

8. 해상운송인 면책에 관한 연구

해사법학과 이 동 구
지도교수 정 영 석

運送人責任法도 타 법률의 발달과 마찬가지로 그 시대의 상황에 따라 변천하여 왔다. 내용 상으로는 責任原則과 免責의 許容範圍에 의하여 그 내용이 결정되어 왔다. 특히 免責事由와 관련하여 우리 상법은 헤이그規則 및 헤이그·비스비規則을 받아들여 규정하고 있는데 이 協約은 普通法에서 확립된 判例와 免責約款의 解釋原則 및 美國의 하터法을 참고하여 작성된 것이다. 판례의 축적이 없는 우리 나라로서는 그 해석에 있어서 큰 어려움이 따른다는 것은 당연하다.

이 논문의 각 장의 내용을 요약하면 다음과 같다.

(1) 海商法이 運送人의 責任을 일정한 限度로 제한하는 것을 기본적인 체제로 한다는 점에서 免責事由의 概念은 海上運送契約上 運送人에게 損害賠償債務가 발생하였음에도 불구하고 그와 달리 責任이 발생하지 않도록 法律規定 또는 當事者의 特約에 의하여 정하여진 事由로 파악된다.

免責約款의 지나친 濫用에 대하여 法律 또는 약관의 동일에 의한 제한이 절실히 요구되었는데, 이러한 요구에 부응한 것이 航海過失의 免責을 허용하는 변형된 過失責任原則을 확립한 미국의 1893년 하터法이었다. 또 國內法에 의한 運送人의 責任強化는 자국 해운의 경쟁력을 약화시키기 때문에 國際協約으로서 運送人의 責任原則과 免責事由를 정하게 되었는데 1924년 헤이그規則과 1968년의 헤이그·비스비規則이 그것이다.

(2) 오늘날 海上運送法의 국제적 통일법의 역할을 하고 있는 헤이그·비스비規則은 제4조 제2항에서 航海過失 등의 17가지 法定免責事由를 규정하고 있다. 이는 다시 그 요건과 성질을 기준으로 航海過失, 火災, 海上固有의 危險等, 荷主의 歸責事由, 船舶의 숨은 瑕疵, 海洋事故救助活動 또는 相當한 理由있는 離路, 總括的 免責事由로 나눌 수 있다.

(3) 헤이그·비스비規則은 運送人의 故意·過失과 堪航能力注意義務에 대하여는 免責을 허용하지 않는 優先的 義務로 규정함으로써 普通法上 免責約款規制法理에 의한 免責權喪失의 효과를 거의 그대로 인정하였다.

구체적으로 보면 헤이그·비스비規則에서는 運送人 자신의 故意·過失과 堪航能力注意義務의 違反이 免責喪失事由로서의 역할을 하고 商法의 경우에는 運送人 자신의 故意·過失, 商事過失 및 堪航能力注意義務違反이 免責喪失事由로서 역할하고 있다.

그리고 立證責任의 配分은 ① 먼저 荷主가 運送物損害를 증명하면, ② 運送人은 損害와 免責事由 사이에 因果關係가 있었음을 증명하고 ③ 이에 대하여 荷主는 다시 商事過失 또는 船舶의 不堪航이 있었음을 증명하여야 한다. ④ 運送人은 運送物管理와 堪航能力의 維持에 相當한 注意義務를 다했음을 증명하거나 또는 商事過失 또는 堪航能力注意義務의 違反이 運

送物損害와 因果關係가 없음을 증명하지 못하면 運送人은 責任을 면할 수 없다는 원칙을 확립하고 있다.

오늘날 해상운송법의 통일 규범으로 작용하고 있는 헤이그·비스비規則은 특히 免責事由와 관련하여 英美法系와 大陸法系의 타협으로 이루어진 모자이크式 立法이라는 비난과 함께 航海過失과 火災를 免責하고 發航前과 發航當時에만 堪航能力注意義務를 물음으로써 지나치게 運送人에게 유리하다는 개발도상국측의 비판을 받고 있다. 이는 過失推定主義原則을 확립하고 海洋事故救助 및 山動物의 固有한 性質로 인한 손해에 대하여만 免責을 허용하며, 火災에 대하여는 免責을 폐지하는 대신 荷主에게 立證責任을 지우는 1978년 함부르크規則과 매우 대조적인 것이다.

과실책임주의원칙에 충실하게 접근한 1978년의 함부르크規則은 그 法理가 헤이그·비스비規則에 비하여 매우 논리적이라는 평가를 받고 있다. 특히 헤이그·비스비規則 제4조 제2항(9)호의 해석상 '同種의 原則'이 적용되지 않음으로써 航海過失과 火災를 제외한 기타 15가지의 個別的 免責事由에 대한 규정의 해석상으로는 굳이 별도로 면책리스트를 둘 필요성을 느끼지 못할 정도이다.

다만, 航海過失과 火災免責은 해상기업의 보호정책의 일환으로서 실제로는 영미법의 약인 이론에 근거하여 낮은 운임과 운송인 책임의 경감 사이에 목시적인 합의가 이루어져 있다는 배경이 그 타당성을 지지하고 있는 것이다. 운송 실무상 이러한 현실을 무시할 수는 없지만, 법리적 타당성 면에서는 여전히 함부르크 규칙과 같은 면책사유의 폐지가 상당한 설득력을 얻고 있다는 점을 부인할 수 없다는 점에서 우리 상법의 개정 또는 국제해상운송법의 개정을 위한 작업 과정에서 과실책임주의에 충실한 함부르크 규칙과 같은 원칙의 확립, 즉 면책리스트의 폐지는 적극 검토할 필요가 있다. 즉, 運送人責任法의 발전방향으로서 헤이그·비스비 규칙상의 면책사유의 폐지를 고려해 볼 필요가 있다.

9. 미국의 해운정책 관련법의 문제점과 영향

해사법학과 임경민

지도교수 정영석

미국은 자유경쟁의 원칙에 의해 가격이 형성되는 시장질서를 국가 경제 기본 원칙으로 가진 나라로서 미국의 해운정책은 국가안보 및 자유해운의 국가 경쟁력 강화라는 2대 목표를 달성하기 위해 국내외 정치, 경제, 기술분야의 다양한 욕구를 취합하고 이해를 조정한 결과로서 제정되어 왔다. 미국 항로와 관련되어진 외항정기선해운시장의 변화는 타 지역을 운항