

복합운송인의 책임제한 방식과 한도액

서지민*

-
- I. 서론
 - II. 상법상 복합운송인의 책임제한 구조
 - III. 2015년 상법개정안상의 책임제한 규정
 - IV. 복합운송인의 책임제한제도에 관한 쟁점
 - V. 결론
-

주제어 : 복합운송인, 책임제한, 이종책임체계, 동종책임체계, 책임한도액

I. 서론

2016년 8월 유동성 위기로 법정관리에 들어간 한진해운은 2017년 2월 결국 법원의 파산선고 결정이 내려졌다. 한진해운을 비롯한 수많은 관련 해운선사·협력사 직원들의 대량 실직 등의 문제들이 발생하였으나 그 보다 더욱 큰 문제는 수십 년 간 키워온 해운업 자체가 붕괴될 수 있다는 위기론이 본격적으로 대두하게 되었다는 점이다. 특히 한진해운사태로 가장 큰 피해를 받은 관련 산업 부문 중 하나는 중소 포워더(freight forwarder) 업체들이라고 한다.¹⁾ 이와 관련해서는 몇 가지 이유가 있는데, 포워더 업체들의 영업 네트워크의 붕괴뿐만 아니라, 그 영업 형태상 법

* 대구대학교 경상대학 무역학과 조교수, E-Mail : jmsur@daegu.ac.kr

1) 강미주, “한진해운 사태에 휘청거리는 포워더 업계”, 월간 해양한국, 2016. 10. 31자,
<<http://www.monthlymaritimekorea.com/news/articleView.html?idxno=18642>> (2017. 12. 2 접속).

적 보호의 범위가 명확하지 않다는 점도 기인한다고 한다.

포워더는 국가에 따라 또는 그 규모와 영업형태에 따라 서로 다르나, 일반적으로 운송수단을 직접 소유하지 않은 채 고객을 위하여 화물운송의 주선이나 운송행위를 수행하는 자를 말한다. 가장 전형적인 형태의 포워더는 운송을 주선하는 복합운송인을 말하는데, 운송수단을 직접 보유하지 않는다는 점만 다를 뿐 운송인과 다름없이 운송주체로서의 제반기능과 책임, 의무 등을 수행하는 일종의 계약운송인이다.²⁾ 즉, 복합운송인이란 스스로 혹은 자신을 대리한 타인을 통하여 복합운송계약을 체결하고 송하인이나 복합운송업무에 관여하는 운송인의 대리인으로서 또는 그러한 사람에 갈음하여서가 아니라 주체로 행위를 하고, 또한 계약의 이행에 관한 채무를 부담하는 사람을 의미한다.

여기서 복합운송인이 관여하는 복합운송계약상 당사자 간의 법률관계는 다른 운송계약의 경우와 마찬가지로 운송물의 손해에 관한 책임관계 문제가 중심이 된다. 특히 복합운송인의 책임제한의 수준과 범위를 결정하는 문제가 가장 논란이 되고 있다. 왜냐하면 복합운송인에게는 해상운송을 비롯한 단일운송방식에 관한 운송인의 책임제한 제도가 그대로 적용될 수 없기 때문이다. 복합운송의 경우, 그 계약의 이행에 다양한 운송수단과 운송인이 관여하고 종래 운송법규를 달리하는 운송구간 간의 결합에 의하여 운송의 목적이 달성된다. 또한 컨테이너에 의해 운송의 목적이 달성되는 복합운송계약에 있어서, 운송물에 관한 손해의 발생은 컨테이너 자체에는 손상이 없음에도 불구하고 그 내용에 대해서만 손상이 발생하여 그 손해발생구간이 불명한 경우가 많다. 따라서 복합운송인의 책임제한 규정의 명확한 법적 체제 확립이 필요하다.

우리나라는 현행 상법상 복합운송의 책임제한에 관한 명문의 규정이 없다. 복합운송과 관련해서는 2007년 상법개정시 제5편 해상편에 복합운송규정을 신설하여 현재까지 운용하고 있지만, 포괄적인 책임법제가 이루어지지 않았다는 비판이 제기되어 왔다. 이러한 비판을 반영하여 법무부에서는 2010년에 상행위편 운송업 규정에 복합운송법제를 담은 ‘상법 일부개정법률안’(이하 ‘2010년 상법개정안’이라 한다)을 제출한 바 있다. 그러나 이 법안은 국회 임기만료로 자동 폐기되고, 법무부는 다시 2014년에 기존 법안 일부를 수정하여 국회에 ‘상법 일부개정법률안’(이하 ‘2015년 상법개정안’이라 한다)을 제출한 상황이다.

복합운송인의 책임에 관하여는 지금까지 상당한 선행연구가 축적되어 왔다. 예를 들어, 김인현(2011)³⁾, 송호신(2011)⁴⁾, 송양호(2012)⁵⁾는 2010년 상법개정안상의

2) 이근성, *신해상법대계*, 한국해양수산개발원, 2010, p. 859.

3) 김인현, “2010년 법무부 복합운송법 제정안의 성립 경위와 중요 내용”, *상사법연구* 제30권

복합운송법 규정전반을 검토하여 그 문제점과 개선책을 제시한 바가 있고, 권기훈(2015)⁶⁾, 정준우(2015)⁷⁾에서는 2015년 상법개정안을 중심으로 복합운송법제의 문제점을 지적하고 있다. 김영주(2017)⁸⁾ 역시 2015년 상법개정안을 중심으로 개정 복합운송 규정을 검토하여 개별적 개선책들을 제시하고 있다.

현재까지의 선행연구를 보면, 포괄적인 관점에서 관련 복합운송 규정 전반을 다루고 있다는 점에서 구조적·체계적 분석에 관한 논의는 상당히 축적되어 왔다고 보여진다. 다만 복합운송과 관련하여 구체적인 특정 쟁점 분야를 다룬 논의, 특히 복합운송의 책임법제와 관련하여 가장 논쟁적인 책임제한 부문에 관한 집중적인 논의를 제시한 연구가 다소 부족하다고 생각되었다.

이에 본 논문에서는 현행 상법 규정상의 복합운송인 책임규정의 문제점을 지적하고, 복합운송인의 책임제한과 관련한 향후의 개선방안을 모색해 보고자 한다. 이하에서는 현행 복합운송법 체제와 2015년 상법개정안을 개관하고(II), 복합운송의 책임제한과 관련한 주요한 논점들을 검토한다. 이를 토대로 복합운송인의 책임제한에 관한 몇 가지 개별적 견해를 제시하고 개선방안을 모색해 보고자 한다.

II. 상법상 복합운송인의 책임제한 구조

1. 복합운송인의 책임체계

1991년 상법은 복합운송에 대한 특별한 규정을 가지고 있지 않았다. 그러나 컨테이너에 의하여 국제운송의 실질적인 부분을 해상운송과 육상운송 등이 결합된 복합운송이 담당하고 있음에도 불구하고 복합운송인의 책임에 관하여 통합적으로

제1호, 한국상사법학회, 2011, pp. 269~302.

- 4) 송호신, “복합운송에 대한 2010년 상법개정안의 분석과 비판”, 한양법학 제22권 제2집, 한양법학회, 2011, pp. 63~96.
- 5) 송양호, “복합운송법 제정안에 관한 검토”, 한국해법학회지 제34권 제1호, 한국해법학회, 2012, pp.7~51.
- 6) 권기훈, “복합운송에 관한 2015년 상법개정안에 대한 비판적 검토”, 한양법학 제26권 제4집, 한양법학회, 2015, pp. 213~243.
- 7) 정준우, “2015년 복합운송법제 개정안의 문제점 검토”, 경제법연구 제14권 제3호, 한국경제법학회, 2015, pp. 179~205.
- 8) 김영주, “복합운송법 개정에 관한 쟁점사항 검토”, 해사법연구 제29권 제1호, 한국해사법학회, 2017, pp. 119~162.

규율하는 규정이 없다는 비판이 지속적으로 제기되어 왔다.⁹⁾ 이에 법무부는 1980년의 ‘국제복합운송에 관한 UN협약’(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980, 이하 ‘UN복합운송협약’이라 한다)¹⁰⁾을 참조하여, 원칙적으로 복합운송인은 손해가 발생한 운송구간에 적용될 법에 따라 책임을 지도록 하되, 손해발생 구간이 불분명한 경우에는 운송거리가 가장 긴 구간에 적용되는 법에 따라 책임을 정하도록 하고, 운송거리가 같거나 가장 긴 구간을 정할 수 없는 경우에는 운임이 가장 비싼 구간에 적용되는 법에 따라 책임을 지도록 하는 내용의 복합운송인의 책임에 관한 규정을 마련하였다.¹¹⁾ 즉, 현행 상법은 2007년 상법개정안에 의해 도입된 복합운송 규정에 의해 책임체계가 규율된다.¹²⁾

2007년의 개정으로 현행 상법은 제2편 상행위에 육상운송인, 제5편 해상에 해상운송인 및 복합운송인, 제6편 항공운송에 항공운송인 등 각 운송인 손해배상책임의 원칙규정이 마련되게 되었다. 각 운송인의 책임원칙은 원칙적으로 과실책임주의에 바탕을 두고 있지만, 복합운송인의 책임을 규정한 상법 제816조의 문면상 책임원칙을 명확하게 파악하기가 쉽지 않다.

