複合運送人의 責任 限界에 대한 形態別 分類와 實務上 適用

金 重 寬*

Ⅰ. 머리말
Ⅱ. 국제 운송의 환경 변화와 개념 확대
Ⅲ. 운송 규칙의 책임 범위 및 제한
Ⅳ. 복합운송증권의 책임의 형태에 따른 실무상 문제점
Ⅴ. 맺는말

Ⅰ. 머리말

복합 운송 체제에서는 화주는 복합 운송인과 복합 운송 계약을 체결하고, 복합운송증권을 받는다. 이 증권에 의해서 복합 운송인은 화물을 수취지에서 최종 목적지까지 각기 다른 운송수단을 조합해서 일관 운송한다. 이론상으로 무역업자는 화물을 복합 운송인에게 일관 운송을 위탁하는 것이지만, 실무에서는 운송을 책임지는 복합 운송인의 자격에 대해서 명확히 구분되지 않고 있으며, 복합운송증권의 운송 책임의 한계에 대해서도 다양한 해석이 상존하고 있다. 또한 무역 업무 과정에서는 복합운송증권을 사용한 화환어음 결제를 하기 때문에, 증권의 담보성에 대한 문제도 제기되고 있다.

본 연구에서는, 국제복합운송의 환경 변화에 따른 운송 개념의 확장과 관련 조약 및 규칙을 살펴보고, 특히 각 조약 및 규칙에서 나타나는 운송 책임의 형태와 법적 규제의 특징을 중심으로 실무상 적용에 대하여 분석한다. 복합 운송의 본질은 이종 수송 수단의 결합과 일관 책임이고, 각 운송 수단마다 운송 책

* 明知大學校 兼任 副敎授.

임 체계는 다른데, 실무에서 운용되고 있는 복합운송책임체계는 개별 책임 체제이며, 이를 기본으로 이종 운송 수단마다 강행 법규로 규정되어 있는 책임 원칙을 연결시키는 것이다. 그리고 Through B/L 소지인이 전 운송구간에 대한 일관 책임을 제공하기 때문에 운송 수단마다의 책임 규정을 조정상 B/L 조항에 관심을 집중하고 있다. 하지만, 실무에서는 구조가 다른 각 운송 수단마다 강행 법규를 완전한 형태로 조정할 수는 없다. 따라서, 일관 수송에서 생기는 복합 운송 특유의 문제로서 불명확한 멸실 또는 손상에 대한 대응과 그 법적 유효성을 검토하고, 강행 법규간에서 규정의 차이점에서 생기는 실무상 쟁점에 대해서 논의해 보고자 한다.

복합 운송에서 각 운송수단별로 강행법규정간의 상충되는 부분이 나타나는데, 손해통지기한과 유효기한과 책임제한액, 그리고 운송인의 책임 사유의 차이의 측면에서 규명하여야 한다. 화물의 인도전 또는 인도시에, 그리고 외부로부터 인정되지 않는 손해의 경우, 당연히 복합운송인의 화주에 대한 손해 배상과 병행해서 복합 운송인, 실제 운송인간의 내부 구상이 추진되는 것이다. 그래서 복합운송인과 실제 운송인간의 내부구상권의 보전 가능성을 전제로 화주로부터 복합운송인에게 사고통지, 소송제기의 시점이 쟁점으로 되고 있는데, 현실적으로 복합 운송의 문제점에 관해서 일관된 법해석은 없다. 확립된 법이 없으므로 실무상 매우 혼란을 초래하기 쉬운 사항이다. 이와 같은 잠재적인 분쟁을 미연에 방지하기 위해서는 복합운송인이 화주의 복합운송계약체결에 있어서 운송 구간에서 발생한 사고에 관한 통지기한과 구제 조항 등을 단계별로 분석하고 복합 운송의 책임 한계에 대한 해석이 명확해야 하고, 이의 실무상 적용 가능성에 대하여 연구가 필요하다. 따라서, 본 고에서는 국제복합운송의 운영과 환경 변화에 따른 운송 개념과 운송인의 역할에 대하여 고찰하고, 복합운송증권과 CTD 규칙의 책임 범위 및 제한에 대해 분석한다. 더불어 복합운송증권의 책임의 형태에 따른 문제점을 책임 체제의 특징과 한계를 중심으로 실무상 적용에 대하여 분석한다.

Ⅱ. 국제 운송의 환경 변화와 개념 확대

1. 운송 수단의 확장 및 운송인의 역할

복합 운송은 국제간의 물품 운송을 복수의 운송 수단에 의해 창고에서 창고까지의 일괄 수송을 지향하는 수송 방식이다. 즉 복합 운송은 국제간에 이루어지는 화물 운송으로서 다른 두 가지 이상의 운송 수단을 조직적이고 유기적으로 결합해 모든 운송 구간에 걸친 서비스를 제공할 뿐만 아니라 단일의 운송계약하에 한 복합운송인이 일괄해서 운송을 책임지는 개념의 운송이다. 1980년에 UN에서 채택된 국제연합 국제물품 복합운송 조약[1] 제 1 조는 첫째, 국제간의 화물 수송일 것. 둘째, 다른 이종 이상의 운송 수단을 조직적이고 유기적으로 결합해서 전운송구간에 대해서 운송 서비스를 행할 것. 셋째, 단일의 운송계약하에서 운송인이 일괄해서 운송 책임을 질 것으로 국제복합운송을 정의한다.

국제복합운송에서 화주는 각 수송 수단별 운송을 선택해서, 각 접속점에서 스스로 수송 수배하므로 편리하고, 일관운송은 이미 확보하고 있는 운송 경로를 선택할 수 있기 때문에 기존의 운송보다 이익이 크다. 이 외에, 복합운송인이 일관해서 전운송구간에 대해서 책임을 지기 때문에 사고시의 책임 소재가 명확한 점 등 장점이 있다. TCM 조약안 제 1 조 2 항에 의하면 운송인이란 스스로 복합운송계약을 체결하고 또 그 계약의 이행에 책임을 지는 자라고 정의되고 있다. UN 조약과 UNCTAD/ICC 규칙에서는 이것을 복합운송운영자[2]라고 부른다. 또한 복합 운송을 인수하는 자의 법적 자격이나 수송 수단의 보유, 혹은 운항의 유무에 대해서 제한이 없다. 따라서 스스로 운송 수단을 가지는 육상, 해상, 항공 운송인 등 실제 운송인이 다른 수송 수단을 가지는 운송인을 하청 운송인으로서 이용하고, 또는 다른 운송인과 공동으로 혹은 다른 운송인이 당초의 화주와 일관운송계약관계의 형태로 복합 운송을 실행하거나, 혹은

---

1) 國際聯合國際物品複合運送條約(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods).

2) 複合運送運營者{(Multimodal Transport Operator : MTO) : (Combined Transport Operator : CTO)}.

스스로 수송 수단을 가지지 않은 운송 취급인이 복합 운송인으로서 여러 가지의 실제 운송인을 하청 운송인으로서 이용하면서, 복합 운송을 행하는 경우도 있다.

