

# UN國際物件複合運送條約과 複合運送證券上 複合運送人의 責任에 관한 研究

朴 相 甲\*

A Study on the Liability System of Multimodal Transport Operator in the UN Convention on Multimodal Transport of Goods, 1980 and Multimodal Transport Document.

*Park Sang-Gap\**

<목 차>

Abstract

I. 序 論

II. UN條約과 複合運送人의 責任內容

1. UN條約의 成立

2. 複合運送人의 責任內容

III. 複合運送證券과 複合運送人의 責任內容

1. 複合運送證券과 信用狀統一規則

2. 複合運送經路와 複合運送證券의 種類

3. FBL과 複合運送人의 責任內容

IV. 結 論

## Abstract

The international trade is basically founded on the contract of international sale of goods and backed up by the contract of international carriage of goods and the contract of insurance on the goods carried. For the efficient development of international trade, it is essential to incorporate the above three fields closely together.

Economic growth has developed international trade which has accelerated the development of international carriage of goods. As a result of rapid expansion of international carriage of goods, rationalization of transport was required, which has brought about the International Multimodal Transport System(herein after referred to as 'IMT') through containerization. International multimodal transport system has affected international trade a lot, especially the field of insurance a great deal.

The aim of this paper is to analyze contents of Multimodal Transport Operator's(MTO's) liability system in the UN Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980 and FIATA Bill of

\* 정희원, 한국해양대학교 해사수송과학과

Lading(FBL) as one of current Multimodal Transport Documents.

The analysis of MTO's liability system will be a good introductory concept for the further study of insurance problems for the development of IMT.

### I. 序 論

國際貿易은 國際賣買를 主軸으로 하여 貨物의 國際的 이동을 위한 國際運送分野와 貨物運送에 수반하는 다양한 危險을 補償하기 위한 保險分野로 대별된다. 國際貿易이 원활히 발전하기 위해서는 상기 세 가지 분야의 유기적인 결합이 불가결한 要件이 된다.<sup>1)</sup>

經濟成長이 國際貿易을 촉진시켜 物流(Logistics)를 확대하고 物流의 확대는 運送需要를 크게 증대시키므로 그 결과로 運送手段의 改善 및 運送方式의 合理化를 유발하게 되었다. 運送機關의 高速化, 大型化, 專用船化, 自動화는 運送手段의 개선이라는 측면으로 고찰할 수 있으며 그후의 단계로서 광역화된 運送體制에 대응하여 여러 가지 運送手段을 결합하여 運送方式의 合理化에 따른 컨테이너에 의한 複合運送體制를 구성하게 된 것이다.

이렇게 國際貿易의 환경변화에 따라 國際運送이 國際複合運送體制로 전환되면서 기존의 운송체제 하에서의 운송인의 책임체계는 새로운 모습으로 변화되고 있다. 따라서 본 논문에서는 복합운송의 주체로서 복합운송인의 책임내용을 분석하여 복합운송의 발전에 따른 효율적인 보험문제를 규명하기 위한 緒論的 考察로 삼고자 한다.

#### 복합운송

인의 책임내용은 일차적으로 각국의 국내법에서 해결하여야 하나, 현재로서는 어떠한 국가도 이 새

로운 영역인 복합운송에 관한 입법적 대비를 하지 못하고 있는 실정이므로, 복합운송에 관한 國際規制<sup>2)</sup>으로써 UN條約과 그리고 실무계에서 통용되고 있는 복합운송증권을 중심으로 분석하여 복합운송인의 책임체계에 따른 복합운송인과 하주와의 합리적인 위험배분의 고찰을 통하여 효율적인 복합운송인의 책임보험과 하주의 화물보험 관계를 규명한다.

UN條約은 1980년 성립되어 아직 발효조건을 충족시키지 못하여 미발효중이지만 복합운송에 관한 국제조약으로서 성립된 그 자체으로써 크다란 의미를 가진다. 따라서 UN條約에 있어서 複合運送人의 責任內容을 責任主體, 責任體系, 責任原則, 責任範圍, 責任制限 및 免責事由를 중심으로 분석한다. 그리고 경제현상으로서의 복합운송은 나날이 발전하고 있는 실정인데도 불구하고 이러한 법제도의 不備로 말미암아 복합운송종사자들은 자구책으로 업계에서 통용되는 복합운송증권을 통하여 이러한 문제들을 해결하고 있는 실정이다. 따라서 현재 복합운송증권의 일종으로 실무적으로 통용되고 있는 FBL을 중심으로 복합운송인의 책임내용을 UN條約에서와 같은 방법으로 분석하고자 한다.

### II. UN條約上 複合運送人의 責任內容

#### 1. UN條約의 成立

IMCO/ECE 합동회의에서 TCM條約案<sup>3)</sup>을 마련

1) Clive M Schmitthoff, Export Trade, (London, Stevens & Sons, 1980), 7th ed. pp. 6-7

2) 복합운송에 관한 국제적 규제로는 1971년의 복합운송조약안(Draft Convention de Transport Combine de Merchandise : 이하 단순히 TCM조약안으로 칭함)과 1975년 국제상업 회의소가 제정한 복합운송에 관한 통일규칙(ICC-Uniform Rules for a Combined Transport of Goods : 이하 단순히 통일규칙으로 칭함) 그리고 1980년의 UN국제물건복합운송 조약(UN Convention on International Multimodal Transport of Goods : 이하 단순히 UN조약이라 칭함)이 있다. TCM조약안은 이미 폐기되었고, ICC통일규칙은 민간차원에서 폐기된 TCM조약을 모델로 성립되었다. 본고에서는 이들 규정중 UN조약을 중심으로 복합운송인의 책임내용을 검토하기로 한다.

3) UN산하의 유럽경제위원회(UN Economic Commission for Europe : ECE)와 정부간해사 자문기구(Intergovern-

하여 이를 UN과 IMCO 合同으로 1972년 11월 제네바에서 개최된 콘테이너會議(UN/IMCO Conference on International Container Traffic)에 제출했으나 이른바 77그룹<sup>4)</sup>에 속하는 開發途上國들의 저지로 採擇되지 못하고 白紙還元 되었다.

콘테이너委員會에서는 複合運送의 여러 가지 經濟的, 法的 側面에 대한 논의와 이른바 콘테이너革命(Container Revolution)이 開發途上國의 經濟에 미칠 影響에 대한 토의가 있었다.<sup>5)</sup> 그리하여 결국 콘테이너委員會는 開發途上國의 특별한 필요와 요구에 관련하여, 기본적인 經濟的 影響을 포함한, 國際複合運送의 몇 가지 측면에 대하여 좀더 연구, 검토할 것을 권고하고 UNCTAD가 작업을 수행하도록 推薦하였다.<sup>6)</sup>

UN經濟社會理事會(Economic and Social Council of the UN : ECOSOC)는 이러한 UN/IMCO의 콘테이너위원회의 추천을 받아들여 UNCTAD의 무역개발위원회(Trade and Development Board : TDB)에 複合運送에 관한 條約의 초안을 마련하기 위한 '政府間 準備委員會'(Intergovernmental Preparatory Group : IPG)의 창설을 요구하였고, TDB는 1973년 회의에서 이러한 요청을 수용했다.<sup>7)</sup> 이후 약 6년간 6회기에 걸쳐 IPG는 활동을 계속한

결과 1979년 UN複合運送條約의 草案을 완성하였다.<sup>8)</sup> 그리하여 條約의 採擇을 위한 UN의 全權代表者會議(Conference of Plenipotentiaries)가 1972년 11월 12일부터 3주간 제네바에서 개최되었으나 그룹사이의 의견대립으로 완결을 보지 못하고, 1980년 5월 8일부터 24일까지 개최된 제2회기에서 다시 의견을 조정하여 드디어 條約의 採擇을 보게 되었다.<sup>9)</sup> 本 條約의 成立까지의 전과정을 편의상 年次的으로 列舉하면 다음과 같다.<sup>10)</sup>

1961년 UNIDROIT 草案 作成, CMR이 모델로 됨.

1969년 CMI의 TOKYO規則 作成, Hague規則이 모델로 됨.

1970년 IMCO/ECE가 TCM條約案 作成, TOKYO規則이 모델로 됨.

1971년 개정 TCM條約案의 作成.

1973년 ICC統一規則의 作成, TCM條約案이 모델로 됨.

1973년 상기검토를 위한 IPG 제1회기 開催.

1974년 IPG 제2회기 開催.

1975년 ICC 統一規則의 一部改正.

1976년 IPG 제3회기(前半) 開催.

1977년 IPG 제3회기(後半) 開催.

1978년 IPG 제4회기 및 제5회기 開催.

mental Maritime Consultative Organization : IMCO)가 합동으로 마련한 국제물건복합운송조약안(Project de Convention sur le Transport Combine Inter national de Merchandises : TCM 조약안)으로 UN콘테이너회의(UN/IMCO) Conference on International Container Traffic)에 제출했으나 개발도상국그룹인 77그룹에 의해 백지화되었다. 비록 TCM 조약안이 백지화되었지만 그 기본정신은 현재 실무에서 사용되고 있는 복합운송증권에 많은 영향을 미쳤다.

- 4) UNCTAD에는 개발도상국으로 구성된 77그룹, 서방선진공업국을 중심으로 한 B그룹 및 사회주의국가로 이루어진 D그룹등 정치, 경제적인 견해를 달리하는 3개의 집단이 있어서 회의는 보통 이들 그룹사이의 의견을 협의하는 그룹방식(Group System)을 취하였다. (Robert Delton, "The Special Features arising from the Hamburg Diplomatic Conference" The Hamburg Rules, A one-day Seminar organized by Lloyd's of London Press Ltd, Sep. 28. 1978. p. 2.)
- 5) William J. Driscoll, The Convention on International Multimodal Transport : A Status Report, JMLC Vol. 9, No. 4, (1978), p. 197.
- 6) 林東喆, 國際物件運送人의 責任에 관한 研究, 建國大學校大學院 法學科 博士學位論文, 1985 p. 164.
- 7) 徐憲濟, "콘테이너 複合運送人이 責任法理."(서울, 三知院, 1986) p. 49.
- 8) IPG의 각 회기에서의 활동에 관한 상세한 설명은 Driscoll, op. cit, PP.44-55, 谷川久, 前掲書, pp. 130-135. 참조.
- 9) UN복합운송조약 제3조는 "30개국이 비준 (또는 조약에 규정된 이와 동등한 절차)를 한후 12개월 후에 발효한다."라고 규정하고 있다.
- 10) 加藤修, 國連國際物品複合運送條約의 成立に伴う 貨物海上保險の 問題点について, Tokio Marine, 貨物保險情報別冊特集號, No. 12. 1981.7, pp. 6-7.

1979년 IPG 제6회기(3月)開催, 最終案 作成.

1979년 UN條約 採擇을 위한 外交會議 제1회의開催.

1980년 UN條約 採擇을 위한 외교회의 제2회의開催, 콘센서스 方式에 의해 採擇, 成立.

1980년 5월 24일 제네바外交會議에서 採擇된 UN條約의 內容을 概觀하면, 條約採擇會議의 共通諒解에 관한 第1全文과 締約國間的 認定事項이 규정된 第2全文, 第1章 通則, 第2章 運送證券, 第3章 複合運送人의 責任, 第4章 送荷人의 責任, 第5章 請求와 訴訟, 第6章 補則, 第7章 通關問題, 第8章 最終條項과 함께 複合運送에 관련된 通關問題를 규정한 附屬書로 되어 있다.