상법 제816조 (복합운송인의 책임)

- ① 운송인이 인수한 운송에 해상 이외의 운송구간이 포함된 경우 운송인은 손해가 발생한 운송구간에 적용될 법에 따라 책임을 진다.
- ② 어느 운송구간에서 손해가 발생하였는지 불분명한 경우 또는 손해의 발생이

9) 김인현, 해상법, 제4판, 법문사, 2015, p. 343.

10) United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, May 24, 1980, U.N. Doc. TD/MT/CONF/17 (1980). 복합운송협약은 현재 국제복합운송체제의 확장에 따른 복합운송인과 송하인의 권리·의무관계에 대한 중요한 해석적 기준이 되고 있다. 다만 협약의 그 책임과 책임제한의 체계가 1978년의 함부르크 규칙에 다소 근접하고 있으므로, 오늘날 주요 선진 해운국들의 지지를 받지 못하고 있다. UN국제화물복합운송협약은 30개국에 비준 및 가입을 그 효력요건으로 하고 있으나 오늘날 오직 11개국만이 동 협약에 참여하고 있을 뿐이다(Kurosh Nasser, “The Multimodal Convention”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 19, 1988, p. 243).

11) 2006년 1월 7일 법무부가 국회에 제출한 상법 해상편 개정법률안은 2007년 7월 3일 국회를 통과하였고, 2008년 8월 4일부터 발효되었다. 상법 해상편의 개정작업은 먼저 한국해법학회에서 개정의견을 제시하고 법무부 개정위원들이 이를 참고하여 공식적인 작업을 거친 다음 국회에서 일부 수정이 되었다. 2007년의 개정안은 해상편 체제를 대폭적으로 개편하고, 해상화물운송장 및 복합운송 등 새로운 해상운송의 변화를 반영하여, 운송인과 선박소유자의 책임제한액을 인상한 것이 가장 큰 특징이다. 이에 관하여는 김인현, “2007년 개정 상법 해상편의 개정내용과 의의”, 한국해법학회지 제31권 제1호, 한국해법학회, 2009, p. 101 이하 참조.

12) 2007년의 개정 당시 상법에 아직 항공운송에 관한 규정이 없었고, 대부분의 복합운송이 해상운송에 부수하여 이루어지는 점이 고려되어 해상편에 단 1개의 조문으로만 도입된 것이다. 본래 복합운송법의 제정에 대한 논의는 1991년 개정 상법시에도 있었으나 구체적인 제정으로 이루어지지 못하였다.

성질상 특정한 지역으로 한정되지 아니한 경우에는 운송인은 운송거리가 가장 긴 구간에 적용되는 법에 따라 책임을 진다. 다만, 운송거리가 같거나 가장 긴 구간을 정할 수 없는 경우에는 운임의 가장 비싼 구간에 적용되는 법에 따라 책임을 진다.

상법 제816조는 복합운송인의 책임제도를 직접적으로 규정한 것이 아니라 복합운송인의 책임문제에 적용할 적용법규를 지정한 조항이다.¹³⁾ 따라서 제816조에서 의미하는 ‘책임’에는 복합운송과 관련하여 책임의 주체가 누구인지, 책임의 원칙은 무엇인지, 책임제한, 면책, 소멸시효 또는 제척기간 등이 모두 포함된다.

현행 상법상 복합운송규정인 제816조는 책임체계와 관련하여 ‘이중책임체계’(network liability system)를 채택하고 있다. 운송인이 인수한 운송에 해상 외의 다른 운송구간이 포함된 경우 운송인은 손해가 발생한 운송구간에 적용될 법에 따라 책임을 진다. 예컨대, 육상운송구간에서 손해가 발생한 경우에는 육상운송인의 책임에 관한 상법의 규정이 적용되고, 항공운송구간에서 발생한 손해에 대하여는 항공운송에 관한 상법 제6편이 적용된다.

어느 운송구간에서 손해가 발생하였는지 불분명한 경우 또는 손해의 발생이 성질상 특정한 지역으로 한정되지 아니하는 경우에는 운송인은 운송거리가 가장 긴 구간에 적용되는 법에 따라 책임을 진다. 따라서 해상운송이 포함된 경우에는 대체로 상법의 해상편이 적용될 것이다.¹⁴⁾ 다만 상법 제816조 제2항 단서는 운송인이 운송거리가 같거나 가장 긴 구간을 정할 수 없는 경우, 운임이 가장 비싼 구간에 적용되는 법에 따라 책임을 진다고 규정하여, 운송거리의 장단을 책임체계의 기준으로 정하고 있다.

상법 제816조의 규정은 강행규정으로 볼 것인지 임의규정으로 볼 것인지 의문이다. 상법 제2편 상행위의 적용을 받는 육상운송인의 책임은 임의규정임에 반하여, 해상운송인의 책임은 원칙적으로 화주 측을 위한 강행규정이다.

복합운송인의 경우에는 각 운송구간별 적용되는 법규가 상이하므로, 규정의 법적 성질에 따른 해석상의 충돌이 예상된다. 만약 제816조를 강행규정으로 해석하면, 복합운송인과 화주가 동 규정의 적용여부와 상관없이 어떤 구간에서 손해가 발생하던지 상법 해상편에 따라 책임을 부담한다는 특약을 체결한다면, 이와 같은 특약은 동 규정에 따라 무효가 된다. 반대로 동 규정을 임의규정으로 본다면, 이러한 특약은 유효하여 당사자들을 구속할 것이다.¹⁵⁾

13) 복합운송인의 책임에 대한 포괄적인 단일책임 제도를 규정하는 것도 하나의 방법일 수 있었으나 복잡한 입법 절차가 요구되어, 2007년 개정시에 반영되지 않았다고 한다(김인현, 전게서, p. 344).

14) 최준선, 보험·해상·항공운송법, 제10판, 삼성사, 2016, p. 445.

2. 책임제한 규정의 부재

상법 제816조는 도입 당시부터 학계 및 실무계의 상당한 비판이 제기되었다. 책임체계와 관련한 포괄적인 운송인 책임법제가 이루어지지 않았다는 점이 가장 큰 비판의 내용들인데, 운송법제의 일관성과 효율성을 동시에 추구한다는 것이 그렇게 쉬운 일은 아니다. 우선 복합운송 역시 통운송(through carriage)의 한 형태이므로 복합운송계약에 대해서는 원칙상 통운송계약에 관한 법리가 적용된다.

그러나 통운송은 주로 한 가지 운송방식에 다수의 운송인이 참여하는 데 비하여 복합운송의 경우에는 적어도 두 가지 이상의 운송방식이 동원된다는 점에서 약간의 차이가 있다.¹⁶⁾ 무엇보다 복합운송은 국제복합운송이 일반적이므로, 각국마다 상이한 법제도의 적용을 받는 운송인 책임의 일관성을 확보하기가 매우 어렵다. 즉, 각 운송인 사이의 책임체계가 현저하게 다르기 때문에 통일적인 책임귀속의 문제가 복잡하다는 것이다. 이러한 점들에 비추어 상법 제816조의 복합운송 규정이 갖는 문제점들을 몇 가지 추려 보면, 다음과 같은 것들이 있을 수 있다.¹⁷⁾

첫째, 상법 제816조는 해상운송이 반드시 포함된 복합운송에 적용되는 것이기 때문에 복합운송에서 제기되는 문제들을 포괄적으로 다룰 수 없다. 예를 들어, 육상운송과 항공운송으로 이루어진 복합운송에 대하여는 상법 제816조가 적용될 수 없다.¹⁸⁾

둘째, 상법 제816조는 복합운송인의 책임원칙을 명확하게 언급하지 않고 있다. 책임원칙이 중요한 이유는 그것이 과실책임인지 무과실책임인지를 밝히고 각 구간별로 적용되는 책임의 성질을 파악함에 있다. 상법 제815조에 의하면, 육상물건 운송에 관한 규정을 준용하도록 하고 있고, 육상물건운송의 경우에는 과실책임주의를 원칙으로 하고 있으므로(상법 제135조), 해석상 복합운송인의 책임원칙도 과실책임주의라고 볼 수 있다. 그러나 다수의 운송인이 계약이행에 관여하는 복합운송의 경우에는 이를 일괄적인 과실책임주의로 파악할 수 있는지 의문이다.

