

海上旅客運送人の 새로운 責任法 構成을 위한 示唆 (아테네條約을 中心으로)

裴 炳 泰*

〈차 례〉

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| 1. 序 說 | (1) 海上旅客運送人の 堪航能力注意義務 |
| 2. 海上旅客運送法の 現況과 問題點 | (2) 海上旅客運送人の 責任 |
| (1) 海上旅客運送人の 義務 | (3) 運送人の 責任의 限度 |
| (2) 海上旅客運送人の 責任 | (4) 手貨物損害에 대한 責任의 限度 |
| (3) 運送人の 責任에 관한 現行法の 問題點 | (5) 賠償請求의 總額 |
| 3. 아테네條約의 概要 | (6) 運送人の 使用人 등의 抗辯 및 責任限度 |
| (1) 條約成立의 經過 | (7) 準用條項 |
| (2) 條約의 概要 | |
| 4. 運送人の 새로운 責任法 構成을 위한 示唆 | 5. 結 語 |

1. 序 言

근대 海上旅行者이 증가하여 旅客船運航도 증가하므로 旅客船의 海難事故도 크게 증가하고 있다.

그간 人名死傷이 많았던 旅客船事故를 보면,¹⁾ 1968年의 여수—부산간 여객선 “한일

* 韓國海法會 副會長, 法學博士

1) 한국해운조합, 해난과 방지, (서울; 한국해운조합, 1986), pp. 59, 176, 256.

호”(140총톤) 충돌사건에서 90명이 死亡하였고, 1970년의 제주—부산간 여객선 “남영호”(362톤) 침몰사건에서 323명 死亡, 1973년 “한성호” 전복사건에서 95명 死亡, 1984년 “동남잠보훼리” 조난사건에서 12명 死亡, 8명 重傷, 1987년 “극동호” 화재사건에서 35명 死亡 등 小形旅客船事故에서 많은 人名被害를 내고 있다.

이와같이 旅客船은 小形船의 事故라 하더라도 많은 人名死傷을 가져오므로 事故발생을 豫防하는 일이 가장 重要하나 事故발생후의 被害者에 대한 被害補償問題도 중요한 문제라 하겠다.

商法에서는 船主責任制限規定(商, 第746條 및 第750條)이 있어서 損害賠償의 總體的 責任制限을 받게되어 人名死傷의 경우에는 船舶의 噸當 3萬원으로 損害額 全體에 대한 責任이 제한되나, 旅客의 死傷의 경우에는 海上運送人이 自己의 無過失을 立證하지 못하면 過失이 推定되어(商, 第148條) 責任制限을 主張할 수 없으므로(商, 第748條) 이 規定이 作用할 경우는 드물 것이다. 個別的인 旅客의 損害에 대하여서는 旅客運送人의 責任에 관한 規定(商, 第840條, 第148條)에 따라 運送人이 被害者에게 損害를 補償하게 된다. 그러나 이 規定(商, 第830條)은 海上運送人에게 陸上運送人의 責任에 관한 規定을(商, 第148條) 準用하게 하여 當事者間에 많은 不便을 주고 損害賠償額에 관하여 合意가 이루어지기 어렵고 事件이 발생하면 紛爭이 되고 訴訟에 의하여서만 結末이 나게 되어 있다.²⁾ 旅客의 死傷에 대하여 運送人이 自己의 無故失을 立證하지 못하면 運送人은 債務不履行責任(民, 第397條)에 따라 各被害者에게 個別的으로 그 損害額을 算定하여 賠償하여야 하고 그밖에 法院이 被害者와 그 家族의 情狀을 參照하여 決定하는(商, 第148條 2項) 「特別한 損害」도 賠償하여야 하는 번잡한 과정을 거치게 된다.

그러므로 이러한 損害賠償過程을 合理化하여 被害者에게 充分한 補償을 하면서 企業活動의 簡易迅速을 도모하도록 海上旅客運送人에 固有한 責任法을 制定할 必要가 있는 것이며 이것이 商法의 理念³⁾에도 一致한다 하겠다.

2) 損害額算定이 사람마다 달라지고 法院이 被害者와 그 家族의 情狀을 參照하도록 되어 있기 때문에 當事者間의 合意가 이루어지기 어렵다. 자세한 理由는 2장에서 밝힌다.

3) 徐煥珪, 第3全訂 商法講義(上), (서울; 法文社, 1985), p. 50.

鄭熙喆, 商法學原論(上), (서울; 博英社, 1983), p. 29.

孫珠瓚, 改訂商法(上), (서울; 博英社, 1985), p. 51.

이러한 旅客運送人の 責任法을 合理化하고 國際法統一을 期하기 위하여 海上旅客運送에 관하여서는 1961年 海上旅客運送 統一條約⁴⁾과 1967年 海上旅客手荷物運送統一條約⁵⁾ 및 1974年 海上旅客 및 手荷物運送에 관한 아테네條約⁶⁾(Athens Convention)이 成立되어 있고 航空運送에 관하여서는 1929年 國際航空運送統一條約⁷⁾(Warsaw Convention)과 1955年 헤이그改正議定書⁸⁾, 1975年 몬크리얼追加議定書⁹⁾ 등이 成立되어 있다.

우리나라에서 海上旅客運送法 分野는 그간 별다른 注目을 받지 못하여 왔으나 國民經濟規模의 擴大에 따라 國內運送需要도 크게 擴大되고 있고 韓日間의 旅客船就航과 같은 國際運送이 이루어지고 있으므로 이 分野의 國際動向에 留意하면서 國內法을 정비할 필요가 있다.

本稿는 이러한 필요성을 감안하여 現行海上旅客運送法의 문제점을 檢討하고, 現제 海上法改正작업이 進行중에 있으므로 現行法改正을 위하여 運送人の 새로운 責任法構成을 위한 要綱을 示唆할 것을 目的으로 작성된 것이다.

考察의 순서는 現行規定에 따른 問題點을 살피고 海上旅客運送에 관한 1974年 아테네 條約을 개관하여 民法을 合理的으로 改正할 要綱을 作成하여 結論에 이르고자 한다.

