

法學碩士 學位論文

海上旅客運送契約에 관한 立法論的 研究

A Legislative Study on the Contract of Carriage of Passengers by Sea

指導教授 李 敬 鎬

2002年 2月

韓國海洋大學校 大學院

海 事 法 學 科

崔 源 範

本 論 文 을 崔 源 範 의 法 學 碩 士 學 位 論 文 으 로 認 准 함 .

委 員 長 金 榮 球 ⑩

委 員 鄭 暎 錫 ⑩

委 員 李 敬 鎬 ⑩

2002年 2月

韓 國 海 洋 大 學 校 大 學 院

海 事 法 學 科

崔 源 範

目 次

Abstract	ix
----------------	----

第1章 序 論

第1節 研究의 背景 및 目的	1
第2節 研究의 範圍 및 方法	3

第2章 海上旅客運送의 概念과 現況

第1節 旅客運送의 一般的 概念	5
I. 旅客運送의 意義 및 種類	5
II. 旅客運送人의 定義	7
III. 旅客運送契約의 意義	9
IV. 旅客運送契約의 法的 性質	10
1. 諾成·不要式契約性	10
2. 雙方·有償契約性	11
3. 都給契約性	11
4. 附合契約性	11
第2節 海上旅客運送의 概念과 沿革	12
I. 海上旅客運送契約의 意義	12
II. 海上旅客運送契約의 性質	14
III. 海上旅客運送의 種類	14
IV. 海上旅客運送의 沿革	15
1. 古代	16
2. 中世	16
3. 近代	17
4. 現代	17

第3節 國內 海上旅客運送의 現況 및 問題點	18
I. 序說	18
II. 海上旅客運送의 現況	19
1. 國際海上旅客運送	19
2. 沿岸旅客運送	22
3. 크루즈(Cruise)觀光에 의한 海上旅客運送	25
III. 旅客船터미널·港灣施設 現況	27
1. 旅客船터미널	27
2. 埠頭施設	28
IV. 旅客船 安全管理 現況	29
V. 損害賠償責任의 問題	32
1. 商法上의 損害賠償責任의 問題	32
2. 責任原則의 變化	34
3. 強制保險制度의 適用與否	36
VI. 크루즈船內 事故類型과 問題點	37
1. 落傷	37
2. 욕실에서의 落傷	39
3. 構造上 缺陷	39
4. 계단에서의 負傷	40
6. 선석과 사다리에서의 負傷	41
7. 수영장에서 的 負傷	42
8. 汚染된 飲食에 의한 負傷	42
9. 衛生制度의 不履行	43
10. 乘下船時의 問題	43
11. 악천후에 대한 警告 不履行	44
12. 暴力行爲에 의한 事故	44
13. 遊覽과 觀光의 問題	46

第3章 海上旅客運送 관련 國際協約 및 各國의 立法例

第1節 海上旅客運送 관련 國際協約의 成立過程	48
--------------------------------	----

I. 序說	48
II. 國際協約의 成立過程	51
第2節 1961년 海上旅客運送에 관한 國際協約	52
I. 協約의 成立過程	52
II. 協約의 主要內容	54
1. 用語의 定義 및 適用範圍	54
2. 責任의 主體 및 對象	55
3. 責任의 原則 및 性質	55
4. 責任制限	56
5. 訴訟과 時效	57
第3節 1967년 海上旅客手荷物の 運送에 관한 國際協約	58
I. 協約의 成立過程	59
II. 協約의 主要內容	59
1. 用語의 定義 및 適用範圍	59
2. 責任의 主體 및 對象	61
3. 責任의 原則 및 性質	62
4. 責任制限	63
5. 訴訟과 時效	64
第4節 1974년 旅客 및 手荷物の 海上運送에 관한 아테네協約	66
I. 協約의 成立過程	66
II. 協約의 主要內容	69
III. 1976년 아테네協約 改正議定書	70
IV. 1990년 아테네協約 改正議定書	70
V. 協約의 最近 動向	71
1. 改正議定書의 進行過程	71
2. 責任原則의 變更 與否	72
3. 責任限制制度의 存廢 與否	73
4. 強制保險의 施行 與否	74
5. 財政證明을 위한 電子證書의 認定 與否	75
第5節 各國의 立法例	76
I. 英國	76

Ⅱ. 美國	77
Ⅲ. 日本	78
Ⅳ. 中國	79
Ⅴ. 우리나라	80

第4章 海上旅客運送契約에 관한 比較·檢討

第1節 用語의 定義	83
Ⅰ. 序說	83
Ⅱ. 用語의 定義	83
1. 意義	83
2. 契約運送人과 實際運送人	83
3. 旅客運送契約	84
4. 船舶	85
5. 旅客	86
6. 手荷物	86
7. 携帶 手荷物	87
8. 手荷物の 滅失 또는 毀損	87
9. 運送期間	88
10. 國際運送	89
Ⅲ. 旅客運送約款上 用語의 定義	89
1. 旅客運送約款의 意義	90
2. 用語의 定義	90
第2節 海上旅客運送契約의 成立과 終了	91
Ⅰ. 海上旅客運送契約의 成立	91
Ⅱ. 乘船券의 發行	92
Ⅲ. 海上旅客運送契約의 終了	93
第3節 海上旅客運送契約의 效力	95
Ⅰ. 海上旅客運送人의 義務	95
1. 序說	95
2. 運航開始의 義務	96

3. 運賃 및 料金の 申告와 揭示義務	97
4. 食事提供義務	97
5. 手荷物の 無賃運送義務	98
6. 死亡한 旅客의 手荷物處分義務	98
7. 修繕中の 居處食事提供義務	99
II. 海上旅客運送人の 權利	100
1. 序說	100
2. 運賃請求權	100
3. 發航權	102
4. 手荷物の 留置權	102
5. 託送手荷物の 供託·競賣權	103
III. 旅客의 義務	103
第4節 海上旅客運送人の 損害賠償責任	105
I. 序說	105
II. 責任의 主體	106
1. 船舶所有者中心主義와 運送人中心主義	106
2. 現行 商法上 責任의 主體	108
3. 1974년 아테네協約上 責任의 主體	109
III. 責任의 原則	111
1. 過失責任主義	111
2. 現行 商法上 責任原則	112
3. 1974년 아테네協約上 責任原則	116
IV. 責任의 對象	118
1. 現行 商法上の 規定	118
2. 1974년 아테네協約上の 規定	118
V. 人的 損害에 대한 責任	119
1. 現行 商法上の 規定	119
2. 1974년 아테네協約上の 規定	121
VI. 物的 損害에 대한 責任	121
1. 委託(託送)手荷物	121
2. 携帶手荷物	122

VII. 高價物에 대한 特則	123
1. 現行 商法上の 規定	123
2. 1974년 아테네協約上の 規定	124
VIII. 旅客의 過失	125
1. 現行 商法上の 規定	125
2. 1974년 아테네協約上の 規定	125
IX. 責任의 制限	127
1. 責任制限의 趣旨	127
2. 現行 商法上の 規定	127
3. 1974년 아테네協約上の 規定	128
第5節 訴訟과 提訴期間	130
I. 請求權 競合의 問題	130
1. 海上旅客運送에 있어서의 請求權 競合	130
2. 1974년 아테네協約上の 規定	131
II. 損害通知 및 訴訟禁止	132
III. 裁判管轄과 仲裁	133
IV. 提訴期間	133
1. 現行 商法上の 規定	134
2. 1974년 아테네協約上の 規定	134
第6節 强制保險에 관한 規定	135
I. 强制保險의 必要性	135
II. 强制保險의 內容	136

第5章 海上旅客運送契約에 관한 立法提案

第1節 立法의 目的 및 必要性	138
I. 立法의 目的	138
II. 立法의 必要性	138
第2節 海上旅客運送契約法案의 主要內容 및 立法趣旨	140
I. 總則	140

II. 用語의 定義	141
III. 海上旅客運送契約의 成立・終了	142
IV. 海上旅客運送契約의 效力	143
V. 海上旅客運送人의 損害賠償責任	145
VI. 強制保險	147
第3節 海上旅客運送契約法案의 提案	148
第6章 結 論	159
參考文獻	161

표 차례

[표 - 1] 국제해상여객 수송실적	20
[표 - 2] 국제여객선 항로 현황	21
[표 - 3] 국내 여객 수송실적	23
[표 - 4] 지역별 해상여객 수송실적	24
[표 - 5] 부산항 연안여객부두의 시설	29
[표 - 6] 부산항 국제여객부두의 시설	29
[표 - 7] 해상여객운송인의 책임원칙에 관한 비교	118

A Legislative Study on the Contract of Carriage of Passengers by Sea

by Won Bum Choi

*Department of Maritime Law
The Graduate School of Korea Maritime University
Busan, Korea*

Abstract

Until now carriage of goods was the central point in the field of study on the carriers under the contract of carriage by sea. But in recent years it is required that various ocean tours due to an increase of national income and leisure time. According to the prospect of experts, they forecast that the growth of tourist industry using the ocean and the activation of carriage of passengers by sea. Therefore the conflict will be occur frequently between carrier and passenger as the result of an increase of passenger ship accident. Accordingly, it is required that we should regulate a bill relating to the contract of the carriage of passengers by sea to solve the conflict on both sides.

