

우리海商法과 最近의 國際動向

裴 炳 泰

An observation on current international tendency in the field of Maritime Commercial Law.

Byong-tae Bae

〈目 次〉	
I. 序 言	(2) 1978年 함브르크規則
II. 海上企業組織法에 관한 最近의 動向	IV. 結 語
(1) 1957年 航海船主責任制限 條約	(1) 責任制限條約
(2) 1969年 油濁損害에 대한 民事責任 條約	(2) 海上物件運送條約
(3) 1976年 海事債權에 대한 責任制限 條約	(3) 司法節次의 國際化와 國際協力
III. 海上企業活動法에 관한 最近의 動向	參考文獻
(1) 1968年 헤이그·비스비 規則	

Summary

The Maritime Commercial Law is apt to demand international unity for its nature which operates on the carriage of goods by ocean between foreign countries.

Since latter half part of the 19th century, shipping nations has been endeavoring to unify the maritime laws through the activities of the International Maritime Committee (CMI) which was founded at Antwerp in the year of 1896 and has realized more than twenty international conventions for unification of maritime laws.

Among them, such conventions as limitation of liability of shipowners(1957), hague-rules(1924), collision(1910), salvage(1910) and general average(1974) operate almost as universal law in the shipping world.

Despite such accomplishment, universal maritime law is still far from conclusion in its necessity due to systematic differences between the Anglo-American Law and the Continental Law.

Currently the legislative activities of UN Specialized Agencies are attracting our attention in terms of unification of the maritime law. Recently "Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976" which was under the auspices of Inter-Governmental Maritime Consultative Committee (IMCO) is being discussed.

vernmental Maritime Consultative Organization(IMCO) and "Convention on Carriage of Goods by Sea 1978 which was under the auspices of United Nations Commission for International Trade Law(UNCITRAL) have been concluded by the UN legislative activities.

In shipping business, the one(1976 convention) concerning to organization law the other (1978 convention) concerning to contract law, therefore the conventions constitute substantial part of maritime law.

In this regard this paper aims to scrutinize the differences between current international conventions and maritime law in the Korean Code of Commerce.

In connection with organization law and contract law in shipping business, Korean Code of Commerce adopted the International Convention relating to the Limitation of Liability of Shipowners 1924 and Hague Rules 1924. Therefore much differences are discernible between Korean Code of Commerce and above mentioned UN Conventions.

This paper is formed as follows;

I Preliminary

II Current International Conventions relating to Organization Law

- (1) International Convention relating to the Limitation of Liability of Owners of Seagoing Ships 1957.
- (2) International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969.
- (3) The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976

III. Current international Conventions relating to Contract Law

- (1) Hague-Visby Rules 1968
- (2) Hamburg Rules 1978

IV. Conclusion.

In conclusion the writer confirms: ① that the amount of limitation fund has been increased desperately in the UN Convention, and in constitution the limitation fund the Special Drawing Right(SDR) of IMF is introduced in the convention to rationalize exchange rate of currency between the contracting states,

② that the Hague Rules system like shipowner's exception catalogue of liability is deleted radically in the UN Convention, and that proper maritime law is losing its characteristics to tend toward land transportation law,

③ that current conventions expect international cooperation in judicial procedures and expect to legislate local adjective laws relating to constitution and distribution of limitation fund and to arrest and release of assets of the claimed persons etc.

In addition the writer, however, could not suggest that the UN Conventions come into force in near future due to the confrontation of interests between advanced states (shipowners) and developing states (cargo owners) which was exposed in process of drafting the conventions.

I. 序 言

海商法은 海上運送을 그 대상으로 하므로 海上運送의 國際的 성격으로 인하여 國際間的 統一性이

強하게 要求되는 法領域이라 하겠다. 그러므로 汽船海運이 成立한 19世紀 後半 이래 海運各國은 海商法分野의 國際的統一을 위하여 부단히 노력하여 왔다. 英國의 社會科學振興協會와 國際法改良 및 法典化協會의 노력으로 이루어진 1890年 Y.A規則 이후 1896年 브뤼셀에 創立된 國際海法會(CMI)가 主体가 되어 成立시킨 海商法統一條約은 현재까지 20個條約에 이르고 있다.¹⁾ 이들 條約은 未發効인 것도 있고 主要國들이 國內法으로 受容치 아니한 것도 있으나 共同海損規則(1974年)과 船舶衝突條約(1910年) 및 海難救助條約(1910) 등은 많은 나라가 그대로 國內法으로 受容하여 거의 世界法化하고 있고 1924年 船荷證券法統一條約과 1957年 航海船主責任 制限條約²⁾은 主要國들이 모두 國內法化하고 있어서 海商法の 主要領域은 상당한 정도 統一되어 왔다.

그러나 海商法統一을 위한 各國의 努力에도 불구하고 英美法과 大陸法은 그 法律體系가 다르고 또한 實體法은 統一되었다 하더라도 特定한 權利를 確保하기 위한 司法課程은 各國의 節次法에 커다란 差異가 있기 때문에 實質的인 海商法統一은 長時日이 소요되는 困難한 일이라 할 수 밖에 없다.

그런데 最近에 들어와 UN의 立法活動에 의하여 海商法の 重要한 부분이 統一條約으로 成立되어 우리의 주목을 끌고 있다. 그것은 政府間海事協議機構(IMCO)와 UN國際商去來法委員會(UNCITRAL)가 主体가 되어 草案을 作成하고 UN全權會議에서 成立시킨 1976年 海事債權에 대한 責任制限條約(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976)³⁾과 1978年 海上物件運送國際條約(1978年 함브르크 規則) (Convention on Carriage of Goods by Sea, 1978)⁴⁾인바 이 條約들은 海上企業의 組織法과 活動法에 관한 것으로 海商法の 重要部分을 이루는 法制이다. UNCITRAL은 活動目標을 國際商去來法の 統一化에 두고 있으므로⁵⁾ 國際海上運送에 관한 統一法을 準備하는 것은 당연하다 하겠다. 그러나 IMCO는 政府間의 海事協議機構로서 종래에 海上人命安全(SOLAS, 1960) 海上衝突豫防(1972年) 海洋汚染防止(1954年, 1969年改正, 1973年) 컨테이너安全(1972年) 등 주로 行政規制를 위한 海事公法分野의 條約을 成立시켜 왔는데 이제 그立法活動이 海商法條約에 까지 미치고 있는 점에 注意하여야 할 것이다.