4) International Convention for the Unification of certain Rules relating to carriage of Passengers by Sea, 1961.

條約原文은 다음 參照(CMI, International Conventions on Maritime Law Texts, 1980, p. 79이하). 이 條約에 관한 研究로는 다음 參照(孫珠瓚, “海上旅客運送人の 損害賠償責任” 商事法の 諸問題(서울: 博英社, 1983), p. 494 이하).

5) International Convention for the Unification of certain Rules relating to Carriage of Passenger Luggages by Sea, 1967.

6) Athens Convention relating to Carriage Passengers and their Luggages by Sea, 1974.

7) Convention for the Unification of certain Rules relating to International Carriage by Air, 1929.

8) Protocol to amend the Convention for the Unification of certain Rules relating to International Carriage by Air 1929 as amended at the Hague, 1955.

9) Montreal Additional Protocol No. 1 to amend the Convention for Unification of certain Rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on Oct. 1929.

이 議定書는 第1에서 第4까지의 追加議定書로 되어있다. 航空旅客運送人の 責任에 관하여는 다음 參照.

孫珠瓚, “航空旅客運送人の 損害賠償責任”, 前掲書, p. 545 이하.

金斗煥, “航空運送人の 損害賠償責任論”, 韓國海法會誌 第8卷 1號, p. 82 이하.

2. 海上旅客運送法の 現況과 問題點

海上旅客運送契約은 無方式의 諾成契約이나 일반적으로 運送人은 運賃을 先給케하여 普通契約約款에 따라 記名式船票(乘船票)를 발행하므로써 그 契約關係를 確定한다. 商法에서는 海上旅客運送에 關하여 11個條의 規定(第821條~第831條)을 두고 있으나 이밖에 도 海上運送人으로서 航海에 合當한 船舶提供할 義務, 堪航能力注意義務, 運送實行義務 堪航義務¹⁰⁾ 上陸에 關한 義務 등 契約上의 默示的義務도 지고있다.¹¹⁾

여기에서는 現行規定上의 運送人의 義務와 責任을 살펴본다.

(1) 海上旅客運送人의 義務

① 航海中の 食事提供義務(商, 第822條)

長期間의 소요되는 海上旅行에 있어서 航行中에는 旅客이 陸上運送과는 달리 受動的立場에 서게되므로 運送人이 食事を 提供할 義務를 지게하는 것은 旅客運送上 당연하다 하겠다.

② 船舶修繕中の 居處 및 食事提供義務(商, 第823條)

海上運送人은 航海安全을 위하여 堪航能注意義務를 지고 있으므로 航海도중에도 필요에 따라 船舶을 修理하여야 한다. 상당한 時間이 소요되는 船舶의 修理中에 旅客에게 상당한 居處과 食事を 제공하게 하는 것은 海上運送의 特色上 당연하다 하겠다. 이러한 경우 旅客은 그 船舶에 의한 旅行을 中止할 權利도 가져야 하므로 航海의 比率에 따른 운임을 支給하고 契約을 解止할 수 있다(商, 第823條).

③ 手荷物無賃運送義務(第824條)

旅行중에는 여행에 필요한 物件 또는 기타 物件을 휴대하게 되므로 旅客이 船內에 휴대하는 手荷物(passenger's luggage)은 運送人이 無賃으로 運送할 義務를 진다. 手荷物이란 旅客에 付隨하는 物件으로 船內에 휴대한 것을 말하고 반드시 旅行의 必需物만을 말하는 것이 아니고 다른 物件도 상관없다.

10) 林東喆, “海上物件運送法에 있어서의 離路에 關하여” 韓國海法會誌, 第4卷 第1號, p. 90.

11) 徐煥珏, 前掲書(下), p. 147, 鄭熙喆, 前掲書(下), p. 247, 李均成, “海上運送人의 堪航能力注意義務”, 韓國海法會誌, 第2卷 第2號, p. 53.

(2) 海上旅客運送人の 責任

① 責任의 原則

海上旅客運送人は自己 또는 그의 使用人이 運送에 관하여 注意를 懈怠하지 아니하였음을 證明하지 아니하면 旅客이 運送으로 인하여 받은 損害를 賠償할 責任을 免할 수 없다(第830條, 第148條).

이것은 運送人이나 그 使用人の 注意懈怠가 있는 경우에 運送人이 責任을 지게하였으므로 過失責任主義의 原則을 취하고 있는 것이나 無過失의 立證責任은 運送人이 부담하고 있으므로 責任의 程度의 面에서 立證責任이 전환된 中間的責任(過失責任과 無過失責任의 中間的責任)이라 할 것이다. 立證責任을 누가 부담하느냐 하는 問題는 訴訟의 勝敗를 좌우하는 중대한 문제이므로 그의 分配에 의하여 責任의 程度가 달라지게 된다. 이러한 海上旅客運送人の 責任法은 陸上運送人の 責任(商, 第148條)을 準用한 것으로 被害者保護의 측면에서 수긍할 수 있는 것이나 被害者가 입은 損害의 範圍를 金額으로 算定함에 있어서 一般法上의 損害賠償의 範圍(民, 第393條)에 관한 原則을 適用하여야 하므로 몇가지 問題가 있고 결국 訴訟에 의하여 結末지을 수 밖에 없게된다. 이러한 문제점에 관하여서는 뒤에 言及한다.

② 損害賠償의 範圍

위에 본 바와같이 海上運送人は自己에게 歸責事由가 없음을 證明하지 못하면 旅客이 입은 損害를 補償하여야 하는데 그 損害賠償額은 通常의 損害(民, 第393條 1項)¹²⁾를 原則으로 하고 그밖에 旅客이 상실한 利益도 포함하며¹³⁾ 더우기 法院은 被害者와 그 家族의 情狀을 參照하여 決定하여야 한다(商, 第148條 2項).

