규제하려고 한 것은 國際海法會(Comité Maritime International : CMI)의 1913년 코펜하겐회의까지 소급되지만 그 본격적인 논의는 2차대전 이후의 일이다.[3] 즉, 1950년대부터 서유럽국가를 중심으로 국제복합운송과 관련된 조약을 제정할 움직임이 일기 시작하였다.

2. 東京規則(Tokyo Rules)

1969년의 東京規則이 성립하기 前에 소위 박게 案이 제시되었는데 이는 1949년 국제상업회의소(ICC)가 공포한 국제복합운송조약에 관한 草案(Avant-Project de Convention Internationale sur le contract de transport combinē de merchandises)을 말한다. 그후 1961년에 이 초안은 로마 私法 統一國際協會(International Association for Unification of Private Law : UNIDROIT)의 작업위원회에서 제정작업이 재개되어 CMR 조약에 기반을 둔 運送責任体系가 중점적으로 취급되었다.

이어서 국제해법회(CMI)에서 발생구간이 불분명한 손해(Concealed damage)에 대한 책임규명에 중점을 둔 연구를 진행하여 1969년 東京(Tokyo)에서 개최된 총회에서 복합운송에 관한 個別草案을 재정하였는데 이것을 東京規則(Tokyo Rules)이라 한다.

동경규칙의 내용은 그 후 여러 조약 안에서 활용되이 왔을 뿐만 아니라 타 조약에도 상당한 영향을 미쳐왔다. 특히 동경규칙의 제정목적은 운송수단에 구애받지 않고 복합운송에 적용되고 복합운송증권을 탄생시키는데 있었다. 즉, 기존의 운송증권은 해상, 육상, 항공운송이 연계되어 복합운송에는 적용될 수 없어 각각의 운송구간에 공동으로 효력이 발생될 수 있는 流通性 運送證券을 제정코자 하였다.

우 유럽에서는 TCM 條約案, 그리고 北美行은 헤이그규칙의 규율을 받게 된다. 또한 항공운송에서는 바르샤바 조약안에 의한 항공운송장(Air-waybill), 육상운송에서는 CMR과 CIM에 의한 Liner Waybill 등 발행되게 된다.

3) 李均成, 前揭書, pp.199~200.

3. TCM 條約案

東京規則은 복합운송을 대상으로 하고 있는 것은 사실이나 동 규칙은 복합운송에서 해상운송의 역할이 필수적인 요소로 간주하고 해상운송에서의 責任主義 또는 1924년에 제정된 헤이그규칙의 것과 같게 책정함으로써 해상운송의 색채가 강하게 加味되었다.[4] 따라서 복합운송을 一元化하고자 했던 본래의 의도가 탈색되어 일부 운송업계(항공운송업계)의 강한 반대에 직면하게 되었다.

그래서 일찍부터 복합운송 문제에 대하여 관심을 가지고 있던 UN의 유럽經濟委員會(ECE, Economic Commission for Europe)와 UN의 전문기관인 政府間 海事協議機構(IMCO, Intergovernmental Maritime Consultative Organization)의 합동위원회가 이 작업을 담당하여 1971년 11월 條約草案을 발표하기에 이르렀다.[5] 이를 國際物件複合運送條約(Project de Convention sur Transport International Combinē de Marchandises)이라 하며 그 첫자를 따서 TCM 조약안이라 하며[6], 그 내용상 CMR 조약, 헤이그규칙, 비스비 규칙의 組合物로서 탄생한 것이라 한다.

同 條約은 1972년에 UN/IMCO가 공동으로 주최한 국제컨테이너 운송회의에서 채택하고자 하였으나 개도국들이 화주측의 이익이 충분히 고려되지 않았다는 이유로 부결되어 白紙化되었다. 그러나 이는 복합운송관계의 합리적인 규율을 위한 국제적인 노력의 結晶이고, 또한 최신의 조약안으로서 국제법 규범의 정립에 範典이 될 것이라는 데에는 의심할 여지가 없다.[7]

TCM 조약안은 全 17個 條項으로 조약의 범위와 적용, 복합운송인의 의무, 복합운송증권, 운송물의 멸실·훼손에 대한 복합운송인의 책임, 복합운송증권의 양도성, 지연손해, 제소기간 등으로 구성되어 있다.

TCM 조약 안의 적용범위는 해상, 내수, 항공, 철도, 도로 등 운송방법 가운데 2종류이상에 의한 二國間의 운송에 한하며,[8] 적용 또한 任意的이라는 것이

---

4) 阿部上郎, "複合運送條約案(Tokyo Rules)について一第二十八回 萬國海法會·東京總會報告", 海法會誌, 復刊 14号, 1969, p.3.

5) 李均成, 前揭書, p.201 및 櫻井玲二, "複合運送條約(TCM)について", 海運, 539号 (1972. 8), p.25.

6) 上揭書, p.25.

7) 李均成, 前揭書. p.202.

다.[9] 일정한 자격요건을 정하여 놓고 그 요건이 충족되면 자동적으로 적용되던 다른 국제조약과는 달리 적용여부를 당사자의 任意에 맡겨 놓은 것이다. 그러나 복합운송 증권상에 TCM 조약 안에 따르기로 명기된 후에는 强行的으로 적용되어야 한다는 것이다.

4. 國際商業會議所의 統一規則

TCM 조약안은 당초 1972년 11월에 UN(經濟社會理事會)과 IMCO가 공동으로 주최하는 국제컨테이너 수송회의에서 정식의 국제조약으로 채택될 예정이었다.[10] 그러나 1971년 4월 UNCTAD 해운위원회에서 同 조약이 선진국 중심으로 초안되었고, 개발도상국에 미치는 경제, 사회적 영향에 관한 검토를 마칠 때까지 채택할 수 없다는 결의를 UN경제사회이사회에 요청하기로 결의함에 따라 1972년 5월의 UNCTAD 제3회 총회에서 선진국들의 의견이 채택되지 않았다.

따라서 TCM 條約 案은 백지화되었고, 당장 복합운송을 영위하는 무역업자와 운송업자의 증가는 새로운 형태의 국제조약의 제정을 필요로 하게 되었다. 따라서 선진국은 지금까지의 해결방식 즉, 정부간 베이스의 조약체결보다는 민간베이스의 상업적인 방식으로 전환하지 않을 수가 없게 되었다.

이러한 상황인식 下에서 국제상업회의소는 합동컨테이너 위원회안에 국제복합운송법제에 관한 作業部會(Working group)를 설치하여 민간베이스 차원의 통일규칙 초안의 작성에 임하게 되었다. 이 초안에서는 TCM 조약안을 그 기본모델로 하고, 이를 수정해서 1973년 10월 同 위원회에 제출하여 1973년 11월에 이사회의 승인을 받아 이를 1차 초안으로 확정했고, 이를 다시 수정하여 1975년 6월 최종안을 확정하였으며 정식명칭은 복합운송증권에 관한 국제상업회의소 통일규칙(ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document 1975)이라 한다.