From the earliest times ships have carried passengers, but the carriage of passengers has a different legal background from carriage of goods. First, for at least a century there has been close public regulation of passenger ships. This is continued under current law which provides for

substantive regulation and the issuance of a certificate of inspection to passenger ships. Second, the contract of passage carries a different basis of liability from carriage of goods. Whereas at the common law carriage of goods involved the legal concept of bailment of seaworthiness, carriage of passengers simply required the exercise of reasonable care. Thus the shipowner was under a greater duty to care for goods than for people. Even today, of course, the doctrine of seaworthiness does not apply to passengers.

In General, the contract of carriage of passengers by sea is an ordinary contract for the conveyance from port to port by ship of persons, other than master, crew, owner, and latter's family or servants. It makes no difference whether the conveyance is made in liners or cargo vessels or whether it provides for a cruise, so that port of departure and port of destination are identical. Passengers claims typically involve personal injury or death as well as loss or damage to luggage. Furthermore, a passengers' claims for damages frequently give rise to conflicts of law problems. Internationally these matters are governed by the Athens Convention on the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974.

The convention is designed to consolidate and harmonize two earlier Brussels Conventions dealing with passengers and luggage and adopted in 1961 and 1967 respectively. The convention establishes a regime of liability for damage suffered by passengers carried on a seagoing vessel. It declares a carrier liability for damage or loss suffered by a passenger if the incident causing the damage occurred in the course of the carriage and was due to the fault or neglect of the carrier. Namely, the convention presumes fault in the case of death or injury due to shipwreck, collision, stranding, explosion, fire, or a defect in the ship, but limits recovery to 46,666 SDRs per passenger for death or personal injury; 3,333 SDRs for loss or damage to a vehicle; 833 SDRs for loss to cabin luggage; and 1,200 SDRs for any other

loss (Article VI). This right to limit is lost if the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage or recklessly with the knowledge that damage would probably occur (Article X III).

Recently, International Maritime Organization(IMO)'s Legal Committee is carrying out a review of the Athens Convention, with the aim of drafting amendments to the Convention, taking into account the work of the International Civil Aviation Organization(ICAO) in amending the Warsaw Convention, which covers liability in respect of the carriage by air of passengers, luggage and goods. The review of the Athens Convention focuss on the introduction of provision of financial security (Compulsory Insurance) as well as on other subjects such as the introduction of strict liability and the updating of limits of compensation. It is hoped that these amendments, once adopted, will encourage wider acceptance of the Athens Convention.

The IMO's Legal Committee at its 82nd session in October 2000 agreed that a draft Protocol to the Athens Convention would be ready for consideration by a Diplomatic Conference during the biennium 2002~2003. The draft Protocol introduces, among other things, the requirement of compulsory insurance for passenger claims, and proposes changes to the purely fault-based liability system which is a feature of the 1974 Athens Convention. For the purpose of solving this problem, many countries have recognized the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage of passengers and their luggage by sea. So they have concluded several international conventions(for example, China, Russian Federation, Greece, Poland, Spain, Switzerland, United Kingdom etc.).

On the contrary, the Korean Commercial Code and the Amendment thereto, 1989 have only two articles with respect to the liability of the carrier of passengers and their luggage by sea. Those articles apply the

provision of the carrier who carries passenger by land and the cargo by sea to this problem. The Korean Commercial Code, therefore, has no provision with respect to the liability of carrier who carries passengers by sea. But conflicts between passenger carrier by sea and passengers will be increased in proportion to the development of carriage of passengers by sea.

Consequently, this study aims to propose to legislate the new act of the contract of the carriage of passengers by sea. This act will be prescribe to reorganize the provisions of the limitation of the liability of the carrier who carries passengers and their luggage by sea and to solve promptly the conflict between carrier and passenger in connection with the passengers' claim for damages and the compensation claim for a breach of a contract of the carriage of passengers by sea.

This study consists of five chapters as follows:

In Chapter 1. as the introduction, it describes the background, purpose, scope and way of study.

In Chapter 2, it observes basic concept and present condition on the carriage of passenger by sea. Particularly, it explains the meaning of passenger carrier and passenger and the concept of contract of carriage of passenger by sea. Besides it points out the present situation and the point at issue concerning the carriage of passenger by sea in domestic.

In Chapter 3, it deals with the international convention and the legislative examples of various countries. Especially it details the contents of Article and the process of conclusion on the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Carriage of Passengers by Sea, 1961, the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Carriage of Passengers Luggage by Sea, 1967 and the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974.

In Chapter 4, it explains in details for the main contents which enact a

law concerning the contract of carriage of passengers by sea to draft a bill on the basis of the materials for the former study.

In Charter 5, it is suggested to draw up a bill relating to the contract of carriage of passengers by sea as proper provisions of the limitation of the liability of the carrier who carries passengers and their luggage by sea and passenger's compensation for damages.

In Chapter 6, as the conclusion, it summarizes the contents of each chapter and emphasizes the requirement of legislation relating to the contract of carriage of passengers by sea.

第1章 序 論

第1節 研究의 背景 및 目的

21世紀는 “海洋의 時代”라 할 정도로 海洋의 重要性이 증대되고 있으며, 오늘날 海洋은 21世紀의 豊요와 潤택한 國家 建設을 위한 지구촌 資源의 마지막 보루이자, 新 개척지로서 그 어느 때보다 중요한 領域으로 다루어지고 있다. 특히 우리나라는 삼면이 바다로 둘러싸인 천혜의 자연조건을 갖춘 半島國으로서 그 어느 國家보다도 경쟁력을 갖추고 있다. 새 천년을 맞이하면서 全世界는 交通과 通信의 發達로 더욱 더 가까워졌으며, 우리나라를 포함한 太平洋 沿岸國은 近來에 들어와서 交易量이 他 地域에 비해 급속도로 증가함에 따라 太平洋 沿岸國의 경제성장률을 높게 달성시킴과 동시에 世界 經濟市場을 주도해 가는 경향을 보이고 있다. 이러한 경향은 앞으로 동남아시아 개발도상국의 성장고도화에 따라 보다 가속화될 전망이다. 또한 막대한 市場과 潛在力을 보유하고 있는 中國의 開放政策으로 아시아의 경제성장은 보다 빠르게 진행되고 있다. 이러한 상황에서 우리나라는 物류 交易의 輸出入을 통한 海上運送이 확대되어 交易中心國이 되었으며 物流據點國으로 부각되었다. 따라서 이제까지는 物流中心의 海上運送이 주류를 이루었다. 그러나 최근 國民의 소득 및 여가시간의 증대로 다양한 海洋觀光産業이 요구되고 있으며, 海洋을 이용한 觀光産業 및 海洋을 통한 旅客運送 등이 점차 活性化될 것으로 많은 전문가들이 전망하고 있다. 그러나 우리나라는 海洋을 이용한 觀光 및 海上旅客運送事業 등이 삼면이 바다로 둘러싸인 천혜의 자연 조건에 비해 오랫동안 발전되지 못했다. 이는 우리나라의 海運이 주로 物件運送으로 발전하였기 때문이기도 하다.

최근 들어 航空旅客運送을 통한 해외여행과 더불어 초호화·초대형 크루즈(Cruise)船의 등장으로 크루즈 觀光産業이 급속히 성장하고 있으며, 우리나라에서도 1998년 6월 현대그룹이 政府의 北韓에 대한 “햇볕정책”과 “정경분리정책”에 힘입어 現代그룹과 북한간에 금강산개발 및 관광사업에 대해 合意와 관련된

契約을 締結하여 金강산 觀光客을 수송하기 위하여 동해항을 출항하여 북한의 장전항까지 運航하는 “현대금강호”와 “현대봉래호”를 운항하면서 본격적인 크루즈관광이 시작되었으며, “현대풍악호”와 “현대설봉호”를 추가 투입하는 호황을 누렸으며, 말레이시아의 스타크루즈社의 定期 크루즈船도 就航하게 되었다. 이러한 크루즈 산업의 발전을 위하여 관련 埠頭施設 마련과 國際海上旅客運送에 관한 국제적 기준으로 적용되고 있는 1974년 아테네協約의 比準하여 관련 法令의 정비가 필요하다고 본다. 이는 事故의 事前豫防과 事故 發生時 旅客에게는 적절하고 신속한 補償이 이루어질 수 있고, 海上旅客運送人에게는 적절한 責任制限을 인정하여 막대한 補償處理費用으로 인한 破産을 방지할 수 있을 것으로 기대된다.

