

複合運送人の 責任範圍에 관한 研究*

- UN 複合運送條約과 UNCTAD/ICC 統一規則을 中心으로 -

宋 塚 憲**

-
- I. 序論
 - II. 複合運送人の 責任制限과 免責
 - III. 複合運送人の 責任範圍
 - IV. 結論
-

I. 序論

20세기 후반에 이르러 국제운송은 괄목할 만한 변화를 이루었다. 이는 과학의 발달로 인한 운송수단의 현대화에 그 원인이 있다 할 수 있을 것이다. 특히 컨테이너의 등장으로 국제운송은 여러 운송수단이 일관되게 결합하여 운송되는 혁신적인 변화를 시도하였고, 이는 국제복합운송이라는 새로운 형태의 운송을 탄생시키기에 이르렀다.

21세기에는 각 부문의 운송수단이 더욱 발전하게 될 것으로 전망되며, 복합운송 또한 컨테이너 전용선박과 전용 부두시설이 확충되므로써 더욱 발전될 것이다. 운송수단의 발전은 결국 국제무역의 量을 증가시킬 뿐만 아니라 재화의 이동시간을 단축하게 될 것이다. 그러나 국제운송, 특히 복합운송의 발전은 여러 국가와 여러 이해집단이 관련된 분쟁을 야기시키게 되므로, 이를 효과적으로 해결하기 위한 각종 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

* 본 논문은 1999년도 전북대학교의 지원연구비에 의하여 연구되었음.

** 전북대학교 상과대학 무역학과 교수.

다른 區間別 運送規則은 20세기 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 발생하는 책임은 어느 區間 運送業者에게 귀속되며 책임부담의 한도는 어디까지인가라는 難題가 발생하게 되었다. 즉 해상운송, 육상운송, 항공운송이 결합된 국제복합운송이 이루어질 경우에 어느 운송인과 운송계약을 체결해야 되며 만약 운송도중에 재화에 損失 및 損傷이 발생되었다면 送貨人은 어느 운송업자와 책임문제를 논의해야 하는가라는 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 테두리내에서의 解析論을 통하여 또는 각 구간 운송업자를 규율하는 운송조약에 복합운송에 관련된 補充規定을 存置함으로써 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.

그 동안 동경규칙(1969), TCM조약안(1972), ICC통일규칙(1975), UN국제물품복합운송조약(1980) 등으로 복합운송을 규율하는 국제규칙이 제정·실행되었거나 제정되어 왔다.²⁾ 특히 UN국제물품복합운송조약의 미발효로 인하여 ICC통일규칙이 국제복합운송을 규율하고 실제적인 국제규칙으로 그 역할을 수행하였으나, 1975년에 제정된 ICC통일규칙을 현재에 적용하는 데는 한계가 있을 수 밖에 없다. 따라서 UNCTAD와 국제 상업회의소는 1991년 1월 UNCTAD/ICC통일 규칙(UNCTAD/ ICC Rules for Multimodal Transport Documents)을 채택하기에 이르렀고 그 이듬해인 1992년 1월 1일부터 발효되

1) 李均成, 國際海上運送法研究, 三英社, 1984, p.198~199.

2) 宋採憲, “複合運送人の 責任原則” 貿易商務研究, 第13卷, 2000, 참조.

었다.³⁾

UNCTAD/ICC통일규칙의 두드러진 특징은 책임체계의 변화라 할 수 있다. ICC통일규칙에서는 이중책임제도를 채택하였으나 UNCTAD/ICC통일규칙에서는 수정일괄책임체계를 채택하였다. 이러한 변화는 매우 큰 의미를 갖고 있는 것이다. UN복합운송조약이 발효된다 할 지라도 이로 인한 혼란은 없을 것이기 때문이다.

특히 주목할 사항은 UNCTAD/ICC통일규칙이 제정되기 전에는 국제운송주선인협회연맹(FIATA)⁴⁾에서 사용하는 복합운송증권은 ICC가 제정한 ICC통일규칙(1975)을 근거로 했었으나, UNCTAD/ICC통일규칙이 발효된 후에는 FIATA도 동규칙에 근거하여 FIATA MTBL(Multimodal Transport Bill of Lading)을 개정했다는 것이다. 이는 1994년 3월 1일부터 공식적으로 사용되고 있기 때문에 UNCTAD/ICC통일규칙이 복합운송을 규율하는 국제규칙으로 정착되어 가고 있는 것이다.⁵⁾

따라서 본 논문에서는 UN복합운송조약과 UNCTAD/ICC통일규칙에서 규율한 복합운송인의 책임범위의 차이점을 규명하여 앞으로의 연구과제는 물론 각 이해집단간의 이해를 돕고자 한다. 이를 효율적으로 규명하기 위하여 제Ⅱ장에서는 UN복합운송조약과 UNCTAD/ICC통일규칙상의 책임제한, 책임제한의 배제 그리고 복합운송인의 면책조항을 고찰하였으며, 제Ⅲ장에서는 복합운송인의 운송책임기간과 책임한도를 책임원칙별로 분류 연구를 수행하였다.

본 연구는 수많은 문헌을 통하여 진행되었으나 UNCTAD/ICC통일규칙에 관한 先行研究가 이루어지지 않았기 때문에 同 部門은 UNCTAD/ICC통일규칙(1991)원문을 중심으로 연구가 진행되었음을 밝히고자 한다.

3) UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, Introduction 참조.

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

5) 朴錫珉, 國際運送論, 三英社, 1998, p.534~535.

II. 複合運送人의 責任

1. 責任負擔의 概要

국제복합운송인의 책임부담은 이를 규율하는 국제규칙의 적용과 밀접한 관련을 갖는다. ICC통일규칙하에서는 이중책임체계를 채택하기 때문에 각 운송구간의 책임이 적용되어지며, UN복합운송조약이나 UNCTAD/ICC통일규칙의 적용을 받는 경우에는 수정일괄책임체계가 채택되기 때문에 變形된 一括責任이 적용되어 진다.

UN복합운송조약하의 복합운송인의 책임은 복합운송인의 책임하에 있는 기간에 발생한 멸실, 훼손 및 인도지연에 대해서는 책임을 부담하지만 복합운송인, 그 사용자 및 대리인 또는 그 밖의 사람이 사고 및 그 결과를 방지하기 위하여 合理的으로 요구되는 모든 조치를 취하였다는 것을 증명하면 면책되도록 하고 있다.⁶⁾

따라서 UN복합운송조약에서는 예외 없는 과실책임주의를 채택하고 있는 것으로 간주할 수 있으나, 반면에 복합운송인이 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취한 경우에는 광범위하게 면책이 될 수 있음을 더불어 示唆하고 있는 것이다. 또한 UNCTAD/ICC통일규칙에서도 UN복합운송조약과 유사한 규정을 두고 있다.⁷⁾ 다만 UN복합운송조약에서는 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취한 것을 입증토록 한 반면에 UNCTAD/ICC통일규칙에서는 복합운송인의 과실과 태만이 없었음을 입증토록 하였다.

그러나 해상운송법의 기본이 되는 헤이그규칙에서는 면책카다로그를 두어 과실책임원칙에 대한 중대한 예외를 인정한 이래 여러 구간운송조약에서 면책조항을 두고 있어 왔다. 각 운송조약이 이러한 면책 카다로그를 설치하고 있는 것은 운송인에 의한 과다한 면책사유의 도입으로부터 경제적으로 弱者의 위치에 있는 積荷 이해당사자를 보호하기 위하여 兩者의 이익이 균형을 이룰 수

6) UN複合運送條約 第16條 1項.

7) UNCTAD/ICC統一規則 5條 1項에 관해서는 前揭拙稿 p.317~318참조.

