

■ 論 文 ■

海上運送人の 責任期間에 관한 考察

A Study on the Period of Carrier's Responsibility

조 종 주

(창원대학교 경상대학 무역학과 겸임교수)

목 차

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| I. 서론 | IV. 함부르크 규칙상 운송인 책임의 시·종기 |
| II. 보통법상 운송인 책임의 시·종기 | V. 해상운송인의 책임기간에 나타난 문제점 |
| III. 헤이그 규칙상 운송인 책임의 시·종기 | VI 결론 |

Key Words: Hague Rule, Hamburg Rule, 책임기간

ABSTRACT

This study focuses on analysing the period of carrier's responsibility. The Hague Rules apply only while the cargo is in carriage. This period of carrier's responsibility begins when the ship's tackle is hooked on the goods for loading and continues until they are unhooked from the lifting gear after discharge. The Hague Rules are consequently said to apply from tackle to tackle. Also The Hamburg Rules lays down the basic principle that the carrier will be responsible for the goods during the time he is in charge of them at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge. These period of carrier's responsibility should be determined according to custom of the port of loading and discharge because of the importance of local custom in the loading and discharge of goods.

I. 서론

해상운송인은 운송계약에 의하여 송화인으로부터 화물의 운송을 위탁받은 자이기 때문에 위탁받은 화물에 대한 주의의무가 있으며, 이를 위반한 경우에는 손해배상책임을 부담한다. 운송인이 책임을 부담하기 위해서는 책임을 지는 시기와 종기가 분명하여야 한다.

고래로부터 보통법에서는 선박의 난간을 해상운송인과 화주와의 위험분담의 기준으로 하여 왔으며, 헤이그 규칙에서는 운송인의 책임을 물품이 선박에 선적된 때로부터 양륙할 때까지의 기간으로 규정하고, 이 기간 밖의 선적전과 양륙후의 운송인의 책임과 권리는 하역작업이 수행되고 있는 국가의 국내법에 따르도록 하고 있다.¹⁾

함부르그 규칙에 있어서는 화물에 대한 운송인의 책임은 화물이 선적항에서 운송중 그리고 양륙항에서 운송인의 보관하에 있는 기간(period during which the carrier is in the charge of the goods)에 미친다고 규정하고 있으며, 이에 따라 운송인의 책임기간은 운송인이 선적항에서 화물을 수령한 때로부터(from the time he has taken over the goods) 양륙항에서 운송인이 화물을 인도할 때까지(until the time he has delivered the goods)라고 볼 수 있다.

따라서 본 논문에서는 국제해상운송규칙에 따른 운송인의 책임의 시기와 종기를 고찰하고 이에 대한 문제점을 도출하여 운송인 및 화주의 책임분기점을 명확하게 제시하고, 이를 통하여 무역업자나 운송업자의 무역업무에 도움을 주고자 하는 것을 목적으로 하고 있다. 또한 본 연구는 국제해상운송규칙인 헤이그 규칙, 함부르그 규칙 및 보통법상의 규정을 이용하며, 문헌·사례를 중심으로 고찰하도록 한다.

II. 보통법상 운송인 책임의 시·종기

선적에 관한 책임의 분담은 당사자간의 지배권의 종료의 여하, 즉 본선의 난간(ship's rail)을 기준으로 하는 것이 가장 이상적인 것이다. 즉, 보통법상 선적업무에 대한 운송인과 화주간의 책임의 분기점은 "선측에서의 인도원칙"(alongside rule)을 기본으로 하고 있다. 이것은 화주가 본선의 선측에서 본선의 tackle이 화물을 들어올릴 수 있는 거리에 갖다 놓을 책임이 있고, 그 후에 운송인이 화물을 본

1) 헤이그규칙 제1조 e항: "Carriage of Goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

선에 선적할 의무가 있다는 것이다.²⁾ 반대로 양륙업무의 경우에 운송인이 화물을 선박의 난간을 넘어서 본선의 tackle로부터 풀려난 후에 수화인은 화물을 수령할 의무가 있다는 것이다. 이러한 선측에서의 인도원칙은 선적과 양륙이 본선의 tackle에 의해서 이루어진다는 사정하에서 업무의 적절한 분담이라 할 수 있다. 왜냐하면, 송화인은 육상에서의 업무비용을 책임지고, 운송인은 본선에 선적하는 업무비용을 부담하기 때문이다. 그러나 이것은 요즈음 육상과 본선상에서의 선적업무는 계약당사자를 대리한 선박주선인(shipbroker)이 약정한 전문적인 선내인부들에 의해 이행되기 때문에 실질적으로는 거의 사용되지 않는다. 또한 산화물은 본선의 tackle에 의해서가 아니라 일반적으로 화주가 소유하거나 관리하는 부두에 설치된 시설, 즉 엘리베이터, 물건잡는 기계장치(grabs) 또는 크레인에 의해서 선적된다. 이 경우 운송계약에 화물이 FIO 조건³⁾으로 운송된다고 규정될 수 있다.

그러나 반대의 명시적 규정이 없는 경우 보통법상에 선측에서의 인도원칙이 묵시되어 있어 송화인은 단지 본선의 tackle이 접근할 수 있는 거리에 화물을 가져다 놓는 비용만 부담한다. 선박이 특정항의 부두에 접안할 수 없는 경우 이 의무는 본선의 선측까지 화물을 운송하는 데에 필요한 부선비용까지도 부담해야 한다. 송화인은 또 이 업무의 이행중의 모든 지연위험을 부담해야 한다. 이에 대한 확립된 원칙은 *Grant v. Coverdale* 사건⁴⁾을 들 수 있다. 선박이 철광석인 화물을 싣고 카디프까지 항해하기 위하여 용선되었는데, 그 계약에서는 “화물의 선적을 방해하는 서리 또는 홍수, 또는 기타 피할 수 없는 사고”를 면책사유로 규정하여 놓았다. 용선자는 중간운하가 빙하에 의해 폐쇄되고, 어떤 다른 수단에 의해서도 화물의 운송이 불가능하였기 때문에 화물이 보관되어 있는 계선장에서 선적부두까지 화물을 거룻배로 운송할 수 없게 되었을 때 면책사유를 원용하려고 하였다. 이에 판사는 이 사건에서의 용선자는 적재업무중에만 원용할 수 있는 면책의 보호를 주장할 수 없다고 판시하였다.