한편 韓·中·日간의 交易 및 觀光客의 增大로 이 航路를 運航하고 있는 카훼리(carferry)船의 운항증가와 순수 觀光 및 旅客運送手段으로 高速旅客船의 등장으로 海上旅客運送이 航空旅客運送과 마찬가지로 중요한 역할을 하게 되었다. 그러나 우리나라에서는 海上旅客運送에 관한 法律關係가 명확하지 아니하여 海上旅客運送의 發展에 걸림돌이 되고 있음은 앞서 설명한 바 있다. 특히 海上旅客運送의 경우 수많은 人命의 安全과 연관됨으로 海洋事故 및 人命被害 발생시 海上旅客運送人의 責任을 물을 수 있는 法律的 規制方案이 모색되어야 한다. 1962년 우리나라 海商法을 立法할 당시에 우리나라는 內航旅客運送뿐 이었으므로 오늘날의 國際海上旅客運送과 크루즈 旅客運送事業에 적합하다고 볼 수 없으며, 海商法의 國際 統一化 傾向에 비추어 볼 때 우리나라 海商法의 海上旅客運送 관련 條項들을 國際協約의 基準에 적합한 수준으로 접근시키고, 미비된 問題點을 해결하기 위하여 “海上旅客運送契約法”이라 하여 特別法으로 立法化 시켜야 할 必要性이 있다고 판단하였다. 최근 保險市場이 지난 몇 십년 간 확대되어 자리잡고 있으며, 航空技術 또는 造船技術 및 航海術이 발달하고 관련 산업들도 상당히 발전되었다. 이러한 상황에서 航空旅客運送 관련 國際機構에서는 航空旅客運送人의 旅客 死亡事故에 대한 責任制限制度를 자발적인 約款 改正 등을 통하여 撤廢하고 있으며, 航空旅客運送 관련 法規에서 責任制限制度를 인정하고 있음에도 約款을 통하여 旅客의 保護와 權利救濟를 위하여 責任制限制度를 인정하지 않고 있다. 또한 100,000SDR미만의 금액에 대해서는 運送人에게 過失이 없어도 責任을 묻는 嚴格責任 내지 無過失 責任을 채택하고

있다.

그러나 海上旅客運送에 있어서는 航空旅客運送과 비교해 볼 때 責任限制制度를 廢止할 수 없는 여러 가지 여건들이 존재하고 있다. 그렇지만 최근 國際海事機構(IMO) 國際協約의 動向을 살펴볼 때 海上旅客運送인의 旅客에 대한 責任이 강화되고 있으며, 責任限度額 또한 航空旅客運送의 責任限度額보다 增額된 175,000SDR로 引上하고자 한다.

따라서 이 研究에서는 海上物件運送에 비해 다소 소홀히 다루어졌던 海上旅客運送의 概念을 正立하고, 海上旅客運送에 관련된 法律을 整備함으로써 海上旅客運送의 發展에 기여하고자 한다. 특히 國際海上旅客運送의 경우 法制的 國際的 統一化를 위한 作業이 계속되어 왔으며, 이러한 노력에 의하여 國際協約을 채택하고, 이를 國內法化 하는 방법으로 國際的 統一化를 실질적으로 실현하고 있다. 그러므로 이 研究에서도 旅客 및 手荷物의 損害發生時 責任限度額을 規定하고 있는 “1974년 旅客 및 手荷物의 海上運送에 관한 아테네協約(PAL 1974: Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974)을 기준으로 國內法과 比較·檢討하여 海上旅客運送에 있어서 타당한 法律案을 提示하고자 한다.

第2節 研究의 範圍 및 方法

이 論文에서는 研究를 수행하기 위하여 여러 가지 방법을 모색하였다. 먼저 광범위한 文獻調查 및 인터넷을 통한 資料調查를 실시하여 海上旅客運送에 대한 一般的 概念과 現況을 파악하였다. 그러나 앞서 설명한 바와 같이 우리나라의 海商法 관련 研究資料들이 주로 物件運送에 攄중하고 있어 그 概念을 正立하기 위하여 商法의 일반 陸上旅客運送을 참고하여 설명하였으며, 國內 海上旅客運送에 관한 一般的 現況을 파악하였다. 이는 海上旅客運送에 적합한 法律案을 위해서는 그 實態를 파악하는 것은 중요하다고 판단하였기 때문이다. 그리고 海上旅客運送과 관련된 問題點으로 현재 우리 商法上의 海上旅客運送인의 損害賠償責任에 있어서의 問題點과 새롭게 부각된 크루즈船內에서의 事故類型

과 관련 判例를 美國法院의 입장에서 살펴보았다. 이로써 立法의 必要性和 立法時 고려하여야 할 사항들을 강조하였다.

또한 外國文獻을 통하여 海上旅客運送 관련 國際協約의 成立科程을 살펴보면 서 概括的인 說明을 하면서 最近 動向까지 살펴보았다. 또한 外國의 立法例를 比較·檢討함으로써 海上旅客運送 관련 立法時 國內法으로 受容可能性을 판단 하였으며, 그 主要內容을 자세히 설명하고자 노력하였다. 위의 과정을 바탕으로 나름대로의 海上旅客運送에 관한 特別法을 制定하고자 立法論的으로 研究하였다. 그러나 研究의 範圍를 축소하기 위하여 旅客船의 安全管理에 관한 規定에 대해서는 언급하고 있지 않다. 이는 船舶設備와 관련된 技術的인 問題가 많이 있기 때문에 주로 海上旅客運送契約에 관한 부분에 중점을 두었다. 따라서 海上旅客運送契約上의 損害賠償에 관한 問題에 대하여 旅客과 海上旅客運送人의 責任關係를 분명히 하고자 관련 내용들을 자세히 檢討하였다.

이 論文은 다음과 같이 構成하고자 한다

먼저 第1章 序論에서는 研究의 背景 및 立法의 必要性을 설명하여 이 論文의 研究의 背景 및 目的 및 研究의 範圍와 方法으로 구성한다. 第2章에서는 海上旅客運送의 概念과 現況에 관한 概括的인 說明으로 旅客運送에 대한 概念을 陸上·航空·海上旅客運送으로 분류하여 구성하며, 旅客運送人의 定義, 旅客運送契約의 意義 및 旅客運送契約의 法的 性質을 살펴본다. 이러한 基本的인 概念을 설명한 후 海上旅客運送의 概念과 沿革을 설명하며, 國內 海上旅客運送의 現況과 問題點 등을 지적한다. 이를 통하여 立法의 必要性을 강조한다. 第3章에서는 海上旅客運送 관련 國際協約 및 外國의 立法例를 比較·檢討한다. 먼저 海上旅客運送 관련 國際協約의 성립과정을 沿革的으로 살펴보면, 1961년 海上旅客運送에 관한 國際協約, 1976년 海上旅客手荷物의 運送에 관한 國際協約의 主要內容을 연구하며, 이들 兩 協約을 통합한 1974년 旅客 및 手荷物의 海上運送에 관한 아테네協約을 통해 國內法 受容可能性을 檢討한다. 第4章에서는 앞서 研究된 자료를 토대로 하여 海上旅客運送契約에 관한 主要內容들을 現행 商法과 아테네協約 및 各國의 立法例를 比較·檢討하여 立法案 작성에 있어서 主要內容을 자세하게 설명하고자 한다. 이를 통하여 第5章에서는 海上旅客運送契約法案의 提案을 하며, 第6章 結論에서는 第2章 내지 第5章까지의 내용을 요약하고 海上旅客運送契約에 관한 立法의 必要性을 강조한다.

第2章 海上旅客運送의 概念과 現況

第1節 旅客運送의 一般的 概念

I. 旅客運送의 意義 및 種類

運送(transport)이라 함은 널리 물건(財貨) 또는 사람(旅客)을 어느 장소로부터 다른 장소로 이동시키는 것을 말한다. 이러한 運送은 人間生活의 空間的 거리의 克服을 가능하게끔 하여 人間의 經濟的·政治的·社會的·文化的 活動 및 그 發展을 위한 重要的 役割을 담당해 왔다.¹⁾ 運送은 과거 모든 經濟的인 문제가 自給自足의 形式으로 해결되었던 시대에는 큰 의미를 가지지 못했지만 經濟活動이 고도로 分業化되고, 또한 政治的·社會的·文化的으로 全世界가 밀접하게 연결되어 地域間·國家間의 物的·人的交流가 증가한 오늘날에는 그 의미가 증대되고 있다. 그러나 이제까지는 運送과 관련하여 그 論議의 주된 대상은 物件運送이었고 旅客運送에 대한 論議는 상대적으로 소홀하였다고 본다.

물론 物件運送이 人間의 經濟活動 및 近代 資本主義의 形成에 큰 역할을 담당했음은 부인할 수 없으나, 오늘날 國民經濟의 成長 및 餘暇時間의 增大와 運送手段의 發達에 따라 人間의 空間的 生活領域이 확대되었으므로 旅客運送이 크게 증가할 것으로 판단해 볼 때 物件運送과 더불어 旅客運送에 대한 研究가 많이 이루어져야 할 것이다.

旅客運送은 商去來 또는 餘暇를 위한 旅行이 産業의 發達 및 社會生活의 進歩에 따라 증가하고 있는 傾向만 보더라도 오늘날 旅客運送이 人類生活에서 차지하고 있는 그 역할의 重要性을 짐작할 수 있을 것이다. 즉 商去來를 위한 旅行은 物件運送과는 補充的이며 동시에 相關的인 것으로, 비록 현대적 通信의 發達이 旅行없이도 商去來의 締結을 가능하게 한다고 하더라도 商人과 消費者

1) Marvin I. Fair & Ernest W. Williams, JR., Economics of Transportation, Harper & Brothers Publisher(New York), 1950, p. 3 ; 朴錫珉, 國際運送論, 石井(株), 1990, 4쪽.