있는 線에서 면책사유를 제한하고, 이를 당사자간의 합의로써 변경시킬 수 없도록 하는 취지였다고 한다.⁸⁾ 그러나 여러 국제운송조약 특히 헤이그규칙에서 규정한 면책카다로그는 그 동안 해운선진국들의 전횡으로 말미암아 그 존폐에 관한 여러 논란을 야기시켰으며 그러한 문제로 인해 함부르그규칙에서는 이를 삭제하였다. 그래서 이러한 예외조항을 인정하지 않은 함부르그규칙이 해상운송인의 책임을 확대한 進一步한 국제규칙으로 간주되고 있으며 주로 후진국 또는 개도국에서 비준하여 발효되고 있는 것이다.⁹⁾

이처럼 함부르그규칙과 그 입법경향을 같이 하는 UN복합운송조약에서는 함부르그규칙에서와 같이 면책카다로그를 철폐하였음은 당연한 것이라 할 수 있다. 해상운송의 경우에서 일부 해운선진국들에 의해서 해상운송이 점유되어 면책조항으로 인한 개도국과 후진국의 반발이 있어 왔다. 더구나 국제복합운송의 경우, 다른 운송수단과 비교하면 자본집중률이 현저히 높기 때문에 선진국에 의해서 점유될 가능성이 예견되는 것이다. 따라서 후진국이나 개도국의 화주나 당사국 정부에서는 면책약관의 광범위한 存置에 반대하는 것은 당연한 것이었다. 이러한 상황에서 UN복합운송조약에서 과실책임원칙의 例外條項을 인정치 아니하고 모든 면책약관을 철폐한 것은 자유무역주의를 제창하는 선진국의 입장에서 어쩔 수 없는 當爲였을 것이다.

UNCTAD/ICC통일규칙에서도 그 동안 복합운송을 실질적으로 규약하던 ICC통일규칙의 대부분의 면책약관을 철폐하고 UN복합운송조약과 유사한 내용을 규정하였다. 이러한 경향은 20세기 후반에 체결된 대부분의 국제조약의 입법경향에 충실한 것으로 후일 발효될 다른 국제조약과 衡平을 유지하는데 있어서 바람직한 경향이라 할 수 있다. 이러한 지적은 해상운송의 국제규칙에서 극명하게 드러나 있다. 현재 헤이그규칙과 함부르그규칙이 동시에 유효한 상황에서 이 두 규칙의 모순으로 인한 혼란을 다른 운송수단에서는 피하는 것이 효율적이기 때문이다.

8) 徐憲濟 “複合運送人の 責任에 관한 研究”(法學博士 學位論文, 서울대학교, 1985, p.116.

9) 宋採憲, “海上運送人の 責任擴大와 海上保險의 擔保範圍”, 保險學會誌 제46집, 1995, 참조.

2. 責任制限

1) 責任制限의 一般原則

국제운송을 규율하는 모든 법이 有限責任原則을 적용하고 있음은 이미 잘 알려진 사실이다. UN복합운송조약이나 UNCTAD/ICC 통일규칙도 예외없이 유한책임원칙을 적용하고 있다. 이처럼 모든 운송규칙에서 유한책임원칙 즉 책임제한을 적용하는 것은 운송인이나 荷主 이해관계자 모두를 보호하기 위한 것이다.

복합운송에서 책임제한을 어떻게 하느냐 하는 문제는 적용되는 책임체계가 어느것인가 하는 문제와 직결된다 할 수 있다. 이중책임체계가 적용되는 경우와 수정일괄책임체계를 적용하는 경우가 다르기 때문이다. 이중책임체계가 적용되는 TCM 조약안이나 ICC통일규칙에서는 손해의 발생 구간이 확인된 손해와 손해의 발생 구간이 확인되지 않은 손해가 각각 적용규칙이 달라진다는 것이다. 그러나 UN복합운송조약과 UNCTAD/ICC통일규칙에서는 修正一括責任體系가 적용되고 있기 때문에 손해의 발생구간에 구애받지 않고 동일한 책임제한이 적용되고 있다.¹⁰⁾

다만 동일한 책임제한이 적용된다 하더라도 복합운송에서는 운송의 특성 즉, 여러 가지 운송수단에 의해서 운송이 이루어지기 때문에 다른 운송수단을 규율하는 국제규칙처럼 동일한 책임제한을 적용하는 것은 매우 불합리한 것이다.

따라서 손해발생구간이 判明되고 그 구간에 적용될 단일 운송조약과 強行的 國內法の 책임한도액이 UN복합운송조약의 책임한도액보다 높을 경우에 그 구간에 적용될 단일운송조약 또는 強行적 國內법의 책임한도액이 적용되며, 그 외의 손해발생구간이 判明되지 않은 경우와 손해발생구간이 判明되었으나 判明된 운송구간의 단일운송조약의 책임한도액이 UN복합운송조약에서 주장한 책임한도액보다 낮을 경우에는 UN복합운송조약에서 규정하고 있는 책임한도액에 따르도록 규정하고 있는 것이다.

10) 前掲拙稿, “複合運送人の 責任原則” 참조.

한편 UNCTAD/ICC통일규칙에서도 UN복합운송조약에서와 같은 취지의 책임제한을 채택하고 있으나 그 내용에서는 상이하다. 즉 수정일괄책임제도를 채택하는 점에서는 동일하다고 할 수 있으나 강행적인 국내법이나 다른 국제규칙을 적용하는 내용에서는 서로 다르다. 同 통일규칙의 제6조 4항에 의하면 UN복합운송조약에서처럼 보다 높은 책임한도를 선택하도록 강행적인 규정을 두어 책임제한을 명시하지 않았다. 다만 멸실이나 훼손이 어느 특정 운송구간에 局地化되어 있는 경우에 적용할 수 있는 국제규칙이나 강행적인 국내법에 다른 책임한도가 규정되었다면 책임한도는 그에 따를 수 있도록 하였다. 물론 이 경우에 특정 운송구간에 대한 운송계약이 체결되었을 경우에 한하며 보다 높은 책임한도 또는 보다 낮은 책임한도를 선택하는 것은 계약당사자가 慣行에 따라 접근하도록 하였다.¹¹⁾

이처럼 UN복합운송조약과 相異한 수정일괄책임체계를 규정한 것은 UN복합운송조약이 지나치게 화주에게 유리한 책임제한을 규정하므로써 복합운송인에게 불리하다는 판단에 따른 것으로 思料된다. 따라서 UNCTAD/ICC 통일규칙이 적용될 경우 복합운송인과 하주는 계약시에 어느 특정 운송구간은 어느 국제규칙에 따른다는 내용을 계약서에 구체적으로 明示하여야만 한다.

2) 複合運送人の 責任制限

UN복합운송조약에서의 멸실·훼손에 관한 책임제한은 ICC통일규칙에서와 같이 운송물의 객관적인 價額과 일정금액까지 책임을 지는 二重的인 책임제한이 아니라 일정금액으로 제한하고 있다.¹²⁾ 이처럼 일정금액으로 한정하는 것은

11) UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Document(1991), Appendix : Explanation of the Rules, Rule 6.

12) ICC 통일규칙 제11조와 11조(a)항에는 다음과 같이 규정되어 있다.

When in accordance with Rule 5(e) hereof the CTO is liable to pay compensation in respect of loss of, or damage to, the goods and the stage of transport where the loss or damage occurred is not known: (a) such compensation shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with the contract of combined transport, they should have been so delivered;

또한 11조(c)에는 다음과 같이 규정하여 (a)에서는 운송물의 객관적인 가격에 의하여 (c)항에서는 일정금액에 한하여 책임을 부담토록 하였다.