셋째, 상법 제816조의 가장 큰 문제점으로는 복합운송인의 책임제한 규정이 없다는 점이다. 원래 2007년 당시 한국해법학회에서 마련한 복합운송규정시안에 따르면 복합운송인의 책임한도액에 관한 규정도 반영되어 있었으나, 이후 논의 끝에 최종법안에서는 결국 삭제되었다. 만약 복합운송계약에서 운송구간이 육상구간이

15) 최종현, 해상법상론, 제2판, 박영사, 2014, p. 401.

16) 이균성, 전거서, p. 844.

17) 김영주, 전계논문, p. 125.

18) 이에 관하여 적용될 수 있는 상법상 명문의 규정도 없다.

길게 되어 육상운송에 관한 법규가 적용될 때, 당사자간 별도의 약정이 없는 경우에는 상법 총칙·상행위편이 적용되어야 할 것인데, 여기에는 육상운송인에 대한 책임제한규정이 없으므로 복합운송인의 책임이 타운송인의 그것보다 과중하게 된다는 문제점이 있다.

넷째, 상법 제798조 제2항 및 제4항에 따르면, 선박사용인과 같은 피용자나 대리인 등의 책임제한원용권인 히말라야 조항의 항변 가능 규정들이 있으나, 육상운송에는 그러한 규정이 없다. 따라서 복합운송인이 육상운송 규정에 따라 책임을 부담하는 경우 피용자나 대리인이 히말라야 조항의 항변을 할 수 있는지도 문제가 된다.

III. 2015년 상법개정안상의 책임제한 규정

1. 복합운송인 책임 규정의 신설

2007년 상법개정에 의해 도입된 상법 제816조는 앞서 살펴본 바와 같이 복잡한 복합운송을 규율하기에는 빈약한 조항이라는 비판이 제기되었고, 특히 국제무역에서 효율적인 복합운송법제로서 기능하지 못한다는 지적이 많았다. 법무부는 2010년 4월 상법 복합운송법 개정을 위한 위원회를 구성하여 2010년 8월 26일까지 9차례의 회의, 공청회 및 최종회의 등을 거쳐 2011년 3월 3일 의안번호 10985로 국회에 ‘상법 일부개정법률안’으로 복합운송 제정안(2010년 상법개정안)을 제출하였다.¹⁹⁾

그러나 2010년 상법개정안은 법제사법심의위원회에 상정되지 못한 채, 2012년 제18대 국회의 임기만료로 자동 폐기되었다. 법무부는 여전히 변화된 운송환경을 반영하여 화주와 운송인간의 명확한 책임관계를 규율하고 신속한 분쟁해결을 위한 복합운송법제를 마련할 필요성이 있다고 판단하여 2013년 11월에 입법예고했던 상법 일부개정법률안을 일부 수정하여 2014년 10월에 국회에 제출하였고(2015년 상법개정안), 현재까지 법사위원회에 심의 중인 상태이다.²⁰⁾

2015년 상법개정안은 현행 상법상 복합운송 규정을 상법 제5편 해상편에 마련한 것과는 달리, 상법 제2편 상행위편의 제9장 운송업에 복합운송을 새롭게 편제하고, 현행 제1절 물건운송과 제2절 여객운송을 합하여 제1절에는 육상운송을, 제2절에 복합운송을 새로 추가하였다.²¹⁾

19) 김인현, 해상법연구 III, 법문사, 2015, pp. 483~485.

20) 권기훈, 전개논문, pp. 213~214.

복합운송에 관한 주요한 규정들은 상법 제2편 제9장 운송업에 ‘제2절 복합운송’을 신설하여, 제150조의2에 복합운송계약의 의의, 제150조의3에 복합운송증권, 제150조의4에 전자복합운송증권 및 복합화물운송장, 제150조의5에 손해배상책임, 제150조의6에 비계약적 청구에 대한 적용, 제150조의7에 운송물의 일부멸실·훼손에 관한 통지, 제150조의8에 운송인의 채권·채무의 소멸, 제150조의9에 책임경감의 금지 그리고 제150조의10에 준용규정까지 총 9개의 조문을 신설하였다. 가장 특징적인 점은 현행 상법상 1개의 조문만으로 운용되던 복합운송 규정을 보다 세분화하여 복합운송인의 책임원칙, 책임체계, 책임제한 규정의 일률적인 정리를 시도하였다는 점이다. 우선 2015년 상법개정안에서 도입한 복합운송인의 책임체계를 보면 다음과 같이 규정되어 있다.

<표 1> 복합운송인 책임체계

| 현행 상법 | 2015년 상법 개정안 |
|-------|---|
| <신 설> | <p>제150조의5 (손해배상책임)</p> <p>① 운송물의 멸실, 훼손 또는 연착이 발생한 운송구간이 확인된 경우 운송인은 이 절에서 달리 정하는 경우를 제외하고는 그 운송구간에 적용되는 규정에 따라 책임을 진다. 이 경우 운송물의 멸실, 훼손 또는 연착이 특정 운송구간에서 발생하였다는 사실은 이를 주장하는 자가 증명하여야 한다.</p> <p>② 어느 운송구간에서 손해가 발생하였는지 불분명한 경우 또는 손해의 발생이 성질상 특정한 운송구간으로 한정되지 아니하는 경우 (이하 “손해발생 운송구간의 불분명 등의 경우”라 한다) 운송인은 이 절에서 달리 정하는 경우를 제외하고는 운송거리가 가장 긴 운송구간(어느 운송구간에서 손해가 발생하지 아니하였음이 증명된 경우에는 그 구간을 제외한 나머지 구간 중 운송거리가 가장 긴 운송구간을 말한다)에 적용되는 규정에 따라 책임을 진다. 다만, 운송거리가 같거나 가장 긴 구간을 정할 수 없는 경우에는 운임이 가장 비싼 구간에 적용되는 규정에 따라 책임을 진다.</p> <p>③ 당사자가 손해가 발생한 사실을 알기 전에 제1항 또는 제2항과 달리 정한 약정은 효력이 없다.</p> |

21) 복합운송법을 상행위편의 육상운송에 설치함으로써, 법제 규정의 일관성을 확보하고 모순을 방지하기 위해 육상운송에 관한 상법 제125조와 제146조를 개정하고, 제137조의2, 제137조의3, 제146조의2를 신설하였다. 우선 상법 제125조를 개정하여 운송인의 정의에 복합운송인이 포함되도록 하였고, 제146조를 개정하여 운송물의 일부 멸실·훼손에 관한통지제도를 도입하였다. 또한 현행 상법상 육상운송인의 책임제한 규정의 부재로 인한 문제점을 해결하기 위해 책임한도 규정을 제137조의2에 신설하였고, 해상·항공운송인과의 통일적 있는 규율을 위해 제137조의3을 신설하여 비계약적 청구에 대한 적용을 마련하고, 제146조의2를 신설하여 운송인의 채권·채무의 소멸 규정을 마련하였다.

2015년 상법개정안상 복합운송인의 책임체계 원칙으로는 현행 상법 제816조와 마찬가지로 운송물의 손해발생구간이 확인되는 경우에는 그 해당 구간의 법을 적용하고 손해발생구간이 확인되지 않는 경우에는 운송거리가 가장 긴 구간의 법을 적용하도록 하는 이중책임체계를 채택하였다.

따라서 ① 손해구간이 확인되는 경우에는, 각 구간에 적용되는 법률이 적용되는 것으로 하고 있다. 이는 현행 상법 제816조와 동일한 태도이다. ② 손해구간이 확인되지 않는 경우에는, 운송거리가 가장 긴 구간의 법률이 적용되는 것으로 하고 있는데, 이 또한 현행 상법 제816조와 동일한 입장이다. 손해구간이 불명인 경우에 대하여, 제정안 작업초기 과정에서 다음과 같은 두 가지의 주장이 대립하였다. 제1안은 운송거리가 가장 긴 구간의 법률만을 지정하는 것으로 하자는 견해와 제2안은 별도로 적용되는 실체법적인 규정(책임제한이나 시효) 등을 두자는 견해이다. 결국 제1안과 제2안이 결합된 형태로 제150조의5가 마련되었다.²²⁾

또한 손해구간이 불명인 경우 운송구간으로 할 것인지 아니면 운송시간으로 할 것인지도 논의되었는데, 운송법제가 각기 운송구간의 특이한 운송위험을 반영하고 있으므로 운송거리의 장단보다는 운송위험을 해당 운송인이 얼마나 오래 부담하느냐에 따라서 판단되어야 한다는 이유에서이다. 현행 제도의 예를 따르기로 하는 것이 다수 견해였다. 이는 운송거리가 아닌 운송시간으로 적용법규를 지정하게 되면 항공운송법은 적용되는 경우가 없어질 것이라는 점, 운송시간의 장단을 정하는 기준을 정하기가 어렵다는 점, 법적 예측가능성이 훼손될 수 있다는 점 등에 따른 것이었다.