들은 보통 그들이 사려고 하는 물건을 직접 보기를 원하며, 또한 契約締結을 위하여 當事者が 직접 交渉하고자 하므로 旅客運送이 增大된다. 그리고 宗教·教育·社會的 모임과 休暇旅行을 위한 旅客運送은 더욱 진보된 産業國家에서 증대하기 마련이다.²⁾ 특히 産業社會에 들어와서 사람의 生活空間이 擴張되므로 말미암아 사람들은 매일매일 일정한 交通手段(運送手段)을 이용하지 않고는 그들의 經濟生活 및 文化的·社會的 活動을 할 수 없는 처지에 놓이게 되었다.³⁾ 최근 들어 인터넷 등 情報通信의 發達로 電子商去來(EC) 및 電子文書交換(EDI)등이 각 분야에서 활용되고 있어 契約締結을 위하여 當事者が 직접 交渉하고 장소를 이동하는 문제를 補完하고 있다. 그러나 所得의 增大와 餘暇時間의 活用을 위한 旅行目的의 旅客運送은 지속적으로 증가할 것이다.

旅客運送은 運送이 행하여지는 場所에 따라 陸上旅客運送, 海上旅客運送, 航空旅客運送으로 각각 분류할 수 있다. 商法에서는 陸上旅客運送은 商行爲編(商法 제148조 내지 제150조)에서 規定하고 있으며, 海上旅客運送은 海商編(商法 제821조 내지 제831조)에 適用規定을 두고 있다. 그러나 商法上 航空旅客運送에 관한 規定은 두고 있지 아니하나 航空法을 두고 있다.⁴⁾

陸上旅客運送은 19세기에 나타난 鐵道에 의하여 획기적인 발전을 보았다. 특히 1829년에 증기기관차가 발명됨에 따라 鐵道가 세계 각 지역에 저렴한 運送手段으로 등장하여 旅客運送의 大衆化·迅速化를 이루었다.⁵⁾ 오늘날 陸上旅客運送은 高速鐵道와 自動車 등이 旅客運送手段으로 등장하여 여전히 중요시되고 있다.

海上旅客運送은 陸上旅客運送에 비해 安樂과 費用에 그 장점을 가지고 있으나, 運送空間이 海上이라는 特殊性을 가지고 있다. 오늘날에는 運送手段으로써

2) Marvin L. Fair & Ernest W. Williams JR., op. cit., p. 239.

3) 林泓根, 商行爲法, 法文社, 1989, 792쪽.

4) 1984년 商法 改正 당시 法務部の 商法改正試案을 作成할 때 商法중 商行爲編에 航空運送 契約를 중심으로 한 航空運送에 관한 規定을 挿入하자는 일부 意見이 法務部の 商法改正 審議委員會에서 거론된 바 있으나 特別法으로 制定하자는 의견이 강력하게 擡頭되어 規定되지 않았다(孫珠瓚, 商行爲法에 관한 改正意見 「商法改正의 論點」, 韓國商事法學會, 1981, 26~28쪽 參照).

5) 運送手段으로 鐵道가 발달되기 전에는 陸路에 의한 運送은 運送速度가 느리고 費用도 많이 들었다. 반면에 水路에 의한 運送은 陸路보다 저렴하였기 때문에 대부분의 通商活動은 水路를 이용하였으므로 중요한 商業都市들은 海岸이나 水運이 편리한 곳에 형성되는 傾向이 있었다(Russel E. Westmeyer, Economics of Transportation, Prentice-Hall, Inc., 1952, p. 23).

의 海上旅客運送보다는 여행목적의 크루즈관광이 확대됨으로 인해 크루즈船(Cruise Ship)에 의한 海上旅客運送이 이루어지고 있다. 또한 최근에는 자동차보다 훨씬 빠르고 형태가 航空機와 유사한 최고 속도 270노트(시속 500km)인 초고속여객선인 위그선의 등장과 常用化로 航空을 통한 旅客運送과 본격적인 경쟁체제를 갖출 것으로 전망하고 있다.

航空旅客運送은 그 역사가 짧음에도 불구하고 오늘날 장거리 旅行을 하고자 하는 旅客에게는 주요한 運送手段이다. 이러한 航空旅客運送의 發達은 世界大戰 동안에 성취한 航空技術의 進步와 國家介入이 商業飛行機(commercial aviation)의 發達을 증진시켜 수많은 飛行機가 제작되면서 旅客을 運送하는 중요한 運送手段으로 등장한 것이다. 특히 우리나라의 경우 陸路에 의하여 外國으로 旅行한다는 것이 거의 불가능하므로 國際旅行은 航空旅客運送에 의존하는 바가 매우 크다고 할 것이다.⁶⁾

II. 旅客運送人의 定義

商法上 사용되고 있는 運送人(carrier) 또는 運送業의 用語는 用例와는 상당히 다르다.⁷⁾ 즉 商法 商行爲編 第9章에서 運送業이라 하여 規定하는 運送業(carrriage)은 陸上運送業만을 가리킨다.⁸⁾ 따라서 여기서 말하는 運送人도 陸上旅客運送人만을 가리키므로 商法上 旅客運送人이라 함은 陸上 또는 湖川, 港灣에서 旅客의 運送을 營業으로 하는 者를 말한다(商法 제125조).

위에서 설명한 바와 같이 運送人은 「陸上 또는 湖川, 港灣」에서 運送을 하는 者이다. 陸上이라 함은 地上뿐만 아니라 地下도 포함된다고 한다.⁹⁾ 그러므로 地下鐵에 의한 運送도 陸上運送이다.¹⁰⁾ 湖川, 港灣에 의한 運送을 海上運送

6) 朴正日, 旅客運送契約에 관한 研究, 法學碩士學位論文, 成均館大學校 大學院, 1990, 11쪽.

7) 鄭熙喆, 商法學原論(上), 博英社, 1986, 205쪽.

8) 李哲松, 商法總則·商行爲, 博英社, 1989, 205쪽 ; 孫珠瓚, 商法(上), 博英社, 1985, 230쪽 ; 裴鐵世·姜渭斗, 商法講義(I)-總則·商行爲, 螢雪出版社, 1979, 308쪽 ; 鄭熙喆, 위의 책, 205쪽.

9) 孫珠瓚, 위의 책, 230쪽 ; 林泓根, 앞의 책, 799쪽 ; 李哲松, 위의 책, 392쪽 ; 李院錫, 新商法(上), 法志社, 1984, 209쪽 ; 李範燦·崔竣璿, 商法概論(第4版), 三英社, 1997, 185쪽.

10) 한편 空中을 陸上に 포함시킬 것인가에 관하여, 「航空運送에는 海上運送에 관한 規定도 適用되어야 하지만, 陸上運送에 관한 規定은 運送一般에 관한 總則的·一般的 規定으로서 航空運送에도 適用되어야 할 것이다. 그러한 의미에 航空은 陸上에서부터 제외

이 아닌 陸上運送에 포함시킨 이유는 우리나라 湖川, 港灣의 運送範圍가 비교적 狹小하고, 이에 의한 運送이 小規模로 행하여지므로 海上運送에 관한 特別規定을 湖川, 港灣의 運送에 적용하는 것 보다 이들에 대해서는 陸上運送에 準하여 取扱하는 것이 적당하다고 본 결과이다.¹¹⁾ 따라서 湖川, 港灣 이외의 海上에서의 運送은 海上運送이 될 것이다. 湖川, 港灣의 範圍, 즉 湖川, 港灣과 海上과의 分界點은 平水區域¹²⁾으로 規定하고 있다(商法 施行規則 제3조).

旅客運送人은 旅客의 運送을 目的으로 한다. 旅客¹³⁾이라 함은 運送되는 모든 自然人을 말하며, 반드시 運送의 委託者 自身에 限定시킬 필요는 없고, 父母와 同伴하여 乘車하는 乳兒, 幼兒도 旅客이다.¹⁴⁾ 즉 살아있는 사람은 物件運送의 對象이 될 수 없다. 따라서 屍體는 物件運送의 對象이 될 것이다.¹⁵⁾ 그리고 旅客의 携帶手荷物은 託送手荷物과는 달리 旅客 스스로가 保管하기 때문에 그 運送은 物件運送이 아니다.¹⁶⁾

運送人은 運送을 행하는 者이다. 따라서 旅客運送은 旅客을 場所的으로 移動시키는 것으로써 거리의 長短, 運送의 方法 및 運送用具 등에 대한 制限이 없기 때문에 遠거리의 運送은 물론이고 同一 地域內 또는 同一 高層建物內의 運送도 포함되며, 특별한 運送手段을 사용하든지 肉體로 하든지 관계없다. 따라서 海上運送에 있어서 運送用具가 반드시 船舶이어야 하는 점과 다르다. 또한 運送人은 他人과 運送契約를 締結하고 運送의 引受를 營業으로 하는 商人이다(商法 제4조, 제46조 13호). 그리고 運送이기 위하여 반드시 자기의 運送用具를 가

할 것은 아니다.」(平出慶道, 商行爲法 [現代法律學全集 17], 靑林書院, 1980, 445面 ; 林泓根, 앞의 책, 799쪽)라는 주장과 空中을 陸上에서 제외하는 見解(神崎克郎, 商法總則·商行爲法通論, 同文館, 1988, 235面 ; 裴鐵世·姜渭斗, 앞의 책, 309쪽)가 있다.