本 規則은 민간 베이스로 체결된 조약임에도 불구하고 TCM 조약안이 백지

8) TCM 조약 1조.
9) TCM 조약 2조.
10) 李均成, 前揭書, p.205 ; 櫻井玲二, 前揭論文, p.25.

화되었고, 後述할 UN 국제물품운송조약이 발효되지 않은 연유로 그 동안에 실무상 최대로 존중되어 왔다.[11]

5. UN 國際物品複合運送條約

1972년 5월 UNCTAD 총회에서 TCM 조약안의 채택이 백지화되자, 국제복합운송을 위한 조약체결의 무대는 UNCTAD의 貿易開發會議(Trade and Development Board : TDB)내에 설치된 政府間 準備그룹(Inter-Governmental Preparatory Group : IPG)으로 옮겨졌다.[12] IPG는 1973년 10월부터 1979년 3월까지 조약제정작업을 종료하고, 조약초안을 마련하기 위하여 최종조정을 UN 외교관회의에 위임하였다. 당해 조약 초안은 UN에서 주최하는 국제복합운송조약회의에서 1980년 5월 24일 채택되었다.

UN 국제복합운송조약의 채택방식은 콘센서스(consensus)방식이라는 UN의 독특한 방식으로 채택되었는데,[13] 많은 국가들이 이 방식에 의한 조약의 채택에는 반대하지 않았지만 留保를 설정할 수 있다는 점을 명백히 하였다.

이러한 과정을 거쳐 국제복합운송에 있어서 운송인의 책임을 규율한 국제조약으로서 UN國際物品複合運送條約(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods)이 성립하게 되었는데, 同條約은 성립과정에서 개발도상국이 주도적으로 자신의 의지를 관철시켰기 때문에 선진국의 입장에서 보면 그 내용에 심각한 문제점이 많이 내포된 조약이었다. 따라서 동 조약의 비준에 선진국이 적극 참여하지 않았기 때문에 효력이 발생할지가 의문시되고 있는 것이다.

同 조약은 30개국이 비준하는 날로부터 12개월이 경과한 후에 효력이 발생하도록 규정되어 있으나 아직 비준국가가 미달되어 효력이 발생하지는 않고 있다.[14] 만약 同 條約이 발효될 경우 국제무역, 국제운송, 국제금융질서에 커다

---

11) 後藤茂之, "國際複合運送の發展と海上責任の考察", 損害保險研究, 第53卷, 第23号, 1991, p.87.

12) 上揭書, p.86.

13) Consensus 방식이란 UN 회의의 독특한 방식으로 1國이 1票씩 찬부의 투표를 행하는 것이 아니고 안건을 하나씩 먼저 채택하여 놓고 同안건에 대하여 반대하는 국가의 대표가 여러 가지 반대하는 의견을 표명하여 만장일치로 채택하는 방식을 말한다.

14) 현재 서방국은 멕시코, 모로코, 칠레, 노르웨이, 세네갈, 베네주엘라이고, 비준국은

란 영향을 미칠 것으로 추측된다. 다만 체결과정에서 돌출되었듯이 회의에 참여한 각 국가간 또는 경제 bloc 간의 이해가 첨예하게 대립되어 있어서 빠른 시일내에 발효될 것은 기대하는 것은 무리일 것이다.[15]

다만 본 장에서는 조약이 성립되는 과정에서 각국이 처해있는 입장을 고찰함으로써 同 條約을 槪觀하고자 한다.[16] 유엔 국제화물복합운송조약(이하 UN 복합운송조약이라 함)이 성립되는 과정에서 각국이 처한 입장을 살펴보면, 조약의 성립과정에서 UNCITRAL(United Nations Commission on International Trade Law, 유엔 국제무역법위원회), ICAO(International Civil Aviation Organization), IMCO 등과는 달리 기술적·법률적 측면보다 정치적·경제적 이해관계에 관심을 집중시킴으로써 조약의 성격구성이 왜곡된 것이 사실이다.

UNCTAD가 TDB(Trade and Development Board)를 설치하면서 TDB가 UNCTAD의 協商團이 되었는데, 그룹별로 나누어 보면 B 그룹(선진국그룹), D 그룹(사회주의그룹), 77 그룹(개도국그룹) 등이다. 따라서 이들의 이해관계가 조약성립과정에서 크게 부각됨으로써 상호이해가 상충된 것이 사실이다.

첫째로, B 그룹의 경우에는 조약의 필요성을 덜 실감하고 있었는데, 그 이유는 ① 그 당시 ICC의 복합운송증권을 위한 통일 규칙(1975)이 이미 적용되고 있었으며, ② 복합운송서어비스의 질적향상으로 이미 사고 및 배상청구의 빈도와 규모가 격감함으로서 조약의 필요성이 크게 감소했다는 점이다. 이외에도 동일한 B 그룹 가운데서도 貨主國과 전통적인 船主國들 사이에도 責任體系에 대한 서로 다른 주장을 하고 있었으며, 단지 양자는 公法上 규정의 포함과 電子情報處理의 적용이 가능하다는 점에서만이 의견일치를 보이고 있었다.

둘째로, D 그룹의 경우에는 실용성있는 증권과 전자정보처리에 관한 규정의 필요성 그리고 보험제도상 복합운송인의 책임문제 해결에 대해서는 의견일치를 보였으나, 각국의 손해배상청구와 소송에 대해서는 의견을 달리하였으며, 기타문제는 77 그룹에 동조하였다.

셋째로, 77 그룹은 세그룹 가운데 실질적인 경험과 이해가 가장 부족했던 개

칠레, 멕시코, 세네갈이며, 파라과이 등이 가맹할 것으로 전망된다(後藤茂之, 前揭書, p.86 참조).

15) Driscoll & Larson, *The Convention on Int'l Multimodal Transports of Goods*, 1982, p.244.

16) 鄭募勳 "UN 국제화물복합운송조약이 국제운송에 미치는 영향", 무역운송, Cargo press, (1985. 3), p.11.

도국들로서 이들은 복합운송의 효율성과 생산성을 증진시키려는 일련의 선진국 조치는 국내산업조직의 기능을 저해한다고 보았다. 따라서 스스로 복합운송을 통제할 기회를 얻기 위해 공법적 성격의 원리와 기능적 규정을 삽입하려고 하였으며, 운송책임원칙에서도 통일된 의견을 제시하지 못하고 있었던 것이다.

