

함부르그規則上의 運送人 過失責任主義와 積荷保險의 必要性

(The Principle of Carrier's Responsibility for the Faults of the Carrier in the Hamburg Rules and a Necessity of Cargo Insurance)

韓 成 一 *

目 次

- I. 序 論
- II. 過失責任主義의 一般的 考察
 - 1. 運送人過失責任의 變遷
 - 2. 過失責任主義의 主要 內容
 - 3. 過失責任主義와 舉證責任
- III. 過失責任主義와 積荷保險의 關係
 - 1. 荷主의 立場과 附保必要性
 - 2. 積荷保險의 對應
 - 3. 積荷保險의 問題點
- IV. 結 論
- 參考文獻

* 東洲女子專門大學 專任講師.

I. 序 論

1978年 함부르크에서 外交會議로 채택된 國際聯合 海上物品運送條約 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978; 약칭 함부르크規則)은 20個國의 比準으로 發效要件이 충족되는 것으로 되어 있기 때문에 지금까지 發效되지 못했다. 그러나 최근 잠비아가 20번째로 比準함에 따라 同 規則은 금년 10月부터 發效되리라 예상된다.

이 함부르크規則은 헤이그規則下에서 規定한 海上運送人의 責任體系를 근본적으로 變化시키고 海上運送人의 責任을 強化시키고 있다. 즉, 함부르크規則은 헤이그規則의 第4條2項(a)號에서 (q)號 까지의 免責事由의 列舉方式을 폐지하고, 運送人은 故意 및 過失로 인한 損害에 대하여 責任을 진다고 하는 過失責任主義를 단적으로 규정하고 있다. 특히, 헤이그規則의 航海過失免責의 規定을 폐지한 것은 획기적이라 할 수 있다. 運送人의 過失에 의해 積荷에 損失이 발생한 경우, 헤이그規則下에서는 그 過失形態가 商業過失의 경우에만 運送人은 責任을 지고 航海過失의 경우에는 責任을 지지 않았지만, 함부르크規則에서는 運送人의 過失에 의하여 積荷에 損害가 발생한 경우, 過失形態의 여하를 불문하고 運送人은 그 책임을 지기 때문에 荷主는 그 經濟的 賠償을 運送人에게 요구할 수 있다. 이러한 理由로 인하여 荷主는 運送되는 積荷의 危險에 대하여 積荷保險에 附保할 必要가 없는 것 처럼 여겨질 수도 있다. 그러나 그렇게 結論을 내리는 것은 다소 문제가 있으며, 附保必要性이 없다고 말하는 것도 잘못이다.

本稿에서는, 함부르그規則이 시행될 경우 運送人의 過失에 대한 責任原則을 헤이그規則과 비교하여 알아보고, 그 책임원칙의 變化가 荷主의 입장에서 어떠한 영향을 줄 것인가를 고찰하고, 運送人의 過失과 積荷保險과의 關係 및 運送人의 過失에 대한 荷主의 附保必要性을 알아보며, 그것에 대한 積荷保險의 對應上의 問題點을 지적하는데 研究의 目的이 있다.

II. 過失責任主義의 一般的 考察

1. 運送人 過失責任의 變遷

積荷의 滅失·損傷에 대한 海上運送人의 賠償責任에 관해 그 史的變遷을 알아보면, 옛부터 海上運送人의 運送契約上의 責任은 아주 엄격하였다.¹⁾ 그 중 海上運送人의 責任에 관하여 英國普通法(common law)에서는 海上運送人의 賠償責任에 관하여 매우 엄격하였다. 즉, 海上運送人은 委託된 積荷를 安全하게 運送하고 引渡해야 했으며, 또한 海上運送중 積荷에 발생한 損害에 대해서는 그 損害가 天災地變(act of God), 敵對行爲(act of the Queen's enemies), 積荷自體의 瑕疵(vice of the goods themselves), 荷主의 怠慢(the negligence of the owner of the goods), 共同海損犧牲(general average sacrifice)이라는 극히 限定된 免責事由에 의하여 발생한

1) 李均成, 國際海上運送法 研究, 서울, 三英社, 1984, p.3.

경우를 제외하고, 海上運送人은 絶對的인 賠償責任을 負擔하지 않으면 안되
었다.²⁾ 따라서 運送人의 過失은 上記의 어느 免責事由에도 해당되지 않기
때문에 運送人過失에 의한 積荷의 損害에 대하여서는 運送人은 마땅히 그
責任을 지는 것으로 되었다.

그러나 그 당시 실제의 海上運送契約에서는 契約自由의 原則에 의하여 當
事者間에 免責事由에 대하여서도 約定하는 것이 一般的이었고, 運送人은 船
荷證券에 각종의 免責約款을 삽입하여 責任의 減免을 받아 去來하게 되었으
며,³⁾ 이러한 慣行은 17세기경까지 이루어졌다. 그 당시 運送人과 荷主間의
責任所在에 관하여 많은 問題가 발생하게 되었는데 船荷證券에 삽입된 그
免責約款은 運送人에게 불리하게 판결이 될 때마다 다양하고 난잡하게 非系
統적으로 발전되었으며, 그 발전은 19세기 후반에 정점에 달하였다. 또한
그 시기에 있어 過失免責約款의 삽입도 有效하게 되어 海運業界의 일반적인
慣行으로 되었다. 이 過失免責約款은 商業過失 뿐만아니라 航海過失도 포함
하는 모든 過失에 대하여 運送人이 면책혜택을 받는 絶對的 過失免責約款으
로 까지 발전한 것은 1869年の The Duero 事件,⁴⁾ 1890年の Norman v.
Binnington事件,⁵⁾ 1895年 Baerselman v. Bailey事件,⁶⁾ 1903年の The

2) E.R.H. Ivamy, *Carriage of Goods by Sea*, 12th ed., London, Butterworths, 1985, p.165.

3) Ivamy, *op. cit.*, pp.166-178.

4) [1869] L.R. 2 A. & E. 393; 38 L.J.Ad. 69; 22 L.T. 633; 6 Asp.M.C.(o.s.) 323. (*Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 18th ed., by Mocatta, Mustill & Boyd, London Sweet & Maxwell, 1974, p.202, p.240).

5) [1890] 25 Q.B.D. 475; 59 L.J.Q.B. 490; 63 L.T.108; 6 T.L.R.418; 38 W.R. 702; 6 ASP.M.C. 528. (*Scrutton, op. cit.*, p.241.)

6) [1895] 2 Q.B. 301; 64 L.T.Q.B. 707; 72 L.T. 677;43 W.R. 593; 8

Torbryan事件⁷⁾ 등에 있어서 法院의 판결에서 명백해 졌고, 이와같은 絶對的 過失免責約款의 存在는 당시 荷主에게 현저하게 不利益을 초래했다는 것은 말할 필요도 없다. 이 당시 運送人의 責任에 대하여 「船主는 運賃을 받는 것 외에는 아무런 義務를 지지 않는 것과 다름없다」(there seems to be no other obligation on the shipowner than to receive the freight)고 할 지경에 이르렀다.⁸⁾ 그런데 이와같이 다양화되고 비계통적으로 이르게 된 船荷 證券中의 免責約款에 대하여 荷主側의 실질적인 제한운동은 마침내 國際條約으로서 1924년에 헤이그規則의 成立을 가져왔다.