오랜 기간과 수많은 논의를 거쳐 각 그룹간의 利害關係가 어느 정도 조정되어 탄생된 UN條約이 언제 發效될 지는 未知數이지만 本條約의 發效에 앞서 현실적으로 급속히 전개되고 있는 複合運送의 社會, 經濟的 影響과 他 産業分野(특히 國際貿易, 國際金融, 保險 등)로의 波及效果를 고려하여 本條約의 研究, 檢討가 충분히 이루어져야 하겠다.<sup>11)</sup> 특히 本論文에서는 本條約이 제시하고 있는 여러 가지 問題中 複合運送人의 責任內容을 분석하여 複合運送인과 하주의 위험배분 문제를 紓明하고자 한다. 이후 UN條約을 責任主體, 責任原則, 責任制限 및 免責事由등을 中心으로 분석한다. 또한 看過해서는 안될 중요한 문제는 UN條約의 發效와 관련하여 UN條約이 發效되면 TCM條約案에 입각하여 사용되고 있는 複合運送證券은 廢止되고 UN條約의 責任制度에 기초한 複合運送證券

이 사용될 것이라는 점이다. 이 문제에 대해서 現행복합운송증권상의 복합운송인의 책임내용을 분석하여 앞으로 더욱 발전적으로 연구되어야 할 것이다.

## 2. 複合運送人의 責任內容

### 2.1 責任主體

77그룹이 주도하는 UNCTAD에서 成立된 UN條約은 海上運送에 관한 1978년의 Hamburg規則의 影響을 많이 받았다.<sup>12)</sup> 실제로 Hamburg規則의 準備와 採擇에 關여했던 많은 開發途上國의 人士들이 UN條約에도 關여했기 때문에 Hamburg規則은 事實上 UN條約의 模型(Model)으로 이용되었고 특히 複合運送人의 責任規定에 많은 影響을 미쳤다.<sup>13)</sup>

複合運送에 있어서 運送主體의 개념을 명확히 하려면 複合運送인과 그의 履行補助者의 範圍와 그 履行補助者의 行爲自體에 대한 範圍를 確定지을 필요가 있다.

UN條約 제1조 2항은 “複合運送人이라 함은 스스로 혹은 그를 代理한 다른 사람을 통하여 複合運送契約을 체결하고, 送荷人이나 複合運送活動에 참여하는 運送人의 代理人으로서 또는 그러한 사람에 代身하여서가 아니라 本人으로서 行爲를 하고, 또한 契約의 履行을 위한 債務를 負擔하는 사람을 말한다.”<sup>14)</sup>라고 규정하고 있다. 따라서 複合運送人이란 複合運送의 全過程을 통해 複合運送契約의 履行을 위하여 代理人으로서가 아닌 本人으로서

11) 복합운송이 사회, 경제에 미치는 영향에 대하여는 UNCTAD 편, “The economic and commercial implications of the entry into force of the Hamburg Rules and The Multimodal Transport Convention”, 1991,1.11. 참조.

12) 이에 관한 문헌으로는 Erling Selvig, “ The Background to the Convention Papers of Seminar on UN Multimodal Transport Convention held by Southampton University’s Faculty of Law on Sept. 12th, 1980.” 참조.

13) Erling Selvig, “The Influence of the Hamburg Rules”, pp. 1-2, p.P 10. 필자는 복합운송 조약의 일부 규칙을 Hamburg규칙의 쌍둥이(Twin-Brother)라고 표현한다.

14) UN조약 제1조 2항.

2. “Multimodal transport operator” means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract.

(As the Principal) 行爲하고 貨主에 대하여 全運送 區間 單一責任(Single Through Liability)을 負擔 하는 자이다.

複合運送人은 自己가 引受한 여러 區間으로 결합된 複合運送을 實行하기 위하여 一定 範圍의 運送을 下請契約을 맺은 下受給運送人에게 의뢰하거나 代理人 혹은 使用人을 雇傭하여 運送債務를 履行한다. 그러나 어떠한 경우에도 그러한 履行補助者들의 行爲에 대한 責任은 複合運送人이 法的主體(Legal Entity)로서 貨主에 대하여 스스로 負擔하고 단지 내부적 求償은 별도의 문제이다.

따라서 직접 運送手段을 소유하거나 특정방식의 運送을 經營하는 것 등은 複合運送人의 要件이 아니다. 비록 아무런 運送手段도 소유하지 않은 運送周旋人(Freight Forwarder)이라도 運送人으로서의 責任을 인수하고 送荷人과 運送契約을 체결하면 複合運送人이 된다. 現實的으로는 海運會社가 複合運送人으로서 運送을 인수하는 경우가 대부분이지만 道路運送人, 鐵道運送人, 航空運送人 또는 運送周旋人등도 複合運送을 인수하여 複合運送人이 된다.<sup>15)</sup>

UN條約의 準備와 採擇의 과정에서 특기할 사항은 이른바 77그룹에 속하는 開發途上國 側은 複合運送人에 대한 최소한도의 면허기준을 複合運送條約案에 규정할 것을 주장하였고, B그룹에 속하는 西方工業國 側은 免許要件이 나라에 따라서 크게 차이가 있을 것이므로 國際的인 통일기준을 정한

다는 것은 바람직하지 못하다고 주장하였다. 즉 B 그룹은 이러한 기준의 제정 등의 規制는 개별국가의 권한에 속하는 것이라는 주장이었다.<sup>16)</sup>

결국 이에 관하여는 양측의 협의에 의하여 各國內法이 複合運送業과 複合運送人을 規律하고 統制할 수 있는 權限을 留保한다는 취지의 규정을 제 4조에 두게 되었다.<sup>17)</sup>

UN條約 제4조는 “各國은 複合運送行爲 및 複合運送人을 國內法으로 規制할 수 있는 權利를 가진다.”라고 규정하고 있다.

이것은 輸送체아의 개입으로부터 自國 保險主義의 추진등 本 條約의 해석, 운용에 開發途上國 정부가 개입할 수 있는 근거를 가지는 公法問題로서 주목된다. 한편 複合運送人에게 責任이 集中, 強化됨으로써 複合運送人의 資格問題 및 營業免許問題와 관련하여, 本 條約에 기초하는 國內法規 정비의 제문제가 發生할 것이다. 예를 들면, 複合運送人의 재정적 신용보증을 위하여 責任保險의 강제화가 保險問題의 일부로서 부상할 가능성이 있다.<sup>18)</sup>

## 2.2 責任體系

UN條約은 소위 Modified Uniform System에 입각하여 損害發生區間의 確認與否에 關係없이 동일한 責任體系를 적용하고 다만 損害發生區間이 確認될 경우 그 區間運送法의 責任限度額이 UN條約의 責任限度額을 上廻하는 경우에만 그 區間 運送

15) 林東喆, 前掲論文, pp. 170-171.

16) 上掲論文, p. 171.

17) UN條約 제4조.

Article 4. Regulation and control of multimodal transport

1. This Convention shall not affect, or be incompatible with, the application of any international convention or national law relating to the regulation and control of transport operations.
2. This Convention shall not affect the right of each State to regulate and control at the national level multimodal transport operations and multimodal transport operators, including the right to take measures relating to consultations, especially before the introduction of new technologies and services, between multimodal transport operators, shippers, shipper's organizations and appropriate national authorities on terms and conditions of service ; licensing of multimodal transport operators ; participation in transport ; and all other steps in the national economic and commercial interest.
3. The multimodal transport operator shall comply with the applicable law of the country in which he operates and with the provisions of this Convention.

18) 加藤修, 前掲論文, p. 25.

法の 責任制限 규정을 적용하고 있다.<sup>19)</sup> 즉 UN條約은 損害發生區間이 確認된 경우라도 단지 責任\* 限度額에 국한하여 區間運送法이 적용되는 Network System을 도입함으로써 Network System과 Uniform System을 절충한 이른바 Modified Uniform System을 採擇하게 되었다.<sup>20)</sup>

UN條約이 이러한 규정을 두게 된 배경에는 複合運送條約을 체결한 積貨利害關係인에게 개개의 單--運送契約을 체결한 경우보다 불리하게 하지 않도록 하기 위한 의도가 개재되어 있다고 할 것이다.<sup>21)</sup> 즉 제19조가 없다고 하면 區間運送法の 責任限度額이 UN條約의 限度額보다 높은 경우에는<sup>22)</sup> 複合運送契約을 체결하기보다는 각 區間別로 별개의 運送契約을 체결하는 쪽이 늘어날 것이라는 實際的인 이유가 있다고 하겠다.<sup>23)</sup>

### 2.3 責任原則

Hamburg規則의 이른바 共通諒解(Common Understanding)<sup>24)</sup>와 마찬가지로 UN條約의 전문 제2부 (d)항에서도 “複合運送人의 責任은 推定過失原則(Principle of Presumed Fault or Neglect)에 立脚하여야 한다.”라고 규정하여<sup>25)</sup> 條約上의 責任이 嚴格責任이 아니고 推定過失 責任原則 또는 立證責任이 轉換된 過失責任原則(Reversed burden of proof)임을 명확히 밝히고 있다.

이는 물론 運送物이 複合運送人의 관리하에 있기 때문에 危險이 發生한 때에는 貨主보다 運送人이 立證하는데 편리한 지위에 있기 때문이다.<sup>26)</sup>

複合運送人의 이러한 責任原則은 1929년 Warsaw條約(20조1항)과 1978년 Hamburg規則(5조1

#### 19) UN조약 제 19조

##### Article 19. Localized damage

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 provides a higher limit of liability than the limit that should follow from application of paragraphs 1 to 3 of article 18, then the limit of the multimodal transport operator's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law.

20) UN條約 제9조를 Modified Network System (Driscall & Lorsen, op.cit., PP. 232-233)이라고도 하고, Modified Uniform System (Wei Jia Ju, UN Multimodal Transport Convention, Journal of World Trade Row 283(1981), P. 298)이라고 한다. 이를 어떻게 보느냐는 그렇게 중요한 문제는 아니라고 생각되지만 구태여 구별한다면 복합 운송인의 책임한도액 이외에는 손해발생구간의 확인 여부에 관계없이 동일한 규정이 적용되기 때문에 Uniform System이 기본이 되어 있다고 할 수 있다. 따라서 본 논문에서는 Modified Uniform System으로 부르기로 한다.

21) 徐憲濟, 前揭書, p. 144.

22) UN조약 제18조 (Limitation of Liability)의 책임제한 액수보다 높은 구간운송의 국제조약으로는 Warsaw 조약(17 SDR/Kg), CIM(16 2/3 SDR/Kg), 그리고 CMR(8 1/3 SDR/Kg)이다.(林東喆, 前揭論文, p. 184. 참조.)