2. 복합운송인의 책임제한 도입

복합운송인의 책임과 관련하여 가장 문제가 되는 것은 책임제한에 따른 한도액인데, 2015년 상법개정안에서는 복합운송인의 책임제한 규정이 명시적으로 도입되지는 않았다.²³⁾ 본래 2010년의 상법개정안에서는 제150조의6에 복합운송인의 책임의 한도가 규정되어 있었으나, 2015년 개정안에서는 이것이 삭제된 것이다. 다만 육상운송에 관한 제137조의2에 책임제한 규정이 다음과 같이 신설되었다.

22) 김인현, 전게서(주19), p. 490.

23) 김영주, 전게서, p. 243.

〈표 2〉 복합운송인 책임제한

| 현행 상법 | 2015년 상법 개정안 |
|-------|--|
| 〈신 설〉 | <p>제137조의2(책임의 한도)</p> <p>① 이 장 제2절의 복합운송에 있어서 제150조의5에 따라 이 절의 규정이 적용되는 경우 운송물의 멸실, 훼손에 대한 운송인의 손해 배상의 책임은 해당 운송물의 매 포장당 또는 선적단위당 666.67 계산단위(국제통화기금의 1 특별인출권에 상당하는 금액을 말한다. 이하 같다)의 금액과 중량 1킬로그램당 2 계산단위의 금액 중 큰 금액을 한도로 제한할 수 있다. 다만, 운송물에 관한 손해가 운송인 자신의 고의로 인하여 발생하였거나 또는 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위나 부작위로 인하여 발생하였을 때에는 그러하지 아니하다.</p> <p>② 제1항에 따른 운송물의 포장 또는 선적단위의 수는 제797조제2항에 따라 계산한다.</p> <p>③ 제1항은 송하인이 운송인에게 운송물을 인도할때 그 종류와 가액을 고지하고 복합운송증권이나 그 밖에 운송계약을 증명하는 문서에 이를 기재한 경우에는 적용하지 아니한다. 다만, 송하인이 운송물의 종류 또는 가액을 고의로 현저하게 부실의 고지를 하였을 때에는 운송인은 자기 또는 그 사용인이 악의인 경우를 제외하고 운송물의 손해에 대하여 책임을 면한다.</p> |

2015년 상법개정안에서는 2010년에 제출된 제정안 제150조의6에 규정되어 있던 책임의 한도 규정을 삭제하고, 이를 상행위편의 운송업 규정 제137조의2에 신설하였다. 복합운송이 적용되는 경우, 육상에서 손해가 발생하였다면 육상에서 해상과 동일하게 운송인이 책임제한을 주장할 수 있도록 규정 체계를 의도한 것으로 보인다. 종래 육상운송인에게도 책임제한을 인정해야 한다는 주장이 제기되어 왔었는데, 선박에 비해 교통사고 등 육상운송사고가 더 빈번하게 발생하여 사고의 위험이 높은 점을 감안할 때 육상운송인의 책임제한제도를 도입해야 한다는 실무의 요청도 많았다.²⁴⁾

2013년 11월 입법예고안 심의과정에서도 해상·항공운송의 경우에는 항공기나 선박으로 인한 사고가 대규모 손해를 초래한다는 특수성이 있어서 책임제한을 인정하는 것이라는 비판의견이 제기되는 등 의견이 합치되지 않았다. 그리하여 2015년 상법개정안에서는 육상운송인에 대한 전반적인 책임제한은 인정하지 않고, ‘복합운송이 적용되는 육상운송의 경우에만’ 책임제한을 규정하는 것으로 하였다.

24) 최세련, “상법상 육상운송인의 책임제도와 그 개선방안 - 해상운송인의 책임제도와와의 비교를 중심으로”, 한국해법학회지 제31권 제2호, 한국해법학회지, 2009, p. 167.

복합운송은 순수한 육상운송과는 달리 해상운송이나 항공운송이 복합적으로 이루어지는 제도인데, 같은 운송인이 같은 물건을 운송하면서 어느 구간에서 사고가 났는지 여부에 따라 해상에서 사고가 나면 책임제한을 적용받아 일부만 배상하면 되고, 육상에서 사고가 나면 책임제한을 적용받지 못해 전부 배상해야 한다는 불합리가 발생한다는 것이 2015년 상법개정안의 취지이다.²⁵⁾

IV. 복합운송인의 책임제한제도에 관한 쟁점

1. 국제복합운송체제상의 책임제한

복합운송은 운송인의 책임에 관한 법규를 달리하는 이종의 여러 운송구간 내지 운송수단의 결합으로 이루어지는 운송이다. 특히 복합운송은 국제운송의 대부분을 차지하고 있으므로 국제적 성격이 그 어느 운송법규보다 강한 특징이 있다. 따라서 복합운송인의 책임과 책임제한을 논하기 위해서는 국제복합운송 체제와의 정합성이 필수적으로 고려되어야 한다. 국제복합운송 체제로는 조약과 관습적 모델 규칙들을 들 수 있겠는데, 대표적인 것은 1980년 성립된 UN복합운송협약이다.

복합운송협약상 복합운송인의 책임원칙은 함부르크 규칙 제5조 제1항의 취지를 그대로 반영하고 있다.²⁶⁾ 복합운송인의 책임원칙을 과실책임으로 규정하여, 복합운송인 자신의 보호 아래 있는 전 기간 동안에 발생하는 화물의 멸실·훼손 또는 인도지연으로 인한 손해에 대해 책임을 지도록 한다.²⁷⁾ 책임체계와 관련하여서는 화물의 멸실·훼손이 복합운송의 어느 특정구간에서 발생하고 그 구간에 관한 국제조약 또는 국내강행법이 복합운송협약 제18조 제1항의 적용에 의하여 산출되는 한도보다 높은 배상책임한도를 규정하는 경우에는 그 조약 또는 국내법에 따르고, 그러지 아니한 경우에는 본 협약의 책임한도를 적용한다는 ‘변형이종책임체계’를 채택하고 있다.²⁸⁾

복합운송협약상 손해발생구간이 명확하지 아니한 경우, 복합운송인은 포장단위

25) 권기훈, 전제논문, p. 221.

26) 정영석, 국제해상운송법, 개정판, 2008, p. 347.

27) William J. Coffey, “Multimodalism and the American Carrier”, *Tulane Law Review*, Vol. 64, 1989, p. 576.

28) Michael E. Crowley, *op. cit.*, p. 1496.

당(per package) 920SDR 또는 중량(1kg)당 2.75SDR 중 많은 금액으로 책임이 제한된다.²⁹⁾ 손해발생구간이 확인된 경우의 책임한도액도 원칙적으로 발생구간이 확인되지 아니한 손해와 동일하나, 화물의 멸실·훼손이 어느 한 특정 구간에서 발생한 경우에 해당구간에 적용되는 국제조약 또는 국내법이 복합운송협약 제18조 제1항 내지 제3항이 정한 것보다도 높은 책임한도액을 정하고 있는 때에는 복합운송인의 책임 한도액은 이러한 조약 또는 국내법이 정한 바에 의한다.³⁰⁾

그러나 운송당사자간의 합의에 의하여 복합운송증권으로 복합운송협약상의 한도액보다 고액의 손해배상액을 약정한 경우와 복합운송인이 '손해를 일으킬 의도로서 또는 무모하게 또는 이를 알면서 한 운송인의 작위 또는 부작위로 인하여 생긴 손해'에 대하여는³¹⁾ 복합운송인의 책임제한이 허용되지 않는다.³²⁾

UN복합운송협약 이외에 국제복합운송체제를 규율하는 대표적인 관습법으로는 1991년 11월에 제정된 '복합운송에 관한 UNCTAD/ICC 규칙'(UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents)이 있다.³³⁾ UNCTAD/ICC 규칙 역시 운송인의 책임원칙은 과실책임주의에 바탕하고 있고, 복합운송협약의 태도와 같은 이중책임체계를 채택하고 있다. UNCTAD/ICC 규칙상 복합운송인의 책임제한에 관하여는 손해가 해상 또는 내수운송구간에서 발생한 경우 포장단위당 666.67SDR 또는 중량(1kg)당 2SDR 중 높은 금액을 책임한도액으로 한다.³⁴⁾ 기타의 경우 책임한도액은 중량당 8.33SDR로서 UN복합운송협약의 그것과 같다. 다만 복합운송협약과는 달리, 손해발생구간에 적용될 조약 또는 국내법이 별도의 책임한도를 정한 경우에는 그 금액이 위의 금액보다 낮은 때라도 그것을 적용하도록 규정하고 있다.³⁵⁾

한편 해운실무에서는 1992년 제정된 FIATA 복합운송선하증권(FIATA Multimodal Transport Bill of Lading)이 전 세계적으로 널리 사용되고 있는데,³⁶⁾ FIATA 복합운송

29) UN복합운송협약 제18조 제1항.

30) UN복합운송협약 제19조.

31) UN복합운송협약 제18조 제6항; UN복합운송협약 제21조 제1항.