2. 국제 복합운송의 운영과 무역 환경 변화

국제적으로 대량생산 방식이 일반화됨과 동시에 생산성 향상에는 다른 요소가 필요하게 되었다. 즉, 생산 공정을 세분화해서 가장 안정적인 가격과 효율적으로 생산할 수 있도록 지역과 소비자를 유기적으로 연결시킴으로써 생산성을 극대화시키는 시대에 돌입했다. 그 결과 현지 생산 방식을 실현하기 위해 해외에서 공장 등을 신규 건설해서 가동시키는 단독 진출이나 현지 기업과의 합작 투자(Joint Venture), 합병(M & A ; Merger & Acquisition) 등으로 활발히 움직이고 있다.(後藤茂之, 1991) 동시에 해외의 생산·판매거점을 효율적, 유기적으로 결합시키는 체제로써의 물류는 정보화 및 개별화와 함께 기업의 해외 전략을 추진하는 기본 요소가 되고 있다.

국제 복합운송은 단순히 기존의 수송 수단을 연결하는 것에 그치지 않고, 전 수송을 일원 관리한다고 하는 새로운 관점에서 물류에 새로운 변화와 영향을 가져 왔다. 즉, 실무면에서는 컨테이너화의 확립과 그것에 따른 수송 수단이나 하역 설비의 정비가 두드러지고, 운영면에서는 운송 법제 및 운송과 관련된 매매, 보험, 금융의 분야에 있어서 국제복합운송에 맞는 제도의 회복이 두드러진다.[3] 또 금융면에서는 1983년의 화환신용장 통일규칙의 대폭적인 개정에서 복합운송증권의 수리 조건[4]이 명확하게 되었다. 이것은 1970년대부터 시작해서 운송업계의 활성화와 복합운송을 위한 행정 관할권의 통일과 정비를 목적으로 하고 있다. 한편 보험면에 있어서는 1982년 1월 1일자로 새로운 해상보험 증권 양식과 새로운 영국협회 화물약관이 제정되었다. 이 협회화물약관중에는 국제복합운송을 전제로 한 컨테이너화물을 위한 컨테이너조항의 새로운 규정이 도입되었다. 또 컨테이너 소유자를 위한 컨테이너 자체의 보험과 컨테이너 운영자를 위한 각종 책임을 담보하는 컨테이너 종합 보험이 1960년대 말부터 발전되고 있다. 그리고 창고간 일관수송의 주요 교통망이 정비됨과 동시에 육상

3) 매매조건면에서는 1980년부터 복합 운송을 위하여 도입된 창고간 일관 수송을 전제로 한 3개의 표준매매조건의 성립을 들 수 있다.

4) 운송인발행선하증권(Carrier B/L).

수송수단으로서 전용 운송 용구에 의한 철도수송방식이 보급되고 있다.

Ⅲ. 운송 규칙의 책임 범위 및 제한

1. 복합운송증권과 CTD 규칙

송화인이 단일운송수단을 이용해서 화물을 운송하는 경우, 당해운송은 당해 운송수단에 적용되는 국제조약 또는 국내법 등에 준거해서 이행된다. 그러나 두 종류 이상 복수의 운송 수단을 이용하는 복합운송의 경우, 적용 가능성에 대한 논의는 국제적으로 공인된 강행법인 국제조약 또는 규칙이 존재하지 않는 상황에서 불분명하다. 더구나 복합운송에 관한 국내법 등은 현행에서는 존재하지 않으므로 복합운송에 관한 모든 해석은 복합운송인이 발행한 복합운송증권 가운데에 규정된 약관에 기초해서 행해져야 한다. 그러나 실무에서 복합운송증권은 개개의 복합운송인이 규정한 약관에 따라서 책임 내용은 다양하게 구성되어 있다. 이 때문에 복합운송을 행할 때에는 복합운송증권에 관련된 이해 관계자는 복합운송증권의 각 약관을 정확히 분석하지 않는다면, 당해운송에서 복합운송인의 책임 범위와 관련하여 손해를 입을 수 있다.

CTD 규칙은 개정국제물품복합운송조약(개정 TCM 조약)이 선진 제국과 개발도상국과의 대립으로 인해서 새로운 복합조약안의 성립을 기대할 수 없다는 판단에 따라 복잡 다양화하는 복합운송거래의 기준을 확립하기 위해서 제정한 규칙이다. 이와 같이 CTD 규칙은 민간 기관에 의해, 무역업계, 해운업계, 금융업계 등의 의견을 수렴하여 제정되었으므로 업계의 요구에 부응한 규칙이다. 또한 본 규칙은 종래의 운송 제 법규와 달리 복합운송인보다 오히려 이용자인 화주측에게 유리하도록 작성되고, 또한 은행과 화환거래의 관계를 고려하고 있다는 것에 그 특징이 있다.

(1) 기초 개별 책임체제의 실무 적용

CTD 규칙에서는 특정운송구간에서 생긴 명확한 화물의 멸실 또는 손상 및 불명확한 멸실 또는 손상(Concealed Damage)의 2가지로 분류하여 규정하고

있다. 전자의 손해발생구간이 명확한 경우, 해당 운송 수단에서 적용되는 기존의 강행법으로서의 성격을 가지는 국제조약 또는 국내법의 원용을 인정하고, 복합운송인이 마치 당해 조약 또는 국내법에서 말하는 실제 운송인이었던 것과 같이 고려된다. 우선 복합운송인은 어떤 운송 구간에서 사고가 발생했다고 하더라도, 손해발생구간이 확정 가능하고 당해구간에 강행법이 존재하는 경우에는 화주에 대해서 강행법에 기초해서 배상 청구를 행하는 것이 된다. 단, 강행법이 존재하지 않는 경우에는 이하의 불명확한 멸실 또는 손상과 동일하게 해석된다. 후자의 불명확한 멸실 또는 손상의 경우, 복합운송인은 기존의 제법규 또는 조약과는 별개의 본 규칙에 기초해서 일정 책임액을 한도로서, 운송책임을 부과한다.

(2) 책임 제한 금액의 문제점

CTD 규칙은 원칙적으로 화물의 멸실 또는 손상이 생긴 운송 구간이 분명한 경우, 당해 구간에서 적용되어야 하는 국제조약 또는 국내법에 따라서 복합운송인의 책임제한액을 확정하도록 하고 있다. 이 경우 책임제한액 이외의 사항에 대해서도 당해 조약 또는 국내법에 준거하는 것으로 된다. 한편, 불명확한 멸실 또는 손상의 경우 및 손해발생구간에 대해서 적용해야 하는 강행법으로서의 국제조약 또는 국내법이 존재하지 않은 책임제한인 경우를 위해서, 별개의 책임제한액[5]을 두고 있다. 이 금액은 헤이그비스비규칙의 중량당 책임제한 기준방식을 원용한 것이고, 그 중량 여하에 따라 포장 또는 단위당의 한도액과 다른 것이 있을 수 있다. 이 때문에 화물의 멸실 또는 손상이 해상운송구간에서 생긴 것인가, 불명확한 멸실 또는 손상에 상당하는 것인가의 선정 여하에 따라서 배상 책임액에 차이가 생긴 것도 일어날 수 있다.(吉田友之, 1988)

2. 복합조약과 책임 원칙의 해석

복합조약은 CTD 규칙이 민간 차원에서 각 업계의 요구를 수렴하고, 기존의

5) 이 책임제한액은 포장 또는 단위당 기준을 채택하지 않고, 중량당 기준만을 사용하고, 원칙적으로 멸실 또는 손상을 입은 화물의 1 kg 당 30 금프랑이라고 규정되어 있다.