23) UN조약 제19조의 심의과정에서 각 그룹간에 다음과 같은 3가지 안이 주장되었다고 한다. 첫째로, UN조약과 다른 책임한도액을 규정하고 있는 구간운송법이 있을 경우 그 법상의 책임제한규정만을 적용하자는 D그룹의 안, 둘째로, 현재의 제19조와 같은 내용을 주장한 개발도상국 그룹 일부의 안, 셋째로, 당사자간의 합의에 의하여 적화이해관계인을 불리하게 변경할 수 없는 국제조약 또는 국내법을 적용하자는 B그룹의 안(이 제안은 Network System을 취하고 있는 TCM조약안 제12조 1항 A와 일치한다.)으로 대립되어 있었으나 둘 제안으로 타협되었다고 한다.(Wei Jia Ju, UN Multimodal Transport Convention, JWTL 283, 1981, p. 301.)

24) Hamburg Rules, Annex 2.

Common Understanding adopted by The United Nations Conference on the Carriage of Goods by sea. It is the Common Understanding that the liability of the Carrier under this Convention is based on the principle of presumed fault or neglect. This means that, as a rule, the burden of proof rests on the Carrier but, with respect to certain cases, the provisions of The Convention modify this rule.

25) Preamble Agreeing to the following basic principles : (d) that the liability of the Multimodal Transport Operator under this convention should be based on the principle of presumed fault or neglect.

26) Wei Jia Ju, op.cit., p. 291.

항)에서 由來한다.<sup>27)</sup> 그러나 유엔條約상의 責任原則이 Hamburg規則上の 責任原則과 同一한 것은 아니다.<sup>28)</sup>

## 2.4 責任範圍

### 2.4.1 事項의 範圍

UN條約 제16조 1항<sup>29)</sup>은 “複合運送人은 運送物의 滅失, 毀損 및 遲延으로 인하여 생긴 損害에 대하여 責任진다.”라고 규정하고 있다.

이 규정은 Hamburg規則 제5조 1항<sup>30)</sup>과 동일한 형태를 취하고 있는데, 이는 TCM條約案이나 기타 다른 모든 區間運送法 및 條約이 “運送人은 運送物의 滅失, 毀損등에 대하여 責任진다.”라고 규정하고 있는 것과 대조를 이루고 있는 것으로 運送物自體에 생긴 滅失, 毀損損害 뿐만 아니라 그로 인하여 結果的으로 惹起된(resulting from loss or damage) 營業的 損害에 대하여도 複合運送人에게 責任이 있음을 明示한 것이라 하겠다.<sup>31)</sup>

이러한 結果的 損害의 예로는 運送物의 滅失로 인하여 高價로 轉賣할 機會의 상실이라던가 遲延으로 인하여 運送物을 適期에 공급하지 못하므로 인한 賣買契約에서의 損害와 같은 것으로 생각할 수 있다. 따라서 UN條約은 TCM條約案이나 기타 다른 區間運送條約에 있어서와 같이 運送人의 責任을 運送物의 객觀적 交換價額이나 市場價額(滅失의 境遇), 또는 交換價額과의 差額(毀損의 境遇)에서 제한하려는 規則을 두고 있지 않다. 그러므로 運送物의 滅失로 인하여 초래된 損害가 運送物의 交換價額을 초과할 경우에도 그 액수가 UN條約 제18조에 규정된 責任限度額 이내이면 複合運送人은 그 전액을 다 賠償해야 할 것이다. 따라서 UN條約에서는 기존의 區間運送法 및 國際條約 보다도 運送人의 事項的 責任의 範圍가 더욱 擴張, 強化되었다. 이러한 문제는 다음에 논의할 保險問題와 關連하여 더욱 심도 있게 分析되어야 할 것

27) 林東喆, 前揭論文, p. 174.

28) Hamburg규칙과 UN조약의 운송인의 책임원칙상 차이점은 다음과 같은 것들이다.

- ① UN조약에는 생동물의 운송, 해난구조로 인한 손해 등의 경우에 운송인의 면책에 관한 규정이 없다.
- ② UN조약에는 화재의 경우에 운송인의 책임에 관하여 특히 달리 규정하는 바가 없다.
- ③ UN조약에는 복합운송인의 이행보조자와 복합운송인이 책임져야 할 이행보조자의 행위의 범위에 대하여 Hamburg 규칙 보다 구체적인 규정을 두고 있다. (上揭論文, p. 147. 참조)

29) UN條約 제16조.

#### Article 16. Basis of liability

1. The multimodal transport operator shall be liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from 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 article 14, unless the multimodal transport operator provides that he, his servants or agents or other person referred to in article 15 took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.
2. 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 multimodal transport operator, having regard to the circumstances of the case.
3. If the goods have not been delivered within 90 consecutive days following the date of delivery determined according to paragraph 2 of this article, the claimant may treat the goods as lost.

30) Hamburg規則 제5조 1항

#### Article 5. Basis of liability

1. The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier provides that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

31) 徐憲濟, 前揭書, p. 117.

이다.

한편 複合運送人의 引渡遲延 責任에 관하여는 運送期間의 경과후 運送物의 滅失로 간주할 수 있는 기간을 90日로써 연장하여 책정하고 있다.

#### 2.4.2 時間的 範圍

運送人의 責任의 時間的 範圍는 運送人의 責任期間을 意味한다. UN條約 제14조 1항은<sup>32)</sup> “本條約에 의한 貨物에 대한 複合運送人의 責任은 貨物을 그의 管理下에 引受한 때로부터 貨物을 引渡할 때까지의 期間에 미친다.”라고 규정하고 있다. 즉 제14조 1항은 一般的인 運送人의 責任期間을 표시하고 있다. 그런데 UN條約 제14조 2항에서는 責任期間에 대한 쓸데없는 분쟁을 피하기 위하여 이를 상세히 나누어 규정하고 있다.

즉 貨物이 複合運送人의 管理下에 있는 期間의 始期는 複合運送人이 貨物을, ① 送荷人 또는 送荷人에 같음하여 行爲를 하는 사람으로부터 引受한 때, 또는 ② 引受地에서 적용되는 法令에 따라서 運送을 위하여 貨物을 引繼 받아야 할 機關 기타의 제3자로부터 引受한 때이다. 그리고 그 期間의 終期는 複合運送人이 貨物을 引渡한 때이며 그 引渡는 複合運送人이 ① 受荷人에게 직접 貨物을 넘겨줌으로써(by handing over), 또는 ② 受荷人이 複合運送人으로부터 貨物을 受領하지 않을 경우에는 複合運送契約이나 法令 또는 引渡地에서 적용되는 당해 去來慣習(Usage)에 따라서 貨物을 受荷人의 처분에 맡기거나, ③ 引渡地에서 적용되는 法令에 따라서 貨物을 引繼받아야 할 機關 기타의 제3자에게 貨物을 넘겨주는 방법으로써 가능하도록 규정하고 있다. 즉 受領은 두 가지, 引渡는 세 가지로 나누어 상세히 규정하고 있다.

또 UN條約 제14조 3항에서는 “複合運送人에는 그의 使用人, 代理人 및 複合運送人이 複合運送契約의 履行을 위하여 그의 서비스를 이용하는 그 밖의 사람이 포함된다.”라고 규정하고 있다.<sup>33)</sup> 즉, 複合運送人은 貨物이 그의 使用人이나 代理人 또는 그 밖의 下請契約者(Subcontractor)에게 交付된 경우에도 그 貨物의 滅失 또는 毀損으로 인한 損害에 대하여 責任을 진다.

#### 2.4.3 人的 範圍

複合運送의 責任主體로서 複合運送人에 대한 의의는 앞에서 살펴보았다. 즉 “複合運送人이라 함은 스스로 혹은 그를 대리한 사람을 통하여 複合運送契約을 체결하고 送荷人이나 複合運送活動에 참여하는 運送人의 代理人으로서 또는 그러한 사람에 代身하여서가 아니라 本人으로서 行爲를 하고, 또한 契約의 履行을 위한 채무를 負擔하는 사람을 말한다.”라고 규정하고 있다.(제1조 2항)

複合運送人이란 法的主體(Legal Entity)로서 複合運送契約의 履行을 위하여 本人으로서(as the principal)行爲하고 契約履行의 責任을 引受하는 사람이다. 그런데 複合運送人은 自己가 引受한 複合運送契約의 履行을 위하여 많은 補助者들을 이용한다. 따라서 複合運送人의 責任의 人的 範圍는 運送主體로서 自己自身の 行爲는 물론 履行補助者의 範圍와 그들의 行爲의 範圍가 核心이 된다.

UN條約 제15조는<sup>34)</sup> “複合運送人은 그의 使用人과 代理人이 그들의 職務範圍內에서(within the scope of his employment) 行動하는 한 그 使用人과 代理人(Servant or agent)의 行爲에 대하여 責任을 지며 또한 複合運送契約의 履行을 위하여 다른 사람을 利用할 境遇에는 그 他人(any other

32) UN조약 제14조, 參照.

33) 林東喆, 前掲書, p. 172.

34) UN조약 제15조.

Article 15. The liability of the multimodal transport operator for his servants, agents and other persons. Subject to article 21, the multimodal transport operator shall be liable for the acts and omissions of his servants or agents, when any such servant or agent is acting within the scope of his employment, or of any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, when such person is acting in the performance of the contract, as if such acts and omissions were his own.



person)이 契約의 履行과 관련하여 행동하는 한 그 他人의 行爲에 대하여 責任을 진다.”라고 규정하고 있다. 즉, UN條約에서는 履行補助者의 範圍를 그의 使用人と 代理人은 물론 他人(區間運送人, 換積人, 터미널運營者, 倉庫業者, 荷役業者 등)이란 包括的인 獨立契約者까지 포함하고 있다. 따라서 使用人と 代理人의 경우와 같이 他人에 의하여 運送物이 受領되었으면 그것은 複合運送人에 의한 受領으로 되고 그 他人에게 한 통지는 複合運送人에게 한 것이 되며 複合運送人은 他人과 連帶하여 積貨利害關係人에게 責任을 負擔하는 것이 아니라 單獨으로 一貫責任을 지게 된다.<sup>35)</sup> 또한 複合運送人이 免責되기 위하여는 複合運送人은 自己와 그의 使用人 및 代理人과 그 他人이 損害의 發生과 그 結果를 회피하기 위하여 合理的으로 요구되는 모든 措置를 취하였다는 것을 立證하여야 한다.<sup>36)</sup>

UN條約 제15조는 複合運送人의 使用人 및 代理人과 他人을 동일한 履行補助者로 취급함에도 불구하고 複合運送人이 責任者야 할 이들의 行爲의 範圍에 대해서는 이를 각각 달리 규정하고 있다. 즉 使用人 또는 代理人에 대하여는 단지 職務의 範圍內(within the scope of his employment)이면 충분하지만 他人에 대하여는 이보다 훨씬 좁게 契約의 履行에 관한 行爲(acting in the performance of the contract)로 複合運送人의 責任範圍를 제한하고 있다.

## 2.5 責任制限

企業責任의 特徵을 이루고 있는 有限責任은 運送에 관한 各種 國際條約에 예외없이 규정되어 있으며, 複合運送法의 영역에도 運送人의 責任이 制限된 것은 물론이다.

UN條約은 原則적으로 發生區間이 確認된 損害(Localized Damage)와 發生區間이 確認되지 않은

損害(Concealed Damage)에 동일한 責任制限의 규정을 적용하고 있고, 다만 損害가 發生된 區間의 法에 정해진 責任限度額이 UN條約의 限度額보다 높은 경우에만 그 법의 規定에 따르도록 하여(UN條約 제19조) Network System과 Uniform System을 折衷하고 있다. 이를 더욱 상세히 설명하면 첫째, 滅失 및 毀損에 대한 責任制限의 경우, 둘째, 遲延에 대한 責任制限의 경우, 셋째, 責任制限이 허용되지 않는 경우로 大別할 수 있다.