32) K. Nasseri, *op. cit.*, p. 243.

33) 1980년의 UN복합운송협약은 함부르크 규칙의 책임체계를 상당부분 반영하였다는 점에서 국제적 합의를 이루어내지 못하고 가입국 저조로 인해 결국 발효되지 못하였다. 이에 1980년대 후반부터 UN무역개발회의(UNCTAD)와 국제상업회의소(ICC)는 복합운송에 관한 모델규칙을 만들기 위한 논의에 착수하기 시작하였고, 1991년 UNCTAD/ICC 규칙이 제정되기에 이르렀다. UNCTAD/ICC 규칙에 관하여는 송채현, "복합운송인의 책임원칙 : UN복합운송조약과 UNCTAD/ICC통일규칙을 중심으로", 무역상무연구 제13권, 한국무역상무학회, 2000, pp. 303~328 참조.

34) UNCTAD/ICC 규칙 제6조 제1항.

35) Marian Hoeks, *op. cit.*, p. 24.

36) 해운실무에서 널리 사용되고 있는 FIATA 복합운송선하증권은 UNCTAD/ICC규칙의 성립에 적극적으로 참여한 국제무역해운주선인협회(International Federation of Freight Forwarders

선하증권은 UNCTAD/ICC규칙을 근간으로 하고 있으므로 복합운송인의 책임체계와 책임제한의 방식은 UNCTAD/ICC규칙의 그것과 동일하다.

현재 우리나라는 UN복합운송협약에도 가입하고 있지 않고, 상법상 복합운송인의 책임제한 규정이 존재하지 않으므로, UN복합운송협약이나 UNCTAD/ICC규칙과는 비교대상의 범위에 있지 않다. 운송실무에서는 FIATA 복합운송선하증권 약관규칙을 반영한 KIFFA 복합운송선하증권 표준약관을 통해 복합운송인의 책임관계가 규율되는 것이 보통이다.³⁷⁾ 그러나 육상운송인의 책임제한 규정도 없고 상법상 복합운송 규정은 해상운송이 포함된 경우만을 상정하고 있으므로, 국제복합운송 체제와의 정합성 측면이라는 점에서는 한계가 있다.

2. 운송구간별 책임한도액과의 관계

복합운송인의 책임에 관하여는 그 책임제한의 수준과 범위가 가장 핵심적인 문제이다. 이는 육, 해, 공 각 운송구간에 따른 운송인 책임제한의 범위가 제각각 다르기 때문이다. 즉, 복합운송은 일관운송의 특징을 갖고 있으므로, 각 운송구간에 따른 책임한도액을 조율하여 이를 일률적으로 규율하는 것은 쉬운 일이 아니다. 상법상 복합운송인의 책임체계 규정이 마련되어 있다고는 하더라도, 현재로서는 단 1개의 조문에 불과하고 책임체계를 정립한 규정이 아닌 책임규율에 적용될 적용법규를 정하는 조항일 뿐이므로, 복합운송인의 책임제한에 관하여는 명시적으로 이를 마련해 줄 필요가 있다.

그러나 각 운송구간별로 책임제한에 대한 태도가 다르다는 점이 큰 문제가 될 것인데 각 운송구간에 따른 운송인의 책임한도 규정을 정리해 보고자 한다.³⁸⁾

첫째, 육상운송인의 책임제한과 관련하여, CIM-COTIF는 운송인에게 중량(1kg)당 17SDR의 책임한도액을, CMR은 중량(1kg)당 8.33SDR의 책임한도액을 부과한다. 다만 이때에는 송하인이 운송인의 중과실과 고의적 악행(wilful misconduct)으로 인하여 손해가 발생하였다는 것을 입증하지 못하는 경우에만 운송인의 책임제한

Association: FIATA)가 UNCTAD/ICC규칙을 기초로 하여, 1992년에 제정한 것이다. 우리나라는 UN국제화물복합운송협약에 가입하고 있지 않으므로, 운송실무에서는 이와 같은 FIATA 복합운송선하증권 약관을 통하여 복합운송인의 책임관계가 규율된다. FIATA 복합운송선하증권은 UNCTAD/ICC규칙을 근간으로 하고 있으므로 복합운송인의 책임원칙과 책임체계가 UNCTAD/ICC규칙의 그것과 동일하다.

37) 김정희, “KIFFA 복합운송선하증권 표준약관에서 복합운송주선인의 운송책임에 관한 연구”, 국제상학 제20권 제4호, 한국국제상학회, 2005, pp. 27~49 참조.

38) 이에 관하여는 김영주, 전계논문, pp. 263~264 참조.

이 인정된다. 상법은 육상운송인에 대해서는 이와 같은 책임제한을 인정하지 않는다. 육상운송은 해상운송이나 항공운송과 같은 고도의 위험성으로 인한 운송인 보호와 같은 정책적 고려가 필요하지 않고 낮은 운송위험의 특질을 갖으면서 그로 인한 운송사고의 손해의 규모도 해상운송 등과는 비교할 수 없을 정도로 소액이라는 점이 그 이유이다.³⁹⁾

둘째, 해상운송인의 책임제한과 관련하여, 우선 헤이그 규칙은 포장당 또는 선적단위당 100 파운드의 책임한도액을 인정하고, 헤이그-비스비 규칙은 10,000 포앙카레 프랑 상당액 또는 멸실 화물의 중량(1kg)당 30 포앙카레 프랑 상당액 가운데 큰 금액으로 한다고 규정한다. 함부르크 규칙은 운송인의 책임한도액이 상승되어, 선적단위당 835SDR로, 중량(1kg)당 2.5SDR로 하고 있다. 로테르담 규칙은 운송인의 책임한도가 선적단위당 875SDR로, 중량(1kg)당 3.00SDR로 함부르크 규칙보다 증액되어 있다. 상법은 화물에 관한 손해가 운송인 자신의 고의 또는 그 손해가 생길 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 생긴 경우를 제외하고, 그 화물의 매 포장당 또는 선적단위당 666.67SDR의 금액과 중량(1kg)당 2SDR의 금액 중 큰 금액을 한도로 제한할 수 있다.

셋째, 항공운송인의 책임제한과 관련하여, 몬트리올 협약은 중량(1kg)당 17SDR의 한도액으로 제한되며, 운송물에 대한 손해의 경우에는 그러한 손해가 운송인의 wilful misconduct로 인한 경우에도 여전히 책임제한이 인정된다. 상법의 경우 제 915조는 몬트리올 협약 제22조 제3항 및 제4항을 반영하여 운송인의 운송물에 대한 책임한도액을 규정하고 있으므로, 화물에 대한 가격신고가 없는 한 손해가 발생한 해당 운송물의 중량(1kg)당 19SDR의 금액을 한도로 하되, 송하인과의 운송계약상 그 출발지, 도착지 및 중간 착륙지가 대한민국 영토 내에 있는 운송의 경우에는 손해가 발생한 해당 운송물의 중량(1kg)당 15SDR의 금액을 한도로 한다.

넷째, UN복합운송협약은 손해발생구간이 명확하지 아니한 경우, 포장단위당 920SDR 또는 중량(1kg)당 2.75SDR 중 많은 금액으로 책임이 제한된다. 손해발생구간이 확인된 경우의 책임한도액도 원칙적으로 발생구간이 확인되지 아니한 손해와 동일하나, 화물의 멸실·훼손이 어느 한 특정 구간에서 발생한 경우에 해당구간에 적용되는 국제조약 또는 국내법이 복합운송협약 제18조 제1항 내지 제3항이 정한 것보다도 높은 책임한도액을 정하고 있는 때에는 복합운송인의 책임한도액은 이러한 조약 또는 국내법이 정한 바에 의한다.

UNCTAD/ICC 규칙의 경우 책임한도는 손해가 해상 또는 내수운송구간에서 발

39) 최세련, 전제논문, p. 156.

생한 경우 포장단위당 666.67SDR 또는 중량(1kg)당 2SDR 중 높은 금액을 책임한도액으로 한다. 기타의 경우 책임한도액은 중량당 8.33SDR로 제한된다. 다만 복합운송협약과는 달리, 손해발생구간에 적용될 조약 또는 국내법이 별도의 책임한도를 정한 경우에는 그 금액이 위의 금액보다 낮은 때라도 그것을 적용하도록 규정하고 있다.

로테르담 규칙의 경우⁴⁰⁾ 손해발생구간이 불명인 경우, 로테르담 규칙 제59조 제1항의 일반규정이 적용되어, 운송인의 포장단위당 책임제한액수인 875SDR, 중량(1kg)당 3SDR로 책임이 제한된다.