선진 제국의 규칙 보다는 개발도상국이 중심으로 UNCTAD에서 작성한 것이지만, 복합운송에 관하여 실무상으로는 상당히 거리가 있고, 반드시 각계의 요구에 합치한 것은 아니다. 그 때문에 조약은 채택되었지만, 이미 선진 주요국을 포함하는 많은 국가가 본 조약을 지지하기 어렵다는 취지를 표명하고 있어, 본 조약이 가까운 장래에 효력을 가질 가능성은 매우 희박하다.

(1) 수정 개별 책임 체제의 활용

복합조약에서는 복합운송인의 책임은 단일운송수단을 이용하는 경우와 비슷하지만 각 운송계약에서 적용되는 기존의 규칙과 조약을 원칙적으로 일체 무시한 전혀 새로운 규정이 작성되었다. CTD 규칙에서는 손해발생구간이 판명되는지 아닌지를 확인하고, 각각에 대하여 별개의 배상 책임이 부과되었던 반면, 본 조약에서는 원칙적으로 화물의 멸실 또는 손상이 복합운송과정에서 생긴 경우에는 손해발생구간이 판명되는지 아닌지를 불문하고, 복합운송인은 손해를 입은 화물의 포장 또는 단위당 920 SDR, 혹은 포장 포함중량 1 kg 당 2.75 SDR을 한도액으로하여 높은 금액을 배상하도록 되어 있다. 단, 복합운송중에는 당해 해상 또는 내륙 수로 운송구간을 포함하지 않는 경우도 있을 수 있지만, 이 경우 본 조약에서는 복합운송인의 배상책임액은 화물의 포장 포함중량 1 kg 당 8.33 SDR로 제한되어 있다. 이와 같이 본 조약은 기본적으로 기존의 규정과 다른 책임 규정을 행하고 있지만, 완전히 기존의 제규정과의 관계를 단절하고 있지는 않다. 따라서 기존의 제규정을 완전히 초월한 책임 원칙을 채용하는 책임 형태를 순수 전구간 책임체제(Pure Uniform System)이라 부르기 때문에, 본 조약은 그 형태를 일부 수정했다고 하는 점에서 수정된 전구간 책임 체제(Revised Uniform system)형태이다.

(2) 복합운송인의 입증 책임의 한계

본 조약에서는 복합운송인은 대리인 등의 관계 당사자가 화물의 멸실 또는 손상을 회피하기 위한 합리적 조치, 즉 무과실을 입증한 경우 복합운송인은 배상 책임으로부터 면제될 수 있다. 결국 본 조약에서는 거증책임을 화주로부터 복합운송인에게 전가한 과실추정책임이 적용되고, 다른 일체의 복합운송인의 면책 규정이 행하여지지 않고 있다. 그 때문에 본 조약 복합운송인의 책임은

다른 기존 조약이나 규칙의 운송인의 책임과 비교해서 엄격한 책임 내용이라고 할 수 있다. 이 때문에 본 조약과 해상운송 구간에서 적용되는 국제 조약간의 책임 원칙의 차이가 심하고, 복합운송인의 화주에 대한 배상 책임과 하청 운송인의 복합운송인에 대해서도 차이가 있기 때문에 복합운송인은 운송상의 위험을 부담해야 하는 경우도 발생하고 있다. 한편 본 조약에서 채용된 책임제한액, 복합운송인에게 전가된 과실추정책임 내용 등의 엄격함은 화주측에 유리하게 보이지만, 실무상 반드시 그렇다고 단정할 수 없는 경우도 있다.

3. 국제복합운송의 책임 범위와 제한

(1) 복합운송인의 책임 범위 및 한도

국제 복합운송의 경우 복합운송 계약인이 직접 운송을 하지 않고, 제 3의 운송인을 이용해서 계약을 이행하는 것이 많다. 이 경우 다른 운송인은 하청 운송인이 되고, 화주와 간접 관계가 됨에 따라서 화물에 따른 책임 범위와 그 체계는 복잡하다. 먼저 국제복합운송의 책임 범위는 적용되는 사안을 기준으로 한 사항적 범위, 시간을 기준으로 한 시간적 범위, 사람을 기준으로 한 인적 범위, 그리고 복합운송과정을 기준으로 한 개별 책임 범위와 전구간 책임 범위로 나눌 수 있다.

첫째, 사항적 범위를 UN 조약 제 16 조 1 항은 복합운송인은 운송물의 손실, 훼손 및 지연으로 인하여 생긴 손해에 대하여 책임진다라고 규정하고 있다. 이 규정은 함부르크(Hamburg)규칙 제 5 조 1 항과 동일한 형태를 취하고 있는데 이는 TCM 조약 안이나 기타 다른 모든 구간운송법 및 조약이 운송인은 운송물의 멸실, 훼손 등에 대하여 책임진다 라고 하는 규정과 대조적인 것으로 운송물 자체에 생긴 멸실, 훼손 및 손해뿐만 아니라 그로 인한 영업적 손해까지도 복합운송인에게 책임이 있음을 의미하는 것이다. 이러한 손해의 예로는 운송물의 멸실로 인하여 전매할 기회의 상실이라든가 지연으로 인하여 운송물을 적기에 공급하지 못한데 따른 매매 계약에서의 손해를 생각할 수 있다. 따라서 UN 조약은 TCM 조약 안이나 기타 다른 구간운송조약에서와 같이 운송인의 책임을 운송물의 교환가치나 시장가치, 또는 교환가치와의 차액에서 제한하려는 규정은 없다. 그러므로 운송물의 멸실로 인하여 초래된 손해가 운송물의 교

환가치를 초과할 경우에도 그 액수가 UN조약 제18조에 규정된 책임한도액 이내면 복합운송인은 그 전액을 다 배상해야 한다. 따라서 운송인의 사항적 책임의 범위가 더욱 확대 강화되고 있다. 이러한 문제는 다음에 논의할 보험 문제와 관련해서 분석되어야 할 것이다.[6]

둘째, 운송인 책임의 시간적 범위는 운송인의 책임 기간을 의미한다. UN조약 제14조 1항은 본 조약에 의한 화물에 대한 복합운송인의 책임은 화물을 그의 관리하에 인수한 때로부터 화물을 인도할 때까지의 기간에 미친다. 라고 규정하고 있다. 즉 화물이 복합운송인의 관리하에 있는 기간의 시기는 복합운송인이 화물을, 송하인 또는 송하인에 갈음하여 행위를 하는 사람으로부터 인수한 때, 또는 인수지에서 적용되는 법령에 따라서 운송을 위하여 화물을 인계받아야 할 기관 기타의 제3자로부터 인수한 때이다. 그리고 그 기간의 종기는 복합운송인이 물건을 인도한 때이며 그 인도는 복합운송인이 수하인에게 직접 물건을 넘겨줌으로써 , 또는 수하인의 처분에 맡기거나, 인도지에서 적용되는 법령에 따라서 화물을 인계 받아야 할 기관 기타의 제3자에게 화물을 넘겨주는 방법으로써 가능하도록 규정하고 있다. 즉 수령은 두 가지, 인도는 세 가지로 규정하고 있다. 또 UN조약 제14조 3항에서는 "복합운송인에는 그의 사용인과 대리인 및 복합운송인이 복합운송계약의 이행을 위하여 그의 서비스를 이용하는 그 밖의 사람이 포함된다."라고 규정하고 있다. 즉 복합운송인은 물건이 그의 사용인이나 대리인 또는 그 밖의 하청 계약자에게 교부된 경우에도 그 화물의 멸실 또는 훼손으로 인한 손해에 대하여 책임을 진다.