(c) compensation shall not exceed 30 francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, unless, with the consent of the CTO, the consignor has

同조약 제16조 1항에서 그 당위성을 찾을 수 있다. 同條項에 의하면 인도지연 뿐만 아니라 상품의 멸실·훼손으로 초래되는 손실(loss resulting from loss of/or damage to the goods, as well as from delay in delivery)을 복합운송인이 부담하게 하므로써 物理的인 멸실·훼손 뿐만 아니라 그로 인해 비롯되는 영업적인 손실까지도 보상토록 하였다. 따라서 운송물의 객관적인 가액에 의한 책임제한을 할 경우 부수적인 영업손실 등의 보상이 불가능하기 때문에 일정 금액으로 제한하는 것은 당연한 것이다.

그러나 同 조약에서 金額制限方式을 통하여 단일의 책임제한을 적용하고는 있지만 책임제한액을 정하는 기준은 복합운송 중에 해상운송구간이나 內陸水路運送이 포함되느냐에 따라서 다르게 적용하고 있다. 즉, 해상운송이나 내륙 수로운송이 포함되는 경우에는 포장단위와 중량단위를 併用하여 사용하고 있으나(同조약 제18조 1항), 포함되지 않는 경우는 중량만을 기준으로 하고 있다(同 조약 제18조 3항).

이러한 기준의 변화는 본 논문 제3장의 운송수단별 운송인의 책임한도에 명시되어 있다. 20세기초에 체결된 헤이그규칙에서는 包裝單位만을 기준으로 하고 있는데 이는 적하 이해관계자에게 너무 불리하다고 지적되어 헤이그·비스비규칙에서는 重量과 포장단위의 併用主義가 채택되었으며, 함부르크규칙에서도 병용주의가 적용되었다. 또한 항공운송을 규율하는 Warsaw 조약, 육상운송을 규율하는 CIM, CMR 등은 모두 중량만을 기준으로 하고 있기 때문에 UN 복합운송조약에서는 海上區間이 포함되지 않는 경우에는 重量을 책임제한의 기준으로 하고 있다.¹³⁾

한편 UNCTAD/ICC통일규칙에서는 ICC통일규칙의 二重的 責任制限과 UN 복합운송조약의 병행주의와 절충안을 채택하고 있다. 補償의 評價는 ICC통일규칙과 같은 취지로 규정되어 있으나 책임제한의 기준은 UN복합운송조약과 동일한 병행주의를 채택하고 있는 것이다.

UNCTAD/ICC통일규칙 제5조 5항에 의하면 “화물의 멸실·훼손에 대한 보상의 평가는 수하인(consignee)에게 인도되어지는 장소와 시점에서 또는 복합

declared a higher value for the goods and such higher value has been stated in the CTO document, in which case such higher value shall be the limit. However, the CTO shall not, in any case, be liable for an amount greater than the actual loss to the person entitled to make the claim.

13) UN複合運送條約 第18條 3項.

운송계약에 따라 운송품이 인도되어지는 장소와 시점에서 운송물의 가액(the value of such goods)에 의해서 이루어져야 한다. 또한 운송물의 價額이란 운송물의 現交換價에 의해서 결정되어야 하고 교환가가 없는 경우에는 市場價에 따라야 한다. 만약, 교환가와 시장가가 없는 경우에는 同種, 同品質의 상품의 통상가(normal value)에 의한다"라고 규정되어 있다.

이러한 규정은 운송물의 물리적 멸실·훼손만을 보상하고, 그로 인한 부수적인 손해는 보상할 수 없다는 취지로 해석할 수 있는 것이다. 이와 동일한 취지는 UNCTAD/ICC통일규칙 5조 1항에서도 시사하고 있는 것이다. UN복합운송조약에서 규정한 내용(loss resulting from loss of/or damage to the goods as well as delay in delivery)과는 다른 표현(loss of/or damage to the goods, as well as for delay in delivery)을 사용하고 있음을 발견할 수 있다. UN복합운송조약에서는 물리적인 멸실·훼손의 결과로 발생하는 손해를 복합운송인에게 부담토록 규정하였으나 同規則에서는 물리적인 멸실·훼손에 대해서만 복합운송인이 부담하도록 규정하였다.

그러나 UNCTAD/ICC통일규칙 제6조 5항¹⁴⁾에서는 다른 복합운송 규칙에서는 발견할 수 없는 결과적인 멸실·훼손에 대한 복합운송인의 책임조항을 규정하고 있다. 즉 복합운송인의 책임을 물리적인 멸실·훼손 및 인도지연에 국한하지 않고 인도지연으로 인한 손해와 운송물의 멸실·훼손 외에 다른 결과적인 멸실·훼손까지 확대함으로써 ICC통일규칙에서보다 복합운송인의 책임을 확대시켰다. 따라서 UNCTAD/ICC 통일규칙하에서는 멸실이나 훼손 외에 영업상의 손실까지도 보상하도록 규정함으로써 UN복합운송조약보다 더욱 분명하게 책임규정을 하고 있는 것이다. 물론 결과적인 멸실 또는 훼손의 책임범위가 總運賃限度로 제한되어 화주입장에서는 불충분한 배상액이 될 것임은 자명하다 할 수 있다. 그러나 그러한 책임을 별도 조항을 두어 규정한 것은 화주의 권익보호라는 차원에서는 획기적이고 先導的이라 할 수 있는 것이다.

또한 책임제한의 기준에서 同 통일규칙에서는 UN복합운송조약과 같이 併用主義를 채택하고 있다. ICC통일규칙에서는 중량만을 기준으로 하였음은 이미

14) UNCTAD/ICC 통일규칙 6조 5항은 다음과 같다.

6. 5 If the MTO is liable in respect of loss following from delay in delivery, or consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, the liability of the MTO shall be limited to an amount not exceeding the equivalent of the freight under the multimodal transport contract for the multi-modal transport.

지적인 바와 같으나 UNCTAD/ICC통일규칙에서는 포장물과 중량을 기준으로 하여 보다 높은 쪽을 적용할 수 있으나 해상운송구간이나 내륙수로운송이 포함되는 경우는 UN복합운송조약에서와 같이 중량만을 기준하도록 하여 다른 운송수단을 규율하는 국제규칙과 同一化하였다.¹⁵⁾

한편 인도지연으로 인한 책임제한은 UN복합운송조약이나 UNCTAD/ICC 통일규칙에서 모두 운임총액의 범위 내에서 보상하도록 규정하였다. 同 조약에서는 지연된 화물에 대하여 지급되는 운임의 2.5배에 상당하는 금액으로 제한하되 복합운송계약하에서 지급되는 총 운임한도로 제한하였고(同 條約 제18조 4항), 同 規則에서는 결과적인 멸실·훼손과 함께 총운임의 범위로 한정하였다(同 規則 제6조 5항). 그러나 이 두 개의 국제규칙에서는 인도지연에 대한 구체적인 규정을 설정하지 않았으므로 후일 복합운송인과 화주간에 분쟁의 소지를 남겨두고 있는 것이다.¹⁶⁾

3. 責任制限의 排除

복합운송인의 有限責任主義가 특별한 경우에는 배제되고 있다. 이는 복합운송인에게 귀책되는 사유에 의한 경우에도 발생하며, 복합운송인과 송하인과의 합의에 의해서도 발생할 수가 있다.

첫째, 복합운송인과 송하인과의 합의에 의한 책임제한의 배제에 관해서論 하고자 한다. 兩側의 합의에 의한 경우는 국제복합운송을 규율하는 모든 국제규칙에 유사한 규정을 두고 있다.

ICC통일규칙에 의하면(제11조 c항) 송하인이 복합운송인의 승낙하에 화물에 대하여 보다 높은 가액을 신고하고 그러한 가액이 복합운송증권에 명시된 경우에는 보다 높은 明示價格이 책임한도가 되어야 한다고 규정하고 있으며, UN복합운송조약 제18조 6항은 복합운송인과 송하인의 합의에 의하여 同조약에서 규정한 책임한도를 초과하는 책임한도를 복합운송증권에 규정할 수 있도록 하였다. 또한 UNCTAD/ICC통일규칙에 의하면(제6조 1항)상품의 屬性과 価額이, 상품이 복합운송인의 책임하에 있기 전에 신고되고 그러한 내용이 복합운송증

15) UNCTAD/ICC統一規則 第6條 3項.