이처럼 복합운송인의 책임제한방식도 헤이그-비스비 규칙과 같은 경우에는 포장(package) 또는 단위(unit)와 중량(Kg)을 기준으로 하는 병용주의를 취하고 있으나, 항공운송에 관한 기존의 바르샤바 협약과 육상운송에 관한 CIM, CMR 등은 모두 중량(Kg) 하나만을 기준으로 하는 등 차이가 있고, 그 제한의 방식과 한도액 역시 각각 다르다. 이는 각 운송구간이 가진 특성에서 비롯된 것으로 책임제한액을 통일시킬 수 없다는 이유에서 기인하는 것이다.⁴¹⁾

3. 책임제한의 방식과 한도액

복합운송인의 책임과 관련해서는 책임제한의 방식과 한도액 설정을 명확하게 규명하는 것이 가장 중요한 문제가 될 것이다. 이는 본질적으로 각 운송구간에 따른 운송인의 책임한도액이 각각 상이하기 때문이다. 실무적으로 책임한도액의 이익을 가급적 회피하고자 하는 화주들은 각 운송구간의 한도액을 고려하여 운송방식을 설정하고 운송보험 역시 여기에 편승하여 고려되기 때문에 물류산업적 측면에서 복합운송인의 책임제한은 매우 중요한 쟁점이라 할 수 있다.

현행 상법은 육상운송에 관하여는 책임제한이 없고, 해상운송과 항공운송의 경우에만 책임한도액 규정이 적용된다. 상법상 복합운송 규정 역시 책임한도액을 정한 책임체계 규정이 아닌 적용법규를 지정하는 규정이므로, 결국 육상운송인의 책임제한을 어떻게 설정하는지에 따라 타운송인의 책임법제와의 비교 평가가 결정된다. 보통 이중책임책임체계에 따른 복합운송인의 책임제한은 손해발생구간이 불명으로 되는 경우가 가장 큰 문제가 될 텐데, 그렇다면 육상운송인의 책임한도액

40) 이에 관하여는 양정호, “국제복합운송계약에서 로테르담 규칙의 적용상 문제점에 관한 연구”, 무역상무연구 제46권, 한국무역상무학회, 2010, pp. 183~212 참조.

41) 김종관, “복합운송인의 책임한계에 대한 형태별 분류와 실무상 적용”, 무역상무연구 제13권, 한국무역상무학회, 2000, p. 279.

설정이 화주들의 운송구간 선택의 핵심적 고려사항이 된다.

2015년 상법개정안의 경우 이 점을 반영하여 복합운송인의 책임제한을 상행위편의 운송업 규정 제137조의2에 마련해 두었다. 2015년 상법개정안 제150조의5는 복합운송인의 책임체계에 관하여 원칙으로는 현행 상법 제816조와 마찬가지로 운송물의 손해발생구간이 확인되는 경우에는 그 해당 구간의 법을 적용하고 손해발생구간이 확인되지 않는 경우에는 운송거리가 가장 긴 구간의 법을 적용하도록 하는 이중책임체계를 채택하고 있다. 즉, 2015년 개정안에 의하면 육상에서 손해가 발생하였다면 육상에서 해상과 동일하게 복합운송인이 책임제한을 주장할 수 있다. 그런데 2010년의 상법개정안에 따르면 복합운송인의 책임제한 규정은 원래 다음과 같이 복합운송편에 규정되어 있었고, 2015년 개정안과 같이 육상운송편에는 규정되어 있지 않았다.

<표 3> 상법개정안 신·구 대비표

| 2010년 상법개정안 | 2015년 상법개정안 |
|--|--|
| <p>제150조의6 (책임의 한도) ① 손해발생 운송구간의 불분명 등의 경우 운송인의 손해배상책임은 당해 운송물의 매 포장당 또는 선적단위당 666.67 계산단위(국제통화기금의 1 특별인출권에 상당하는 금액을 말한다. 이하 같다) 또는 총중량 1킬로그램당 2계산단위에 의해 계산되는 금액 중 많은 금액을 한도로 이를 제한할 수 있다. 다만, 항공운송구간의 거리가 가장 긴 복합운송의 경우(항공운송구간에서 손해가 발생하지 아니하였음이 증명된 경우를 제외한다) 운송인의 손해배상책임의 한도는 운송물의 중량 1킬로그램당 8.33계산단위에 의해 계산되는 금액으로 한다.</p> | <p>제137조의2 (책임의 한도) ① 이 장 제2절의 복합운송에 있어서 제150조의5에 따라 이 절의 규정이 적용되는 경우 운송물의 멸실, 훼손에 대한 운송인의 손해배상의 책임은 해당 운송물의 매 포장당 또는 선적단위당 666.67 계산단위(국제통화기금의 1특별인출권에 상당하는 금액을 말한다. 이하 같다)의 금액과 중량 1킬로그램당 2계산단위의 금액 중 큰 금액을 한도로 제한할 수 있다. 다만, 운송물에 관한 손해가 운송인 자신의 고의로 인하여 발생하였거나 또는 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위나 부작위로 인하여 발생하였을 때에는 그러하지 아니하다.</p> |

2010년 상법개정안과 2015년 상법개정안상은 “운송물의 멸실, 훼손에 대한 운송인의 손해배상의 책임을 해당 운송물의 매 포장당 또는 선적단위당 666.67SDR 또는 중량(1kg)당 2SDR 중 높은 금액을 책임한도액으로 할 수 있다.”고 규정하여 그 책임한도액을 동일하게 맞추고 있다. 이러한 책임한도액은 상법상 해상운송인의 책임제한액과 헤이그-비스비 규칙, UNCTAD/ICC 복합운송규칙과 동일한 액수이

다. 그러나 2010년 개정안의 경우 “항공운송구간의 거리가 가장 긴 복합운송의 경우(항공운송구간에서 손해가 발생하지 아니하였음이 증명된 경우를 제외한다) 운송인의 손해배상책임의 한도는 운송물의 중량 1kg당 8.33SDR에 의해 계산되는 금액으로 한다.”고 하는 단서 규정은 2015년 개정안과는 다른 점이다.

이와 같은 점들을 종합하여, 현행 상법상 복합운송인의 책임제한 규정 도입과 관련하여 검토할 점으로는 우선 ① 2015년 상법개정안은 책임제한을 육상운송 부분에 위치시키고 ‘육상운송이 포함된 복합운송’의 경우에 한하여, 육상운송손해에 대한 책임제한을 인정하는데, 이러한 분리된 책임제한 방식이 과연 필요한 것인지의 문제가 있다. 또한 ② 책임제한을 인정하게 되는 경우라도 그 한도액의 범위를 어떠한 기준으로 설정해야 할 것인지도 문제이다. 나아가 2010년 상법개정안상 항공운송의 경우에 관한 특별규정이 필요한 것은 아닌가 하는 점도 살펴보아야 한다.

첫째, 복합운송인의 책임제한 규정의 적절한 편제 및 육상운송에 대한 책임제한 도입여부와 관련해서는 상당한 논란이 있다. 2015년 상법개정안은 복합운송편 자체에는 책임제한 규정을 두지 않고 육상운송편에 이를 설치함으로써, 육상운송이 포함된 복합운송에 있어서 그 책임제한이 가능하도록 하고 있다. 그러나 이에 대해서는 육상운송의 경우에는 해상이나 항공과는 달리 책임제한이 필요 없다고 보는 견해가 많다.⁴²⁾ 왜냐하면 육상운송의 사고는 해상운송이나 항공운송에서 발생하는 사고와는 달리 상대적으로 소규모인 경우가 많고 육상운송기업들이 받는 피해 역시 해상운송기업이나 항공운송기업의 그것에 비할 바는 아니라는 이유 때문이다. 또한 육상운송이 포함된 복합운송의 경우 책임제한을 인정하게 되면 실무적으로도 화주에게 지나친 부담을 주게 된다고 한다.

특히 2015년 상법개정안 제137조의2는 육상운송으로만 이루어진 경우에는 책임제한을 인정하지 않는다. 반드시 육상운송이 포함된 복합운송의 경우에만 제137조의2의 혜택을 보게 된다. 육상운송만으로 이루어진 육상운송손해에는 책임제한을 인정하지 않고, 육상운송이 포함된 복합운송의 육상운송손해에만 책임제한을 인정하는 것은 모순적이라는 것이다. 즉, 육상운송인의 책임제한을 인정할 것인지의 여부는 복합운송과의 결합과 무관하게 논의되어야 할 문제이지 타협할 성질의 것이 아니라는 것이다.⁴³⁾

그러나 생각건대, 2015년 상법개정안의 방식대로 최소한 육상운송이 포함된 복합운송의 경우만이라도 책임제한이 인정될 필요가 있다고 본다. 단순한 육상운송과는 달리 육상운송이 포함된 복합운송은 그 책임규율의 형태가 매우 다르기 때문

42) 송호신, 전계논문, p. 88; 정준우, 전계논문, pp. 183~184.

43) 권기훈, 전계논문, p. 221.