- 11) 崔基元, 商法總則·商行爲, 經世院, 1989, 384쪽. 한편 같은 趣旨의 規定을 두고 있는 日本에서도 이는 마찬가지이다(大隅健一郎, 商行爲法, 靑林書院, 1974, 128面).
- 12) 平水區域이라 함은 湖水·河川 및 港 內의 水域과 지정된 18區의 水域이다. 여기서 “港 內의 水域”이라 함은 港灣법에 의하여 港灣 區域이 지정된 港灣에 있어서는 그 區域을 말하며, “港 內”라 함은 港灣법에 規定된 港은 그 區域 內를, 기타의 港에 있어서는 사회 통념상의 區域 內를 말한다(林東喆·鄭映錫, 海事法規講義, 學現社, 2000, 623쪽).
- 13) 海上旅客運送에 있어서 旅客의 定義는 商法上の 旅客運送契約의 法理를 따르고 있는 海上旅客運送約款上的 定義, 船舶安全法上的 定義, 國際協約에서 規定하고 있는 定義가 조금씩 다르게 表現되고 있다. 자세한 內容은 “海上旅客運送의 意義”에서 說明하고자 한다.
- 14) 西原寬一, 商行爲法(法律學全集 29), 有斐閣, 1985, 332面 ; 神崎克郎, 上掲書, 236面.
- 15) 平出慶道, 前掲書, 446面 ; 林泓根, 앞의 책, 799쪽.
- 16) 平出慶道, 上掲書, 446面 ; 林泓根, 위의 책, 799쪽.

지고 할 필요는 없고 他人으로부터 빌린 運送用具를 가지고 하더라도 상관없다. 또한 運送을 자신이 직접 할 필요는 없고 補助者를 사용할 수 있으며, 他人을 下受運送人으로서 사용할 수도 있지만¹⁷⁾, 運送人은 委託者로부터 運送을 引受하여 그 責任을 負擔하는 사람이다.¹⁸⁾

III. 旅客運送契約의 意義

旅客運送契約(contract of carriage of passengers)이라 함은 運送人이 自然人인 旅客을 일정한 場所에서 다른 場所로 運送할 것을 引受하는 契約을 말한다.¹⁹⁾ 즉 旅客運送契約은 旅客에 대한 運送의 引受를 목적으로 하는 契約이므로 運送人이 營業으로써 旅客의 場所的 移動을 約定하고 旅客에 대하여 상대방인 旅客이 報酬(運賃)를 지급할 것을 約定함으로써 成立한다.²⁰⁾ 따라서 이 契約에 의하여 運送을 引受하는 行爲는 商法上의 商行爲(商法 제46조 13호)이다.

또한 旅客이 旅行을 행함에 있어서 携帶하는 물건인 手荷物(luggage)은 旅客運送에 부수하여 運送되는 것이므로 旅客運送契約과는 별도로 物件運送契約을 締結할 필요는 없다. 이는 비록 그 手荷物이 運送人의 保管에 속하는 託送手荷物인 경우에도 마찬가지이다. 그러나 運送人은 旅客으로부터 引渡를 받은 手荷物인 託送手荷物에 관해서는 物件運送인과 동일한 責任을 負擔한다(商法 제149조 제1항).

한편 旅客運送은 物件運送과 달리 運送對象이 自然人이라서 운송도중 旅客의 生命, 身體가 安全하게 保護되어야 한다는 점에서 物件運送에서 보다 고도의 注意가 요구된다. 운송중의 損害는 대부분 旅客의 生命, 身體에 대한 損傷을 뜻하므로 損害賠償額의 算定도 物件運送에서와는 다른 원리에 의해 결정된다.²¹⁾

17) 崔基元, 앞의 책, 385쪽 ; 孫珠瓚, 앞의 책, 231쪽.

18) 徐燾珪, (改正商法)商法講義(上卷), 法文社, 1991, 215쪽.

19) René Rodière, Introduction to Transport Law and Combined Transport : International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. XII, J.C.B. Mohr(Paul Siebeck), Tübingen and Martinus Nijhoff Publishers, 1982, p. 3 ; 西原寬一, 前掲書, 332面 ; 神崎克郎, 前掲書, 258面 ; 林泓根, 앞의 책, 884쪽 ; 孫珠瓚, 앞의 책, 260쪽 ; 李元錫, 앞의 책, 231쪽.

20) René Rodière, op, cit., p. 3.

21) 旅客運送人의 損害賠償責任에 있어서 그 責任의 原因이나 性質은 物件運送人의 損害賠償責任에 있어서 그것과 마찬가지이다. 다만 旅客運送人의 責任은 損害賠償額에 관하여 個別的 確定的 原則을 취하고 있다. 즉, 商法 제148조 제2항에서 「損害賠償의 額을 정

또한 旅客運送은 自然人을 상대로 하므로 物件運送에서와 같은 受領, 保管, 引渡에 따르는 責任問題는 생기지 아니하나, 運送을 開始하여 終了할 때까지 旅客의 安全에 대해 相當한 注意를 기울여야 한다. 그러므로 損害賠償과 관련된 法制定에 있어서도 安全에 관한 規制法令을 規定해 둘 필요가 있다고 본다.

특히 서비스 제공업으로서 旅客運送業의 現代的 地位를 고려할 때, 단순히 場所的 移動이라는 運送의 結果 그 자체만을 旅客運送契約의 內容이라고는 볼 수 없다. 왜냐하면 場所的 移動뿐만 아니라 運送行爲를 행함에 있어서 運送人의 旅客에 대한 친절 및 봉사를 비롯한 운송관련 서비스의 제공이 契約內容에 포함된다고 보아야 할 것이기 때문이다.²²⁾

IV. 旅客運送契約의 法的 性質

旅客運送契約은 旅客을 일정한 장소에서 다른 장소로 運送하여 줄 것을 運送人에 대하여 請約을 하고, 여기에 대하여 運送人이 承諾하므로써 成立하는 諾成契約인 동시에 그 契約의 締結에 아무런 방식을 요구하지 않으므로 不要式契約이다. 그리고 이 契約은 運送人이 旅客의 場所的 移動이라고 하는 「일의 完成」을 引受하고, 이에 대하여 旅客이 報酬(運賃)를 지급할 것을 約定하므로써 成立하는 都給契約의 일종이며, 또한 雙方·有償契約의 性質을 가지고 있다.²³⁾

1. 諾成·不要式契約性

旅客運送契約은 그 締結에 있어서 아무런 要式行爲를 필요로 하지 아니하고 契約의 當事者 雙方이 合意하므로써 成立하는 諾成·不要式契約의 性質을 가진다. 따라서 契約締結 過程에서의 書面의 作成, 乘車券의 發行 등은 契約의 成立에 아무런 영향을 미치지 아니한다.²⁴⁾

함에는 法院은 被害者와 그 家族의 情狀을 參酌하여야 한다。」라고 規定하고 있는 점이 物件運送人의 損害賠償責任과 다른 特色이라고 할 수 있다. 자세한 내용은 “海上旅客運送人의 損害賠償責任”에서 後述한다.

22) Marvin L. Fair & Ernest W. Williams, JR., op. cit., p. 147.

23) 朴正日, 앞의 論文, 17~18쪽 참조.

24) 神崎克郎, 前掲書, 258面 ; 孫珠瓚, 앞의 책, 260쪽 ; 崔基元, 앞의 책, 432쪽.

2. 雙方·有償契約性

旅客運送의 경우 그 契約이 締結되면 運送人은 旅客을 運送할 運送履行義務를 負擔하며, 旅客은 그 代價로 運賃을 支給하여야 할 運賃支給義務를 負擔한다. 契約에 의해 발생하는 이들 雙方的 債務는 서로 相換으로 履行되어야 할 性質을 가지므로 旅客運送契約은 雙方契約의 性質을 가진다.