16) 분쟁이란 화물이 일부 지연되고 일부 적기에 도착했을 때, 한 단위로만 판매가 가능한 경우, 그 배상에 대한 구체적인 규정이 결여되므로써 발생된 분쟁을 의미함.

권에 포함되면 同규칙에 규정된 배상한도를 초과할 수 있도록 하였다.

上記 내용으로 판단하면 UN복합운송조약과 ICC통일규칙 및 UNCTAD/ICC 통일규칙이 서로 다른 입장을 취하고 있는 것으로 보인다. 왜냐하면 UN복합운송조약에서는 운송인과 송하인의 합의가 이루어지면 운송물의 價額과 상관없이 배상한도를 증액시킬 수 있음으로써 멸실·훼손 및 지연손해 이외의 결과적인 손실 즉 영업손실까지도 복합운송인의 책임범위에 포함시킬 수 있는 것으로 해석할 수 있다. 한편 ICC통일규칙이나 UNCTAD/ICC통일규칙에서는 운송물의 價額을 신고하도록 하고 그것이 복합운송인에 의해 수용되면 책임한도를 증액할 수 있도록 하였다. 그러나 ICC통일규칙과 UNCTAD/ICC 통일규칙은 同一한 것이 아니라 명백한 차이를 示現하고 있는 것이다.

ICC통일규칙의 제11조 c항과 UNCTAD/ICC통일규칙의 제6조 1항은 거의 동일한 취지의 배상한도를 규정하고 있으나 UNCTAD/ICC통일규칙에서는 제6조 5항에 결과적인 책임에 관한 규정을 추가하고 있기 때문에 同 규칙은 ICC 통일규칙보다는 UN복합운송조약의 취지와 同一한 것으로 보는 것이 타당할 것이다.

둘째, 복합운송인의 歸責事由로 책임제한의 이익이 배제되는 경우이다. 복합운송인이나 그의 사용인이 멸실·훼손 및 인도지연을 야기시킬 의도로서 행동한 것이 증명되면 책임제한의 이익이 배제된다고 규정되어 있다. 이러한 내용은 모든 국제복합운송규칙에 규정되어 있을 뿐만 아니라 다른 운송수단의 규칙에서도 비슷하게 규정되었음을 알 수 있다.

항공운송규칙인 바르샤바 조약 제25조와 도로운송조약 CMR 제29조, 철도운송조약 CIM 제37조에도 운송인 뿐만 아니라 사용인의 고의·중과실이 있으면 운송인의 책임은 배제된다고 규정하고 있다.¹⁷⁾ 해상운송규칙의 헤이그규칙에서는 제3조 8항에 책임제한의 금지조항을 두어 헤이그규칙에 규정되어 있는 의무를 태만, 과실 또는 불이행하여 발생한 화물의 멸실, 손상 또는 화물에 관련된 멸실, 손상에 대한 책임으로부터 운송인 또는 선박을 면제시키거나, 본 조약의 규정과 달리 이러한 책임을 경감시키는 운송계약상의 일체의 조항, 계약 또는 합의 사항은 無效로 하고 있는 것이다. 함부르그규칙에서도 제8조에 UN복합운송조약의 내용과 동일하게 규정하고 있다. 따라서 同조약의 책임제

17) 徐憲濟, 前揭論文, p.165.

한의 권리 상실에 관한 조항은 함부르그규칙의 입장을 그대로 취했다고 보아야 할 것이다.

이상에서처럼 모든 국제운송을 규율하는 국제규칙에서 운송인의 책임제한에 대한 규정을 두고 있다. 그러나 내용상에서 보면 표현하는 語句에는 약간씩 차이가 있으나 행동규범을 규율하는 것이기 때문에 지나치게 다른 해석은 국제무역에 종사하는 자들을 혼란에 빠뜨릴 우려가 있으므로 지양되는 것이 바람직하다고 생각한다. 경제집단간에 상충되는 이해관계로 인해서 국제무역의 효율화를 저해하는 것은 바람직하지 않기 때문에 현재와 같은 자유무역주의에는 적합하지 않을 것이다.

또한 그 동안 복합운송인의 책임제한이 복합운송인에게만 한정되는지 또는 그의 사용인, 종사자까지 포함되는지는 논란의 대상이 되어 왔다. 왜냐하면 ICC통일규칙에서는 복합운송인으로 한정시켰으며, UN복합운송조약에서는 복합운송인과 사용인, 대리인 또는 복합운송계약의 이행을 위하여 고용된 者까지를 포함시켰기 때문이다.¹⁸⁾ 물론 그 동안 실무에서는 복합운송인에게만 국한하지 않는 해석을 통하여 兩 國際規則上의 차이를 극복해 왔던 것이 사실이다. 그러나 UNCTAD/ICC통일규칙에서는 복합운송인 외에도 어떤 사람의 행동(a personal act)이라는 不定人의 행위까지를 포함하고 있기 때문에 복합운송인의 범위에 관한 해석상의 논란은 종식될 것이라고 생각한다.

실제로 복합운송 실무에서 사용되고 있는 FITA복합운송증권(FIATA Multimodal Transport Bill of Lading)에서도 약관 제8조 9항에 UNCTAD/ICC통일규칙과 동일한 내용을 규정하므로써 이에 대한 논란은 더 이상 야기되지 않을 것이다.¹⁹⁾

18) ICC통일규칙 제17조와 UN복합운송조약 제21조.

19) FIATA Multimodal Transport Bill of Lading 제8조 9항에 다음과 같이 규정하고 있다.

The Freight Forwarder is not entitled to the benefit of the limitation of liability if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from a personal act or omission of the Freight Forwarder done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

4. 複合運送人の 免責

복합운송인의 면책조항을 UN복합운송조약에서는 存置하지 않았음은 본 장 제1절에서 고찰한 바와 같다. 따라서 UN조약 하에서는 복합운송인이 명문화된 면책특권을 향유할 수 없음은 당연하다. 다만 복합운송인이 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취한 경우에는 면책되도록 규정하고 있기 때문에 복합운송인이 운송인으로서 성실하게 의무를 다할 경우에는 면책특권 또한 광범위하게 누릴 수 있다는 해석도 가능한 것이다.

그러나 UNCTAD/ICC통일규칙에서는 例外的으로 면책약관을 두고 있다. 同규칙 제5조 4항에는 海上 또는 內陸水路에 의한 운송에 대한 면책이란 제목으로 면책조항을 규정하고 있다.²⁰⁾ 同조항은 헤이그규칙의 제4조 (a), (b)항과 동일한 면책약관으로 1980년대 이후 제정된 다른 운송규칙에서는 포함하지 않은 것이다. 따라서 본 절에서는 면책조항의 내용에 관한 설명은 생략하고 헤이그규칙과 동일한 면책약관을 포함시킨 緣由에 대해서 論하고자 한다.²¹⁾

同규칙에서 면책약관을 포함할 수밖에 없었던 것은 복합운송의 특징에서 연유했다고 할 수 있다. 즉 여러 운송수단으로 이루어지는 복합운송을 영위하는 主体는 複合運送人인데 이러한 복합운송인이 운송수단을 소유한 경우도 있으며, 운송수단을 전혀 소유하지 않고 오로지 하청운송계약만으로 복합운송을 영위하는 자도 있다. 따라서 선박을 소유한 복합운송인(the vessel-operating MTO)에게는 단일 해상운송을 위한 계약에 적용되어지는 것과 동일한 면책을

20) UNCTAD/ICC 통일규칙 제5조 4항의 규정.