셋째, 인적 범위인데, 복합운송인의 책임 주체로서 "복합운송인이란 자신의 이름으로 복합운송계약을 체결하고 송하인이나 복합운송활동에 참여하는 운송인의 대리인으로서 또는 본인으로서 행위하고 또한 계약의 이행을 위한 채무를 부담하는 사람을 말한다."라고 규정하고 있다. 실무에서는 복합운송인은 복합운송계약 이행을 위하여 많은 보조자들을 이용한다. 따라서 인적 범위는 운송 주체로서의 자기 자신은 물론 이행 보조자의 범위까지도 포함한다. UN조약 제15조는 "복합운송인은 그의 사용인과 대리인의 행위에 대하여 그 사용인과 대리인의 행위에 대하여 책임을 지며 또한 복합운송계약의 이행을 위하여 타인을 이용할 경우에는 그 타인의 계약 이행과 관련한 행위에 대하여도

6) 복합운송인의 인도지연 책임에 관하여는 운송 기간의 경과후 운송물의 멸실로 간주할 수 있는 기간을 90일로 연장하여 책정하고 있다.

책임을 진다."라고 규정하고 있다. 즉 UN 조약에서는 이행 보조자의 범위를 그의 사용인과 대리인은 물론 타인 즉, 구간 운송인, 환적인, 터미널 운영자, 창고업자, 하역 업자 등의 포괄적인 독립 계약자까지 포함한다. 따라서 복합운송인이 면책되기 위해서는 복합운송인은 자신과 그의 사용인 및 대리인과 그 타인이 손해의 발생과 그 결과를 회피하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취하였다는 것을 입증하여야 한다.

책임 한도는 개별 책임체제(Network System)와 전구간 책임체계(Uniform System of Liability)로 대별하여 볼 수 있다. 첫째, 개별 책임체제는 복합운송인의 책임 내용을 화주가 각 운송 구간의 운송인과 개별로 운송 계약을 체결한 경우에 각 운송인이 부담할 책임과 동일한 것으로 취급하는 것이다. 예를 들어 해상운송 중에 사고가 발생하였을 때, 해상운송에서 헤이그 규칙(Hague rule)이 적용되는 경우에는 헤이그 규칙에서 정해진 책임을 지고, 항공 운송에서 바르샤바 조약(Warsaw Convention)이 적용되는 경우에는 그 조약에 의한 책임을 지는 것으로 하는 것이다. 또한 이와 같은 강행 법규가 존재하지 않는 경우에는 그 구간의 운송인이 통상 사용하고 있는 계약 약관에 의해 책임을 지는 것으로 하는 것이다. 즉, 강행 법규인 조약 또는 국내법이 적용되는 경우에는 그들에 의한 책임을 부담하고, 강행 법규가 존재하지 않는 경우에는 그 구간의 하청 운송인과의 계약 약관에 의해 책임을 진다.

실무에서 책임 체계의 문제는 소위 불명확한 멸실 또는 손상에 대해 어떻게 해서 책임을 결정하는 것인가 하는 것이다. 해상운송인 소위 선박 회사에 의한 해상운송을 주체로 한 복합 운송에서는 불명확한 멸실 또는 손상에는 함부르크 규칙을 적용한다. 하청 운송인과의 계약 약관의 원용을 인정하지 않고, 별도의 책임 원칙을 정하는 효과는 하청 운송인과의 계약 약관에서는 극히 낮은 수준의 책임을 부담하는 약관을 삽입하는 것도 가능하고, 또 실질적으로 책임을 부담하지 않는 것과 다름없는 약관에 따르도록 하고, 화주의 이익을 해치는 것도 가능하다는 것이다. 또한 화주의 입장으로서는 당초보다 그 구간 운송인의 책임 내용을 파악하는 것이 곤란하므로, 명확히 복합운송인이 부담해야 한다는 책임을 규정할 때도 있다.

둘째, 전구간 책임 체제는 손해발생구간 여하를 불문하고, 또 불명확한 멸실 또는 손상인지 아닌지를 불문하고, 전구간을 통해서 동일한 책임 원칙에 의해 복합운송인에게 책임을 부담시키는 체계이다. 개별 책임 체제는 해상운송 구간

에 헤이그 규칙, 항공운송구간에 바르샤바 조약이 적용되는 경우에는 각각 그들의 국제 조약을 적용해야 하지만, 전구간 책임 체제는 이들 국제 조약 등을 일체 무시한 단일책임원칙을 규정하는 것이고, 이론적으로 가장 간단한 책임 체계라고 할 수 있다. 그러나 책임 내용을 어떻게 규정하는가가 문제이다. 예를 들면, 해상 구간을 운송한 하청해상운송인에게 적용되는 헤이그 규칙의 책임 내용보다 이 체제에 의한 복합운송인의 책임이 무거운 경우에는 그 차이가 복합운송인의 부담으로 되고, 결과적으로 운임 등의 비용 상승의 요인이 된다.

(2) 복합 운송에 대한 책임 제한

현재 국내적으로도 국제적으로도 복합운송에 대해서의 법적 규제는 존재하지 않는다. 그렇다고 해서 방치되고 있는 것은 아니라, 국제상업회의소는 제2차대전 후 가장 복잡한 형태인 해·육·공의 일관운송에 관한 국제통일조약작성에 대해 적극적인 행동을 취하고, 그 위촉을 받은 국제법협회의 국제위원회는 1949년에 복합물품운송에 관한 국제 조약 예비 초안을 작성하였다.(和島雄三, 1988) 그후 컨테이너의 출현과 함께 국제 조약의 작성에 대한 노력은 계속되어, 소위 TCM조약안 등의 변천을 거쳐 국제 조약이 성립했지만, 복합운송인의 책임이 과중한 것으로 인식되어 발효의 가능성은 희박하다. 그러나 현실에는 복합운송의 발전과 함께 다양한 복합운송증권이 발행되고, 계약자유의 원칙을 배경으로 증권 발행자인 운송인 책임의 내용, 범위 등은 완전히 증권 작성자의 자유에 맡겨져 있기 때문에, 실무에서는 거래의 관계 당사자인 수출입업자, 손해 보험업자, 은행 등은 개별 증권의 내용을 정확히 조사하지 않는다면 운송인이 어떤 책임을 부담할 것인가 파악될 수 없다. 또 은행으로서도 신용장거래와 신용장없는 거래를 불문하고, 매입에 있어서는 당해 증권이 담보로서 적격한지 아닌지를 판단하는 것이 문제이다. 운송인이 어떤 책임을 부담하는 것인가 또는 유가증권성을 가지는 증권인가라고 하는 것이다. 다시 말해서 유통성을 가지는 것인가, 수취 증권인 것인가, 문언 증권인 것인 가라고 하는 것이다. 은행은 경우에 따라서는 당해 증권에 의해 스스로 화물을 수령하고, 처분환금으로서 채권의 확보를 요구하는 것도 있고, 운송인에게 손해 배상을 청구할 수도 있다.