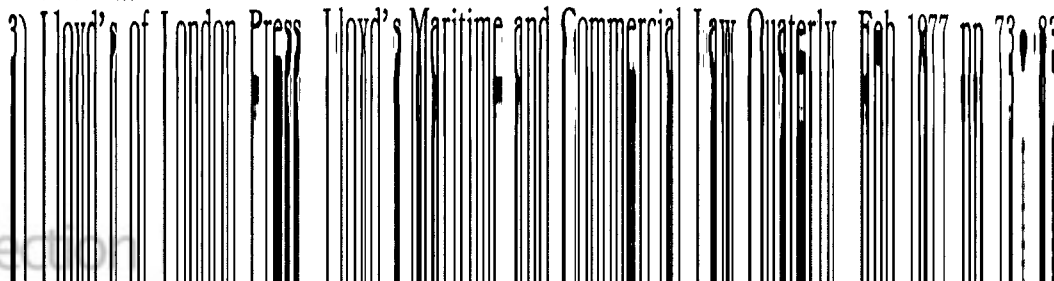
이상과 같이 종래에는 CMI가 主体가 되어 海商法の 統一化努力을 기울여 왔으나 이제 UN專門機構가 主体가 되어 그 作業을 전개하고 있다. 이러한 主体의 變動은 종래의 海商法統一條約이 先進國에 의하여 이루어져 왔으나 이제 多數의 開發途上國의 發言權이 強化된 UN專門機構에 의하여 이루어지고 있다는 것을 뜻 한다. 이것은 統一條約이 先進國과 開發途上國의 利害對立⁶⁾의 背景속에서 形成되고 있다는 것을 의미하고 따라서 이 새로운 傾向이 海商法の 世界的統一과 그의 實効性을 위하여 正의 要因이 될지 負의 要因이 될지는 더 두고 보아야 할 것이므로 우리는 이러한 UN立法活

1) 이들 條約에 관하여서는 다음 參照

裴炳泰, 註釋 海商法(서울: 韓國司法行政學會, 1977) p. 421이하

Singh, N., International conventions of merchant shipping, (British Shipping Laws Vol. 8) London, Stevens and Sons, 1971.

2) 英國은 Merchant Shipping Act, 1958 으로 이 條約을 받아들였고, 프랑스는 “船舶기타 海上構造物의 地位에 관한 1967年 1月 3日法”(Loi de 3 janvier 1967, portant status de navires et autres bâtiment de mer), 도입되는 1976年 海商海運法(Seehandelsschiffahrtsgesetz S. H. S. G., G. B. I. D. D. R. 1/1976), 日本은 1975年 船舶所有者의 責任의 制限에 關する法律(法第94號)등에 의하여 이 條約을 國內立法하고 있다. 美國은 아직 1935年 責任制限法을 그대로 유지하고 있다.



強하게 要求되는 法領域이라 하겠다. 그러므로 汽船海運이 成立한 19世紀 後半 이래 海運各國은 海商法分野의 國際的統一을 위하여 부단히 노력하여 왔다. 英國의 社會科學振興協會와 國際法改良 및 法典化協會의 노력으로 이루어진 1890年 Y.A規則 이후 1896年 브뤼셀에 創立된 國際海法會(CMI)가 主体가 되어 成立시킨 海商法統一條約은 현재까지 20個條約에 이르고 있다.¹⁾ 이들 條約은 未發効인 것도 있고 主要國들이 國內法으로 受容치 아니한 것도 있으나 共同海損規則(1974年)과 船舶衝突條約(1910年) 및 海難救助條約(1910) 등은 많은 나라가 그대로 國內法으로 受容하여 거의 世界法化하고 있고 1924年 船荷證券法統一條約과 1957年 航海船主責任 制限條約²⁾은 主要國들이 모두 國內法化하고 있어서 海商法의 主要領域은 상당한 정도 統一되어 왔다.

그러나 海商法統一을 위한 各國의 努力에도 불구하고 英美法과 大陸法은 그 法律體系가 다르고 또한 實體法은 統一되었다 하더라도 特定한 權利를 確保하기 위한 司法課程은 各國의 節次法에 커다란 差異가 있기 때문에 實質的인 海商法統一은 長時日이 소요되는 困難한 일이라 할 수 밖에 없다.

그런데 最近에 들어와 UN의 立法活動에 의하여 海商法의 重要한 부분이 統一條約으로 成立되어 우리의 주목을 끌고 있다. 그것은 政府間海事協議機構(IMCO)와 UN國際商去來法委員會(UNCITRAL)가 主体가 되어 草案을 作成하고 UN全權會議에서 成立시킨 1976年海事債權에 대한 責任制限條約(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976)³⁾과 1978年 海上物件運送國際條約(1978年 함브르크 規則) (Convention on Carriage of Goods by Sea, 1978)⁴⁾인바 이 條約들은 海上企業의 組織法과 活動法에 관한 것으로 海商法의 重要部分을 이루는 法制이다. UNCITRAL은 活動目標을 國際商去來法の 統一化에 두고 있으므로⁵⁾ 國際海上運送에 관한 統一法을 準備하는 것은 당연하다 하겠다. 그러나 IMCO는 政府間의 海事協議機構로서 종래에 海上人命安全(SOLAS, 1960) 海上衝突豫防(1972年) 海洋汚染防止(1954年, 1969年改正, 1973年) 컨테이너安全(1972年) 등 주로 行政規制를 위한 海事公法分野의 條約을 成立시켜 왔는데 이제 그立法活動이 海商法條約에 까지 미치고 있는 점에 注意하여야 할 것이다.

