



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

法學碩士 學位論文

로테르담규칙상 해상운송인의 책임법제에
관한 연구

A Study on the Liability of Carriers under the
Rotterdam Rules



指導教授 金 鎮 權

2012年 8月

韓國海洋大學校 大學院

海上交通情報學科 海事法務政策專攻

洪 丁 赫

本 論文을 洪丁赫의 法學碩士學位論文으로 認准함.

委員長 李潤哲



委員 洪聖和



委員 金鎮權



2012年 6月

韓國海洋大學校 大學院

목 차

Abstract

제1장 서론	1
제1절 연구의 필요성 및 목적	1
제2절 연구의 범위 및 구성	2
제2장 국제해상운송규칙상 해상운송인의 책임법제	4
제1절 국제해상운송규칙의 연혁 및 국제적 통일성	4
I. 국제해상운송규칙의 연혁	4
II. 국제해상운송규칙의 국제적 통일성	6
제2절 헤이그규칙상 해상운송인의 책임법제	11
I. 헤이그규칙의 성립 배경	11
II. 헤이그규칙상 해상운송인의 책임	12
III. 헤이그규칙의 한계 및 문제점	20
제3절 헤이그-비스비규칙상 해상운송인의 책임법제	21
I. 헤이그-비스비규칙의 성립배경	21
II. 헤이그-비스비규칙상 해상운송인의 책임	22
III. 헤이그-비스비규칙의 한계 및 문제점	28
제4절 함부르크규칙상 해상운송인의 책임법제	28
I. 함부르크규칙의 성립배경	28
II. 함부르크규칙상 해상운송인의 책임	29
III. 함부르크규칙의 한계 및 문제점	39
제3장 로테르담규칙상 해상운송인의 책임법제	41

제1절 로테르담규칙의 성립배경	41
제2절 로테르담규칙상 해상운송인의 책임제도	43
I. 책임원칙	43
II. 해상이행당사자의 책임	44
III. 해상운송인의 주의의무	45
IV. 책임범위	46
V. 책임기간	47
VI. 해상운송인의 면책	47
VII. 책임제한	48
VIII. 입증책임	49
IX. 책임 소멸	49
제3절 로테르담규칙과 국제해상운송규칙의 비교	50
I. 책임원칙	50
II. 해상이행당사자의 책임	50
III. 해상운송인의 주의의무	51
IV. 책임범위	52
V. 책임기간	53
VI. 해상운송인의 면책	54
VII. 책임제한	59
VIII. 입증책임	61
IX. 책임 소멸	62
제4장 로테르담규칙상 해상운송인 책임법제의 시사점	64
제1절 로테르담규칙의 적용범위 확대	64
제2절 해상운송인 책임강화	65
I. 책임기간의 확대	65
II. 책임한도액 증액	66

Ⅲ. 면책사항 축소	68
제3절 해상이행당사자	70
제4절 우리나라에 미치는 영향 및 대응방안	71
I. 우리나라에 미치는 영향	71
II. 대응방안	73
제5장 결 론	76
참고문헌	79



A Study on the Liability of Carriers under the Rotterdam Rules

by Hong, Jung Hyuk

Major in Maritime Law and Policy

Department of Maritime Traffic Information

The Graduate School of Korea Maritime University

Abstract

Maritime transportation is one of the most important and historic vehicular means available for international trades, and has ceaselessly brought about disputes between two major parties concerned in maritime transportation, that is, carrier and consignor due to conflicts of interest. That is why maritime laws have been enacted to conciliate or settle these disputes.

The maritime laws are effective internationally in their essential nature, so many advanced countries already promoted international efforts to coordinate different maritime laws in maritime transportation from medieval age. Then, there were a variety of international treaties established in terms of maritime transportation. However, these international treaties failed to maintain their international consistence but became disunited due to different interests between consignor and carrier — as two parties concerned with marine transportation — and chang-

ing settings of maritime transportation.

As a result, international maritime transportation rules are not yet standardized but subdivided into Hague Rules(1924), Hague-Visby Rules (1968) and Hamburg Rules(1978). These 3 international maritime transportation rules are still in force, and even some countries apply their municipal laws to deal with a matter of liabilities for carriage of goods by sea without ratifying any international maritime transportation rules. Thus, international maritime transportation laws are still further disunited than before.

The enactment of Rotterdam Rules(2009) is a result of efforts to standardize conventional disunited system of international transportation laws and develop a new coordinated system of international maritime transportation laws and regulations.

The new enactment of Rotterdam Rules is characterized by considerably stricter liabilities of carrier for carriage of goods by sea than Hague-Visby Rules, an existing international maritime transportation rule as widely applied around the world beyond Republic of Korea. That is why it is important to correctly examine any loss and gain expected from ratification or acceptance of Rotterdam Rules.

Therefore, the purpose of this study is to find out potential differences between existing international maritime transportation rules and Rotterdam Rules in regard to a system of liabilities imposed on carriers for carriage of goods by sea, so that it can suggest potential implications of Rotterdam Rules and possible ways for Republic of Korea to cope with the enforcement of this rule.

제1장 서론

제1절 연구의 필요성 및 목적

해상운송의 발생시점에 대해서는 정확하게 알 수 없지만 선사시대부터 해상 활동이 있었으며, 특히 페르시아만과 아라비아해에서 발전하였다고 전해지고 있다. 이처럼 해상운송은 오랜 기간 동안 인간의 삶과 밀접한 연관을 가지며 지속되어 왔고, 이와 더불어 국가 간의 교역량은 시간의 경과에 따라 지속적으로 증가하고 있고, 국제교역의 99% 이상을 해상운송이 차지함을 고려하면 해상운송의 중요성을 미루어 짐작할 수 있다.

실례로 세계무역의 규모는 1995년 106조 2,291억 달러에서 2008년에는 32조 5,619억 달러로 그동안 약 3.2배 증가(연평균 증가율 9.3%)했다¹⁾. 다만, 2008년 경제위기로 인하여 세계무역의 규모가 일시적으로 위축되었지만 이미 회복국면을 보이고 있고 세계무역의 규모는 경제위기 발생 이전 규모를 상회하고 있다. 이와 같이 해상운송은 과거로부터 지금까지 인간의 생활에 아주 중요한 역할을 담당하고 있으며, 앞으로도 그 역할이나 중요성은 변함이 없으며 더욱 확대될 것이 분명하다.

오랜 역사를 가지고 국가 간의 교역에 있어 가장 중요한 운송수단인 해상운송은 운송관계인인 해상운송인과 화주 사이의 이해상반에 따른 분쟁을 야기하여 왔다. 이러한 분쟁을 해결하기 위하여 법률이나 국제규칙이 탄생되었는데 기원전 1800년경에 제정된 세계 최고의 법전인 함무라비 법전에 이미 선박충돌, 수상운송인의 책임 등에 관한 해사법 규정이 포함되어 있었다. 이러한 법률이나 국제규칙은 해상운송산업이 성행했던 국가들을 중심으로 계속해서 발전하였고 법률이나 국제규칙에 의하여 해상운송관계인의 책임범위가 구분 지어지게 되었다.

1) www.kita.net. 2012년 2월 15일 검색.

특징적인 것은 해상운송의 특성에 의하여 기존의 해상운송인에 대한 법률이나 국제규칙에서는 해상운송인에 대하여 책임제한제도를 인정하고 있다는 것이다. 해상운송의 주요 특성으로는 자연조건이 지배하는 해상항행에서는 사고의 예측이 불가능한 경우가 많다는 점, 한번 사고가 발생하면 손해가 거액이 되기 때문에 해운기업의 기초가 위태롭게 될 수 있다는 점, 그리고 해상운항선박이 자국의 주권과 경제활동의 질량을 상징하고 있으므로 정책적으로 자국의 해상기업을 보호할 필요가 있다는 점을 들 수 있을 것이다.

하지만 시대의 흐름에 따라 기술 진보로 인하여 항해기술 및 통신기술이 발달하고 해상보험산업의 발전에 따른 위험분산 기술이 발달하는 등 해운환경의 변화가 생기자 일부 학자들에 의하여 오늘날에도 해상운송인에게 책임제한제도를 인정하여야 하는지에 관하여 거듭 의문이 제기되고 있는 상황이다.

다른 한편으로는 이러한 해운환경의 변화에도 불구하고 선박의 대형화, 고속화로 인한 복잡한 해상교통에서 생기는 인위적 위험은 증가하고 있고 그 사고손해의 거대화도 여전히 극복하기 어려운 문제임에 틀림없다. 그리고 국력증강과 국민생활향상에 기여하는 해상기업을 국가정책으로 특별히 보호해야 할 필요성은 지금도 변함없이 요구되고 있기 때문에 세계 각국이 인정하고 있는 해상운송인의 책임제한제도의 폐지 여부는 심사숙고해야 할 문제이다.

본 논문에서는 기존의 국제해상운송규칙과 로테르담규칙에서의 해상운송인의 책임제도에 대한 차이점을 살펴보고, 로테르담규칙이 시사하는 바와 그에 따른 우리나라의 대응방안을 제시하고자 한다.

제2절 연구의 범위 및 구성

본 논문은 총 5장으로 구성되어 있다. 제1장은 서론으로 연구의 배경 및 목적, 그리고 연구의 구성 및 방법을 서술하였다. 제2장은 국제해상운송규칙상 해상운송인의 책임법제를 헤이그규칙, 헤이그-비스비규칙, 함부르크규칙으로 구분

하여 검토하였다. 제1절에서는 국제해상운송규칙의 연혁과 국제적 통일화 노력을 살펴보고, 제2절에서는 기존의 국제해상운송규칙인 헤이그규칙, 헤이그-비스비규칙, 함부르크규칙의 성립배경과 해상운송인의 책임내용을 살펴보고 더불어 기존 국제해상운송규칙이 가지고 있는 문제점을 살펴보았다. 제3장에서는 로테르담규칙상 해상운송인의 책임법제에 관한 것으로 제1절에서는 로테르담규칙이 성립된 배경을 서술하고, 제2절에서는 로테르담규칙상 해상운송인의 책임제도를 살펴보았다. 제3절에서는 로테르담규칙상 해상운송인의 책임제도와 기존의 국제해상운송규칙상 해상운송인의 책임제도를 비교하여 차이점을 파악하였다.

제4장에서는 로테르담규칙상 해상운송인의 책임법제의 시사점을 서술하였다. 제1절에서는 로테르담규칙의 적용범위 확대가 시사하는 바를 서술하고, 제2절에서는 책임기간의 확대, 책임한도액의 증액, 면책사항의 축소 등의 해상운송인의 책임강화 내용을 살펴보고, 제3절에서는 로테르담규칙에서 처음으로 도입된 해상이행당사자에 대하여 살펴보았다. 또한 제4절에서는 로테르담규칙이 향후 우리나라에 미치게 될 영향 및 대응방안에 대하여 살펴보았다.

마지막으로 제5장에서는 요약 및 결론을 통해 해상운송인의 책임이 강화된 로테르담규칙의 발효에 대비한 우리나라의 대응방안을 전망해 보고 있다. 한편 본 연구의 방법은 주로 문헌연구를 중심으로 이루어지고 있으며, 이를 위한 기초 자료로서 국내·외 저서 및 논문, 보고서 등을 참고로 하여 분석하고 있다.

제2장 국제해상운송규칙상 해상운송인의 책임법제

제1절 국제해상운송규칙의 연혁 및 국제적 통일성

I. 국제해상운송규칙의 연혁

해상법은 선박의 항행활동과 관련된 생활관계를 규율하는 법 전체를 일컫는 포괄적 개념인 해사법으로부터 분화된 개념이기 때문에 해상법의 연혁은 해사법 일반으로부터 고찰이 되어야 될 것이다.

해사법은 특수한 역사적 배경을 지니고 있는데 첫째가 인류의 오랜 해상활동으로부터 끊임없이 진화·발달하여 왔다는 점에서 볼 때 변화발전의 원동력은 관습이라는 점이고, 둘째가 고대로부터 오늘날에 이르기까지 전 세계의 여러 나라가 사실상 같은 법원칙에 따르고 있다는 국제성이라고 할 수 있다.²⁾

해상활동의 기원을 살펴보면 선사시대부터 해상활동은 있었으며 특히 페르시아 만과 아라비아 해에서 발전하였다. 즉, 티그리스·유프라테스 강 유역의 슈메르인(Sumerian)·아카드인(Akkadian People)과 동남 아라비아·인더스 강 유역의 하라판 문명 사이에 교역이 있었다고 전해진다.³⁾ 그리하여 기원전 1800년경에 제정된 세계 최고(最古)의 법전인 함무라비 법전에 이미 선박충돌, 용선, 감항능력담보, 수상운송인이 책임, 구조료, 선장의 급여, 모험대차 등에 관한 해사법 규정이 포함되고 있었는데, 이는 슈메르인의 관습법을 성문화한 것으로 보인다.⁴⁾

또한 기원전 3000년경 벌써 이집트 선박이 레바논으로부터 삼목(Cedar) 그

2) Thomas J. Schoenbaum, A. N. Yiannopoulos, *Admiralty and Maritime Law*, (Virginia : The Michie Company, 1984), p.9.

3) *Ibid.*, p.2.

4) 田中誠二, 「海商法評論」, (東京 : 劉草書房, 1970), p.6.

밖의 생산물을 수입하기 위하여 동부지중해의 여러 항구를 출입하였으며, 지중해 주변의 민족인 이집트인·미케네인·크레타인·페니키아인·아테네인·카르타고인 등이 지중해 연안의 여러 도시와 섬들을 근거로 활발한 상업적·정치적 활동⁵⁾을 하였다고 전해지고 있으나 불행히도 당시의 해사법이 오늘날까지 전해 내려온 것은 거의 없다.

그 후 기원전 900년경 로오드(Rhodes)섬을 중심으로 지중해 해상무역이 성행하면서 해상운송과 관련된 법률이 제정되었다. 기원전 900년경에 로오드인들이 그들의 실무경험을 기초로 하여 로오드 해법(Rhodian Sea Law)을 제정하였을 것으로 추측되나 해전(海典)이 현재까지 전해오지 않고 있어 그 내용은 알 수는 없다. 현재 전해지고 있는 로오드 해법은 7, 8세기경에 관습법을 모아 기록한 것으로 사이비(似而非)로오드 해법(Pseudorhodisches Seerecht)라고 하는 것이다.⁶⁾

중세에는 해상무역이 활발하던 지중해·대서양·북해 등 도시를 중심으로 해사법원의 판례, 해항도시의 자치입법권, 해상기업자의 동업조합 내에서 발달한 관습 등을 통하여 해사법이 크게 발전하였다. 이 시기에 제정되거나 사용된 해사법으로는 지중해 연안국가들은 전통적인 로오드 해법을 주로 사용하였고, 독일 북부지역에서는 비스비해법(Laws of Wisbey)과 한자 도시의 해법(Law of Hanse Towns)을 주로 채택하였으며, 이러한 해상법이 후일 비스케이(Biscay)만에 있는 작은 섬 오레롱(Oleron)에서 발달된 Oleron 해법(Roles d' Oléron)에 영향을 미쳤다. 이 밖에도 해상무역으로 비롯된 분쟁을 해결하는데 중요한 역할을 수행하였고 4세기경 스페인의 바르세로나를 중심으로 한 해사관습을 모아 편찬한 콘솔라토·델·마아레(Consolato del mare)와 11세기경 이탈리아의 해항도시 아말피를 중심으로 성립한 아말피해법(Tabula Amalfitana) 등이 중세의 주요 해법이고 이러한 해사법들은 해상무역으로 비롯된 분쟁을 해결하는데 주요한 역할을 수행하였다.

5) Thomas J. Schoenbaum, A. N. Yiannopoulos, *op. cit.*, pp.2~3.

6) Robert P. Grime, *Shipping Law* (London : Sweet & Maxwell Ltd., 1978), p.1.

근대의 대표적인 해상법은 1861년 프랑스 루이 14세 시대에 제정된 해사조례(Ordonnance de la marine, 또는 해사칙령)로 중세의 해사법이 국가와는 독립적인 도시법으로 상인단체의 법 또는 관습법을 집성한 것에 불과한 것에 반해 해사에 관한 여러 법제를 통일화하여 왕 아래의 국가법으로 체계화하고 재판관할권까지도 집중화하고자 한 것으로 지중해계 및 북유럽계의 해사법을 일체화하여 구성되었다. 이 해사조례는 매우 높은 명성을 떨쳤으며 유럽 전체에 걸쳐 해사법의 입법과 해석에 커다란 영향을 미쳤다.

그 후 대륙법계의 여러 나라는 근대 상법전을 두었고 이 중에서도 해사법을 사법과 공법으로 분리하여 그 중 사법적 규정만을 수록한 1807년 프랑스상법과 1861년 독일 일반상법(一般商法, 이른바 舊商法)이 세계 각국에 영향을 미쳤다.

한편 영미법계는 판례법을 중심으로 독자적으로 발전하였는데 영국의 경우는 근세 이후 해운이 크게 발전하여 해사법의 중요성이 커졌으나 특수한 판례법주의의 법 구조아래에서 법원의 판례를 통하여 독자적이고 특색있는 해사법을 형성해 나갔으며 1854년 상선법(Merchant Shipping Act)이 처음으로 제정되었다. 그런데 상선법은 선박소유권, 선박저당권, 선원고용계약, 선박소유자책임 등에 관한 사법적 규정뿐만 아니라 공법적인 행정법 법규를 포함하고 있는 공법과 사법 양측에 걸친 방대한 법전⁷⁾이다. 이와 비슷한 시기에 미국에서는 선박소유자의 책임제한에 관한 유한책임법(Limitation Liability Act, 1851)과 선박소유자의 면책사유 제한을 위한 하터법(The Hater Act, 1893)이 성립되었다.

II. 국제해상운송규칙의 국제적 통일성

영국에서 시작된 산업혁명을 기점으로 국가 간의 교역량이 급격히 증대되었고 각국은 교역을 통한 무역차액의 획득에 주력하게 되면서 자국의 이익과 특성에 맞도록 독자적인 해상법을 제정하였다. 그러나 교역량의 증대에 따라 더욱 많은 해상분쟁이 야기될 수밖에 없었고 무역의 주수단인 해상운송은 국제성

7) Temperley, *Merchant Shipping Act* (London : Stevens & Sons, 1976), p.1.

이 강한 만큼 필연적으로 상호이익을 추구하기 위하여 범국가적인 해상법의 통일이 불가피하게 되었다.

특히 해상운송에서의 분쟁은 해상운송인과 송하인 사이의 이해상반이 주요 문제로 대두되었는데 종래의 해운선진국은 해상운송인의 면책약관을 일반적으로 해상법에 포함시켜 자신의 이익을 보다 많이 추구하고자 하였고, 이러한 면책약관으로 피해를 보는 해운개도국과 송하인들은 이를 폐지 또는 완화하고자 했기 때문에 입장이 상반되는 이들 두 집단 간의 갈등은 점점 심화될 수밖에 없었다.

이러한 인식하에 해운개도국 중에 선두주자인 미국이 새로운 해상법 즉 하터법을 제정하였다. 하터법의 주요 내용은 해상운송인이 선박의 감항성(Seaworthiness)을 갖추기 위하여 상당한 노력을 했을 때만 항해과실의 책임을 면하도록 규정한 것이다.⁸⁾ 동법 제1조에서는 미국 내 또는 미국과 외국 간의 화물운송을 담당하는 선주, 대리인, 선장은 선하증권 또는 선적서류에 화물의 적재, 보관, 인도에 있어서 선원의 과실과 태만으로 인하여 비롯되는 운송물의 훼손이나 멸실에 관하여 면책조항을 삽입하여도 이를 무효라고 규정하고 있다. 이처럼 하터법에서는 그동안 선주들의 권익을 위해서 선하증권에 삽입하던 상업과실 면책약관을 배제하였다. 이로 인해 해운개도국을 비롯한 화주들의 대단한 지지를 획득하였으며 각국의 해상법에 미치는 효과 또한 지대하였으나 국제조약이 아닌 개별국가의 하나인 미국의 법이라는 태생적인 결함 때문에 모든 국가들에게 통용되기에는 한계가 있었다.⁹⁾

따라서 국제적으로 통용할 수 있는 해상법의 제정이 국제법협회(Comité Maritime International, 이하에서 'CMI'라고 함)를 중심으로 태동하기 시작하였다. 1921년 9월에 헤이그(Hague)에서 열린 국제법협회 회의에서 선하증권에 관한 규칙(Hague Rules 1921)을 제정하였고, 해상운송인과 송하인은 각각 일반적으로 적용되는 규칙(Rules of General Application)에 따르기로 하였다.¹⁰⁾ 그 후

8) The Harter Act(1983), Section 3.

9) 박대수, 「선하증권」(서울 : 법문사, 1981), p.35.

10) Alan E. Branch, *Elements of Shipping*, 5th ed. (Chapman and Hall, 1981), p.216.

1922년 10월 CMI 회의가 브뤼셀에서 개최되어 동 규칙의 내용을 약간 수정하였고, 발행되는 모든 선하증권에 동 규칙을 적용할 것을 의무화하였다. 이를 기초로 하여 1924년에 선하증권 통일조약(International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bill of Lading 1924, 이하 ‘헤이그규칙’이라고 함) 이른바, 헤이그규칙이 제정되었고 많은 국가들이 동 조약에 서명하고 비준함으로써 국제적인 통일규칙으로 사용하기에 이르렀다. 또한 각국이 국내법을 제정할 때 헤이그규칙의 내용을 채택함으로써 명실 공히 국제적으로 통일된 해상법으로 자리를 굳히게 되었다.