국제상업회의소는 이러한 현상에 비추어 국제 조약에 의한 규제와는 달리

신용장통일규칙과 동일한 성격을 가지고 복합운송증권에 관한 통일규칙을 작성하고, 널리 복합운송인에게 책임을 지움으로써, 복합 운송에 관련된 문제점을 사적으로 해결하고 있다. 그 결과로서 작성된 것이 복합운송증권에 관한 통일규칙[7]이다. 국제상업회의소는 복합운송인에 대해 널리 그 채택을 유도하여, 국제운송주선인협회(FIATA)는 국제항공운송협회(IATA)[8]와 동일시되는 민간단체로서 독자적인 복합운송증권을 작성해서 사용하고 있다.(朴相甲, 1995)

UN 조약은 원칙적으로 발생된 구간이 확인된 손해와 발생 구간이 확인되지 않은 손해에 동일한 책임 제한의 규정을 적용하고 있다. 구체적으로 보면 첫째, 멸실 및 훼손에 대한 경우, 둘째, 지연에 대한 책임 제한의 경우, 셋째, 책임 제한이 허용되지 않는 경우로 대별할 수 있다.

첫째, 운송물의 멸실 및 훼손에 대한 책임의 경우는 운송물의 멸실 및 훼손에 대한 복합운송인의 책임 제한으로 손해발생구간이 확인되지 않고 복합운송이 해상 및 내륙운송구간을 포함하는 경우의 책임한도액은 매 포장물 또는 다른 선적 단위당 920 SDR(Special Drawing Rights),로 하고 총중량 매 1 Kg 당 2.75 SDR로하고(UN 조약 제 18 조 1 항), 그 이외의 구간으로 이루어진 경우는 총중량 매 1Kg마다 8.33SDR을 한도액으로 정하고 있다. 한편 손해발생구간이 확인된 경우의 책임 한도로서는 원칙적으로 발생 구간이 확인되지 않은 손해의 경우와 동일하지만 손해가 발생한 구간에 적용될 법에 정해진 한도액이 UN 조약보다 높을 경우에는 UN 조약이 적용되지 않고 그 구간의 법에 따라 결정된다.(UN 조약 제 19 조) 복합운송구간별 운송인의 책임한도액은 다음과 같다.

각 운송인의 책임 한도 비교 (단위: SDR)

구 분	K/G당	포장 또는 적재 단위당
항공(Warsaw조약)	17	
철도 (CIM)	16 2/3	
도로 (CMR)	8 1/3	
1980년 국제복합운송조약	2.75	920
1978년 Hamburg 규칙	2.50	
1968년 Hague-Visby규칙	2.00	666.67
1975년 ICC 규칙	2.00	

7) 복합운송증권에 관한 통일규칙(Uniform Rules for a Combined Transport Document).

8) 국제운송주선인협회(FIATA : Federation Internationale des Associations et Assimiles - International Federation of Freight Forwarders Association), 국제항공운송협회(IATA : International Air Transport Association).

둘째, 지연 손해에 대한 복합운송인의 책임 제한에 대해서 UN조약은 멸실, 훼손의 경우와는 달리 복합운송구간 중에 해상운송구간이 포함되건 안되건 제18조 4항의 규정을 적용한다. 이 조항에 의하면 복합운송인의 책임은 지연 인도된 운송물의 운임의 2.5배로서 제한되며, 복합운송계약에 의해 지급되는 운임 총액을 초과할 수 없다.

셋째, 책임 제한이 허용되지 않는 경우는 복합운송인의 책임 범위 안에 속한 손해이면서도 책임 제한의 예외는 다음의 경우를 규정하고 있다. 즉, 복합운송인은 물건의 멸실, 훼손 또는 인도 지연을 복합운송인이 이를 발생시키기 위한 의도로써 작위 또는 부작위로 인하여 생기게 한 것이 증명된 때에는 책임제한에 대한 이익을 주장할 수 없다. 혹은 복합운송인의 사용인이나 대리인 또는 복합운송계약의 이행을 위하여 그의 서비스를 이용하는 기타의 사람이 앞의 사항과 같은 작위 또는 부작위로 인한 멸실, 훼손 또는 인도 지연 등이 생긴 경우에도 책임 제한 권리를 가지지 못한다(UN조약 제21조 1, 2항).

Ⅳ. 복합운송증권의 책임의 형태에 따른 실무상 문제점

복합운송인이 화주에 대해서 배상 책임을 완수한 때에 적용되는 책임 원칙의 여하에 따라 단위 구간 책임 체제와 전구간 책임 체제의 두 가지 방식으로 분류될 수 있다. 두 가지 체제가 실무상에서 발생할 수 있는 문제점을 살펴본다.

1. 단위 구간 책임 체제의 특징과 한계

구간 책임 원칙에서는 전운송구간의 책임은 복합운송인이 일괄해서 부담하지만, 실제로는 단일운송수단에 적용되고 있는 기존의 국제 조약이나 국내법의 취지를 최대한으로 살릴 수 있도록 하고 있다. 즉, 본 원칙은 복합운송인이 화주에 대해서 배상 책임을 지는 일괄 창구로서, 손해가 발생한 각 운송구간에 적용하는 국제 조약 또는 국내법에서 정해진 책임 원칙에 벗어나서 화주에게 배상 책임을 부과한 후, 복합운송인은 손해가 발생한 운송 구간 담당의 하청 운송인에 대해서 당해구간에 적용되는 국제 조약 또는 국내법에 따라서 배상

의무를 이행시키게 하는 방식이다. 그러므로 복합운송인이 화주에게 부담한 배상 책임과 하청 운송인이 복합운송인에게 부담하는 것은 동일한 책임 원칙에 기초한 것으로 되기 때문에 복합운송인에게는 어떠한 운송 위험도 생기지 않는다.

화물의 멸실 또는 손상이 발생한 구간이 판명되지 않은 불명확한 경우, 손해발생구간이 특정 가능하더라도 당해구간에 적용해야 하는 국제 조약 또는 국내법이 존재하지 않는 경우, 복합운송인은 개개의 복합운송증권에서 약속된 배상 책임에 관한 약관에 기초해서 화주에 대해서 책임을 지게 된다. 이것을 화주측에서 본다면, 손해 내용이 동일하더라도 손해발생구간에 따라 혹은 불명확한 멸실 또는 손상인가 또는 손해발생구간에 적용해야 하는 규칙에 따라 적용되는 책임 원칙이 다르기 때문에, 운송인의 면책 조건 및 배상액도 다를 수 있다고 하는 불합리한 결과를 초래하게 된다.

개별 책임 체제를 채용하는 복합운송증권이라 하더라도, 여러 가지 책임 내용을 채용하고 있는 것에 유의해야 한다. 현재 사용되는 복합운송증권의 책임 내용을 중심으로 분류하면, 다음의 3가지 책임 원칙으로 구분할 수 있다. 첫째, 기초 개별 책임 체제(Basic Network System)이다. 이러한 종류의 책임 원칙에서는 손해발생구간이 특정 구간에서 발생할 경우, 원칙적으로 복합운송인은 당해구간에서 적용되는 국제 조약 또는 강행적 국내법을 원용하고, 그것에 기초해서 화주에게 배상 책임을 부담시키는 것으로 된다. 손해발생구간이 확인 불능의 경우, 혹은 그것이 확정 가능하더라도 당해구간에서 적용되는 강행법인 국제 조약 또는 국내법이 존재하지 않는 경우, 불명확한 멸실 또는 손상과 동일하게 해석하며, 복합운송인은 복합운송증권상에서 불명확한 멸실 또는 손상에 대한 배상책임약관을 규정하고, 그것에 기초해서 불명확한 멸실 또는 손상의 배상 책임을 부담하는 것이 된다. 이와 같이 손해발생구간이 판명된 경우에서조차 복합운송인은 불명확한 멸실 또는 손상에 대한 처리가 가능하기 때문에 이러한 종류의 책임 원칙에서는 불명확한 멸실 또는 손상에 대한 배상책임 약관이 복합운송의 관계 당사자의 입장으로서 중요한 의미를 가지게 될 것이다.[9]

둘째, 부가적 개별 책임체제의 책임 원칙에서는 손해발생구간이 특정 가능한 경우, 원칙적으로 복합운송인은 당해구간에서 적용되는 강행법인 국제 조약

9) 이러한 종류의 원칙은 ICC에 의해 작성된 CTD 규칙에서 포함되어 있다. 또한 이 규칙은 FIATA Combined Transport bill of Lading에도 포함되어 있고 BIMCO Combined Transport Bill of Lading에도 이러한 종류의 책임 원칙이 채용되어 있다.