헤이그規則下에서는 航海過失 뿐만아니라 商業過失에 대해서도 運送人이 責任을 免한다는 종래의 絶對的 過失免責約款의 效力은 배척되고, 航海過失과 商業過失을 확실하게 구별하여,⁹⁾ 航海過失에 대해서는 運送人의 免責事由로 하였지만,¹⁰⁾ 商業過失에 대해서는 運送人의 有責事由로 하고,¹¹⁾ 또한 商業過失에 관하여 免責約款의 設定을 금지하였다.¹²⁾ 이에따라 종래의 絶對的 過失免責約款에 의한 荷主의 불이익이 완화되어, 荷主와 運送人間의 조화가 이루어지게 되었다. 헤이그規則은 세계 해운계에서 海上運送人의 責任體系

Asp.M.C. 4. (Scrutton, op. cit., p.214.)

7) [1903] P.35, 194; 72 L.J.P. 76; 89 L.T. 256; 19 T.L.R. 625; 9 Com.Cas. 1; 9 Asp.M.C. 450. (Scrutton, op. cit., p.211.)

8) Scrutton, op. cit., p.208.

9) 여기에서 商業過失(carrier's risk)이란 運送되는 積荷의 積載·積付·運送·保管·管理·荷役에 관련되는 運送人의 過失을 말하며, 航海過失(navigational risk)이란 船長·船員·水路案内人 및 그의 運送人의 使用人의 航海 또는 船舶의 취급에 관련되는 過失을 말한다.

10) 헤이그規則 第4條 2項 a號.

11) 헤이그規則 第3條 2項.

12) 헤이그規則 第3條 8項.

를 확립시킨 것으로 이해되지만, 세월이 경과하여 1959年 國際海士委員會(International Maritime Committee)의 노력에 의하여 개정되었는데 이를 소위 「비스비」規則(Visby Rules)¹³⁾이라 한다. 이 비스비規則의 주요내용은 適用範圍의 擴大(第2條, 5條), 船荷證券 記載方式의 強化(第1條), 運送人의 責任制限의 限度額引上和 責任制限方式의 變更(第2條), 運送人의 責任과 求償權의 消滅에 관한 規定新設(第1條) 및 求償權의 競合에 관한 規定의 新設(第3條) 등이다. 비스비規則은 1977年 6월에 發效하였다.

이러한 헤이그體制의 規則들은 선진 해운국들을 중심으로 성립되었고, 그 무렵 UNCTAD에서는 개발도상국의 대표들이 「종래의 1924年 헤이그規則에 의한 海上運送人의 責任體系는 선진해운국을 위한 것이고 荷主國인 개발도상국의 利益을 무시한 것이며 개발도상국의 經濟發展에 有害인 요인이 되고 있다」고 주장하여 國際海上運送法의 전면적인 재검토를 의결하였다.¹⁴⁾ 이에 따라 國際聯合貿易開發會議(United Nations Conference on Trade and Development:UNCTAD)를 무대로 하여 第2次 總會의 결의에 의하여 國際海上運送에 관한 새로운 條約案 작성에 착수할 것을 1971년에 國際聯合國際貿易法委員會(United Nations Commission on International Trade Law: UNICTRAL)에 권고하여 마침내 1978年 國際聯合海上物品運送條約(함부르크規則)이 성립되었다.

13) 公式名稱은 「헤이그에 관한 改正協定書」(Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading)이다.

14) 襄炳泰, 우리나라 海上法과 최근의 國際動向, 韓國海洋大學, 論文集, 1979, p.289.

함부르크 規則의 일대 특징은 運送人의 責任을 강화시키고, 종래의 責任原則을 근본적으로 변화시킨 第5條1項의 過失責任主義의 規定이다. 즉 第5條1項에서는, 「運送人은 積荷의 滅失, 損傷 또는 引渡遲延의 원인으로 발생한 사고가 第4條에 정의된 運送人의 管理下에 있는 동안에 일어난 때에는 積荷의 滅失, 損傷 또는 引渡遲延으로 인하여 생긴 損害에 대하여 責任을 진다. 단, 運送人이 자신, 그 使用人 또는 代理人이 사고 및 결과를 배제하기 위하여 합리적으로 모든 조치를 취하였다는 것을 運送人이 證明한 경우에는 그러하지 아니하다」라고 規定하여 헤이그規則의 第4條2項(a)號에서 (q)號까지의 航海過失을 포함한 免責리스트를 폐지하였으며, 商業過失이나 航海過失을 불문하고 運送人의 過失에 의해 발생한 積荷의 損害에 대해서는 運送人이 責任을 지는 過失責任主義로 改正되었으며, 이는 運送人의 責任을 質적으로 강화시키기 위함이었다. 따라서 함부르크規則은 헤이그規則에 비해 運送人의 利益을 감소시킨 대신에 상대적으로 荷主의 利益을 한층 증가시켰다고 할 수 있다.

2. 過失責任主義의 主要內容

함부르크規則이 헤이그規則에 비해 運送人의 責任을 加重시켰다고 볼 수 있는데 그 主要內容은 다음과 같다.

(1) 內航性擔保에 관한 注意義務規定의 廢止

헤이그規則에서는 運送人이 負擔해야하는 基本的인 義務의 하나로서 內航

性擔保에 관한 注意義務가 規定되어 있다.¹⁵⁾ 그러나 함부르크規則에서는 이것에 관하여 따로 規定하는 바가 없다. 그러나 內航性에 관한 規定이 없다고 하여 그에 따른 運送人의 義務가 면제된다는 것을 의미하지 않고 不內航에 의해 積荷에 損害가 발생한 때에는 함부르크規則 第5條1項의 一般原則에 따르는 것으로 간주하고 있다. 이것은 「航海前 및 航海開始 當時」(before and at the beginning of the voyage)의 內航性에 대하여 「相當한 注意를 다한다」는 것으로 만족되지 않고, 積荷가 運送人의 管理下에 있는 동안에는 언제나(at all time) 注意를 계속하지 않으면 안된다는 것이다.¹⁶⁾ 따라서 本規則 第5條1項의 「合理的인 措置」(reasonable measures)라는 의미로서 이 內航性擔保에 관한 義務를 따로 規定할 필요가 없다는 점에서 폐지하였다.

(2) 航海過失免責의 廢止

헤이그規則下에서 運送人의 商業過失을 有責으로 規定한 반면에 運送人의 免責으로 되어온 航海過失은 함부르크規則에서는 有責으로 하였다. 이것은 運送人과 荷主사이의 危險의 配分(allocation of risk)에 큰 변화를 가져오기 때문에 海上運送人의 責任에 미치는 영향은 크며, 이 航海過失免責의 廢止가 保險費用의 增加와 運賃率의 상승을 초래하여 全體運賃費用을 증가시킨다는 주장으로 반대되었음에도 불구하고 航海過失과 商業過失과 區別 限界線이 애매함으로 航海過失免責條項은 폐지되었다.