그러나 해상운송 방식이 변모하고 운송기술이 발전된 1960년대에 1924년에 제정된 헤이그규칙을 적용하기에는 한계가 있었다. 따라서 이러한 해운환경의 변화를 반영하기 위하여 1968년 비스비(Visby) 시에서 개최된 국제해사법회의(Comite' Maritime International Conference)에서 헤이그규칙이 개정되어 헤이그-비스비규칙(Hague-Visby Rules)이 탄생되었다. 다만 헤이그-비스비규칙은 독자적인 효력을 발생시킬 수 있는 것이 아니라 헤이그규칙에 부속되어서만 효력을 발생하도록 제한되어 있다.

그런데 헤이그-비스비규칙은 현대 해상운송의 기술적인 실상을 고려하지 않고 해상운송인에게 유리한 책임제도를 존속시키고, 해상운송인의 책임에 대한 불명확성을 제거하는데 실패하였다고 화주집단과 해운개도국들의 비난을 받았다. 그리하여 헤이그-비스비규칙에 내포된 규정을 개정함과 동시에 해상운송인의 책임범위를 확대하고자 하는 노력을 기울이게 되었고,¹¹⁾ 결과적으로 이를 개정하기 위한 작업은 유엔무역개발회의(The United Nations Conference on Trade and Development, 이하에서는 ‘UNCTAD’라고 함)와 유엔국제상거래법 위원회(The United Nations Commission on International Trade Law, 이하에서는 ‘UNCITRAL’이라고 함)의 후원에 의해서 구체화되기 시작하였다.

UNCTAD에 의하여 구성된 작업반(Working group)은 1969년 12월 제네바

11) M.V.A Naidu, "The Hamburg Convention on the Carriage of Goods by Sea : Its impact on international Maritime Trade", Workpaper presented for Berlin Conference of the World Peace through Law Center, 1985.7.

에서 개최된 제1차 회의에서 헤이그-비스비규칙에 내포된 통일규칙의 개정이 가능한가를 판단하기 위하여 특별조사를 우선적으로 실행하기로 하는 작업계획을 채택하였으며 특히 개발도상국의 관점에서 선하증권에 관한 규약을 검토하기로 결정하였고 UNCITRAL은 작업계획에 최우선 항목으로 해운에 관한 국제입법을 포함시켰다. 이처럼 UNCTAD와 UNCITRAL이라는 두 개의 유엔(United Nation; 이하에서 'UN'이라고 함)기구 사이의 협의를 통해서 수행되어야 할 작업의 범위가 결정되기에 이르렀다.

1971년 2월 제2차 회의에서 채택된 결의안에 따라 UNCTAD의 국제해운입법작업반(The working Group of UNCTAD on International Shipping Legislation)는 UNCITRAL의 헤이그규칙과 헤이그-비스비규칙에 내포된 규칙을 포함하여 선하증권과 관련된 규칙과 관행을 개정하거나 확대시키기 위해서 면밀히 검토해야만 한다고 권고하고, 필요하다면 UN기구의 도움을 받아 새로운 국제조약을 채택하기 위한 검토도 아울러 이루어져야만 한다고 권고하였다.

이러한 권고를 받아들인 UNCITRAL은 해상운송인의 책임을 규율하는 기존의 규칙을 검토하기로 제4차 회의에서 결정하였으며, 이어서 UNCITRAL은 헤이그규칙에 내재해 있는 불명료성을 제거하고 해상운송인과 화주 간의 불균형적인 책임분배를 시정할 목적으로 지역적 안배를 기준으로 선정된 21개국을 구성원으로 한 국제해운입법 작업반을 두었는데, 그 작업반의 결정에 따라 헤이그-비스비규칙의 대체를 위한 조약을 기초하기 위하여 기초위원회가 결성되었다.

이후 1975년에 해상물건운송조약초안(Working Draft on Carriage of Goods by Sea)이 작성되었고 1976년 5월 UNCITRAL 제9차 총회에서 수정·채택되었다. 이 최종 초안은 1978년 3월 함부르크에서 개최된 회의에서 해상물건운송조약(United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978)이 채택되었고 이러한 이유로 동 규칙을 함부르크규칙이라고 통칭하게 되었다. 본 규칙은 해운선진국들의 비준거부로 발효되지 못하다가 1991년에서야 마침내 20

번째 국가로 잠비아가 본 조약에 서명 비준함으로써 발효요건을 맞추게 되어 비준 1년 뒤인 1992년 11월 1일부터 정식으로 해상운송에 관한 국제규칙으로 발효되었다.¹²⁾ 이로써 동 규칙에 비준한 국가 간의 무역에는 동 규칙을 적용하게 되었으나 대부분의 해운선진국들은 비준을 거부하고 있는 상황이기 때문에 이들 국가와 교역을 할 때에는 아직도 헤이그규칙을 채택한 약관을 적용하고 있다.

따라서 결국 오늘날의 국제해상운송분야에는 헤이그규칙, 헤이그-비스비규칙, 그리고 함부르크규칙의 2개의 조약과 1개의 의정서가 모두 발효·시행되고 있는 혼란스러운 상황이고, 이에 부가하여 미국, 중국, 그리고 한국과 같은 국가들은 이러한 국제조약을 비준하지 않고 국내법으로 조약의 일부 혹은 전부를 국내법화 하고 있는 상황으로 해상운송에 대한 국제적인 통일은 더욱더 힘들어지게 되어 있는 실정이다.

이와 같이 현재의 상태로는 국제성이 강한 해상운송이 가져야만 하는 법률의 통일성을 확보할 수 없기 때문에 국제운송법 질서에 대하여 통일화를 요구하는 운동이 다시금 1990년 말에 일어났다. UNCITRAL의 의뢰로 작업을 시작한 CMI는 2001년 초안을 UNCITRAL에 제출하였고 UNCITRAL은 2002년 4월 제9차 회의에서 처음으로 회의를 개최하였다. UNCITRAL 작업반은 2008년 1월 제21차 회의에 이르기까지 7년간의 작업을 한 다음, 2008년 7월 제41차 총회에서 초안을 통과시켰고, 이어 2008년 12월 11일 동 초안은 UN 총회를 통과하여 새로운 국제해상물건운송협약(이하 ‘로테르담규칙’이라고 함)¹³⁾이 탄생되게 되었다.¹⁴⁾ 로테르담규칙이 가지는 근본적인 의의는 국제해상물건운송규칙의 분열 상황에서 국제해상물건운송법제의 국제적 통일을 시도한 노력의 결과라 할 것이다.

12) 오원섭, 「국제운송론」(서울 : 박영사, 1994), 172쪽.

13) 정식 명칭은 “전부 혹은 일부 국제해상물품운송계약을 위한 조약(Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or partly by Sea)”으로 로테르담에서 2009년 9월 23일에 서명식을 가졌기 때문에 로테르담규칙이라 불리게 되었다.

14) 김인현, “로테르담규칙하에서의 운송물 인도제도에 대한 연구”, 「한국해법학회지」 제31권 제2호, 한국해법학회(2009.11), 10쪽.

제2절 헤이그규칙상 해상운송인의 책임법제

I. 헤이그규칙의 성립 배경

해상운송인은 ‘계약자유의 원칙’에 따라 선하증권 상에 많은 면책약관을 기재하고 자기들에게 유리한 조건으로 물건의 운송을 인수¹⁵⁾하였는데 이러한 면책약관의 남용이 19세기 후반에 거의 절정에 이르게 되자 이로 인하여 거래에 불편을 겪어오던 화주, 은행 및 보험업자 등으로부터 면책약관의 규제와 제한에 대하여 시정에 대한 요구가 제기되었고 마침내 본격적인 제한운동이 일어나게 되었다.¹⁶⁾

하터법의 경우와 같이 각국이 국내법 제정을 통해 강행적 금지규정으로 문제의 해결을 시도할 수도 있었지만 해운업은 국제적으로 이루어지는 활동이기 때문에 개별 국가의 국내법으로는 문제를 해결하는데 효과가 적고 그 나라의 해운을 다른 나라의 해운에 비하여 경쟁상 불리하게 만들기 때문에 국제적으로 통일화된 선하증권을 만들어야 하는 필요성이 제기되었다. 이런 사정으로 미국의 하터법과 영국령의 여러 나라의 기존의 법률을 기초로 하여 하나의 법전을 성립하게 되는데 이것이 1921년 헤이그규칙(The Hague Rulse, 1921)이다. 그러나 1921년 헤이그규칙은 조약의 형식이 아니고 요오크-엔트워프규칙과 마찬가지로 그 채택여부가 당사자의 선택에 달린 임의적인 것이었으므로 세계적 통일법으로서의 실효를 거두기가 어려웠다. 그리하여 CMI는 1921년 헤이그규칙의 본질을 유지하면서 약간의 수정을 가한 것을 조약초안으로 하여 1923년 브뤼셀에서 열린 해상법외교회의의 심의를 거쳐 확정된 조약안을 1924년 8월 25일 26개국의 대표가 서명함으로써 국제조약으로 성립하였다. 이 조약은 1921년 헤이그규칙을 모체로 하였기 때문에 통상 ‘헤이그규칙’이라고 불린다.

15) 이세희, "선하증권 국제통일조약과 로테르담규칙에 관한 비교고찰", 건국대학교 석사논문, 2010, 10쪽.

16) 임동철, 「해상법·국제운송법연구」(부산: 효성출판사, 1999), 65쪽.

II. 헤이그규칙상 해상운송인의 책임

1. 책임 원칙

원래 해상운송인의 법적책임은 로마법의 레셉툼(receptum)책임¹⁷⁾의 법리에 의하여 불가항력을 포함하여 무과실책임주의이나 해상운송의 위험성과 특수성 및 해상운송기업에 대한 보호정책의 확산으로 해상운송인의 절대책임주의 대신에 운송물의 멸실 이나 손해에 대한 과실책임주의를 채택하였다.

헤이그규칙은 처음으로 상사과실과 항해과실을 구분한 하터법의 영향을 받아서 입법하였기 때문에 운송물의 멸실 이나 손해의 원인이 상사과실인지 항해과실인지에 따라 해상운송인의 손해배상의 책임이 달라지게 되었다.

해상운송인은 상당한 주의로써 운송물을 관리하여야 하고, 만일 상사과실로 인하여 운송물의 멸실 이나 손해가 생기면 그 손해에 대한 배상책임을 면하지 못한다. 이에 반하여 해상운송인은 선박의 항해와 관리에 있어서 선장, 해원 등 해상운송인의 사용인(the servants of the carrier)의 행위 부주의 또는 과실 즉 항해과실로 발생한 운송물의 멸실 또는 손해에 대하여서는 손해배상의 책임이 없다.

2. 해상운송인의 주의의무

헤이그규칙의 특징은 해상운송인이 운송계약상 이행해야 할 주의의무의 내용을 정하고 이 의무를 위반한 경우에는 해상운송인에게 일정한 책임을 부과하

17) 레셉툼책임이란 선주 등의 해상운송인 또는 여점의 주인(Gaswirthe)이나 역사의 주인(Stalwirthe)이 송하인이나 손님으로부터 수령한 운송물 또는 휴대물에 대하여 '수령(Receptum)'이라는 사실을 근거로 하여 이들 물건을 안전하게 반환해야 하는 의무에서 나온 책임을 말하는 것으로 그 물건이 멸실 이나 훼손된 때에는 이들 운송인에게 고의나 과실이 없었음을 입증하여도 배상책임을 면할 수 없는 이른바 절대적 반환의무를 운송인에게 부과하고 있다. 임동철, 전게서, 25쪽.

는 동시에 면책카탈로그(Catalogue of Exception)를 규약하여 해상운송인이 책임을 면할 수 있는 사항을 열거하고 있다는 것이다.

헤이그규칙에서 규정하고 있는 해상운송인이 지켜야하는 주의의무는 감항능력주의의무와 운송물에 대한 주의의무이며 이를 양대주의의무라고 통칭하고 있다. 특히 감항능력주의의무는 감항능력이 없는 선박에서는 선장이나 선원 등의 해상운송인의 사용인이 아무리 주의의무를 다하여도 적하에 대한 손해의 발생을 방지할 수 없을 것이므로 운송물에 대한 주의의무를 행사하는데 있어서 전제되는 의무라고 할 수 있다.¹⁸⁾

헤이그규칙에서 규정하고 있는 양대주의의무 내용은 다음과 같이 정리할 수 있다.

1) 감항능력주의의무

① 의의

감항능력(Seaworthiness)이라 함은 선박이 안전하게 항해를 감당할 수 있는 능력을 말하는 것으로 이와 같은 감항능력은 결코 어떠한 절대적 기준에 따라서 평가되는 추상적 개념이 아니고, 특정의 항해에 따라 상대적으로 정해지는 개념으로 선박이 당해 항해에서 통상의 항해상의 위험을 감당할 수 있는 능력을 말하며 이상적인 위험까지 견딜 수 있는 절대적 안전성을 요구하는 것은 아니다.¹⁹⁾

헤이그규칙에 따르면 감항능력의 내용은 “선박이 감항능력을 갖추어야 하고, 적정한 인원의 승선과 필요한 의장 및 필요품을 확보하여야 하며, 선창, 냉동 및 냉장실 기타 화물이 적재되는 선박의 모든 장소는 화물의 인수, 운송 보관에 적합하고 안전하도록 해야 한다”고 규정하고 있다.²⁰⁾

18) 임동철, 전제서, 73쪽.

19) John F. Wilson, *Carriage of Goods By Sea*, 6th ed(London : Pearson Education Limited, 2008), pp.9-10.

20) 헤이그규칙 제3조 제1항.

② 주의의무의 시기

해상운송인이 선박의 감항능력을 주의해야 하는 시기에 관하여 헤이그규칙은 '발항전 및 항해의 당시(before and at the beginning of the voyage)'라고 규정하여 선적항에서 발항 당시에 감항능력이 있어야 한다는 것을 의미한다.²¹⁾

'발항전 및 항해의 당시'라 함은 적어도 선적개시로부터 발항까지의 기간을 의미하며 발항한 후의 기간은 포함하지 않는다. 발항전을 선적개시로 보는 것은 운송물은 선적하는 때로부터 해상위험에 노출되며 선박은 항해 중 뿐만 아니라 정박 중에도 통상의 해상위험에 견딜 수 있어야 하기 때문이며 발항의 의미는 각 기항항(calling port)에서의 발항이 아니라 선적항(port of loading)에서의 발항을 의미한다.²²⁾

③ 주의의무의 정도와 범위

별도의 특약이 없는 한, 물건운송계약을 맺은 해상운송인은 그 선박의 감항능력을 절대적으로 담보할 의무가 있다고 종래의 영미보통법에서는 규정하고 있다.²³⁾ 그런데 헤이그규칙에서는 해상운송인에게 감항능력주의의무를 부과하면서 해상운송인이 상당한 주의(due diligence)를 한 경우에는 불감항으로 인한 멸실 또는 손해에 대하여는 책임을 지지 아니한다고 규정하고 있으며²⁴⁾ 상당한 주의를 하였다는 거증책임을 해상운송인에게 부여하고 있다.

2) 운송물에 관한 주의의무

① 의의

21) 임동철, 전게서, 76쪽.

22) 서돈각, 「상법강의(하권)」 제3판(서울 : 법문사, 1985), 543쪽.

23) John F. Wilson, *op. cit.*, pp.11-12.

24) 小町谷操三, 「統一船荷證券法論」(東京 : 勁草書房, 1953), p.62.

헤이그규칙에서는 해상운송인은 운송물을 적절하고 주의깊게 선적, 처리, 적치, 운송, 보관, 관리 및 양하해야 한다는 운송물에 관한 주의의무를 규정하고 있다.²⁵⁾

이 주의의무를 해태하는 것을 ‘상업상의 과실(fault commerciales)’이라 하며²⁶⁾ 이로 인하여 생긴 운송물의 멸실 이나 손해에 대한 책임을 면제 또는 경감하는 특약은 무효로 하고 있다.²⁷⁾

② 주의의무의 시기

헤이그규칙에서 규정하고 있는 운송물의 수령, 선적, 적치, 운송, 보관, 하륙 및 인도는 운송관계의 작업을 단일로 한정된 것이 아니라, 각 단계를 예시적으로 열거한 것이므로 해상운송인은 자기가 인수한 운송계약 내용의 범위를 자유롭게 특약으로서 결정할 수 있다. 즉, 해상운송인은 특약에 의하여 자기의 업무 범위를 정할 수 있다는 것을 전제로 하여 그 범위에 대한 주의의무를 이행하여야 하는 것으로 해석할 수 있다.²⁸⁾

왜냐하면 이러한 약정은 해상운송인이 이행해야 할 서비스의 조건이 아니라 계약서비스의 범위를 정한 것이므로 면책약관의 금지에 관한 규정에도 불구하고 유효하기 때문이다. 또한 해상운송인의 이러한 주의의무는 해상운송인 자신 뿐만 아니라 해상운송인이 운송계약상의 직무를 이행하기 위하여 선적 내지 양하에 사용한 해상운송인의 사용인에게도 요구되어 진다.²⁹⁾

③ 주의의무의 범위

해상운송인이 지고 있는 운송물에 대한 주의의무는 선량한 관리자로서 상당

25) 헤이그규칙 제3조 제2항.

26) 서돈각, 전게서, 209쪽.

27) 헤이그규칙 제3조 제8항.

28) 최종현, 「해상법상론」(서울 : 박영사, 2009), 95쪽; 김인현, 「해상법」 제2판(서울 : 법문사, 2007), 158-159쪽; 田中誠二, 「海商法詳論」(東京 : 勁草書房, 1976), pp.262-293.

29) 小町谷操三, 前掲書, p.93.

한 주의를 다할 의무가 있다는 것으로 운송물의 멸실이나 훼손으로 인한 손해가 그의 과실로 인하여 발생한 것이 아님을 입증하여야만 책임을 면할 수 있다. 그런데 사실상 해상운송인이 운송물에 대한 주의의무를 성실히 이행하였는지의 여부에 대한 이용가능한 모든 정보는 오로지 해상운송인에게만 있다는 점을 유의할 필요가 있다.³⁰⁾

3. 책임 범위

해상운송인이 상사과실로 인하여 책임을 져야하는 손해의 범위는 운송물의 멸실이나 훼손으로 말미암아 생긴 것이며, 위법행위에 의한 몰수 또는 압류 등에 의하여 현실적으로 인도가 불가능한 경우를 포함하여 운송물을 인도할 수 없는 모든 경우는 멸실로 간주되어진다.

4. 책임 기간

헤이그규칙은 해상운송인의 책임을 해상운송기간으로 제한하여 적용하고 있는데,³¹⁾ 이는 해상운송인의 운송물에 대한 책임이 물건이 선적시에 개시되고 양하시에 종료한다는 기본원칙만을 밝힌 것으로 물건의 선적전과 양하후의 해상운송인의 책임과 권리는 이들 작업이 수행되는 나라의 국내법에 따라서 정해져야 한다고 할 것이다.

해상운송인이 부담해야 할 위험을 화주에게 전가하기 위하여 책임기간을 단축하는 특약은 무효³²⁾이며, 다만 선적이나 양하 등의 비용에 관하여는 조약에 아무런 규정이 없으므로 당사자 간의 특약으로 자유롭게 정할 수 있다.

30) 임동철, 전계서, 80~81쪽.

31) 헤이그규칙 제1조 제e호.

32) 헤이그규칙 제3조 제8항.

5. 해상운송인의 책임 제한

영미의 보통법(common law)나 프랑스 상법(code de commerce)은 해상운송인에게 운송물의 손해에 대하여 완전배상의 책임을 부담시키고 손해배상금액에 제한을 두지 않았다.

그러나 선주들은 선하증권에 전형적 면책약관목록과 더불어 운송물의 멸실이나 손해에 대한 해상운송인의 책임의 최고 한도를 정한 약관을 삽입하였으며 대부분의 국내법원은 해당 약관의 효력을 인정하여 왔다.³³⁾

그리하여 헤이그규칙의 제정과정에서 해상운송인의 책임한도액을 규정할 수 있는 약관이 허용되어야 한다는 해상운송인의 주장과 해상운송인에 의하여 경감될 수 없는 자유로운 포장당 책임제한(a liberal per-package limitation of liability)을 주장하는 화주측의 주장의 타협에 의하여 해상운송인의 책임제한에 대한 조약상의 규정이 성립되었다.³⁴⁾

1) 책임제한의 발생요건

해상운송인의 책임제한은 송하인의 고의가 아닌 과실로서 운송물의 성질과 가액을 선적 전에 고지하지 못한 경우에는 운송물에 생기거나 운송물에 관하여 생긴 멸실이나 손해에 대하여 성립되어진다. 그러므로 송하인이 선하증권에 운송물의 성질 또는 가액을 고의로 허위통보를 한 때에는 해상운송인 또는 선박은 운송물에 생기거나 운송물에 관하여 생긴 멸실 또는 손해에 대하여 어떠한 경우에도 그 책임을 지지 아니한다.³⁵⁾

33) Stephen Zamora, "Carrier Liability for Damage or Loss to Cargo in International Transport", *The A.J.C.L.*, Vol. 23(1975), p.414.

34) *Ibid.*, p.414.

35) 임동철, 전게서, 91-92쪽 내용 참조.

2) 책임한도액

책임기간 중 해상운송인의 상당한 주의에도 불구하고 운송물의 멸실이나 훼손에 의한 손해가 생긴 때에는 운송물의 포장당 또는 단위당 일정한 금액을 한도로 하여 그 총액 범위 안에서만 배상책임을 부담하게 된다.