6. UNCTAD/ICC 統一規則

앞서 설명한 바와 같이 UN 복합운송조약은 1980년에 채택되었음에도 불구하고 아직까지 발효되지 않고 있기 때문에 그동안 ICC 통일규칙이 실무상 최대로 존중되어 왔다. 그러나 국제 무역의 규모는 확대되고, 이를 규율할 국제규칙도 무역의 발전에 맞추어 改正·發展되고 있는 상황에서 UN 複合運送條約의 未發效로 인하여 기존의 ICC 통일규칙(1975)으로는 한계에 직면하게 되었다. 특히 1990년초에 발효될 예정으로 개정작업 중인 신용장통일규칙(UCP)이 국제금융계에서 받아들여지면 UCP의 내용과 합치하는 국제복합운송증권이 아니고는 국제무역을 효과적으로 영위할 수 없다는 판단아래 UNCTAD 해운위원회에서는 권위있는 상업단체 및 국제기구들과 긴밀한 협조관계를 유지하고 있는 UNCTAD의 사무국에 현존하는 ICC 통일규칙(1975)과 헤이그규칙(1924) 및 헤이그·비스비규칙에 기초한 복합운송증권에 관한 규칙을 제정토록 지시하였다. 따라서 UNCTAD 사무국은 상업단체와 접촉한 결과 새로운 규칙을 제정하기 위한 作業部會(working group)를 설치하였다. 그 결과 1991년 1월에 UNCAD/ICC통일규칙(UNCTAD/ ICC Rules for Multimodal Transport Documents(1991))이 채택되었고 그 이듬해인 1992년 1월 1일 발효되었다.[17]

UNCTAD/ICC 통일규칙의 두드러진 특징은 책임체계의 변화라 할 수 있다. ICC 통일규칙에서는 이종책임제도를 채택하였으나 UNCTAD/ICC 통일규칙에서는 修正一括責任體系를 채택하였다. 이러한 변화는 매우 큰 의미를 갖고 있는 것이다. UN 복합운송조약이 채택하고 있는 책임체계와 동일한 책임체계를 규정함으로써 후일 UN 복합운송조약이 발효된다 할 지라도 이로 인한 혼란은 없을 것이기 때문이다.

특히 주목할 사항은 UNCTAD/ICC 통일규칙이 제정되기 전에는 국제운송주

17) UNCAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, Introduction 참조.

선인 협회연맹(FIATA)[18]에서 사용하는 복합운송증권은 ICC가 제정한 ICC 통일규칙(1975)을 근거로 했었으나, UNCTAD/ICC 통일규칙이 발효된 후에는 FIATA도 同규칙에 근거하여 FIATA MTBL(Multimodal Transport Bill of Lading)을 개정했다는 것이다. 이는 1994 년 3 월 1 일부터 공식적으로 사용되고 있기 때문에 UNCTAD/ICC 통일규칙이 복합운송을 규율하는 국제규칙으로 정착되어 가고 있는 것이다.[19]

Ⅲ. 複合運送人의 責任体系

1. 槪 要

복합운송인의 책임체계란 복합운송중에 발생한 화물의 멸실, 훼손을 어떠한 책임원칙에 의해서 어느 구간의 운송인이 책임을 부담하느냐 또는 운송구간에 구애받지 않고 복합운송인이 운송구간에서 발생한 사고에 대한 모든 책임을 부담하는가 하는 문제이다.

즉 복합운송 중에 발생된 손해를 복합운송인과 利害關係人間에 어떤 원칙에 의해서 배분하는가의 문제인 것이다. 따라서 책임의 배분을 위한 원칙은 타당한가 또는 복합운송을 둘러싼 여러 利害關係人인 복합운송인, 하청운송인(sub-carrier), 보험자 또는 하주 등의 이익을 균등하게 보호하고 있는가 하는 면에서 고려되어야 할 것이다.

UN 복합운송조약에서 복합운송인을 다음과 같이 정의하고 있다.[20]

"복합운송인이라 함은 자신 또는 자신을 대리한 타인을 통하여 복합운송계약을 체결하고, 송하인이나 복합운송에 관여하는 운송인의 대리인으로서 또는 그러한 사람으로서가 아니라 主體(principal)로서 행위를 할 뿐만 아니라 계약이행에 관한 책임을 부담하는 자를 의미한다."

---

18) FIATA(Federation Internationale des Association de Transitaires Assimilé)는 유럽제국의 포워더(forwarder)들이 자신들의 권익보호를 목적으로 1926 년 비엔나에서 설립한 포워더의 대표기관이다. 한국국제복합운송업협회(Korea International Freight Forwarder's Association)는 1977 년에 정회원으로 가입하였다.

19) 林錫珉, 國際運送論, 三英社, 1998, pp.534~535.

20) UN 복합운송조약 제 1 조 2 항.

上記 정의에서 볼 수 있는 바와 같이 복합운송인은 운송인 등의 대리인으로서 복합운송계약을 체결하는 것이 아니라 복합운송계약의 당사자로서 복합운송계약을 맺으며, 또한 다른 운송인과의 운송계약에 근거를 두고 복합운송계약을 체결하는 것이 아니다. 따라서 운송구간의 운송인은 복합운송인의 하청운송인의 역할을 할 뿐이기 때문에 이들과 송하인 또는 수하인間에는 아무런 계약관계가 성립하지 않는다.[21]

또한 UNCTAD/ICC 통일규칙(1991)에서도 이와 유사한 정의를 내리고 있음을 볼 수 있다. 同規則 제 2 조 2 항에서 '복합운송인이란 복합운송계약을 체결하며 운송인으로서 복합운송계약의 이행에 대하여 책임을 지는 者'라고 규정하여 그 내용면에서는 UN 복합운송조약과 같은 정의를 내리고 있다.

그러나 ICC 통일규칙(1975)에서는 복합운송인의 정의를 복합운송증권을 발행하는 者라고 규정함으로써 복합운송에 대한 책임관계는 전혀 언급하지 않고 있다.[22] 다만 국내법에 의하여 복합운송증권을 발행할 자격을 취득하기 전에 면허나 허가를 요구한 경우에는 복합운송인은 면허 또는 허가를 得한 者라고 규정함으로써 복합운송인의 자격에 관해서 보충·정의하고 있을 뿐이다.

UN 복합운송조약과 UNCTAD/ICC 통일규칙에서 규정된 바와 같이 복합운송인은 자신이 체결한 복합운송계약의 이행에 있어서 당연한 책임을 부담해야 한다. 이러한 규정은 복합운송을 인수하는 者의 법적 자격이나, 수송수단의 보유 혹은 운항의 有無에 대하여 제한을 설정한 것은 아니다. 따라서 스스로 운송수단을 보유한 實際運送人(육상, 해상, 항공운송인)이 다른 수송수단을 보유한 운송인을 하청운송인으로 이용하고, 또는 다른 운송인과 공동으로 혹은 복합운송을 실행하는 경우도 있다. 어떤 경우에는 복합운송인 자신이 아무런 수송수단도 보유하지 않으면서 실제운송인을 下請運送人으로 이용하여 복합운송을 영위하는 경우도 있는 것이다.[23]

이러한 연유로 복합운송중에 발생한 사고를 어느 운송구간의 운송인이 책임을 부담할 것인가라는 문제가 발생되는 것이다. 실제로 화주는 복합운송인과의 운송계약에 의해서 복합운송이 이루어지기 때문에 모든 책임을 복합운송인에

---

21) D. M. Day, *The Law of International Trade,* Butterworth & Co(Publishers) Ltd, 1981, p.98.
22) ICC 통일규칙(1975) 제 2 조 (b) 항.
23) 後藤茂之, 前揭論文, p.81.

게 부담시키려 할 것이고 복합운송인은 사고발생의 運送區間이 확인되면 그에게 책임을 부담토록 할 것이기 때문이다. 이처럼 복합운송인의 책임부담 문제는 각 운송구간의 운송인이 각각 책임을 부담하는 異種責任制度와 복합운송인이 全 區間에 대해서 모든 책임을 부담하는 一括責任制度 및 修正一括責任制度의 3가지 형태로 나누어지고 있다.