이와같이 旅客의 損害(死傷)에 다하여서는 債務者(海上運送人)가 事前에 그 旅客에게 特別한 事情이 있음을 알았거나 알 수 있었을 것임을 묻지 아니하고 被害者의 喪失利益이나 家族의 情狀도 參照하여 損害의 範圍를 決定하게 되므로 一般法上의 原則(民, 第393條, 第2項)의 例外를 인정하고 있다.

12) 郭潤直, 全訂 債權總論, (서울; 博英社, 1981), p. 175.

13) 徐燦珏, 前掲書(下), p. 148.

田中誠二, 海商法詳論, (東京; 勁草書房, 1985), p. 447.

日大判, 大2,10,2. 大判錄 19輯, p. 910.

石井照久, 海商法, (東京; 有斐閣, 1969), p. 197.

③ 手荷物の 損害에 대한 責任

運送人은 旅客의 手荷物無貨運送義務가 있으나 無貨運送이라 하더라도 手荷物에 損害가 발생하면 이를 賠償할 責任이 있다. 다만 手荷물을 運送人이 引渡받은 때와 引渡받지 아니한 때에 그 責任은 다르다.

運送人은 引渡받은 手荷物에 대하여서는 物件運送人과 同一한 責任을 지므로(商, 第149條) 運送人이 自己 또는 使用人이 그 運送에 過失이 없음을 證明하지 못하면 損害賠償責任을 免할 수 없다(商, 第135條). 그러나 引渡받지 아니한 手荷物에 대하여서는 自己 또는 使用人에 過失이 없으면 責任이 없으므로(商, 第150條) 運送人의 歸責事由를 賠償請求者가 立證하여야 한다. 즉 이러한 경우에는 立證責任을 請求者에게 부담시킨 것이다.

(3) 運送人의 責任에 관한 現行法の 問題點

앞에 본 바와같이 現行法은 海上旅客運送人에게 陸上運送人의 責任을 準用하고 있어서 다음과 같은 問題點이 부각되어 보인다.

① 海上運送法の 特色의 喪失

海上運送法은 物件運送의 경우 免責事由, 個別的責任制限, 過失의 分析, 船主責任制限 등 海上固有의 危險(perils of the sea)과 바다의 特色에 相應하는 여러가지 責任制度를 준비하고 있다(746條, 788條, 789條 등). 물론 사람을 運送하는 경우에까지 이러한 海法의 特色을 관철할 수는 없으나 陸上運送人의 責任法을 그대로 준용하는 것은, 가령 船舶이 荒天을 만나 일어난 事故 不可抗力의事故 등으로 인한 旅客의 損害, 戰爭暴動 內亂으로 인한 損害, 公權力에 의한 航海의 制限 檢疫 怖留拉置 同盟罷業 등으로 인한 損害, 第三者의 行爲 海難救助 등으로 인한 損害 등에 대하여서까지 海上運送人에게 無過失의 立證責任을 부담하게 하는 것은 責任의 分配에 均衡을 잃게하는 것이라 할 것이다.

그러므로 海上旅客運送人이 船舶과 運航에 관하여 注意를 다하지 못하므로써 발생한 旅客의 損害에 대하여서는 運送人의 過失을 推定하도록 하고¹⁴⁾ 그밖의 原因으로 인한 損

14) 이러한 運送人의 過失을 推定하는 立法例은 1961年 海商旅客運送條約 第4條, 프랑스 1966年 海商運送契約法 第387條, 1974年 아테네條約 第3條 3項 및 함브르그規則 第5條 1項이 있다.

害에 대하여서는 海法の 特色에 따라 過失의 立證責任을 請求者가 부담하게 하는 것이 責任分配의 均衡上 合理的인 解決이라 하겠다.

② 損害賠償의 範圍에 관한 問題點

一般債務不履行에 관한 損害賠償의 範圍는 通常의 損害를 原則으로 하고(民, 第393條 1項) 特別한 損害는 特別한 事情에 대하여 債務者가 豫見하였거나 그 可能性이 있어야 인정이 된다(同條 第2項). 그러나 旅客運送에 있어서는 通常의 損害이외에 旅客이 상실한 利益 즉 特別한 損害도 포함하며 더욱이 被害者와 그 家族의 情狀을 參照하여 損害의 範圍를 決定하므로(商, 第148條 2項) 民法上의 賠償額보다 그 範圍가 擴大되어 있다.

이것은 被害者 保護를 두터히 한다는 취지이나 이 결과는 收入이 많은 旅客의 死傷의 경우에는 많은 賠償額을 받고 그렇지 않는 경우에는 적은 賠償額을 받게 되어 賠償額算定의 결과가 不公平하고 심지어 사람의 生命의 價値에 差別이 생기게 된다. 또한 “남영호(326총톤) 침몰사건”이나 금년에 발생한 “극동호()화재사건”과 같이 多數의 旅客이 死亡한 事件에 있어서 損害賠償額을 現行法에 따라 個別的으로 算定취급하는 것은 그 결과가 不公平할 뿐더러 이러한 결과를 企業關係에 있어서의 契約責任의 處理方式으로 본다면 不合理하다고 할 수 밖에 없다. 旅客運送契約과 같이 集團的去來에 있어서는 損害賠償額의 算定에는 「特別한 損害」는 除外하여 劃一的處理를 하는 것이 合理的이다.¹⁵⁾

그러므로 立法論으로서는 旅客의 人的損害에 대하여서는 人名尊重의 견지에서 賠償額을 相當한 額數로 높게 定型化하거나 最高限度額을 定하여 劃一的處理를 하도록 法定하는 것이 바람직하다. 海上運送人으로서는 定型화된 賠償額을 기초로 責任保險을 利用하여 企業危險에 대처하게 하는 것이 合理的이다. 이 경우 賠償額의 限度額을 얼마로 定할 것인가 하는 것이 문제이나 그것은 아테네條約과 우리 經濟社會의 現實을 감안하여 定할 것이며 이 점은 뒤에 改正要綱에서 다시 言及한다.