운송물이 용적이나 중량 중 어느 하나를 산정기준으로 운임이 과징되는 것과 달리 해상운송인의 책임을 포장당 또는 단위당으로 제한하는 것은 화물이 손상을 입는 경우에 그 화물가액에 따라 배상을 하게 되면 해상운송인에게 극히 불리한 경우가 있을 것을 고려한 것이다.

헤이그규칙에서는 1 포장 또는 1 단위에 대하여 英貨 100파운드 또는 다른 통화로 이와 동등한 금액을 초과하지 않는 범위 내에서 책임을 지게 된다.

이 금액은 해상운송인의 법정 최저 책임한도액을 의미하는 것으로 해상운송인 또는 해상운송인의 대리인과 송하인 사이의 협정에 의하여 규칙에서 정한 금액과 다른 최고액을 정하는 것은 무방하나 협정에 의한 최고액이 규칙에서 정한 금액보다 낮아서는 아니된다.

3) 책임제한권의 상실

해상운송인의 책임제한권은 해상운송인의 고의나 중과실로 인하여 운송물의 손해가 생긴 때에는 상실된다. 헤이그규칙에서 사용한 '중과실'이라는 애매한 개념 때문에 경과실인가 중과실인가에 대한 분쟁을 피할 수 없게 되어 화주와 해상운송인 사이에서 법정분쟁이 발생하는 경우가 많았다.³⁶⁾

6. 해상운송인의 면책

헤이그규칙에서는 해상운송은 해상고유의 위험을 수반한다는 전통적인 인식

36) 이세희, 전게논문, 26쪽.

과 해상기업을 보호·장려한다는 견지에서 위협의 일부를 송하인에게 전가하여 해상운송인의 책임을 면책하는 규정을 두어 해상운송인과 송하인의 이해를 조정 내지 타협시키고자 하고 있다.

면책의 대상인 운송물의 멸실 이나 손해는 물리적 손해의 경우에 한하여 적용되는 것이 아니라 넓은 의미로서 환적(transshipment)이나 목적항 이외의 곳에서 양하하여 발생한 화주의 보관비용 등도 포함되며³⁷⁾, 지연으로 인한 손해도 포함된다.³⁸⁾

헤이그규칙은 하터법과 영국식민지법 등을 모방한 것으로 종래 사용되던 선하증권에 포함되어 있던 주요 면책사항들을 그대로 성문화하여 17종의 면책사항을 구체적으로 열거하고 있다.

면책사항을 성질에 따라 구분해보면 첫째로 해상운송인의 면책에 중점을 둔 항해사의 과실과 화재의 면책이 있고, 둘째로 일반법리상으로 해상운송인이 운송물의 손해에 대하여 책임을 지지 않는 불가항력, 송하인의 귀책사유, 물건자체의 성질 또는 하자 등에 관한 것이 있다. 마지막으로 면책사항 이외에도 그들과 동종(Ejusdem Generis)의 모든 경우를 포괄하는 면책사항이 있는데³⁹⁾ 해상운송인이나 해상운송인의 대리인 또는 사용인의 고의나 과실에 의하지 않고 발생한 기타 모든 원인이 이에 해당된다.

7. 입증 책임

화주 또는 송하인이 운송물의 멸실 이나 훼손에 대한 배상을 청구한 경우에 운송물의 선량한 관리자로서의 주의의무에 대한 입증책임은 해상운송인에게 있어 해상운송인이 상사과실에 대하여 무과실을 입증하지 아니하는 한 과실이 있었던 것으로 인정되어 손해배상의 책임을 져야하는데, 이는 용선자 또는 화주

37) Raoul Colinvaux, *Carver's Carriage by Sea*, 13th ed.(London : Sweet & Maxwell, 1982), p.432.

38) 小町谷操三, 前掲書, p.136.

39) 임동철, 전게서, 83쪽 내용 참조.

등의 적하 이해관계인은 해상운송인측의 과실을 입증할 수 있는 위치에 있지 아니하므로 해상운송인에게 그 입증책임을 전가하게 된 것이다.

이때 해상운송인은 자신이나 선원 또는 기타의 선박사용인의 과실이 없음을 증명하거나, 만일에 과실이 있을 경우에는 그 과실과 운송물의 손해 사이에 인과관계가 없었음을 증명하여야 한다.

만약 해상운송인이 협약에서 열거한 면책사항을 이유로 해상운송인의 무책임을 주장할 때에는 그 항변을 물리치기 위하여 화주측이 해상운송인측의 과실을 입증할 책임을 가지고 있다.⁴⁰⁾

8. 책임의 소멸

운송물을 인도한 날 또는 인도해야 할 날로부터 1년 이내에 운송물의 멸실 또는 손해에 대한 손해배상청구소송의 제기가 없을 때에는 어떠한 경우를 불문하고 해상운송인의 모든 책임은 소멸된다.⁴¹⁾

헤이그규칙에서 규정하는 1년이라는 기간의 법적 성질에 대하여 시효(prescription)인가 또는 제척기간(delai de déchéance)에 대하여 각국에서는 판례를 달리하고 있고, 권리행사의 방법이 소에 한정되고 또한 이 규정이 중단 또는 정지를 예상하고 있지 않은 점을 미루어 소멸시효기간이 아니라 제척기간을 정한 것이라 할 수 있다. 또한 당사자의 합의에 의하여 1년의 기간은 연장될 수도 있다고 볼 수 있다.⁴²⁾

III. 헤이그규칙의 한계 및 문제점

헤이그규칙은 선하증권상 면책약관의 남용에 대한 화주나 보험업자 등의 반

40) Raoul Colinvaux, *op. cit.*, pp.362-365.

41) 헤이그규칙 제3조 제6항.

42) 임동철, 전게서, 95~96쪽 참조.

발에 의하여 제정되었으나 선주측의 입장을 반영한 항해과실의 면책, 면책카달로그 등 해상운송인의 권리와 면책을 규정하고 있는 부분이 많아 해상운송인측에 보다 관대하다는 비평이 있다.

그리고 헤이그규칙에서 해상운송인에는 송하인과의 운송계약의 당사자인 선박소유자 또는 용선자가 포함된다⁴³⁾고 ‘포함한다(include)’라는 용어를 사용하고 있는데 이 표현은 비한정적인 의미로 해상운송인의 개념에는 선하증권을 발행하여 송하인과 운송계약을 체결하는 사람은 누구든지 포함되기 때문에, 대리인으로서가 아니고 운송계약의 당사자로서 송하인과 계약을 맺는 운송중개인 등도 당연히 여기에 해당될 수 있다.⁴⁴⁾ 이와 같이 헤이그규칙은 운송물의 멸실이나 손해에 대한 책임당사자를 명확히 규정하고 있지 않아 선하증권 지면상에 해상운송인 표시로도 규칙상의 해상운송인이 누구인지 판별하기가 용이하지 않다는 문제를 가지고 있다.

제3절 헤이그-비스비규칙상 해상운송인의 책임법제

I. 헤이그-비스비규칙의 성립배경

헤이그규칙은 1924년에 성립된 이래 세계 여러 나라에 의하여 직접 또는 간접으로 채택되어 해상물건운송법의 국제적 통일에 큰 공헌을 하였다.

하지만 헤이그규칙은 컨테이너화(Containerization)와 같은 운송기술의 발달이나 각국의 인플레이션에 의한 화폐가치의 하락에 의한 책임한도액의 상대적인 하락 등의 해운환경의 변화를 수용하기에 역부족이었다. 그리하여 1950년대 말에 이르러 조약의 개정문제가 제기되었고 헤이그규칙 고유의 결함 및 해운환경의 변화를 반영하여 시대에 적합하게 개선하기 위하여 1968년 헤이그-비스비규

43) 헤이그규칙 제1조 제a항.

44) Raoul Colinvaux, *op. cit.*, p.346.

칙이 채택되었다.

오늘날 헤이그-비스비규칙은 해상운송인에 대한 책임규정으로 가장 보편적이고 많은 국가들이 수용하는 규칙이다. 하지만 헤이그-비스비규칙은 그 자체가 독립된 새로운 국제조약이 아니고 헤이그규칙의 개정을 위한 국제조약일 뿐이다.⁴⁵⁾

해상운송인의 책임범위와 관련하여 헤이그-비스비규칙의 주요 개정내용으로는 책임한도액의 상향, 책임제한의 방식에 중량을 추가한 병용주의의 채택, 책임제한의 기준 통화의 변경 등을 들 수 있다.

II. 헤이그-비스비규칙상 해상운송인의 책임

1. 책임원칙

국제해상운송계약법의 원전인 헤이그규칙을 근간으로 하여 개정작업을 수행하였기 때문에 헤이그규칙과 같이 과실책임주의 원칙을 근거로 하여 운송물의 멸실이나 손해의 원인이 상사과실이나 해기과실이나에 따라 해상운송인의 책임유무가 결정된다. 즉 선장, 해원 등의 항해과실에 대하여서는 해상운송인이 직접적으로 선박의 항해당사자가 아님을 이유로 하여 해상운송인의 면책을 인정하고, 해상운송인이 운송물을 수령하여 수화인에게 인도할 때까지의 책임기간 중 운송물의 선량한 관리자로서 운송물에 대한 주의의무를 게을리 할 때, 즉 상사과실이 있는 경우에는 그 책임을 지도록 하고 있다. 다만 주의의무 위반에 대한 입증책임이 해상운송인에게 전환되었기 때문에 이를 입증책임이 전환된 과실책임 또는 추정과실책임이라고 한다.

45) 진창원, “선하증권통일 3조약에 관한 연구”, 「경영농촌」 제16권, 동국대학교 경영대학원(1992), 267쪽.

2. 해상운송인의 주의의무

헤이그-비스비규칙은 헤이그규칙과 같이 해상운송인이 지켜야하는 양대주의 의무를 규정하고 있다.

규칙의 내용을 간단하게 요약하면 해상운송인은 선박의 발항당시에 감항능력 주의의무를 부담하여야 하고 이 의무위반으로 인하여 생긴 운송물의 멸실이나 훼손에 대하여 해상운송인은 책임을 져야 한다. 또한 해상운송인은 운송물의 선적에서 양하에 이르기까지의 책임기간 중에 운송물에 대한 주의의무를 부담하여야 하며 이 의무위반으로 인하여 생긴 운송물의 멸실이나 훼손에 대하여 책임을 져야 한다.

3. 책임 범위

헤이그-비스비규칙은 해상운송인의 책임져야 하는 손해의 범위를 운송물의 멸실이나 훼손으로 규정하고 있는데 이 규정을 엄격히 해석하면 운송물의 불법인도(Mis-delivery)는 운송물에 관한 멸실이나 손해가 아닌 것으로 되어 해상운송인이 책임제한도 할 수 없는 손해로 파악되어 상당한 논란이 있어왔다.⁴⁶⁾

4. 책임 기간

헤이그-비스비규칙에서는 용선자 또는 송하인에게 선적 또는 양륙에 있어서 별도의 책임을 규정하지 않고, 선적에서 양륙까지 해상운송인에게 적절하고 주의 깊게 책임을 이행할 것을 규정하고 있다.⁴⁷⁾ 물론 계약당사자의 합의에 의하

46) 김인현, 전게서, 818쪽.

47) 헤이그-비스비규칙 제2조, 제3조 제2항.

여 해상운송인의 책임 기간을 운송물의 선적 전의 보관과 취급, 그리고 양륙 후까지 특약으로 확대할 수 있다.⁴⁸⁾

5. 책임 제한

헤이그-비스비규칙은 헤이그규칙과 같이 해상운송인을 보호하여야 한다는 입법정책적인 이유로 해상물건운송계약에 있어서 해상운송인의 개별적 유한책임(package/unit limitation of liability)을 규정하여 일정한 금액의 한도 내에서 해상운송인의 책임을 제한하고 있다.

이와 같이 해상운송인이 부담하는 책임이 유한적이기 때문에 통례적으로 송하인은 완전한 손해보상을 위하여 운송물의 매매계약시에 화물보험을 별도로 들어서 운송 중 사고가 발생했을 경우를 대비하고 있다.

1) 책임제한의 발생요건

해상운송인은 운송물에 발생한 손해가 송하인이 고의로 운송물의 성질이나 종류 또는 가액을 부실하게 고지를 한 때에는 해상운송인은 자기 또는 그 사용인이 악의인 경우를 제외하고 운송물의 손해에 대하여 책임을 지지 아니한다.⁴⁹⁾ 따라서 해상운송인의 책임제한은 송하인의 고의가 아닌 과실로서 운송물의 성질과 가액을 선적 전에 고지하지 못한 때에 성립할 수 있는 것이다.

2) 책임한도액

헤이그규칙은 책임금액을 포장(Package) 또는 단위(Unit)를 기준으로 하였으나 헤이그-비스비규칙은 여기에 킬로그램당 즉, 중량(Weight)을 새로 추가한

48) 헤이그-비스비규칙 제7조.

49) 헤이그-비스비규칙 제4조 제5항의 h.

비용주의를 채택하였다.⁵⁰⁾

헤이그-비스비규칙에서는 헤이그규칙 이후 그 동안의 물가상승을 고려하여 해상운송인의 책임한도액은 큰 폭으로 상향하고, 화폐단위도 종래부터 항공관계의 국제조약 등에 사용되고 있던 비유통 통화단위인 금가치프랑(Franc)이 채택되었다. 그리하여 헤이그-비스비규칙에서는 포장당 또는 단위당 10,000금가치프랑⁵¹⁾ 또는 총무게 킬로그램당 30금가치프랑 총액 중 많은 금액을 한도로 하여 해상운송인의 책임을 제한한다. 그런데 1971년 금본위 화폐제도가 폐기됨에 따라 1979년 IMF(국제통화기금) 특별인출권(Special Drawing Rights, 이하에서 'SDR'이라고 함)을 계산단위로 사용한다는 개정의정서가 채택되었고,⁵²⁾ SDR의 사용이 일반화됨에 따라 포장당 이나 단위당 666.17 SDR 또는 무게 기준 킬로그램당 2 SDR로 계산하여 많은 쪽으로 해상운송인의 책임을 제한한다.⁵³⁾

위의 책임한도액은 해상운송인, 선장 또는 해상운송인의 대리인과 송하인이 위 법정의 최저 책임한도액 보다도 고액의 한도액을 책임한도액으로 약정한 경우에는 이를 유효한 것으로 보지만 해상운송인의 부당한 운송책임의 경감을 방지하기 위하여 책임한도액을 법정 최저 책임한도액보다 적게 약정한 경우에는 법적효력이 없게 된다.⁵⁴⁾

3) 책임제한권의 상실

해상운송인의 책임제한권은 해상물건운송계약에 있어서 그 손해가 해상운송인 자신의 고의 또는 운송물의 멸실, 훼손이 생길 염려가 있음을 인식하면서도 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 생긴 것인 때에는 상실된다.⁵⁵⁾ 그리고

50) 임동철, 전제서, 103쪽.

51) 1 금가치프랑은 순도 1,000분 900의 65.5밀리그램을 말한다.

52) 이세희, 전제논문, 22쪽.

53) Brussel Protocol, 1979-SDR Protocol, Protocol Amending the International Convention for Unification of Certain Rules of Law relation to Bills of Lading(ang 25. 1924, as amended by the protocol of fed23 1968), Brussel Dec 21, 1979.

54) 헤이그-비스비규칙 제4조 제5항의 g.

이 책임제한 규정은 해상운송인의 이행보조자인 그 사용인과 대리인에게도 적용되어지는데 이는 선장, 해원 등의 해상운송인의 이행보조자와 그 대리인은 책임제한권을 인정하지 않았던 헤이그규칙에 신설된 규정으로 송하인과 해상운송인 사이의 이익의 균형을 도모하고자 한 것이다.

6. 해상운송인의 면책

일반적으로 기업의 사회적 책임의 확대로 무과실책임주의를 바탕으로 책임의 범위를 넓히는 경향이 있음에도 불구하고 해상기업에 대해서는 인위적으로 또는 자연적으로 해상운송의 운송채무를 방해하는 것으로서 해상운송인의 지배 밖의 원인 또는 본인이 직접 관련할 수 없는 행위에 의하여 발생하는 것들에 대하여 해상운송인에게 면책을 인정하고 있다.

헤이그-비스비규칙은 해상물건운송계약에 한정하여 해상운송인에게 면책사유로서 항해과실, 화재, 해상위험, 천재지변, 전쟁, 공적, 나포·억류, 검역제한, 송하인의 과실, 스트라이크(Strike), 내란, 인명·재산의 구조, 운송물의 성질과 숨은 하자, 포장불량, 하인(Marks)의 불량, 선박의 숨은 하자 또는 기타의 원인 등을 열거하고 있다.⁵⁶⁾

이렇게 헤이그 비스비 규칙은 해상운송인의 면책사항을 항해과실과 화재면책, 법정면책사항으로 나누어서 규정하고 있다.

7. 입증책임

해상운송인의 책임은 과실추정주의로서 해상운송인이 주의의무를 다하였음을 입증하지 못하면 손해배상의 책임을 지도록 되어 있다. 감항능력주의의무 위반에 의한 운송물의 멸실이나 훼손의 경우에는 해상운송인이 상당한 주의를 다

55) 헤이그-비스비규칙 제4조 제5항의 e.

56) 헤이그-비스비규칙 제4조 제5항의 a~g.

하였다는 것을 입증해야 하지만 감항능력결여에 의한 손해가 아닌 항해과실면책, 선박화재 등의 면책사유에 의한 운송물의 멸실 이나 훼손에 대하여 해상운송인의 고의나 과실의 입증책임을 송하인에게 전가하고 있다.

8. 책임의 소멸

해상운송인의 운송책임은 수하인 또는 선하증권 소지인이 유보없이 운송물을 수령하고, 운임, 채당금, 체선료 및 기타의 비용을 지급한 경우에는 소멸한다. 헤이그-비스비규칙에서는 수하인은 수령한 운송물에 멸실 이나 훼손이 있거나, 또는 그 손해가 분명하지 아니한 경우에 운송물이 수령인에게 인도되고서 3일 이내에 해상운송인에게 서면으로 통지하여야 한다. 그러나 운송물의 손해에 관하여 송하인이 인수할 때 합동검사를 한 경우에는 서면통지를 요구되지 않는다. 그리고 이러한 통지가 없으면 수하인은 운송물을 양호한 상태로 수령한 것으로 보고, 그러한 사실을 명백한 추정적 증거(*prima facie evidence*)로 인정하여⁵⁷⁾ 해상운송인의 책임은 소멸된다.

해상운송인의 책임에 대한 소멸시효는 운송물을 양륙한 날을 기준으로 하는 것이 아니라 운송물을 수하인 또는 선하증권 소지인에게 인도한 날 또는 인도할 날로부터 1년으로 정하고 있으나 당사자의 합의에 의하여 그 기간을 연장할 수 있도록 규정하였다. 그리고 제3자에 대한 보상청구소송이 그 사건이 계류된 법정지법에 의하여 허용된 기간 안에 제기된 때에는 위의 연장기간이 만료된 후에도 제기될 수 있다.

그러나 운송물의 손해가 해상운송인 또는 그 사용인의 악의에 의한 경우에는 이 시효의 규정은 적용하지 아니한다. 그리고 소멸시효를 당사자의 합의에 의하여 그 기간을 연장하는 것은 해상거래에서의 채권관계를 간결화하기 위한 입법취지에 맞지 않아 효력이 없다는 판례가 있다.

57) 헤이그-비스비규칙 제3조 제6항.

Ⅲ. 헤이그-비스비규칙의 한계 및 문제점

헤이그-비스비규칙은 기존 헤이그규칙의 불명확성을 제거하지 못하고, 성안 이후 빠르게 변해가는 해운현실에 보조를 맞추지 못하였을 뿐 아니라 해상운송인의 책임한도액을 영국 통화 100파운드에서 포장당 단위당 666.17 SDR 또는 무게 기준 킬로그램당 2 SDR로 인상을 하였으나 해상운송인의 책임한도액이 지나치게 낮다는 비판을 잠재우지는 못하였다.

무엇보다 20세기초 해운국이 상대적으로 강한 지위에 있었을 당시의 해운국이 중심이 되어 만든 헤이그규칙의 큰 취지를 벗어나지 않고 제한된 부분에 한하여 개정되어 여전히 해상운송인측의 기득권을 많은 부분 인정하고 있어 화주나 해운개도국의 입장에서 불평등을 느끼게 되었다. 이러한 불만은 향후 새로운 국제해상운송규칙의 제정에 대한 요구로 이어졌다.⁵⁸⁾

제4절 함부르크규칙상 해상운송인의 책임법제

I. 함부르크규칙의 성립배경

헤이그-비스비규칙은 헤이그규칙을 전반적으로 재검토하지 못하고 제한된 항목만을 개정작업에서 다루어 현실에 맞게 충분히 개정되지 못하였다는 주장이 개발도상국측을 중심으로 제기되었다.

이러한 개발도상국측의 견해를 요약해보면 첫째, 헤이그-비스비규칙은 지나치게 선주나 해상운송인에게 유리하고 화주에게 상대적으로 불공평하며, 항해과실의 면책은 부당하다는 것이고 둘째, 헤이그-비스비규칙에는 불명확성과 변칙성이 존재한다는 것이며 셋째, 헤이그-비스비규칙은 적하보험과 책임보험의 중복보험제도로 비경제적이라는 것이다.

58) 이세희, 전계논문, 29쪽.

이러한 개발도상국측의 견해를 바탕으로 UNCTAD가 헤이그규칙의 책임원칙을 전제로 일부의 문제점을 개정 보완한 헤이그-비스비규칙과는 달리 해상물건 운송인의 새로운 책임법을 만들기 위해 헤이그규칙의 개정작업을 수행하였으며 UNCITRAL의 조약초안을 심의하여 새로운 조약을 채택하게 되었다.