2. 異種責任制度(Network Liability system)

異種責任制度란 복합운송 중에 운송품의 멸실, 손상 등의 손해가 발생한 경우, 손해가 발생한 運送區間이 판명된 경우에는 손해가 발생된 운송구간을 규율하는 국내법 또는 국제규칙을 적용하여 책임을 부담한다. 그러나 손해가 발생한 운송구간이 판명되지 않은 손해는 운송기간이 비교적 장기간인 해상운송 중에 사고가 발생된 것으로 간주하여 해상운송을 규율하는 국제규칙(Hague Rules, Hague-Visby Rules 또는 Hamburg Rules)에 의하여 책임을 부담하는 것을 말한다. 따라서 손해의 발생구간이 판명되면 항공운송의 경우에 바르샤바 조약, 도로운송의 경우에는 CMR, 철도운송의 경우에는 CIM, 해상운송의 경우에는 헤이그규칙이나 함부르크규칙에 의해서 책임을 부담하는 것이다.

본 체계는 국제 商去來의 관습 또는 기존의 국제 운송법 질서에 급격한 변동을 가져오지 않으며 화주가 부보하는 화물보험과 복합운송인이 부보하는 책임보험이 共存하게 되어 총보험비용을 최소화할 수 있다는 장점이 있다. 그러나 손해발생구간이 불명확한 손해에 대한 책임한도액을 낮게 책정하면 복합운송인이 손해발생구간이 명확한 경우에도 손해발생구간이 판명되지 않은 것으로 하여 責任限度額을 적게 부담할 수가 있는 것이다.[24]

UN복합운송조약이 발효되지 않은 상태이기 때문에 1990년대 초까지 이종책임제도가 복합운송인의 책임체계로 적용되어 왔다. 이는 TCM조약안을 비롯하여 ICC통일조약이 이종책임제도를 채택하고 있기 때문이다.[25] 그러나 1992년 1월 1일부터 UNCTAD/ICC통일규칙(1991)이 발효됨에 따라 이종책임제도의 적용은 더 이상 복합운송의 책임체계로 존속할 수 없게 되었다.

---

24) 徐憲制, 콘테이너 複合運送人의 責任法理, 三知院, 1986, pp.40~41.

25) ICC통일규칙(1975)에서는 제11조에 손해발생구간이 판명되지 않은 경우의 책임, 제13조에 판명된 경위의 책임에 관해 구체적으로 규정하고 있다.

3. 一括責任制度(Uniform Liability System)와 修正一括責任制度 (Modified Uniform Liability System)

복합운송인과 송하인이 복합운송계약을 체결하고, 복합운송인이 수출상의 창고에서 수입상의 창고까지 一貫輸送을 담당하는 것이 복합운송의 가장 큰 장점으로 지적되고 있다. 바로 이러한 취지에 충실하게 따르고자 하는 책임체계가 일괄책임제도라 할 수 있다. 일괄책임제도란 복합운송기간에 화물에 멸실 또는 훼손이 발생한 경우 그 손해가 발생된 장소와 운송수단에 따라서 책임원칙과 책임한도가 적용되는 것이 아니라 동일한 책임원칙에 따라서 복합운송인이 책임을 부담하는 것이다.

이러한 책임체계는 화주의 입장에서는 매우 유리한 것이다. 화물에 멸실 또는 훼손이 발생한 경우, 화주는 각 운송수단의 운송인에게 對抗하지 않고 운송체결자인 복합운송인으로부터 배상을 받을 수 있기 때문이다. 그러나 복합운송인 입장에서는 화주에게 배상을 한 뒤 각 區間運送人(하청운송인)에게 求償을 해야 하는 문제점이 발생하며 이러한 구상절차가 복잡하고 장기간 소요되기 때문에 전체적으로 비용이 증가할 수 있다는 단점이 있다.[26]

또한 책임수준이 상이한 각 운송구간별 국제규칙의 적용으로 인하여 이해가 상반될 수도 있는 것이다. 즉 책임수준을 헤이그규칙으로 정하는 경우는 보다 높은 수준에 있는 다른 국제규칙(CIM, CMR 등)이 적용되어지는 운송구간에서 발생된 손해에 대해서 화주는 유리한 배상청구의 기회를 상실하고, 반대로 CIM, CMR의 책임수준이 적용될 경우는 복합운송인의 부담이 증가함으로써 운임의 인상을 초래하고 이는 결국 화주의 부담을 증가시킬 우려가 있는 것이다.[27]

이러한 문제점을 해결하기 위하여 UN 복합운송조약과 UNCTAD/ICC 통일규칙(1991)이 채택하고 있는 책임체계가 修正一括責任制度이다.

수정일괄책임제도는 이종책임제도와 일괄책임제도가 혼합된 형태로서 일종의 타협안이라 할 수 있다. 운송시 손해가 발생하였을 경우에, UN조약은 손해발생 구간의 확인여부에 관계없이 동일한 책임규정을 적용한다는 면에서 보

26) Wayne D. Mapp, "Documentary Problems of International Transport", *Journal of World Trade Law,* V-12(1978), p.540.

27) 林錫珉, 前揭書, p.516.

면 일괄책임제도를 채택한 것으로 보인다. 그러나 손해발생구간이 판명되고 그 구간에 적용될 단일운송조약과 강행적 국내법의 책임한도액이 UN 복합운송조약의 책임한도액보다 높을 경우에 그 구간에 적용될 단일운송조약 또는 강행적 국내법의 책임한도액이 적용되며, 그리고 이외의 손해발생구간이 판명되지 않은 경우와 손해발생구간이 판명되었으나 판명된 구간의 단일운송조약의 책임한도액이 UN 복합운송조약에서 주장한 책임한도액보다 낮을 경우에는 UN 복합운송조약에서 규정하고 있는 책임한도액에 따른다.[28] 즉 運送途中에 발생한 물품의 멸실 또는 손상에 대한 손해배상액은 손해발생구간이 판명되면 판명된 구간의 단일운송협약상 책임한도액이 적용되며, 손해발생구간이 불명일 때는 일반원칙이 적용되도록 一括責任制度를 채택하고 있기 때문에 修正一括責任制度라 한다.

한편 UNCTAD/ICC 통일규칙(1991)에서도 UN 복합운송조약과 유사한 수정일괄책임제도를 채택하고 있다.[29] 그러나 UNCTAD/ICC 통일규칙에서는 복합운송 중 특별한 운송구간에서 화물의 멸실·훼손이 발생했을 때 그러한 운송구간에 대하여 별도의 운송계약이 체결되어 있고 적용될 국제법이나 강행적 국내법이 다른 책임한도를 규정하고 있다면, UN 복합운송조약과는 달리 해당 운송구간에 적용하는 국제규칙이나 강행적인 국내법에 따르도록 하여 UN 복합운송조약 下의 높은 배상액의 선택권은 부여하지 않았다.