또는 국내법 및 복합운송증권에서 규정된 그들에 준거하는 규칙에 기초해서 화주에게 배상 책임을 부담하는 것이다. 손해발생구간이 특정 불능의 경우, 손해발생구간이 특정 가능하더라도 당해구간에서 적용되는 강행법인 국제 조약 또는 국내법이 존재하지 않는 경우, 혹은 당해구간에서 적용되는 강행법으로 준거하는 규칙의 규정이 복합운송증권중에서 표제 되어 있지 않는 경우 불명확한 멸실 또는 손상과 동일하게 해석한다. 이 때문에 복합운송인은 복합운송증권중에 불명확한 멸실 또는 손상에 대한 배상책임약관을 규정하고, 그것에 기초해서 불명확한 멸실 또는 손상의 배상 책임을 부담하는 것으로 된다. 즉, 본 규칙에서는 개별 책임체제와 비교해서 불명확한 멸실 또는 손상에 해당하는 범위는 비교적 좁은 대신에 현존의 준강제법이라고 해야 하는 규칙을 복합운송인의 화주에 대한 배상책임원칙을 최대한 강조한 것이다. 하지만 준강제법적 규칙이 복합운송증권에 차례로 기록되는 경우는 별도로 규칙이 적용된다는 취지만으로 화주는 그 모든 규칙의 책임 내용을 판명하기 어렵다. 그러므로 본 원칙은 화주측에게는 다소 부담이 무거운 책임 원칙이라 할 수 있다.

셋째, 순수 개별 책임체제에서는 복합운송인이 화주에게 배상 책임을 부과할 때에 원용하는 규칙을 기존의 국제 조약 또는 국내법 혹은 그들에 준거하는 규칙에 한정하지 않고, 개개의 운송 구간에서 복합운송인이 하청 운송인과 체결한 계약 약관도 원용할 수 있다. 따라서 손해발생구간이 특정 가능한 경우, 원칙적으로 불명확한 멸실 또는 손상으로서 취급되는 것은 아니다. 그러나 이러한 책임 원칙에서는 준강제법적 성격을 가지는 규정에 대한 화주의 정확한 이해가 중요하다. 또한 화주는 통상 복합운송인과 하청 운송인간에서 체결되는 운송 계약에 직접 관여하지 않는다. 그러므로 복합운송인이 화주에 대해서 그 계약에 기초해서 배상 책임을 지지만, 화주는 어떠한 배상책임내용이 부과되는 것인가 전혀 알 수 없게 된다. 즉, 본 책임 원칙은 전운송구간에 있어서 화주단일책임형의 개별 책임 체제 중에도 가장 실무에 가까운 책임 원칙으로 인식되기는 하지만, 실무상 화주는 배상책임원칙에 대해서 전혀 관여할 수 없는 것이 문제점이다.[10]

---

10) 이러한 원칙은 현재 MLB(Mini Land Bridge),[1] IPI(Interior Point Intermodal),[2] RIPI(Reversed Interior Point Intermodal)[3]의 각 운송 서비스에 대해서 선박 회사가 발행하는 Bill of Lading 및 SLB(Siberian Land Bridge)[4] 서비스 등에 대해서 NVOCC(Non-vessel Operating Common Carrier)[5]가 발행하는 Bill of Lading에 원용 될 수 있을 것이다.

2. 전구간 책임체제의 특징과 한계

전구간 책임 원칙에서는 복합운송과정중 어느 구간에서 어떠한 멸실 또는 손상이 생긴다 하더라도, 복합운송인은 화주에 대해서 동일한 책임원칙에 의해 화물의 손해에 대해서 배상을 한다고 규정하고 있다. 즉, 손해발생구간이 특정 가능한 경우라도 적용되는 강행법이 존재하지 않는 경우와 손해발생구간이 불명확한 멸실 또는 손상의 경우, 복합운송인은 원칙적으로 기존의 강행법인 국제조약 및 국내법과는 별개의 책임 규정에 따라 화주에게 배상 책임을 부과한다. 또한 그 책임 내용도 통상 거증책임을 전가한 과실추정책임 등을 채용하고 있기 때문에 화주나 은행 등 복합운송증권 소지인에게 신뢰성이 높은 책임 원칙이다. 그러나 본 원칙에서는 손해발생구간이 특정 가능한 경우, 복합 운송인의 화주에 대한 배상 책임과 하청 운송인의 복합운송인에 대한 배상 책임이 엄격하게 되어 있다. 따라서 복합운송인은 이 점에서 앞에서 설명한 개별 책임체제에 비해서 많은 운송 위험을 부담할 가능성이 발생한다. 예를 들면 SLB 혹은 ALB[11] 등에서 NVOCC가 복합운송인으로서 복합일관운송을 인수하고, 복합운송증권을 발행한다. 해상운송중에 선박끼리 충돌하여 화물이 멸실 했다면, 복합운송인의 하청 운송인은 자기와 복합운송인간의 해상운송계약은 헤이그 규칙에 기초하여 항해 과실을 이유로 이러한 손해에 대한 면책을 주장할 것이다. 한편, 전구간 책임 체제를 채용하는 복합조약에서 복합운송인은 그 충돌이 하청 운송인의 사용인인 선장 등의 무과실에도 불구하고 발생한 것을 화주에게 입증해야 한다.

실무상, 이러한 운송 위험을 회피하기 위하여 복합운송인은 통상 대화주화물손해배상책임보험을 부보한다. 하지만 복합운송인은 보험부보 비용 증가 분을 일관운임중에 개별 책임 체제를 포함할 경우에는 통상 보험 부보비용을 일관 운임에 전가시키는 것으로 화주에게 보험 부보 비용을 전가시킬 것이다. 그 결과 전구간 책임체제는 개별 책임체제에 비해서 간결한 책임 원칙을 채용하고 있는 점과 각 운송 구간에서 동일한 배상액이라는 점, 그리고, 책임 내용도

11) 북미서안제항 및 북미동안제항경유, 구주각지를 향한 해·육(철도)·해의 운송 수단을 조합시킨 일관운송.

엄격한 책임 등을 채용하고 있는 점 등에서 화주에게 유리하다고 생각되는 반면, 이러한 운송 위험의 회피를 위하여 요구하는 비용의 처리에 관련된 문제가 남아 있다. 따라서, 전구간 책임체제[12]는 이론상 복합운송책임의 궁극적인 형태라고 할 수 있으나 아직은 이러한 책임 원칙을 포함하고 있는 복합운송증권은 복합운송의 실무에서 일반화되어 있지 않다. 또한 전구간 책임 체제에는 기존의 국제 조약 및 국내법을 전혀 무시하고 새로운 배상책임원칙을 규정한 순수 전구간 책임 체제 외에 수정 전구간 책임체제을 배상책임원칙으로서 채용하는 경우가 있다.