또한 이 契約에 있어서는 運送人이 그의 運送施設 및 人力을 投入하여 運送을 행하는데 대하여 旅客이 運賃을 支給하는 것으로 當事者 雙方이 이와 같은 하나의 契約에 의해 代價性을 갖는 出損義務를 負擔하는 有償契約이다. 그러나 旅客運送契約은 원칙적으로는 有償契約이나 有償이든 無償이든 旅客運送契約의 成立에 영향을 미치지 않는다고 한다.²⁵⁾

3. 都給契約性

旅客運送契約에서 運送人은 일을 完成할 것, 즉 目的地(到着地)까지 旅客의 場所的 移動을 完成할 것을 約定하고 旅客은 그 결과에 대한 報酬로서 運賃의 支給을 約定한다. 따라서 이 契約은 都給契約의 일종이다. 또한 運送契約의 性質과 관련하여 都給契約인 동시에 委任契約이라고도 하는데, 이는 運送契約은 事務處理를 내용으로 하는 都給契約이라고 할 수 있기 때문이라고 한다.²⁶⁾

4. 附合契約性

旅客運送은 大量的, 集團的, 定型的으로 행하여지고 있는 것이 오늘날 去來의 實情이다. 契約의 實際에는 去來의 確實性和 行爲의 迅速性を 꾀하기 위하여 運送人 쪽에서 작성한 普通去來約款에 의하여 規律되는 附合契約의 性質을 띠고 있다. 이는 旅客運送의 특성상 旅客運送契約이 大量的, 集團的, 定型的으로 이루어지고 있기 때문이다.

그러나 오늘날 규제완화 차원에서 自體的으로 作成한 約款을 認可事項으로

25) 西原寬一, 前掲書, 333面, 裴鐵世·姜渭斗, 앞의 책, 342쪽.

26) 崔基元, 앞의 책, 386쪽.

정하고 있을 뿐만 아니라, 約款을 事務所 기타 事業場에서 公衆이 보기 쉬운 場所에 揭示하도록만 規定하고 있다. 이로 인해 約款의 내용을 정확히 모르는 旅客의 保護에 지장을 초래할 수도 있다고 본다.

第2節 海上旅客運送의 概念과 沿革

I. 海上旅客運送契約의 意義

海上旅客運送契約은 일반적으로 契約에 관한 通常的인 規定을 따르며, 契約과 관계된 兩 當事者의 權利와 責任에 관해서는 定型화된 것은 없고 예외적인 것도 없다. 그러나 많은 契約의 형태로 볼 때, 一方의 當事者(船舶所有者 또는 運送人)는 契約의 다른 當事者(旅客)보다는 契約 자체가 자신의 업무의 일부분이기 때문에 契約의 條件(the terms and conditions of the agreement)에 훨씬 더 정통하다. 사실 전 세계적으로 實務上 旅客運送契約 동안에 발생한 어떠한 旅客의 傷害에 관한 責任을 제외한 免責條項(exclusion clause)을 모든 旅客運送契約에 포함시키고 있는 것이 보통이다. 旅客運送 도중에 발생한 旅客의 傷害에 대하여 많은 것들이 매우 엄격한 法的 責任을 묻는 조항으로 看做되고 있다. 실제로 일부의 免責條項들은 너무도 엄격한 法的 責任을 묻는 일부 국가들의 法廷에서도 인정되었으며 正當性을 지닌 일방의 當事者에게 편향적이었다. 그러나 契約의 自由(freedom of contract)가 전통인 英國에서는 언제나 이 原則을 고수했으며, 어디에서나 통용되었으며 이를 신봉했다. 契約自由의 原則은 英國法이 制定될 때부터 基本的인 原則중의 하나이다. 그러한 이유로 兩 當事者들은 항상 그들 相互간 合意한 條件으로 된 契約書로 자유로운 契約을 가능하게 하였다. 그러나 일반적으로 旅客運送契約(언제나 그러한 것은 아니하나, 보통 旅客의 乘車券에 의한 契約에는 비록 매우 작은 글씨로 인쇄되어 있지만 兩 當事者의 契約에 관한 모든 條件들을 포함한다)은 傷害의 責任이 있는지 없는지 또는 船舶所有者(契約違反 訴訟의 推定上의 被告)가 免責條項을 포함한 모든 조건들을 旅客이 충분히 알 수 있도록 旅客運送에 관한 조건들을 말할 수

있었는지 또한 契約 締結時 船舶所有者 또는 運送人이 개인적으로(船舶所有者 또는 運送人의 非行 또는 不注意) 또는 그들의 旅客과 관련된 履行補助者에 의한 作爲, 不作爲, 過失로 야기된 傷害에 관한 責任조차도 회피할 수 있도록 契約 이전에 旅客에게 충분한 認知를 시켰는지를 판단할 때 가장 중요한 要素중의 하나이다.²⁷⁾

우리나라 商法上 “海上旅客運送契約”이란 海上에서 船舶에 의하여 사람을 運送할 것을 引受하는 契約²⁸⁾을 말한다. 즉 사람을 契約에서 정한 場所까지 運送하여 주고 그 대가로 運賃을 받는 契約으로서 그 法律的 性質은 物件運送의 경우와 마찬가지로 都給契約으로 본다.²⁹⁾ 海上旅客運送은 그 目的物이 旅客(自然人)인 점에서 物件을 目的으로 하는 海上物件運送과 구별되고, 運送의 공간이 海上인 점에서 陸上旅客運送과 구분된다. 그러나 우리나라 商法에서는 海上旅客運送의 規定에 대하여 旅客運送에 관련된 직접적인 사항만을 규정하고 있을 뿐 대부분의 規定이 陸上旅客運送과 海上物件運送의 規定을 準用하고 있다(商法 제829조). 따라서 海上旅客運送契約은 陸上運送과 같이 旅客運送人이 불특정 다수의 旅客에게 請約을 誘引하고 一般 旅客이 이를 請約을 하면 成立한다.

우리나라 商法에서는 “海上旅客運送契約”에 대한 명확한 定義는 條文化되어 있지 않다. 다만, 海運法에서 “海上旅客運送事業”을 정의하고 있다. 여기서 “海上旅客運送事業이라 함은 海上 또는 海上과 連接한 內陸水路에서 旅客船(13인이상의 旅客定員을 가진 船舶을 말한다)으로 사람 또는 物件을 運送하거나 이에 수반되는 業務를 처리하는 事業으로서 港灣運送事業法 제2조 제4항의 規定에 의한 港灣運送關聯事業³⁰⁾의 것을 말한다(海運法 제2조 제2호)”라고 定義하고 있다.

商法에서 海上旅客運送을 海上物件運送 및 陸上旅客運送에 관한 規定을 準用

27) Christopher Hill, Maritime Law(Fifth Edition), LLP Limited(London · Hong Kong), 1998, p. 473.

28) 우리나라 商法上 契約이라 함은 私法上의 일정한 法律效果의 發生을 목적으로 하는 2인이상의 當事者의 意思表示의 合致로 合意에 의하여 成立하는 法律行爲로써 單獨行爲나 合同行爲와 구별되는 개념으로 쓰인다. 이러한 의미에 있어서의 契約은 私法의 모든 領域에 존재한다(郭潤直, 債權各論, 博英社, 1998, 11쪽).

29) 박용섭, 해상법론, 형설출판사, 1998, 755쪽 ; 宋相現·金炫, 海商法原論, 博英社, 1999년, 335쪽 ; 崔基元, 海商法, 博英社, 1993, 204쪽 ; 李範燦·崔竣瑢, 앞의 책, 709쪽.

30) 港灣運送事業法에서 정의하고 있는 “港灣運送關聯事業”이라함은 港灣안에서 船舶에 物品 또는 役務를 제공하는 港灣用役業·物品供給業·船舶給油業 및 컨테이너修理業을 말하며, 業種別事業의 內容은 大統領令으로 정하고 있다(港灣運送事業法 제2조 제4항).

함은 海上旅客運送이 海上物件運送에 비해 큰 비중을 차지 못했기 때문이다. 이는 歷史的으로도 이전에는 海上旅客運送은 陸上旅客運送에 비해 발달하지 못했으며, 신대륙발견 이후의 이민증가로 海上旅客運送의 형태가 발전하기 시작하였다. 초기 英國 海商法에서도 移民船(emigrant ship)을 海上旅客運送의 가장 큰 형태로 보고 있다. 그러나 최근 들어 초대형·초호화 旅客船이 등장하여 크루즈산업이 발전하고 있으며, 초고속 旅客船의 등장으로 航空旅客運送과도 경쟁할 수 있는 여건이 마련됨에 따라 단순한 旅客運送의 목적이 아닌 海洋觀光과 連繫된 형태로 海上旅客運送은 급진적으로 증가할 추세이다.

II. 海上旅客運送契約의 性質

海上旅客運送契約 또한 앞서 설명한 일반적인 旅客運送契約의 性質과 같다. 海上旅客運送契約은 諾成·不要式契約으로 運送契約의 일반적인 契約方式이다. 契約이 成立하고 나면 海上旅客運送人은 乘船券 또는 傭船契約書를 發行하는 것이 상례이다. 乘船券은 無記名式과 指示式이 있고, 記名式이 있다.³¹⁾ 無記名式과 指示式은 乘船하기 전까지는 有價證券의 性質을 가지나, 乘船 후에는 단지 證據證券인 것이다(商法 제821조). 海上旅客運送契約도 海上物件運送契約과 마찬가지로 海上旅客運送人이 旅客運送의 契約條件을 미리 작성해 놓은 普通去來約款을 사용하는 附合契約의 性質을 가지고 있다.³²⁾

III. 海上旅客運送의 種類

海上旅客運送은 運航航路에 따라 沿岸旅客運送과 國際海上旅客運送으로 구분하며, 運航形態에 따라 定期船과 不定期船으로 구분할 수 있다.