그 동안 이종책임제도는 선진국이 선호하는 책임체계이고 일괄책임제도는 개도국이 채택하는 책임제도이었으나 UNCTAD/ICC 통일규칙에서 수정일괄책임제도를 채택하므로써 복합운송인의 책임체계의 양분은 그 타당성을 상실했다고 볼 수 있다. 따라서 UNCTAD와 ICC에서 합동으로 제정된 통일규칙에서 수정일괄책임제도를 채택한 것은 선진국에서도 개도국이 선호하는 일괄책임제도를 수정한 修正一括責任制度를 수용하겠다는 의지를 표명한 것으로 推論하는 것이 가능한 것이다. 특히 UN 복합운송조약에서 수정일괄책임제도를 채택

---

28) UN 복합운송조약, 제 19 조.

29) UNCTAD/ICC 통일규칙 제 6 조 4 항에 다음과 같이 규정되어 있다.
"When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law would have provided another limit of liability if a separate contract of carriage had been made for that particular stage of transport, then the limit of the MTO's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law."

하고 있으므로 同 조약이 발효될 경우에 대비한 사전준비라고 보는 것이 타당하다고 판단된다. 더욱이 UN 복합운송조약이 발효되지 않았기 때문에 그 동안 실무에서 ICC의 통일규칙에 의한 책임부담원칙이 대부분의 국가에서 원용되었으나 UNCTAD/ICC의 통일규칙이 제정되어, 1992년 1월 1일부터 발효되었기 때문에 ICC에서 主導權을 행사하고 있는 선진국 그룹에서도 수정일괄책임원칙을 채택하고 있는 것이다.

Ⅳ. 複合運送人의 責任原則

1. 修正一括責任体系下의 責任原則

수정일괄책임제도를 채택하고 있는 국제규칙(UN 복합운송조약, UNCTAD/ICC 통일규칙)에서는 推定過失主義를 채택하고 있다. 대부분의 국제운송규칙의 책임원칙이 추정과실책임원칙을 취하고 있는 것과 본질적으로 乖離되지 않도록 하기 위하여 이를 채택한 것으로 보인다.

UN 복합운송조약 제16조 1항에는 다음과 같이 규정되어 있다.

"복합운송인은 화물의 멸실, 훼손 또는 인도지연으로 비롯된 사고가 제14조[30]에 정의된 운송인의 보관 아래 있는 동안 발생한 때에는 그 멸실, 훼손 또는 지연으로 인한 손실에 대하여 책임을 진다. 그러나 복합운송인이 자신 또는 제15조[31]에서 언급한 그 사용인이나 대리인 또는 그 밖의 사람이 사고 및 그 결과를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취하였다는 것을 증명한 때에는 그러하지 아니한다."

상기 조항은 함부르크규칙 제5조 1항의 규정과 동일한 것으로서 복합운송

30) 제14조는 책임기간을 명시한 조항으로 화물에 대한 복합운송인의 책임은 화물을 복합운송인의 보관 아래 인수한 때로부터 화물을 인도할 때까지의 기간에 걸쳐 발생한다는 것이다.

31) 제15조는 복합운송인, 그 사용인, 대리인 및 그 밖의 사항에 관한 책임으로 다음과 같이 규정되어 있다. "제21조의 적용을 전제로 복합운송인은 그 직무의 범위내에서 행위를 하고 있을 때의 복합운송인의 사용인이나 대리인 또는 그 밖에 복합운송계약의 이행을 위하여 필요한 사람의 작위 또는 부작위에 대하여 작위 또는 부작위가 복합운송인 자신의 작위 또는 부작위인 것처럼 책임을 진다."고 규정되어 있다.

인의 책임이 복합운송인 자신과 사용인이나 대리인 또는 그 밖의 복합운송계약을 이행하기 위하여 행위를 하고자 하는 자의 과실에 기인한 過失責任일 것뿐만 아니라 그들의 과실에 의하지 아니하고 사고가 발생한 것에 대한 입증책임은 복합운송인이 부담해야 한다는 것을 명확히 하고 있다. 이러한 과실원칙에 의하면 복합운송인은 사고의 발생이 어느 운송구간에서 발생했는지를 알아야 하고, 이를 알지 못하는 경우에는 책임을 면할 수 없는 것이다. 따라서 손해발생의 원인을 파악하지 못하는 경우에는 추정과실 책임 원칙에 의한 면책이 어렵게 되므로 無過失責任原則에 가깝다고 할 수도 있는 것이다.

또한 UN 복합운송조약에서는 함부르크규칙에서와 같이 화물의 인도지연에 대한 복합운송인의 책임을 규정하고 있다. 즉 인도지연이라 함은 화물이 명시적으로 합의된 기한내에, 그러한 합의가 없는 경우에는 당해 상황을 고려하여 성실한 복합운송인에게 합리적으로 요구되는 기한내에 인도되지 아니한 때에 발생한다고 규정하고 있다.[32] 同 조약 제16조 3항에서는 豫定引渡期限이 경과한 후 연속되는 90일내에 인도되지 아니한 때는 배상청구인은 화물이 멸실된 것으로 취급할 수 있다고 규정하고 있다. 함부르크규칙에서 60일이 지나면 멸실로 간주할 수 있다는 규정과 비교하면 운송인의 책임이 완화된 것으로 볼 수 있으나, 해상운송구간에만 적용되는 함부르크규칙의 60일과 복수의 운송구간에 적용되는 UN 복합운송조약의 90일을 단순 비교할 수는 없는 것이다. 따라서 이런 관점에서 본다면 UN 복합운송조약에서의 운송인의 책임이 함부르그규칙보다 강화되었다는 것이 옳은 해석인 것이다.

한편 UNCATD/ICC 통일규칙에서도 UN 복합운송조약과 마찬가지로 過失主義를 채택하고 있다. 同 규칙 제5조 1항에서는 UN 복합운송조약과 同一한 취지의 내용을 규정하였다. 다만 복합운송조약에서는 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취했음을 입증토록 한 반면, 同 규칙에서는 복합운송인이 자신이나 대리인, 사용인 또는 계약을 이행하기 위하여 복합운송인이 그의 서비스를 이용한 다른 사람의 過失 또는 태만이 없음을 입증토록 하였다.[33] 따라서 UNC-

32) UN 복합운송조약 제16조 2항.

33) UNCTAD/ICC 통일규칙 제5조 1항은 다음과 같다.
5.1. Basis of Liability
Subject to the defences set forth in Rule 5.4 and Rule 6, the MTO shall be liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in his charge as defined in Rules 4.1., unless the MTO

TAD/ICC 통일규칙에서도 함부르크규칙이나 UN 복합운송조약과 동일한 책임원칙을 채택하고 있음을 알 수 있다.

인도지연에 관한 책임원칙에서도 UN 복합운송조약의 내용을 제5조 2항에 그대로 옮겨 놓았으며, 화물의 인도지연이 멸실로 간주되는 기간도 동일하다.[34]

이러한 일치는 偶然이라기 보다 意圖적인 것이라 판단 될 뿐만 아니라 후일 UN 복합운송조약이 발효될 경우를 가정하면 매우 바람직스러운 결과라고 판단된다.