15) 헤이그規則 第3條 1項, 第4條 1項.

16) S. Mankabady, *Comments on the Hamburg Rules, The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea*, Sijthoff-Leyden, 1978, p.54.

(3) 火災免責의 廢止

헤이그規則下에서 사실상 免責되어온 船舶의 火災에 대하여 함부르그規則에서는 免責規定을 두고 있지 않다. 따라서 火災의 責任에 관해서도 運送人의 責任에 관한 一般原則(第5條)에 따르는 것으로 되어 있다. 단지, 火災가 運送人側의 過失 혹은 不注意로 발생한 것인지, 鎮火 및 火災結果의 防止 또는 이를 輕減시키기 위해 合理的으로 요구되는 모든 措置를 취함에 있어서 運送人側의 過失 혹은 不注意가 있는 것을 損害賠償請求者 즉, 荷主가 이를 證明하지 않으면 안되는 것으로 되어 있다.¹⁷⁾

(4) 免責 리스트의 廢止

헤이그規則 第4條2項(c)號에서 (q)號에 열거된 免責 리스트도 전부 폐지되고 함부르그規則 第5條의 運送人의 一般原則에 따라 취급되는 것으로 되었다. 함부르그規則 第5條1項에서 運送人의 責任은 「過失責任」이라는 취지를 規定하였지만, 이 表現은 運送人에게 너무 엄격하였으므로 하단부에 但書를 붙여 사고를 예방하기 위하여 「合理的으로 要求되는 措置를 취했다」는 것을 證明할 수 있다면 運送人은 責任을 免할 수 있다고 하였다.

(5) 遲延損害에 대한 運送人 責任의 明文化

헤이그規則에서는 遲延損害에 대한 明文規定이 없었으나 함부르그規則에서는 이를 명확히 규정하였다. 즉, 「引渡遲延은 積荷가 海上運送契約에 정하여진 揚陸港에서 명시적으로 합의된 기간내에, 또 만일 그러한 合意가 없

17) 함부르그規則 第5條 4項.

는 경우에는 當該 事案의 사정을 고려하여 성실한 運送人에게 요구되는 합리적 기간내에 引渡되지 아니한 때에 발생한다」¹⁸⁾라고 規定하여 期間約定이 없는 경우에 引渡遲延으로 보는 規定을 둔 것은 遲延責任을 免하기 위하여 運送人이 到着豫定期間을 밝히지 않는 경우에 대처하기 위한 것으로 보인다.¹⁹⁾ 또한 合理的인 引渡期間이 경과한 후 60日이내에 引渡되지 않는 경우에는 荷主는 遲延에 대한 損害賠償請求를 하는 대신에 積荷의 不着으로 간주하여 貨物代金の 請求를 할 수 있게 되었다.²⁰⁾

(6) 運送人 責任賠償限度額의 引上

積荷의 滅失 또는 毀損으로 인하여 생긴 損害에 대해 運送人의 責任은 1 包裝 또는 1船積單位當 835 SDR이나 또는 滅失이나 毀損된 過失의 總重量 2.5Kg 當 2.5 SDR에 相當하는 金額중 높은 金額으로 제한된다.²¹⁾ 이 限度額은 헤이그規則이 정하는 金額보다 25% 증가한 것이다.

(7) 運送人의 責任區間의 擴大

헤이그規則에서 運送人의 責任區間은 「物品을 船舶에 積載할 때 부터 이를 船舶에서 揚陸할 때 까지의 期間」²²⁾ 즉, from tackle to tackle의 原則이다. 그러나 함부르크規則에서는 「物品의 船積港에서의 運送過程 및 揚陸港

18) 함부르크規則 第5條 2項.

19) J.F. Wilson, *Basic Carrier Liability and the Right of Limitation*, A.W. Sijthoff, London, 1978, p.146.

20) 함부르크規則 第5條 3項.

21) 함부르크規則 第6條 1項 a號.

22) 헤이그規則 第1條 e項: "Carriage of Goods" covers the period from the time when the goods are loaded on the time they are discharged from the ship.

에서 運送人의 管理下에 있는 全區間」²³⁾ 즉, from port to port의 原則으로 확대하였다.

(8) 甲板積貨物의 規定

헤이그規則에서는 運送人은 甲板積貨物에 대하여 一切의 責任을 지지 않는다는 特約을 할 수 있지만,²⁴⁾ 함부르크規則에서는, 運送人은 送貨人과의 合意, 特定去來의 慣行 또는 法令의 規定에 의한 경우에 한하여 甲板積으로 運送할 수 있게 되어 있다.²⁵⁾ 이에 위반된 甲板積運送의 경우에 運送人은 第5條1項의 一般原則에 관한 損害事故防止措置를 취했다는 與否 및 甲板積運送에 고유한 危險으로 인하였던가의 有無를 묻지 않고, 오직 運送物을 甲板積으로 運送하였다는 사실 때문에 생긴 損害에 대하여 賠償責任을 져야하며, 다만 이 損害賠償責任에 관하여서도 本規則上의 責任制限의 規定이 적용된다.²⁶⁾

(9) 其他

生動物의 運送에서 固有의 危險을 헤이그規則下에서는 아무런 規定이 없었지만, 함부르크規則에서는 免責으로 明文化하였으며, 補償狀의 效力에 관한 規定을 新設 하였고, 條約適用範圍의 擴大, 適用對象 過失의 擴大, 컨테이너條項의 修正 등이 主要 內容이다.

23) 함부르크規則 第4條 1項.

24) 헤이그規則 第1條 c項.

25) 함부르크規則 第9條 1項.

26) 함부르크規則 第9條 3項.

3. 過失責任主義와 舉證責任

함부르크規則下에서는 헤이그規則에서의 免責리스트를 모두 폐지하고 運送人이 積荷에 대하여 損害의 防止·輕減을 위해 合理的으로 요구되는 모든 조치를 취하였음을 立證할 수 없는 한 運送人은 그 責任을 免할 수 없다. 따라서 運送人은 不可抗力, 戰爭行爲, 積荷의 固有的 瑕疵등의 경우를 제외하고 모든 사고에 대하여 賠償責任이 있다.²⁷⁾

舉證責任의 問題에 관하여 함부르크規則은 統一性和 單純性を 살리기 위하여 헤이그規則 보다 統一된 舉證責任原則을 채택하고 있다. 헤이그規則下에서 船舶의 內航性確保와 積荷의 取扱·保管에 運送人은 상당한 주의(due diligence)²⁸⁾를 해야 하며, 상당한 주의에도 불구하고 이로 인하여 생긴 損害에 대하여는 運送人이 責任이 없다. 이 경우 出航當時 나타나지 않았던 內航性缺如(unseaworthiness)가 航海中에 발견되어 그것으로 인하여 積荷에 損害가 발생한 경우라도 出航前 충분하고 正當한 노력을 했다는 것을 舉證할 責任은 運送人에게 있다.²⁹⁾ 그러나 헤이그規則에서는 第3條2項의 積荷에 대한 運送人의 責任(商業過失)과 第4條2項의 免責리스트와의 관계에 따라 舉證責任의 구별이 문제가 된다. 商業過失과 航海過失이 衝突될 경우 舉證責任의 所在 問題는 복잡하다. 즉, 商業過失과 船舶取扱에 관련된 過失-航

27) 金政秀, 海上保險論, 서울, 博英社, 1990, p.106.