이다. 우선 복합운송인은 전 운송구간에 대한 일관적 운송책임을 부담하는 자이다. 즉, 1차적 운송책임을 주체가 된다. 여기서 육상운송에서는 책임제한이 부정되고 다른 운송구간에서만 책임제한이 인정된다면, 복합운송인은 육상운송에서의 위험을 담보하기 위해 추가적인 육상운송보험에 가입할 여지가 크다. 이는 필연적으로 운임상승이라는 결과를 초래할 것이고 복합운송산업 전반에 걸쳐 비용상승의 효과를 불러올 것이다.⁴⁴⁾ 그렇다면 결국 화주에게도 불리한 결과가 발생하게 된다. 즉, 운임 상승에 따른 물류 산업 활성화에 악영향을 끼칠 수 있다.

또한 육상운송에서 발생하는 운송사고가 해상운송이나 항공운송에 비해 소규모라는 점에서 책임제한이 부정되어야 한다는 견해는 수긍하기 어렵다. 운송사고의 성질은 그 화물의 형태에 따라 개별적으로 판단되어야 하고, 손해의 경중을 단면적으로 파악할 수만은 없다. 육상운송의 경우에도 철도운송과 같이 충분히 대량 화물의 수송이 가능하며 사고의 여파 또한 운송기업의 존립을 위협할 정도로 막중할 수 있다. 또한 육상운송사고의 가장 큰 특징은 사고가 매우 빈번하게 발생한다는 것이다. 사고발생의 확률이 해상운송이나 항공운송에 비해 압도적으로 높기 때문에 단순히 사고의 규모에 따라 손해의 범위를 판단하는 것은 무리가 있다. 따라서 2015년 상법개정안의 태도와 같이 육상운송이 포함된 복합운송의 경우에는 육상운송손해에 대한 책임한도액 규정이 필요하다고 생각한다.⁴⁵⁾

둘째, 복합운송인의 책임제한을 인정하게 되는 경우 그 한도액의 범위를 어떠한 기준으로 설정해야 할 것인지도 논란이 많다. 일단 2015년 상법개정안은 복합운송에 특유한 책임제한을 설정한 것이 아니라, 육상운송이 포함된 복합운송의 경우에만 육상운송손해의 책임제한을 인정하고 있으므로, 명시적인 복합운송인 책임제한 제도라고 보기는 힘들다. 그러나 복합운송인의 책임제한 문제는 이중책임체계를 취하는 이상 각 운송구간별로 다르게 규정하는 것이 보다 효율적이다. 복합운송인의 책임을 동일책임체제로 채택한 경우에만 책임제한액의 일률적인 규율이 가능하기 때문에, 2015년 상법개정안의 책임제한 방식으로 갈 수밖에 없다고 생각한다.

그렇다면 그 책임한도액의 설정은 어떻게 할 것인가가 문제가 되는데, 문제는 육상운송인의 책임한도액의 적정 수준이다. 2015년 상법개정안의 경우, 복합운송

44) 김인현, 전계논문, p. 45; 송양호, 전계논문, p. 36면; 최세련, 전계논문, p. 167면.

45) 이와 관련하여, 육상운송만으로 이루어진 경우에도 책임제한 규정이 필요하다는 견해가 있다. 이 견해는 복합운송이 아닌 육상운송손해에 대해서만 책임제한을 배제하는 것은 모순적이며 육상운송인의 책임한도에 관한 일반규정을 마련하여 법적 통일성을 확보할 필요가 있다고 한다. 다만 이 경우에는 복합운송인의 책임제한제도를 2015년 개정안 제137조의2와 같이 상행위편의 육상운송 부분에 둘 것이 아니라 복합운송만을 규율하는 '절'에 마련되어야 한다고 한다. 즉, 육상운송과 복합운송 각 절에 개별적인 책임제한 규정이 필요하다는 것이다. 이에 관하여는 김영주, 전계논문, pp. 152~153 참조.

인의 책임제한에 해상운송인의 책임한도액이 적용되도록 하고 있다. 따라서 복합운송이 적용되는 경우에 육상에서 손해가 발생하였다면 해상에서 발생한 손해와 동일한 책임제한액을 주장할 수 있게 되었다. 문제는 항공운송편의 책임제한액수가 전혀 반영되지 않았다는 점이다.

현행 상법상 해상운송과 항공운송의 책임한도액은 상당한 차이가 있다. 예를 들어, 해상과 항공으로 이어지는 ‘해상-항공’ 복합운송의 경우 손해발생 구간이 명확하지 않을 때, 어느 쪽이든 자신에게 유리한 주장만을 하게 될 가능성이 있다.⁴⁶⁾ 그러나 손해발생이 불명인 경우는 대체로 ‘육상-해상’의 복합운송 또는 ‘해상-육상’의 복합운송의 경우가 많다고 한다. 왜냐하면 만재컨테이너화물(FCL)이 해상운송 후 육상운송을 거치는 경로 또는 그 반대의 운송을 거쳐 수하인 지정의 목적지에서 컨테이너를 개봉하여 화물의 손상 여부를 확인하는 경우에 한해서만 손해발생 운송구간을 확정하기가 힘들기 때문이다.

반면에 항공운송이 포함되는 복합운송의 경우에는 항공기에 기적하기 위한 항공화물탑재용기(ULD) 작업과정에서 화물에 발생한 손해구간을 대체로 판명할 수 있다. 항공-해상의 복합운송이나 해상-항공의 복합운송에서 해상 컨테이너를 개봉하여 ULD 작업을 하는 과정 또는 ULD를 개봉하여 컨테이너 작업을 하는 과정에서는 대부분 손해구간의 추정이 가능하다고 한다. 이러한 실무적인 부분들을 고려하면, 2010년 개정안상의 단서 규정은 현실적으로 큰 의미가 없고 복합운송인의 책임을 오히려 가중시킨다. UNCTAD/ICC 규칙에 따른 FIATA B/L이나 KIFFA B/L의 경우 해상운송이 포함되지 않은 복합운송에 한해 1kg당 8.33SDR로 책임한도를 정하고 있는데, 이는 육상-항공 또는 항공-육상이 결합된 복합운송이므로 해상운송에 적용되는 국제규칙을 배제한 것이다.⁴⁷⁾

결론적으로 복합운송인의 책임제한 방식과 한도액은 2015년 상법개정안과 같은 형태로 가는 것이 타당하다고 생각한다. 육상운송인의 책임제한제도 역시 궁극적으로는 도입할 필요는 있겠으나, 현 시점에서 이를 선불리 도입하여 입법적 불안정을 초래하는 것보다는 우선 육상운송이 포함된 복합운송의 경우만이라도 책임제한을 인정하여 복합운송인의 책임규율의 통일성을 도모할 필요가 있다. 또한 육상운송인의 책임한도액 설정의 경우에도 해상운송과 동일한 액수를 규정한 2015년

46) 애초에 2010년 상법개정안 제150조의6은 이에 대한 논의가 쟁점화되어 운송거리를 기준으로 유지하면서도 항공운송인의 책임제한액을 중량 1kg당 8.33SDR로 정한다는 규정을 두고 있었다. 그러나 이러한 입장에 대해 실무계의 큰 반발이 있었고, 결국 책임제한규정이 상행위편 운송업(육상운송)으로 편제 조정되면서 이에 대한 조항이 삭제되고 해상운송의 책임제한액만이 적용되는 것으로 변경된 것이라고 한다(김영주, 전계논문, p. 152).

47) 김영주, 전계논문, p. 152.

상법개정안의 입장이 적절하다고 본다. 이는 헤이그-비스비 규칙, UNCTAD/ICC 복합운송규칙, FIATA 복합운송선하증권상의 한도액과 동일한 액수로 국제복합운송체제와의 조화를 이룰 수 있기 때문이다. 궁극적으로는 이렇게 함으로써 복합운송산업의 일관적인 규율체계를 도모할 수 있기 때문이다.

V. 결 론

복합운송인의 책임과 관련해서는 각 운송구간별로 상이한 운송인 책임체계를 이유로 책임제한의 방식과 한도액 설정을 명확하게 확정하는 것이 쉽지 않다. 현행 상법은 복합운송에 관하여 단 1개의 조문만을 두고 있고 그것도 해상운송이 포함된 복합운송만을 전제로 하므로, 복합운송인의 책임규율에 현실적으로 대응하기에는 상당히 부족하다. 실무적으로 책임한도액의 이익을 원용하고자 하는 운송기업들은 각 운송구간의 한도액을 고려하여 운송방식을 설정하고자 한다. 따라서 복합운송인의 책임제한 문제는 물류산업 측면에서 매우 중요한 과제라 할 것이다.

우리나라의 현행 상법은 육상운송에 관하여는 책임제한이 없고, 해상운송과 항공운송의 경우에만 책임한도액 규정이 적용된다. 또한 상법상 복합운송 규정은 복합운송인의 책임체계 전반을 다루는 규정이 아니며, 각 운송구간에 따른 적용법규를 지정하는 규정이다. 따라서 운송인 책임법제의 통일적이며 일관적 규율을 위해서는 반드시 복합운송인의 책임체계와 책임제한에 관한 명시적인 규정이 필요한 상황이다.