첫째, 運送物의 滅失 및 毀損에 대한 責任制限의 경우에 責任限度額을 정함에 있어서는 損害發生區間이 確認되지 아니한 경우의 責任限度額과 損害發生區間이 確認된 경우의 責任限度額으로 나누어 검토해야 한다.

즉, 損害發生區間이 確認되지 아니한 경우의 責任限度額은 다시 複合運送이 海上 및 內水運送區間을 포함하는 경우와 포함하지 않는 경우로 나누어 살펴보아야 한다. 전자의 경우 즉 運送物의 滅失 및 毀損에 대한 複合運送人의 責任制限으로 損害發生區間이 確認되지 아니하고, 複合運送이 海上 및 內陸運送區間을 포함하는 경우의 責任限度額은 매 포장물 또는 다른 선적단위당 920계산단위(Units of Account : SDR)<sup>37)</sup>, 總重量 每 1Kg당 2.75計算單位(SDR)로 하고(UN條約 제18조 1항), 그 이외의 區間만으로 複合運送이 이루어진 경우에는<sup>38)</sup> 總重量 每 1Kg당 8.33計算單位(SDR)를 한도액으로 하고 있다.(UN條約 제8조 3항)

다음에 損害發生區間이 確認된 경우의 責任限度로서는 原則적으로 發生區間이 確認되지 않은 損害의 경우와 동일하지만 損害가 發生한 區間에 적용될 법에 정하여진 한도액이 UN條約 보다 더 높은 경우<sup>39)</sup>에는 UN條約이 적용되지 않고 그 區間

35) 徐憲濟, 前掲書, p. 79.

36) UN조약 제14조 3항, 제24조 8항, 제16조 1항.

37) UN조약 제18조에서 말하는 계산단위(Units of Account)는 국제통화기금(IMF)의 특별인출권(Special Drawing Right : SDR)을 말한다. (UN조약 제 31 조)

38) 실제로 이러한 복합운송은 아주 예외적인 경우이고 지리적으로도 극히 제한되어 있다고 할 수 있다.

39) [표 3-1] 에서 알 수 있는 바와 같이 UN조약의 책임한도액보다 높은 구간운송은 Warsaw조약, CIM 그리고 CMR의 경우뿐이다.

의 법에 따라 결정된다 함은 이미 검토하였다.(UN條約 제19조)

참고로 各 區間運送의 國際條約에 있어서 運送人의 責任限度額은 다음 표와 같다.<sup>40)</sup>

[표 3-1] 各 國際運送條約 등의 運送人의 責任限度 比較 (단위 : SDR)

	K/G 당	포장 또는 적재단위당
항공 (Warsaw조약)	17	
철도 (CIM)	16 2/3	
도로 (CMR)	8 1/3	
1980년 국제복합운송조약	2.75	920
1978년 Hamburg규칙	2.50	835
1968년 Hague-Visby규칙	2.00	666.67
1975년 ICC규칙	2.00	

資料 : 林東喆, 前掲論文, p.184에서 引用

한편 UN條約 제18조 2항은 포장물을 단위로 하는 責任制限 기준과 관련하여 컨테이너, 팰리트 또는 이와 유사한 運送用具가 여러 運送物을 결합하기 위하여 사용되는 경우에 이들을 責任限度額으로 정하는 표준으로 Hague-Visby 規則의 규정<sup>41)</sup>을 導入하였다.<sup>42)</sup>

이 컨테이너條項에 의하면, 첫째, 複合運送證券에 컨테이너에 적재된 包裝物의 수량이 記載되어 있는 경우에는 그 하나 하나의 包裝物이 責任限度額 算定의 基準이 되고, 둘째 複合運送證券에 컨테이너 內容物에 관하여 전혀 기재되지 않고 단지 컨테이너만 표시되어 있는 경우에는 그 컨테이너가 責任制限의 기준이 된다. 셋째, 複合運送人의 소유물이나 複合運送人이 제공하는 것이 아닌 컨테이너 기타의 運送用具가 滅失 혹은 毀損 당한 경우에

는 그 運送用具도 그 內容物과는 별개로 하나의 基準으로 보게 된다.<sup>43)</sup>

둘째, 遲延損害에 대한 複合運送人의 責任制限에 대하여 UN條約은 滅失, 毀損의 경우와는 달리 複合運送區間 中에 海上區間이 포함되는가, 또는 損害發生區間이 確認되지 않는가에 關係없이 일률적으로 제18조 4항에서 규정하고 있다.

이 條項에 의하면 “複合運送人의 責任은 遲延되어 引渡된 運送物의 運賃의 2.5배로서 制限되며, 複合運送契約에 의하여 지급되는 運賃總額을 초과할 수 없다”라고 규정하고 있다.

셋째, 責任制限이 허용되지 않는 경우는 複合運送人의 責任의 範圍 안에 속한 損害이면서도 責任이 制限되지 않는 것으로 UN條約은 다음과 같이 複合運送人 및 그 履行補助者의 責任制限의 저각 사유를 규정하고 있다.

① 複合運送人은 물건의 滅失, 毀損 또는 引渡遲延을 복합운송인이 이를 發生시키기 위한 意圖로써 또는 無謀하게(recklessly) 또는 이를 알면서 한 作爲 또는 不作爲로 인하여 생기게 한 것이 증명된 때에는 責任制限의 利益을 主張할 수 없다.(제21조 1항)

② 또 複合運送人의 使用人이나 代理人 또는 複合運送契約의 履行을 위하여 그의 서비스를 이용하는 기타의 사람이 위 ①과 같은 고의 등의 作爲 또는 不作爲로 인하여 滅失, 毀損 또는 引渡遲延 등이 생긴 경우에도 이들 履行補助者들은 責任制限의 權利를 가지지 못한다.(제 21조 2항)

## 2.6 免責事由

이미 언급한 바와 같이 UN條約은 複合運送人의 責任原則을 過失責任原則으로 규정하고 있다. (전

40) 林東喆, 前掲論文, p. 184.

41) Hague-Visby規則 제5조 (c)항

(c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the Bill of Lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this package or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

42) 徐憲濟, 前掲書, p. 155.

43) UN條約, 제18조, 參照.

문, (d)). 同條約 제16조 1항은 “複合運送人은 自己 또는 自己의 履行補助者가 事故 및 그 結果를 回避하기 위하여 合理的으로 要求되는 모든 措置(All measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences)를 취하였다는 것을 證明한 때에는 責任을 지지 않는다.”라고 규정하고 있다.

이 규정은 運送物의 損害에 대한 複合運送人의 無過失이 곧 免責事由임을 明確히 규정하고 있다. 元來 複合運送人의 運送契約上의 責任에 관하여 過失責任主義를 觀照하면 複合運送人의 無過失 이외에는 免責事由가 있을 수 없으며 UN條約은 이를 철저히 받아들여 이러한 ‘一般的 免責事由(MTO’s general defence)’이외의 所謂 免責카탈로그(Hague規則 제4조 2항)와 같은 다른 免責事由는 일체 두고 있지 않다.<sup>44)</sup>

Hamburg規則과 그 成立基盤을 같이하는 UN條約에서는 Hamburg規則의 예를 따라 免責카탈로그를 撤廢하였음은 물론이다. 그러나 複合運送의 고도의 資本集約의 성격으로 볼 때, 複合運送人이 대부분 일부 先進國에 集中될 것이 예상되므로 複合運送人의 免責事由에 대한 開發途上國의 嫌惡는 海上運送보다 더 클 것이다.

따라서 UN條約은 Hamburg規則보다 더욱 철저하게 過失責任原則에 立脚하여 모든 免責事由를 다 廢止하기에 이르렀다.

이러한 문제는 이미 발효중인 Hamburg규칙과 더불어 複合운송인에게 책임이 집중, 강화되는 결과를 초래하여 複合운송인과 하주간에 새로운 위험배분 문제를 야기해 複合운송을 둘러싼 여러 가지 문제중 특히 보험문제에 직접적인 영향을 미치

게 된다. 따라서 UN條約의 발효에 대비해 그 파급 효과에 관해 심도 있는 대응방안이 보험문제를 비롯하여 많은 분야에서 마련되어야 할 것이다.

### III. 複合運送證券上 複合運送人의 責任 內容

#### 1. 複合運送證券과 信用狀統一規則

複合運送證券이 법적기능을 가지고 거래계에서 통용되기 위하여는 信用狀統一規則에 의하여 운송서류중의 하나로 인정되어야 한다. 즉 신용장통일규칙의 태도에 따라 법적불비상태에서 통용되고 있는 複合운송증권의 법적지위가 좌우되기 때문에 신용장통일규칙에서 複合운송증권에 관한 태도를 고찰함은 대단히 중요하다.

UN條約 제1조 4항<sup>45)</sup>은 “複合運送證券이란 複合運送人이 自己의 保管아래 運送物을 引受하였다 는 것, 그리고 複合運送契約에 따라서 複合運送人이 貨物을 引渡할 의무를 부담하는 複合運送契約을 證明하는 證券을 말한다.”라고 규정하고 있다. 즉 複合運送證券이란 送荷人의 청구에 의하여 複合運送人이 發行하는 證券으로서, 船舶, 鐵道, 自動車 및 航空機 등 種類를 달리하는 두 가지 이상의 運送手段의 結合으로 運送되어지는 運送品의 受領을 證明하고, 運送契約內容의 證據로써 同 證券 所持人의 運送品引渡請求權을 表彰하는 有價證券의 성질을 가지는 運送證券을 意味하는 것이다.<sup>46)</sup>

複合運送證券은 去來界의 필요에 의하여 널리 사용되고는 있지만 그 歷史가 日淺하고 現行法 體系內에 受容되어 있지 않으므로, 運送證券으로서의

44) 徐憲濟, 前掲書, pp. 115-116.

45) UN條約 제1조 3, 4항

3. "Multimodal transport contract" means a contract whereby a multimodal transport operator undertakes, against payment of freight, to perform or to procure the performance of international multimodal transport.

4. "Multimodal transport document" means a document which evidences a multimodal transport contract, the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator, and an undertaking by him to deliver the goods in accordance with the terms of that contract.

46) 木同山武, 複合運送研究(2), 損害保險研究, 第42卷 1號, p. 16

기능을 확보하기 위하여 船荷證券이 가지는 여러 가지 法的 機能이 附與되어야 한다.<sup>47)</sup> 實務去來에서 사용되고 있는 現行的 複合運送證券은 船荷證券이 가지는 이러한 有價證券性과 引渡證券性을 가지며 背書, 交付에 의하여 讓渡될 수 있는 法的 根據를 확보하고 있다.<sup>48)</sup> 이러한 法的 性質을 가지는 複合運送證券은 貿易金融의 有效한 手段으로 사용되어진다. 오늘날 國際決濟의 대부분은 信用狀 附 貨換어음의 형태로 이루어지고 있다. 즉 賣渡人이 輸出代金を 輸出地에서 확보 할려면 信用狀에 명시된 書類<sup>49)</sup>를 은행에 제시해야 한다. 이러한 運送書類와 관련하여 複合運送證券이 有效하게 銀行에서 受理될려면 그 根據로서 國際商業會議所(ICC)가 제정한 信用狀統一規則<sup>50)</sup>(Uniform Customs and Practice For Documentary Credits)에 附屬되어야 한다.