아테네條約 Art. 3-3 Fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment shall be presumed, unless the contrary is proved, if the death of or personal injury to the passenger or the loss of or damage to cabin luggage arose from or in connexion with shipwreck, collision, stranding, explosion or fire, or defect in the ship…….

함브르그規則 Art. 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 proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

15) 同旨로서, 石井照久, 前掲書, p. 297.

1957年 責任制限條約이나 1976年 海事債權에 대한 責任制限條¹⁶⁾上的 責任의 限度額 등은 總體的 責任制限을 위한 船舶屯當의 限度額이므로 여기에서는 參考가 되지 아니한다.

③ 準用規定의 問題點

現行法の 準用規定을 보면 第830條에 旅客運送을 위한 準用規定(第148條, 내지 第150條, 第808條와 第811條)을 두고 第831條에 旅客運送을 하기위하여 傭船契約을 체결한 경우의 準用規定을 두고 있다.

그런데 이 準用規定에 海上旅客運送을 위한 規定에는(第830條) 運送人의 基本的義務인 船舶堪航能力注意義務規定이 빠져있고 한편 旅客運送을 위한 傭船契約(드문일이다)에 있어서 船主와 傭船者(運送人이 된다) 사이에 관한 規定에는 運送人의 免責事由(第789條)와 船主의 責任輕減禁止規定(第790條)을 準用하게 하여 해괴(駭怪)한 現況을 빚고 있다.¹⁷⁾

본래 이 免責事由와 責任輕減禁止는 헤이그條約의 主要條項을 商法에 受容한 一部規定으로서 船荷證券이 發行된 物件運送에 관한 規定인데 이 免責事由와 責任輕減을 禁止한 强行規定을 傭船關係에서 船舶所有者와 傭船者 사이에 準用한다는 것은 넌센스라 하겠다.

3. 아테네條約의 概要

(1) 條約成立의 經過

海上旅客運送에 관한 아테네條約¹⁸⁾은 1974年 12月 그리스의 아테네에서 開催된 IMCO(Inter-governmental maritime Consultative Organization 현재는 IMO로 改稱) 主

16) Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976.

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(人文, 社會科學編) 第13輯, 1978, p. 121 이하 참조.

17) 이 準用規定의 問題點에 관하여서는 다음 參照.

裴炳泰, 註釋 海商法, (서울; 司法行政學會, 1980), p. 314.

18) 註 6. CMI, Documentation, 1975, pp. 58~59.

管의 國際法律外交會議(International Legal Conference on the Carriage of Passengers and their Luggage on board Ships, 1974)에서 採擇·成立된 것이다.

이 國際法律會議는 IMCO의 1971年 10月 總會의 決議에 따라 理事會가 1974年 6月の 32次 會期에서 海上旅客 및 手荷物の 運送에 관한 條約의 採擇을 위하여 外交會議에 소집할 것을 결정하므로써 이루어진 것으로 그리스政府초청으로 소집되었다.¹⁹⁾

海上旅客運送에 관하여서는 이미 CMI(Comite Maritime International)의 1961年 海上旅客運送統一條約과 1967年 海上旅客手荷物統一條約이 成立되어 있었고 이 두 條約을 하나의 條約으로 統合하기 위한 이른바 Tokyo Draft(東京草案, International Draft Convention for the Unification of certain Rules relating the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage)²⁰⁾이 成立되어 있었으므로 이 統合草案이 아테네條約의 實質的草案이 되었다.

1961年 旅客運送條約은 CMI의 1955年 마드리드國際會議에서 그 草案이 採擇된 것인데 이 마드리드草案²¹⁾을 보면 海上旅客運送人の 責任原則은 過失責任主義로 하고 堪航能力注意義務도 出港當時의 相當한 注意(duo diligence)로 하고(第5條 1項) 各種의 免責事由도 인정(第5條 2項)하고 있어서 마치 旅客運送에 관한 헤이그規則(Hague Rules 1924)과 같은 감을 주고있다. 그러나 이 草案은 1957年 브뤼셀外交會議에서 人名尊重의 견지에서 旅客에 대한 海上運送人の 責任을 헤이그規則上의 荷物에 대한 責任보다 加重하여야 한다는 강한 主張이 있어서 결국 堪航能力注意도 出港당시뿐 아니라 運送中 繼續하는 注意義務로 하고²²⁾ 船舶運航에 관련된 旅客의 死傷에 대하여서는 運送人側의 過失을 推定하고(art. 4) 草案에 있던 運送人の 免責事由는 모두 削除하여 1961年條約이 成立된 것이다.

아테네條約은 이 두 條約을 하나로 結合하고 運送人の 責任도 時代의 進展에 따라 새로운 內容으로 發展한 것이라 하겠다.

19) 이 경과에 대하여서는 다음 參照.

鴻常夫, “1974年 海商旅客·手荷物運送條約의 成立について” Jurist(No. 608), 1976, p. 57 이하.

20) 東京草案의 成立경과에 관하여서는

池垣定太郎, “海上旅客及びその手荷物の運送に關する若干の規則の統一 のため 國際條約案 “日本海法會議 復刊 16號 p. 30 이하 참조.

21) 마드리드會議에 관하여서는

CMI, Madrid Conference, Preliminary Reports Minutes Draft-Convention, 1955, pp. 509~521 참조.

22) CMI, International Conventions on Maritime Law Texts, p. 80. Art. 3, 참조.

(2) 條約의 概要

條約은 全文 28個條로서 21個의 實體規定과 7個의 加入·批准 등 最終規定으로 되어 있다.

① 定義；條約은 第1條에서 運送人, 實行運送人, 運送契約, 船舶, 旅客, 手荷物, 船內手荷物, 手荷物の 滅失損傷, 運送, 國際運送, 機關 등에 관하여 定義를 規定하고 있다.

② 適用範圍(第2條)；旅客의 國際運送에 관하여 船舶의 旗國이 條約當事國인때, 運送契約이 當事國에 체결된 때 出港地 또는 到着地가 當事國에 있는 때에 條約이 適用된다.