28) 여기서 相當한 注意(due diligence)란 適當한, 當然한 또는 正當한 努力 즉, 어떤일을 수행하는데 요구되는 正當한 努力을 의미한다. 朴大衛, 國際貿易法規, 서울, 博英社, 1982, p.231.

29) The Quarrington Court [1941] A.M.C.1234.

海過失-이 限界線上에서 발생하여 積荷에 損害가 발생한 경우에는 荷主는 運送人으로부터 賠償을 받고자 할때, 그 損害가 商業過失에 의해 생긴 것을 證明하지 않으면 안된다.³⁰⁾

반면, 함부르그規則下에서는 積荷의 滅失·損傷의 경우 過失形態의 혼돈을 제거시킴으로써 運送人에게 舉證責任이 있다고 單一化 하였다.³¹⁾ 즉, 運送人이 積荷를 자신의 관리하에 두는 동안에 그 損害의 防止·輕減을 위하여 合理的인 모든 조치를 취하였음을 立證하는 舉證責任은 運送人 자신에게 있다.³²⁾ 또한 推定過失의 原則(principle of presumed fault)에 따라 運送人 管理下의 모든 損害는 運送人過失에 의한 것으로 推定하고, 無過失을 인정 받기 위해서는 충분한 조치를 취했음을 立證하도록 하고 있다.³³⁾ 만일 立證하지 못할 경우 運送人은 그 責任을 免할 수 없다. 이러한 規定은 積荷의 滅失·損傷을 잘 알고 있는 當事者인 運送人에게 舉證責任이 있다고 한 것은 지극히 당연하다고 보아진다.³⁴⁾

그리고 運送人 또는 그 使用人이나 代理人側의 過失 또는 不注意가 다른 原因과 競合하여 滅失·毀損 또는 引渡遲延을 일으킬 경우에는, 運送人은 그러한 過失 또는 不注意 탓으로 돌릴 수 있는 滅失·毀損 또는 引渡遲延의 범위내에서만 責任을 진다. 이 경우 運送人은 그러한 過失 또는 不注意 탓으로 돌릴 수 없는 滅失·毀損의 損害額을 證明해야 한다.³⁵⁾

30) 田中城二, 吉田 昴, コンメンタル國際海上運送法, p. 99.

31) J.F. Wilson, Carriage of Goods by Sea, Pitman, London, 1988, p. 205.

32) 함부르그規則 第5條 4項 a號.

33) 吳元爽, 海上保險論, 서울, 博英社, 1992, p. 474.

34) Wilson, op. cit., p. 205.

35) 함부르그規則 第5條 7項.

단, 火災에 의하여 損害가 발생한 경우, 그 損害가 運送人의 不注意로 인하여 일어났다는 사실을 證明할 責任은 荷主에게 있고, 또한 運送人이 火災를 鎮火하고 火災結果를 防止하거나 輕減시키는 合理的인 措置 不履行에 따라 積荷가 損傷·滅失되었다는 사실을 證明할 舉證責任도 荷主에게 있다.³⁶⁾

Ⅲ. 過失責任主義와 積荷保險의 關係

1. 荷主의 立場과 附保必要性

(1) 荷主의 立場

함부르크規則의 發效要件이 充足되었기 때문에, 本規則이 앞으로 世界海運實務에서 역할을 할 경우 運送人의 過失責任主義는 荷主의 立場에서 어떠한 영향을 초래할 것인가 하는 問題에 대하여, 먼저 함부르크規則의 過失責任主義는 航海過失이나 商業過失의 여하를 불문하고 運送人에게 責任을 부담시키기 때문에 헤이그規則下에서 종종 분쟁의 대상이 되어온 航海過失과 商業過失과의 구별상의 어려움이 해결됨으로써 荷主의 不利益은 해소된다고 할 수 있다. 이 분쟁은 航海過失중 船舶의 取扱에 관한 損失 즉, 航海過失과 商業過失과의 구별의 한계가 명료치 않기 때문에 헤이그規則上 한편에 있어서 航海過失은 運送人 免責으로 되고, 다른 한편에 있어서 商業過失은 有責으로 되기 때문에 그 限界線上에서 損害가 발생할 경우에 분쟁이 야기되었

36) 함부르크規則 第5條 4項 a號.

다.³⁷⁾ 이러한 분쟁은 運送人과 荷主에게 중요한 이해관계이기 때문에 서로 상반되어 발생하였다. 그리고 이러한 분쟁의 처리에 있어서도 過失의 概念이 애매하였기 때문에 法院으로서도 여러가지 사정을 고려하여 해석을 내릴 수 밖에 없었다. 즉, Glenochil事件³⁸⁾에서 F. Jeune卿은 「商業過失과 船舶의取扱에 관한 過失의 限界線은 積荷에 대한 注意缺如와, 積荷에 간접적으로 영향을 미치는 船舶에 대한 注意缺如으로 나타나야 한다」라고 판시하였으며, Rowson v. Atlantic Transport Co., 事件³⁹⁾에서는 「船舶만의 使用을 위한 船舶施設의 管理上의 過失에 대해서는 問題가 되지 않지만, 船舶과 積荷 쌍방의 이용을 위한 船舶의 設備管理上의 過失은 船舶의取扱에 관한 過失이다」라는 판결이 나왔다. 이상과 같이 法院의 判決을 정리하면 다음과 같다.

- 1) 積荷에 대한 注意의 缺如是 商業過失에 있지만, 積荷에 間接的으로 영향을 미치는 船舶에 대한 注意의 缺如是 船舶의取扱에 관한 過失이다.
- 2) 船舶과 積荷에 모두 이용하기 위한 船舶設備取扱上의 過失에 대해서는 그 船舶의 設備가 주로 船舶의 사용에 제공하기 위한 것이라면 船舶의取扱에 관한 過失로 간주한다. 그러나, 이러한 견해는 분쟁처리에 관련하여 반드시 만족하는 回答을 주지 못하고, 法院은 각각의 구체적 상황에 따라 판단을 하지 않으면 안되며, 따라서 이 問題에 대한 분쟁은 장기화되어 荷主에게 적지 않은 不利益을 입힌 것도 사실이다.

37) Caver, *Carriage by Sea*, 12th ed., London, Stevens & Sons, 1971, p.117.