國際商業會議所는 1974년 信用狀統一規則 제3차 改正 때에 複合運送證券에 관한 규정을 新設하였고 또한 1980년 UN條約案의 체결에 따라 1984년 제4차 信用狀統一規則 改正을 통하여 이를 더욱 상세하게 규정함으로써 國際交易에 있어서 複合運送證券의 가치를 인정하기에 이르렀다. 한편 信用狀統一規則 제5차 改正에서는 複合運送證券에 관하여 더욱 상세히 규정하고 있다. 이하 제5차 改正 信用狀統一規則 제26조(複合運送證券)를 중심으로 信用狀統一規則上 複合運送證券의 位置를 알아본다.

첫째, 複合運送書類의 發行形式에는 有價證券性

을 가진 讓渡可能形式(Negotiable Form)과 有價證券이 아닌 讓渡不可能形式(Non-Negotiable Form)이 있다. (TCM條約案 제6조, ICC統一規則 제3조, 제4조, UN條約 제6조, 제7조)

둘째, 複合運送證券의 受理要件은, L/C에서 運送書類로서 複合運送證券을 요구하였다면 L/C에 별도의 명시가 없을 경우 名稱에 관계없이<sup>51)</sup> 다음 書類를 受理한다.

(1) 書類에 運送人 또는 複合運送人의 名稱이 表示되어야 한다.

(2) 貨物이 發送, 受託 또는 本船積載되었다는 것을 表示해야 한다.

(3) 한 통의 複合運送書類 原本 또는 原本이 한 통 이상 발행되었다면 原本 全通이 提示되어야 한다.

(4) 略式(後面空白)複合運送證券을 受理할 수 있다.

(5) 信用狀의 다른 모든 明示事項을 充足시켜야 한다.

셋째, 受理가 拒絶되는 複合運送證券.

다음의 複合運送證券은 L/C에서 허용하지 않는다면 受理될 수 없다.

(1) 傭船契約 複合運送證券

(2) 帆船船積 複合運送證券

넷째, 換積에 關聯된 問題

複合運送은 당연히 換積을 수반하기 때문에, 全體 運送過程이 하나의 동일한 複合運送證券에 의하여 커버된다면 은행은 L/C의 換積禁止 條件을 무시한다.<sup>52)</sup>

47) 徐憲濟, 前掲書, pp. 235-236.

48) 複合運送證券의 法的性質에 관하여는, 徐憲濟, 前掲書, 補章: 複合運送證券, 木同山武, 複合運送의 研究(2) 및 Schmitthoff, CT-Documents, 參照.

49) 과거엔 선적서류(Shipping Document)라고 하였으나 복합운송의 발달과 더불어 운송서류 (Transport Document)라고 한다. 주요한 운송서류는 선하증권(B/L), 보험증권(Insurance Policy) 그리고 상업송장(Commercial Invoice)이 있다.

50) 신용장에 관한 국제적 통일규칙으로서, ICC에 의해 1933년에 최초로 제정되었고, 그 후 국제상관습의 변화에 따라 1951년 제1차 개정, 1962년 제2차 개정, 1974년 제3차 개정, 1984년 제4차 개정을 거쳐 1993년 제5차 개정에 이르게 되었다.

51) 명칭(Title)에 관계없다는 것은 제시되는 운송서류의 표제보다는 운송서류의 실제 성질을 중요시한다는 것을 뜻한다.

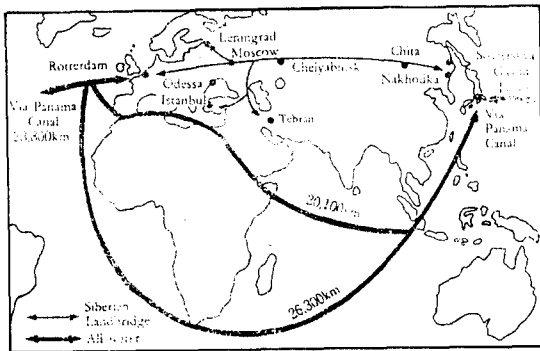
52) 김한수, 제5차 개정 신용장통일규칙, 한국국제복합운송인협회, 1993. 12. 6. 참조

2. 複合運送經路와 複合運送證券의 種類

우리나라를 中心으로 한 主要 國際複合運送 루트의 서비스形態는 歐洲地域, 北美地域 그리고 亞洲地域으로 大別될 수 있다. 歐洲地域은 시베리아 랜드 브리지(Siberian Landbridge : SLB)와 아메리카 랜드 브리지(America Landbridge : ALB)가 있고, 北美地域은 IPI(Interior Point Intermodal)와 MLB(Mini Land -bridge)가 있으며, 亞洲地域은 韓日一貫運送과 韓中一貫運送이 있다.<sup>53)</sup> 地域別 主要複合運送 루트의 특색을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 韓國(極東)-歐洲地域間的 複合運送 루트로서 시베리아 랜드 브리지는 蘇聯極東地方의 보스토치니(Bostochini)港에서 접속시킨 컨테이너를 시베리아 橫斷鐵道(Trans Siberian Railroad : TSR)를 거쳐 西部蘇聯, 유럽 및 中東의 여러 나라로 수송하는 루트다. 시베리아 鐵道를 이용한 運送機關에 따라서 鐵道인 경우에는 Transrail, 트럭인 경우에는 Tracons, 그리고 船舶이면 Transsea라고 부른다. 이 루트에 이용되는 複合運送證券은 Network System을 導入하고 있다.<sup>54)</sup> 참고로 시베리아 랜드 브리지와 기타 복합운송 경로를 도시하면 다음과 같다.

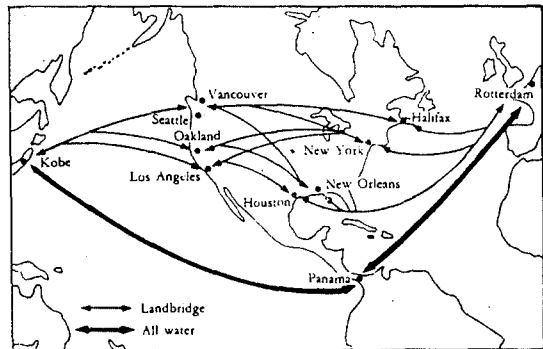
[그림 4-1] 시베리아 랜드 브리지 經路



資料 : Yehuda Hayuth, 前掲書, p. 96에서 引用

둘째, 韓國과 歐洲地域間的 國際複合運送 루트로서 아메리카 랜드 브리지(America Landbridge : ALB)는 極東地域의 컨테이너貨物을 太平洋을 통과시켜 北美西岸과 캐나다西岸의 항구에서 揚陸한 후에 미국 또는 캐나다 大陸을 鐵道로 運送하여 北美東岸에 도착시켜 거기서 다시 海上運送으로 歐洲地域에 이르는 海陸複合運送 시스템이다. ALB는 1966년 씨랜드海運會社(Sea-Land Service Inc.)가 개발하였고, 1980년대 이후부터는 APL海運會社(American President Line : APL)가 이용하고 있다. 複合運送證券은 Through B/L形態를 취하고 있다. 아메리카 랜드 브리지의 經路를 圖示하면 다음과 같다.

[그림 4-2] 아메리카 랜드 브리지 經路



資料 : Yehuda Hayuth, 前掲書, p.87에서 引用

셋째, 極東과 歐洲地域間 SEA & AIR 서비스形態로 航空手段의 迅速성과 海上運賃의 低廉성의 두 가지 運送메리트를 指向하고 있다. 이와 같은 Sea & Air 輸送의 특징으로는 첫째, 항공운임의 50-60% 코스트로 運送이 가능하고 둘째, 歐洲일 경우 韓國에서의 수송기일이 10-18일로 海上輸送에 비해 단기적이고 셋째, 韓國에서 목적인 空港到着까지 커버하는 Through B/L이 발행된다.<sup>55)</sup>

넷째, 韓國과 歐洲地域間的 中國, 시베리아 랜드

53) 한국국제복합운송업협회, 복운협 12년, 1990. pp. 73-81.

54) 朴容燮, 국제복합운송증권의 해설(서울, 형설출판사, 1992), pp. 13-14.

55) 한국국제복합운송업협회, 전계서, p. 77

브리지는 中國의 對外貿易公司(Sinotrans)가 1991년 9월 22일 우르무치-아랍산쿠간을 완공하여 TSR과 아랍산쿠에서 연결하므로써 中國의 連雲港으로부터 아랍산쿠와 모스크바로 연결되는 새로운 유라시아 橫斷鐵道로 등장하게 되었다. 현재 각 鐵道驛의 보조시설 설치 및 蘇聯과의 이익분담 등 운영상의 세부문제 해결을 진행중에 있다.

참고로 각 經路別 極東과 歐洲地域間的 距離는 다음과 같다.

[표 4-1] 經路別 距離(요코하마-로테르담基準)

루 트	거 리
1. TCR 이용시	약 11,000 Km
2. TSR 이용시	약 13,000 Km
3. ALB 이용시	약 20,200 Km
4. 수에즈 경유시	약 20,100 Km
5. 파나마 경유시	약 23,800 Km
6. 케이프타운 경유시	약 26,300 Km

資料 : 韓國複合運送人協會, 複運協12年史, p. 76에서 引用

다섯째, 韓國과 北美地域間的 複合運送루트중의 하나인 미니 랜드 브리지(Mini-Land Bridge)는 極東에서 北美西岸(Pacific South West : PSW, Pacific North West : PNW)의 諸港을 거쳐 北美東岸 및 멕시코만의 여러 도시까지 運送物을 運送하는 海陸一貫運送의 한 形態이다. 複合運送證券은 일반적으로 Network System을 채택하고 海운선사에서 複合運送證券의 特質을 가진 독자적인 船荷證券을 發行하고 있다.

여섯째, 韓國과 北美地域間的 IPI루트로서 極東에서 美國西岸의 諸港을 거쳐 美國東岸의 內陸都市까지 運送하는 海陸複合運送이다. IPI는 美國西岸의 시애틀, 타코마, 로스엔젤레스 및 롱비치에서

揚陸된 貨物을 美國東岸의 시카고, 캔사스시티 및 펜피스로 鐵道를 이용하여 運送하는 複合運送시스템이다. 複合運送證券은 Network System을 채택하고 일반적인 컨테이너B/L의 서식을 이용하고 있다.

일곱째, 韓.日, 韓.中 一貫輸送體制는 韓國과 亞州地域의 複合運送 체제로서 韓.日 一貫輸送은 釜山에서 釜關峴리, 國際峴리 또는 컨테이너船으로 日本 各 港으로 貨物을 運送하여 트럭, 鐵道에 연결, 內陸地域으로 운송하고, 韓.中 一貫輸送은 船舶으로 天津, 上海등 中國港에 貨物을 運送하고 鐵道 및 트럭에 연결하여 內陸地域으로 운송한다. 이상에서 살펴 본 바와 같이 國際複合運送루트는 아직까지 海陸複合運送 形態가 주류를 이루고 점차 海空 및 空海 그리고 陸海空 複合運送形態로 발전하고 있음을 알 수 있다.