2. 異種責任體系下의 責任原則

이종책임체계가 적용될 경우에는 全 運送區間에 걸쳐서 동일한 책임원칙이 적용될 수 없으며, 일괄책임체계가 적용된다 할 지라도 복합운송인과 각 구간 운송업자間에는 동일한 책임원칙이 적용될 수 없다. 따라서 각각의 운송 수단별 책임원칙의 차이점을 밝혀두는 것은 일괄책임체계 또는 수정일괄체계가 적용될 경우에도 매우 중요한 문제인 것이다.

이종책임체계하의 책임원칙에서 가장 두드러진 특징은 육상운송을 규율하는 CMR과 CIM에서는 無過失責任主義를 채택하면서 동시에 면책조항을 규정하고 있으며 해상운송, 항공운송을 규율하는 국제규칙 등은 過失責任主義를 채택하고 있다는 것이다.

---

proves that no fault or neglect of his own, his servants or agents or any other person referred to in Rule 4 has caused or contributed to the loss, damage or delay in delivery. However, the MTO shall not be liable for loss following from delay in delivery unless the consignor has made a declaration of interest in timely delivery which has been accepted by the MTO.

34) UNCTAD/ICC 통일규칙 제5조 2항과 3항은 다음과 같다.
5.2. Delay in delivery
Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent MTO, having regard to the circumstances of the case.
5.3. Conversion of delay into final loss
If the goods have not been delivered within ninety consecutive days following the date of delivery determined according to Rule 5.2., the claimant may, in the absence of evidence to the contrary, treat the goods as lost.

<表 1> 運送手段別 責任原則

운송수단	운 송 조 약	책 임 원 칙
해상운송	Hague Rules	과실책임주의+면책조항+법정과실면책
	Hague-Visby Rules	
	Hamburg Rules	과실책임주의
육상운송	CMR	무과실책임주의+면책조항
	CIM	
항공운송	Warsaw Convention	과실책임주의+면책조항
	Montreal Protocol	무과실책임주의+면책조항 (연착의 경우 운송인 입증의 과실책임주의)
국 제 복합운송	ICC통일규칙(1975)	異種責任體系
	UN국제물품복합운송조약(1980)	修正一括責任體系
	UNCTAD/ICC 통일규칙(1991)	과실책임주의

<表 1>에서 보듯이 해상운송을 규율하는 국제규칙에서는 과실책임주의를 채택하고 있다. 그러나 헤이그규칙에서는 과실책임주의를 채택하면서 면책조항, 일명 면책카다로그를 규정하고 있으며 항해과실면책과 같은 법정 과실면책을 동시에 규정하고 있다. 함부르크칙에서는 면책카다로그를 완전히 철폐하고 법정과실 면책조항도 삭제한 과실책임주의를 채택하고 있다.

육상운송에서는 CMR과 CIM이 동일하게 무과실책임원칙을 적용하고 있으며 약간의 면책조항을 규정하고 있다. 항공운송에 관한 바르샤바협약에서는 과실책임주의를 적용하고 약간의 면책조항을 규정하고 있으나 몬트리얼 제 4 추가 의정서에서는 무과실책임을 적용하고 있다. 다만 연착의 경우에만 과실책임주의를 적용하였으며 이 경우 입증 책임은 운송인에게 부과하고 있다.

Ⅴ. 複合運送人의 立證責任

과실책임주의를 채택하고 있는 국제운송규칙에서도 입증책임의 단순화가 가장 잘 이루어진 것이 UN 복합운송조약과 UNCTAD/ICC 통일규칙이다. 먼저

UN 복합 운송조약에 의하면 화물의 멸실, 훼손 또는 인도지연이 운송인의 보관 중에 일어난 경우 이로부터 책임을 면하기 위해서는 복합운송인 자신이나 그 사용인, 대리인 또는 그 밖의 사람이 사고 및 그 결과를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취하였다는 사실을 복합운송인이 입증하도록 함으로써 입증책임을 복합운송인에게 부과하였다. 이러한 입증책임은 함부르그규칙에 명시된 것과 동일한 것으로 同 조약과 同規則의 입증책임 또한 동일한 것이다. 다만 함부르그규칙에서는 合理的인 措置를 취하였다는 것을 해상운송인이 입증해야 하나 화재로 인한 손해가 발생한 경우 해상운송인, 사용인 또는 대리인 측의 과실에 의한 것임을 청구권자(송하인, 수하인 또는 보험자)가 입증토록 함으로써 立證責任의 單純化에는 실패하였다. 그러나 同 조약에서는 입증에 관한 예외조항을 인정하지 않고 있기 때문에 이러한 점에서는 함부르크칙과 다르다고 할 수 있다.

UNCTAD/ICC 통일규칙에서도 UN 복합운송조약과 동일한 책임원칙을 채택하고 있으며 입증책임 또한 동일하게 규정하였다. 복합운송중에 서로 다른 운송수단에 의하여 連繫運送이 이루어지므로 하주가 자신이 지배할 수 없는 상황에서 각 구간운송인 또는 복합운송인의 과실 또는 태만을 입증하는 것은 불가능하다. 따라서 일괄책임체계를 적용하는 경우에 복합운송인에게 입증책임을 부담하는 것은 매우 합리적인 것으로 판단된다.

그러나 이종책임체계가 적용될 경우에는 책임원칙이 그러하듯이 입증책임 또한 각각의 운송수단을 규율하는 국제규칙에 따라야 하는 것은 당연하다. <表 2> 에서 보듯이 해상운송중에는 헤이그규칙, 헤이그·비스비규칙 또는 함부르그규칙의 적용을 받도록 되어있다. 헤이그규칙에서의 입증 책임은 다른 국제운송규칙보다 매우 복잡하고 통일성이 없다. 이는 다른 운송규칙에 비해서 많은 면책조항을 포함하고 있기 때문이다.

<表 2> 運送手段別 立證責任

운송수단	운 송 조 약	입 증 책 임
해상운송	Hague Rules	· 법정과실 면책 또는 면책조항은 운송인입증 · 송하인 면책시 송하인입증 (면책조항 反證時 하주 입증)
	Hague-Visby Rules	
	Hamburg Rules	· 해상운송인 입증책임(반증시 하주입증) · 화재와 생동물 운반시 하주입증
육상운송	CMR	· 운송인 과실 또는 태만時 하주입증 · 면책조항의 경우 운송인입증 (반증시 하주 입증)
	CIM	
항공운송	Warsaw Convention	· 무과실 입증은 운송인 · 유한책임 적용배제시 하주입증
	Montreal Protocol	· 면책조항과 연착의 경우 운송인 입증책임 (반증시 하주 입증)
국 제 복합운송	ICC통일규칙(1975)	· 각 운송수단의 입증책임
	UN국제물품복합운송조약(1980)	· 복합운송인 입증책임(반증시 화주입증)
	UNCTAD/ICC 통일규칙(1991)	

법정과실면책인 항해과실조항의 적용을 받기 위해서는 해상운송인이 입증책임을 부담하고 있는 반면에 송하인의 면책조항에 의해 면책되기 위해서는 송하인이 입증책임을 부담하도록 하였다.