2015년 상법개정안의 경우에는 이러한 점을 반영하여, 상행위편의 운송업 규정에 9개의 복합운송 규정들을 마련하였다. 2015년 상법개정안 제150조의5는 복합운송인의 책임체계에 관하여 원칙으로는 현행 상법 제816조와 마찬가지로 운송물의 손해발생구간이 확인되는 경우에는 그 해당 구간의 법을 적용하고 손해발생구간이 확인되지 않는 경우에는 운송거리가 가장 긴 구간의 법을 적용하도록 하는 이중책임체계를 채택하였다. 특히 2015년 개정안 제137조의2에는 복합운송인의 책임제한 규정을 두어, 육상에서 손해가 발생하였다면 해상운송인과 동일한 책임제한을 주장할 수 있도록 하였다. 다만 2015년 상법개정안은 다음과 같은 점에서 상당한 비판도 제기된다.

우선 ‘육상운송이 포함된 복합운송’의 경우에 한하여 발생한 육상 손해에 대한 책임제한만을 인정한다는 것이다. 이렇게 분리된 책임제한 방식에 관하여는 의문이 제기되고 있다. 육상운송으로만 이루어진 경우에는 책임제한이 인정되지 않고

이는 화주에게 지나친 부담을 가져 온다는 것이다. 그러나 최소한 육상운송이 포함된 복합운송의 경우만이라도 책임제한이 인정될 필요가 있다. 육상운송만으로 이루어지는 운송과는 달리 복합운송은 복합운송인의 일관책임에 수반되는 운송책임 규율의 형태를 띠고 있기 때문이다. 만약 육상운송에서의 책임제한을 부정하게 되면, 이는 필연적으로 위험담보 차원에서 운임 상승이 발생하게 될 것이며, 결국 복합운송산업 전반에 걸쳐 비용상승의 결과가 발생할 것이다. 이는 궁극적으로 화주의 이익형평에도 불리한 결과가 초래할 것이다. 물류 산업의 활성화를 제도적으로 도모하기 위해서는 법적 예측가능성이 확보된 복합운송인의 책임제한제도가 반드시 필요하다.

육상운송 자체에도 책임제한이 필요한가에 대해서는 현실적인 측면에서 상당한 입법적 논의과정이 필요할 것으로 보인다. 화주 측과 운송인 측의 이익균형의 타협점을 찾는 것이 쉬운 일이 아니듯 2015년 상법개정안의 방식대로 입법적 성과가 달성되어야 할 것이다.

복합운송인의 책임한도액과 관련하여 2015년 개정안은 육상운송의 경우에도 해상운송의 한도액과 동일한 제한액을 설정하고 있다. 이로써 복합운송이 포함된 육상운송에서 손해가 발생한 경우 해상운송과 동일한 책임한도액을 주장할 수 있게 되었다. 즉, 외형적으로는 육상운송의 책임제한이 해상운송의 그것을 준용하는 형태를 띠게 된 것이데, 이는 헤이그-비스비 규칙이나 UNCTAD/ICC 복합운송규칙 또는 FIATA 복합운송선하증권상의 한도액과도 동일한 액수이다. 이렇게 함으로써 국제복합운송체제와의 조화를 도모할 수 있을 것이다.

복합운송인은 전 운송구간에 대해 일괄적인 운송계약을 체결하는 자이다. 만약 특정 구간에서는 책임제한이 가능하고 다른 구간에서 책임제한이 불가능하다면, 그 책임 추구에 있어 불확실성의 문제가 지속될 것이다. 손해구간이 불명한 경우 책임제한의 여부를 원용하고자 하는 당사자들의 이익추구에 따라 법적 예측가능성이 훼손될 가능성이 크다. 동시에 복합운송인은 그에 대한 위험을 분산시키기 위해 운임인상의 방법으로 대응하게 될 것인데, 결국 운임은 책임제한이 불가능한 구간, 즉 운임이 높은 액수를 기준으로 정해질 가능성이 크다. 이렇게 되면 장기적으로 복합운송산업의 효율적 성장을 기대하기 어렵게 된다.

전체적인 운송법 체제의 일관적 운송정책의 유지와 국제체제와의 정합성을 확보하기 위해서는 복합운송이 적용되는 육상운송의 경우에도 책임제한을 인정하는 방향으로 가야 할 것이다. 이러한 점에서 2015년 상법개정안의 빠른 통과를 기대해 본다.

참 고 문 헌

- 권기훈, “복합운송에 관한 2015년 상법개정안에 대한 비판적 검토”, 한양법학 제26권 제4집, 한양법학회, 2015.
- 김영주, “복합운송법 개정에 관한 쟁점사항 검토”, 해사법연구 제29권 제1호, 한국해사법학회, 2017.
- 김인현, 해상법, 제4판, 법문사, 2015.
- _____, “2010년 법무부 복합운송법 제정안의 성립 경위와 중요 내용”, 상사법연구 제30권 제1호, 한국상사법학회, 2011.
- 김중관, “복합운송인의 책임한계에 대한 형태별 분류와 실무상 적용”, 무역상무연구 제13권, 한국무역상무학회, 2000.
- 김정희, “KIFFA 복합운송선하증권 표준약관에서 복합운송주선인의 운송책임에 관한 연구”, 국제상학 제20권 제4호, 한국국제상학회, 2005.
- 송양호, “복합운송법 제정안에 관한 검토”, 한국해법학회지 제34권 제1호, 한국해법학회, 2012.
- 송채현, “복합운송인의 책임원칙 : UN복합운송조약과 UNCTAD/ICC통일규칙을 중심으로”, 무역상무연구 제13권, 한국무역상무학회, 2000.
- 송호신, “복합운송에 대한 2010년 상법개정안의 분석과 비판”, 한양법학 제22권 제2집, 한양법학회, 2011.
- 양정호, “국제복합운송계약에서 로테르담 규칙의 적용상 문제점에 관한 연구”, 무역상무연구 제46권, 한국무역상무학회, 2010.
- 이균성, 신해상법대계, 한국해양수산개발원, 2010.
- 정준우, “2015년 복합운송법제 개정안의 문제점 검토”, 경제법연구 제14권 제3호, 한국경제법학회, 2015.
- 최영봉 · 박원형, “복합운송선하증권에서의 히말라야조항과 무선박운송인(NVOCC)의 책임”, 국제상학 제25권 제2호, 한국국제상학회, 2010.
- 최종현, 해상법상론, 제2판, 박영사, 2014.
- 최준선, “복합운송법의 제정방향”, 상사법연구 제29권 제1호, 한국상사법학회, 2010.
- 한낙현, “미국에 있어서 복합운송선하증권상의 Himalaya clause의 해석에 관한 사례분석, 국제상학 제20권 제4호, 한국국제상학회, 2005.

- Coffey, William J., "Multimodalism and the American Carrier", *Tulane Law Review*, Vol. 64, 1989.
- Crowley, Michael E., "The Limited Scope of the Cargo Liability Regime Covering Carriage of Goods by Sea: The Multimodal Problem", *Tulane Law Review*, Vol. 79, 2005.
- Dempsey, Stephen, "International Air Cargo and Baggage Liability and the Tower of Babel", *George Washington International Law Review*, Vol. 36, 2004.
- Fujita, Tomotaka, "The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications", *Texas International Law Journal*, Vol. 44, 2009.
- Hoeks, Marian, *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*, Kluwer Law International, 2010.
- Nasseri, Kurosh, "The Multimodal Convention", *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 19, 1988.
- Schoenbaum, Thomas J., *Admiralty and Maritime Law*, 3d Ed., West, 2001.

ABSTRACT

A Review on Limit of Liabilities of Multimodal Transport Operator in Korea

Ji-Min SUR

The purpose of this paper is to introduce the limitation of liabilities of multimodal transport operators(MTO) in Korea. Also, this paper reviews the revised draft of Korean Commercial Code in 2015.

This paper analyzes Korean multimodal transport system and the limitation of liabilities of MTO by analyzing articles, regulations and practices of Korean Commercial Code and it's the draft in 2015. The paper, also, studies multimodal transport rules by comparing specifically international treaty, rules, or practices.

In Korea, Article 816 of Commercial Code treats multimodal transportation adopting the network liability regime. The Article describes only the case of the multimodal transportation where the maritime carriage is engaged. Korea proposed the draft of multimodal transport regulation of Commercial Code in 2015 because present law could not apply for the multimodal transportation involved in the air or land carriage.

This paper support the draft of Korean Commercial Code in 2015 because it is necessary to make a predictable legal system of multimodal transport and the limitation of liability reflecting practices or customs.

Keywords : Carrier Liability in Multimodal Transport, Multimodal Transport Operator, Limitation of Liability, Network Liability System, Uniform Liability System