이러한 다양한 國際複合運送루트에 따라 각각 독특한 형태의 複合運送證券이 발행되고 있음은 이미 검토하였다. 複合運送證券은 다양한 기준에 의하여 분류될 수 있다. 複合運送인이 부담하는 責任의 內容에 따라서 責任分割型證券 및 責任集中型證券으로 분류할 수 있고, 責任集中型證券에는 海上區間的 責任을 확장하는 형태, Network System을 취하는 것 그리고 Uniform System을 취하는 것 등으로 구분할 수 있다. 또한 證券發行人에 따라서 海上運送인이 發行하는 證券, 陸上運送인이 發行하는 證券 또는 運送周旋인이 發行하는 證券으로 나눌 수 있다. 海上運送인이 發行하는 複合運送證券은 각 회사마다 다양한 형태를 취하고 있으므로 複合運送證券上 複合運送인의 責任內容은 현재 전세계적으로 동일한 내용과 형태로 사용되고 있고, 複合運送인인 運送周旋人(Freight Forwarder)이 發行하여 광범위하게 사용되고 있는 FIATA Multimodal Transport B/L (FBL)<sup>56)</sup>을 중심으로 분석하기로 한다.

56) FIATA는 불어로 "Federation International des Association de Transistorizes et Assembles"의 약자이며, 영어로는 "International Federation of Freight Forwarders Association"으로 "운송주선인협회 국제연맹이라고 할 수 있다. 이 연맹은 1929년 오스트리아의 Vienna에서 설립되었으며, 그 본부는 스위스의 Zurich에 두고 있다. 설립당

### 3. FBL上 複合運送人의 責任內容

#### 3.1. 責任主體

FBL은 전술한 바와 같이 運送周旋人<sup>57)</sup>協會國際聯盟(FIATA)이 제정한 複合運送證券으로 TCM條約案과 統一規則에 근거하고 있다.<sup>58)</sup> FBL은 表面約款의 冒頭에 定義 규정(Definitions)을 설정하여 用語의 명확한 概念을 確定하고 있다.

이 定義 규정(Definitions)에서 運送周旋人(Freight Forwarder)은 FBL을 발행하고 複合運送契約 이행의 責任을 引受하는 複合運送人으로 규정하고 있다.<sup>59)</sup> 즉 運送周旋人을 複合運送의 主體로서 그리고 複合運送契約의 責任主體로서 明確히 규정하고 있다.

한편 FBL 제2조 2항은 運送周旋人의 責任의 範圍를 그 自身의 作爲 및 不作爲는 물론 履行補助者로서의 使用人, 代理人 및 기타 사람들의 作爲, 不作爲에 대하여도 責任을 지게함으로써 이른바 全運送區間單一責任(Single Through Liability)의 原則을 채용하고 있다.<sup>60)</sup> 또한 본 조항은 TCM條約案 제2조 2항의 規定을 援用하고 있다.

#### 3.2. 責任體系

FBL 제6조 B항은 發生區間이 確認된 損害(Localized Damage)에 대한 프레이트포워더의 責任을 그 損害發生區間에 적용될 國際條約이나 國內法의 責任原則에 따르도록 규정함으로써 明確히 Network System을 채택하고 있다.<sup>61)</sup>

즉 發生區間이 確認된 損害(Localized Damage)는 그 發生區間에 적용되는 國際條約이나 國內法, 구체적으로 예시하면 海上區間은 Hague規則, 陸上區間의 道路部門은 CMR, 鐵道部門은 CIM 그리고 航空分野는 Warsaw條約등이 貨主에 대한 프레이트포워더의 責任內容으로 適用될 것이다.

또한 發生區間이 確認되지 않은 損害(Conceal Damage)에 대해선 Network System에 立脚하여 FBL의 제6조 A항에서 一般原則을 獨自적으로 확립하여<sup>62)</sup> 규정하고 있다.

#### 3.3. 責任原則

FBL 제6조 A. 3)은 複合運送人이 責任을 免除받기 위하여는 스스로 免責事由를 立證해야 한다고 규정하고 있다. 다시 말하면 複合運送人이 免責

시 16개 회원에 불과하였지만 오늘날 130개국의 35,000개 회사가 이 기구에 속해 명실공히 세계적인 프레이트 포워더의 대표기구가 되고 있으며, 비영리민간단체로서 각 회원들의 권익을 대표하고 있다(이하 FIATA라고 칭함). FIATA가 1970년 6월 독자적으로 국제복합운송의 국제성에 따라 통일된 운송증권의 양식으로 발표한 국제복합운송증권이 이른바 FIATA Multimodal Transport Bill of Lading(FIATA MT-B/L : FBL로 약칭함)이다. FBL은 1984년 신용장통일규칙 제25조 d)에 의해 ICC에서 복합운송증권으로 인정되었으나, 1993년 개정 신용장통일규칙에서는 인정하고있지 않다.

57) 運送周旋人(Freight Forwarder)의 호칭은 육상, 해상, 항공의 각 분야마다, 각국마다 다를 뿐만 아니라 그 개념, 법적 위치도 각국의 법제에 따라 다르다. 그의 주요기능은 소량화물(LCL Cargo)을 통합하는 混載業者(Consolidator)로서 또는 운송수단을 소유하지 않는 複合運送業者(NVOCC)로서의 역할이다. 미국에서는 연방해사위원회(Federal Maritime Commission : FMC)의 규제를 받으며 수출화물에 대하여 포워딩업무를 수행하는 Independent Ocean Freight Forwarder와 선박을 직접 소유, 운항은 않지만 독자적으로 국제복합운송 업무에 종사하는 NVOCC(Non-Vessel Operating Common Carrier by Water)가 있고, 주간교통위원회(Interstate Commerce Commission : ICC)의 규제를 받으며 국내 포워딩업무를 수행하는 Domestic Freight Forwarder가 있다. 우리나라의 운송주선 인은 양업무를 다같이 수행한다고 할 수 있다.

58) FBL 表面約款의 冒頭에 "Negotiable FIATA CT-B/L Issued Subject to ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document(ICC Publication 298)"라고 명기 되어 있다.

59) FBL. Definitions ;

"Freight Forwarder" means the multimodal transport operator who issues this FBL and is named on the face of it and assumes liability for the performance of the multimodal transport contract as a carrier.

60) 李鍾仁, 海運實務(부산, 해사도서출판부, 1991), p. 322.

61) FBL. 6.B, 參照.

62) 복합운송증 발생구간이 확인되지 않은 손해에 대한 복합운송인의 책임내용을 정하는 이른 중의 하나로, 복합운송

事由를 입증하지 못하면 화주에 대하여 損害發生에 대한 責任이 있다고 推定된다. 따라서 FBL은 명백하게 發生區間이 확인되지 않은 損害에 대하여 推定過失責任原則을 채택하고 있다.

또한 동조 B항은 이미 검토한 바와 같이 發生區間이 확인된 損害에 대하여 규정하고 있는데, 발생구간이 확인된 손해는 各 運送區間法에 따라 運送人의 責任原則이 결정될 것이다. 그런데 各 區間運送法은 하나같이 모두 過失責任原則(Principle of Liability with Fault)을 채택하고 있다.

### 3.4. 責任範圍

#### 3.4.1. 事項的 範圍

FBL 제6조.A.1)은 프레이트.포워더의 事項的 責任範圍를 滅失(Loss)과 毀損(Damage)으로 규정하고, 동 제9조는 遲延損害에 대하여 규정하고 있다.<sup>63)</sup>

제6조 A.1)은 “프/ 이트.포워더는 그가 運送物을 그의 보관하에 受領한 시점부터 引渡한 시점 사이에 발생한 運送物의 滅失, 毀損에 대하여 責任이 있다.”라고 규정하고 있다. 다만 FBL에서도 TCM條約案과 마찬가지로 滅失과 毀損損害를 遲延損害와 분리하여 규정하고 있을 뿐이다.

제9조<sup>64)</sup>는 遲延損害의 間接損害<sup>65)</sup>(Consequential Loss)에 대하여 규정하고 있다. 즉 複合運送人이 遲延損害에 대하여 責任이 있을 때, 遲延損害로 인

한 間接損害의 責任範圍는 本 證券에 의하여 커버되는 운임의 2배 또는 제8조(複合運送人의 責任制限)에서 정해진 運送物의 價額 중 적은 것으로 제한된다 라고 규정하고 있다. 引渡遲延으로 인한 直接損害(Physical Loss)인 滅失(Loss)과 毀損(Damage)은 별도의 규정에 따라 배상이 되고, 또한 複合運送의 전과정 중 어느 구간에서 遲延이 발생했는지를 확인하는 것은 사실상 至難한 일로 TCM條約案 제11조의 정신과 같이 FBL도 引渡遲延損害를 별도의 조항으로 滅失, 毀損 損害와 분리하여 Uniform System에 입각하여 규정하고 있다.

또한 FBL 제18조는 “複合運送人이 複合運送證券上 명시적으로 합의된 기한이 만료된 후 90일 이내에 引渡를 하지 못하거나 기한이 합의 혹은 그와 같이 명시되지 아니한 경우, 複合運送의 성실한 수행을 위해 합리적으로 허용되는 기간이후 90일 이내에 引渡를 하지 못한 경우에는 반증이 없는 한 運送物을 滅失로 취급할 權利가 運送物을 引渡받을 權限이 있는 자에게 주어진다.”라고 규정하고 있다.(FBL 18. Non-delivery)

본 조항은 TCM條約案 제11조 4항(기간후 60일로 규정, UN條約案 제16조 3항은 기간후 90일로 규정)의 규정에 따라 引渡遲延 損害와 運送物 不引渡 문제를 明確히 규정하고 있다.

이 단일운송에 대하여 가지는 독자성을 중시하여 복합운송에 독자적인 책임원칙을 도입해야한다는 이론으로 TCM조약안, 통일규칙 및 UN조약에 채택되게 됐다. 그 외 전체운송구간중 최장구간 또는 최종구간의 법을 적용해야 한다는 견해 및 전구간중 가장 엄격한 구간의 법을 적용해야 한다는 견해들이 있다(徐憲濟, 전계 서, pp. 84-92.참조)

63) FBL 6(Extent of Liability)

A. 1) The Freight Forwarder shall be liable for loss of or damage to the goods occurring between the time when he takes the goods into his charge and the time of delivery.

64) 9. Delay, Consequential Loss, etc.

Arrival times are not guaranteed by the Freight Forwarder. If the Freight Forwarder is held liable in respect of delay, consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, the liability of the Freight Forwarder shall be limited to double the freight for the transport covered by this Bill of Lading, or the value of the goods as determined in Clause 8, whichever is the less.