이상과 같이 종래에는 CMI가 主体가 되어 海商法의 統一化努力을 기울여 왔으나 이제 UN專門機構가 主体가 되어 그 作業을 전개하고 있다. 이러한 主体의 變動은 종래의 海商法統一條約이 先進國에 의하여 이루어져 왔으나 이제 多數의 開發途上國의 發言權이 強化된 UN專門機構에 의하여 이루어지고 있다는 것을 뜻 한다. 이것은 統一條約이 先進國과 開發途上國의 利害對立⁶⁾의 背景속에서 形成되고 있다는 것을 의미하고 따라서 이 새로운 傾向이 海商法의 世界的統一과 그의 實効性을 위하여 正의 要因이 될지 負의 要因이 될지는 더 두고 보아야 할 것이므로 우리는 이러한 UN立法活

1) 이들 條約에 관하여서는 다음 參照

裴炳泰, 註釋 海商法(서울: 韓國司法行政學會, 1977) p. 421이하

Singh, N., International conventions of merchant shipping, (British Shipping Laws Vol. 8) London, Stevens and Sons, 1971.

2) 英國은 Merchant Shipping Act, 1958 으로 이 條約을 받아들였고, 프랑스는 “船舶기타 海上構造物의 地位에 관한 1967年 1月 3日法”(Loi de 3 janvier 1967, portant status de navires et autres bâtiment de mer), 도이췌는 1976年 海商海運法(Seehandelsschiffahrtsgesetz S. H. S. G., G. B. I. D. D. R. 1/1976), 日本은 1975年 船舶所有者의 責任의 制限에 關する法律(法第94號) 등에 의하여 이 條約을 國內立法하고 있다. 美國은 아직 1935年 責任制限法을 그대로 유지하고 있다.

3) Lloyd's of London Press, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, Feb. 1977, pp. 73~83, The Baltic and International Maritime Conference Bulletin VI, 1976. 참조.
裴炳泰, 前揭書, pp. 449~467 참조.

4) The Baltic and International maritime Conference (BIMCO), Bulletin II -1978, pp. 4549~56.

5) Wilner, G. M., "Survey of the Activities of UNCTAD and UNCITRAL in the Field of International Legislation on Shipping" Journal of Maritime Law and Commerce Vol. 3 no. 1, Oct. 1971, Jefferson Law Book Co., Silve Spring, Md. p. 129.

6) 谷川久, 最近의 船荷證券條約改正作業と 條約適用 範圍의 擴大, 日本海法會誌, 復刊18號, (1974) p. 178

動을 注視하여야 할 것이다. 이러한 時点에서 우리 海商法을 省察하는 것은 필요한 일이고 더욱이 우리나라가 年間 300億弗에 달하는 國際貿易을 하고 500萬總噸의 商船隊를 갖는 海運國家로 등장하고 있으므로 더욱 그러하리라 생각된다.

이 研究는 이러한 認識위에 종래의 CMI活動으로 成立된 統一條約(따라서 우리 海商法의 主要部分)과 UN立法活動으로 成立된 條約의 差異點을 概觀하여 最近의 國際動向을 示唆할 것을 目的으로 한다. 現行 海商法體系는 海上企業組織法(商法, 第740條~第779條) 海上企業活動法(商法, 第780條~第831條) 船舶航行活動法(商法, 第832條~第860條) 船舶擔保法(商法, 第861條~第874條)으로 構成되어 있고 이중 企業의 組織과 活動에 관한 法이 핵심이 되어 있음은 周知하는 바와 같다.

이 研究는 最近의 國際動向을 示唆하는 것에 故치므로 海商法의 全體系를 高찰하는 것이 아니라 UN活動으로 成立된 統一條約과의 差異點만 浮刻시키고자 하며 따라서 研究範圍를 海上企業의 組織法과 活動法分野의 概觀으로 制限하고자 한다. 그러므로 本稿는 2章에서 組織法에 관한 動向과 3章에서 活動法에 관한 動向 4章에서 結論에 이르는 차례로 構成하였다.

II. 海上企業組織法에 관한 最近의 動向

海商法은 人的組織으로서 船舶所有者와 船長, 物的組織으로서 船舶에 관하여 規定을 두고 있다. 이에 관한 國際條約은 1924年 船舶所有者의 責任制限에 관한 國際條約(International Convention relating to the Limitation of the Liabilities of Owners of Sea-going Ships, 1924), 1957年 航海主責任制限에 관한 國際條約⁷⁾, 1969年 油濁損害에 대한 民事責任에 대한 國際條約(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969)⁸⁾, 1976年 海事債權에 대한 責任制限條約(Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976)⁹⁾이 있는데 商法은 1924年條約을 受容하였다. 船舶에 관하여는 1952年 船舶假押留條約(International Convention relating to the Arrest of Sea-going Ships, 1952)¹⁰⁾이 있는데 여기서는 論外로 한다.

強하게 要求되는 法領域이라 하겠다. 그러므로 汽船海運이 成立한 19世紀 後半 이래 海運各國은 海商法分野의 國際的統一을 위하여 부단히 노력하여 왔다. 英國의 社會科學振興協會와 國際法改良 및 法典化協會의 노력으로 이루어진 1890年 Y. A規則 이후 1896年 브뤼셀에 創立된 國際海法會(CMI)가 主体가 되어 成立시킨 海商法統一條約은 현재까지 20個條約에 이르고 있다.¹⁾ 이들 條約은 未發効인 것도 있고 主要國들이 國內法으로 受容치 아니한 것도 있으나 共同海損規則(1974年)과 船舶衝突條約(1910年) 및 海難救助條約(1910) 등은 많은 나라가 그대로 國內法으로 受容하여 거의 世界法化하고 있고 1924年 船荷證券法統一條約과 1957年 航海船主責任 制限條約²⁾은 主要國들이 모두 國內法化하고 있어서 海商法の 主要領域은 상당한 정도 統一되어 왔다.

그러나 海商法統一을 위한 各國의 努力에도 불구하고 英美法과 大陸法은 그 法律體系가 다르고 또한 實體法은 統一되었다 하더라도 特定한 權利를 確保하기 위한 司法課程은 各國의 節次法에 커다란 差異가 있기 때문에 實質的인 海商法統一은 長時日이 소요되는 困難한 일이라 할 수 밖에 없다.