면책조항에 해당되는 경우에는 해상운송인은 면책되나 면책의 혜택을 받기 위해서는 엄중한 입증책임이 해상운송인에게 요구되는 것이다. 다만 해상운송인의 면책주장이 있고 이를 입증했을 경우에도 하주가 反證이 있으면 하주는 이를 입증해야하며, 입증이 효과적일 경우에는 운송인이 책임을 져야 한다. 그러나 항해를 지배할 수 없는 하주가 해상운송인의 면책입증에 반증을 하는 것은 어려운 문제이므로 과학적이고 합리적인 반증이 요구되는 것이다.

함부르크규칙에서의 입증책임은 헤이그규칙과는 달리 단순화되었다. 同 규칙에서는 면책카달로그가 철폐되었으므로 헤이그규칙에서와 달리 단순화가 가능하였다. 대부분의 경우 無過失을 주장하는 운송인에게 입증책임을 부담하였으나 화재시에는 해상운송인의 과실 또는 부주의를 입증할 책임을 하주에게 부담하고 있다. 또한 同 규칙에서는 生動物에 관한 책임을 규정하고 있는데, 생동물의 운송중에 발생한 손해를 해상 운송인에게 부담시키기 위해서는 그 멸실, 훼손 또는 인도지연의 일부 또는 전부가 운송인, 그 사용인 및 대리인

측의 과실과 부주의로 인하여 발생한 것이라는 사실을 하주가 입증하도록 하였다. 이처럼 헤이그규칙에서 보다는 단순화되었다고 할 수 있으나 함부르크규칙에서 조차도 제5조 1항과 7항에 명시된 입증원칙을 反轉시키고 있는 것이다.

육상운송에서는 무과실책임주의를 채택하고 있으며 몇 가지 면책조항을 인정하고 있으며, 도로운송을 규율하는 CMR이나 철도운송을 규율하는 CIM에서 동일한 책임원칙에 의한 입증책임을 부담하고 있다.

兩 規則下에서 육상운송인은 운송물을 인수한 시점부터 인도 時까지 화물의 멸실, 훼손 및 인도지연에 대하여 책임을 져야 하는데 도로 및 철도운송인에게 책임을 부담케하기 위해서는 운송인의 契約違反을 하주가 입증하여야 한다. 또한 운송인측의 不法行爲나 怠慢의 결과로 인한 손해라기보다 하주의 지시, 운송물의 고유한 하자 또는 운송인인 피할 수 없는 또는 방지할 수 없는 상황에 의해서 야기된 경우에 운송인이 면책되는데, 이때의 입증책임은 운송인에게 부과하고 있는 것이다. 물론 면책조항에 해당된다고 운송인이 입증하는 경우에도 反證이 있으면 이를 하주가 입증해야 하는 것은 해상운송규칙에서와 동일하다.

항공 운송인의 경우에는 입증책임이 다른 운송수단과 비교하여 단순화되어 있다. 대부분의 입증 책임은 운송인이 부담한다. <表 2>에서 보듯이 운송인의 무과실을 입증할 책임은 항공운송인이 부담하고 있으며 면책을 주장하는 모든 경우에도 항공운송인이 입증책임을 부담하고 있다. 다만 항공운송인은 유한책임을 기본적인 책임원칙으로 하고 있는데, 유한책임의 享有權을 배제할 경우의 입증 책임은 하주에게 있다. 또한 몬트리얼 제4추가의정서에서는 엄격한 항공운송인의 책임원칙을 적용하고 있으며 모든 면책조항과 연착의 경우에 운송인에게 입증책임을 엄격히 요구하고 있는 것이다.

이상에서 비교한 바와 같이 20세기초의 체결된 국제조약에서는 입증책임의 단순화는 존재할 수 없었다. 왜냐하면 수많은 면책조항으로 운송인이 책임을 거의 부담하지 않는 조약을 적용했기 때문에 경우에 따라서 입증책임을 편의적으로 부과하고 있었다. 그러나 20세기 후반에 체결된 국제조약에서는 책임원칙에 관계없이 대부분의 입증책임은 단순화되었음을 알 수 있다. 이처럼 입증책임이 단순화되는 것은 국제무역을 영위하는 수출입자에게는 매우 유리한 것이다. 운송중에 발생하는 各種 紛爭을 해결할 때에 운송법이나 운송관습에 운송인은 精通하지만 무역업자는 상대적으로 불리한 처지에 있기 때문에 입증책임을 단순화하는 것은 화주의 입증부담을 경감시켜 주는 것이다.

Ⅵ. 結 論

이상에서 고찰한 바와 같이 복합운송에서 적용되어지는 책임원칙을 過失責任主義 또는 無過失責任主義로 단정지어 설명하는 것은 매우 어려운 것이다. 왜냐하면 책임체계를 어느 것으로 적용할 것인가와 밀접한 관련이 있기 때문이다. 즉 이종책임체계를 적용할 경우에는 각 운송수단을 규율하는 국제규칙의 책임원칙이 적용되어야 하며, 일괄책임체계가 적용될 경우에는 국제복합운송을 규율하는 국제규칙의 책임원칙에 따라야 하며, 수정일괄책임원칙에 따를 경우는 복합운송 또는 각 운송구간의 책임원칙에 따라야 한다. 그러나 일괄책임체계 또는 수정일괄책임체계를 적용하는 경우도 복합운송인과 송하인 또는 수하인과의 관계는 국제복합운송조약이나 UNCTAD/ICC 통일규칙(1991)의 책임원칙에 따르겠지만, 복합운송인과 각 구간운송업자와의 책임관계는 당해 운송과 관련된 각 국제규칙의 책임원칙에 따라야 할 것이다.

이러한 문제는 각 區間運送手段의 발달단계와 이를 규율하는 국제규칙의 相異함에 연유하고 있는 것이다. 즉 해상운송, 육상운송 및 항공운송이 각각의 국제규칙下에서 독자적으로 발전하였으나, 이러한 운송형태를 결합하여 하나의 운송형태로 一体化하고 보다 원활한 서어비스를 제공하기 위하여 복합운송이 발달되었기 때문이다. 복합운송이 국제무역을 효과적으로 수행케하는 이상적인 운송수단이라는 데에는 異見이 있을 수 없다. 이는 2개 이상의 운송수단이 결합되어 一貫輸送을 가능케 하기 때문에 즉 'door to door' 서어비스를 가능케 하는 것이기 때문이기도 하겠지만 보다 더 근본적인 이유는 복합운송의 계약형태에서 찾을 수 있다고 판단된다. UN 복합운송조약에서 '복합운송인이란 운송인등이 대리인으로서 복합운송계약을 체결하는 것이 아니라 복합운송계약의 당사자로서 복합운송계약을 체결하는 자'라고 규정되어 있다. UNCTAD/ICC 통일규칙에서도 이와 類似한 定義를 내리고 있음은 이미 고찰한 바와 같다.