沿岸旅客運送은 內航定期旅客運送事業과 內航不定期旅客運送事業으로 구분하고 있다. 內航定期旅客運送事業은 國內港(海上 또는 海上과 연접한 內陸水路에 소재한 장소로서 常時的으로 船舶에 사람이 타고 내리거나 물건을 싣고 내릴

31) 일반적으로 沿岸旅客運送의 경우에 乘船券은 無記名式으로 旅客의 姓名이 표기되지 않은 것이 보통이며, 國際海上旅客運送의 경우에는 旅客이 소지한 旅券의 姓名과 일치된 記名式이 일반적이다.

32) 박용섭, 앞의 책, 713쪽.

수 있는 場所를 포함한다. 이하 같다)간에 일정한 航路 및 日程表에 의하여 運航하는 海上旅客運送事業이며, 內航不定期旅客運送事業은 國內港간에 일정한 航路 및 日程表에 의하지 아니하고 運航하는 海上旅客運送事業을 말한다(海運法 제3조 제1호, 제2호).

國際海上旅客運送은 外航定期旅客運送事業과 外航不定期旅客運送事業으로 구분하고 있다. 外航定期旅客運送事業은 國內港과 外國港간 또는 外國港간에 일정한 航路 및 日程表에 의하여 運航하는 海上旅客運送事業이며, 外航不定期旅客運送事業은 國內港과 外國港간 또는 外國港간에 일정한 航路 및 日程表에 의하지 아니하고 運航하는 海上旅客運送事業을 말한다(海運法 제3조 제3호, 제4호).

契約의 形態에 의한 海上旅客運送契約의 種類에는 自船運航者의 旅客運送에 의한 個別的 旅客運送契約과 傭船을 이용한 他船運航者에 의한 團體 運送契約으로 나눌 수 있다. 個別的 旅客運送契約은 商法 제821조 이하에서 규정하고 있으며, 傭船에 의한 旅客運送契約은 傭船에 관한 物件運送契約의 規定을 準用하고 있다(商法 제831조). 個別的 旅客運送契約은 개인 旅客이 海上運送人과 個別的으로 締結하는 契約이고, 傭船 旅客運送契約은 移民運送 또는 대규모의 團體旅客을 위하여 船舶의 全部 또는 一部를 傭船하여 旅客을 運送하는 契約이다. 傭船者와 旅客과의 관계는 再運送人으로서 旅客運送契約의 規定에 따른다. 이 경우 運送人은 旅客運送契約의 履行이 船長의 職務에 속하는 범위 안에서는 旅客에 대한 履行責任과 그 責任制限에 관한 規定(商法 제806조)을 準用하고 있으므로 再運送人은 그 범위에서 債務를 免하는 것이다. 그 외에 運送契約의 履行에 관하여 商法 제830조의 準用規定을 적용하여 運送人의 權利·義務를 정한다. 오늘날 20세기 초에 볼 수 있었던 移民運送契約은 거의 볼 수 없다. 다만, 크루즈船에서 지역 관광객을 위하여 客室의 一部를 傭船하는 경우가 많이 이용되고 있으나, 이는 일정한 지역의 개별 旅客의 便宜를 위하여 豫상 客실을 확보하는 방법으로 사용되고 있다.³³⁾

IV. 海上旅客運送의 沿革

33) 박용섭, 앞의 책, 740~741쪽.

1. 古代

古代에 道路가 開設되지 아니하고 각종 危險이 除去되지 못한 시절에는 陸上 運送보다 水運을 통해 貨物과 旅客을 運送하게 되었고 海商法規도 일찍부터 발달하게 되었다.³⁴⁾ 海上物件運送에 관한 것은 세계적으로 유명한 最古의 함무라비 법전(Hammurabi Code, B.C. 1704)에도 있으나 海上旅客運送契約은 독립된 營業으로는 존재하지 않았으며, 예외적으로 巡禮者, 軍隊, 探險者, 亡命者, 職務上으로 乘船한 者 등에 한하여 運送하는데 불과하였다.

그러나 1세기경 新約聖書에 나타난 사도 바울(Paul)이 아드라미티움(Adramyttium)호에 乘船하여 시돈(Sidon)에 着港한 후 이태리로 發航하는 알렉산드리아(Alexandria)호에 換乘하여 船舶所有者, 船長과 많은 旅客과 함께(276명) 目的地까지 到着한 구절이 있는데(사도행전 27장, 28장) 그 당시에는 海上物件運送과 함께 海上旅客運送도 있었다는 사실을 알 수 있다.³⁵⁾

또한 로마의 海商法은 서기 533년에 완성된 「유스티니아우스의 디게스트」 속에 해상편인 투하에 관한 로드법(De Lege Rhodia de Jactu)을 규정하였는데, 여기에는 船舶所有者, 運航者, 船長, 海員, 荷主 및 旅客, 船舶所有權, 海賊과 衝突의 危險, 共同海損, 運送責任, 傭船, 海難救助, 海上貸借의 規定을 두었다고 한다.³⁶⁾ 이를 살펴볼 때 旅客에 관한 規定이 있으므로 海上旅客運送이 이루어지고 있었음을 간과해 볼 수 있다.

2. 中世

中世에는 콘솔라토델 마레(Consolato del mare)해법에 海上旅客運送에 관한 약간의 規定이 있어서 대서양과 지중해를 중심으로 하여 海上旅客運送이 이루어졌음을 알 수 있으며, 십자군원정 이후 巡禮者의 運送을 위한 약간의 規定이 있었으나 1981년의 海事勅令에는 旅客運送에 관한 規定이 없었다.³⁷⁾ 그러나 산업혁명 이후 경제사정이 변천하고 海事技術과 海上交通이 발전함에 따라 각국

34) 宋相現·金炫, 앞의 책, 6쪽.

35) 田中誠二, 海商法詳論(增補版), 勁草書房(東京), 1985, 436面.

36) 박용섭, 앞의 책, 29쪽.

37) 田中誠二, 前掲書, 436面.

의 旅客運送이 활발해지고 航海時間도 短縮되어 결국 오늘날 형태의 海上旅客運送의 形態가 등장하게 되었다.³⁸⁾

3. 近代

19세기 후반에 들어 海事技術의 進步 및 經濟事情의 變遷에 따라 海上旅客運送은 상당히 발전하였다. 즉 汽船의 發明 및 汽船 이용의 결과로 海上旅客運送의 安全과 迅速이 현저하게 증가한 旅客의 旅行을 편리하게 하였기 때문이다. 또한 경제사정의 변천을 살펴볼 때 商業을 통한 國際貿易이 행하여지고, 植民地의 經營, 知的研究의 復興, 移民 등으로 海上旅客運送이 절실히 필요하게 되었다. 이처럼 海上旅客運送이 증가한 결과 海上旅客運送은 특별한 獨立 領域으로써 海上物件運送과 나뉘어져 변천하게 되었다.

海上旅客運送의 特色은 運送의 迅速과 規則的인 運航時間 및 船舶設備의 快適함 등을 들 수 있다. 그 결과로써 旅客專用船(passenger-boat)으로써 특수한 船舶이 建造될 수 있었다. 따라서 旅客船은 船體에 高速力 機關을 갖추었으며, 旅客의 設備은 마치 “떠있는 宮殿 또는 都市”로 불려졌을 만큼 초대형화·호화 船舶이 탄생하였다. 이처럼 特殊한 船舶用으로 건조된 旅客船은 旅客 往來의 험한 航路에 制限되었기 때문에 주로 대서양 횡단으로 사용되었다. 특히 旅客運送의 비상한 발달의 결과, 이 시기에 海上運送에 있어서 海上物件運送과 더불어 중요한 지위를 차지하기도 하였다.³⁹⁾

4. 現代

제2차 世界大戰 이후 航空技術의 發達로 民間航空運送事業이 發展하였다. 이로 인해 그때까지만 해도 大洋을 횡단해야 하는 장거리 여행은 모두 船舶에 의존하고 있었다. 그러나 보다 빠르고 안전한 旅客機가 출현하자, 旅客船의 이용객이 航空機로 몰려가서 旅客船事業者들은 고객의 대부분을 상실하였다. 航空機는 그때까지 船舶으로 수 십일을 걸려 가던 목적지를 불과 수 시간만에 安全

38) 李榮郁, 新 海商法, 法文社, 1975, 309쪽 參照.

39) 田中誠二, 前掲書, 437面 ; 李基秀, 保險法·海商法學, 博英社, 1996, 521쪽 參照.

하게 運送해주었다.