그런데 最近에 들어와 UN의 立法活動에 의하여 海商法の 重要한 부분이 統一條約으로 成立되어 우리의 주목을 끌고 있다. 그것은 政府間海事協議機構(IMCO)와 UN國際商去來法委員會(UNCITRAL)가 主体가 되어 草案을 作成하고 UN全權會議에서 成立시킨 1976年海事債權에 대한 責任制限條約(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976)³⁾과 1978年 海上物件運送國際條約(1978年 함브르크 規則) (Convention on Carriage of Goods by Sea, 1978)⁴⁾인바 이 條約들은 海上企業의 組織法과 活動法에 관한 것으로 海商法の 重要部分을 이루는 法制이다. UNCITRAL은 活動目標을 國際商去來法の 統一化에 두고 있으므로⁵⁾ 國際海上運送에 관한 統一法을 準備하는 것은 당연하다 하겠다. 그러나 IMCO는 政府間의 海事協議機構로서 종래에 海上人命安全(SOLAS, 1960) 海上衝突豫防(1972年) 海洋汚染防止(1954年, 1969年改正, 1973年) 컨테이너安全(1972年) 등 주로 行政規制를 위한 海事公法分野의 條約을 成立시켜 왔는데 이제 그立法活動이 海商法條約에 까지 미치고 있는 점에 注意하여야 할 것이다.

이상과 같이 종래에는 CMI가 主体가 되어 海商法の 統一化努力을 기울여 왔으나 이제 UN專門機構가 主体가 되어 그 作業을 전개하고 있다. 이러한 主体의 變動은 종래의 海商法統一條約이 先進國에 의하여 이루어져 왔으나 이제 多數의 開發途上國의 發言權이 強化된 UN專門機構에 의하여 이루어지고 있다는 것을 뜻 한다. 이것은 統一條約이 先進國과 開發途上國의 利害對立⁶⁾의 背景속에서 形成되고 있다는 것을 의미하고 따라서 이 새로운 傾向이 海商法の 世界的統一과 그의 實効性을 위하여 正의 要因이 될지 負의 要因이 될지는 더 두고 보아야 할 것이므로 우리는 이러한 UN立法活

1) 이들 條約에 관하여서는 다음 參照

斐炳泰, 註釋 海商法(서울: 韓國司法行政學會, 1977) p. 421이하

Singh, N., International conventions of merchant shipping, (British Shipping Laws Vol. 8) London, Stevens and Sons, 1971.

2) 英國은 Merchant Shipping Act, 1958 으로 이 條約을 받아들였고, 프랑스는 “船舶기타 海上構造物의 地位에 관한 1967年 1月 3日法”(Loi de 3 janvier 1967, portant status de navires et autres bâtiment de mer), 도입되는 1976年 海商海運法(Seehandelschiffahrtsgesetz S. H. S. G, G. B. I. D. D. R. 1/1976), 日本은 1975年 船舶所有者의 責任의 制限에 關する法律(法第94號)등에 의하여 이 條約을 國內立法하고 있다. 美國은 아직 1935年 責任制限法을 그대로 유지하고 있다.

3) Lloyd's of London Press, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quaterly, Feb. 1977, pp. 73~83, The Baltic and International Maritime Conference Bulletin VI, 1976. 참조.

斐炳泰, 前掲書, pp. 449~467 참조.

4) The Baltic and International maritime Conference (BIMCO), Bulletin II-1978, pp. 4549~56.

5) Wilner, G.M., "Survey of the Activities of UNCTAD and UNCITRAL in the Field of International Legislation on Shipping" Journal of Maritime Law and Commerce Vol. 3 no. 1, Oct. 1971, Jefferson Law Book Co., Silve Spring, Md. p. 129.

6) 谷川久, 最近의 船荷證券條約改正作業と 條約適用 範圍의 擴大, 日本海法會誌, 復刊18號, (1974) p. 178

動을 注視하여야 할 것이다. 이러한 時点에서 우리 海商法을 省察하는 것은 필요한 일이고 더욱이 우리나라가 年間 300億弗에 달하는 國際貿易을 하고 500萬總噸의 商船隊를 갖는 海運國家로 등장하고 있으므로 더욱 그러하리라 생각된다.

이 研究는 이러한 認識위에 종래의 CMI活動으로 成立된 統一條約(따라서 우리 海商法의 主要部分)과 UN立法活動으로 成立된 條約의 差異點을 概觀하여 最近의 國際動向을 示唆할 것을 目的으로 한다. 現行 海商法體系는 海上企業組織法(商法, 第740條~第779條) 海上企業活動法(商法, 第780條~第831條) 船舶航行活動法(商法, 第832條~第860條) 船舶擔保法(商法, 第861條~第874條)으로 構成되어 있고 이중 企業의 組織과 活動에 관한 法이 핵심이 되어 있음은 周知하는 바와 같다.

이 研究는 最近의 國際動向을 示唆하는 것에 그치므로 海商法의 全體系를 高찰하는 것이 아니라 UN活動으로 成立된 統一條約과의 差異點만 浮刻시키고자 하며 따라서 研究範圍를 海上企業의 組織法과 活動法分野의 概觀으로 制限하고자 한다. 그러므로 本稿는 2章에서 組織法에 관한 動向과 3章에서 活動法에 관한 動向 4章에서 結論에 이르는 차례로 構成하였다.

II. 海上企業組織法에 관한 最近의 動向

海商法은 人的組織으로서 船舶所有者와 船長, 物的組織으로서 船舶에 관하여 規定을 두고 있다. 이에 관한 國際條約은 1924年 船舶所有者의 責任制限에 관한 國際條約(International Convention relating to the Limitation of the Liabilities of Owners of Sea-going Ships, 1924), 1957年 航海主責任制限에 관한 國際條約⁷⁾, 1969年 油濁損害에 대한 民事責任에 대한 國際條約(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969)⁸⁾, 1976年 海事債權에 대한 責任制限條約(Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976)⁹⁾이 있는데 商法은 1924年條約을 受容하였다. 船舶에 관하여는 1952年 船舶假押留條約(International Convention relating to the Arrest of Sea-going Ships, 1952)¹⁰⁾이 있는데 여기서는 論外로 한다.