2) N.J.J. Gaskell, C. Debattista & R.J. Swaton, *Chorley and Giles' Shipping Law*, 8th ed., London: Pitman, 1987, p.223.

3) FIO(Free In and Out)는 선주가 선적비용과 양륙비용을 부담하지 않는 조건으로 화주가 선적 및 양륙업무를 부담하도록 하는 조건이다.

4) (1884) 9 App. Cas. 470(John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, Pitman, 1988, pp.72-73).

Ⅲ. 헤이그 규칙상 운송인 책임의 시·종기

1. 헤이그 규칙상 책임기간의 개관

헤이그 규칙이 선화증권에 의해 이행되는 운송계약에 적용되더라도 그 운송을 전반적으로 규율할 필요는 없으며, 단지 해상운송에 관련된 계약이행부분을 규율하고 있다. 따라서 헤이그 규칙에서는 운송인의 책임을 물품이 선박에 선적된 때로부터 양륙할 때까지의 기간으로 규정하고, 이 기간 밖의 선적전과 양륙후의 운송인의 책임과 권리는 하역작업이 수행되고 있는 국가의 국내법에 따르도록 되어 있다. 그리고 화물의 선적전과 양륙후의 기간에 대한 것은 계약자유 원칙에 따르도록 하고 있기 때문에 이것에 대하여 운송인의 책임에 관한 별도의 입법을 하는 국가도 있다.⁵⁾

책임기간을 이렇게 한정하는 것은 특별한 논리적 근거가 있어서라기 보다는 본규칙의 성립을 용이하게 하기 위해서이며,⁶⁾ 해상에서의 위험은 육상에서의 위험보다 크기 때문에 책임원칙이 다르고, 또한 물품을 처리하는 절차와 방법이 나라에 따라 다르기 때문에 화물의 선적전과 양륙후의 기간에 대해서는 각국법에 맡기는 편이 더 좋다는 것이다. 그리고 운송인은 화물의 양륙후 화물이 수화인에게 인도되기 전에 발생한 사건과 같이 자신이 통제할 수 없는 사건에까지 그의 책임을 확대하는 것을 반대하기 때문이다.⁷⁾

2. 책임의 시기

헤이그 규칙에서 운송인의 책임기간은 물품이 본선에 선적된 때에 개시된다고 규정되어 있지만, 선적의 의미에 관한 정의가 없으므로 해석상 물품이 선적된 때가 분명하지 않다. 따라서 헤이그 규칙상 운송인의 책임시기에 관해서는 화물의 종류 및 선적방식을 기준으로 개관하여 본다.

첫째, 이른 바 "tackle to tackle"을 기본원칙으로 하여 본선의 tackle이 사용되는 경우에는 tackle이 물품을 걸개에 걸어 들어 올렸을 때에 운송인의 책임이 개시된다. 예컨대, Pyrene Co. v. Scindia Steam Navigation Co. 사건⁸⁾에서 Devlin 판사

5) 예컨대 독일 상법 제606조 및 제663조; 미국의 하터법; 프랑스(1966년)법(Samir Mankabady, *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea*, A.W. Sijthoff-Leyden/Boston, 1978, p.50)

6) 小町谷操三, 統一船荷證券法論, 勁草書房, 1957, p.44-46.

7) 임동철, "해상물건운송인의 책임기간에 관한 고찰", 『한국해법회지』, 1983. 8, p.53.

는 “헤이그 규칙은 시간적인 기간을 말하는 것이 아니라 선적 및 양륙을 포함하는 운송계약의 조건을 말한다”고 진술하면서 운송인이 선적 및 양륙업무를 수행하기로 약정하였다면, 본규칙은 모든 선적 및 양륙업무중에도 적용되며, 근본적인 기준은 계약이라고 하였다. 이 사건에서 선박의 tackle이 물품을 들어올리던 중 본선의 난간을 통과하기 전에 소화기인 화물이 떨어져서 손상되었다. 여기에서 소화기는 결코 본선에 적재되지 않았으므로 헤이그 규칙이 적용되지 않고, 따라서 화주는 운송인이 동규칙 제4조 5항상의 책임제한을 할 수 없다고 주장하였으나 Devlin 판사는 이를 배척하고, 물품이 본선의 난간을 통과하였는지의 여부에 관계없이 운송인이 일단 물품의 선적업무를 약정한 경우에 그는 헤이그 규칙상의 책임을 부담하여 책임한도의 이익을 향유할 수 있다는 것이다.⁹⁾ 따라서 선박의 tackle이 사용된 경우에 선적업무중의 손해에 대하여 운송인이 책임을 부담하여야 하므로 tackle이 물품을 들어올리는 순간에 운송인의 책임이 개시된다. 선적과 양륙은 정기선의 해상운송에서 근본적인 일부이기 때문에 선화증권의 사용이 보편화된 경우 “liner term”은 운송인이 적재 및 양륙비용을 지급하는 것을 의미하기 때문에 아주 논리적인 것이다.¹⁰⁾

둘째, 부두의 tackle이 사용된 경우, 운송인의 책임은 화물이 선적중 본선의 난간을 통과한 때에 개시된다는 것이다.¹¹⁾ 위의 판결은 선박의 양화기가 화물을 들어올렸기 때문에 정당하다고 보고,¹²⁾ 부두의 tackle이 사용된 경우는 본선의 난간이 적용된다는 것을 제시한다. 따라서 부두의 tackle이 사용되면 물품이 본선의 난간을 통과하여야 운송인의 책임이 개시된다.