개발도상국으로 구성된 그룹에 속하는 국가들의 단합이 결정적 역할을 하게 되어 해상운송인의 책임을 크게 강화한 새로운 국제해상운송조약인 함부르크규칙이 탄생하게 되었다.

해상운송인의 책임범위를 확대한다는 것은 송하인의 권익이 더 많이 보호된다는 것을 의미하기 때문에 해운선진국과 해상운송인은 동 규칙의 적용을 기피하려 하고, 반대로 해운개도국과 송하인은 이의 적용을 환영하는 입장을 취하였다.

해상운송인의 책임확대와 관련한 함부르크규칙의 주요 내용으로는 항해과실 면책의 배제, 화재면책의 배제, 감항능력 담보의무를 실제적인 운송책임으로 흡수, 제소기간의 연장, 책임한도액의 증액을 들 수 있다.⁵⁹⁾

II. 함부르크규칙상 해상운송인의 책임

1. 책임원칙

함부르크규칙은 해상운송인의 강행법적인 책임을 강화하여 헤이그규칙의 해상운송인의 책임발생원인인 항해과실과 상사과실의 구분을 없애고 해상운송인에게 운송채무자로서 상당한 주의의무를 요구하고 있다. 함부르크규칙은 운송물이 해상운송인의 관리 하에 있는 동안에 발생한 손해에 대하여 해상운송인이 책임을 지고, 다만 해상운송인이 손해의 원인이 사고 및 그 결과를 배제하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취한 때에는 면책된다는 기본 원칙을 규정하고 있다.⁶⁰⁾

59) 山口節司, “改訂國際海上物品運送法の 解説”, 「損害保險研究」, (現) 損害保險事業協會研究所, 第54卷 第3號, 1992.11, p.122.

함부르크규칙에서 규정하고 있는 주의의무의 정도에 관하여 ‘합리적으로 요구되는(could reasonably be required)’ 조치의 기준은 객관적인 것이고 합리적인 조치를 결정할 때에는 당시의 사정에 비추어 주의깊은 해상운송인이 취할 것으로 생각되는 행동을 고려해야 한다는 것으로 이러한 해상운송인의 합리적인 조치는 해상운송인의 사용자 또는 대리인에게 위임할 수 있다.⁶¹⁾

또한 헤이그-비스비규칙에서 해상운송인은 운송물을 ‘적당하고 신중하게 (properly and carefully)’ 다루어야 한다고 규정함으로써 기본적으로 과실책임주의를 취하였지만, 감항능력주의의무에 관한 별도의 규정이나 항해과실면책 등 면책카달로그를 인정하여 책임원칙에 통일성을 기하지 못하였다. 이에 반해 함부르크규칙은 감항능력주의의무에 관하여 별도 규정을 두지 않고, 항해과실면책 등의 면책카달로그를 폐지하여 보다 명료하게 과실에 바탕을 둔 해상운송인에 대한 동일책임원칙을 마련하고 있다.

아울러 통일된 입증책임의 원칙을 채택하여 운송물에 대한 멸실이나 훼손 등의 모든 경우에 일률적으로 해상운송인에게 입증책임을 부과하고 있다. 다만, 화재로 인한 손해에 있어서는 특수한 규정을 두고 있다.

2. 운송인과 실제운송인의 책임

헤이그규칙이나 헤이그-비스비규칙에서 운송인의 개념이 명료하지 못할 뿐만 아니라 선하증권 지면상의 운송인표시로도 법상의 운송인이 누구인지 판별하기가 용이하지 않은 문제점이 있었다. 이를 해소하기 위해 함부르크규칙에서는 운송인을 운송인과 실제운송인(actual carrier)로 구분하여 정의하고 이들의 책임에 관하여 각각 규정하고 있다.⁶²⁾

즉, ‘운송인’이라 함은 스스로 또는 자기 명의로 송하인과 해상물건운송계약

60) 이세희, 전제논문, 30쪽.

61) Samir Mankababy, “Comments on the Hamburg Rules”, *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea*, A.W. Sijthoff(1978), p.56.

62) William Tetley, *Marine Cargo Claims*, 2nd ed, (Toronto : Butterworths, 1978), p.83.

을 체결한 자를 말한다고 규정하고 있어 이른바 ‘계약운송인(contracting carrier)’임을 밝히고 있다. 그런데 함부르크규칙에서는 해상물건운송계약이 헤이그-비스비규칙에서와 같이 선하증권에 의하여 증명될 것을 요건으로 하지 않고 있어 운송인과 선하증권 발행여부와는 아무런 상관이 없게 되었다. 다만 용선계약에 의한 운송인은 이 조약상의 운송인이 아니지만 선하증권이 발행되면 용선자 이외의 선하증권소지자와 운송인 사이에는 이 조약이 적용되므로 이 때는 용선계약에 의한 운송인은 이 조약상의 운송인으로 보아야 할 것이다.⁶³⁾ 즉 이 계약운송인은 헤이그-비스비규칙에서의 운송인과 실질적으로는 다를 바가 없다고 할 것이다.

‘실제운송인(actual carrier)이라 함은 운송인으로부터 물건운송의 전부 또는 일부의 이행을 위탁받은 자 또는 그러한 이행이 위탁을 받은 그 밖의 자를 말한다.⁶⁴⁾ 즉, 실제운송인이라 제1의 운송계약의 존재를 전제로 하여 그 운송인으로부터 다시 운송의 위탁을 받은 운송인, 그리고 이 하수운송 이하의 각 하수운송인을 포함하는 개념이다.

운송인 또는 실제운송인의 개념은 하수운송계약을 체결하였을 경우 어느 운송계약을 제1의 운송계약으로 보는가에 따라 변하는 상대적인 것이므로 예컨대 제1차 하수운송인도 그에게 직접 운송을 위탁한 해운회사에 대하여는 운송인의 지위를 가지게 되고 그가 운송을 실행한다면 송하인에 대한 관계에서는 실제운송인이 될 것이다.

1) 운송인의 책임

운송인은 실제운송인에게 자기의 운송계약상의 의무이행을 위탁하더라도 위탁되어진 범위에서 책임을 면할 수는 없는 일이고, 운송인이 책임기간 안의 운송, 즉 전체운송(The entire carriage)에 대하여 책임을 지게 된다.

63) 함부르크규칙 제2조 제3항.

64) 함부르크규칙 제1조 제1호.

아울러 함부르크규칙에서 “운송인은 실제운송인 및 실제운송인의 사용인과 대리인의 작위 또는 부작위와 운송계약의 이행을 위하여 사용한 다른 독립계약자에 대하여도 책임을 진다”라고 규정하고 있다.

2) 실제운송인의 책임

실제운송인은 운송계약의 당사자가 아니므로 화주에 대하여 직접 계약상의 책임을 지는 일이 없지만 함부르크규칙에서는 운송인의 책임을 규율하는 이 조약의 모든 규정은 실제운송인이 이행한 운송에 대한 실제운송인의 책임에 적용된다⁶⁵⁾고 규정함에 따라 실제운송인과 화주의 관계는 규칙의 적용에 있어서 마치 직접적인 운송계약관계가 있는 것과 같은 양상을 띠게 된다.⁶⁶⁾ 또한 규칙에서는 “실제운송인은 물건이 자기의 관리하에 있는 동안에 일어난 사고로 인하여 생긴 멸실 이나 훼손 또는 인도지연에 대하여 책임을 진다”⁶⁷⁾라고 규정하고 있다. 따라서 둘 이상의 실제운송인이 있는 경우에는 어느 일정시점에 있어서는 자기의 관리하에 물건의 운송을 실행한 실제운송인만이 책임을 진다.⁶⁸⁾

결국 실제운송인의 이러한 책임은 계약상의 책임은 아니고 규칙에 의거한 법정책임이라 할 것이다. 또 운송인이 규칙에서 부담하지 않는 의무를 인수하거나 규칙상의 권리를 포기한다는 특약을 화주와 약정한 경우라도 실제운송인이 명시적으로 또는 문서로 동의하지 않는 한 그 특약은 실제운송인에 대하여 효력을 미치지 않는다.⁶⁹⁾

그런데 규칙에서 실제운송인의 책임규정을 둔 것은 큰 진전이지만 운송물이 자기의 관리하에 있는 동안에 손해 또는 인도지연이 발생했다는 사실의 입증책

65) 함부르크규칙 제10조 제2항.

66) 落合誠一, 前掲書, pp.250~251.

67) 함부르크규칙 제11조 제2항.

68) Jan Ramberg, “The implication of new transport technologies”, *European Transport Law*, Vol. XV No.2(1980), p.393.

69) 함부르크규칙 제10조 제3항.

임이 운송인에게 부과되어 있어 손해가 실제운송인의 관리하에 일어났다는 사실의 입증이 어려워 실제운송인에게 소송하기는 쉽지 않아 대부분의 경우에 운송인과 실제운송인을 함께 소송하는 것이 보다 유리할 것이다.

3) 배상한도와 구상권

운송인과 실제운송인이 함께 책임을 지는 경우에는 책임한도액의 범위 내에서 양자의 책임은 연대책임으로 되며, 또 운송인과 실제운송인의 책임에 관한 양자사이의 구상관계에 영향을 미치지 않는다.⁷⁰⁾ 그리고 운송인, 실제운송인 및 그 사용인 또는 대리인으로부터 배상을 받을 수 있는 총액은 조약이 규정한 책임한도액을 초과하지 못한다.⁷¹⁾

3. 해상운송인의 주의의무

해상운송인의 선박에 대한 감항능력의 담보 내지 주의의무는 그 의무의 내용에는 차이가 있지만, 영미보통법에서부터 1893년 미국 하터법과 헤이그-비스비규칙에 이르기까지 일관되게 인정되어온 가장 기본적인 해상운송인의 의무 중 하나였다.⁷²⁾

그런데 함부르크규칙에서는 해상운송인의 감항능력주의의무에 관하여 따로 규정하고 있지 않아 추정된 과실에 바탕 둔 책임의 일반원칙에 포함된다고 보아야 할 것이므로 해상운송인의 감항능력유지의무는 운송물에 관한 주의의무와 같은 법원칙에 따른다고 할 것이다.

따라서 해상운송인의 감항능력주의의무의 이행 시기도 헤이그-비스비규칙에서는 ‘발항전과 발항당시(before and at the beginning of the voyage)’에 한정

70) 함부르크규칙 제10조 제4항, 제6항.

71) 함부르크규칙 제10조 제5항.

72) 임동철, 전게서, 133쪽.

되었으나 함부르크규칙에서는 항해중인 경우 등도 포함하여 전체 운송 기간에 걸쳐 언제나 요구되는 것으로 보아야 할 것이다.⁷³⁾

4. 책임기간

함부르크규칙에서는 운송의 통일성을 유지하기 위해 해상운송인의 책임기간을 확장하여 운송물이 해상운송인의 관리 하에 있는 한, 선적 전이건 또는 양하 후이건 운송물에 대한 해상운송인의 책임이 미치도록 규정하고 있다.⁷⁴⁾ 그리고 해상운송인의 운송물에 대한 관리의 시작시점과 종료시점에 대하여는 선적항에서 해상운송인이 물건을 수령한 때부터 양륙항에서 해상운송인이 물건을 인도할 때까지라고 규정한다.⁷⁵⁾

해상운송인의 책임기간을 단축하는 특약의 허용여부는 규칙의 해석문제이므로 당사자 사이의 합의여부, 특약의 방법 등에 따라 개별적 또는 구체적으로 결정되어야 할 것이다.⁷⁶⁾

5. 책임범위

함부르크규칙은 해상운송인이 책임져야 하는 손해의 범위를 운송물의 멸실이나 훼손 또는 인도지연으로 규정하고 있다.

헤이그규칙은 운송물의 인도지연으로 인하여 발생한 손해의 배상에 관하여는 아무런 규정이 없고, 지연이 운송물의 변질을 일으킨 경우와 같은 물질적 손해에 대해서는 헤이그규칙의 운송물 취급의 주의의무에 의하여 배상받을 수 있으나, 시장의 상실 등과 같은 경제적 손해에 관해서는 배상유무가 명확하지 못한

73) S. Mankababy, *op. cit.*, p.54.

74) 함부르크규칙 제4조 제1항, 제2항.

75) 헤이그규칙 제1조 e의 “tackle to tackle”의 원칙에 대하여 이를 “port to port”의 원칙이라 할 수 있다.

76) 임동철, 전게서, 129쪽.

문제가 있다. 그래서 이러한 불명확한 점을 시정하고 또 철도, 도로, 항공 등 다른 운송수단에 의한 국제운송에서도 모두 인도지연에 관한 규정⁷⁷⁾을 두고 있는 점을 고려하여 함부르크규칙은 해상운송인의 책임 원인 중 하나로 인도지연을 명시하고 그 의미에 관하여도 규정을 두고 있다.⁷⁸⁾

즉, 함부르크규칙에 의하면 “인도지연은 물건이 명시적으로 합의된 기간 안에, 합의가 없는 경우에는 당해 사안의 정황을 고려하여 성실한 해상운송인에게 요구되는 상당한 기간 안에 해상운송계약에 정하여진 양하항에서 인도되지 아니한 때에 생긴다”고 규정하고 있다.

함부르크규칙에서 이와 같이 기간약정이 없는 경우에 인도지연으로 보는 규정을 둔 것은 지연책임을 면하기 위하여 해상운송인이 도착예정기간을 밝히지 않는 경우를 대처하기 위한 것이다.

그러나 이러한 인도시기와 지연발생에 관한 규정은 이론적으로는 타당하지만 실질적으로 항만사정, 기상상태, 세관절차 등 여러가지 요인에 의하여 영향을 받기 때문에 당사자 사이에 그 시기를 확약하기가 어려운 상황임에 따라 실효성에 의문을 제기하는 견해들이 있다.⁷⁹⁾

6. 책임 제한

1) 책임한도액

함부르크규칙은 헤이그-비스비규칙과 마찬가지로 해상운송인의 책임제한금액을 산정하는 기준으로 포장 또는 단위와 중량킬로그램을 사용하는 병용주의를 채택하고 있지만 단위를 선적단위로 명시하고 있는 점이 다르다.⁸⁰⁾ 여기서 선

77) 1955년 와르소조약·헤이그의정서 제19조, 1956년 도로운송조약(CMR) 제17조 (i), 1962년 철도운송조약(CIM) 제27조 (i) 등.

78) 함부르크규칙 제5조 제1,2,3항.

79) Gordon Pollock, "A legal analysis of the Hamburg Rules", *Papers of seminar on the Hamburg Rules organised by Lloyd's of London Press Ltd.*, (1978), pp.1~2.

적단위란 포장하지 않은 자동차, 꾸러미(bale), 통(barrel), 부대 또는 자루를 말하는 것으로 포장도 여기에 포함된다는 견해도 있다.

이러한 병용주의는 물건의 멸실 이나 훼손에 관한 것이고 인도지연의 책임한도를 정하는 방식으로는 적합하지 않기 때문에 인도지연의 경우에는 책임한도액을 운임액과 연결시켜서 정하고 있다.⁸¹⁾

운송물의 멸실 이나 훼손으로 인하여 생긴 손해에 대한 해상운송인의 책임은 1포장 또는 1선적단위에 대한 835 SDR 또는 멸실되거나 훼손된 운송물의 총중량 1킬로그램당 2.5 SDR에 상당하는 금액 중 높은 금액으로 제한되는데⁸²⁾, 이 금액은 헤이그-비스비규칙에서 정한 한도금액보다 25% 정도 증가한 금액이다.

그리고 운송물의 인도지연으로 인하여 생긴 손해에 대한 해상운송인의 책임은 국제철도운송계약이나 국제도로운송계약의 규정처럼 한도금액을 운임과 연결시켜 정하고 있는데 해상물건운송계약에 의하여 지급되는 총운임의 범위 내에서 지연된 운송물에 대하여 지급되는 운임의 2.5배에 상당하는 금액으로 제한하고 있다.⁸³⁾

하지만 해상운송인과 송하인 사이의 합의에 의하여 규정된 책임의 한도를 초과하는 한도를 정할 수 있으며⁸⁴⁾, 운송물의 멸실 이나 훼손 또는 인도지연에 의한 손해에 대한 해상운송인의 책임총액은 운송물의 전부 멸실에 대한 책임한도액을 초과하지는 못한다.⁸⁵⁾

2) 책임제한권의 상실

책임제한권의 상실은 해상운송인 본인에 관한 경우와 그의 사용인 또는 대리

80) 함부르크규칙 제6조.

81) 함부르크규칙 제6조 제1항의 (b).

82) 함부르크규칙 제6조 제1항의 (a).

83) 함부르크규칙 제6조 제1항의 (b).

84) 함부르크규칙 제6조 제1항의 (d).

85) 함부르크규칙 제6조 제1항의 (c).

인에 관한 경우로 구분하여 살펴보아야 한다.

첫째, 해상운송인 본인에 관한 경우를 보면 운송물의 멸실이나 훼손 또는 인도지연이 이를 일으킬 의도로서 또는 무모하게 또는 이러한 사실이 일어날 것을 예상하면서 한 해상운송인의 작위 또는 부위로 인하여 생긴 것이 증명된 때에는 해상운송인은 책임제한의 이익을 받을 권리가 없다.⁸⁶⁾

둘째, 해상운송인의 사용인 또는 대리인에 관한 경우에는 해상운송인의 사용인 또는 대리인은 그 직무의 범위 내에서 행위를 하였음을 입증한 때에는 해상운송인의 조약상의 항변 및 책임제한을 원용할 수 있는데, 사용인 또는 대리인의 고의 등의 작위, 부작위가 입증된 때에는 해상운송인 뿐만 아니라 이들 사용인 또는 대리인도 책임제한의 이익을 잃는다.⁸⁷⁾ 이는 헤이그-비스비규칙과 같은 취지로 해석할 수 있으나 헤이그-비스비규칙에서는 항변 및 책임의 한도를 원용할 수 없는데 반해 함부르크규칙에서는 책임제한의 이익을 받을 권리를 잃게 되므로 그 밖의 항변은 원용할 수 있을 것으로 해석할 수 있다.

7. 해상운송인의 면책사항

헤이그규칙이나 헤이그-비스비규칙에서는 항해과실면책 등 17가지의 면책사유를 열거하고 있는데, 함부르크규칙에서는 이를 모두 폐지하고 화재에 대하여만 내용을 수정하여 별도로 규정하고 있다.

헤이그-비스비규칙에서 열거된 면책사유는 자연적 또는 인위적인 불가항력이나 화주측의 귀책사유에 해당하는 것 등으로 원래 해상운송인이 책임져야 할 성질의 것이 아니므로 이의 폐지가 해상운송인의 책임에 미치는 영향은 미미하다고 할 것이다.⁸⁸⁾ 그러나 항해과실면책의 폐지는 해상운송인과 화주 사이의 위험의 배분에 큰 변화를 가져오기 때문에 해상운송인의 책임범위에 미치는 영향이 아주 크다. 그리하여 선주측과 보험업자측은 항해과실면책의 폐지가 보험

86) 함부르크규칙 제8조 제1항.

87) 함부르크규칙 제7조 제2항, 제8조 제2항.

88) John F. Wilson, *op. cit.*, pp.139~140.

비용의 증가와 운임률의 상승을 초래하여 전체 운임 비용이 증가한다는 논리를 내세우면 항해과실의 면책에 반대하였다. 하지만 개발도상국측은 위의 논리를 뒷받침할 만족할만한 통계자료가 없고 항공운송인의 책임을 강화한 경우에도 그러한 우려가 있었으나 그것이 현실화된 바 없으며, 위험을 분산하는 보험산업의 발달로 당사자들이 이에 잘 대처할 수 있다는 근거로 항해과실면책조항을 폐지하였다.⁸⁹⁾ 화재는 헤이그-비스비규칙에서 해상운송인자신의 고의 또는 과실로 인한 경우를 제외하고는 면책규정에 포함되어 있다.

8. 입증책임

함부르크규칙은 헤이그규칙에서 보다도 통일된 입증책임의 원칙을 채택하고 있어 운송물에 대한 멸실 이나 훼손 등의 모든 경우에 해상운송인측의 과실을 추정하고 입증책임을 해상운송인에게 부과하고 있다. 다만, 화재로 인한 손해에 있어서는 화주 등 청구권자에게 화재의 원인에 대한 입증책임을 부담시킴으로써 해상운송인의 입증책임부담의 일반원칙에 예외를 인정하는 새로운 규정의 내용을 두고 있다.

9. 책임의 소멸

함부르크규칙에서는 제소기간을 1년을 규정하고 있는 헤이그규칙보다 화주에게 유리하도록 제소기간기한을 2년으로 두고 있다. 이 기간 안에 법적절차 또는 중재절차가 개시되지 않으면 물건운송에 관한 어떠한 소송도 제기할 수 없다.⁹⁰⁾ 이 규정은 해상운송인 또는 화주에 대한 모든 소송에 적용되며 물건운송에 관한 청구이면 그것이 계약에 의거한 것이든 불법행위 기타에 의거한 것이든 묻지 않고 모든 소송이 여기에 해당하여 제소할 수 없다. 해상운송인의 고

89) 임동철, 전계서, 135쪽 참조.

90) 함부르크규칙 제20조 제1항.

의 등의 행위로 책임제한권이 상실되는 경우에도 책임제한의 이익을 주장할 수 없을 뿐이지 소송에는 적용이 된다.