38) [1896] P.10: 73 L.T. 416: 8 Asp. M.L.C. 218.; John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, Pitman Publishing, 1988, p.252.

39) [1903] 2 K.B. 666: 89 L.T. 204: 9 Asp. M.L.C. 458; Wilson, *op. cit.*, p.253.

그러나 함부르크規則의 過失責任主義에 의하면, 商業過失은 말할 필요도 없고 航海過失에 대해서도 運送人은 責任을 부담해야 하기 때문에 限界線上의 過失判斷의 분쟁은 없으며, 분쟁의 장기화가 초래하는 荷主의 不利益은 해소되었다고 할 수 있다. 따라서 함부르크規則의 過失責任主義에서는 헤이그規則下의 運送法上 運送人에게 求償할 수 없는 航海過失에 의한 積荷의 損害에 대해서도 荷主는 運送人에 대해 求償을 할 수 있게 되었다.

따라서 荷主의 입장에서 보면 商業過失 및 航海過失을 불문하고 그것에 대한 危險轉嫁를 목적으로 하는 積荷保險의 附保必要性을 갖지 못하거나 혹은 荷主가 부담해야 하는 積荷保險料가 줄어들어 荷主의 運送費用이 감소될 것으로 예상되나 실제적으로는 그렇지 못하다. 왜냐하면, 運送人의 無過失을 立證할 경우 荷主는 運送人으로 부터 賠償請求가 불가능하며, 만일 運送人의 過失로 인정된다고 하더라도 迅速한 보상의 측면과 完全한 보상의 측면에서 積荷保險에 附保할 필요성이 존재한다. 따라서 荷主는 積荷保險의 附保範圍는 줄어들지 않는다고 할 수 있다. 또한 海上運送人의 책임증대로 인하여 運送人은 P & I⁴⁰保險料의 責任增大로 運賃의 인상은 불가피하고, 運送人의 責任保險料의 증대로 인한 運賃引上要因이 발생하므로 荷主의 입장에서 비용부담이 가중된다고 볼 수 있다.

40) P. & I. (Protection and Indemnity)클럽이란 船主責任相互組合으로 擔保하는 危險은 크게 保護(Proction)와 賠償(Indemnity)으로 구분되는데, 前者는 船舶의 運航에 수반하는 제3자에 대한 責任 및 船員에 대한 雇用主로서의 船主責任을 말하고, 後者는 貨物의 運送人으로서의 對荷主損害賠償責任을 의미한다. (李基泰, 海上保險論, 서울, 法文社, 1983, pp. 251-262.)

(2) 積荷保險의 附保必要性

① 擔保面

積荷保險의 附保必要性에 關하여 먼저 擔保面에서 알아보면, 함부르그規則下에서 運送人은 商業過失이나 航海過失로 인한 積荷의 損害에 對하여 賠償責任이 있다. 또한 이러한 過失로 인한 保險의 目的物인 積荷의 損害에 對하여 保險者의 擔保危險에 關한 現행 우리나라의 商法에서는 「航海에 關한 사고」로 인한 損害는 保險補償의 대상이 된다.⁴¹⁾ 그러나 英國海上保險法下의 Lloyd's S.G. Polish와 協會積荷約款의 (B)(C) clause에는 航海過失이 열거되어 있지 않기 때문에 擔保危險이 아니다. 따라서 航海過失이 직접 원인이 되어 積荷에 損害가 발생한 경우에는 保險者는 補償責任이 없다고 할 수 있다.⁴²⁾ 그러나 MIA 第55條2項의 近因主義에 따라 航海過失이 간접적으로 積荷에 損害를 입힌 경우 즉, 航海過失로 인하여 船舶이 坐礁, 衝突, 沈沒 등의 擔保危險내지 海上固有의 危險을 발생시키고 이로 인해 積荷에 損害가 발생한 경우에는 保險者는 補償義務가 있다.

過失責任主義下에서는 運送人이 損害防止·輕減을 위해 合理的으로 요구되는 모든 조치를 취하였음을 立證할 수 없는 한 運送人은 그 責任을 면할 수 없다. 그러나 不可抗力, 戰爭行爲, 積荷의 固有的 瑕疵등의 이유로 인하여 積荷에 損害가 발생한 경우, 運送人은 그로 인한 積荷의 損害에 對해 賠

41) 商法 第693條: (海上保險者의 責任) 海上保險契約의 保險者는 航海에 關한 事故로 인하여 생길 損害를 補償할 責任이 있다.
42) 協會期間約款(Institute Time Clauses-Hull)에는 인치마리約款(Inchmaree Clause)이 삽입되어 運送人의 過失에 對해서는 保險者가 補償責任이 있다.(林田 桂, 海上保險研究, 東京, 海文堂, 1974, p.22.)

償責任이 없다. 반면, 積荷保險下에서는 ICC(A)(B)(C) 모두가 戰爭危險이나 積荷의 固有的 瑕疵, 不可抗力에 대해서는 免責으로 規定하고 있지만, 戰爭危險에 대해서는 特約擔保가 가능하며, 自然的인 不可抗力중 落雷는 ICC(A)(B)에서는 擔保가 가능하므로⁴³⁾ 積荷保險에 附保가 필요하다.

② 擔保區間面

또한 擔保區間面에 있어서 함부르그規則下에서는 運送人의 責任區間을 「物品의 船積港에서의 運送過程 및 揚陸港에서 運送人의 管理下에 있는 구간에 미친다」라고 規定하여⁴⁴⁾ 內陸運送중의 危險에 대한 責任을 부담하지 않겠다고 하는 취지가 보이지만, 積荷保險에서는 ICC 第8條 運送約款 (Transit Clause)에 따라 保險者의 擔保區間이 賣渡人의 倉庫에서 부터 買受人의 倉庫까지 확대되어 內陸運送도 擔保區間에 포함된다.⁴⁵⁾

③ 迅速한 回復과 完全한 補償

함부르그規則下에서 運送人의 過失에 대한 賠償損害額의 立證手續 및 그 責任限度額은 미흡하기 때문에 荷主의 立場에서 볼 때 신속한 회복(prompt recovery)과 완전한 補償(full indemnity)의 관점에서 積荷保險의 必要性

43) *Templeman on Marine Insurance*, 6th ed., by R.J. Lambeth, Pitman, London, 1986, p.152.

44) 함부르그規則 第4條 1項.

45) 吳元奭, 前掲書, p.475.