셋째, 물품을 본선에 적재하기 위하여 부선이 사용되는 경우, “선박”이란 용어의 사용은 선적항에서 본선으로의 부선운송 또는 양륙지에서 본선으로부터 연안으로의 부선운송을 “해상물품운송”(carriage of goods by sea)에서 배제되는 효과를 갖는지의 여부는 명확하지 않다. 그래서 운송인이 부선업무를 이행할 약정한 경우에는 부선운송을 선적 및 양륙업무를 일부로 보게 되어 헤이그 규칙이 적용된다. 왜냐하면, 부선은 해상에서 화물을 운송하지 못하기 때문이다. 그렇지 않은 경우에는 이러한 업무에 적용되지 않을 수 있다. 따라서 당사자가 부선운송에 대한 책임을

8) [1954] 1 Lloyd's Rep. 321(W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, 3rd ed., Canada: BLAIS, 1989, p.528).

9) Raoul Colinvaux, *Carver's Carriage by Sea*, 13th ed., British Shipping Law, London: Stevens & Sons Ltd., 1982, p.350.

10) *A Guide to the Hague and Hague-Visby Rules*, Lloyd's of London Press Ltd., 1985, p.17.

11) W. Tetley, *op.cit.*, p.528.

12) Dalhousie Ocean Studies Programme, *The Future of Canadian Carriage of Goods by Water Law*, Canada, 1982, p.50.

약정하였는 지를 확인하기 위해서는 각 운송계약의 조건에 따라 해석되어야 할 것이다.¹³⁾ 그리고 운송인의 책임이 개시되는 정확한 시기는 운송인의 부선소유 또는 통제여부, 운송계약상의 조건 및 부선계약의 조건에 따라서 결정된다.¹⁴⁾

넷째, 액체인 가솔린이나 산화물인 석탄과 같은 물품이 자동활송장치(chute)나 관을 통하여 선적되는 경우, 운송인의 책임개시는 화물이 선박에 의해서 제공된 최후의 플랜지(관에 쓰이는 나팔모양)에 들어갈 때에 개시된다.¹⁵⁾

다섯째, 화물이 본선의 현문이나 현측을 통하여, 또는 난간을 넘어서 굴러 선적되거나 밀어 넣어 선적되는 경우에는 물품이 본선의 난간 또는 현측을 통과한 때에 운송인의 책임이 개시된다.¹⁶⁾

3. 책임의 종기

헤이그 규칙에 있어서 운송인의 책임은 물품이 본선에서 양륙될 때에 종료된다 고 규정되어 양륙후의 운송인의 책임과 권리는 양륙작업이 수행되고 있는 국가의 국내법에 따르도록 되어 있다. 그리고 화물이 양륙후에 멸실이나 손상 또는 보관 및 취급에 관하여 운송인 또는 선박이 지는 의무 및 책임에 관하여 운송인과 수화인이 계약서상에 특약, 조건, 유보 및 면책을 삽입할 수 있도록 규정함으로써 강행적 적용기간을 화물의 양륙때까지로 한정하고, 화물의 양륙후에 대한 것은 계약자유의 원칙에 따르도록 하고 있다. 따라서 헤이그 규칙의 일반적 관례는 선박의 tackle to tackle 원칙, 즉 화물이 내려져서 tackle의 갈고리가 화물을 양륙항에 풀었을 때 운송인의 책임이 종료한다는 것이다.¹⁷⁾

화물이 부선을 통하여 선적되는 경우에 운송인의 책임의 종기가 어느 시점인지는 불분명하다. 예컨대, *Goodwin Ferreira v. Lamport & Holt* 사건¹⁸⁾에서 Roche

13) Alan A. Mocatta, M.J. Mustill & Boyd, *Scrutton on the Charterparties & Bills of Lading*, 19th ed., London: Sweet & Maxwell, 1984, p.431.

14) *The Arawa* ([1977] 2 Lloyd's Rep.416) 사건에서 "운송인은 여하한 선박으로 본선까지 또는 으로부터 화물을 운송하며, 운송인, 그의 대리인 또는 사용인의 과실에 의하여 그러한 운송 중에 발생한 화물의 손해 또는 지연에 대하여 책임을 지지 않는다"는 조항이 운송계약상에 규정되어 있었지만, 헤이그 규칙상 양륙은 화물이 부선상에 놓였을 때에 종료한다고 판시되었다.

15) W.E. Astle, *The Hamburg Rules*, Fairplay Publication, 1981, p.43.

16) 임동철, 전제논문, p.100.

17) 사실상 선측에서 적절한 화물의 검수를 할 경우에는 문제가 없으나, 이것은 거의 불가능하다(W.E. Astle, *op.cit.*, p.42).

18) [1929] 34 L.L.R. 192(Raoul Colinvaux, *op.cit.*, p.350). 이 사건은 운송물인 면사가 부선에 양륙되었는데 타물품인 기계가 동일한 부선에 떨어져서, 부선이 손상된 결과 해수가 침수되어 면사가 손해를 입었다.

판사는 “이미 물품이 부선에 양륙된 경우에 운송인의 책임은 부선에의 적재가 완료되어 부선이 해안을 향하여 항해준비를 할 때에서야 비로소 양륙이 종료된다”고 판시하였다. 그리고 Pyrene Co. v. Scindia Steam Navigation Co. 사건¹⁹⁾에서 Devlin 판사는 “헤이그 규칙상의 해상운송은 물품이 선박에서 부선으로 양륙되었을 때에 종료하지 않는다”고 판시하였다.