제소기간은 운송물의 전부 또는 일부의 인도일 또는 인도가 없었던 경우에는 인도해야 할 최종일에 개시되며, 개시되는 날은 그 기간에 산입하지 않는다.⁹¹⁾ 제소기간은 피청구인의 청구인에 대한 문서에 의한 통고로 연장할 수 있으며, 귀책사유가 있는 자에 대한 구상청구소송의 기간이 연장되는 것은 헤이그-비스비규칙과 같으나 법정지법의 허용기간은 10일 미만이어야 한다.⁹²⁾

Ⅲ. 함부르크규칙의 한계 및 문제점

함부르크규칙은 기존의 헤이그규칙 체제의 항해과실과 상사과실의 구분을 없애고, 해상운송인의 면책조항을 전면 폐지하는 등 해상운송인의 책임시스템을 근본적으로 변혁하며 해상운송인의 책임을 대폭적으로 강화시키면서 저개발국가의 화주 및 선진국 화주단체의 입장을 강력하게 대변하였다. 이러한 연유로 함부르크규칙은 1978년 성안된 이후 1992년 되어서야 겨우 국제조약으로 발효되었고, 가입국도 개도국이 중심이어서 해운력이나 세계 무역에서의 교역량에서 차지하는 비중이 매우 낮아 실질적으로 큰 영향력을 가지지 못하는 국제해상운송규칙이 되어 버렸다.

또한 함부르크규칙은 헤이그규칙이나 헤이그-비스비규칙의 불명확한 부분을 명확히 규정하여 분쟁의 가능성을 축소시키는 긍정적인 역할을 하기도 하였으나 분쟁을 줄이는 방법을 화주의 권리신장을 통하여 이루려고 하였기 때문에 상대적인 권리 축소를 우려한 선진해운국들은 함부르크규칙을 받아들이지 않았다.⁹³⁾

함부르크규칙의 제정은 국제적 통일이 반드시 필요한 해상운송분야에 혼란을 더욱 가중시키는 결과를 초래하여 오늘날 헤이그규칙, 헤이그-비스비규칙, 함부

91) 함부르크규칙 제20조 제2항, 제3항.

92) 함부르크규칙 제20조 제4항, 제5항.

93) 이세희, 전게논문, 39쪽.

르크규칙의 세가지 국제해상운송규칙이 발효되게 되었고, 해상운송인 책임법제의 분열에 따른 불필요한 복잡함과 더불어 추가적인 비용의 발생으로 국제거래의 원활함을 저해한다는 우려를 세계 각국 정부 및 산업계에서 가지게 되었다.



제3장 로테르담규칙상 해상운송인의 책임법제

제1절 로테르담규칙의 성립배경

CMI와 UNCITRAL은 현대의 해상운송이 컨테이너화물을 중심으로 하는 개 품운송이 주를 이루고 있고, 컨테이너화물의 운송은 해상과 육상을 일관하는 복합운송으로 이루어지고 있음에도 현존하는 국제해상운송규칙들이 해상운송인과 화주 양자의 요구를 충족하지 못하고 있다는 것⁹⁴⁾과 유엔의 주도하에 화주 측의 이익을 대변한 함부르크규칙이 실패로 돌아감으로써 현재 국제해상운송규칙이 통일되지 못하고 3개의 국제해상운송규칙이 발효 중이고 일부 국가들은 국제해상운송규칙의 비준 없이 국내법으로 해상물건운송의 책임소재를 다루고 있어 국제해상운송법의 분열이 진행되고 있다는 것을 착안하여 새로운 국제해상운송법규칙을 마련하기 시작하였다.

선주국과 화주국 사이, 육상운송에 대한 국제조약을 가지고 있는 유럽국가들과 미국, 일본, 한국 등과 같이 현존하는 육상조약에 자유로운 국가 사이에 다양한 이익이 대립되었지만, 다른 한편으로는 각국 대표들은 국제상거래의 원활화를 위하여 국제운송법제의 통일성과 예측가능성의 달성이 반드시 필요하다는 공통적인 생각을 가지고 있었다.

이에 2008년 12월 12일 제63차 UN총회에서 새로운 국제해상운송규칙인 로테르담규칙을 채택하였다. 로테르담규칙은 CMI와 UNCITRAL이 10여년 이상의 노력을 기울인 결과물로서 가장 중요한 목표는 현재 국가마다 다르게 적용되는 해상운송에 관한 국제적인 제도의 통일성을 확보하는 것이었다. 현재 각국에서 적용하는 국제해상운송에 대한 조약으로는 선주국 위주의 1924년 헤이그규칙과 1968년 헤이그-비스비규칙 그리고 이에 대항하여 화주측의 이익을 대변하고자

94) Stuart Beare, "Liability regimes: Where we are, how we got there and where we are going", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*(2002), p.306.

제정된 1978년 함부르크규칙이 있으며, 몇몇 국가에서는 이들 규칙들을 조합하여 국내법화한 경우도 있었다.

이와 더불어 현대의 국제운송은 단일한 운송수단으로만 이루어지는 것이 아니라 해상운송에 포함하여 육상운송이나 항공운송을 결합한 door to door service를 제공하는 복합운송이 보편화되고 있으며, 이때 운송인의 책임을 규율하는 단일한 운송 규율체계가 부재하였다. 또한 컨테이너운송의 특성상 물품의 멸실이나 손상의 원인이 되는 운송구간을 파악하기가 쉽지 않으며, 비록 원인이 되는 운송구간이 확인되는 경우에도 물품의 멸실이나 훼손에 따른 운송인의 책임원칙과 손해배상한도가 서로 다르게 적용되는 국제규칙에 따라 송하인의 경제적 회복이 불확실하였다.

이와 같이 로테르담규칙은 최근 국제운송환경변화를 반영하여 국제운송협약의 내용을 현대화하면서 기존 국제운송협약이 다루지 않았던 새로운 내용을 포함하고 있다. 로테르담규칙은 헤이그-비스비규칙보다 적용범위가 확대되어 선하증권의 발행을 요건으로 하지 않으며, 운송물이 체약국으로 출항하는 경우는 물론 입항하는 국가가 체약국인 경우에도 적용된다. 또한, 대량정기화물 운송계약에 계약자유의 원칙을 적용하며, 대형 화주와 대형 운송인에게 유리한 규정으로서 소형 화주와 소형 선사를 어떻게 보호할 것인가 등에 대한 비판도 제기되었다. 그러나 미국 등 선진국들 상당수가 가입을 검토하고 있기 때문에 로테르담규칙이 국제해상운송 국제규칙으로서 역할은 확대될 것으로 예상된다.

로테르담규칙은 설사 규칙에 가입하지 않은 국가를 거치는 운송의 경우에도 운송계약의 당사자에게 적용될 수 있다. 로테르담규칙은 국제운송, 즉 수령지와 인도지가 서로 다른 국가에 있고, 해상운송의 선적항과 그 양륙항이 서로 다른 국가에 있는 운송계약으로서 운송계약상 수령지·선적항·인도지 또는 양륙항 중의 어느 한 곳이 체약국 내에 있는 경우에 적용된다.⁹⁵⁾

로테르담규칙은 총 18개의 장으로 이루어져 있고, 해상운송인의 의무는 제4장(제11조~제14조), 해상운송인이 책임은 제5장(제17조~제23조)에 규정되어

95) 로테르담규칙 제5조.

있다.

로테르담규칙이 세계 각국의 가입 하에 새로운 국제해상운송규칙의 지위를 획득할지 여부는 아직까지 불투명하지만 로테르담규칙이 함부르크규칙처럼 실패로 끝난다면 국제해상물건운송법제의 분열경향은 더욱더 가속화될 것으로 사료된다.

제2절 로테르담규칙상 해상운송인의 책임제도

I. 책임원칙

로테르담규칙에서 운송인의 화물에 대한 책임은 헤이그-비스비규칙이나 함부르크규칙과 함께 과실책임주의에 입각하여 운송인의 책임을 규정하고 있다. 우선 운송물의 멸실 이나 훼손 그리고 인도지연에 대한 책임을 부여하기 위하여 운송인 등 화주는 멸실 이나 훼손 또는 인도지연, 또는 그것을 야기한 사건이나 상황이 운송인의 책임기간 중 발생했음을 증명하여야 한다.⁹⁶⁾ 그러나 운송인이 그러한 멸실 이나 훼손의 원인이 운송인의 과실에 의한 것이 아님을 입증하면 책임을 지지 않게 된다.⁹⁷⁾

이 규정은 운송인에게 추정과실을 반박할 수 있는 여지를 주고 있다. 즉, 헤이그-비스비규칙 제4조 제2항 제9항에서 운송인은 “멸실 이나 훼손에 운송인의 대리인 또는 사용인의 어떠한 과실 또는 태만이 없었음”을 증명해야하는 반면에 로테르담규칙에서는 “멸실 이나 훼손의 원인 또는 원인 중 하나는 그의 과실에 기여되지 않았음”을 증명하면 된다.⁹⁸⁾ 다시 말해 로테르담규칙에 의하며 일단 화주가 운송인의 책임기간 중에 멸실 이나 훼손 또는 인도지연이 발생한 사실 또는 그 사고의 원인 또는 기여한 사건 또는 사정이 있었음을 입증하면

96) 로테르담규칙 제17조 제1항.

97) 로테르담규칙 제17조 제1항 및 2항.

98) 조현숙, “로테르담규칙에서 해상운송인의 책임에 대한 비교연구”, 「무역학회지」 제35권 제1호, 한국무역학회(2010), 346쪽.

운송인은 그로인한 손해에 대하여 책임을 져야 하지만 이때 운송인이 자기에 과실이 없었음을 입증하면 운송인은 면책된다.⁹⁹⁾

한편, 로테르담규칙은 현대적인 운송관행인 해상을 포함하는 복합운송에 적용될 수 있도록 하며, 이에 따라 적용되는 책임원칙은 특정 사고구간에서 다른 국제조약이 존재하는 경우 책임 문제에 대하여 그 국제조약이 우선 적용된다고 규정하고 있다.¹⁰⁰⁾ 그럼에도 불구하고 손해장소가 불명인 경우에는 본 규칙의 운송인 책임 관련 일반규정이 적용된다. 즉, 로테르담규칙에서 복합운송관련 운송인의 책임 원칙은 현실적 운송관행을 반영한 변형된 이중책임제한제도가 적용된다.¹⁰¹⁾

II. 해상이행당사자의 책임

오늘날 해상운송인은 복합운송에서와 같이 운송과 관련된 자신의 의무를 직접 행하기보다 대부분 이행보조자를 사용하여 운송을 행하고 있다. 그리하여 로테르담규칙에서는 해상운송과 밀접한 관련이 있는 이행당사자¹⁰²⁾의 책임에 대하여 규정하고 있다.

이행당사자는 자신이 해상운송인의 책임을 수행하고 있는 동안에 국한하여 운송물의 멸실 이나 훼손에 대하여 해상운송인이 부담하는 의무와 책임을 부담하고 해상운송인의 책임제한 이익도 누릴 수 있다. 또한 해상운송인이 조약이 정한 책임한도액보다 고액의 책임제한 등에 합의한 경우에 운송물의 멸실 이나 훼손에 대하여 이행당사자는 이러한 높은 책임제한의 인수에 명시적으로 합의

99) 이시환, “로테르담규칙상의 운송인의 책임”, 「무역상무연구」 제42권, 한국무역상무학회지 (2009), 200쪽.

100) 로테르담규칙 제26조.

101) 유병욱, “로테르담규칙에서 운송인의 책임에 관한 연구”, 「國際商學」 제24권 제4호, 한국국제상학회(2009), 106쪽.

102) 이행당사자(performing party)란 운송인 이외의 자로서 화물의 수령, 선적, 취급, 적부, 운송, 관리, 양륙 또는 인도에 관하여 운송인의 운송계약상 의무의 일부를 이행하거나 이행할 것을 인수한 자를 지칭한다. 그 당사자가 직접적 또는 간접적으로 운송인의 요구에 따라, 또는 운송인의 감독이나 통제 하에서 이행하는 한도범위 안에서는 그러하다.

하지 않는 한 이에 구속되지 않는다.

해상이행당사자는 자신의 하수이행자, 피용자 그리고 대리인을 포함하여 자신이 그 이행을 위임한 자의 작위와 부작위에 의하여 야기된 운송계약하에서 해상운송인의 의무의 위반에 대하여 책임을 부담하여야 한다. 이와 같이 로테르담규칙은 선박의 선장이나 선원, 해상운송인의 피용자, 이행당사자의 피용자에게 책임을 부과하지 않는다.

또한 로테르담규칙에서는 연대책임을 정하고 있어 송하인은 협약에서 정한 책임한도액 이내의 범위에서 운송물의 손상, 손해 또는 지연에 대하여 해상운송인 또는 해상이행당사자 중 누구에게나 책임제한액 전액을 청구할 수 있다.

Ⅲ. 해상운송인의 주의의무

로테르담규칙에서는 기존 국제해상운송규칙들과 같이 해상운송인의 주의의무를 감항능력주의의무와 운송물에 대한 주의의무로 구분하고 있다.

1. 감항능력주의의무

선박의 감항성에 관하여는 로테르담규칙 제14조에서는 아래와 같이 규정하고 있다.

운송인은 항해의 전 또는 항해의 개시 및 항해 중에 있어서 첫째 선박이 항해에 견딜 수 있도록 하고 또한 그 상태를 계속 유지해야 하며, 둘째 자격을 갖춘 적정한 수의 선원이 승선하고, 선박의 의장과 선용품의 보급 등이 적절하게 유지되어야 하며, 셋째 선창 등 기타 적재 장소와 송하인이 의뢰한 운송물을 운송할 컨테이너를 운송물의 수령, 운송, 보관에 적합한 상태로 유지하는 등 에 대하여 상당한 주의를 다하여야 한다.

2. 운송물에 관한 주의의무

로테르담규칙은 해상운송인이 운송물에 대한 주의의무를 부담하여야 하는 기간을 운송물의 수령에서 인도까지로 규정하고 있다.¹⁰³⁾ 즉 해상운송인은 본 규칙과 운송계약의 조건에 따라 ‘적절하고 주의깊게(properly and carefully)’ 목적지까지 운송물을 운송하고 수하인에게 인도하여야 한다.¹⁰⁴⁾ 만약 해상운송을 전후한 운송에서 강행적인 국제조약이 있는 경우에는 그 강행적인 국제조약이 우선하므로 이 경우를 제외하고 해상운송인은 로테르담규칙에서 정하여진 책임기간 동안 적절하고 주의깊게 운송물을 선적, 취급, 적부, 운송, 보존, 보관하고 양륙하여야 한다.¹⁰⁵⁾ 하지만 해상운송당사자는 로테르담규칙이 해상운송인에게 부과한 의무의 일부를 송하인, 처분권자, 수하인이 대리하여 행하도록 계약에 명시적으로 표시하여 약정할 수 있다.¹⁰⁶⁾

IV. 책임범위

로테르담규칙에서는 해상운송인이 상사과실에 대한 운송물의 멸실이나 훼손 또는 인도지연에 대한 손해를 책임지도록 하고 있다. 인도지연에 의한 손해의 경우, “인도의 지연은 운송물이 합의된 시간 안에 운송계약에서 정한 목적지에 인도되지 아니한 경우에 발생한다”고 규정하여 해상운송인이 도착시간과 장소를 화주와 합의한 경우에만 해상운송인은 인도지연에 의한 손해를 부담하게 되도록¹⁰⁷⁾ 지연의 의미를 엄격하게 규정하고 있고, 수하인에게 운송물의 수령 지체를 방지하기 위하여 로테르담규칙의 규정에 따라 물품이 목적지에 도착하면 계약상의 권리를 행사하는 수하인은 적시에 물품을 수령할 의무가 있는 것으로 규정하고 있다. 또한 운송물이 인도가 가능한 상태에 있으나 운송물의 인도가

103) 로테르담규칙 제7조.

104) 로테르담규칙 제10조.

105) 로테르담규칙 제11조 제1항.

106) 로테르담규칙 제11조 제2항.

107) 김인현, 「해상법연구Ⅱ」(서울 : 삼우사, 2008), 819쪽.

이루어지지 않을 경우 해상운송인은 매각 등의 적절한 조치를 취할 수 있고, 미인도기간에 발생한 운송물의 손해에 대해서는 해상운송인은 책임을 지지 않는다고 명시하고 있다. 단, 해상운송인이 운송물을 보존하기 위해 합리적인 조치를 취하지 않아 손해가 발생하였다는 것을 해상운송인이 알고 있었거나 알고 있었을 수밖에 없었다는 것을 화주가 입증한 경우에는 해상운송인이 책임을 부담하게 된다.

V. 책임기간

로테르담협약은 해상운송이 포함된 복합운송을 규율하므로 해상운송인의 책임기간을 해상운송의 범위를 넘어서 육상구간에까지 이르도록 규정하고 있어 해상운송인은 운송을 위해 육상 또는 항구에서 송하인으로부터 운송물을 수령한 때부터 항구 또는 육상에서 수하인에게 운송물을 인도한 때까지의 이른바 문전에서 문전까지(door-to-door)로 확장하였다.¹⁰⁸⁾ 그리고 수령과 인도에 대한 명확한 정의를 내리지 않고, 당사자 간의 약정으로 정하거나 항구의 관습으로 정하도록 하였다. 다만 수령이 선적보다 나중에 이루어진다면 인도가 양륙보다 먼저 이루어지는 것은 무효로 하여 수령과 인도를 해상운송인이 면제하려는 의도를 차단하고, 수령과 인도가 해상운송인의 강행적인 의무임을 나타내었다.

VI. 해상운송인의 면책

로테르담규칙에서는 해상운송인의 면책의 범위가 축소되어 항해과실이 폐지되고 화재면책도 범위가 축소되었다. 항해과실면책은 이미 함부르크규칙에서 폐지된 것이기 때문에 폐지론자의 입장이 강화되어 일부 국가의 강한 반대에도 불구하고 완전히 폐지되어 사라지게 되었다. 전통적으로 해상운송인을 보호하는 대표적인 법적수단의 하나인 화재면책은 헤이그-비스비규칙에서는 화재사실

108) 로테르담규칙 제12조 제1항.

만을 해상운송인이 입증하면 비록 해상운송인의 사용인에 과실이 있더라도 해상운송인 자신의 고의나 과실이 없는 한 화재면책이 허용되었지만 로테르담규칙에서는 해상운송인의 사용인의 과실에 대하여도 해상운송인이 책임을 부담하도록 변경하여 해상운송인의 책임을 강화시켰다. 그러나 해상운송인이 화재로 인한 면책을 주장하면 선원들의 과실이 있었음을 화주측이 입증하여야 하고 이 입증은 쉽지 않은 것이므로 화재면책은 해상운송인에게 쉽게 인정될 것으로 보여진다.¹⁰⁹⁾

VII. 책임제한

로테르담규칙은 기존의 국제해상운송규칙과 같이 해상운송인에게 책임을 제한할 수 있는 권리를 부여하고 운임과 손해배상액의 상호연관성이나 인플레이션에 의한 물가상승의 반영, 그리고 책임제한액수가 더 높은 육상운송조약인 국제도로화물운송조약(CMR)¹¹⁰⁾ 등과의 형평을 맞출 필요가 있다는 점을 고려하여 책임제한액수만을 상향하여 변경하였다.¹¹¹⁾

로테르담협약에서의 책임제한액은 운송물의 멸실이나 훼손의 경우에는 포장당 875 SDR 이나 1kg당 3 SDR 중 큰 금액으로 하고 지연손해의 배상액은 운임의 2.5배로 제한하고 있다.

하지만 해상운송인과 송하인 사이에 합의에 의하여 규칙에서 정한 책임제한액보다 큰 금액을 손해배상하도록 약정한 경우에는 규칙의 책임제한액이 적용되지 않으며, 해상운송인의 고의 혹은 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 운송물의 손해가 발생하였을 경우에는

109) 김인현, 전게서, 817쪽.

110) CMR은 ‘Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road’의 약어로 육상운송에 대한 국제협약 중 하나이다. CMR에 의하면 운송물의 멸실이나 훼손으로 인한 손해에 대하여 운송인의 책임은 운송물의 중량 1kg당 8.33 SDR로 제한하고, 인도지연에 의한 경제적 손해는 운임의 총액으로 제한된다. 최세련, “상법상 육상운송인의 책임제도와 그 개선방안”, 「한국해법학회지」 제31권 제2호, 한국해법학회(2009. 11), 165쪽.

111) 김인현, 전게서, 868쪽.

책임제한이 배제된다.

책임제한의 대상이 되는 손해는 해상운송인의 주의의무의 위반에 해당하는 모든 것으로서 운송물의 멸실 등의 손해, 잘못된 인도로 인한 손해, 잘못된 정보로 인한 손해 등이 포함된다.

VIII. 입증책임

로테르담규칙은 과실추정주의의 결과로 해상운송인의 운송기간 중에 운송물 손상사고가 발생하였음을 청구인이 해상운송인측의 손해사실이나 손해에 기여한 사실을 입증하면 해상운송인은 이 손해가 해상운송인 자신이나 대리인의 과실에 기인하지 않았음을 입증하지 못하는 한 책임을 부담하여야 한다. 하지만 과실이 해상운송인에게 있고 그 과실이 사고와 인과관계가 있다고 하더라도 해상운송인이 규칙에서 허용되는 면책사유임을 입증하면 해상운송인은 책임을 면하게 된다. 다만, 청구인이 해상운송인이 주장하는 면책사항에 해상운송인 혹은 해상운송인의 사용인이 과실이 있거나 면책사유 이외의 다른 사실이 사고에 기여하였다는 점을 입증하거나 또는 불감항에 기인한 사고의 경우에는 해상운송인은 책임을 면하지 못하게 된다.