65) 복합운송에 있어서 복합운송인에게 인도지연의 책임을 지우기 위하여는 인도의 지연으로 인하여 적하이해관계인에게 손해가 발생해야 한다. 그 손해는 지연으로 인한 간접손해로서 운송물의 가치저하, 기대 이익의 상실 또는 제3자에 대한 위약금의 지급 등에 국한되며, 인도지연으로 인하여 운송물에 생긴 物理的損害(physical loss)는 멸실, 훼손에 관한 규정에 따라 배상된다. (TCM조약안 제11조 2항)



## 3.4.2. 時間的 範圍

運送物의 滅失, 毀損, 遲延損害에 대한 複合運送人의 賠償責任은 運送物에 대한 保管義務를 다하지 못함에 따른 保管責任 이라 할 수 있다. 따라서 약간의 예외를 제외하고는 거의 모든 運送法의 영역에서 運送人의 責任期間은 運送人이 運送物을 受領한 時點부터 이를 受荷人에게 引渡한 時點으로 하고 있다.<sup>66)</sup> 受領과 引渡라는 개념은 각 區間運送法마다 서로 약간씩 다르게 표현하고 있으나 실질적으로는 모든 運送法에서 동일한 의미를 지니고 있으며, 受領은 運送을 위하여 運送人이 運送物을 自己의 占有(또는 保管) 아래 받아들이는 것을 의미하고, 引渡는 運送物에 대한 正當한 權利者의 동의를 얻어 運送物의 占有를 그에게 讓渡하는 것을 말한다.<sup>67)</sup> FBL 제6.A.1)은 複合運送人의 責任期間을 複合運送人이 運送物을 受領한 때로부터 이를 受荷人에게 引渡한 때까지로 규정하고 있다. (FBL.6.A.1) 國際複合運送의 이상적인 형태인 '門前에서 門前까지'(Door to Door)의 서비스는 FCL貨物(Full Container Load Cargo)<sup>68)</sup>에 주로 적용되고 LCL貨物(Less than Container Cargo)인 경우는 보통 CFS(Container Freight Station)<sup>69)</sup>에서

CFS까지 複合運送이 이루어진다.

여기에서 運送人이 運送物을 터미널運營者(또한 倉庫業者)에게 인계한 후 複合運送人이 이를 受領하기 전 또는 複合運送人이 도착지의 터미널運營者(Terminal Operator)에게 運送物을 넘겨 준 후 受荷人에게 아직 引渡되지 않은 기간동안의 中間保管期間(대개保稅區域인 CY, CFS의 管期間)은 複合運送條約上 複合運送人의 責任範圍 밖에 있다고 할 수 있다. 그럼에도 불구하고 運送物의 滅失, 毀損 損害는 運送物의 輸送過程 보다는 中間保管期間에서 發生할 確率이 더욱 크고 따라서 그 損害에 대한 請求權確의 문제가 더 강조될 수밖에 없다고 하겠다.<sup>70)</sup>

그런데 이러한 中間保管期間에서의 運送物의 滅失, 毀損에 대한 責任에 관해서는 아직까지 國際的인 條約이나 統一規則은 成立되어 있지 않고 各國의 國內法에 의해 規制되고 있다.<sup>71)</sup> 그런데 이들이 사용하고 있는 約款은 수많은 免責事由와 아주 낮은 責任限度額을 규정하고 있기 때문에 運送物의 滅失, 毀損에 대하여 中間保管業者들은 거의 無責任에 가까운 責任을 진다고 한다.<sup>72)</sup>

66) 해상운송에 관한 Hague규칙(제1조 e항, 제7조)에는 책임기간을 운송물의 선적으로부터 양 하까지로 제한하고 있으며 운송실무에서 사용되는 B/L은 'Tackle to Tackle' 원칙에 입각 하여 선적전 양하후의 운송물 손해에 대하여 전혀 책임을 지지 않는다는 약관을 사용함으로써 운송인의 책임을 화물의 수령으로부터 인도까지라는 보편적 경향에 예외를 이루고 있다.

67) 徐憲濟, 前掲書, pp. 67.

다만 항공운송에 관한 Warsaw조약에는 그 책임기간을 운송물의 수령과 인도로서 명확하게 한계를 지우고 있지 않지만 운송인의 '보관'이라는 용어를 사용하고 있기 때문에 다른 운송법과 마찬가지로 해석해야 할 것이다.

68) FCL Cargo는 Container Load Cargo(CL Cargo)라고도 하며 컨테이너 1개에 가득 채워져 수송되는 대량화물을 말한다. 대부분의 경우는 화주에 의해서 컨테이너에 화물이 채워지고 CY에 반입되며 목적지에서도 CY에서 컨테이너 채로 수하인에게 인도되어 'Door to Door' 서비스의 복합운송을 이룰 수 있다. 반면 LCL Cargo는 컨테이너 1개에 가득 채워지지 않은 소량화물로서 일단 CFS에 반입되어 거기서 같은 목적지의 비슷한 화물끼리 다시 컨테이너에 적입(Stuffing 혹은 Vanning)하여 복합운송체제로 운송되고 목적지에서도 CFS에서 컨테이너로부터 화물을 적출(Unstuffing 혹은 Devanning)하여 수하인에게 인도하는 'CFS to CFS'의 미완의 복합운송체제를 이루고 있다.

69) LCL Cargo인 경우 소화물을 인수하여 컨테이너에 채워 넣거나 내장화물을 컨테이너로부터 꺼내는 작업을 하는 장소이다. 이러한 작업을 행하는 자를 CFS Operator라고 한다.

70) 徐憲濟, 前掲書, p. 71.

복합운송의 전운송구간중 손해발생빈도가 가장 높은 구간은 컨테이너육상장치장으로 (CFS, CY, ICD)으로 조사되었다.(후술 제6장 [표 6-8] 참조)

71) 우리나라의 경우에는 民法의 임차에 관한 규정, 창고업에 관한 상법의 규정등이 적용된다고 하겠다.

72) 실제로 각국의 창고업자나 터미널운영자가 부담하는 책임은 현존하는 운송책임중 가장 낮은 수준에 있는 Hague

따라서 中間保管期間에서 運送物의 損害가 發生할 確率이 매우 높음에도 불구하고 실제 이 區間에서의 運送物 損害에 대한 責任의 확보가 未洽하고 또한 이 區間은 複合運送人의 強行的 責任 밖에 있으므로 이 區間에서의 責任의 확립이 積貨利害關係人에게는 중요한 문제이므로 이 區間에 적용될 國際條約 내지 國際統一規則이 조속히 導入되어야 할 것이다.

### 3.4.3. 人的 範圍

FBL 제2.2는 複合運送人의 人的 責任範圍를 複合運送契約의 이행을 위하여 그가 서비스를 위하여 사용하는 모든 사람(Any person)의 作爲와 不作爲(Acts and Omissions)까지 擴張하고 있다. 즉 自己自身の 作爲와 不作爲는 물론이고 자기가 引受한 複合運送契約의 이행을 위하여 사용하는 사람들의 作爲와 不作爲에 대하여도 責任을 負야 함을 뜻한다. 여기서 말하는 모든 사람(Any person)이란 의미는 TCM條約案 제2조 2항에서 말하는 모든 사람(Any person)과 동일한 개념으로 이른바 複合運送人의 履行補助者로서 그의 使用人(Servants), 代理人(Agents), 下受給運送人(Subcontractors) 그리고 기타 다른 사람들(Any other Persons : 터미널운영자, 창고업자 등)을 의미한다고 보아야 할 것이다.

또한 FBL 제11조는 複合運送人의 履行補助者인 使用人(Servants)과 下受給運送人(Subcontractors)의 責任에 대하여 언급하고 있다. 동11조 1항은 이러한 履行補助者들도 複合運送人이 누리는 抗辯과 責任制限을 享受할 수 있는 권리를 인정하는 규정으로 소위 '히말라야' 約款<sup>73)</sup>에 해당한다. 그리고 동11조 2항에서는 이러한 履行補助者들이 故意로 (with intent) 損害를 야기시켰거나 또는 損害를 입

힐 의도로서 혹은 무모하게 그러한 損害가 發生할 것이라는 것을 알면서 한 행위에 대하여는 상기 抗辯과 責任制限의 權利를 누릴 수 없다고 규정하고 있다. 또한 동11조 3항에서는 複合運送人인 프레이트포워드와 그의 履行補助者로부터 보상받아야 할 총액은 어떠한 경우에도 責任制限에 관한 규정의 限度를 초과하지 않는다고 명시하고 있다. 결국 複合運送人은 貨主에게 運送物의 滅失, 毀損, 遲延에 대한 人的 責任으로 自己自身은 물론 自己의 履行補助者들의 행위에 대하여도 責任을 진다. 따라서 이들 履行補助者들은 貨主의 賠償請求에 대하여 複合運送人이 누리는 동등한 抗辯과 責任制限의 權利를 享受하고 複合運送人과는 下請契約(Subcontract)의 諸般條件에 따라 內部的 求償問題만 생길 뿐이다. (FBL 11.1, 11.2, 11.3)

### 3.5. 責任制限

FBL 제8조는 TCM條約案 제10조와 같은 趣旨의 複合運送人의 責任制限에 관한 규정이다. 단, TCM條約案 제10조 3항은 複合運送人의 滅失, 毀損에 대한 責任限度額을 重量單位인 1kg당 空欄으로 비워두어 強行的 國內法에 委任하고 있다.(TCM條約案 제10조 3항)

FBL 제8조는 물론 發生區間이 確認되지 않은 損害(Concealed Damage)와 發生區間이 확인된 損害(Localized Damage)일 경우라도 그 區間에 適用되는 國際條約이나 國內法 등이 존재하지 않을 때 적용되는 - 一般原則이다.<sup>74)</sup>

제8조 1항은 複合運送人이 補償해야 할 금액의 算定基準을 규정하고 있는데, 그 내용은 貨物 引渡時期와 場所에서의 價額이며, 제2항은 이 價額의 기준으로 商品去來所價格<sup>75)</sup>(Current Commodity

규칙보다도 훨씬 적하이해관계인에게 불리하다고 한다.(徐憲濟, 上揭 書, p. 72)

73) Himalaya約款은 영국의 'Peninsular and Oriental System Navigation Co., 소속선 S.S.Himalaya 선원의 과실로 승객 Alder부인이 gangway ladder로부터 추락하여 중상을 입은 데서 유래하였다. Himalaya Clause 또는 Alder V. Diction Clause라고도 한다.

74) 구체적인 예로서 영국에 있어서 도로운송에서 생긴 멸실, 훼손 및 복합운송의 경우 CY 혹은 CFS등에서 운송물의 보관 중에 생긴 멸실, 훼손 등을 들 수 있다.

75) 상품거래소가격(Commodity Exchange Price)이란 상품거래소에서 형성되는 가격이다. 우리에게 상품거래소하면

Exchange Price)으로, 商品去來所價格이 존재하지 않을 경우는 동일한 種類와 品質의 正常價額(Normal Value)에 따라 산정한다고 규정하고 있다. 동조 제3항<sup>76)</sup>은 複合運送人의 滅失, 毀損損害에 대한 責任限度額을 구체적으로 특정한 규정으로, 1Kg당 30포앙카테프랑의 重量方式에 의거하고 있다. 이와 같은 責任限度額은 ICC統一規則 제11조 (C)항과 동일한 水準이고, 앞에서 言及한 바와 같이 TCM條約案에서는 複合運送人의 責任限度額을 空欄으로 두어 國內强行法規에 委任하고 있다. 본항에 의거하여 複合運送人의 責任限度額 이상으로 補償을 받기 위하여 貨主는 이를 複合運送人에게 신고하고 複合運送證券에 記載하여야 한다. 또한 複合運送人은 어떠한 경우에도 正當한 請求權者가 입은 實損(Actual Loss) 이상으로는 賠償責任이 없다는 것을 규정하고 있다.