또한 Falconbridge Nickel Mines v. Chimo Shipping 사건²⁰⁾에서 트랙터가 본선에서 거룻배에 양륙되고, 거룻배가 연안부두에 도착되기 전에 전복되었다. 이에 캐나다의 최고법원은 “해상운송계약은 운송인에게 우선 트랙터를 거룻배에 양륙하고 그후에 해안에 양륙할 의무가 있다”고 하면서 양륙이 완료되기 전에 물품이 멸실되었기 때문에 헤이그 규칙이 적용된다고 판시하였다. 그렇지만, 선적의 상황과 같이 양륙에 대한 책임은 운송계약의 조건에 따라 결정되는 것이지 시간적이고 임의적인 기간에 따라 결정되는 것이 아니므로 양륙은 선박에 부과된 의무가 끝났을 때에만 종료된다.²¹⁾

액체나 산화물인 경우 관이나 자동활송장치(chute)를 통과하여 화물이 육상에 도달한 때에 양륙으로 본다.²²⁾ 예컨대, 액체인 화물이 선박의 파이프를 떠나서 소화인의 대리인이 소유한 유연한 호스에 들어가자 마자 그 화물은 운송인에게 인도되었다고 보는 것이다. 따라서 유연한 호스가 육상의 플랜지에서 파열된 경우 운송인은 그 화물의 유출에 대한 책임이 없다.²³⁾

IV. 함부르그 규칙상 운송인 책임의 시·종기

1. 함부르그 규칙상 책임기간의 개관

함부르그 규칙을 준비·제정하는 과정에서 UNCTAD의 해운위원회는 헤이그 규칙 제1조 e항이 첫째, 물품이 선적전 및 양륙후 운송인의 관리하에 있는 기간이 적용되지 않고, 이 기간 동안 운송인은 국내법이 허용하는 범위에서 계약을 체결할 수 있으며, 둘째 “선적전 및 양륙후”란 용어는 헤이그 규칙의 적용이 개시되고

19) [1954] 1 Lloyd's Rep. 321(W. Tetley, *op.cit.*, p.528).

20) [1074] S.C.R. 993; [1973] L.I.R. 469.

21) Dalhousie Ocean Studies Programme, *op.cit.*, p.50; W. Tetley, *op.cit.*, p.568; W.E. Astle, *Hague Rules Law Digest*, Fairplay Publications, 1981, p.31.

22) W.E. Astle, *The Hamburg Rules*, *op.cit.*, p.43; 임동철, 전제논문, p.99.

23) W. Tetley, *op.cit.*, p.16.

종료되는 시점을 명확하게 정의하고 있지 못하다고 문제점을 제기하였다.²⁴⁾

이에 따라 함부르크 규칙은 첫째, 운송인이 물품이 기선적되거나(afloat) 또는 선적항에 놓여 있든지(ashore)를 불문하고 실질적으로 자신의 보관하에 있는 전기간에 대한 책임을 지며, 둘째 운송인의 책임기간은 선적항에서 자신의 보관하에 있기 전에는 개시되지 않으며, 양륙항을 초과하여 계속되지 않는다는 두가지의 원칙하에서 입안되었다.²⁵⁾

함부르크 규칙에 있어서 운송인의 책임기간에 대한 규정으로서 화물에 대한 운송인의 책임은 화물이 선적항에서 운송중 그리고 양륙항에서 운송인의 보관하에 있는 기간(period during which the carrier is in the charge of the goods)에 미친다고 규정하고 있으며, 운송인의 관리의 시기와 종기에 관하여 운송인이 선적항에서 화물을 수령한 때로부터(from the time he has taken over the goods) 양륙항에서 운송인이 화물을 인도할 때까지(until the time he has delivered the goods)로 규정되어 있다. 이른 바 “port to port 원칙”이라고 할 수 있다(제4조 1항 및 2항). 즉, 함부르크 규칙상 운송인의 책임기간은 운송인이 선적항(at the port of loading)에서 화물을 수령한 시점으로부터 양륙항(at the port of discharge)에서 화물을 인도한 시점까지로 정의를 내리고 있다.

2. 책임의 시기

함부르크 규칙에 있어서 운송인의 책임은 화물이 선적항에서 운송중 그리고 양륙항에서 운송인의 보관하에 있는 기간에 미친다고 규정하고, 운송인의 책임시기와 종기에 관하여는 선적항에서 운송인이 화물을 수령한 때부터 양륙항에서 운송인이 화물을 인도할 때까지(until the time he has delivered the goods)로 규정되어, 이른 바, “port to port”라고 할 수 있다.

① 수령시점

화물의 수령은 운송인이 운송을 위하여 화물을 인수하는 행위이다. 따라서 운송인은 화물에 대한 검사권이 있어 이것이 이행되면 수령에 대한 증빙으로 수령증을 교부하는데 이 시점을 수령시점이라고 볼 수 있다.²⁶⁾

24) W.E. Astle, *The Hamburg Rules, op.cit.*, pp.93-95.

25) Dalhousie Ocean Studies Programme, *op.cit.*, p.52.

26) 물품의 수령은 운송인이 물품에 대한 그의 검사권을 이행하거나 또는 이행할 수 있을 때에 개시된다. 따라서 운송인이 이 권리를 이행할 수 있는 시점부터 물품수령에 대한 그의 동의를 표시한다.

그러나 운송인이 화물을 수령하거나 또는 교부하는 명확한 시점에 관한 규정이 없지만, 함부르크 규칙 제14조에 “운송인 또는 실제운송인이 화물을 자기의 관리 아래 수령한 때에는 운송인은 송화인의 요청에 따라서 선화증권을 발행하여야 한다”라고 규정되어 있어 일반적으로 선화증권이 발행될 때가 수령시점이라 볼 수 있다. 그러나 문제는 선화증권이 운송인의 화물수령시점을 정의하는데 이용되는 시점으로서 유효한가의 여부이고,²⁷⁾ 또한 이러한 시도는 본 규칙을 해하는 어떠한 조항도 무효로 한다는 규정을 피해야 할 것이다.²⁸⁾ 그리고 운송인은 선화증권에 기재된 일자 이전에 화물을 수령할 수도 있다. 따라서 선화증권의 발행전에 화물을 수령할 경우에는 송화인은 수령일자가 기재된 수령증을 상대방에게 요청하는 것이 바람직하다.

② 수령장소

운송인의 화물수령장소에 관해서는 운송의 방법이나 하역의 종류에 따라 하역방법이 다양하기 때문에 개별적으로 또는 항의 관습에 따라 결정되어야 한다.