Defences for carriage by sea or inland waterways

Notwithstanding the provisions of Rule 5.1. the MTO shall not be responsible for loss, damage or delay in delivery with respect to goods carried by sea or inland waterways when such loss, damage or delay during such carriage has been caused by:

- act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship,
- fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier,

however, always provided that whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness of the ship, the MTO can prove that due diligence has been exercised to make the ship seaworthy at the commencement of the voyage.

21) 면책조항의 설명은 前掲拙稿, “海上運送人の 責任擴大와 海上保險의 擔保範圍” 참조.

항유하도록 보장해야 할 뿐만 아니라 선박을 소유하지 않은 복합운송인(non-vessel operating MTO)에게는 그 자신의 책임을 결정하는 同규칙과 양립하는 규칙(구간별 운송규칙)에 따라서 기본적으로 실질 운송인에 대하여 상환청구소송의 가능성을 항유한다는 것을 보장하여야만 한다. 이러한 목적은 비록 정확하지도 않고 아직도 실무적인 목적을 위한 것일지라도 항해상의 과실과 화재의 면책이 추정과실책임과 결합되어 명백하게 언급되어야만 달성될 수 있는 것이다.²²⁾

운송인의 책임이 추정과실주의 원칙에 기초한다는 사실에서 보면 헤이그규칙에 열거되어 있는 종류의 특별한 면책약관의 내용은 불필요하다고 생각할 수가 있는 것이다. 앞서 언급 한대로 추정과실주의의 원칙을 채택할 경우에는 면책약관을 存置하지 않을 지라도 보다 많은 면책을 항유할 수 있는 것이기 때문이다.

그럼에도 불구하고 同규칙에서는 제5조 4항에 海上 또는 內陸水路에 의한 운송의 경우에는 면책을 규정하고 있는 것이다. 이는 헤이그규칙 또는 헤이그·비스비규칙과 양립하는 책임원칙을 만들기 위해서 면책약관을 규정한 것으로 보는 것이 타당하다.

여기에서 항해상의 과실과 화재에 관한 두가지의 기본적인 면책약관이 규정되었다. 이러한 면책은 헤이그·비스비규칙에서처럼 화물의 멸실·훼손이 선박의 불내항성으로부터 비롯되었을 때 복합운송인은 航海開始時에 선박의 내항성을 확보하기 위하여 충분한 노력을 다 하였음을 입증할 수 있는 것이 무엇보다 우선하는 必要條件이다. 또한 실질적인 과실 또는 운송인의 使嗾라는 것은 복합운송인이 그의 기업을 경영하는 수준에서 발생하는 행동과 과실의 경우에만 책임을 진다는 것을 의미한다.²³⁾ 이는 사람의 고의적인 불법행위나 과실에 의하여 발생한 멸실·훼손의 경우에 당사자의 면책은 효력이 없다는 법의 일반원칙과 동일하다 할 수 있다.

22) UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Document(1991), Appendix: Explanation of the Rules, Rule 5.

23) *Ibid.*

Ⅲ. 責任範圍

1. 責任期間

모든 형태의 운송에서 운송인이 부담하는 책임의 始期와 終期가 규정되어 있다. 물론 운송형태에 따라 약간씩 차이가 있긴 하지만 대부분의 경우 운송인이 운송을 위하여 송하인으로부터 화물을 수령한 때로부터 목적지에서 수하인에게 인도될 때까지가 운송인의 책임기간이다. 해상운송의 경우에 헤이그규칙에서는 선박에 적재하기 위하여 선박의 欄干을 통과한 때로부터 목적항에서 하역을 위하여 선박의 欄干을 통과한 때까지가 책임기간이다. 따라서 해상운송인의 책임기간을 “from tackle to tackle”이라는 개념으로 설명하고 있다. 육상운송의 경우에는 CMR, CIM 모두 운송인은 운송을 위하여 운송물을 수령한 시점부터 수하인에게 적법하게 인도한 때까지 책임을 부담하도록 규정하고 있는 것이다.²⁴⁾

다만 항공운송의 경우에는 이처럼 명확하게 책임기간을 명시하지 않고 항공운송중에만 책임을 부담하도록 규정하고 있다.²⁵⁾ 여기에서 항공운송중이란 장소를 불문하고 항공운송인의 管理下에 있는 기간으로 확대해석하고 있다. 특히 항공운송의 경우에 동일한 항공운송계약하에서 이를 이행하기 위하여 육상, 해상 또는 하천운송이 이용되었을 경우에는 항공운송인의 管理하에 있는 것으로 간주하여 항공운송인이 책임을 부담한다.

복합운송에서는 다수의 운송수단이 사용되기 때문에 항공운송에서의 책임기간처럼 복잡하고 책임기간 또한 광범위하다. 따라서 복합운송인의 책임기간은 복합운송인이 그의 책임하에 화물을 수령한 때로부터 화물을 수하인에게 인도한 때까지로 규정하고 있다(ICC통일규칙 제5조 a, e항, UN복합운송조약 제14조 1항, UNCTAD/ICC통일규칙 제4조 1항).

24) 宋採憲·韓光熙, “陸上運送人の 責任에 관한 研究”, 전북대학교 산업경제연구소 논문집 제30집, 1999, 참조.

25) 宋採憲·韓光熙, “航空運送人の 責任에 관한 研究”, 전북대학교 산업경제연구소, 제 29집, 1998, 참조.

그러나 ICC통일규칙에서는 운송물을 복합운송인의 책임하에 수령한 때로부터 수하인에게 화물을 인도한 때(from the time of taking the goods in charge to the time of delivery)까지로 규정하여, 책임기간의 일반원칙만을 명시하고 있는데 반하여 UN복합운송조약 제14조 1항에서는 ICC통일규칙과 같이 책임기간의 일반원칙을 규정함과 동시에 同條 2항에서 이를 보다 상세히 규정하고 있다.

UN복합운송조약 제14조 2항에 의하면 受領이란 복합운송인이 화물을 송하인 또는 송하인에 갈음하여 행위를 하는 사람, 또는 인수지에서 적용되는 법령에 따라서 운송을 위하여 화물을 교부하여야 할 當局 또는 기타의 第三者로부터 인수한 때이고, 引渡란 복합운송인이 화물을 수하인에게 교부하므로써, 수하인이 복합운송인으로부터 화물을 수령하지 아니하는 경우에는, 복합운송계약 또는 법률이나 引渡地에서 적용되는 당해 去來慣習에 따라서 화물을 수하인의 處分으로 넘김으로써, 또는 인도지에서 적용되는 법령에 따라서 화물을 교부하여야 할 당국 또는 기타의 第三者에게 화물을 교부함으로써 인도할 때까지이다.

이처럼 UN복합운송조약에서는 ICC통일규칙에서 규정하지 않았던 세부사항을 규정함으로써 책임기간의 일반원칙만을 存置했을 時 야기될 수 있는 해석상의 논란을 방지하고자 하였다. 다만 항공운송의 경우에서와 같이 복합운송기간은 광범위하여 화물이 항상 복합운송인의 管理下에 있을 수 만은 없기 때문에 이러한 기간에서의 滅失·훼손은 明文法이 아닌 判例 또는 貿易慣習에 의해서 처리될 수 밖에 없는 것이다.²⁶⁾

한편 UNCTAD/ICC통일규칙에서는 ICC통일규칙의 책임기간과 유사하게 규정되어 있다.²⁷⁾ 그러나 同規則에서는 책임기간의 일반원칙외에도 화물이 수하인에게 인도되는 시점을 구체적으로 명시함으로써 ICC통일규칙에서 발생할 수 있는 수령과 인도에 관한 해석상의 논란을 해소시키기 위하여 노력하였음을 認知할 수 있다.