앞에서 이미 검토한 바와 같이 引渡遲延에 대한 運送人의 責任制限은 FBL 제9조에서 규정하고 있다. 본조에 의하면 損害에 대한 프레이트.포워더의 責任은 本證券上의 運送에 대한 운임의 2배 또는 運送物의 價額 가운데 적은 쪽으로 制限하고 있다.

### 3.6. 免責事由

FBL 제6조 2)항<sup>77)</sup>은 프레이트.포워더의 免責事由를 列舉하고 있다. 아직까지 Hamburg規則이나 UN條約에 의거한 複合運送證券이 全無한 狀態에서, Hague規則을 모델로 한 TCM條約案이나 TCM條約案을 모델로 한 ICC統一規則에 입각한 複合運送證券인 FBL이 免責事由를 구체적으로 列舉하여 明示한 것은 어쩌면 當然한 現狀일지 모른다. 특히 FBL 제6조 2)항은 TCM條約案 제9조 2항과 ICC統一規則 제12조와 일치하고 있다. 물론 본항에서 규정하고 있는 프레이트.포워더의 免責事

由는 發生區間이 確認되지 않은 損害(Concealed Damage)에 적용되는 一般原則이고, 發生區間이 確認된 損害(Localized Damage)는 Network System에 따라 確認된 各區間의 國際條約이나 國內法이 適用될 것이다.

FBL 제6조 2항의 免責事由는 7개 項目으로 列舉되어 있지만 要約하면 “運送人이 相當한 注意를 하여도(Due diligence, Reasonable care) 피할 수 없으며, 그 結果로서 運送物의 滅失, 毀損을 防止할 수 없는 경우”는 免責된다는 것이다. 이를 細分하여 要約하면 貨主의 作爲, 不作爲, 包裝의 不充分, 運送物 自體의 固有한 缺陷, 同盟罷業, 原子力事故 등으로 인한 運送物의 滅失 및 毀損은 프레이트.포워더가 責任이 免除된다는 것이다.

## IV. 結 論

國際貿易의 원활한 發展을 위해서는 國際賣買를 주축으로 國際運送과 保險分野가 有機的으로 결합되어 相互補完的으로 작용해야 한다. 既存의 海上運送을 중심으로 한 國際運送은 그 運送責任이 ‘船側에서 船側까지(Tackle to Tackle)’로 한정되었으나 컨테이너(Container)라는 革新的인 運送用具가 60년대부터 海上運送에 도입됨에 따라 그 責任範圍은 ‘터미널에서 터미널까지(Terminal to Terminal)’로 확장되었고 급기야는 運送 合理化의 追求結果 ‘門前에서 門前까지(Door to Door)’의 一貫運送 形態인 複合運送으로 發展하게 되었다. 複合運送은 이제 國際貿易에서 生소한 개념이 아니라 普遍的인 概念으로 정착되었다. 그리하여 그 발전은 國際貿易의 제반분야에 많은 영향을 미쳤다.

이러한 제반분야의 영향중 國際複合運送의 발전에 따른 합리적인 保險問題와 關聯하여 그 事론적

다소 생소한 용어이지만, 외국의 경우에는 각종의 상품거래소가 유행하고 있다. 예를 들면 소맥, 대맥, 옥수수 등의 곡물거래소, 은, 동, 석, 아연 등 금속 거래소, 사탕, 커피, 연초, 고무, 면화, 생피, 피혁 등 물품거래소 등이 그것이다. (李鍾仁, 전계서, p. 345)

76) FBL 8. Limitation Amount, 參照.

77) FBL, 제6조, 2)항, 參照.

考察로서 UN條約과 FBL의 複合運送人の 責任體系에 關하여 分析했다.

결국 UN條約은 Uniform system 을 채택했다. 그러나, 현재 실무적으로 통용되고 있는 複合운송증권은 Network system을 채택하고 있다. UN條約이 언제 發효될지는 미지수이지만 UN條約이 發효되기 전까지는 現행의 複合운송증권을 중심으로 複合운송인과 하주의 책임분배가 이루어 질것이다. 따라서 본 논문에서는 UN條約이 채택하고 있는 Uniform system과 複合운송증권이 채택하고 있는 Network system의 문제점을 요약하여 결론으로 삼고자 한다.

#### ① Network System 의 妥當性

TCM條約案의 Network System은 發生區間이 確認된 損害(Localized Damage)에 대한 運送人の 責任은 既存의 各 區間運送法이 適用되고 發生區間이 確認되지 않은 損害(Concealed Damage)에 대한 責任은 그 固有의 責任原則이 적용된다. 따라서 Network System은 既存의 運送法 秩序와 크게 遊離되지 않는 範圍內에서 調和를 이루고, 發生區間이 確認되지 않은 損害에 적용될 運送人の 責任原則이 그렇게 높은 水準이 아니라면 運送인과 積貨利害關係人 間에 急激한 責任分擔의 變動이 일어나지 않아 保險費用 측면에서 效率化를 기할 수 있다고 하겠다. 따라서 複合運送人の 責任體系는 既存 책임체계의 틀을 크게 이탈하여 보험비용을 상승시키는 Uniform System보다 既存 책임체계의 責任분배 속에서 安정적인 變化를 모색하는 Network System이 妥當하다고 判斷된다.

#### ② Uniform System의 問題點

Uniform System은 TCM條約案의 代替規程일 뿐만 아니라 UN條約의 基本적 인 責任體系로 도입된 것이므로 複合運送을 구성하는 各 區間運送法秩序로부터 벗어난 새로운 運送法體系를 이룬 것이다. 이러한 Uniform System은 Network System 보다 複合運送人の 責任이 強化되고 있다. 複合運送人の 責任의 強化는 責任保險料의 上昇을 초래하므로써 결국 運賃의 형태로 貨主에게 轉嫁되고 窮極의으로는 最終 消費者에게 商品價格의 인상이라는 부담을 가져오게 된다. 따라서 急激한

責任分配의 變化를 가져와 保險費用을 인상시키는 Uniform System은 複合運送人の 責任體系로서 바람직하지 못하다고 判斷된다.

## 참 고 문 헌

### 1. 우리나라

- 郭潤直, 『民法總則』, (서울, 經文社, 1981)
- 金斗煥, “貨物運送人の 責任과 그 立法化에 關한 研究”, 慶熙大學校 博士學位 論文(1983)
- 金周東, “UN國際複合運送條約上 複合運送人の 責任保險과 貨物保險과의 關係”, 大邱大學校 經商科學研究所 經商科學 第9集, 1988
- 朴容燮, 『複合運送證券의 解説』, (서울, 螢雪出版社, 1992)
- 徐憲濟, 『콘테이너 複合運送人の 責任法理』, (서울, 三知院, 1986)
- 尹文奎, 『物的流通의 理論과 實際』, (서울, 成文閣, 1990)
- 尹玟玟, 『UN國際複合運送條約』, 韓國船主協會船協資料 80-9 (1980)
- \_\_\_\_\_, “UN國際複合運送條約 採擇會議 出席報告 (上·下)”, 海洋韓國, 92號, 韓國海事問題研究所, 1981
- 林東喆, “國際物件運送人の 責任에 關한 研究”, 建國大學校 法學科 博士學位論文, 1985
- 韓國國際複合運送人協會, 『複運協 12年史』, (서울, 韓國複運協會, 1990)
- 黃根植(編譯), 『國際 콘테이너 輸送實務』, (서울, 韓國海事問題研究所, 1979)
- 黃根植, 李源哲(編著), 『國際複合運送實務』, (서울, 韓國海事問題研究所, 1981)
- ### 2. 日本
- 加藤修, “國連國際物品複合運送條約의 成立に伴う 貨物海上保險의 問題點について”, TOKIO MARINE 貨物保險情報別冊特集號. NO.12, 1981
- 水野泰行, 『海上コンテナ輸送實務指針』, (東京, 早稻田大學, 1967)

- 織田政夫, “運送人の 責任強化趨勢と 海上保険”, 韓國海事問題研究所, 海洋韓國 10號, 1983
- 飯田秀雄, 『海陸複合運送の 研究』, (東京, 成山堂, 1973)
- 谷川久, 高田四郎 外, 『改訂 コンテナ B/L』, (東京, 勁草書房, 1974)
- 桐山武, “複合運送の 研究(I), (II)”, 損害保険研究, 第41卷 4號, 第42卷 1號,
- 山本敏, 『輸出の 實務と コンテナ輸送』, (東京, 成山堂, 1979)
- 飯田秀雄, 『コンテナ輸送の原點』, (東京, 成文堂, 1971)
- 中尾朔郎, 『國際コンテナ輸送實務指針』, (東京, 海文堂, 1979)
- 織田政夫, 『國際複合運送の實務』, (東京, 海文堂, 1992)
- , “定期船海運の 國際複合輸送”, 海運經濟研究所, 第21號
- 龜井利明, 『貨物海上保険の 實務』, (東京, グイヤモンド社, 1977)
- 陶怡敏, “國際複合運送と總保險コスト”, 海運經濟研究所, 第24號
3. 西洋
- Andrew E. Rossmere, “Cargo Insurance and Carrier’s Liability : A New Approach”, 6 JMLC 425(1974,1975)
- Carl E. McDowell, “Short Articles and Comments : Containerization ; Comments on Insurance and Liability”, JMLC, Vol.3, No.3, April, 1972
- Clarke Malcoma, 『International Carriage of Goods by Road, CMR』, (London, Stevens & Sons, 1982)
- Clive M. Schmitthoff, 『The Export Trade』, (London, Stevens & Sons, 1980)
- D. J. Hill, 『CMR : Contracts for the International Carriage of Goods by Road』, (London, Lloyd’s of London Press Ltd., 1984)
- E. A. Massey, “Prospects for a new internodal legal regime ; A critical look at the TC M.”, 3 JMLC, 725(1971-1972)
- Erick Chrispeels, “The United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods ; A Background Note”, 15 European Transport Law (ETL) 355(1980)
- Erling Selvig, “The Hamburg Rules, The Hague Rules and Marine Insurance Practice”, 12 JMLC 299(1981)
- E. Schmeltzer & R. A. Peave, “Prospects and Problems of the Container Revolution”, 1 JMLC 203(1969)
- ESCAP, 『Handbook of International Containerization』, (Bankok, ESCAP, 1983)
- J. W. Driscoll, “The Convention on International Multimodal Transport ; A Status Report”, 9 JMLC 441(1978)
- J. Arnould, 『Arnould’s Law of Marine Insurance and Average, 16th ed. by Mustill and Gilman, Vol. I. II, British Shipping Law s』, (London, Stevens & Sons, 1981)
- Sean Harrington, “Legal Problems Arising from Containerization and Intermodal Transport”, 17 ETL 3(1982)
- Simon Seymour, “Later Development in the Law of Shipping Containers”, 4 JMLC 441 (1978-1979)
- UNCTAD, 『The Economic and Commercial Implications of the Entry into Force of the Hamburg Rules and the Multimodal Convention』, UNCTAD, 1991
- Weijia Ju, “UN Multimodal Transport Convention”, Journal of World Trade Law 283(1981)
- Yehuda Hayuth, 『Intermodality : Concept and Practice』, (London, Lloyd’s of London Press Ltd. 1987)