첫째, 정기선에 의한 무역의 경우, 수령은 보통 운송인 또는 그의 대리인이 선적항에서 송화인 또는 그의 대리인에게 인도수령증(delivery receipt) 또는 기타의 서류를 발행한 때에 일어난다.²⁹⁾

둘째, 산화물의 거래인 경우,³⁰⁾ 수령의 본질적인 목적이 선적된 화물을 관리가능하도록 한다는 점과 관련해서 생각하면 액체가 본선의 탱크속에 놓여질 때 효과적으로 검량측정을 할 수 없고, 또한 운송인이 산화물의 수령시점을 지연하는 결과로 나타나게 된다.³¹⁾ 따라서 액체의 수령은 선박의 유연한 파이프가 해안의 시설에 연결될 때에 개시된다고 볼 수 있다. 이에 따라 선적업무는 타화물과 같이 운송계약이행의 일부에 포함되므로 운송인은 작업중 파이프로부터 누출이나 유출 등의 손실에 대하여 책임을 져야 한다.

27) Perefite는 운송인의 화물수령시점을 정의하는 조항이 운송인의 의무를 변동되게 하면, 그것은 제23조에 의해 무효라고 하며, Mankabady는 이 조항이 함부르크 규칙의 적용범위를 제한하는 하는 것으로 생각되면 무효로 보지만, 그 조항이 운송인의 화물수령시점을 정의한다고 생각하면, 유효하다고 본다. 그리고 Tetley는 선화증권의 발행을 수령시점으로 정의하면, 이 조항은 선화증권의 효력이 있을 때까지는 운송인의 책임을 면제하게 될 것이라고 주장한다(Dalhousie Ocean Studies Programme, *op.cit.*, p.56).

28) Dalhousie Ocean Studies Programme, *op.cit.*, p.53.

29) C.F. Lüddecke and A. Johnson, *Guide to the Hamburg Rules: From Hague to Hamburg via Visby*, Lloyd's of London Press, 1991, p.7.

30) 곡물이 흡입의 방식으로 선적되거나, 기름이나 주류 등의 액체가 유연성있는 파이프를 통하여 선적되는 경우이다.

31) L. Peyrefitte, "The Period of Maritime Transport Comments on Article 4 of the Hamburg Rules", *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea*, 1978, p.131.

셋째, 컨테이너 운송에 있어서 운송인이 컨테이너를 수령하는 장소는, LCL 화물(Less than Container Load)이면 화물이 보통 포장된 대로 컨테이너 터미널에 반입된 후에 운송인의 책임하에 적입되는 CFS(Container Freight Station)이고, FCL 화물(Full Container Load)이면 송화인의 공장창고에서 화물이 컨테이너에 적입되어 컨테이너 터미널에 반입되는 경우 CY(Container Yard)이다.

컨테이너 운송의 경우에 일반적으로 운송인은 화물이 화주에 의해 컨테이너에 적입될 때 검사권을 수행해야 하는데, 보통 운송인은 송화인 또는 그의 창고가 있는 장소에서 컨테이너를 수령하므로 이런 장소는 운송인이 컨테이너를 닫고 봉인하기 전에 컨테이너의 내용물을 검사하도록 그의 사용인을 보낼 수 있다.³²⁾ 이 경우에 송화인이 화물을 자신의 공장이나 창고에서 컨테이너에 적입하여 운송인의 운송수단에 의하여 CY로 반입하는 경우나, 또한 운송인은 송화인의 내륙창고에 컨테이너를 발송하여 그 곳에서 화물을 교부하거나 또는 송화인의 창고 또는 컨테이너 적입자의 창고로부터 화물을 집화하여 교부할 수도 있고,³³⁾ 또는 운송인이 선적항까지의 운송을 약정하여 송화인의 영업장구내에서 화물을 교부한 경우에 수령장소에 관한 문제가 있을 수 있다. 이것은 운송인의 책임기간을 송화인의 영업장구내에서 화물을 교부한 시점까지 확대하거나 또한 화물이 선적항에 도달한 시점으로 책임기간을 제한할 것인가에 대하여 명확하지 않다. 이것에 대하여 두 가지의 의견이 있는데, 첫째는 운송인의 책임과 의무를 증가시킬 수 있기 때문에 운송인의 책임기간을 연장할 수 있다는 것이다. 따라서 송화인의 창고에서 선적항까지의 운송중에 화물이 손상된 경우 그런 손해는 계약기간중에 발생한 것이기 때문에 운송인의 책임원칙에 따라 규율되어야 한다는 견해이다.³⁴⁾ 둘째는 운송인의 책임기간은 이전에 어떠한 운송이 있었음에도 불구하고 선적항에 도달한 때에 개시된다고 보아 운송인은 해상운송 이전의 기간에 대하여 제11조의 요구조건에 부합하는 면책조항을 이용하여야 보호받을 수 있다는 견해이다.³⁵⁾ 이 경우에 함부르그 규칙은 해상운송을 규율하고 있고, 선적항에서 화물수령이 있는 것으로 보아야 하기 때문에 후자의 견해가 유력하다고 본다.

넷째, 화물이 부선으로 운송되어 본선에 적재되는 경우에 수령되는 장소는 사정에 따라 다르다고 본다. 운송인은 화물을 부두나 창고 안에서 대조·확인할 권리가 있고, 운송인이 부선작업을 자기를 위하여 수행하는 경우 수령은 부두나 창고 안에서 이루어진다. 이렇게 일단 운송인이 화물을 자신의 보관하에 놓게 되면 부

32) L. Peyrefitte, *op.cit.*, p.132.

33) W.E. Astle, *The Hamburg Rules, op.cit.*, p.95.

34) L. Peyrefitte, *op.cit.*, P.132.

35) C.F. Lüddecke and A. Johnson, *op.cit.*, p.7.