③ 運送人의 責任의 原則(第3條)

運送人의 責任은 過失責任主義를 취하면서 旅客의 死傷이나 手荷物の 損害를 일으킨 事故가 船舶의 難破(shipwreck), 衝突, 坐礁, 暴發, 火災 또는 船舶의 缺陷(defect in the ship)에 의하여 또는 그와 관련하여 발생한 때에는 反證이 없는한 運送人이나 그 使用人이 過失을 推定하게 하였다.

④ 實行運送人(第4條)

旅客運送이 契約運送人 이외의 者(實行運送人, performing carrier)에 의하여 實行된 경우에도 運送人은 全運送에 대한 責任을 지고 運送人과 實行運送人의 雙方이 責任을 지는 경우에는 連帶責任을 지도록 하였다.

⑤ 高價品(第5條)

貨幣, 有價證券, 金銀寶石 등 高價品の 滅失·損傷에 대하여서는 그 高價品이 運送人에게 安全保管을 위하여 寄託된 경우에만 運送人은 責任을 진다.

⑥ 寄與過失(第6條)

旅客의 死傷이나 手荷物の 損害가 旅客의 過失·不注意로 인하여 발생하였거나 그의 寄與가 있었다는 것을 運送人이 證明하면 運送人은 그의 責任을 全部 또는 一部를 免除하게 할 수 있다.

⑦ 人身傷害에 대한 責任限度(第7條)

旅客 1人의 死傷에 대한 運送人の 責任은 1運送마다 70萬프랑(poincare franc)을 넘지 아니한다.

⑧ 手荷物의 滅失·損傷에 대한 責任限度(第8條)

旅客의 船室手荷物(cabin luggage)의 滅失損傷에 대한 運送人の 責任은 1運送마다 旅客1人당 12,500프랑, 自動車는 車內手荷물을 포함하여 1臺당 5萬프랑 그밖의 手荷물은 旅客1人당 18,000프랑을 넘지 아니한다.

⑨ 金프랑과 換算(第9條)

金프랑에 대한 裁判地國의 通貨로의 換算日을 規定한다.

⑩ 責任限度額의 增額(第10條)

運送人の 責任限度를 增額하는 것은 當事者合意로 約定할 수 있다.

⑪ 運送人の 使用人の 抗辯援用(第11條)

賠償請求의 訴訟이 運送人の 使用인에 대하여 제기된 때에는 그 使用인이 그의 職務範圍內에서 行爲를 한 것임을 證明하면 條約上의 抗辯과 責任限度를 援用할 수 있다.

⑫ 請求權의 總額(第12條) 運送인이 第7條와 第8條上의 責任制限을 할 수 있는 경우에는 그 限度額은 旅客의 死傷 또는 手荷物의 損害를 原因으로 하는 모든 請求權의 總額에 適用하고 運送人の 使用人이나 代理人으로 부터 받을 경우에도 그 總額은 이 限度를 넘지 아니한다.

⑬ 責任制限權의 喪失

運送人, 實行運送人 또는 그 使用人이나 代理人이 故意로 또는 損害發生의 염려가 있음을 알면서 無謀하게 행한 行爲로 인하여 損害가 발생한 때에는 責任制限의 利益을 상실한다.

⑭ 그밖의 規定

이밖에 請求權의 根據(14條), 手荷物의 滅失·損傷의 通知(15條), 出訴制限(16條), 裁判管轄(17條), 契約條項의 無效(18條), 責任制限에 관한 다른 條約(19條), 原子力損害(20條), 公共機關에 의한 商業運送(21條) 등에 관하여 規定을 두고 있으나 여기서는 생략한다.

4. 運送人의 새로운 責任法構成을 위한 示唆

海上旅客運送에 관하여 現行法의 問題點을 檢討하고 아테네條約의 概要를 간단히 살피었다. 아테네條約은 均衡이 잘 잡힌 責任制度(well-balanced liability regime)와 旅客을 위한 合理的인 保護(reasonable protection for the passenger)를 갖추고 있다는 評²³⁾을 받고있는 바와같이 海上旅客運送人의 責任制度가 旅客의 保護와 잘 均衡을 이루고 있으므로 이번 海上法改正에 있어서 運送人의 責任法으로서 좋은 參考가 되리라 생각한다.

여기에서는 條約上의 責任制度를 모범으로 改正要綱을 생각하고자 한다.

(1) 海上旅客運送人의 堪航能力注意義務

現行旅客運送規定에는 運送人의 堪航能力注意義務에 관한 規定을 두고 있지는 아니하나 運送契約債務의 內容으로서 海上運送人에게 船舶의 堪航能力確保를 위한 注意義務가 있다고 解釋하고 있다.

그러나 商法上 運送人의 堪航能力注意義務(第787條)는 物件運送의 경우에 「發航當時」에 注意를 다 하도록 하여 注意義務의 履行時期를 發航當時로 限定하고 있으므로 注意義務에 관하여 所重한 人名을 運送하는 旅客運送의 경우에도 物件運送의 경우처럼 發航當時의 注意義務라고 解釋하는 것은 不合理하다.²⁴⁾

23) CMI의 Lamberg 교수(스웨덴)의 評.

鴻常夫, 前掲論文, p. 61.

24) 日本法에서는 旅客運送의 경우에도 「發航當時」의 義務라고 解釋하고 있다. 田中誠二, 前掲書, p. 443, 石井照久, 前掲書, p. 296.

旅客運送의 경우에는 堪航能力注意義務를 發航當時뿐 아니라 航海中에도 이를 維持하도록 즉 全 運送期間에 걸쳐 堪航能力注意를 다하게 할 필요가 있다.²⁵⁾ 1961年 海上旅客運送條約에는 「發航當時 및 運送期間 동안 언제나」(at the beginning of the carriage, and at all times during the carriage, 第3條 1項) 堪航力을 確保하도록 明示하고 物件運送의 경우이나 함브르크規定에서도 堪航能力注意義務는 航海中 계속되는 注意義務로 하고(第5條 第1項) 있다.²⁶⁾ 1974年 아테네條約에서는 堪航能力에 관하여 直接規定하고 있지는 아니하나 運送人の 責任의 要件을 規定하는 第3條 3項에서 「……旅客의 死亡 또는 傷害 또는 船室手荷物の 滅失·損傷이 難破, 衝突, 坐礁, 暴發, 火災 또는 船舶의 缺陷(defect in the ship)에 의하여 또는 그와 關聯하여 發生한 경우에는……」 運送人の 過失을 推定하게 하였으므로 堪航能力注意義務는 運送의 全期間에 걸쳐 維持되어야 하는 義務임을 明示하고 있다.