이 있다고 생각된다.⁴⁶⁾

우선, 損害의 신속한 회복이라는 관점에서 보면 運送人 및 그 使用人등의 過失이 運送人의 免責事由가 되는 다른 원인 즉, 天災地變에 해당하는 海上 危險과 競合하여 積荷에 損害가 발생한 경우 문제가 된다. 왜냐하면, 運送人등의 過失과 運送人의 免責事由에 해당하는 다른 원인이 경합하여 積荷에 損害가 생긴 경우에는, 運送人은 運送人側의 過失에 의하지 않았다는 것을 立證함으로써 그 부분의 賠償責任을 免할 수 있다고 인정되기 때문이다. 이 경우 荷主와 運送人間의 상반되는 利害關係가 분쟁을 일으킬 수 있으므로 이러한 損害에 대하여 荷主는 運送人으로 부터 신속한 경제적 회복을 기대할 수 없게 된다. 그리고 실제로 運送人등의 過失과 運送人의 免責事由에 해당하는 다른 원인과의 경합에 의하여 積荷에 損失이 생긴 경우가 적지않다고 생각되어 진다. 商業過失과 다른 免責原因과의 경합을 예를 들면, 積付不良의 상태로 航海中 악천후를 만나 그 경합작용으로 積荷가 荷役할 수 없을 정도로 損害를 입었을 경우와, 부적당한 積付場所의 選定, 不完全한 艙口폐쇄와 악천후가 경합하여 積荷가 海損漏損害, 雨淡水漏損害, 破損, 漏損을 입는 경우 등이 있을 수 있고, 또한 航海過失과 다른 免責危險과의 경합을 예를 들면, 악천후 상태와 船員의 不注意한 航海 혹은 조타수의 실책 또는 부주의와 경합하여 船舶이 衝突, 坐礁되어 積荷에 損害가 생긴 경우와, 機關의 취급상 過失과 機關自體의 瑕疵가 경합하여 기관이 폭발하고 이

46) 姉崎義史, イギリス積荷保險の展開--海上運送人責任との關連において--, 神戸商科大学研究叢書XXII, 神戸商科大学學術研究會, 1983, pp. 95-98; K.J. Goodacre, *Marine Insurance Claims*, Witherby & co., London, 1976, p. 606.

에따른 積荷의 被爆損害와 악천후 상태가 경합하여 船舶이 坐礁, 沈沒되어 積荷에 損害가 발생한 경우 등을 예로 들수 있고,⁴⁷⁾ 이는 運送人등의 過失과 다른 免責原因이 경합하여 積荷에 損害를 입히는 경우는 적지 않기 때문이다. 이와같이 運送人이 有責되는 過失과 運送人이 免責되는 다른 原因과의 경합에 의하여 積荷에 損害가 생긴 경우에는 運送人과 荷主의 상반된 이해 관계에 직접 연관되기 때문에 그 원인의 규명이나 免責損害額의 立證을 위하여 분쟁이 장기화될 가능성이 다분히 있다. 이 경우 荷主는 최종적으로 運送人으로부터 損害賠償을 받는다면 거래의 신속한 資金回轉이 필요한 荷主의 입장에서는 그 賠償金의 효용은 감소된다. 여기에 損害의 신속한 회복을 목적으로 하는 附保의 必要性이 존재하는 것이다.

다음으로, 損害의 完全한 補償의 관점에서 보면, 이것은 運送人의 有限責任에 관련하여 생긴 문제이며, 運送人의 損害賠償에 대한 責任限度額을 規定하고 있기 때문에 完全한 補償을 받기가 어렵다. 運送人의 有限責任에 대한 規定은 헤이그規則 第4條 5項에도⁴⁸⁾ 존재하고 있지만, 함부르크規則에서는 責任制限의 방식으로서 一括적으로 또는 1船積單位로 責任을 제한하고, 積荷의 重量에 따라 責任制限의 어느 것이든 높은 金額으로 責任을 제한하고 있으며, 그 경우의 責任限度額에 대해서는 비스비規則에서 정한 金額의

47) Carver, *op. cit.*, p.226.

48) Neither the carrier nor the ship in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with goods in on amount exceeding £100 per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.

25%를 증가시켰다. 이것은 一括 또는 1船積當 12500포앙카레, 重量 1Kg 當 37.5포앙카레에 상당하는 금액이지만, 계산단위로서는 金の 公定價格의 페지를 고려하여 SDR로 표시하고 있다. 따라서 一括 또는 1船積單位 當 835 SDR, 重量 1Kg當 2.5 SDR의 責任限度額이 정해지게 된 것이다.⁴⁹⁾ 運送人の 有限責任을 정한 責任限度額의 規定에 의하여 運送人 또는 그 使用人등의 過失에 의해 積荷에 損害가 생긴 경우라도 荷主는 반드시 完전한 經濟的 補償을 運送人에게 요구할 수 없는 경우가 발생하게 된다. 그러나 積荷保險에서는 保險者의 保險金額은 CIF 價格의 110%로 하고 있기 때문에 擔保危險에 의한 損害가 발생한 경우에는 그 범위까지 補償이 가능하다.⁵⁰⁾ 여기서 損害의 完전한 補償을 목적으로 하는 附保의 必要性이 나타나게 되는 것이다.

이상과 같이 荷主는 運送人の 過失로 인하여 발생한 積荷의 損害에 대해 擔保面, 擔保區間面 및 迅速하고 完全한 補償面에서 경제적 회복을 기대한다면 積荷保險에 附保할 必要性은 다분히 존재하는 것이다.

2. 積荷保險의 對應

함부르그規則下에서는 商業過失이나 航海過失을 不問하고 運送人の 過失로 인해 발생한 積荷의 損害에 관해서는 運送人이 賠償責任을 진다. 이러한 運送人の 過失責任主義下에서 積荷保險은 어떻게 對應하는지를 알아보면, 商業過失 및 航海過失의 行爲者는 船長, 船員의 경우와 水路案内人 혹은 運

49) 함부르그規則 第6條 1項 a號.

50) 吳元奭, 前掲書, p.476.

送人の 使用人 등이다. 먼저, 船長, 船員의 過失이 원인으로 작용하여 積荷에 損害가 발생한 경우의 保險者의 責任은, 1906年 MIA의 第55條 2項a號 下端部에서는 「단, 保險證券의 別도의 規定이 없는 한, 保險者는 被保險危險에 近因하여 발생한 損害에 대하여 그 損害가 船長 또는 船員의 違法行爲 혹은 過失이 없었더라면 발생하지 않았을 경우라도 補償責任이 있다」라고 명시하여 船員의 過失이 被保險危險인 擔保危險에 近因이 되고 그 擔保危險으로 인하여 積荷에 損害가 발생했을 때, 즉, 船員의 過失과 積荷의 損害와의 因果關係가 擔保危險의 介在에 의하여 간접적으로 작용하는 경우 保險者는 그 損害에 대해 補償責任이 있다. 그러나 船員의 過失이 직접적으로 積荷의 損害를 초래하는 경우, 즉 船員의 過失과 積荷의 損害와의 因果關係가 직접적으로 작용하는 경우 保險者는 그 損害에 대하여 補償責任이 없다.⁵¹⁾

다음으로 水路案内人 혹은 運送人の 使用人の 過失이 원인으로 작용하여 積荷에 損害가 발생한 경우의 保險者責任에 관해서는 MIA에서는 規定이 없다. 그러나 保險者의 損害補償範圍에 대한 擔保危險의 原因을 제한하고 있지 않는 경우에는 近因主義 및 保險證券의 P.O.P.原則⁵²⁾을 적용하여 保險者가 補償하는 것으로 간주된다.