(1) 1957年航海船主責任制限條約

1957年條約은 國際海法會(CMI)의 마드리드(1955. 9. 18~24)會議에서 草案이 成立되고 第10回 海法外交會議(브뤼셀, 1957. 9. 30~10. 10)에서 採擇된 條約으로 1924年 條約을 廢止한 새 條約이다. 이 條約은 船主責任의 限度類計算에 있어서 船價主義와¹¹⁾ 金額主義¹²⁾를 併用하는 1924年條約의 併用主義¹³⁾를 버리고 金額主義로 單一化한 점과 責任制限의 對抗을 받는 債權의 種類를 包括적으로 정리하고 責任限度類를 올려서 限度類算出單位를 포앙카레·프랑으로 한점이 주된 改正內容이다.

7) 條約原文은 International Maritime Committee, XXIVth Conference, Rijeka, 1957. Copenhagen, pp. 34~50.

이 條約의 概要는 다음參照

徐燉珪, 第2全訂 商法講義(下) (서울: 法文社, 1976) p. 54이하 및 裴炳泰, 前揭書, pp. 80~81.

8) 이 條約의 解説은 다음參照, 裴炳泰, “1969年 油濁損害에 대한 民事責任에 관한 國際條約의 研究” 한국 사회과학연구회지 제1집(1974) pp. 17~45.

9) 裴炳泰, “1976年 海事債權에 대한 責任制限 條約의 研究” 韓國海洋大學論文集 第13輯(1978) pp. 121~45. 參照

10) Shing N., International Conventions of Merchant Shipping(British Shipping Laws Vol. 8) London, Stevens and Sons, 1963, pp. 1126~30. 裴炳泰, 前揭書, pp. 425~35.

11) 徐燉珪, 前揭書, pp. 52, 69

孫珠瓚, 改訂商法(下) (서울: 博英社, 1975) p. 170

12) 徐燉珪, 前揭書, 前揭, 孫珠瓚, 前揭書. 前揭.

13) 裴炳泰, 前揭書, p. 95.

새 條約案의 準備과정에서 各國代表들은 船主責任이 加重된다는 점에서 많은 反對를 하였고 美國과 그리스代表들은 船價主義를 계속 고집하여 反對한 경과가 있다¹⁴⁾, 이 條約에 따라 船主責任制限法을 改正한 主要國家는 英國(1958.8.1, M.S. Act) 프랑스(船舶과 기타 海上建造物의 地位에 관한 1967年 1月 3日法, 第7章) 도이취(G. B. I. D. D. R. 1/1976, Nr. 7., Sechandelsschiffahrtsgesetz, S. H. S. G.) 등 유럽諸國과 日本(1975.12.27)이 있고 美國은 종래의 法을 유지하고 있다.

① 條約의 適用範圍

條約은 船舶所有者 船舶管理人 定期傭船者는 물론 傭船者와 단순한 運航業者 및 船長 海員 기타 使用人에게까지 그 適用範圍를 擴大하여 이들이 責任을 지게 되는 경우에도 船主와 同一하게 責任制限할 수 있도록 規定하였다. (第6條2項)

② 責任制限의 對抗을 받는 債權

條約은 債權의 種類를 3種으로 하여 1924年條約보다 그 範圍가 縮小되었으나 包括的인 文言으로 規定하여 사실상 差이는 없게 되었다. 그 內容은 (a) 船舶으로 運送되는 사람의 死傷과 船舶에 있는 財物의 滅失, 毀損, (b) 海上企業者가 船舶運航에 관하여 船舶의 内外에 있는 者의 行爲 怠慢 過失에 대하여 責任을 지는 경우, 그러한 者의 行爲에 의하여 陸上 또는 海上에서의 人的·物的損害 또는 權利侵害로 인한 損害 (c) 沈沒船引揚 등 難破物除去費, 港과 水路등의 施設에 대한 損害의 種類이다. 이것을 商法과 비교하면 第746條 1項의 6項·7項·8項의 債務가 除外되나 6項·7項은 본래 物的 有限責任이므로 8項의 債務만 除外되는 것이다.

③ 責任의 限度

條約은 責任의 限度額 算出原則을 金額主義와 事故主義¹⁵⁾로 單一化하고(2條 1項), 1924年條約 보다 기준을 올려서 物的損害에는 責任噸當 1,000포양카래·프랑(P. f), 人的損害에는 3,100P. f(약 120,280원) 두 損害가 競合하는 경우에는 人的損害에 2,100P. f(약 81,480원) 物的損害에 1,000P. f(약 38,800원)을 곱한 金額을 限度額으로(3條 1項) 定하였다.

이것은 商法(746條1項) 보다 약 2.5배가 높아진 것이다.

④ 責任의 原因

海上企業者의 責任原因과 據證責任의 分配문제 및 訴訟節次는 法廷地法 또는 基金形成地法에 따른다 (1條6項, 4條. 5條5項).

이것은 條約이 海上企業者가 責任을 지게 된 경우 그 限度額을 確定 統一하는 것을 目的으로 하기 때문이¹⁶⁾ 또한 節次法까지 統一된다면 그것은 바람직한 일이나 거의 不可能한 일이기 때문이다.

(2) 1969年 油濁損害에 대한 民事責任條約

이 條約은 유명한 토리·케니언號의 座礁油濁事故(1967年3月18日)¹⁷⁾를 배경으로 IMCO가 主体가 되어 海上企業에 관한 私法關係條約을 UN이 처음 마련하였다는 점에서 注目되는 條約이다. 그러나 이 條約의 適用範圍는 船舶으로 부터의 油類의 流出과 排出로 인한 汚濁損害와 損害防止措置로 인한 損害에 限定되므로 油類汚濁에 관한 特例法的 地位에 있는 것이다.

14) 小町谷操三, 海事條約의 研究(東京: 有斐閣, 1969) pp. 45~46

15) 徐燮珪, 前掲書, p. 67, 孫珠璜, 前掲書, p. 171.

16) 小町谷操三, 前掲書, p. 108.

17) 토리·케니언號事件에 관하여서는 裴炳泰, 前掲 1969年 油濁條約研究 pp. 18~19 및 英國務省報告, "The Torrey Canyon" presented to Parliament by the Secretary of States for Home Dep. by Command of Her Majesty, Apr. 1967. Comn3246 및 "Constitution of the Torrey Canyon Limitation Fund", Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 1, No. 1, (1969) p. 147. et seq.