3. 복합운송책임의 문제점과 실무상의 적용

복합운송책임의 문제점은 복합운송의 고유의 책임과 강행법규 간의 차이에서 생기는 문제로 대별하여 분석할 수 있다. 첫째, 복합운송의 책임은 일반적으로 Through B/L에 삽입되는 조항 중에 불명확한 멸실 또는 손상에 관한 규정의 해석에서 나타날 수 있다. 각 운송인 사이의 운송 시점에서 내용 화물의 상태를 검사할 수 없는 컨테이너 수송에서 컨테이너의 최종인도시점에서 손해를 발견하는 경우가 있다. 이와 같은 손해를 불명확한 멸실 또는 손상이라 규정한다. 이러한 손해에 대해서 수송에 관여한 운송인의 책임을 어떻게 결정하고, 화주에 대해서 어떤 형태로 손해배상을 하는가 하는 문제가 발생한다. 주로 육상 운송에 있어서는 B/L의 소지인은 수송에 관여한 최초의 운송인이 최후의 운송인에 대해서 전액 청구하려고 한다는 연대 책임의 원칙을 확립하고 있다. 따라서 육상 운송에 있어서 불명확한 멸실 또는 손상에 대한 B/L의 소지인의 권리는 보호되고 있다. 복합 운송에 있어서는 이러한 강행법은 없기 때문에 당사자간의 계약에 기초해서 그 책임 원칙을 결정하게 된다. 실무에서는 Through B/L에 일정한 책임제한액을 독자적으로 규정하는 조항이나 손해가 해상운송 구간에서 발생한 것으로 추정하는 조항을 삽입하는 경우가 많다.[13]

---

12) 전구간 책임 체제를 포함하는 선화증권은 미국 제일의 Domestic Freight Forwarder인 UC & D(Universal Carloading & Distribution Inc.) 및 운송 회사인 REA(Railway Express Agency, Inc.)에 의해 발행되고 있다. 또한 전구간 책임체제에 속하는 증권으로서, 倭國國際貨物運送業者協會(Japan International Freight Forwarders Association; JIFFA)에 의해 1986년에 제정된 JIFFA Multimodal Transport Bill of lading이 있다. 이 협회는 협회가입자의 이익을 위해서 행동 기준의 통일화가 필요하다는 뜻에서 작성된 것이다.

둘째, 강행법 규정간의 차이에서 생기는 문제가 빈번히 나타나고 있는데, 구간 책임 체제를 채용한 복합운송에 관해서 회피해서 통하지 않는 문제로서 각 수송수단별로 강행법 규정간의 상충되는 부분이 있다. 손해통지기한과 유효기한과 책임제한액, 그리고 운송인의 책임사유의 차이의 측면에서 규명하여야 한다. 손해통지기한과 유효기한과 책임제한액의 측면에서 수화인은 운송인으로부터 인도를 받을 때 화물을 검사하고, 그 화물에 손해가 있는 때는 취지를 통지할 의무가 있다. 이 손해 통지에 기한이 규정되어 있는 것은 운송인에게 운송 종료 후 합리적인 기간 내에 화물의 멸실 손상의 조사를 행할 기회를 부여하기 때문이다. 한편, 손해배상청구의 해결을 서두르고, 불합리한 정도로 운송인을 장기간 손해배상책임하에 존재하게 하여 불안정한 상태에 둘 수 없도록, 법은 화물의 손해배상청구자의 소제가 유효기간을 정하고 있다. 그러나 상기 손해통지의무를 태만히 했더라도 손해배상청구권 자체가 소멸하는 것은 아니다. 손해통지의 기한 위반에 대한 효과에 있어서 US COGSA와 IC Act[14]는 대조적이다. 즉, US COGSA에 있어서 그 손해가 인도시 외부로부터 인정되는 손해인가 아닌가에 의해서 구별하고 있다. 외부로부터 인정되는 경우에는 화물의 인도전 또는 인도시에, 그리고 외부로부터 인정되지 않는 손해의 경우에는 인도후 3일 이내에 운송인 또는 대리인에 대해서 서면으로 통지할 의무를 화주에게 부과하고 있다. 그리고 그것을 태만히 하였다는 반증이 없는 한 운송인이 화물을 B/L에 기재된 것처럼 인도한 것을 추정 증거로 간주한다고 규정하고 있다. (USC §1303(6)) 화주가 운송인에 대해서 손해배상청구할 때, 손해가 운송인의 관리하에서 발생한 것을 입증할 필요가 있지만, 손해통지기한은 입증책임과 관계가 깊다. 결국 통상적으로 입증은 운송인이 수취한 때, 화물은 정상이었던 것[15]과 양하시 화물은 손해를 입고 있었다고 하는 화주로부터 운송인에게로의 통지를 가지고 증명된다. 단, 만일 상기통지의 기한을 태만히 한 경우는 단순한 화주의 사고 통지에서는 인도시의 화물의 손해가 입증할 수 없게 된다. 그래서 양하시의 조사 보고서에 의해 대체의 객관적 입증을 가지고 화물이 수송 중에 손해를 입은 것을 입증해야 한다. 한편, IC Act에서는 화물

---

13) William Tetley는 Marine Cargo Claims중에서 "그와 같은 조항이 어디까지 유효한가에 대해서는 검토가 충분히 이루어지지 않았다."

14) IC Act(Interstate Commerce Act) : 주간 통상법으로 1978 년에 운송 책임에 대한 규정(49 US Codes, 10730, § 11707)은 (Carmack Amendment)로 약칭되고 있음.

15) 증거로서는 clean B/L을 제시한다.

의 인도후 9개월 이내에 서면으로 클레임을 제기하지 않는 한, 운송인의 책임은 소멸한다고 규정하고 있다.(USC §11707(e)) 결국 기한 내의 클레임 서류를 손해배상청구권 존속의 절대 조건인 점이 US COGSA와는 기본적으로 규정이 다르다.[16]

따라서 만일 화주가 인도후 10개월후에 Through B/L발행자인 복합운송인에 대해서 처음으로 손해 통지를 행한 경우, 그 사고가 해상수송중에 발생한 것이라면 복합운송인의 실제 운송인으로의 구상권은 보전되지만, 육상수송중의 사고라면 보전되지 않게 된다. 복합운송의 경우 전수송구간중 적어도 일부의 구간은 하청 운송인을 통해서 수송을 이행하는 것이 일반적이다. 그리고 하나의 수송 수단에 의한 단순한 운송이 아니고, 화주와 복합운송인과 하청 운송인이라는 관계가 존재한다. 당연히 복합운송인의 화주에게 손해 배상과 병행해서 복합운송인, 실제운송인간의 내부 구상이 추진되는 것으로 본다. 그래서 실제는 복합운송인과 실제 운송인간의 내부구상권의 보전이 가능하도록 화주로부터 복합운송인에게 사고 통지, 소송 제기가 행해졌던가가 쟁점으로 되는 경우도 많다.