선운송은 계약이행의 일부로 보기 때문에 그 부선업무에 대한 책임을 지게 된다.³⁶⁾ 이와 반대로 화물이 항만하역업자 등의 독립계약자에게 인도되었을 때에는 본선에 선적이 이루어져야 수령이 있게 된다.³⁷⁾ 왜냐하면, 운송인이 물품에 대한 검사권을 행사할 수 있는 장소가 본선상이기 때문이다.

다섯째, 부선운반선(Light Aboard Ship: LASH)운송에 있어서는 운송인의 책임 기간이 내륙의 지점까지 확장되는 것으로 본다. 이는 부선이 강이나 호수를 순항 하면서 화물을 선적한 후에 그 부선을 다시 본선에 적재하기 때문이다. 따라서 LASH 운송에서 화물이 부선에 적재될 때에 화물의 수령이 있는 것으로 보아 내륙수로의 항해도 운송계약의 이행의 일부로 보기 때문에 그 기간에 대하여 운송인은 책임을 지게 된다. 결과적으로 화물이 내륙수로 또는 해양으로 운송되는 것에 관계없이 동일한 운송인의 책임원칙이 적용된다.³⁸⁾

이렇게 일단 운송인이 화물을 수령하여 책임이 개시되면, 그 이후의 모든 부수적인 업무(창고에서 부두까지의 수송·선적·적부·양륙 및 부두에서 창고까지의 수송업무)는 운송계약의 이행을 위한 필수적인 구성요소이기 때문에 운송인의 책임이 된다.³⁹⁾

3. 책임의 종기

운송인의 책임원칙은 화물이 수화인에게 인도될 때까지 적용된다. 인도는 운송인이 화물의 운송에 대한 그의 약정이 종료되었다는 법적 행위이다.

① 인도방법

함부르크 규칙에서 운송인의 책임은 운송인이 수화인에게 화물을 교부함에 의해, 또는 수화인이 운송인으로부터 화물을 수령하지 아니하는 경우에는 계약 또는 양륙항에서 적용되는 법률이나 특정거래의 관행에 따라 화물을 수화인의 처분하에 적치시킴에 의해, 또는 양륙항에서 적용되는 법률이나 법규에 따라 화물을 교부받

36) 함부르크 규칙에 “화물이 운송인의 관리하에 있는 기간”에 적용된다고 규정되어 있기 때문에 본 규칙이 해상운송계약에서 운송인이 거룻배 또는 부선으로 운송하는 경우에 적용되어 운송인이 운송계약의 일부로서 거룻배 또는 부선을 소유하거나 또는 이용할 때에 적용된다. 따라서 운송인이 부선을 사용하는 경우에 이는 계약의 일부를 구성하기 때문에 이에 대하여 책임을 진다(J.C. Sweeney, “The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea”, *J.M.L.C.*, Vol.7, No.2, 1976, p.631).

37) Samir Mankabady, *op.cit.*, p.51.

38) L. Peyrefitte, *op.cit.*, p.131.

39) C.F. Lüddecke and A. Johnson, *op.cit.*, p.7.

아야 할 관계당국 또는 기타 제3자에게 화물을 교부함에 의해 화물을 인도할 때에 운송인의 책임이 종료한다고 하여 세 가지의 방식으로 규정하고 있다.

② 인도시점

인도는 운송인과 수화인 양자의 약정을 추정하는 법적 행위이다. 보통 물품의 인도는 수화인 또는 그의 대표자가 물품을 수령하였을 때 일어난다. 그러나 이들이 물품을 수령하기 전에 인도가 행해지는 사례도 있을 수 있다.

인도는 수화인 또는 부두인부와 같은 그의 대표자 또는 항의 법 및 강행규정에 따라 당국에게 물품을 제시한 것으로 추정된다. 인도는 또한 수화인 또는 그의 대표자의 물품의 검사준비로도 볼 수 있다. 물품의 검사권은 물품의 수령시에 운송인에게 부여한 바와 같이 수화인이 손해배상을 받기 위하여 인도전에 물품의 손상 여부를 증빙해야 하기 때문에 당연히 인정되는 것이다. 그리고 수화인은 인도전에 포장의 내·외부에 관한 검사권을 갖는다. 일반적으로 선화증권의 발송은 물품인도의 충분한 증거가 된다. 사실상 프랑스법(1966년 12월) 제50조에도 이를 명시하고 있다. 하지만, 이에 대한 반증도 허용된다.⁴⁰⁾

운송인이 화물을 인도한 것으로 추정할 수 있는 시점을 결정하는 데에는 문제가 있다. 그러나 수화인측에서 양륙작업을 담당할 때에는 인도가 양륙에 선행하여 이루어지고, 운송인이 양륙하는 경우에는 부두의 창고 등에서 화물을 분류하여 인도하게 되므로 양륙후에 인도가 이루어진다.

③ 인도장소

인도는 보통 계약서에 규정된 양륙항에서 이루어 지는데, 보통 부두 또는 창고에서 이루어진다.

일반적으로 인도장소는 운송인의 화물수령과 유사하다. 액체화물의 경우, 인도는 유연한 파이프가 항구의 탱크 또는 기타 시설물에 연결될 때 이루어진다. 부선운송은 상황에 따라 다르다. 컨테이너 운송의 경우 일반적으로 인도는 컨테이너가 개방되고, 수화인이 있는 장소에서 일어난다. 이 장소에서 수화인은 컨테이너 내용물을 검사할 수 있다. 마지막으로 부선운반선에 의한 운송의 경우에 인도는 하항에서 이루어지더라도 양륙항에서 발생한다.⁴¹⁾

40) L. Peyrefitte, *op.cit.*, p.133.

41) L. Peyrefitte, *op.cit.*, p.134.