同規則 제4조 3항에 의하면 복합운송인은 화물의 인도를 확실하게 하기 위하여 필요한 모든 행동의 이행을 아래의 당사자에게 수행하거나 처리할 것을 약속하고 있다. 아래의 당사자란 첫째, 복합운송증권이 流通形式인 “to bearer

26) 上揭論文, 責任範圍 참조.

27) UNCTAD/ICC統一規則 第4條.

(소지인에게)”로 발행되었을 경우, 복합운송증권의 원본 1부를 제시하는 者, 둘째, 복합운송증권이 유통형식인 “to order(하주의 지시식)”로 발행되었을 경우, 正히 背書된 복합운송증권의 원본 1부를 제시하는 者, 셋째, 복합운송증권이 유통형식인 “to a named person(지명된 자)”으로 발행된 경우, 자신의 신분을 입증하고 복합운송증권의 원본 1부를 제시하는 者 단, 복합운송증권이 화주지시식(to order)으로 양도되었거나 둘째의 규정에 적용되어 백지 배서되었다면 넷째, 非流通形式으로 발행되었을 경우 복합운송증권에 수하인으로 지정되고 자신의 신분을 입증하는 者 다섯째, 복합운송증권이 발행되지 않았다면, 송하인에 의해서 지시된 者, 또는 그러한 지시를 포함한 복합운송증권 하에서 송하인 또는 수하인의 권리를 획득한 者에 의해 지시된 者이다.

또한 UNCTAD/ICC통일규칙 제2조 7항에 의하면 복합운송인의 관리 또는 책임이라는 의미는 화물을 복합운송인이 운송을 위하여 화물을 넘겨받고 이를 수락한 것으로 규정함으로써 受領에 대한 해석상의 논란도 불식시키고 있다. 따라서 UNCTAD/ICC통일규칙하에서의 책임기간은 ICC통일규칙이 책임기간의 일반원칙만을 규정한 것과는 대조적으로 보다 구체적이고 명확하게 책임기간을 명시하였다.

물론 同 規則에서도 책임기간 중에 복합운송인이 통제할 수 없는 기간에 대한 명시규정은 없으므로 앞서 지적한 바와 같이 무역관습 또는 판례에 준거하여 처리되거나 각국의 국내법 또는 해당운송업자의 약관에 의해 처리될 수밖에 없는 것이다.

2. 責任限度

대부분의 운송형태에서 운송인의 책임한도는 유한책임원칙을 채택하고 있으며, 복합운송인의 책임 또한 유한책임주의에 따르고 있다. 특히 복합운송에서 운송인의 책임제한 방법은 적용하는 책임체계에 따라서 서로 相異하도록 규정되어 있다. 따라서 본 項에서는 책임체계별 책임한도를 고찰하고자 한다.

1) 修正一括 責任制度下的 責任限度

UN복합운송조약과 UNCTAD/ICC통일규칙 하에서는 수정일괄책임제도가 채택되어 있다. 따라서 운송시 멸실·훼손이 발생했을 경우 UN복합운송조약 하에서는 손해구간이 판명되지 않으면 동일한 책임한도를 적용하고, 손해발생 구간이 판명된 경우에는 해당 운송구간의 국제규칙이나 강행적인 국내법과 UN복합운송조약에서 규정한 배상금액 중 높은 쪽을 선택하도록 하였다. 즉 포장물 당 920 SDR 또는 Kg당 2.75 SDR 중 높은 쪽을 선택하도록 하였으며, 이러한 한도에 복합운송인이 소유하지 않은 컨테이너 가격을 합산하도록 규정하였다<表 1>. 그러나 내륙수로 또는 해상운송을 포함하지 않으면 포장물 또는 중량으로 책임을 제한하는 併用主義가 아닌 重量을 기준으로 Kg당 8.33 SDR을 책임한도로 규정하였다. 그러나 복합운송증권에서 운송인과 송하인이 보다 높은 책임한도를 약정한 경우를 例外로 인정함으로써 운송 당사자의 계약이 어느 국제규칙보다 優先하도록 하였다.²⁸⁾

<表 1>에서 보듯이 UNCTAD/ICC통일규칙에서는 손해구간이 판명되지 않는 경우 UN복합운송조약에서와 마찬가지로 同一한 책임한도를 적용토록 하였다. 즉 포장물당 666.67 SDR 또는 2 SDR/Kg 中 높은 쪽을 선택하도록 하는 併用主義를 채택하였으나, 내륙수로 또는 해상운송을 포함하지 않은 경우 Kg당 8.33 SDR을 책임한도로 하였다. 책임한도 例外설정에 대해서는 同 조약에서와 마찬가지로 운송당사자의 契約優先主義를 채택하고 있는데 同 통일규칙에서는 책임한도보다 높은 가액이 신고되었다면 예외로 인정하고 있다.

이처럼 손해구간이 판명되지 않은 경우의 책임한도는 내륙수로 운송 또는 해상운송이 포함되었는지의 여부에 따라서 다르게 설정되어 있음을 볼 수 있다. 이는 복합운송을 구성하고 있는 각 區間運送條約이 정하고 있는 책임한도액이 相異하고 특히 해상구간과 해상구간 이외의 육상, 철도, 항공운송법상의 책임 한도액이 큰 차이를 보이고 있기 때문에 이를 나누어서 그 한도액을 정하지 않고는 UN복합운송조약이나 UNCTAD/ICC통일규칙이 그 實效를 거둘 수 없기 때문이다.²⁹⁾

28) UN複合運送條約 第18條 6項.

<表 1> 複合運送人の 責任限度

	UN복합운송조약	UNCTAD/ICC통일규칙
멸실·훼손 (손해구간이 판명되지 않은 경우)	<ul style="list-style-type: none"> • 920 SDR/포장물 또는 2.75 SDR/Kg 中 높은 쪽 + 복합운송인이 소유하지 않은 컨테이너 가격 • 단 내륙 수로, 또는 해상운송을 포함하지 않은 경우 8.33 SDR/Kg • 보다 높은 책임한도를 약정하지 않은 경우 	<ul style="list-style-type: none"> • 666.67 SDR/포장물 또는 2 SDR/Kg 中 높은 쪽 • 단 내륙수로 또는 해상운송을 포함하지 않은 경우 8.33 SDR/Kg • 책임한도 보다 높은 금액이 신고되지 않았다면
(손해구간이 판명된 경우)	<ul style="list-style-type: none"> • 해당구간의 국제규칙이나 강행적인 국내법과 UN복합운송조약 中 높은 쪽 	<ul style="list-style-type: none"> • 해당운송구간의 국제규칙이나 강행적인 국내법
인도지연	<ul style="list-style-type: none"> • 인도지연된 상품에 대한 운입의 2.5배 한도(운송계약에 대한 총운입을 초과하지 않음) 	<ul style="list-style-type: none"> • 총운입한도
결과적인 멸실	<ul style="list-style-type: none"> • 규정 없음 	<ul style="list-style-type: none"> • 총운입한도
총책임한도	<ul style="list-style-type: none"> • 결과적인 손실을 제외하고 화물의 전손에 대한 책임한도 	<ul style="list-style-type: none"> • 화물의 전손에 대한 책임한도
책임제한의 배제	<ul style="list-style-type: none"> • 복합운송인이 사고가능성을 알고 고의 또는 부주의로 행동한 경우 	<ul style="list-style-type: none"> • 복합운송인이 사고가능성을 알고 고의 고의 또는 부주의로 행동한 경우

주) UN복합운송조약과 UNCTAD/ICC통일규칙에서 計算單位(units of account)는 IMF의 특별인출권 SDR을 의미한다(UN복합운송조약 제31조, UNCTAD/ICC 통일규칙 제2조 9항).