IX. 책임 소멸

로테르담규칙에서는 해상운송인의 송하인에 대한 또는 송하인의 해상운송인에 대한 제소기간을 2년으로 두고 있고 기산점은 운송물이 인도된 날 또는 인도될 날로부터이다. 단 제소기간이 도과되어도 다른 당사자에게 이를 항변 또는 상계의 목적으로 사용할 수 있도록 규정하였다. 또한 제소기간은 피청구인이 제소기간 중에 청구인에게 선언함으로써 기간을 2년 연장할 수 있다고 규정하고 있다.

제3절 로테르담규칙과 국제해상운송규칙의 비교

I. 책임원칙

로테르담규칙은 헤이그-비스비규칙의 체제를 추종하여 과실추정주의와 운송물에 대한 주의의무와 감항능력주의의무를 부담한다는 점에서는 헤이그-비스비규칙과 동일하지만 감항능력주의의무를 이행하여야 하는 시기가 발항당시에서 함부르크규칙과 같이 전 항해구간으로 확대된 것은 차이점이라 할 것이다. 또한 동 규칙은 감항능력주의의무가 면책을 위한 우선적 의무임을 분명하게 규정하기 위하여 이를 명문화하였다.¹¹²⁾

이렇게 로테르담규칙은 전통적인 과실책임주의를 채택하고 면책사항들을 두고 있다는 점에서 기존의 해상운송조약과 큰 틀에서는 변화가 없지만 입증책임의 분배와 면책사항을 축소·조정하면서 화주와 해상운송인의 이해를 조율하고자 하는 점이 현 헤이그-비스비체제와의 다른 점이라 할 것이다.

II. 해상이행당사자의 책임

로테르담규칙에서는 해상운송과 밀접한 관련이 있는 이행당사자의 책임에 대하여 규정하였고 이행당사자의 범위에는 소위 독립계약자도 포함되어 헤이그-비스비규칙에서 명문으로 제외된 독립계약자도 법적으로 보호받게 되었다.

헤이그-비스비규칙은 해상이행당사자와 연대책임을 강행적으로 법정화하지 않고 있지만 로테르담규칙에서는 연대책임을 정하고 있어 송하인은 협약에서 정한 책임한도액 이내의 범위에서 운송물의 멸실이나 훼손 또는 인도지연에 의한 손해에 대하여 해상운송인 또는 해상이행당사자 중 누구에게나 책임제한액 전액을 청구할 수 있게 되었다.

112) 로테르담규칙 제17조 제2항 c호.

Ⅲ. 해상운송인의 주의의무

로테르담규칙에서는 해상운송인의 주의의무를 운송물에 대한 주의의무와 감항능력주의의무로 구분하고 있어 기존의 국제해상운송규칙들과 구분의 차이는 없지만 그 범위가 확대되어 있다.

1) 운송물에 관한 주의의무

헤이그-비스비규칙에 의하면 해상운송인이 운송물에 대한 주의의무를 부담하여야 하는 범위는 선적에서부터 양륙까지이다. 그런데 로테르담규칙은 해상운송인의 책임기간을 해상운송인 혹은 실행당사자가 운송물을 수령하여 목적지까지 운송하고 수하인에게 인도하도록 그 범위를 확대하여 규정하고 있다.¹¹³⁾

2) 감항능력주의의무

로테르담규칙에서는 해상운송인의 감항능력주의의무의 행사기간이 헤이그-비스비규칙의 ‘발항당시’에서 ‘전체 항해기간’으로 확대되어 해상운송인이 항해의 전 혹은 항해의 개시 혹은 항해 중에 있어서 감항능력을 담보할 수 있도록 상당한 주의(due diligence)를 다하여야 한다.¹¹⁴⁾

그런데 선박의 감항능력은 출항 후 해상 항해 중에는 예기치 않은 기상여건의 변화 등으로 인하여 감항능력을 상실할 가능성이 크므로 해운선사에게는 운영상의 부담요인으로 작용될 것이 자명하며, 해상운송인에게도 부담이 크게 가중된 것이라 할 것이다.

기존의 헤이그-비스비규칙에서는 발항당시(before and at the beginning of

113) 로테르담규칙 제7조.

114) 로테르담규칙 제13조 제1항.

the voyage), 다시 말해, 선적 개시 때부터 출항 할 때까지였으나 로테르담규칙에서는 해상운송기간 내내 부담하는 것으로 확대된 것이다. 다만, 불감항에 대한 입증책임은 송하인이 부담한다.¹¹⁵⁾ 따라서 송하인이 손해배상을 청구하였으나 운송인이 무과실임을 입증하거나, 면책사유의 하나로 인한 손해임을 주장하면 송하인이 불감항과 손해 사이에 상당한 인과 관계가 있었음을 입증해야 한다. 이는 운송인의 감항능력 주의의무가 더 이상 ‘항해의 전 및 항해의 개시시’로 제한되지 않고, 계속적으로 부담하는 의무로 바뀌었으므로 화주와 운송인 사이의 이해관계가 어느 정도 균형을 유지하였다고 할 수 있다.¹¹⁶⁾

하지만 로테르담규칙에서는 항해의 전 기간으로 확대된 감항능력주의의무로 인한 가중된 해상운송인의 책임에 대하여 화주와의 책임의 균형을 도모하고자 감항능력주의의무 위반 사실과 손해와의 인과관계의 입증책임을 가능한 수준까지의 청구자에게 부과하고 있다.

IV. 책임범위

함부르크규칙에서는 운송물의 멸실 이나 훼손 또는 인도지연을 해상운송인이 책임을 부담하는 손해로 규정하고 있다. 하지만 헤이그-비스비규칙에서는 인도지연에 대한 규정이 없어 운송물의 불법인도는 운송물에 관한 손해가 아닌 것이 되어 해상운송인이 책임제한을 할 수 없는 손해로 파악되어 논란이 있어 왔다.

로테르담규칙에서는 함부르크규칙과 같이 해상운송인의 상사과실에 대한 운송물의 멸실 이나 훼손에 대한 손해뿐만 아니라 인도지연에 의한 손해까지도 책임을 부담하도록 규정하고 있다.

V. 책임기간

115) 로테르담규칙 제17조 제5항.

116) 이시환, 전제논문, 199쪽.

로테르담규칙상 운송인의 책임기간은 헤이그-비스비규칙, 그리고 함부르크규칙과 다르다. 헤이그-비스비규칙에 의하면 운송인의 책임은 물품이 선박에 적재된 때에 개시하고 선박으로부터 양륙을 완료한 때에 끝나는 “Tackle to Tackle”원칙을 채택하고 있고, 함부르크규칙에서는 “물품이 선적항, 운송의 과정 및 양하항에서 운송인의 관리아래 있는 기간”으로 규정하여 「선적항에서의 운송물의 수령시로부터 양륙항에서의 운송물의 인도시까지(port to port)」로 운송인의 책임기간을 확장하고 있다. 우리 상법은 조약과 같은 장소적 적용범위를 한정하는 규정을 두고 있지는 않으나 관련 규정(제794조 내지 798조)에 비추어 볼 때 상법상의 해상운송인의 책임기간은 함부르크규칙과 마찬가지로이다.¹¹⁷⁾

그런데 로테르담규칙상 운송인의 책임기간은 운송인 또는 이행당사자가 운송을 위해 육상 또는 항구에서 송하인으로부터 물품을 수령한 때로부터 항구 또는 육상에서 수하인에게 물품을 인도한 때까지의 이른바 문전에서 문전까지(door to door)로 확장하고 있다(제12조 제1항). 그리고 수령과 인도의 시간과 장소는 당사자의 합의로 정할 수 있다(제12조 제3항).¹¹⁸⁾

한편 수하인의 운송물 수령지체를 방지하기 위하여 로테르담규칙에서는 물품이 목적지에 도착하면 계약상의 권리를 행사하는 수하인은 적시에 물품을 수령할 의무가 있는 것으로 규정하고 있다(제43조). 뿐만 아니라 운송물이 인도가능 상태에 있으나 인도가 이루어지지 않고 있는 경우, 운송인은 일체의 적절한 장소에 보관하거나 매각하는 등 여러 가지 조치를 취할 수 있다(제48조 제2항). 또 미인도기간 중 발생한 운송물 손해에 대하여는 운송인이 책임을 지지 아니한다. 다만 운송인이 물품을 보존하기 위해 적절한 조치를 취하지 않아 그러한 손해가 발생하였고, 또한 운송인이 물품의 손해가 그러한 조치를 취하지 않아

117) 이시환, 전계논문, 196쪽.

118) Y. Baatz, C. Debattista, F. Lorenzon, A. Serdy and H. Staniland, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, (London : Informa, 2009), p.34.

발생한 것임을 알고 있었거나 알고 있었을 수밖에 없었음을 화주가 입증한 경우에는 그러하지 아니하다(제48조 제5항). 이러한 규정들은 헤이그-비스비규칙이나 우리 상법에 비하여 운송인을 더욱 더 보호하는 조항이라 할 수 있다.

그러므로 헤이그-비스비규칙에 의거하면 해상운송인의 책임기간은 선적에서 양륙까지로 해상운송의 범위를 넘어서 육상구간에 이르기까지 해상운송인이 운송을 인수하는 복합운송을 담아내기가 부적절하게 되었다. 그리하여 로테르담 협약에서는 해상운송인의 책임기간을 함부르크규칙과 같이 운송을 위하여 운송물을 수령한 시점에서부터 시작하고 수하인에게 운송물을 인도한 시점까지로 정하여 해상운송이 포함된 복합운송을 규율할 수 있도록 하였다.

이와 같이 로테르담규칙은 해상운송인의 책임기간을 확대시킨 반면에 헤이그-비스비규칙에서 정하고 있지 않은 운송물의 인도에 대하여 자세하게 규정하여 현재 해운실무에서 해상운송인이 부당하게 운송물인도에 대하여 부담하고 있는 책임이 경감되도록 하였다.

VI. 해상운송인의 면책

로테르담규칙은 전통적인 과실책임주의를 채택하고 면책사항들을 두고 있다는 점에서 기존의 국제해상운송규칙과 큰 틀에서는 변화가 없지만 입증책임의 분배와 면책사항들을 조정하면서 화주와 해상운송인의 이해를 조율하고자 하는 점이 현 헤이그-비스비체제와의 차이점이라 할 것이다.

로테르담규칙은 헤이그-비스비규칙과 유사하게 면책카탈로그를 존치시켰으나 면책사항 중 항해과실이 폐지되고 화재면책도 범위가 축소되어 기존의 헤이그-비스비규칙과 비교해 보면 해상운송인의 면책의 범위가 축소되었다.¹¹⁹⁾

1. 항해과실

119) A/CN.9/WG.III/WP.56.

우선 항해과실에 있어서 헤이그규칙 및 헤이그-비스비규칙에서는 운송인과 선박은 항행 또는 선박의 취급에 관한 선장, 선원, 사용인의 과실이나 부주의로 발생하는 멸실 이나 손상에 대하여 책임을 지지 않았다.¹²⁰⁾ 이에 비하여, 함부르크규칙은 항해과실면책제도를 삭제함으로써 운송인의 과실에 대한 손해배상 책임을 부담하도록 하였다. 이는 운송인의 책임이 과실책임원칙에 따라 운송인은 과실이나 태만이 발생하지 않았다는 것을 증명하는 경우에 면책된다.¹²¹⁾

로테르담규칙은 과실책임원칙 하에서 운송인과 그 사용인 등 운송인의 직·간접적인 관리나 통제 하에 있는 당사자들의 작위 혹은 부작위에 따른 책임을 부담한다고 규정하고 있으며, 항해과실에 관한 면책을 포함하고 있지 않다.¹²²⁾

2. 화재

화재면책과 관련하여 헤이그규칙과 헤이그-비스비규칙에서는 화재에 의한 손해에 대하여 운송인에게 사실상의 면책을 규정하고 있다. 즉, 운송인의 고의 또는 과실에 기인한 화재는 면책되지 않으나 그 입증책임을 화주가 부담하게 함으로써 과실 증명이 사실상 곤란하다고 여겨진다.

함부르크규칙에서도 제5조 4항에 의거 화주가 운송인의 과실이나 태만에 기인한 화재로 인하여 발생한 멸실, 손상, 인도지연을 증명하는 경우 운송인은 책임을 부담한다. 이 또한 운송인의 과실이나 태만을 입증하는 것이 현실적으로 어려운 것이 사실이므로 사실상의 운송인 면책이라고 여겨지고 있는 실정이다.¹²³⁾

하지만 로테르담규칙의 경우 면책리스트를 통하여 ‘선박의 화재’를 운송인의 면책사유로 규정하고 있으며 다만 송하인이 운송인이나 운송인의 사용인의 과실을 증명하는 경우, 그리고 운송인이 과실이 없었음을 증명하지 못하는 경우

120) 헤이그규칙 제4조 제항 a호.

121) 함부르크규칙 제5조 제1항.

122) 로테르담규칙 제17조 및 제18조.

123) 유병욱, 전제논문, 107쪽.

운송인은 책임을 부담한다. 이때 운송인 자신의 과실뿐만 아니라 선원 등의 과실에 의한 화재에 대해서도 운송인은 책임을 부담한다. 또한 발화원인은 손해가 발생한 운송물을 선적한 선박에 국한시킬 필요가 없다 하더라도 최소한 화재의 발생 장소는 선상이어야 하고 그로 인하여 운송물에 손해가 발생하여야 한다.¹²⁴⁾

결국 화재면책의 범위에 있어 헤이그-비스비규칙에 의하면 해상운송인 자신의 과실이 있을 경우에만 면책이 되지 않고, 선원 해원 등의 과실이 있을 경우에는 면책이 되지만 로테르담협약에서는 선원의 과실로 인한 경우에도 해상운송인은 면책이 되지 못하도록 조정되었다.

3. 인도지연

인도지연이란 물품이 합의한 시간 내에 운송계약에 따른 목적지에 도착하지 않는 경우에 발생한다.

헤이그규칙이나 헤이그-비스비규칙상에는 지연에 관한 책임을 규정하고 있지 않은 반면에 함부르크규칙에서는 운송인의 과실책임부담의 범주에 인도 지연에 기인한 사고를 포함하고 있다.¹²⁵⁾

로테르담규칙은 인도지연의 개념을 제21조에서 물품이 운송계약에서 약정한 시간 이내에 목적지 장소에서 인도되지 않은 경우라고 명확하게 규정하면서 동규칙 제17조의 책임원칙을 통하여 운송인이 운송물의 멸실, 손상과 함께 지연에 대한 책임을 부담하고 있음을 명시하고 있다.

4. 생동물의 운송

헤이그규칙과 헤이그-비스비규칙에서는 생동물은 운송물의 범위에서 제외시

124) 양석완, “로테르담규칙에 있어서 해상운송 손해에 관한 입증책임”, 『통상법률』 제99호, 법무부(2011), 29-30쪽.

125) 함부르크규칙 제5조 제1항.

키고 있으므로 관련 책임을 부담하지 않지만¹²⁶⁾, 함부르크규칙의 경우 생동물
을 화물에 포함하고 있다. 다만, 운송인이 생동물의 운송에 관하여 송하인의 특
별지시에 따르고 그 상황에서 손해가 발생할 경우, 생동물의 고유한 위험에 기
인한 손해임을 증명하면 운송인은 멸실, 손상 또는 지연에 대한 책임을 부담하
지 않는다고 규정하고 있다.¹²⁷⁾

로테르담규칙에서 물품이란 제품이나 상품 그리고 운송계약에 따라 운송인이
위탁받은 모든 것을 의미하며, 포장물, 장비, 컨테이너 자체도 포함된다고 규정
하고 있다.¹²⁸⁾ 이와 함께 본 규칙 제81조에서는 특히 물품이 생동물인 경우 생
동물과 관련한 특별규칙이 있으면 운송인이나 해상운송이행자가 운송계약에서
책임과 의무의 면책 혹은 제한을 할 수 있다고 규정하고 있을 뿐이다.

5. 갑판적 화물

헤이그규칙과 헤이그-비스비규칙에서는 갑판적 화물은 화물에 포함하고 있지
않으나¹²⁹⁾, 반면에 함부르크규칙은 제9조 1항에서 송하인과 운송인의 합의 또
는 컨테이너 운송과 같은 특정거래의 관행이나 법령의 규칙에 따른 갑판적 화
물을 규정하고 있으며, 적법한 갑판적 화물의 경우 일반화물과 동일한 취급을
받게 된다. 그러나 이에 따르지 않은 갑판적 화물에 대해서는 운송인이 비록
사고의 방지 및 결과 방지를 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취하였
음을 증명한다고 할지라도 면책되지 않는다.

로테르담규칙에서는 법령에 의하는 경우와 컨테이너 갑판운송의 경우 그리고
약정으로 갑판적 운송이 허락된 경우 등 세 가지 경우에만 갑판적이 가능하
다.¹³⁰⁾ 이때 법령에 의하는 경우와 약정으로 갑판적 운송이 허락된 경우에 갑

126) 헤이그규칙 제1조 제3항.

127) 함부르크규칙 제5조 제5항.

128) 로테르담규칙 제1조 제24항.

129) 헤이그규칙 제1조 3항.

130) 로테르담규칙 제25조.

판운송에 기인한 손해에 대해서 운송인은 책임이 없다. 컨테이너 운송의 경우 책임제한의 일반 규정에 따르게 된다. 또한 동 규칙 제25조 제1항에서 정한 방법 이외의 방법으로 갑판적을 하는 경우 운송인은 무과실책임을 부담하고 제17조에서 허용하는 면책이 되지 않는다.¹³¹⁾

6. 핵물질 사고로 인한 손해

헤이그규칙에서는 원자력 사고를 원인으로 하는 손해에 대한 규정은 없는 반면, 헤이그-비스비규칙에서는 원자력 손해에 대한 책임을 규제하는 일체의 국제협약 또는 국내법이 적용됨을 규정하고 있다.

함부르크규칙에서는 원자력 설비의 운영자가 책임을 지는 경우 운송인에게 책임을 발생시키지 않는다고 규정하여 운송인이 면책된다.¹³²⁾

로테르담규칙에서도 함부르크규칙과 유사하게 핵시설운영자가 국제협약이나 국내법에 따라 책임을 부담하는 경우 핵사고로 야기되는 멸실에 관하여 운송인이 책임을 부담하지 않는다.

7. 면책리스트

헤이그규칙과 헤이그-비스비규칙에서는 제4조 2항을 통하여 항해과실을 포함하여 화재, 그리고 해상 그 밖의 가항수역의 재해 위험 또는 사고, 천재지변, 전쟁, 공적행위, 행정권에 의한 압류 또는 강제 재판상의 차압, 공적행위, 송하인이나 화물의 소유자 이의 대리인의 행위, 동맹과업이나 직장폐쇄, 폭동이나 내란, 해상에서 인명이나 재산의 구조나 구조의 시도, 물품의 숨은 하자, 포장의 불충분, 화인의 불충분, 숨은 하자, 기타 운송인이나 그 대리인의 고의과실이나 태만에 의하지 않은 기타의 모든 원인에 의한 물품의 멸실 이나 손상에

131) 한국선주협회, 「로테르담규칙: 제정과 발표, 협약의 주요내용 해설, 우리나라 대책」, 2009, 38-39쪽.

132) 함부르크규칙 제25조 제3항.

대하여 운송인은 책임을 지지 않는다고 규정하고 있다.

반면에 함부르크규칙에서는 물품이 운송인의 관리 하에 있는 동안 물품의 멸실, 손해, 지연의 원인이 되는 사고가 발생한 때 운송인은 그 멸실 이나 손상 및 지연에 의해서 일어나는 손실에 대하여 책임을 부담한다고 규정하여 운송인의 과실책임원칙을 명확히 하고 손해원인에 따른 면책리스트를 모두 삭제하였다. 다만 운송인은 본인이나 그 사용인이 합리적으로 조치를 강구했음을 증명할 경우에는 책임을 부담하지 않도록 하였다.

이에 비하여 로테르담규칙에서는 운송인의 면책리스트를 다시 포함하여 운송인의 면책을 인정하고 있다. 운송인은 무과실을 증명함으로써 면책을 주장할 수 있으며 또는 면책리스트에 열거된 위험을 원인으로 야기된 멸실 이나 손상 혹은 지연에 대하여 면책 이익을 향유할 수 있다. 특히 로테르담규칙의 운송인의 면책리스트에는 헤이그-비스비규칙에서는 포함되지 않았던 송하인 등의 작위 혹은 부작위로 인한 면책규정과 화물의 적재, 취급, 적부, 양륙에 대하여 송하인 등과 합의에 따라 이행된 경우에 면책을 포함하고 있다. 다만 송하인 등이 운송인이나 그 사용인의 과실을 증명하거나 면책리스트에 열거되지 않은 원인을 증명하는 경우 그리고 운송인이 그에 대한 반증이나 운송인이 운송 중 특정의무의 이행을 증명하지 못하는 경우에는 면책의 이익을 향유할 수 없다.¹³³⁾

VII. 책임제한

1. 책임제한액

운송인은 운송과정에서 물품의 멸실, 손상 혹은 지연으로 인한 손해가 발생한 경우에 무한책임을 부담하지 않고 책임제한의 이익을 향유한다. 이는 운송인으로 하여금 자신의 위험을 산출할 수 있도록 하고, 따라서 보다 저렴한 운임료를 제공할 수 있기 때문에 화주와 운송인 모두에게 유리하다는데 의견이

133) 로테르담규칙 제17조.

일치한다.

헤이그-비스비규칙상 운송인의 책임제한액은 포장당 667 SDR, 중량 1kg당 2 SDR로 계산한 총액 중 많은 쪽으로 규정되어 있고, 함부르크규칙에서는 포장당 835 SDR, 중량 1kg당 2.5 SDR로 계산한 총액 중 많은 쪽으로 규정되어 있다.