그러므로 우리法の 改正에 있어서도 海上旅客運送人の 堪航能力注意義務를 物件運送의 경우와는 달리 明示規定을 두는 것이 좋겠다.²⁷⁾

改正要綱

第821條의 2로서 다음의 規定을 新設한다.

堪航能力注意義務

旅客運送人은 出港當時 및 運送期間中 언제나 船舶을 安全하게 航海할 수 있게 維持하여야 하고 必要한 船員을 乘務시켜야 하고 船舶鐵裝과 必要品の 補給을 確保하도록 相當한 注意를 하여야 하고 이를 위하여 使用人 또는 代理人이 相當한 注意를 하도록 하여야 한다.

(2) 海上旅客運送人の 責任

現行法은 海上運送人에게 陸上運送人の 責任法(商, 第148條)을 準用(商, 第830條)하게 하므로써 몇가지 問題點이 있음을 보았다. 그러므로 商法 第830條에서 第148條의 準用을 削除하고 海上運送人の 責任에 관한 規定을 新設한다.

25) 李均成, 前掲論文(堪航能力注意義務), p. 71.

26) 李均成, 上掲, pp. 69~70.

27) 아테네條約에 따른 運送人の 責任規定을 商法에 受容하면 그 規定의 解釋上 堪航能力에 관한 規定을 별도로 둘 필요는 없겠으나 旅客運送人の 固有한 責任法을 構成한다는 취지에서 旅客運送人에 固有한 堪航能力注意義務 規定을 두는 것이 紛爭의 여지를 없애고 明確하다.

海上運送人の責任은 過失責任主義로 하고 船舶 및 그 運航과 관련되는 事故로 인한 損害가 발생하면 運送人 또는 그 使用人の 過失을 推定하여 運送人이 無過失을 立證하지 못하면 損害賠償責任을 지도록 하고 證據責任을 分配한다.

改正要綱

第823條의 2로서 다음 規定을 新設한다.

① 運送인은 運送過程에서 그 自身이나 그의 使用人 또는 代理人이 그 職務範圍內에서 行爲를 함에 있어서 過失 또는 不注意로 因하여 旅客의 死傷이나 手荷物の 滅失·損傷의 損害가 발생하면 그 損害를 賠償할 責任이 있다.

② 그러한 損害가 運送過程에서 發生하였다는 事實과 그 損害의 範圍에 대하여서는 請求者가 證明하여야 한다.

③ 旅客의 死傷이나 船室手荷物の 滅失·損傷이 船舶의 難破, 衝突, 坐礁, 爆發, 火災 또는 船舶의 缺陷에 의하여 또는 그에 關聯하여 발생한 경우에는 反證이 없는限 運送人 또는 그 職務範圍內에서 行爲하는 그의 使用人 또는 代理人의 過失이나 不注意가 있었을 推定한다.

다른 手荷物の 損害에 대하여서는 反證이 없는限 그러한 損害를 야기한 事故의 性質에 關係없이 그러한 過失 또는 不注意를 推定한다.

이밖의 모든 경우에는 過失 또는 不注意를 據證할 責任은 請求者가 진다(參照文獻: 아테네條約 第3條, 프랑스 1966年法 第38條).

(3) 運送人の 責任의 限度

海上運送人の 責任의 限度를 法定하는 것은 海上旅客運送人の 責任法의 核心을 이루는 것으로 海上運送契約法의 特色의 하나라 하겠다. 海上運送人の 責任을 一般損害賠償法에 따르게하는 경우 前述한 바와같이 같은 條件으로 運送契約을 체결한 旅客의 年令, 職業, 收入性別 등에 따라 賠償額에 差異가 생겨서 사람의 價値에 差別을 두는 不公平한 結果가 되고 海上企業으로 보아서도 企業危險의 測定이 어려움고 法理論上으로도 企業關係에 있어서 契約責任(債務不履行責任)의 構成으로서 疑問이 없지 아니하므로 旅客運送과 같은 集團去來에 있어서는 責任問題를 劃一的으로 處理하는 것이 合理的이기 때문에 海上運送人の 責任의 限度額을 法定하는 것이 바람직하다.

責任의 限度額을 定하는 것은 어려운 문제인데 아테네條約에서는 各國의 여러提案中²⁸⁾에서 여러차례에 걸친 意思標示投票(indicative vote)를 거쳐 결국 旅客 1인당 1運送에 있어서 70萬金프랑으로 그 限度額을 定하였다(第7條)(美貨 약 \$56,000 원화 약 4,500萬 원). 아테네條約의 草案이 된 1969年 4月の 東京草案에서는 1人당 50萬金프랑으로 定하여졌던 것인데²⁹⁾ 5年후에 成立한 條約에서 40%가 인상된 셈이다.

그러나 國內旅客運送에 있어서는 우리의 經濟社會的 現實을 감안하여 그보다는 低額으로 定하여야 할 것이다. 예컨대 自動車損害賠償保障法上的 責任保險(第5條, 令第3條)額인 500萬원 등은 하나의 參考가 될 것이다.

改正要綱

第823條의 3으로서 다음 規定을 新設한다.

旅客의 死傷에 대한 責任限度

旅客1人的 死傷에 대한 運送人の 責任은 每運送에()를 넘지 아니한다(參照法規, 아테네條約 第7條, 프랑스 1966年法 第40條).