V. 해상운송인의 책임기간에 나타난 문제점

1. 화물의 취급·운송방식에 따른 책임기간의 상이문제

헤이그 규칙상 운송인의 책임은 통상적 관례로 선박의 tackle to tackle 원칙, 즉 선박의 tackle이 선적항에서 물품을 걸개에 들어 올릴 때로부터 화물이 내려져서 tackle의 걸개가 양륙항에 풀렸을 때이다. 그러나 부두의 tackle이 사용되는 경우 헤이그 규칙은 화물이 본선의 난간을 통과하는 순간부터 적용된다고 여러 국가에서 전통적으로 판시되어 왔지만, 중요한 대부분의 해상국가의 해상운송법에서는 운송인이 실질적 적재업무에 관한 책임을 부담하고 화물이 적절하게 양륙될 때까지 계속된다고 인정되고 있다. 또 화물이 부선상에 또는 부선으로부터 하역되는 경우, 선적은 화물이 tackle의 걸개에 걸릴 때에 개시되며, 양륙은 부선상의 모든 화물의 양륙업무가 완료되었을 때에 종료된다고 다수의 국가는 인식하고 있다. 따라서 부두의 Tackle이 사용되는 경우 관례와 주요국의 운송법에서 차이가 있으며, 특히 부선작업에 관련되는 경우에 운송인의 법적지위가 결코 분명하지 않다.

함부르그 규칙에서의 운송인의 책임은 운송인이 선적항에서 화물을 수령한 때로부터(from the time he has taken over the goods) 양륙항에서 화물을 인도할 때까지(until the time he has delivered the goods)라고 규정되어 있다. 따라서 운송인의 책임기간은 화물이 선적항에서 운송중 그리고 양륙항에서 운송인의 보관하에 있는 기간(period during which the carrier is in the charge of the goods)에 미친다고 볼 수 있다.

이에 따라 화물의 취급·운송수단에 따라 운송인의 책임시기와 관련해서 보면, 운송인은 화물검사권이 있으므로 일반적으로 수령시점이 책임시기라 볼 수 있다. 그 수령시점이 보통 선적항에서 일어나기 때문에 함부르그 규칙에서는 헤이그 규칙에서 발생하는 책임개시시기문제를 제거할 수 있다. 다만, 부선운반선(Light Aboard Ship: LASH)운송에 있어서는 운송인의 책임기간이 내륙의 지점까지 확장되는 것으로 본다. 이는 부선이 강이나 호수를 순항하면서 화물을 선적한 후에 그 부선을 다시 본선에 적재하기 때문이다.

그러나 운송인의 대리인이 선적항에 도달한 화물을 수령한 후에 해당항구의 법규에 따라 선적을 위하여 화물을 교부하여야 할 항만당국의 보관하에 있던 중 화물의 손해가 발생한 경우에는 문제가 될 수 있다. 그러한 경우에 운송인은 그럼에도 불구하고 화물이 자신의 관리하에 있는 것으로 보아 이에 대한 책임을 부담한다. 물론 운송인은 선화증권상에 선적항 또는 양륙항에서 화물이 강제적인 제3자

의 보관하에 있는 동안에 책임을 부담하지 않는다는 조항으로 자신을 입장을 보호할 수 있지만, 제23조(운송인 책임의 감면금지 규정)에 의해서 선화증권상에 그러한 조항을 삽입할 수 없도록 되어 있다.

2. 운송인의 창고보관시 책임문제

현재 선박이 물품의 선적을 준비하고 있을 때 화주가 선측에 화물을 놓거나 또는 부두에 화물을 적치시켜 놓고 물품을 수령하는 것은 부두가 더 이상 여유가 없게 된 까닭으로 화주는 본선이 선적준비를 하기 전에 운송인이 지정한 선적대리인의 보관창고에 운송물을 보통 인도하고 있다. 동일하게 양륙항에서는 운송인이 종종 물품의 양륙과 수화인예로의 물품인도 사이의 실질적인 기간 동안에 운송인의 보관하에 놓인다.⁴²⁾ 그런데 헤이그 규칙에서는 운송인의 책임기간을 “화물이 선적되었을 때로부터 본선에서 양륙된 때까지”라고 규정하고 있다. 그러므로 운송인은 선적항에서 화물을 자신의 관리하에 두거나 또는 양륙항에서 양륙한 후의 기간을 제외할 수 있다. 이와 같이 헤이그 규칙은 물품이 선적전 및 양륙후 운송인의 관리하에 있는 기간에 적용되지 않고, 어떠한 약정도 가능하도록 규정하고 있다. 여기에서 선적이 개시되고 양륙이 종료되었을 때에 불확실성이 나타나게 되고, 선적전 및 양륙후 법적 지위에 관한 문제가 발생한다.⁴³⁾

그러나 함부르크 규칙에서 운송인의 책임은 화물이 선적항에서 운송중 그리고 양륙항에서 운송인의 보관하에 있는 전기간(period during which the carrier is in the charge of the goods)에 미치고, 선적전이든 양륙후이든 관계없이 운송인이 화물을 관리하고 있는 중에는 책임을 부담함으로써 이 문제를 제거하고 있다.

3. 복합운송시의 해상운송과의 연계문제

물품이 중간항에서 환적될 것을 예상한 통선화증권 또는 복합운송서류하에서는 송화인이 물품을 선적한 경우 헤이그 규칙이 전운송기간을 또는 물품이 환적항에도달할 때까지만을 규율하는가 하는 문제이다. 헤이그 규칙이 적용되기 위해서는 선화증권에 의해 담보되는 운송계약만 특정하고 있어서 그러한 운송서류는 해상운송에만 관련되기 때문에 확실히 육상운송 또는 항공운송을 포함하는 통운송구간은

42) John O. Honnold, "Ocean Carriers and Cargo; Clarity and Fairness", *J.M.L.C.*, Vol. 24, No. 1, 1993. 1, pp.83-84; John F. Wilson, *op.cit.*, p.174.

43) W.E. Astle, *The Hamburg Rules, op.cit.*, p.94.