로테르담규칙은 포장당 한도액을 875 SDR(함부르크규칙상의 한도액에서 5% 증액), 중량기준 한도를 1kg당 3 SDR(함부르크규칙상의 한도액에서 20% 증액)로 규정하고 있다. 그리고 함부르크규칙의 규정과 달리 로테르담규칙은 제59조 제1항에서 “이 협약상의 의무위반(breaches of its obligation under this convention)”이라는 규정을 삽입함에 따라 단순한 운송물에 대한 멸실, 손상 또는 지연에 국한하지 않고 운송물의 불법 인도, 불법기재 등 이 협약 하에서 예상되는 기타 모든 위반에 적용된다¹³⁴⁾고 규정하고 있다.

지연에 의한 손해에 대하여는 헤이그규칙이나 헤이그-비스비규칙 상에는 명시적인 규정은 없다. 로테르담규칙 제60조는 함부르크규칙 제6조 제1항 제b호와 마찬가지로 지연된 물품에 대하여 지급되는 운임의 2.5배에 해당하는 금액으로 책임이 제한된다고 명시되어 있다. 그리고 지연으로 인한 배상액과 본 규칙 59조의 규정에 의한 운송인의 의무위반에 따른 배상액의 합계금액은 제59조 제1항에 의하여 입증된 한도, 즉 원칙적으로 포장당 875 SDR 또는 중량 1kg당 3 SDR로 계산한 총액 중 많은 금액을 초과하지 않는다. 이는 어떠한 경우에도 지연에 대한 책임이 해상운송계약하에서 지급되는 운임의 총액을 초과할 수 없도록 규정하고 있는 함부르크규칙과 차이가 있다. 이러한 지연손해는 결과적 손해를 의미하며 당사자 간에 약정한 시간에 도착하지 않은 경우에만 배상한다.¹³⁵⁾

2. 책임제한이익의 상실

134) 한국선주협회, 전게서, 75쪽.

135) 이시환, 전게논문, 204쪽.

로테르담규칙 제61조에 규정된 운송인의 책임제한이익의 상실에 관한 규정은 전통적인 헤이그-비스비규칙의 내용은 유사하나 표현상의 차이가 있다.

헤이그-비스비규칙 제4조 제5항 제e호에 의하면 만약 운송인 또는 운송인인의 사용인이나 대리인이 손해를 발생시킬 의도로 행하였거나 또는 그 손해가 발생될 수 있음을 알면서도 무모하게 행한 운송인(운송인의 사용인이나 대리인 포함)의 작위 또는 부작위의 결과로 손해가 발생된 것이 입증된 경우에는 운송인은 운송인의 책임제한이익을 주장할 권리를 갖지 못한다.

함부르크규칙에서는 운송인의 고의 또는 고의에 가까운 중과실의 경우 운송인은 책임제한의 권리를 상실하고 운송인의 사용인이나 대리인의 경우에도 동일하다.

로테르담규칙 하에서는 만약 본 규칙에 따른 운송인의 의무위반의 결과로 발생한 멸실이 그러한 손실이 발생할 것을 알고 부주의하게 원인을 의도하여 또는 작위나 부작위에 기인하여 발생된 것을 청구인이 증명하는 경우에 운송인은 운송물품의 멸실이나 손상에 대한 책임제한의 이익이나 운송계약상의 면책이익을 향유할 수 없다. 또한 운송인이 지연손해에 관하여 인지하거나 의도한 작위 또는 부작위로부터 야기된 인도의 지연을 청구인이 증명하는 경우 운송인은 지연손해에 관한 책임제한의 이익을 향유하지 못한다.¹³⁶⁾

VIII. 입증책임

현행 헤이그-비스비규칙에서는 항해과실면책은 해상운송인측이 과실이 있더라도 면책이 되지만 로테르담규칙은 화주와 해상운송인의 이해를 조율하기 위하여 해상운송인이 사고의 원인이 면책사항임을 주장하여도 청구인이 면책사유에 해상운송인의 과실이 있다는 것을 입증하면 해상운송인의 면책은 허용되지 않는다. 부연하자면 로테르담규칙에서는 기존의 해상운송조약과는 달리 해상운

136) 유병욱, 전제논문, 112-113쪽.

송인측의 과실이 있어도 해상운송인이 면책이 되는 사항은 없어지게 된 것이다.

IX. 책임 소멸

헤이그규칙은 소송이 화물이 인도된 날 또는 인도되어야 할 날로부터 1년 이내에 제기되지 않는 경우, 운송인과 선박은 어떠한 경우에도 멸실이나 훼손에 관한 모든 책임으로부터 면제된다는 규정을 두고 있다. 반면에 헤이그-비스비규칙은 헤이그규칙의 내용에 추가하여 소송의 원인사실이 발생한 이후에 당사자들이 이 기간을 연장하기로 합의하면 이 기간은 연장될 수 있다는 내용을 두고 있다. 또한 제3자에 대한 구상청구는 그 소송이 계류된 법원이 법률에 의하여 허용되는 기간 내에 제기하는 것인 한, 1년이 경과한 이후에도 제기할 수 있다. 그러나 그 허용되는 기간은 구상청구소송을 제기하는 사람이 자신에 대한 배상청구를 결제한 날 또는 자신에 대한 배상청구소송의 소장을 송달 받은 날로부터 3개월 이내의 것이어서는 안 된다는 규정을 두고 있다.

함부르크규칙은 제소기간을 2년으로 연장함으로써 헤이그-비스비규칙 보다 화주에게 유리하게 규정하고 있다. 그리고 소송뿐만 아니라 중재절차를 제기하여도 되는 점을 분명히 하여, 헤이그규칙이나 헤이그-비스비규칙에서 해석상 문제되는 부분을 명확히 하였다. 그 외에 제소기간의 초일을 기간에 산입하지 않는 점 등을 명시하고 있다.

그리고 헤이그-비스비규칙은 단기제소기간을 운송인의 책임에 국한하여 규정하고 운송인의 권리는 포함시키지 않았으나, 함부르크규칙은 운송인의 책임뿐만 아니라 운송인의 권리, 즉 송하인의 책임에 대해서도 단기제소기간의 적용을 받는 것으로 규정하고 있다.¹³⁷⁾

로테르담규칙은 함부르크규칙과 동일하게 제소기간을 2년으로 두고 있다. 단 함부르크규칙에서는 이 기간 안에 법적절차 또는 중재절차가 개시되지 않으면

137) 최세련, “해상운송에서의 제척기간에 대한 검토”, 「상사법연구」 제29권 제3호, 상사법학회 (2010), 357-358쪽.

물건운송에 관한 어떠한 소송도 제기할 수 없는데 반하여 로테르담규칙은 제소 기간이 경과되어도 다른 당사자에게 이를 항변 또는 상계의 목적으로 사용할 수 있도록 규정하고 있어 차이를 보인다.



제4장 로테르담규칙상 해상운송인 책임법제의 시사점

제1절 로테르담규칙의 적용범위 확대

로테르담규칙은 기존 국제해상운송규칙과 같이 국제간 화물운송에 적용이 되나 운송계약의 당사자 중 어느 한쪽이 체약국인 경우 규칙이 강제 적용되고, 해상운송뿐만 아니라 복합운송도 규칙이 적용되어 기존 국제해상운송규칙과는 차이를 보인다.

로테르담규칙에서 적용범위가 확대된 내용을 살펴보면 선적항과 양하항이 서로 국가를 달리하는 약정의 국제해상운송구간을 포함한 유상의 운송계약을 적용대상으로 하여 운송계약에서 운송물의 수령지, 선적항, 인도지, 양하항의 하나라도 체약국에 있고 수령지와 인도지의 국가가 다르다면 그 하나의 운송계약에 육해공의 운송구간이 포함되어도 그 모든 구간에 로테르담규칙이 국내법의 강행규정이 있더라도 그것을 배제하고 강행적으로 적용된다.¹³⁸⁾

또한 로테르담규칙은 함부르크규칙에 비하여 적용범위가 확대되어 선하증권의 발행을 요건으로 하지 않으며, 해상법 및 헤이그-비스비규칙에서 체약국을 출항하는 화물에 한하여 적용을 하는데 비해 운송물이 체약국을 출항하는 경우뿐만 아니라 입항하는 국가가 체약국인 경우에도 적용된다. 이 밖에 로테르담규칙의 적용범위의 확대와 관련한 두드러진 특징은 해상운송뿐만 아니라 복합운송에도 적용된다는 것이다. 다만, 복합운송이 로테르담규칙에 적용되기 위해서는 반드시 해상운송을 포함한 복합운송이어야 한다.

따라서 우리나라가 로테르담규칙을 비준하지 않더라도 우리나라와 국제교역이 많은 나라가 로테르담규칙을 비준하게 되면 우리나라도 이 규칙의 적용을

138) 이시환, 전제논문, 194-195쪽.

받게 되어 해상운송인의 책임문제 뿐만 아니라 항해과실면책을 전제로 한 공동해손 등의 종래의 제도가 심각한 영향을 받아 혼란이 예상되므로 우리나라의 협약 가입여부와 관계없이 협약에 대한 이행준비를 할 필요가 있을 것이다.

특히 우리나라 무역상대국 3위인 미국¹³⁹⁾은 로테르담규칙의 제정에 적극적으로 관여하였고, 미국내 선주단체 및 화주단체 모두가 로테르담규칙을 찬성하고 있으므로 정확한 시기는 예측하기 어렵지만 그리 멀지 않은 시기에 비준할 것으로 예상되어지므로 향후 미국의 로테르담규칙 비준여부를 예의주시하여야 할 것이다.

제2절 해상운송인 책임강화

I. 책임기간의 확대

1. 해상운송인의 책임 기간의 확대

로테르담규칙은 해상운송인의 책임기간을 운송물에 대한 책임을 수령한 시점에서 수하인에게 인도한 시점까지로 확대하여 규정하고 있고, 당사자 간의 약정으로 수령과 인도의 시간과 장소는 정할 수 있도록 명시하고 있다. 이에 비해 우리 해상법은 기본적으로 로테르담협약의 규정과 동일하나 실무적으로 선하증권을 발행할 때 책임기간에 대해서는 헤이그-비스비규칙이 적용되어 해상운송인의 책임은 운송물을 수령해 선박에 선적된 순간부터 양하하기 위해 선박에서 떠난 순간까지만 부담하고 있어 규칙을 수용한다면 해상운송인의 부담이 가중될 수 있을 것이다.

다른 한편으로 로테르담규칙은 책임기간을 운송물의 인도까지로 확대하였지

139) 한국무역협회 무역통계사이트(www.kita.net), 우리나라 3대 무역상대국 총 무역량변화(2001-2010년) 참고함.

만 해상운송인이 운송물 인도에 대한 책임을 부당하게 부담하지 않도록 약정된 장소에서 운송물의 인도가 되지 않는 경우에는 그 운송물은 미인도된 운송물로 분류되어 해상운송인이 여러 가지 합리적인 조치를 취할 수 있도록 규정¹⁴⁰⁾하여 해상운송인의 책임이 경감되도록 하였다.

2. 감항능력 주의의무 시기 확대

로테르담규칙에서는 감항능력을 확보해야 하는 기간을 항해 전 또는 항해 개시에서 항해기간 동안까지 확대하고 있는데 반하여 현행 해상법은 헤이그규칙이나 헤이그-비스비규칙과 같이 감항능력주의의무는 해상운송인이 발항 당시까지만 부담하는 것으로 규정하고 있다. 감항능력주의의무는 운송물에 대한 주의의무를 행사하는데 있어서 전제되는 의무이고, 해상운송인은 과실추정주의에 의거하여 해상운송인이 감항능력을 담보하지 못하면 손해배상책임을 부담하게 된다. 이와 같이 감항능력주의의무는 해상운송인의 책임유무를 결정짓는데 매우 중요한 사안이기 때문에 감항능력주의의무 시기를 로테르담규칙에서 요구하는 것과 같이 전 항해기간 동안 확대하는 것은 해운업계에 미치는 영향을 면밀히 검토한 뒤 결정해야 할 것이다. 단, 로테르담규칙에서는 감항능력주의의무의 위반이나 운송물의 손해와의 인과관계의 입증책임을 청구자에게 부과하여 해상운송인과 송하인 사이의 책임분배의 형평을 조율하고자 하고 있다.

II. 책임한도액 증액

1) 해상운송인 책임한도의 확대

우리나라 해상법은 헤이그-비스비규칙과 같이 운송과정에서 발생하는 손해를

140) 김인현, "로테르담규칙하에서의 운송물 인도제도에 대한 연구", 「한국해법학회지」, 제31권 제2호, 한국해법학회(2009), 24쪽.

처리하는데 있어 개별적 책임제한제도를 따라 운송물의 멸실 이나 훼손의 책임 한도액을 포장당 666.67 SDR 또는 1kg 당 2 SDR 중 많은 금액으로 규정하고 있으나 로테르담규칙은 함부르크규칙보다 책임한도액을 더 상향하여 운송물의 책임한도액을 선적단위당 875 SDR 또는 1kg 당 3 SDR 중 많은 금액을 으로 규정하고 있다. 이와 같이 우리 해상법과 로테르담규칙 사이에 책임한도액이 30%이상 차이가 발생하고 있다.

해상운송인의 책임한도액의 산정은 기존의 국제해상운송규칙에서 정한 책임 한도액과 물가상승 및 무역환경 변화를 고려하여 정하여야 하는데, 해상운송인의 책임한도액 문제는 해운업계를 비롯하여 이해관계자에게 매우 민감한 사항으로 로테르담규칙의 성안 중에 책임한도액의 인상이 필요하다는 의견과 인상이 불필요하다는 의견이 충돌하였다.

책임한도액의 인상을 찬성하는 측의 입장을 요약하면 기존 함부르크규칙을 비준하고 있는 국가에서 책임한도액을 낮춘 국제해상운송규칙에 가입하는 것은 거의 정치적으로 무리일 것이고, 함부르크규칙을 비준하지 않은 나라라고 하더라도 30년 전의 규칙보다도 낮은 한도액을 규정한다는 것은 최근 30년간의 화물가치의 증가나 물가상승을 반영하지 않은 것이기 때문에 책임한도액을 인상해야 한다는 것이다. 하지만 30년간 화물가치가 얼마나 증가하였는지, 이를 SDR로 환산한 경우 어느 정도 증가하였는지는 정확하게 증명하기가 현실적으로 무리일 것이다.

이와 반대로 책임한도액의 인상을 반대하는 입장은 현재의 화물클레임의 압도적 다수는 헤이그-비스비규칙이 규정한 한도액의 범위 내에서 이루어지고 있기¹⁴¹⁾ 때문에 함부르크규칙보다 책임한도액을 더 높게 인상할 필요가 없다는 것이다. 결국 정치적인 타협으로 함부르크규칙의 책임한도액을 기준하여 소정의 금액을 인상하는 것으로 로테르담규칙의 책임한도액이 결정되었다.¹⁴²⁾

결과적으로 로테르담규칙에서 해상운송인의 책임한도액이 헤이그-비스비규칙

141) A/CN.9/WG.III/WP.34, para.10(미국);A/CN.9/WG.III/WP.87, (ICS, BIMCO 국제 P&I 그룹)

142) Sturley, M. F., "Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The Impact of The Rotterdam Rules in The United States", *Texas International Law Journal*(2009), p.444.

보다 크게 높아진 것은 해상운송인의 책임보험 가입금액 등에 적지 않은 영향을 미칠 우려가 있으므로 책임한도액의 인상으로 인한 해상운송인과 화주에 미치는 영향을 충분히 고려하여야 할 것이다.

2) 운송물 연착에 대한 해상운송인의 책임한도액의 개정

현행 해상법상 운송물의 인도지연에 대한 책임한도액에 관하여는 정액배상의 원칙이 적용되는 외에는 특별한 규정이 없으므로 해상운송인은 포장당 책임한도액 또는 중량당 책임한도액에 따른 책임을 부담하여야 한다. 그러나 로테르담규칙에서는 연착으로 인한 운송물의 멸실이나 훼손에 관하여는 운송물의 멸실이나 훼손의 경우와 같은 포장당 책임한도액이나 중량당 책임한도액에 따라 배상하고, 연착으로 인한 경제적 손실은 운송물에 지급할 운임의 액을 기준으로 2.5배에 해당하는 금액으로 책임을 제한하도록 하고 있다. 이 규정으로 인하여 선사나 해상운송인은 추가적인 부담이 불가피할 것이므로 로테르담규칙에서 규정하는 연착에 대한 책임한도액의 수용여부는 선사의 입장을 청취하여 신중히 검토할 필요가 있다고 본다.

Ⅲ. 면책사항 축소

우리나라 해상법이나 헤이그-비스비규칙에서는 선박의 운항 특성상 운송물의 선적, 운송 및 하륙은 해상운송인 자신이 아니라 그 이행보조자인 해기능력을 갖춘 선장, 해원, 기타 선박사용인에 의하여 이루어지기 때문에 만일 선장, 해원, 기타 선박사용인이 선박의 항해와 관리 중에 고의 또는 과실로 말미암아 운송물에 손해를 입힌 것은 해상운송인의 자신의 과실 또는 고의에 의한 행위와는 당연히 구별할 필요가 있다는 입장을 취하고 있어 항해과실과 화재를 면책사항으로 규정하여 왔다.

그러나 로테르담규칙에서는 해상운송인의 면책의 범위를 축소하여 전통적으로 해상운송인을 보호하는 대표적인 법적수단인 항해과실이 폐지되고 화재면책도 범위가 축소되었다.

항해과실면책은 이미 함부르크규칙에서 폐지된 것이기 때문에 폐지론자의 입장이 강화되어 일부 국가의 강한 반대에도 불구하고 완전히 폐지되어 사라지게 되었다. 이로써 해상운송인은 선장이나 선원이 항해 또는 선박의 관리에서 일으킨 과실로 발생한 손해에 대해 책임을 지게 되었고, 화주는 지금까지 해상운송인에게 구상할 수 없었던 항해과실에 의한 적하손해를 청구할 수 있게 되었다. UNCTAD 연구에 따르면 보험회사가 지불하는 화물보험금 가운데 40%정도가 항해과실에 의한 것으로 추정되는데¹⁴³⁾ 이 금액은 항해과실 면책조항의 폐지로 향후 해상운송인이 부담하여야 할 책임이 될 것이다.

화재면책은 헤이그-비스비규칙이나 우리 해상법에서는 화재사실만을 해상운송인이 입증하면 비록 해상운송인의 사용인에 과실이 있더라도 해상운송인 자신의 고의나 과실이 없는 한 화재면책이 허용되었지만 로테르담규칙에서는 해상운송인의 사용인의 과실에 대하여도 해상운송인이 책임을 부담하도록 변경하였다. 최근에 발생한 대형 선박사고 중 가장 빈번한 사고가 선박화재인 점을 고려¹⁴⁴⁾하면 화재면책의 축소는 해상운송인의 책임부담을 크게 하는 요인으로 작용할 것이다.

가장 어려운 해상위험의 하나인 선박화재를 해상운송인이 직접 관리하지 못하는 해상운송인의 사용자인 선장이나 선원의 과실에 까지 책임을 부담하는 것은 가혹할 수 있으므로 헤이그-비스비규칙이나 해상법에서 종래 인정하던 선원의 과실에 대하여는 면책을 인정하되, 해상운송인의 책임을 보다 강화하기 위하여 선박화재에 대한 무과실 입증책임이 해상운송인에게 있다는 것을 명시하는 것이 좋을 것으로 사료되어진다.

143) 한국선주협회, 전게서, 107-108쪽.

144) 한국선주협회, 전게서, 110쪽.

제3절 해상이행당사자

우리 해상법은 해상운송인의 개념과 해상운송인의 책임범위에 관하여 헤이그-비스비규칙 체제를 따르고 있어 함부르크규칙과 같은 계약운송인과 실제해상운송인을 구별하지 않고, 오직 계약운송인에게만 적용된다.

하지만 로테르담규칙에서는 복합운송에서와 같이 해운실무에서 해상운송인이 운송과 관련된 자신의 의무를 직접 행하기보다 대부분 이행보조자를 사용하여 운송을 행하고 있는 실정을 감안하여 해상운송과 밀접한 관련이 있는 이행당사자의 책임에 대하여 규정하고 있다.

이행당사자는 자신이 해상운송인의 책임을 수행하고 있는 동안에 한하여 운송물의 멸실이나 훼손에 대하여 해상운송인이 부담하는 의무와 책임을 부담하고 해상운송인의 책임제한 이익도 누릴 수 있다. 또한 해상운송인이 조약이 정한 책임한도액보다 고액의 책임제한 등에 합의한 경우에 운송물의 멸실과 훼손에 대하여 이행당사자는 이러한 높은 책임제한의 인수에 명시적으로 합의하지 않는 한 이에 구속되지 않는다.

해상이행당사자는 자신의 하수이행자, 피용자 그리고 대리인을 포함하여 자신이 그 이행을 위임한 자의 작위와 부작위에 의하여 야기된 운송계약하에서 해상운송인의 의무의 위반에 대하여 책임을 부담하여야 한다. 이와 같이 로테르담규칙은 선박의 선장이나 선원, 해상운송인의 피용자, 이행당사자의 피용자에게 책임을 부과하지 않는다.

또한 로테르담규칙에서는 연대책임을 정하고 있어 송하인은 협약에서 정한 책임한도액 이내의 범위에서 운송물의 멸실이나 훼손 또는 인도지연에 대하여 해상운송인 또는 해상이행당사자 중 누구에게나 책임제한액 전액을 청구할 수 있게 되었다.