이상에서 살펴 본 바와 같이, 본 문제점에 관해서 반드시 일관된 법해석은 없다. 그러므로 실무에서는 유리한 입장이라면, 복합운송에 있어서 육상 구간에 IC Act가 적용되는 것으로 되어 있는 경우, 육상 구간에 발생한 손해에 대해서 IC Act에서 규정된 클레임 기한 및 출소 기한은 유효하다고 인정하는 것이 바람직하다. 이와 같은 내용구상권 유보에 관한 장래의 분쟁을 미연에 방지하기 위해서는 복합운송인이 화주의 복합운송계약체결에 있어서 IC Act의 9개월의 손해통지기한을 명확하게 하기 위해서, 육상운송구간에서 발생한 사고에 관한 통지 기한을 화주에 대해서 명확히 하고, 실제 운송인과의 하청운송계약체결시 이러한 통지 기한에 관한 사고를 구제하는 조항을 삽입하는 등, 사전에 적절한 조정이 필요하다.

---

16) US COGSA ; 화물의 인도 또는 인도되어야 했던 날로부터, 1년 이내에 소송을 개시해야 한다(USC § 1303(6)).
IC Act ; 화주로부터의 서면에서의 손해배상청구(화물의 인도로부터 9개월 이내)에 대해서 운송인이 전면 또는 부분적으로 거부한 시점에서 2년 이내에 소송을 개시해야 한다(USC §11707(e)).

4. 책임 제한 금액 기준과 적용의 현실성

책임제한액의 기준은 다음과 같다. US COGSA에서는 선적 전에 화물의 내용과 가격이 신고되고, B/L에 표시되지 않는 한, 1 포장당 또는 포장되지 않고 선적되는 화물에 대해서는 관습적인 운송임 단위당 USD 500에 제한된다고 규정하고 있다(46 USC § 1304(5)).[17] *M/V ACADIA FOREST*(1986)사건의 경우, B/L에는 $500의 단위당 제한이 규정되어 있지만, US COGSA에 준거하지 않았다. 결국 동 B/L은 US COGSA 또는 B/L이 미국 이외에서 발행된 경우에는 헤이그 규칙의 국내법이 동종의 법규 하에서 효과를 가진다는 취지의 지상약관을 삽입하고 있다. 동 B/L은 벨기에에서 발행되고, 가입한 나라는 헤이그비스비 규칙을 국내법과 동일하게 취급하고 있다. 뉴욕 지방 재판소는 지상 약관 중의 헤이그 규칙과 동종의 법규 중에 헤이그비스비 규칙 및 US COGSA는 $500 이상의 포장 당 제한을 규정하는 것을 금지하고 있지 않는 것으로 판단하고, 본선에 있어서 해상운송인의 포장당 $500의 주장을 기각했다. 그래서 해상운송인은 책임 제한이라는 의미에서는 COGSA이외에 선주책임제한법의 규정도 이용할 수 있다. 예를 들면 해상수송중에 거액의 손해가 발생하고 선주가 선주책임제한법에 기초해서 재소할 수 있다.

NVOCC가 Through B/L을 발행하는 경우, NVOCC는 이 상황하에서 실제 운송인이 해상 운송인에 대해서는 화주의 입장이기 때문에 재판소에 대해서 스스로의 Through B/L 하에서 입은 화물 손해에 대해서 채권 보전을 위한 클레임을 청구하는 것으로 된다. 그러나 전화주 및 기타의 제 3 자의 손해 총액이 선주책임제한액을 초과한 경우, 선주책임제한액을 자기손해액으로 보상하여 산출한 금액[18]만으로 회수액은 제한된다. 한편, NVOCC는 화주에 대해서는 운송인의 입장이고, 선주책임제한과는 관계없이 스스로의 운송 약관의 내용에 따라서 손해 배상에 응하게 된다. 선주나 용선자를 보호하는 취지의 미국선주책임제한법은 비선박운항자인 NVOCC에게는 적용되지 않는다. 이와 같은 경우에도 NVOCC의 진정 화주에게 손해배상액과 NVOCC가 실제 운송인으로부터

17) 동조항은 1 포장당 $500 미만에 운송인 책임액을 제한하는 것을 금지하는 것이고, 그것을 초과해서 계약상 규정하는 것을 금지하고 있는 것은 아니다.

18) 선주책임제한액 ×자기의 손해액/총손해액.

'개별책임체제'를 채택할 것인지는 화물의 상태나 운송 구간, 그리고 운송 관행에 대한 개인적인 판단에 맡길 수밖에 없다는 점이다.

參 考 文 獻

김천식, "Trade Clauses에 따른 보험자의 책임 기간에 관한 고찰", 무역학회지, 제 23 권, 1995. 353-382.

박상갑, "UN국제물건복합운송조약과 복합운송증권상 복합운송인의 책임에 관한 연구",한국항해학회지, 제 19 권, 제 4 호, 1995.

양후열, "복합운송과 화물 보험의 책임 기간에 관한 고찰", 목포대학교 논문집, 제 14 권, 제 1 호, 1993.

전창원, "무역운송실무", 무역연구원, 1998.

谷川, 高田, 櫻井編 "改訂コンテナB/L"勁草書房, 1974.

吉田友之, "貿易取引おける國際複合運送に關する一考察, 松山商大論集, 第 39 卷, 第 4 號, 松山商科大學 商經研究會, 1988.8.

_____, 複合運送證券に關する一考察-荷爲替決濟と複合運送證券の取り扱い方を中心として-", 關西大學商學論集, 第 30 卷, 3 號, 1985. 8.

小原三佑嘉, "新國際取人法の講話", (財)外國爲替問題研究會, 1983.

小原三佑嘉責任邦譯, "複合運送證券に關する統一規則," 國際商業會議所 日本國內委員會, 1977.

櫻井玲二,"複合運送人の責任-國際條約と實務上の證券-", 海事産業研究所報, No. 200, 1983. 2.

井上惠, "JIFFA統一B/Lの制定について", *JIFFA Multimodal Transport Bill of Lading,* July, 1984.

和島雄三, 複合運送證券と銀行實務での問題, 海事法研究, 日本海運集合所, 1988.6.

後藤茂之, 國際複合運送の發展と運送責任の考察, 損害保險研究, 第 53 卷, 第 3 號, 損害保險研究所, 1991.

日本海上コンテイナ協會編, "國際複合運送'85", 1986.

日本海上コンテイナ協會編, "最新コンテナリゼイション 總覽", 1978.

運輸經濟研究センター編, "フレイト·フォワーダーの發行する運送證券と外國爲替,保險等をめぐる諸問題", 1986.

Alan Abraham Mocatta, Michael J. Mustill & Stewart C. Boyd, *Scrutton on*

Charter parties and Bill of Lading, Sweet & maxwell, 18th ed., 1974.

Clive M. Schmitthoff, *The Export Trade,* The law and practice of international trade, Stevens & Sons, 8th ed., 1986.

International Chamber of Commerce, *Uniform Rules for a Combined Transport Document,* ICC Publication, No. 298, 1975.

ABSTRACT

A Pattern of Multimodal Transport Liability and its Adaptation on Practice

Kim, Joong Kwan

The world economy is becoming increasingly globalized. The globalization has resulted in far reaching agreements to deepen trade liberalization and enlarge its scope to cover new areas in addition to strengthening its supporting institutional base. Economic growth has developed international trade which has accelerated the development of international carriage of goods in 21st century. 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 insurance on the goods carried. It is essential to incorporate each other sections for the efficient development of international trade. 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 through containerization. The approach to liability system will be a right way to solve the insurance problems for the development and enlargement of world trade volume. International multimodal transport system has affected international trade a lot, especially the field of insurance a grate deal. This paper is to analyze contents of liability system on Multimodal Transport with in the UN Convention on International Multimodal Transport of goods.

Key Words : Multomodal Transport Document