적용되지 않을 것이다.⁴⁴⁾

그러나 함부르그 규칙상 운송인의 책임기간은 운송인이 선적항(at the port of loading)에서 화물을 수령한 시점부터 양륙항(at the port of discharge)에서 화물을 인도한 시점까지로 정의를 내리고 있다. 이러한 정의는 복합운송과의 충돌을 회피하고,⁴⁵⁾ 함부르그 규칙의 적용을 해상운송에 제한시키도록 하여 해상운송구간에만 적용된다는 제1조 6항의 원칙과 일치한다.⁴⁶⁾ 따라서 해상운송인이 내륙지점에서 화물을 교부하여 컨테이너에 적부하고, 철도, 육로 또는 내수로를 이용하여 항에 있는 본선까지 화물을 운송하는 경우, 함부르그 규칙은 화물을 본선에 적재할 항구에 도착할 때까지 적용되기 때문에 복합운송과의 연계에는 문제가 해결될 것으로 본다.⁴⁷⁾

VI. 결 론

이상에서 분석한 운송인의 책임기간을 살펴보면, 보통법에서는 “선측에서의 인도원칙”(alongside rule)을 기본으로 화주가 본선의 선측에서 본선의 tackle이 화물을 들어올릴 수 있는 거리에 갖다 놓은 때부터 운송인이 양륙항에서 화물을 선박의 난간을 넘어서 본선의 tackle로부터 풀려난 때까지 운송인의 책임기간으로 하고 있다.

헤이그 규칙상 운송인의 책임개시시점에 관해서는 본선의 tackle이 사용되는 경우에는 물품이 tackle에 들어 올려졌을 때, 부두의 tackle이 사용된 경우에는 물품이 본선의 난간을 통과한 때, 그리고 화물이 선박의 관에 들어간 때 등에 개시하며, 운송인 책임의 종기는 선박의 tackle이 사용된 경우에는 tackle이 화물을 부두에 놓았을 때, 부두의 tackle이 사용된 경우에는 tackle이 선창이나 갑판에서 화물을 들어올렸을 때, 부선이 사용된 경우에는 계약조건에 따라 결정되며 또는 기타로 화물이 육상에 내려진 때이다.

또한 함부르그 규칙에서는 운송인의 책임기간을 운송인이 선적항(at the port of loading)에서 화물을 수령한 시점으로부터 양륙항(at the port of discharge)에서

44) John F. Wilson, *op.cit.*, p.174.

45) Dalhousie Ocean Studies Programme, *op.cit.*, p.53.

46) UNCTAD Secretariat, *The Economic and Commercial Implications of the Entry into Force of the Hamburg Rules and the Multimodal Transport Convention*, New York: United Nations, 1991, pp.105-106.

47) C.F. Lüddecke and A. Johnson, *op.cit.*, p.6.

화물을 인도한 시점까지로 하고 있다.

그러나 실무에서는 선박이 화물을 선적준비하고 있을 때 화주가 부두에 화물을 적치시켜 두고 화물을 인도하는 것이 아니라 선적준비하기 전에 운송인이 지정한 보관창고에서 인도하고 있다. 양륙항에서도 동일하다. 따라서 운송인은 헤이그 규칙상 책임기간 이외의 수령에서 선적까지 또는 양륙에서 인도까지의 기간에 대하여 책임 시종기의 부확실성 문제와 당사자간의 법적지위 문제가 발생한다. 또한 복합운송시 해상운송과 연계문제가 발생한다. 그리고 헤이그 규칙의 책임의 시종기는 각 운송물의 취급·운송방식에 따라 상이하다. 그러나 함부르그 규칙에서는 위의 문제를 어느 정도 해결하고 있다고 본다. 즉, 운송인의 책임기간을 선적항에서의 수령에서 양륙항에서의 인도까지를 정하고 있고, 적용구간을 항대항으로 규정하여 복합운송의 경우에도 충돌을 피하고 있기 때문이다. 한편 운송물에 대한 하역은 현지의 관습에 따르는 것이 보통이므로 선적항 또는 양륙항의 관습을 참조하여야 한다는 것에 유의하여야 한다.

참 고 문 헌

1. 임동철, "해상물건운송인의 책임기간에 관한 고찰," 『한국해법회지』, 1983. 8.
2. 小町谷操三, 統一船荷證券法論, 勁草書房, 1957.
3. *A Guide to the Hague and Hague-Visby Rules*, Lloyd's of London Press Ltd., 1985.
4. Astle, W.E., *Hague Rules Law Digest*, Fairplay Publications, 1981.
5. -----, *The Hamburg Rules*, Fairplay Publication, 1981.
6. Dalhousie Ocean Studies Programme, *The Furture of Canadian Carrige of Goods by Water Law*, Canada, 1982.
7. Gaskell, N.J.J., Debattista, C. & Swaton, R.J., *Chorley and Giles' Shipping Law*, 8th ed., London: Pitman, 1987.
8. Honnold, John O., "Ocean Carriers and Cargo; Clarity and Fairness," *J.M.L.C.*, Vol. 24, No. 1, 1993. 1.
9. Mocatta, Alan A., M.J. Mustill & Boyd, *Scrutton on the Charterparties & Bills of Lading*, 19th ed., London: Sweet & Maxwell, 1984.
10. Peyrefitte, L., "The Period of Maritime Transport Comments on Article 4 of the Hamburg Rules," *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea*, 1978.
11. Raoul Colinvaux, *Carver's Carriage by Sea*, 13th ed., British Shipping Law, London: Stevens & Sons Ltd., 1982.
12. Samir Mankabady, *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea*, A.W.

- Sijthoff-Leyden/Boston, 1978.
13. Sweeney, J.C., "The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea," *J.M.L.C.*, Vol.7, No.2, 1976.
 14. Tetley, W., *Marine Cargo Claims*, 3rd ed., Canada: BLAIS, 1989.
 15. UNCTAD Secretariat, *The Economic and Commercial Implications of the Entry into Force of the Hamburg Rules and the Multimodal Transport Convention*, New York: United Nations, 1991.
 16. Wilson, John F., *Carriage of Goods by Sea*, Pitman, 1988.