한편 손해구간이 판명된 경우, UN복합운송조약에서는 해당 운송구간의 국제규칙이나 강행적인 국내법과 UN복합운송조약 중 보다 높은 쪽을 택하도록 선택권을 손해배상청구인에게 부여하고 있으나, UNCTAD/ICC통일규칙에서는 해당 운송구간의 국제규칙이나 강행적인 국내법에 따르도록 하여 선택권을 부여하지는 않았다.

인도지연의 경우 UN복합운송조약에서는 인도지연된 상품에 대한 운임의 2.5배 한도에서 복합운송인이 책임을 부담하도록 하였으나 운송계약에 대한 총 운임을 초과할 수는 없도록 하였다. UNCTAD/ICC통일규칙에서는 총 운임한도에서 운송인이 책임을 부담하도록 하여, 인도지연의 배상한도를 單純化하였음을 알 수 있다. 결과적인 멸실에 대한 배상책임에 대하여 UN복합운송조약에서는 별도의 규정을 두지는 않고 있으나 同 조약 제16조 1항에서 영업적인 손실까지도 보상토록 규정하여 이에 대한 배상책임을 복합운송인이 부담하도록 하였으나, UNCTAD/ICC통일규칙에서는 총운임한도內에서 책임을 부담토록 하였다. 이들 국제규칙에서는 흔히 화물의 物理的인 멸실·훼손 뿐만아니라 이로 인해 야기될 수 있는 商機喪失 등 결과적인 손실을 책임지도록 하므로써 송하인 또는 수하인의 입장에서는 상대적인 弱者의 위치에서 자신들의 권익이 보호받을 수 있게 되었다.

총 책임한도는 兩 國際規則에서 모두 화물의 전손에 대한 책임한도로 규정하였으나 UN복합운송조약에서는 결과적인 손실을 제외한 전손 책임한도로 규정하여 UNCTAD/ICC통일규칙의 한도보다 높게 책정하였다. 그러나 실무에서 사용되고 있는 FIATA B/L에서는 화물의 전손에 대한 책임한도를 초과하지 않도록 규정하여 실제적인 배상의 총액은 화물의 전손에 대한 책임한도내에서 결정되고 있음을 알 수 있다.³⁰⁾

또한 兩 국제규칙에서 모두 책임제한의 배제조항을 존치하여 복합운송인이 사고가능성을 알고도 고의 또는 부주의로 행동한 경우에는 그의 책임제한의 권리를 享有할 수 없도록 하므로써 다른 운송법에서 규정한 책임제한의 일반 원칙에 충실하도록 규정하고 있다.

30) FIATA Multimodal Transport Bill of Lading 제8조 8항에 다음과 같이 규정하고 있다.

The aggregate liability of Freight Forwarder shall not exceed the limits of liability for total loss of the goods.

2) 異種責任體系下의 責任限度

이종책임제도가 규정되어 있는 국제복합운송 규칙은 ICC통일규칙이나, 이는 1994년 3월 1일부로 공식적으로 사용되고 있는 FIATA Multimodal Transport B/L이 UNCTAD/ICC(1991)통일규칙에 기초하여 작성되었기 때문에 사실상 효력이 중단되었다. 그러나 실제로 UNCTAD/ICC통일규칙이 발효되어 修正一括責任主義에 의해 복합운송이 규율된다 할지라도 복합운송인과 각 운송업자 間에는 異種責任制度下의 책임한도에 의해서 배상책임이 결정되어야 한다.

물론 복합운송인이 모든 운송수단을 소유하고 있다면 각 구간운송업자와의 배상책임문제가 발생할 수가 없겠으나 복합운송인이 철도, 해운, 항공 등의 운송수단을 보유하는 것은 현실적으로 불가능하기 때문에 복합운송인과 구간운송인 間의 배상책임문제가 필연적으로 발생하게 되는 것이다. 더욱이 복합운송이 “door to door”서비스를 제공한다 할지라도 “C.Y to C.Y”서비스로 끝나는 경우가 대부분이기 때문에 육상운송수단의 경우에는 독립된 계약으로 운송하는 경우가 발생할 수 있는 것이다. 따라서 ICC통일규칙이 UNCTAD/ICC 통일규칙으로 대체되어 사용되고 있을지라도 異種責任制度下의 운송수단별 책임한도는 그 중요성을 가지고 있다.

해상운송의 책임한도는 헤이그규칙에서 포장단위만을 기준으로 책임한도를 규정하였으나, 이는 적하 이해관계인에게 불리하다는 판단아래 점차 중량과 포장단위를 함께 규정하는 併用主義로 전환되었음을 앞서 밝힌 바와 같다<表 2 참조>.

<表 2> 運送手段別 國際運送人의 責任限度

	해상운송			육상운송		항공운송	
조약명	Hague Rules	Hague-visby Rules	Hamburg Rules	CIM	CMR	Warsaw convention	Montreal Protocol
배상한도	£ 100/ package	10,000포앙카레 프랑/package or 30포앙카레프랑/Kg 중 높은쪽	835SDR/ package or 2.5SDR/ Kg중 높은쪽	17SDR /Kg (50금프랑 /Kg)	25금프랑 /Kg(8.33 SDR/Kg)	250포앙-카레프랑 /Kg	17SDR /Kg

주 : 금프랑이란 순도 900/1,000인 금10/31g의 가격을 말한다.
 포앙카레프랑이란 순도 900/1,000인 금65.5/1,000g의 가격을 말한다.
 (금프랑은 포앙카레프랑의 약 5배의 가치)

<表 2>에서 보듯이 해상운송을 규율하는 국제규칙은 헤이그규칙과 함부르그규칙으로 大別할 수 있는데, 헤이그규칙하에서는 최저 배상액을 포장당 100 파운드로 규정하고 있다. 이러한 최저배상액이 불충분함으로써 화주들의 권익이 침해된다는데 착안하여 헤이그·비스비규칙에서는 비유통 통화단위인 포앙카레프랑으로 대체하였고 배상한도액을 포장물당 10,000 포앙카레프랑 또는 Kg당 30 포앙카레프랑 중 높은 쪽을 택할 수 있도록 하여 손해배상 청구인에게 선택권을 부여하였다.

그후 1978년 체결된 함부르그규칙에서는 해상운송인의 배상액을 현실화하여 포장물당 835 SDR 또는 Kg당 2.5 SDR로 증액하여 책정되기에 이르렀다. 육상운송을 규율하는 CMR(도로운송), CIM(철도운송)은 다른 운송수단을 규율하는 국제규칙과는 달리 범세계적인 국제조약이 아니고 유럽도로운송조약과 유럽철도운송조약이다. 그러나 범세계적인 국제조약이 체결되지 않은 상태에서 이 두 개의 조약은 각 국의 국내법에 실질적인 영향을 미치고 있을 뿐만 아니라, 유럽 이외의 국가에서도 실질적으로 적용되고 있는 것이다.

CMR下에서는 총 중량기준으로 Kg당 25 금프랑을 초과할 수 없도록 규정하였으며, CIM下에서는 Kg당 17 SDR을 초과할 수 없도록 하였다. 25 금프랑을 SDR로 환산하면 8.33 SDR이고 17 SDR을 금프랑으로 환산하면 약 50 금프랑이다. CMR과 CIM은 배상책임원칙에서는 동일하나 운송인의 책임한도에서는

이처럼 2배의 차이가 있다. 즉 CIM이 CMR의 2배로 규정되어 있는 것이다.

항공운송은 항공운송의 특수성으로 인하여 배상책임원칙과 배상책임한도가 다른 운송형태와 다르다. 배상책임원칙도 과실책임원칙에서 무과실책임원칙 또는 절대책임원칙으로 변화하고 있으며, 배상책임한도액도 다른 운송형태보다 현저히 높게 책정되어 있다. 특히 여객의 경우에는 유한책임원칙이 아닌 무한책임원칙이 도입되어 있다.