(4) 手荷物損害에 대한 責任限度

旅客이 휴대하는 手荷物は 旅客이 船室內에 휴대한 것, 다른 船積場所에 保管한 것 및 車內手荷物を 포함한 自動車 등이 있겠으므로 이들 手荷物の 滅失·損傷에 대하여 각기 限度額으로 定한다.

28) 이 限度額에 관하여 40萬프랑, 50萬프랑, 70萬프랑, 125萬프랑 등 各國의 여러 提案이 있었고 美國은 500萬 프랑을 주장하여 여러차례의 투표를 거쳐 70萬金프랑을 22對3(反對)對2(기권)로 決定하였다. 이때 日本海運界는 당시 換率로 1,000萬丹 내지 1,500萬丹의 案을 제시하고 있었다. 鴻常夫, 上掲, p. 59.

29) 1969年 CMI 東京總會에서 作成된 東京草案 第7條의 責任限度額 결정에 있어서도 1961年 旅客運送條約상의 限度인 25萬프랑을 인상함에 있어서 얼마로 定할 것인가의 문제가 길게 토의되었다. 西獨, 캐나다, 美國, 프랑스 등이 限度額이 너무 적다는 의견이고 日本은 유보태도이고 그리스와 이탈리아는 引上에 反對하는 立場이고 美國은 旅客死亡에 대한 賠償責任의 制限은 美國法院이 인정하지 아니하는 傾向이 있어서 責任制限에 찬동할 수 없으나 大幅 引上하면 現狀改善이라는 견지에서 論理的으로 反對치 않겠다는 입장이었다. 西獨대표가 2倍 引上이 적당하고 約3倍로 引上된 Montreal協定은 그것이 航空旅客에 관한 것으로 船客에 比하여 受動的 立場에 있게될 뿐더러 海上運送人은 또다른 總體的 責任制限의 利益을 받으므로 몬트리얼協定에 맞출 필요는 없다는 요지의 發言에 이어 수차의 投票에 의하여 50萬金프랑으로 결정된 경과가 있다.

池坦定太郎, 前掲論文, p. 42.

改正要綱

第824條(手荷物無貨運送義務)의 2로서 다음 規定을 신설한다.

① 船室內手荷物の 滅失, 損傷에 대한 運送人의 責任은 每運送에 ()를 넘지 아니한다(아테네條約은 12,500프랑).

② 車內에 運送되는 모든 手荷物を 포함하여 自動車의 滅失·損傷에 대한 運送人의 責任은 每運送에 ()를 넘지 아니한다(아테네條約은 50,000프랑, 약 \$4,000).

③ 前2項이외의 手荷物の 滅失·損傷에 대한 運送人의 責任은 旅客1人에 대하여 每運送에 ()를 넘지 아니한다(아테네條約은 18,000프랑). (參照, 아테네條約 第8條, 프랑스 1966年 法 447條).

(5) 賠償請求의 總額

被害者가 同一한 損害에 대하여 運送人을 비롯하여 그 使用人 또는 代理人을 相對로 각기 다른 責任原因(예컨데 契約責任과 佛法行爲責任)으로 別도의 請求를 하는 경우에는 運送人側이 부담하는 責任의 限度는 앞의 第834條의 3과 第824條의 2의 總額을 超過할 수 없도록 하여야 責任의 限度를 法定하는 취지에 一致하게 된다.

이와는 反對로 被害者의 相續人과 被扶養者 등 複數의 請求權者가 각기 運送人에게 請求하는 경우에도 같은 原則이 적용되어야 할 것이다.

이와같은 請求의 總額이 責任限度額을 넘을 수 없게 하는 責任限度의 構成은 1961年 條約(第12條 2項), 1957年 責任制限條約(第6條), 1976年 責任制限條約(第9條) 등 有限責任을 定하는 각종 條約에서 채택하는 共通된 原則이라 하겠다.

그러므로 商法에서도 有限責任을 取하는 이상 이 規定도 新設하여야 하겠다.

改正要綱

第824條의 3으로 다음 規定을 新設한다.

請求權의 總額

第823條의 3 및 第824條의 2에 規定하는 限度額은 旅客의 死傷 또는 手荷物の 損害로 因하여 請求할 수 있는 總額에 適用한다(參照; 아테네條約 第12條, 프랑스 1966年 法 第42條).

(6) 運送人의 使用人 등의 抗辯 및 責任限度

旅客의 損害에 대하여 請求權競合³⁰⁾이 인정되더라도 請求者가 運送人에 대하여 責任을 묻는다면 運送人의 責任制限 때문에 滿足을 얻지 못할 염려가 있으므로 運送人의 使用人 등 履行補助者에게 不法行爲責任을 물어 自己의 請求를 滿足하게 된다면 使用者인 運送人은 實質的으로 責任制限의 利益을 喪失하게 된다.

그러므로 運送人의 使用人 등 履行補助者에 대하여 旅客의 損害를 理由로 한 請求의 訴가 제기되면 이들 履行補助者도 運送人의 抗辯과 責任의 限度額을 援用할 수 있도록 하여야 한다. 그러나 이들 履行補助者가 그의 職務範圍權에서 行爲한 경우에 限하여야 할 것이므로 그 點을 이들이 證明하도록 하여야 할 것이다. 이러한 使用人의 抗辯의 援用에 관한 規定은 헤이그·비스비規則(第4條의 2, 第3項)이나 함브르그規則(第7條 2項) 등에서 모두 採擇하고 있는 規定이다.

改正要綱

第824條의 4로 다음 規定을 新設한다.

運送人의 使用人 등의 抗辯 및 責任限度 旅客의 死傷 또는 手荷物의 損害로 因한 賠償을 運送人의 使用人 또는 代理人에 대하여 請求한 때에 이들 使用人 또는 代理人이 그 職務範圍內에서 行爲한 것임을 證明하면 運送人이 主張할 수 있는 抗辯과 責任限度額을 援用할 수 있다(參照, 아테네條約 第11條).

(7) 準用條項

1) 不法行爲을 理由로 한 請求에 대하여서도 運送人의 責任制限을 適用하도록 하는 規定(商法, 改正案 第789條의 3, 第1項)을 旅客運送에 準用한다.