이 條約의 特色은 ① 責任의 主体를 登錄船主만으로 集中하고(3條1項) ② 油濁損害를 이르킨 船舶의 登錄船主가 부담하는 責任의 性質은 嚴格責任(strict liability)으로 하여 加重하고(3條1項2項) ③ 責任限度額은 船舶責任噸當 2,000포양카래·프랑(약 77,000원)으로 올리고, 그러나 超大型탱커의 경우를 고려하여 總額 2億1千萬프랑 이상은 責任지지 아니하도록 最高限度를 定하고(5條) ④ 大型事故의 경우에도 損害賠償을 保障하기 위하여 責任保險 또는 財政保證을 強制하고(7條1項, 2項, 7項 10項, 11項) ⑤ 請求權者는 船主밖에도 保險者나 財政保證者에게 直接請求할 수 있게 하고(7條8項) ⑥ 賠償請求訴訟의 管轄은 被害國法院으로 하고 基金의 形成·分配도 그의 專屬管轄로 하고(9條) 管轄權 있는 法院의 判決은 원칙적으로 締約國인 外國에서도 承認하여 國內法節次에 따라 執行할 義務를 부과(10條)하는등 큰 特色을 지니고 있다. (詳細하게는 拙稿, “1969年油濁損害에 대한 民事責任條約에 관한 研究”참조)

(3) 1976年海事債權에 대한 責任制限 條約

이 條約도 IMCO가 草案을 준비하여 UN全權會議에서 採擇한 것이다. IMCO가 그동안 海上人命安全과 海洋汚濁防止등 海事公法分野의 條約制定에 力을 기울여 왔으나 上記한 1969年民事責任條約을 成立시킨 이후 다시 海事私法分野에 속하는 船主有限責任制度에 관한 條約을 成立시켰다는 점에서 이 條約은 注目된다. 더욱이 船主有限責任에 관하여서는 主要國家들이 最近에 1957年條約을 受容하여 國內法을 改正하고 있는데¹⁸⁾ 1957年條約과는 커다란 差異가 있는 이 條約을 다시 國內法으로 受容할 것인지 매우 注目되는 바이다.

① 條約의 適用範圍

條約은 人的適用範圍로 船舶所有者, 傭船者, 管理者, 運航者, 船長, 海員등의 企業補助를 포함시키고 있는바(1條2項·4項) 이 점은 1957年條約과 같으나 이밖에 救助者(salvor)와 保險者도 포함시키고 있는점(1條3項·6項)이 특색이다. 物的範圍로는 航海船과 海底굴착船이 포함된다.

② 責任의 原因과 原則

條約은 船舶所有者등 海上企業者와 이들의 企業補助者 및 保險者등이 責任을 부담하는 경우 有限責任의 統一法을 制定할 것을 目的으로 하므로 어떠한 경우에 이들이 賠償責任을 부담하는가 하는 점에 관하여 積極的으로 規定을 두고 있지 아니하다. 그러므로 責任의 原因과 原則에 관하여서는 國內法이 決定하게 된다.¹⁹⁾ 즉 契約責任, 不法行爲責任, 기타의 債務不履行責任등 私法上の 責任原因과 過失責任主義에 따라 前記 責任의 主体등이 每事故마다(9條1項) 條約上の 有限責任을 지게 된다.

③ 責任制限을 받는 債權(2條1項)

(a) 船上에서 發生하거나 救助作業에 직접 關聯하여 發生한 사람의 死傷 또는 財産의 滅失·毀損 및 그로부터 야기된 結果的 損害 및 港灣施設과 水路施設에 대한 損害 (b) 運送物, 旅客 또는 手荷物의 遲延損害 (c) 船舶運航이나 救助作業에 직접 關聯하여 發生하는 契約上の 權利 이외의 權利侵害에 의하여 發生하는 損害 (d) 沈沒船 難破船 등의 引揚 破壞 除去등의 措置에 관한 債權 (e) 船積荷物의 除去, 破壞, 無害措置에 관한 債權 (f)이 條約에 따라 責任制限할 수 있는 損害를 防止하기 위한 損失에 관한 責任있는 者 이외의 者의 債權

④ 責任의 限度

條約은 責任限度額算出의 基準單位를 IMF의 特別引出權(SDR)으로 표시하여 基準額을 1957年條約보다 3倍정도 引上하고 船舶의 크기에 따라 基準額을 制限하는 方式을 取하였다(6條) (換算率,

18) 註2)참조, 프랑스는 1967年法, 도이취는 1976年法, 日本은 1975年法으로 國內立法하고 있다.

19) 이점은 約條에 規定이 없으나 條約이 責任의 原因과 原則까지 統一하고자 하는것이 아니므로 어떻게 解釋하는 것이 妥當다.

1SDR=15 Poincare franc ≒ \$1.2, \$1=12.5 P.f., 1SDR ≒ 582원) 다만 IMF非會員國을 위하여서는 포앙카레·프랑에 의하여 算出하도록 限度額算出條項을 한條項 더 準備하고 있다.(8條). 條約이 포앙카레·프랑을 버린 理由는 유럽이나 美國等 各國이 이미 自國貨幣에 대한 黃金의 公定價格制度를 폐지하여 貨幣와 金의 實勢가 完全分離되었기 때문이다.²⁰⁾ 限度額算出方法은 1957年條約과 同一하다. 참고로 商法과 57年條約 및 이 條約의 限度額을 比較하면 다음과 같다.(限度額=責任噸×基準額)

		商 法	1957年 條約	1976年條約
沿海船	1,500噸	\$ 46,400	\$ 369,000	\$ 1,400,000
近海船	3,000噸	\$ 92,800	\$ 738,000	\$ 2,600,000
遠洋船	15,000噸	\$ 464,000	\$ 3,690,000	\$ 9,800,000

(\$1=485원, 1 SDR= \$1.2=15Poincare franc)

條約상의 限度額은 거의 新造船價에 해당하여 名目上 責任制限이고 特別한 大型事故 이외에는 實質上으로는 完全賠償主義를 取하고 있다고 보아야겠다.