책임한도액은 바르샤바협약하에서 화물의 경우에 Kg당 250 포앙카레프랑으로 규정되었으며, 그 후 몬트리얼 추가의정서에서는 17 SDR로 변경하였으나 이는 화폐단위의 변경에 불과 할 뿐 실질적인 배상한도액의 인상은 없었다.

이상에서와 같이 운송수단별 운송인의 배상한도가 각각 다르게 규정되어 있으므로 복합운송시 화물이 멸실·훼손되는 경우에는 배상책임한도의 적용문제가 어렵게 대두되는 것이다. 따라서 복합운송을 보다 효율적으로 발전시키기 위해서는 동일한 상품에 대한 배상책임한도가 동일하게 설정되어야 할 뿐만 아니라 복합운송인의 책임체계가 복합운송인과 송하인 또는 수하인 모두에게 유용하도록 정립되어야 할 것이다.

IV. 結 論

복합운송이 국제물류의 대혁명을 야기시켰다는 것은 이미 설명한 바와 같다. 그러나 복합운송은 그 특징, 즉 여러區間의 운송수단이 결합되어 하나의 일관수송체계를 이룬다는 것 때문에 여러 가지 법률적인 문제가 발생하게 된다. 즉 해상, 육상, 항공운송이 결합되어 하나의 일관수송체계를 갖추었기 때문에 하나의 운송수단으로 이루어지는 운송보다 더욱 많은 문제가 발생하게 되는 것이다.

이처럼 해상운송, 육상운송 및 항공운송이 각 각의 국제규칙하에서 독자적으로 발전하였으나, 이러한 운송형태를 결합하여 하나의 운송형태로 一体化하고 보다 원활한 서비스를 제공하기 위하여 복합운송이 발달되게 되었다. 복합운송이 국제무역을 효과적으로 수행케 하는 이상적인 운송수단이라는 데에는 異見이 있을 수 없다. 이는 2개 이상의 운송수단이 결합되어 一貫輸送을 가

능케 하기 때문에 즉 “door to door” 서비스를 가능케 하는 것이기 때문이기도 하겠지만 보다 더 근본적인 이유는 복합운송의 계약형태에서 찾을 수 있다. UN복합운송조약에서 “복합운송인이란 운송인들의 대리인으로서 복합운송계약을 체결하는 것이 아니라 복합운송계약의 당사자로서 복합운송계약을 체결하는 자”이다라고 규정되어 있다. UNCTAD/ICC 통일규칙에서도 이와 類似한 定義를 내리고 있다.

복합운송계약을 체결할 경우 송하인은 각 운송수단의 운송인과 개별적인 운송계약을 체결하는 것이 아니라 이들과는 무관하게 오직 복합운송인과의 운송계약 체결로 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 점에서 연유하는 것이다.

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 책임원칙과 배상책임을 동일하게 적용할 것인지 또는 각 운송구간마다 해당운송형태를 규율하는 국제규칙에 따라 서로 다르게 적용할 것 인지의 문제가 발생하게 되며, 이는 복합운송이 안고 있는 문제의 始發點이다.

그동안 복합운송의 責任體系는 國際機構에서 제정한 國際規則에 의해서 규율되어 온 것이 아니라는 것은 周知의 사실이다. 즉 국제기구인 UN에서 제정된 UN복합운송조약이 발효되지 않은 상태에서 민간단체인 ICC(국제상업회의소)에서 제정한 ICC통일규칙(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 책임

원칙이 적용되었다.

그러나 현재까지도 未發效된 UN복합운송조약이나 1992년부터 發效되어 1994년 3월 1일부터 적용되어온 “FIATA”복합운송증권이 기초로 하고 있는 UNCTAD/ICC통일규칙에서는 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 UN복합운송조약이나 UNCTAD/ICC통일규칙에 의해서 동일한 책임원칙과 배상한도가 적용되는 것은 아니다. 그러나 이중책임제도와 일괄책임제도의 장점을 취한 타협안으로 수정일괄책임체계가 적용되므로써 兩利害集團間의 마찰을 최소화할 수 있으리라 기대되는 것이다.

參 考 文 獻

- 朴大衛, 船荷證券, 法文社,
 _____, 國際貿易法規, 博英社, 1995.
 徐燉旺, 商法講義(下卷), 法文社, 1987.
 徐憲濟, 콘테이너 複合運送人の 責任法理, 三知院, 1986.
 梁承圭, 國際航空運送法, 法文社, 1987.
 吳元奭, 國際運送論, 博英社, 1994.
 玉璿鍾, 國際運送論, 法文社, 1986.
 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.
 錢昌源, 貿易運送實務, 日新社, 1993.
 徐憲濟, “複合運送人の 責任에 관한 研究” 法學博士 學位論文, 서울대학교, 1985.
 宋琛憲, “海上運送人の 責任擴大와 海上保險의 擔保範圍”, 「保險學會誌」第46輯 1995.
 _____, “複合運送人の 責任原則”, 貿易商務研究, 第13卷, 2000.
 _____, 韓光熙, “航空運送人の 責任에 관한 연구”, 全北大學校 産業經濟 研究所 論文集 第29集, 1998.
 _____, 韓光熙, “陸上運送人の 責任에 관한 연구”, 全北大學校 産業經濟 研究所 論文集 第30集, 1999.
 鄭募勳, “UN 國際貨物複合運送條約이 國際運送에 미치는 影響”, 貿易運送, Cargo press, 1985.
 崔竣璿, “國際航空運送人の 民事責任” 法學博士學位論文, 成均館大學校, 1986.

- 藤代和雄, 貿易運送の實務, 東京: 同文館, 1988.
- 飯田秀雄, 海陸複合運送の研究, 東京: 成山堂書店, 1980.
- 浜谷源, 貿易實務, 東京: 同文館, 1992.
- 森井清, 貿易と國際法, 東京: 同文館, 1991.
- 阿部士郎, “複合運送條約案(Tokyo Rules) について— 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.
- 後藤茂之, “國際複合運送の發展と海運責任の考察,” 損害保險研究, 第53卷, 第3号, 1991.
- Branch Alan. E., *Elements of export practice*. London: Chapman and Hall, 1985.
- Carr Indira, *International Trade Law*, London: carendish publishing Ltd. 1996.
- Day D. M., and Griffin Bernardette. *the Law of International Trade*. London: Dublin, Edinburgh: Butterworths, 1993.
- Driscoll & Larson. *The Convention on International Multimodal Transports of Goods*. 1982.
- Glenn Bauer R., “Conflicting Liability Regimes : Hague-visby v. Hamburg Rules - A case by case analysis,” *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 24, No. 1. (Jan, 1993).
- Naidu M. V. A., “The Hamburg Convention on the Carriage of Goods by Sea: Its impact on international Maritime Trade, Workpaper presented for Berlin Conference of the World Peace through Law Center. (July, 1985).
- Zamora, “Carrier Liability for Damage or Loss to Cargo Intenrnational Transport,” *23 Am. J. Comp., L.* 391. (1975).
- 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.
- The Hamburg Rules 1980.
- The UNCTAD/ICC Rules for multimodal transport document 1991.
- United Nations Committee for International Multimodal Transport of Goods, 1980.

ABSTRACT

A Study on the Scopes of Liability of the Multimodal Carriers

Song, Chae Hun

International Trade has led to the increase of the demand of international transport, and also 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 carriers incurred 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 scopes of carrier's liability.

In this paper, I would like to find out the scopes of liability of multimodal carriers based on the principles of liability. In order to perform the purpose of this study, I classify the liability principle of the international carrier 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 Liability System.

And that I show the results-the scopes of multimodal carriers' liability based on the UN's Multimodal Convention(1980) and the ICC/UNCTAD Rules(1991), and transport vehicles.

Keywords : Scopes of Liability, Multimodal Carriers