복합운송계약을 체결한 경우 송하인은 각 운송수단의 운송인과 개별적인 운송계약을 체결하는 것이 아니라 이들과는 무관하게 오직 복합운송인과의 운송

계약체결로 운송이 가능한 것이다. 즉, 각 운송구간의 운송인은 복합운송인의 하청운송인 역할을 수행하기 때문에 이들 간의 계약관계는 복합운송계약에 아무런 영향을 미치지 않는다. 따라서 복합운송인은 全 運送區間에 걸쳐서 자신이 위탁받은 화물의 멸실·훼손 및 인도지연에 책임을 져야만 하는 것이다. 실제로 복합운송인이 존재하지 않는다면 송하인은 각 운송형태별 운송인과 운송계약을 체결해야 할 것이나 복합운송인이 전 구간을 책임지고 운송을 수행하기 때문에 단일 운송계약으로 화물을 목적지에 移動시킬 수 있는 것이다. 복합운송이 이상적인 운송형태로 각광을 받는 것은 바로 이런 점에 연유한다고 생각한다.

그러나 모든 운송수단을 소유할 수 없는 복합운송인이 전 운송구간을 책임져야 하는 복합운송의 특수성 때문에 다른 운송형태에서 보다 어려운 문제가 발생될 수 있는 것이다. 즉, 全 運送區間에 적용하는 책임원칙을 동일하게 적용할 것인지 또는 각 운송구간마다 해당운송형태를 규율하는 국제규칙에 따라 서로 다르게 적용할 것 인지의 문제가 발생하게 되며, 이는 복합운송이 안고 있는 문제의 始發点이다.

그 동안 복합운송의 책임체계는 국제기구에서 제정한 국제규칙에 의해서 규율되어 온 것이 아니라는 것은 周知의 사실이다. 즉, 국제기구인 UN에서 제정된 UN 복합운송조약이 발효되지 않은 상태에서 민간단체인 ICC(국제상업회의소)에서 제정한 ICC 통일규칙(1975)이 실질적인 복합운송규칙으로 役割했던 것은 사실이다. 同 규칙에서의 책임체계는 異種責任體系로써 복합운송인과의 단일운송계약에 의한 운송임에도 불구하고 화물의 멸실·훼손 및 인도지연 등의 화물손해가 발생하면 여러 운송형태의 책임원칙, 배상책임한도 등이 적용되었던 것이다. 따라서 복합운송계약의 장점이 발휘되지 못하는 이율배반적인 책임원칙이 적용되었다고 할 수 있다.

그러나 현재까지도 未發效된 UN 복합운송조약이나 1992년부터 發效되어 1994년 3월 1일부터 적용되어온 'FIATA'복합운송증권이 기초로 하고 있는 UNCTAD/ICC 통일규칙에서는 복합운송계약의 효율성을 보다 극대화시킬 수 있는 책임원칙인 修正一括責任體系가 受容되어 있다. 물론 수정일괄책임체계에서도 복합운송중에 발생한 화물의 손해가 모두 UN 복합운송조약이나 UNCTAD/ICC 통일규칙에 의해서 동일한 책임원칙이 적용되는 것은 아니다. 그러나 이종책임제도와 일괄책임제도의 장점을 취한 타협안으로 수정일괄책임

체계가 적용되므로써 兩 利害集團間의 마찰을 최소화 할 수 있으리라 판단되는 것이다. 더욱이 UNCTAD/ICC 통일규칙에서 수정일괄책임체계의 수용으로 복합운송의 장점을 극대화시킬 수 있는 효과뿐만 아니라 UN 복합운송조약이 발효된다 할 지라도 原則適用上의 혼란은 크지 않을 것으로 전망된다.

參 考 文 獻

徐憲制, 콘테이너 複合運送人의 責任法理, 三知院, 1986.

吳元奭, 國際運送論, 博英社, 1994.

李均成, 國際海上運送法研究, 三英社, 1984.

林錫珉, 國際運送論, 三英社, 1998.

鄭募勳, "UN 국제화물복합운송조약이 국제운송에 미치는 영향", 무역운송, Cargo press, (1985. 3).

飯田秀雄, 海陸複合運送の研究, 東京 : 成山堂書店, 1980.

谷川久, "海上運送人の責任の强化", ヅユリツスト, 第 674 号, 1974.

後藤茂之, "國際複合運送の發展と海上責任の考察", 損害保險研究, 第 53 卷, 第 3 号, 1991.

櫻井玲二, "複合運送條約(TCM) について", 海運, 539 号(1972. 8).

阿部士郎, "複合運送條約案(Tokyo Rules)について一第二十八回 萬國海法會・東京總會報告", 海法會誌, 復刊 14 号, 1969.

Branch Alan E, *Elements of export practice,* London : Chapman and Hall, 1985.

Callau R. & Schwartg D, "Changing Patterns of Economics Activity Trade and Freight Transport, Combined Transport : Technical, Economics and Commercial Aspect", *Eighth International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics.* ECMT, (Sept. 1979).

Carr Indira, *International Trade Law",* London : carendish publishing Ltd. 1996.

Day D. M. and Grffin Bernardette, *The Law of International Trade,* London : Dublin, Edinburgh : Butterworths, 1993.

The Law of International Trade, Butterworth & Co(Publishers) Ltd, 1981.

Driscoll & Larson, *The Convention on Int'l Multimodal Transports of Goods,* 1982.

Mankiewicz Rene H, *The Liability Regime of The International Air Carrier,* Deventer/Netherlands : Kluwer Law and Taxation Publishers, 1981.

Schmitthoff Clive M, *Schmitthoff Export Trade,* London : Steven & Sons, 1990.

Mapp Wayne D, "Documentary Problems of International Transport", *Journal of World Trade Law,* V-12(1978).

Carriage of Goods by Sea Act 1992.

Convention Concerning International Carriage by Rail 1980.

Convention for The Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air 1929.

Convention on International Carriage of Goods by Rail 1970.

Convention on International Carriage of Goods by Road Act 1965.

Convention on The Contract for The International Carriage of Goods by Road 1956

Hague Rules 1921.

Hague-visby Rule 1968.

International Chamber of Commerce, "Uniform Rules for a Combined Transport Document", 1975.

Montreal Additional Protocol No.4.

UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Document 1991.

United Nations Committee for International Multimodal Transport of Goods 1980.

United Nations Convention on The Carriage of Goods by Sea 1978.

ABSTRACT

A Study on the Liability Principle of the Multimodal Transporter

Song, Chae Hun

International Trade has led to the increase of the demand of international transport, and also the development of transport vehicles has been promoting the volumes of international trade.

Therefore, the development of international transport not only incurs claims concerning transportation but also establishes various international rules to settle the claims between the shippers and the carriers in the course of transport.

With a view to settling the claims successfully, the men who are concerned in the transport have to know the principle and scope of carrier's Liability.

In this paper, I would like to find out the principle of Liability for the shippers. Therefore, I classify the Liability principle of the international transporter under the UNs Convention on International Multimodal Transport of Good(1980) and UNCTDAD/ICC Rules(1991) in three system - Network Liability System, Uniform Liability System and Modified Uniform Liability System.

Key Words : Liability Principle, Multimodal Transporter