⑤ 責任制限基金의 形成과 分配

基金의 形成者는 條約適用範圍에 있는 者로서 被害者로부터 責任을 물이 請求받은 者이다.(11條1項). 基金의 形成은 基金總額을 當事國法院에 供託하던가 當事國法上 인정되는 保證의 提供에 의하여 行한다.(11條2項) 基金形成地는 事故發生港, 最初의 寄港地, 人的損害에는 被害者의 下船港, 貨物事故의 경우는 揚陸港, 船舶의 경우는 假押留港이 된다(13條). 基金은 債權者를 위한 하나의 特別財産이며 債權者는 다른 財産에 대하여 同一債權에 관한 餘하한 權利도 行使할 수 없으므로(13條1項) 基金의 公平한 分配가 重要하다. 分配는 確定된 債權의 比率에 따라 行한다(12條1項). 定된 債權이란 當事國法에 따라 確定判決 또는 이에 準하는 節次에 따라 確認된 債權을 말한다. 確人的損害와 港의 施設등에 대한 損害로 인한 債權은 優先順位가 인정된다.

Ⅲ. 海上企業活動法에 관한 最近의 動向

海上企業活動에 관한 最近의 國際條約으로는 1968年船荷證券改定議定書(The Hague-Visby Rules, International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading amended by the Protocol signed at Brussel on Feb. 23rd, 1968²¹⁾와 1978年海上物件運送條約(The Hamburg Rules, Convention on Carriage of Goods by Sea, 1978)²²⁾이 있고, 근래의 컨테이너運送을 위한 1971年の 國際物件複合運送條約案(Projet de Convention sur le Transport International Combine de Marchandises, TCM條約案이라 通稱)이 있으나 이것은 UNCT-

20) 金프랑과 SDR의 관계에 대하여서는 다음 참조.

Wijffels R. H., "Gold Value and Special Drawing Right with regard to total Vessel or Tonnage Limitation" European Transport Law, Vol. XII, No. 2, 1977. p.195 et seq.

21) CMI, XXVth Conference, Stockholm, 1963. pp.546~51.

Draft Protocol to amend The International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed in Brussel on the 25th Aug., 1924. 참조.

22) 條約原文은, BIMCO, Bulletin II-78. pp.4549~56.

條約草案(Draft Convention)에 대한 分析은 다음參照.

李均成, 國際海上運送法研究(서울:韓國海事問題研究所, 1976) p.63 이하.

谷川久, "海上運送人の責任の強化" Jurist, 第571號, 573號-577號, 579號, 587號(1974.10~1975.5)參照

(b) 堪航能力規定的 削除

헤이그規則에서는 運送人의 堪航能力注意義務規定과 過失責任의 原則(3條1項)에 따라 發航當時 相當한 注意를 다 하였음을 證明하면 이에 관한 損害에 대하여서도 免責이 되었으나 새 條約에서는 이것이 契約責任의 一般原則上 당연히 인정되는 것이라 하여 削除하였다. 새 條約에서는 注意義務로서 「事故 및 그 結果를 배제하는데 合理的으로 要求되는 一切의 措置」라고 (5條1項)하고 있으므로 헤이그規則처럼 「發航當時」뿐 아니라 航海의 全期間에 걸쳐 堪航能力確保를 위하여 모든 措置를 取하도록 責任이 加重되고 있다.

(c) 船舶火災에 대한 據證責任의 轉換

火災에 대하여서는 새 條約은 그 火災가 運送人 使用人 또는 代理人의 過失 또는 不注意로 인하여 발생한 것임을 請求權者가 證明하면 運送人이 責任을 진다(5條4項)고 規定하여 過失에 대한 據證責任을 請求權者에게 轉換시키고 있다. 그러므로 結果적으로는 船舶火災免責의 現規定과 大差' 없다고 할 수 있다.

(d) 責任原因에 延着을 追加

헤이그規則上的 責任原因은 運送物의 滅失·毀損만이 明示되고 있으나 새 條約에서는 運送物의 延着도 責任原因으로 明示(5條1項)하고 있다. 延着(引渡延延)의 定義는 第5條2項에 두고 있으나 延着損害의 範圍와 責任의 限度등이 새로운 問題로 제기된다. 條約에 별도 規定이 없으므로 國內法의 損害賠償의 一般原則에 따라 決定하게 될 것이다.

③ 責任의 限度

運送物의 滅失 毀損에 대한 運送人의 責任限度額을 算出함에 있어서 包裝當 單位當 또 總重量kg 當 基準額을 固하는 方式은 現行條約과 같으나 基準額單位를 IMF의 特別引出權(SDR)으로 統一하고 基準額도 現行보다(1968年條約) 25%정도 引上하였다. (6條) 延着損害에 대한 限度額은 運賃額을 초과하지 못한다. 不法行爲請求 등 請求權競合의 경우에 條約上的 抗辯과 有限責任을 모두 援用할 수 있게한 점과 責任制限의 利益을 빼앗는 要件은 모두 헤이그-비스비規則과 同一하다. (7條 8條)

④ 船荷證券의 證據力

船舶證券에 관하여서는 條約은 한章을 두어 종래의 疑問點을 一掃하고자 하였다. 證券의 法定記載事項(15條) 證券上的 留保 및 證券의 證據力 및 證券이 善意의 三者에 移轉되었을 때의 反證不許 등(16條) 모두 現行規則(헤이그-비스비規則)과 同一하다.

⑤ 其他事項

(a) 最近의 컨테이너運送 등 甲板積運送과 連接(通)運送을 감안하여 그에 관한 規定(9條, 11條)과 契約運送人과 實際運送人의 責任에 관한 規定도(10條) 新設하였다.

(b) 送荷人도 過失責任을 지도록 하고(12條) 危險物에 관한 特則도(13條) 두고 있다.

(c) 기타 請求와 訴訟(第5章), 管轄(21條), 仲裁(22條) 등 節次法에 관하여서도 規定을 新設하였다.

IV. 結 語

우리는 앞에서 海上企業의 組織法과 活動法에 관한 最近의 國際條約을 概觀하였다. 組織法分野로서 1957年航海船主 責任制限案條約과 1976年海事債權에 대한 責任制限條約 및 活動法分野로서 1968年 헤이그-비스비規則과 1978年 함브르그規則이 그 對象이었다.