이것은 請求權競合을 인정하는 경우 運送人의 抗辯이나 責任制限이 無力化되지 않게 하기 위하여 明示하는 것으로 헤이그·비스비規則(第4條의 2, 第1項)과 함브르그規則(第7條, 第1項)에서 모두 採擇하고 있다.

또한 運送人이 責任制限權을 喪失하는 要件에 관한 規定(商法改正案 第)을 第830條에 準用規定으로 삽입한다.

30) 請求權競合問題에 관하여서는 다음 研究가 有益하다.

李均成, “海上運送人의 債務履行責任과 不法行爲責任의 競合”, 民事判例研究IV, 1982.

2) 現行 準用規定의 改正

現行準用定의 問題點에 關하여서는 앞에서 言及하였으므로 여기에서는 改正案만을 제시한다.

- ① 現行 第830條의 準用規定中에서 第148條 내지 第150條의 規定을 削除한다.
- ② 現行 第831條 規定中 第789條 및 第790條를 削除한다.

5. 結 語

앞에서 海上旅客運送에 關한 現行法의 問題點을 檢討하고 1974年 아테네條約의 概要를 살펴봄으로써 새로운 海上旅客運送人의 責任法을 構成하는 出發點으로 삼았다.

運送人의 義務와 새로운 責任法의 골격을 要約하면 다음과 같다.

① 海上旅客運送人의 固有한 堪航能力注意義務로서 發航當時뿐 아니라 全運航期間에 걸쳐 이 注意義務를 維持하도록 하는 明示規定을 두었고

② 旅客의 死傷 또는 手荷物의 損害들

責任原因으로 하고 運送人 또는 그 使用人의 過失이 있는 경우에 責任을 지는 過失責任主義의 原則을 取하되 旅客運送이라는 特性을 고려하여 船舶의 難破, 衝突, 坐礁, 暴發, 火災 또는 船舶의 缺陷(defect in the ship)에 의하여 그러한 損害를 일으킨 事故가 發生하면 運送人의 過失을 推定하도록 하여 損害를 입은 旅客을 保護하고

③ 이러한 原因에 의한 事故이외의 모든 경우에는 運送人의 過失을 立證할 責任을 請求者에게 지워 責任分配의 均衡을 이루고

④ 運送人이 責任이 있는 경우에는 다른 國際條約上의 責任限度와 우리 經濟社會의 現實을 감안하여 合理的인 責任限度額을 法定하여 集團의 去來에 있어서 劃一的處理가 可能하게 하고 訴訟經濟의 面에서도 合理化를 期하고

⑤ 이러한 責任限度額은 同一事件의 모든 請求에 適用하도록하여 有限責任制度의 實效를 거두고 運送人의 履行補助者에 대한 請求에 대하여서도 運送人의 抗辯과 責任限度를 援用하게 하여 有限責任의 實效를 確保하고

⑥ 그밖에 準用規定도 改正취지에 맞게 加削하여 合理的인 旅客運送人의 責任法을 素描하였다.

本稿에서 제시한 改正要綱에서 未備한 點은 責任의 限度額에 대한 구체적 數字를 표시

海上旅客運送人の 새로운 責任法 構成을 위한 示唆

하지 아니한 점이나 이 金額은 自動車損害賠償保障法上的의 責任保險額(同時行令 第3條)인 500萬원으로 下限으로 하고 그 2倍인 1,000萬원을 上限으로 한 適切한 수준에서 決定되는 것이 좋을 것이다.

현재 海上法改正이 法務部主管으로 進행중에 있으므로 그간 死角地帶로 남아 있던 海上旅客運送法도 이번에 改正하여 旅客保護와 運送人の 責任이 均衡을 이룬 合理的인 法制가 되기를 바라고자 한다.

參 考 文 獻

- 徐燉珏, 第3全訂 商法講義(上)(下)(서울; 法文社, 1985)
- 孫珠瓚, 改訂商法(上)(下)(서울; 博英社, 1985)
- 鄭熙喆, 商法學原論(上)(下)(서울; 博英社, 1983)
- 裴炳泰, 註釋 海商法(서울; 司法行政學會, 1980)
- 李均成, 國際海上運送法研究(서울; 韓國海事問題研究所, 1976)
- 郭潤直, 全訂 債權總論(서울; 博英社, 1981)
- 한국해운조합, 해난과 방지(서울; 한국해운조합, 1986)
- 石井照久, 海商法(東京; 有斐閣, 1969)
- 田中誠二, 海商法詳論(東京; 勁草書房, 1985)
- 孫珠瓚, “海商旅客運送人の 損害賠償責任”, 商事法の 諸問題(서울; 博英社, 1983)
- 金斗煥, “航空運送人の 損害賠償責任” 韓國海法會誌, 第8卷 第1號.
- 李均成, “海商運送人の 債務不履行責任과 不法行爲責任의 競合”, 民事判例研究, IV, 1982.
- 李均成, “海上運送人の 堪航能力注意義務”, 韓國海法會誌, 第2卷 第1號, 1980.
- 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.
- 林東喆, “海商物件運送法에 있어서의 離路에 관하여”, 韓國海法會誌, 第4卷 第1號.
- 大塚博比古, “1961年のブラッセル海事法外交會議にすける海商旅客運送に關する統一國際條約の審議にブコ”, 日本海法會誌復刊 第9號, 1962.
- 池坦定太郎, “海上旅客及びこの手荷物の運送に關する統一國際條約案 にブコ”, 日本海法會誌, 復刊 16號, 1973.
- 鴻常夫, “1974年 海上旅客・手荷物運送條約の成立にブコ ”Jurist(No. 608), 1976.
- Comité Maritime International, Madrid Conference, Preliminary Reports, Minutes, Draft Conventions, 1955.

海上旅客運送人の 새로운 責任法 構成을 위한 示唆

Comité Maritime International, International Conventions on Maritime Law, Texts,
1980.

CIM, Documentation, 1975.

CIM, Stockholm, XXVIth Conference, 1963.