이상과 같이 商業過失 및 航海過失의 행위자가 船長이나, 船員이나, 水路案内人이나 혹은 그 使用人인지를 불문하고 運送人の 過失이 원인으로 작

51) Arnould, *Law of Marine Insurance and Average*, 16th ed., Stevens & Sons, London, 1981, p. 554.

52) 保險證券의 내용은 실무에 통용되는 平易的인 方法(plain method), 通常的인 方法(ordinary method), 通俗的인 方法(popular method)으로 해석해야 한다는 原則을 말한다. (李基泰, 前掲書, p. 96.)

용하여 擔保危險이 발생하고, 이에 따라 積荷에 損害가 생긴 경우에는 保險者는 補償責任이 있다. 그리고 航海過失은 일반적으로 擔保危險을 초래하고 간접적으로 積荷에 損害를 발생시키는 경우가 많기 때문에 荷主人 被保險者는 대부분 保險者로 부터 補償을 받을 수 있다.

3. 積荷保險의 問題點

일반적으로 海上運送의 대상이 되는 積荷는 海上危險 발생의 客體이기 때문에 積荷保險에 附保하는 것은 慣行으로 되어 있고, 그것에 의해 荷主는 海上危險을 積荷保險者에게 轉嫁하는 것이 가능하게 되었다. 그런데 함부르 그規則下의 過失責任原則에 대하여 荷主가 積荷保險에 附保하는데 따르는 問題點을 알아보면, 앞에서 언급한 바와 같이 運送人의 過失로 인해 擔保危險이 야기되고 이로 인하여 積荷에 損害가 발생한 경우에는 近因主義 原則에 따라 保險者는 補償을 해주지만, 그러나 被保險者인 荷主에게 문제가 되는 것은 運送人등의 過失이 積荷保險의 列舉責任主義인 ICC(B)(C)의 危險約款의 列舉危險 이외의 諸危險을 야기시켜 積荷에 損害를 입히는 경우와 運送人등의 過失이 직접적으로 積荷에 損害를 일으키는 경우에는 保險者가 補償하지 않기 때문에 문제로 발생한다. 이 兩경우에서는 荷主人 被保險者는 기본적으로 保險保護를 받을 수가 없고, 실제적인 문제에 있어서도 兩경우가 발생할 가능성은 대단히 높다.

먼저, 運送人의 過失이 危險約款의 擔保危險 이외의 諸危險을 야기시켜 積荷에 損害를 발생시킨 경우 예컨대, 船積時에 積荷의 종류에 따라 밧줄

(sling)을 잘못 사용했거나, 기중기(Derrick)로 매달아 올릴 때 荷重으로 積荷가 침수되고 包裝이 찢겨짐으로 인한 破損, 曲損, 漏損, 포대의 破裂 또는 容器의 破損에 의한 漏損등이 발생한다. 또한 기중기를 上下左右로 움직여 積荷를 이동시킬 때 취급부주의에 의한 갈고리損害, 船積作業중 臨時 監督의 불충분으로 인한 積荷의 拔荷, 盜難에 의한 損害 등이 있다. 이것들은 揚荷에서도 마찬가지이다. 다음으로, 積付에 즈음해서 부적당한 積付場所에 積付에 의한 破損, 汚染損害, 盜難損害 등이 있다. 運送중의 過失로서는, 악천후의 경우 부적절한 준비로 인한 雨淡水漏損害, 破損, 漏損 등이 있다. 그리고 保管 管理上의 過失로서는 殺蟲不充分에 의한 損害, 소독불충분에 의한 쥐의 損害, 환기소홀에 따른 곰팡이損害, 녹損害, 도난방지관리의 소홀에 따른 盜難, 拔荷등의 損害, 냉동시설의 관리 소홀에 따른 腐敗損害, 온도관리의 소홀에 따른 熱損害, 배수구의 관리소홀에 따른 汚染損害 등이 있다.

또한 運送人의 過失이 직접적으로 積荷에 損害를 발생시킨 경우도 있을 수 있다. 즉, 積荷의 損害가 오로지 航海過失의 結果(exclusively the result of such negligence), 혹은 航海過失의 必然的 結果(inevitable result of such negligence)로 나타나는 경우에는 運送人의 過失이 직접적으로 近因이 되어 積荷損害의 原因이 되는 경우이다.⁵³⁾

이상과 같이, 航海過失, 商業過失을 묻지 않고, 그것들이 危險約款의 列舉危險에 해당하지 않는 諸危險을 초래하고 간접적으로 積荷에 損害가 생기

53) Dover, *A Handbook to Marine Insurance*, Witherby, London, 1975, p. 264.

고, 혹은 직접적으로 積荷에 損害를 야기시킨 경우가 적지 않다. 그 경우, 保險證券의 危險約款에 근거하여 기본적인 擔保危險範圍下에서는 被保險者인 荷主는 이와같은 경우의 損害에 대해 保險保護의 利益을 받지 못하고, 따라서 이와같은 損害에 대해서는 I.C.C.(A)조건이나 얼마간의 확장된 保險條件을 요구하지 않으면 保險者에게 補償을 받는 것은 불가능하다.

그리고 현행 積荷保險에서 사용하고 있는 包括擔保主義인 ICC(A)에서는 第4條·5條·6條·7條를 제외한 모든 運送人의 過失에 따른 危險을 擔保하고 있지만, 列舉責任主義인 ICC(B)(C)에서는 運送人의 過失에 대하여 각 第1條에 열거된 擔保危險에 近因한 損害에 대해서만 補償하고 있다. 그러므로 ICC(B)(C)에서는 많은 追加擔保約款에 의해서만 補償이 가능하고, 오늘날의 積荷保險契約에 상당한 比重을 차지하는 ICC(A)條件에 의한 擔保危險範圍의 設定은 荷主를 완전하게 保護할 것으로 생각되기 때문에 運送人등의 過失에 대한 保險保護에 대해서는 문제의 여지가 남아있지 않은 것으로 보여지지만, 그런데 여기에는 運送人등의 過失이 원인이 되어 危險約款의 列舉危險 이외의 諸危險을 야기시켜 積荷에 발생한 損害에 대하여 거의 완전한 保險保險을 荷主가 기대한다면, 현재로서는 많은 附加危險擔保約款을 요구하든지, ICC(A)條件의 保險契約을 요구하여야 하지만, 이것은 荷主에게 非效率的인 동시에 과대한 保險料를 부담시키는 非經濟的이라는 문제점이 있다.

이상과 같이, 運送人등의 過失이 직접적으로 積荷에 損害를 입히는 경우, 즉, 運送人등의 過失이 근인하여 積荷에 損害를 입히는 경우에는 ICC(A)條件의 保險契約이 事전에 요구되는 경우를 제외하고 그 損害는 保險保護의 대상에 많은 분쟁의 소지가 있다는 점이다.