여기에서는 이들 條約의 特色과 이에 대한 主要國家의 動向을 言及하여 결론으로 삼고자 한다.

(1) 責任制限條約

1969年條約은 油類汚濁이라는 特定事項에 관한 特別法の 地位에 있는 것이므로 여기서는 論外로 한다. 1957年條約은 船舶所有者의 責任의 限度額을 商法에 比하여 物的損害의 경우 約 2.5倍 人的損害의 경우 約 6倍로 引上하였고 1976年條約은 基準額이 船舶이 커짐에 따라 減尠하므로 平面的比較는 尠한나. 15,000噸의 遠洋船의 경우 約20倍 가까이 限度額을 引上하였다. (商法 噸當 15,000원, 條約噸當 1,000P.f.=38,000원 3,100P.f.=120,280원).

이와같이 國際條約의 動向은 運送人의 責任을 強化 加重하여 被害者保護를 두터히 하고 있다.

1960年 後半과 19 0年代에 들어와서 英國, 프랑스, 도이취, 네델란드 등 유럽諸國과 日本은 (美國은 船價主義固守) 船主責任制限에 관하여 1957年條約을 受容 國內立法하고 있어서 그 대강은 統一되어 있다.

한편 IMCO主体로 成立한 1976年條約은 아직 未發効이고 비록 發効하더라도 最近에야 1957年條約에 따라 國內法을 整備한 主要國家들이 이를 받아들여 쉽게 國內法을 改正할지는 疑問이다.

(2) 海上物件運送條約

海上運送에 關하여서는 多數의 先進國家들이 1924年 헤이그規則에 따라 國內立法하여 施行中에 있으므로 헤이그規則이 거의 世界法化되어 있었다. 最近에 英國과 도이취·北歐諸國등이 1968年 헤이그-비스비規則에 따라 國內法을 改定하고 있다. 한편 UNCTAD와 UNCITRAL등 UN專門機構가 海事私法分野까지 그 立法活動을 擴大하고 있음은 注目할 일이며 그러한 活動의 結果가 1978年 海上物件運送條約으로 열매를 맺은 것이다. 이 1978年 함브르그規則이 종래의 헤이그規則上의 責任法體系를 根本的으로 改革하고 있음은 앞에 본 바와 같다. 그러나 함브르그規則이 成立되게 된 背景에는 先進海運國과 途上國인 荷主國들 사이의 海運에 관한 國家利益의 對立이 內在하고 있는 것이므로 종래의 海事國際條約의 成立과는 動機가 다른 것임을 看過할 수 없다.

이러한 두가지 理由 때문에 함브르그規則이 主要國家들에 의하여 쉽게 受容되어 所期의 目的처럼 海上運送에 관한 世界法으로서의 實効性을 發揮할 것인지는 더 두고 보아야 할 것이다.²⁴⁾

(3) 司法節次的 國際化和 國際協約

앞에 본 1969年 條約(油濁)은 責任制限基金의 形成·分配(第6條), 財政保證(第5條), 假押留財産의 解放(第5條), 外國判決의 承認(10條)등 司法節次와 司法行政의 國際的協力과 國際化的 傾向을 明白히 나타내고 있다.

1976年 條約에서도 基金의 形成·請求·分配·法院의 職務등(第11條, 第13條) 많은 節次規定을 필요로 하고 押留禁止와 押留解放등 그밖의 訴訟節次도 國內法에 委任하고 있다(第10條). 이와같이 最近의 海事國際條約을 國內法으로 受容, 施行하기 위하여서는 適合한 節次法の 制定이 필요하고 그에 따라 司法節次的 國際協력이 필요하게 되었으므로 우리나라도 이러한 傾向에 對備하여야 할 것이다.

이상에서 본 바와 같이 海商法에 관한 最近의 國際條約은 海上企業者의 責任을 加重하는 傾向으로 變容하고 있으나 이것을 先進海運國들이 그대로 받아들여 쉽게 國內立法할 것인지는 疑問이 없지 않다. 그것은 海運이 하나의 私企業으로 存在하는 동시에 한 國家의 經濟的獨立과 國防上 重要한 産業이므로 政策의考慮가 앞서기 때문이다. 우리도 이러한 점을 輕視할 수 없으므로 主要國家들의 動向을 注目해야 할 것이다.

24) 새條約에 대하여 先進國들이 마음이 내키지 않는 態度는 이미 UNCITRAL 作業部會(W.G)가 草案을 準備하는데부터 나타나고 있다.

McGilchrist N. R., "The New Hague Rules" Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, Nov. 1974, pp. 257~58.

参考文献

- 徐燮珪, 第二全訂商法講義(下) (서울; 法文法, 1977)
- 孫珠瓚, 改訂 商法(下) (서울: 博英社, 1975)
- 裴炳泰, 註釋 海商法(서울: 司法行政學會, 1977)
- 李均成, 國際海上運送法研究(서울: 海事問題研究所, 1976)
- 石井照久, “運送人の 責任” 商法における基本問題(東京: 勁革書房 1960)
- 谷川久, 海上運送人の 責任の 強化(1)~(7), Jurist.
571號, 573~577, 579, 587(東京: 有斐閣, 1974.10~1975.5)
- 孫珠瓚, 海上運送契約에 관한 海商法과 統一條約과의 關係 1~4, 法曹 21卷 5號~8號 (서울 法曹協會, 1972. 5)
- 裴炳泰, 1976年海事債權에 대한 責任制限條約의 研究. (한국해양대 학논문집, 1978.3)
- Colinvaux, R., Carver's Carriage by Sea, Vol. 1~2. 12th ed., British Shipping Laws, Vol. 2~3. London, Stevens and Sons, 1971.
- Gilmore and Black, The Law of Admiralty, Brooklyn, The Foundtion Press. 1957.
- Singh, N., International Conventions of Merchant Shipping, British Shipping Laws Vol. 8, London Stevens & Sons, 1971.
- International Maritime Committee, Documentations (C.M.I. Antwerp) 1968~1977.
- Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.1~10. Silver Spring, Jefferson Law Book Co., 1968~1976.
- Lloyd's Maritime and Commercial Law Quaterly, Lloyd's of London Press, 1975~1977.