제4절 우리나라에 미치는 영향 및 대응방안

I. 우리나라에 미치는 영향

1. 로테르담규칙의 적용 범위 확대

로테르담규칙에서 적용범위를 확대함에 따라 운송계약의 당사자 중 어느 한 쪽이 로테르담규칙의 체약국인 경우 국내법의 강행규정이 있더라도 그것을 배제하고 로테르담규칙이 강행적으로 적용되므로 우리나라가 규칙을 비준하지 않더라도 교역의 대상에 따라서 규칙을 이행하여야만 하는 가능성이 생기게 되었다.

이 같은 강제적용규정으로 인하여 향후 우리나라가 협약에 가입하지 않더라도 상황에 따라서는 협약을 강제적으로 이행하여야 하는 상황이 발생할 수 있어 헤이그-비스비체제와 로테르담규칙이 혼용되는 애매한 상태를 유발할 소지가 있다.

따라서 우리나라와 교역대상인 국가들을 위시하여 세계 각국의 로테르담규칙의 비준여부를 예의 주시하여야 하고, 경우에 따라서는 우리나라의 로테르담규칙의 가입 여부와 관계없이도 규칙에 대한 이행준비를 하여야 할 것이다.

2. 로테르담규칙의 발효와 국제적 통일화 달성

로테르담규칙은 기존의 국제해상운송규칙인 헤이그규칙, 헤이그-비스비규칙, 함부르크규칙으로 분열된 국제운송법 체제를 단일화시키기 위하여 제정되었으므로 로테르담규칙이 발효되고 국제적으로 통일된 규범으로 널리 활용되게 된다면 우리나라는 로테르담규칙에 가입을 하여야 할 것이고 아울러 기존의 국제해상운송규칙의 폐기 선언을 하여야 할 것이다.

하지만 기존에 국제운송과 관련하여 IMO나 UNCTAD에서 제정한 협약의 경우를 살펴보면 제정에서 발효까지 상당한 기간이 소요되었고, 현재 로테르담의 비준여부를 두고 미국과 유럽연합의 선사와 화주 등이 치열하게 대립하고 있고, 심지어 유럽연합은 로테르담규칙을 대체하는 지역 협약을 제정한다는 계획까지 가지고 있기 때문에 로테르담규칙의 비준과 관련한 논란이 확산될 우려가 있는 실정이다.¹⁴⁵⁾

그러므로 현 시점에서 로테르담규칙의 발효시기를 예측하기는 쉽지 않다. 다만 과거에 있었던 함부르크규칙의 발효와 유사하게 미국 등 일부 화주국과 아프리카 국가 등이 적극적으로 로테르담규칙에 가입하여 로테르담규칙이 예상보다 빠르게 발효될 수도 있다는 것은 염두에 두어야 할 것이다.

또한 UNCTAD의 경우 지금까지 선사보다는 화주들의 이익을 대변하는 국제기구로 활동해왔고, 헤이그-비스비규칙이 삽입된 선하증권 등의 화물운송과 관련된 기존의 관행이 쉽게 바뀌지 않을 것으로 예상되므로 로테르담규칙이 발효되더라도 통일된 국제해상운송규칙으로 자리매김하기에는 적지 않은 시간이 걸릴 것으로 판단되어 진다.

3. 해상운송인의 책임 강화

로테르담규칙은 해상운송인의 감항능력주의의무를 이행하는 시기를 전 항해기간으로 강화시키고, 항해과실면책의 폐지와 화재면책의 범위를 축소하는 등 해상운송인의 면책사항을 축소하여 조정하고, 함부르크규칙보다도 높은 해상운송인의 책임제한액을 규정하는 등 기존의 국제해상운송규칙에 비해 해상운송인에게는 불리하고 화주에게 유리한 입장¹⁴⁶⁾을 보이고 있다. 이는 곧 책임보험비용의 인상이나 해상운송인이 부담하여야 할 책임이 증가하였다는 것을 의미하는 것으로 지배선대 기준으로 세계시장의 3.6%(2010년 1월말 기준)를 점유하여

145) 한국선주협회, 전게서, 8-9쪽.

146) 김인현, 전게서, 838쪽.

해운산업의 규모가 세계 5위를 차지¹⁴⁷⁾하는 우리나라로서는 해상운송인의 책임 강화에 따른 추가적인 부담이 클 수밖에 없을 것이다. 따라서 로테르담규칙의 수용여부를 논하기 전에 로테르담규칙에서 규정하고 있는 해상운송인의 책임강화로 야기될 수 있는 해상운송인이 추가적으로 부담하여야 하는 비용의 규모를 가능한 범위 내에서라도 확인을 할 필요가 있을 것이다.

II. 대응방안

1. 로테르담규칙의 수용여부

로테르담규칙을 제정하게 된 가장 중요한 목적은 현재 헤이그규칙, 헤이그-비스비규칙과 함부르크규칙으로 나뉘어 있는 해상물건운송에 대한 국제규범을 통일함으로써 국제거래의 법적 확실성을 증진하고 이를 통해 국제거래를 증진하고자 하는 것이다.¹⁴⁸⁾ 그리고 국제적 해운환경의 변화와 발전으로 인해 해상물건운송에 관한 국제규범을 현대화할 필요성이 대두되었기 때문이다.

로테르담규칙의 가장 두드러진 특징은 헤이그-비스비규칙에 있었던 항해과실 면책 규정을 폐지하고 해상운송인으로 하여금 전 항해구간에 대한 감항성유지의무를 부과하며 책임한도액을 함부르크규칙보다 인상한 것이다. 다른 한편 송하인의 의무와 그러한 의무 위반의 경우의 손해배상책임을 명확히 규정함으로써 해상운송인과 송하인 간의 이해관계의 균형을 도모하였다. 이러한 로테르담규칙의 내용에 대해서는 해상운송인측과 화주측에서 모두 다소의 불만은 있지만 이 조약안이 발효되지 아니하는 경우에는 해상물건운송에 관한 법체계가 지역별로 다르게 되어 더 큰 문제가 생기게 된다는 우려가 많다. 그러므로 많은 전문가들은 로테르담규칙이 발효되는 것이 바람직하다는 입장을 취하고 있다.¹⁴⁹⁾

147) 한국선주협회, 「국내해운산업 구조변화와 발전방향」 보고서 중 세계주요국 지배선대 현황 (Institute of Shipping Economics & Logistics, 2010년 1월말 기준) 참고함.

148) UNCITRAL Document, A/51/17, para.210.

우리나라는 우선적으로 국익을 고려하여야겠지만 해상운송의 국제적 통일성을 도모하고자하는 대의를 고려할 때 로테르담규칙의 기준을 긍정적으로 검토하여야 할 것이다.

2. 해상법 개정 여부

현행 해상법은 헤이그-비스비규칙상의 포장당 책임한도액과 중량당 책임한도액을 채택함으로써 2008년 8월 4일자로 우리나라는 헤이그-비스비 체재를 수용하였다.¹⁵⁰⁾ 이러한 상황에서 우리나라가 헤이그-비스비규칙보다 해상운송인의 책임을 가중시킨 로테르담규칙을 수용하는 것은 해운기업에 미치는 영향을 고려할 때 신중해야 할 것으로 생각된다.

아울러 우리나라는 2008년에 실시한 개정작업으로 법의 체제를 현대화하고 해상운송인의 책임을 강화시켰기 때문에 개정작업이 있는지 얼마되지 않아 다시 해상법을 개정하는 것은 해상운송 관련자들에게 혼란을 야기할 소지가 있다.

따라서 위 조약안에 대한 세계 주요국가의 가입 상황을 지켜보면서 우리나라의 해운현실을 감안하여 적절할 시기에 수용여부를 결정하는 것이 바람직하다고 본다. 다만 동 규칙의 내용 중 현대의 해운환경과 기술의 발전을 반영하여 해상물건운송에 관한 종래의 규범을 현대화한 규정이나 운송계약의 당사자 사이의 이해관계를 합리적으로 조정한 규정 등은¹⁵¹⁾ 로테르담규칙을 수용하기 전이라도 우리 해상법의 개정예 반영하는 것을 적극적으로 검토할 필요가 있다고 생각된다.

149) Philippe Delebecque, "The New Convention on international Contract of Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: A Civil Law Perspective", CML, yearbook(2007-2008), p.276.

150) 다만 중량당 책임한도에 관한 규정은 2010년 8월 4일부터 시행된다(상법 부칙 제1조).

151) 예컨대, 운송인의 구체적 의무에 관한 규정(조약안 제13조 제2항), 송하인의 의무와 책임에 관한 규정(조약안 제7장), 서면상의 송하인(documentary shipper)에 관한 규정(조약안 제33조), 미인도운송물의 처리에 관한 규정(조약안 제10장) 등.

3. 관련 업계의 의견 조정

로테르담규칙의 수용여부를 결정하기 전에 전제되어야 할 중요한 사항은 국제해상운송의 이해관계 당사자인 해상운송인과 화주의 의견이 어느 정도 근접하느냐 하는 것이다. 관련 분야 전문가 의견을 분석한 결과를 살펴보면 학계와 화주단체에서는 협약을 수용하는 것이 바람직하다는 의견을 제시한 반면에 선사 측과 보험업계에서는 규칙의 상당부분이 정당성을 잃고 있어 규칙을 수용하지 않는 것이 타당하다는 주장을 펼치고 있다.¹⁵²⁾

이와 같이 관련업계의 의견이 차이를 보이고 있으므로 로테르담규칙을 비준하거나 국내법으로 수용하는 방안을 검토하기 전에 정부차원에서 관련업계의 이해를 사전에 조정하는 작업이 반드시 선행되어야 할 것이다.



152) 한국선주협회, 전게서, 115-116쪽.

제5장 결 론

우리나라의 경제는 국제해운과 무역 등의 국제거래에 크게 의존하고 있고, 우리나라 경제가 지속적으로 발전해 나아가기 위해서는 각국과의 국제거래의 확대가 필연적인 것은 분명하다.

이러한 국제거래를 규범하는 해상법은 그 본질적인 속성상 국제성을 가지고 있으며, 이러한 해상법의 국제성으로 인해 해상분야에서는 일찍부터 국제적으로 통일운동이 일어나 각종의 국제조약이 성립되게 되었다. 하지만 이러한 국제조약은 운송당사자인 송하인과 해상운송인 간의 이해의 차이나 해운환경의 변화 등에 기인하여 국제적으로 통일성을 유지하지 못하고 분열되게 이르렀다.

그 결과로 현재 국제해상운송규칙은 통일되지 못하고 헤이그규칙, 헤이그-비스비규칙, 함부르크규칙으로 분열되어 세계의 국제해상운송규칙이 발효 중이고, 이에 더하여 일부 국가들은 국제해상운송규칙의 비준 없이 국내법으로 해상물건운송의 책임소재를 다루고 있어 국제해상운송법의 분열은 더욱 심화되어 진행되고 있다.

그리하여 기존의 분열된 국제운송법 체제를 단일화시켜 국제적으로 통일된 새로운 국제해상운송법규칙을 마련하고자 로테르담규칙이 제정되게 되었다.

새롭게 제정된 로테르담규칙은 우리나라를 포함한 전세계적으로 많이 사용되고 있는 국제해상운송규칙인 헤이그-비스비규칙에 비해 해상운송인의 책임을 상당부분 강화시키고 있어 로테르담규칙의 비준이나 수용이 가져올 이해득실이 무엇인지 정확하게 살펴보아야 할 것이다.

우선 로테르담규칙의 수용이 가져올 우리나라에 긍정적인 측면은 첫째, 해상분야에서는 국제적으로 널리 채택된 국제조약을 수용하였는지 여부가 각국 법제의 수준을 가늠하는 척도가 되므로 해운선진국 중의 하나인 우리나라가 로테르담규칙을 수용한다면 국제사회로부터 신뢰를 높일 수 있다는 점에는 이론의 여지가 없다. 둘째, 최근에 들어 국제적으로 피해자보호 사상이 확대되어 감에

따라 전통적인 해상법의 이념에 많은 도전을 받게 되었고,¹⁵³⁾ 이에 따라 해상법 분야에 있어서도 해상기업의 보호와 피해자보호의 조화가 중요한 화두로 대두되었다.¹⁵⁴⁾ 그러므로 우리 해상법도 전통적인 해상기업의 보호에서 이해관계의 균형 내지 조화로 변화될 필요가 있기 때문에 해상운송인의 책임을 강화함과 동시에 송하인의 의무와 그러한 의무 위반의 경우의 손해배상책임을 명확히 규정함으로써 해상운송인과 송하인 간의 이해관계의 균형을 도모한 로테르담규칙의 가입은 우리나라의 해상법 발전에 도움이 될 것이다.

반면에 로테르담규칙의 수용이 가져오는 부정적인 측면은 첫째, 로테르담규칙을 가입한다는 것은 기존의 국제운송규칙인 헤이그-비스비규칙 체제에 대한 폐기를 의미하는 것이기 때문에 로테르담규칙이 국제적 통일성을 가질 수 있는 것인가에 대한 의문이 있는 상태에서 세계 각국의 동향을 도외시하고 로테르담규칙을 수용하였다간 업계의 혼란을 가중시키는 결과를 초래할 수 있다. 그 근거로는 UNCTAD의 주도하에 성립되었던 함부르크규칙이 1978년에 제정되어 1990년에 발효되었던 것처럼 국제협약이 제정되더라도 발효까지는 적지 않은 기간이 소요될 수 있고, 함부르크규칙이 개도국이나 화주의 이익을 우선으로 대변하는 한계성으로 인하여 국제적으로 통용되는데 실패한 것을 볼 때 해상운송인의 책임이 강화된 로테르담규칙 역시 통일된 국제협약으로 자리매김하기가 쉽지 않을 것이다.

둘째, 로테르담규칙은 해상운송인의 책임을 상당부분 강화하고 있으므로 이 규칙을 비준하거나 수용한다면 우리나라의 해상운송인은 책임이 가중될 수밖에 없다는 것이다. 예컨대 로테르담규칙의 해상운송인의 책임강화 내용 중 면책사

153) 이러한 현상은 다른 운송법 분야에서도 유사하게 나타나고 있다. 예컨대 항공운송 분야에서는 “1999년 국제항공운송에 관한 일부 규칙의 통일에 관한 협약”(“몬트리올 협약”)이 물적 손해에 대한 운송인의 무과실 책임을 규정하고 있으며(동 협약 제18조), 인적 손해에 대하여는 운송인의 책임제한을 철폐하였다. 또한 도로운송 분야에서도 1978년에 개정된 국제도로화물운송계약에 관한 협약(“CMR”)은 운송인의 책임을 과실 책임과 무과실 책임의 중간적 책임으로 규정하고 있다(동 협약 제17조).

154) 실제로 UNCITRAL의 주도하에 로테르담규칙을 제정하기 위한 논의에서 가장 자주 언급되었던 원칙이 “위험 또는 이해관계의 균형”(balance of risk)이었다.(CMI yearbook(2007-2008), Documents for the Conference, p.277).

항의 축소와 관련하여 항해과실면책사항의 폐지는 화물클레임을 증가시켜 P&I 클럽(Protection & Indemnity Club, 선주상호책임보험)에서 선사에게 지불하는 화물클레임 총액이 전체의 12%가량 증가할 것으로 예상되어 결국에는 선사나 해상운송인의 책임보험비용의 인상으로 이어지게 될 것이다.¹⁵⁵⁾

이상으로 살펴본 바와 같이 로테르담규칙의 수용에 의한 영향은 긍정적인 부분과 부정적인 부분이 공존하므로 우리나라는 로테르담규칙의 비준여부에 신중을 기할 수밖에 없고 해운선진국들을 포함한 세계 여러 나라가 우리나라와 유사한 입장을 가질 것이라 여겨진다.

그러므로 로테르담규칙의 성립에 따른 해상운송인의 책임의 변화를 우리나라가 수용하기에 앞서 로테르담규칙의 발효 전망이나 로테르담규칙에 대한 비용·편익의 분석, 선사 등 관련 업계의 의견을 청취하여 실제적으로 우리나라의 해운산업에 도움이 되는지를 먼저 검토하여야 할 것이다. 이 밖에도 로테르담규칙은 적용범위를 확대하여 우리나라의 비준과 관계없이도 강제 적용될 수 있기 때문에 우리나라의 주요 교역대상국을 중심으로 세계 각국의 로테르담규칙의 가입 동향을 예의주시하여야 할 것이다.

상기의 고려사항을 토대로 우리나라의 협약 가입 시기를 정하거나 기존 상법의 일부 조항을 개정해 협약의 주요 규정을 수용하여야 할 것으로 생각된다. 다만 이를 위한 방법론으로서는 이러한 변화가 해상기업에 직접적으로 영향을 미치는 점을 감안하여 급격한 변화보다는 점진적인 변화가 바람직하다고 사료된다.

155) 한국선주협회, 전게서, 108쪽.

참고문헌

1. 국내 문헌

- 김인현, 「해상법」 제2판 (서울 : 법문사, 2007)
- _____, 「해상법연구Ⅱ」 (서울 : 삼우사, 2008)
- 박대수, 「선하증권」 (서울 : 법문사, 1981)
- 서돈각, 「상법강의(하권)」 제3판(서울 : 법문사, 1985)
- 오원섭, 「국제운송론」 (서울 : 박영사, 1994)
- 임동철, 「해상법·국제운송법연구」 (부산 : 효성출판사, 1999)
- 정동윤, 「상법(하)」 제3판, (서울 : 박영사, 2008)
- 정영석, 「해상법 강의요론」 (부산 : 해인출판사, 2003)
- 최종현, 「해상법상론」 (서울 : 박영사, 2009)
- 한국선주협회, 「로테르담규칙: 제정과 발표, 협약의 주요내용 해설, 우리나라 대책」, 2009
- 김인현, “로테르담규칙하에서의 운송물 인도제도에 대한 연구”, 「한국해법학회지」 제31권 제2호, 한국해법학회(2009)
- _____, “로테르담규칙하에서의 운송물 인도제도에 대한 연구”, 「한국해법학회지」, 제31권 제2호, 한국해법학회(2009)
- 양석완, “로테르담규칙에 있어서 해상운송 손해에 관한 입증책임”, 「통상법률」 제99호, 법무부(2011)
- 유병욱, “로테르담규칙에서 운송인의 책임에 관한 연구”, 「國際商學」 제24권 제4호, 한국국제상학회(2009)
- 이세희, “선하증권 국제통일조약과 로테르담규칙에 관한 비교고찰”, 건국대학교 석사논문, 2010
- 이시환, “로테르담규칙상의 운송인의 책임”, 「무역상무연구」 제42권, 한국무역상무학회지(2009)

- 전창원, “선하증권통일 3조약에 관한 연구”, 「경영농촌」 제16권, 동국대학교 경영대학원, 1992
- 조현숙, “로테르담규칙에서 해상운송인의 책임에 대한 비교연구”, 「무역학회지」 제35권 제1호, 한국무역학회(2010)
- 최세련, “상법상 육상운송인의 책임제도와 그 개선방안”, 「한국해법학회지」 제31권 제2호, 한국해법학회(2009)
- _____, “해상운송에서의 제척기간에 대한 검토”, 「상사법연구」 제29권 제3호, 상사법학회(2010)

2. 외국 문헌

- Alan E. Branch, *Elements of Shipping*, 5th ed., Chapman and Hall, 1981.
- John F. Wilson, *Carriage of Goods By Sea*, 6th ed., London: Pearson Education Limited, 2008.
- Raoul Colinvaux, *Carver's Carriage by Sea*, 13th ed., London : Sweet & Maxwell, 1982.
- Robert P. Grime, *Shipping Law*, London : Sweet & Maxwell Ltd. 1978.
- Temperley, *Merchant Shipping Act*, London: Stevens & Sons, 1976.
- Thomas J. Schoenbaum, A. N. Yiannopoulos, *Admiralty and Maritime Law*, The Michie Company : Virginia, 1984.
- William Tetley, *Marine Cargo Claims*, 2nd ed., Toronto : Butterworths, 1978.
- Y. Baatz, C. Debattista, F. Lorenzon, A. Serdy and H. Staniland, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, Informa : London, 2009.
- Gordon Pollock, "A legal analysis of the Hamburg Rules", *Papers of seminar on the Hamburg Rules organised by Lloyd's of London Press Ltd.*, , 1978.

- Jan Ramberg, "The implication of new transport technologies", *European Transport Law*, Vol. XV No.2, 1980.
- M.V.A Naidu, "The Hamburg Convention on the Carriage of Goods by Sea: Its impact on international Maritime Trade", *Workpaper presented for Berlin Conference of the World Peace through Law Center*, July, 1985.
- Philippe Delebecque, "The New Convention on international Contract of Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: A Civil Law Perspective", *CMI, Yearbook, 2007-2008*.
- Samir Mankababy, "Comments on the Hamburg Rules", *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea*, A.W. Sijthoff, 1978.
- Stephen Zamora, "Carrier Liability for Damage or Loss to Cargo in International Transport", *The A.J.C.L. Vol. 23*, 1975.
- Stuart Beare, "Liability regimes: Where we are, how we got there and where we are going", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2002.
- Sturley, M. F., "Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The Impact of The Rotterdam Rules in The United States", *Texas International Law Journal*, 2009.
- 小町谷操三, 「統一船荷證券法論」, 東京: 勁草書房, 1953.
- 田中誠二, 「海商法評論」, 東京: 勁草書房, 1970.
- 田中誠二, 「海商法詳論」, 東京: 勁草書房, 1976.
- 山口節司, "改訂國際海上物品運送法の解説", 「損害保險研究」, (現) 損害保險事業協會研究所, 第54卷 第3號, 1992.11.