Ⅳ. 結 論

함부르그規則의 過失責任主義는 航海過失이나 商業過失을 불문하고 運送人등(運送人 및 船員 및 船員 이외의 運送人の 使用人)의 過失에 의해 발생한 積荷의 損害에 대하여, 運送人에 의해 經濟的 賠償을 荷主에게 保證하는 것으로 되었다. 따라서 荷主는 이 損害에 대하여 運送人에게 求償을 할 수 있기 때문에 保險轉嫁를 할 필요가 없는 것 처럼 보인다. 그러나 역시 기술한 바와 같이 運送人에게 求償을 한다는 것은 신속한 회복, 완전한 補償이라는 점에서 문제가 남아 있다. 그러므로 荷主는 積荷保險에 附保할 必要性이 있다. 그러나 荷主가 완전한 保險保護를 기대한다면 ICC(A)로 保險契約을 요구든지 혹은 많은 附加危險을 추가하여 保險契約을 행하여야 한다. 또한 運送人過失이 직접적으로 積荷에 損害를 입히는 경우와 運送人過失이 擔保危險 이외의 列舉危險으로 인해 過失에 損害가 발생한 경우에는 많은 분쟁의 소지가 있다. 이러한 問題點들을 해결하는데는 積荷保險에 附加危險 擔保約款의 보급에 의해 運送人の 過失이 원인이 되어 擔保約款의 列舉危險 이외의 諸危險을 야기시켜 過失에 損害를 주는 경우에도 荷主에 대한 保險保護의 기회를 사전에 부여하거나, 혹은 運送人の 過失自體에 대한 것보다 직접적인 保險保護, 환언하면, 運送人の 過失自體를 擔保하는 定型的인 約款에 의한 保險契約이 존재해야 한다고 생각된다.

현재 함부르그規則의 發效要件인 20個國의 比準이 충족됨에 따라 금년 10月부터 本規則이 발효되리라 예상된다. 현재까지 船舶會社나 保險會社가 사

용하고 있는 헤이그規則이나 헤이그·비스비規則들을 고집하는 이유는 貿易業界에서는 헤이그規則에 익숙해져 있고, 많은 法院의 판결들이 헤이그規則의 각 조항에 대한 법률적인 견해에 대해 문제가 될 것이 없다는 주장이다. 그리고 새로운 規則이 나오게 되면 이것에 대한 새로운 判例가 나와 業界에 상당한 혼란을 가져올 것으로 우려하고 있다.

아울러, 運送人의 責任이 여러 측면에서 증가될 것으로 예상된다. 즉, 앞에서 언급한 바와 같이 運送人의 免責範圍가 축소되고, 이 경우 運送人은 P & I Club 등에 대한 責任保險料 부담이 늘어날 것을 우려된다. 定期船社들은 현재의 상황에서 이 追加費用을 荷主에게 轉嫁시키지 않으면 안될 위치에 놓여 있으므로 荷主의 입장에 있어서는 運賃引上이 불가피하다고 생각되어 진다.

그리고 海上運送人의 입장에서 볼 때, 함부르그規則이 발효되어 시행될 경우 海上運送人의 責任이 증대됨으로 해운계의 경영에 많은 어려움이 예상된다. 따라서 運送人은 責任保險에 附保하여 荷主와의 運送契約으로 부담하게 된 責任을 保險者에게 轉嫁하려고 하며, 이에 따른 責任保險料의 증가분을 運賃에 포함시켜 荷主에게 그 費用을 부담시키려 한다. 또한 가능한 모든 證據를 제공하여 運送人의 無過失을 입증하므로서 배상액을 최소한으로 줄이려고 노력할 것이다.

그러나 保險者의 입장에서는 運送人의 책임증대로 말미암아 附保必要性이 감소될 것이라는 예상과는 달리 積荷保險에의 附保範圍는 감소하지 않으며, 반면에 保險者의 運送人에 대한 代位權 행사는 증대될 것으로 예상된다. 또한 運送人의 책임이 증대됨에 따라 運送人의 責任保險의 附保는 확대되며,

따라서 保險者의 立場에서는 積荷保險의 附保範圍는 별 변동이 없고, 責任保險의 附保範圍는 확대되므로 유리한 立場에 있다고 할 수 있다.

保險의 성격상 責任保險은 運送人의 법적 책임을 담보하는 無限擔保에 가깝기 때문에 責任保險料는 高額일 수 있고 이에 따라 責任保險料의 인상분은 결국 荷主가 부담해야 할 것으로 예상된다.

어쨌든, 최근 本 規則을 채택해 줄 것을 요구해온 荷主들은 船積港이나 揚陸港이 本 規則의 締結國家에 놓여져 있다면 이 規則이 적용될 것이며, 이 規則이 船荷證券上에 명시되어 있다면 마찬가지로 이 規則이 적용될 것으로 예상된다. 그렇게 되면 貿易賣買契約이나 運送契約 그리고 海上保險契約間에 三位一體의 관계가 정착될 것이다.

參考文獻

- 李均成, 國際海上運送法 研究, 서울, 三英社, 1984.
- 裨炳泰, 우리나라 海上法과 최근의 國際動向, 韓國海洋大學, 論文集, 1979.
- 金政秀, 海上保險論, 서울, 博英社, 1990.
- 朴大衛, 國際貿易法規, 서울, 博英社, 1982.
- 吳元爽, 海上保險論, 서울, 博英社, 1992.
- 李基泰, 海上保險論, 서울, 法文社, 1983.
- 林田 桂, 海上保險研究, 東京, 海文堂, 1974.

田中城二, 吉田 昂, コンメンタル國際海上運送法.

姉崎義史, イギリス積荷保険の展開--海上運送人責任との関連において--,

神戸商科大学研究叢書 XX II, 神戸商科大学學術研究會, 1983.

E.R.H. Ivamy, *Carriage of Goods by Sea*, 12th ed., London, Butterworths, 1985.

Scrutton, *Charterparties and Bills of Lading*, 18th ed., Sweet & Maxwell, London, 1974.

S.Mankabady, *Comments on the Hamburg Rules, The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea*, Sijthoff-Leyden, 1978.

J.F. Wilson, *Basic Carrier Liability and the Right of Limitation*, A.W. Sijthoff, London, 1978.

J.F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, Pitman, London, 1988.

Caver, *Carriage by Sea*, 12th ed., London, Stevens & Sons, 1971.

J.F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, Pitman Publishing, 1988.

Templeman, *Marine Insurance*, 6th ed., Pitman, London, 1986.

K.J. Goodacre, *Marine Insurance Claims*, Witherby & Co., London, 1976.

Arnould, *Law of Marine Insurance and Average*, 16th ed., Stevens & Sons London, 1981.

R.H. Brown, *Marine Insurance, Vol.2 Cargo Practice*, 4th ed, Witherby London, 1985, p.118.

V. Dover, *A Handbook to Marine Insurance*, London, Witherby, 1975.

Marine Insurance Act (1906). M.I.A. (RCP).

Hague Rule.

Hague-Visby Rule.

Hamburg Rule.