1957년 드디어 대서양을 횡단하는 航空機運送의 旅客數가 旅客船의 旅客數를 증가하면서 본격적인 航空旅客運送의 時代가 개막되고, 遠洋旅客船事業은 급속히 사양화되기 시작하였다. 당시 旅客船事業者들은 旅客船事業의 사양화를 막아보고자 航空機에 비해 안락한 旅行을 보장하기 위하여 호화여객선을 新造하고 船舶을 대형화시켰다. 政府도 이러한 旅客船事業者의 事業을 적극 지원하였다. 政府는 그 당시만 해도 海運을 戰時에 海軍의 일부로 활용할 계획을 가지고 있었고, 특히 旅客船은 戰時에 병력수송용 필수장비로 생각하고 있었다. 이러한 旅客船事業이 사양화되고 문을 닫는다는 것은 국방상 큰 문제라고 생각하여 어떻게든 이를 살려보고자 旅客船業者의 호화여객선의 建造에 補助金を 지급하는 등 지원을 아끼지 아니하였다.⁴⁰⁾

이러한 결과로 旅客의 移動에 대한 運送目的에서 안락한 초대형·초호화 旅客船을 이용한 觀光目的의 크루즈船이 등장하게 되었다. 또한 이러한 과정 속에서 造船技術의 發達로 새로이 航空機에 도전할 수 있는 船舶의 開發이 이루어졌다. 이러한 결과로 航空機의 原理와 船舶의 原理를 결합시킨 기술이 개발되어 소형 단거리 여객선용으로 실용화할 수 있는 하이드로포일(Hydrofoil), 에어쿠션 비히클(Air Cushion Vehicle; ACV), 라이더 덴 에어 크립트(Lighter than Air Craft; LTA) 등이 출현하게 되었다. 이러한 船舶을 이용한 단거리 旅客運送으로 다시금 海上旅客運送의 역할이 증대되었으며, 隣接國家間의 旅客運送에 있어서 航空機에 대한 재도전이 이루어지고 있다.

第3節 國內 海上旅客運送의 現況 및 問題點

I. 序說

이 節에서는 海上旅客運送과 관련하여 國內의 國際海上旅客運送과 沿岸旅客運送의 現況을 조사하여 海上旅客運送의 概念 定立과 함께 그 實態를 파악함으

40) 崔在洙, 海運政策序說(船協資料 96), 韓國船主協會, 1996, 289~290쪽 參照.

로써 海上旅客運送의 重要性和 立法의 必要性을 살펴보고자 한다. 특히 오늘날 海上旅客運送의 重要한 역할로 자리잡은 크루즈관광에 대비하여 크루즈관광의 概念과 現況을 파악하여 앞으로의 實需要에 대한 法的 根據를 마련하고자 한다. 한편 海上旅客運送과 밀접한 關係를 가지고 있는 旅客船터미널 및 관련 港灣設施의 現況 및 問題點들을 지적하고 問題點 해결을 위한 改善方案을 제시하고자 한다. 그리고 우리나라의 旅客船 관련 安全管理에 관한 規定 및 크루즈船內 事故類型과 問題點들을 調查·分析함으로서 立法에 있어서 現實性和 必要性을 부각시키고자 한다. 한편 說明의 便宜上 海上旅客運送의 現況에 대해서는 國際海上旅客運送, 沿岸旅客運送, 크루즈관광에 의한 旅客運送으로 구분하여 說明하였다.

旅客船터미널 및 관련 港灣設施의 現況은 研究의 幅을 좁히기 위해 釜山港을 중심으로 調查하였으며, 旅客船 運航과 관련된 安全管理 現況은 國際海上旅客運送의 경우 특별한 規定을 두고 있지 않고 海上交通安全法, 船舶法 등에서 규정하고 있으므로 沿岸旅客船 運航과 관련된 安全管理制度에 대하여 調查하였다. 또한 현재 우리나라의 海上旅客運送約款을 통하여 海上旅客運送約款上의 定義, 海上旅客運送契約의 成立, 手荷物 관련 規定, 運賃 및 料金 관련 規定, 約款上의 旅客의 義務 등을 살펴보았다. 이는 第4章 海上旅客運送契約에 관한 比較·檢討에서 자세히 언급하고자 한다.

앞서 설명한 바와 같이 이 節에서는 國內 海上旅客運送과 관련된 實態를 調查하여 國內 與件 및 問題點을 研究함으로써 立法의 必要性을 설명하고자 한다.

II. 海上旅客運送의 現況

1. 國際海上旅客運送

國際海上旅客運送은 航空旅客運送의 發達로 다소 그 역할이 축소되었으나, 최근 旅客과 貨物이 함께 하는 카훼리船과 초고속 旅客船의 등장으로 날로 旅客이 증가하고 있으며, 특히 크루즈 산업의 발달로 航空旅客運送에 대해서도 경쟁력을 가지고 있다. 우리나라의 國際海上旅客運送의 경우 주로 韓·日간 카훼리船 형태의 運送이 주류를 이루었으나, 中國의 開放政策과 함께 人的·物的

交流 擴大 및 航路의 開放으로 신규 카훼리 항로가 개설되어 釜山, 仁川을 중심으로 활발히 발전하고 있다.

특히 釜山港은 物流據點港으로 자리잡아 自由貿易地帶로 추진하고 있으며, 東北亞地域 더 나아가서는 環太平洋地域의 海洋勢力과 中國 및 러시아 등 大陸勢力을 연결시키는 據點으로 부각되는 海洋都市로 物流와 더불어 海上旅客運送에 있어서 중요한 역할을 담당하게 되었다. 최근에는 所得增大와 老齡人口의 增加로 航空旅行보다는 고급스럽고 안락하며 시간적 여유가 있는 크루즈관광의 選好度도 증가하고 있다. 이는 現代의 금강산 遊覽船의 就航과 더불어 스타크루즈社의 초대형·호화 遊覽船의 就航으로 더욱 가속화되었다. 현재 釜山港에서는 國際旅客埠頭에 國際旅客船터미널을 운영중이며, 이를 통한 여객수송실적은 날로 증가하고 있는 추세이다.

[표 - 1] 국제해상여객 수송실적(1999년 12월 기준)

(단위 : 명)

구 분	1998년	1999년	전년대비증가율(%)
입 국	269,000	413,000	53,5
출 국	269,000	329,000	45,7
계	538,000	805,000	49,6

國際海上旅客運送은 韓·日간에 6개 船社에서 3개 航路에 6척을 운항중이며, 韓·中간에 6개 船社에서 8개 航路에 7척을 운항중이다.⁴¹⁾ 釜山과 仁川을 통한 國際海上旅客運送이 활발하게 진행중이며, 특히 釜山港은 韓·中·日 3국간의 海上旅客運送의 중심이 되어 총면적 10,156㎡의 國際旅客埠頭를 통해 약 28만 명의 旅客이 드나들고 있다. 또한 釜山港은 2002년 韓日월드컵축구대회 및 부산아시아게임을 앞두고 있어 釜山을 중심으로 한 人的交流가 擴大될 것으로 전망한다. 특히 최근 韓日航路에서 빠르고 승선감이 좋으며 鐵道와도 연계된 快速船이 航路에서 인기를 끌고 있어 航空旅客運送과의 경쟁에서도 뒤지지 않고

41) 2000년 2월 기준 (해양수산부 해양수산통계 참조).

있다. 현재 우리나라의 國際海上旅客運送에 淸하고 있는 航路는 다음과 같다.

[표 - 2] 국제여객선 航路 현황⁴²⁾

	航 路	사 업 자	선 명	총톤수(G/T)	수송능력	운항횟수
한 중 항 로	인천-위해	위동항운유한공사	뉴골든브릿지	26,463	656명	주3회
	인천-청도	위동항운유한공사	항설관	16,071	329명	주2회
	인천-천진	진천국제객화항운	천인	26,463	604명	주2회
	인천·부산-연태	연태중한운도유한공사	자옥란	16,071	392명	주0.5회
	인천-연태	연태중한운도유한공사	자옥란	16,071	392명	주1.5회
	군산·인천-연태	연태중한운도유한공사	자옥란	16,071	392명	주1회
	인천-대련	대인훼리	대인	12,365	605명	주3회
	인천-단둥	단둥국제항운유한공사	동방명주	10,648	599명	주3회
	인천-상해	상해인천국제도륙	Arafura Lily	12,304	290명	주1회
한 일 항 로	부산-시모노세키	부관훼리	훼리부관	10,729	480명	주3.5회
	부산-시모노세키	관부훼리	하마유	16,187	500명	주3.5회
	부산-하카다	카멜리아라인	카멜리아	15,439	563명	주3회
	부산-하카다	구주여객철도	비틀2	263	215명	주7회
	부산-하카다	한국고속해운	제비	263	215명	주7회
	부산-대마도	대아고속해운	씨플라워	426	240명	주3.5회
한터	속초-자루비노(훈춘)	동춘항운	동춘	12,023	467명	주3회

[표 - 2] 이외에도 不定期的으로 釜山과 러시아 블라디보스톡을 잇는 부정

42) 2001년 6월 기준(해양수산부 해양수산통계 참조).

기선이 있었으나 현재 취항하고 있지 않으며, 釜山과 上海를 잇는 “Afafura Lily호”를 추가 투입하였다. 이는 仁川~釜山~上海를 잇는 항로로써 中國 觀光客을 유치하는데 많은 기여를 할 것으로 전망된다. 현재 운항중인 제트호일형의 고속여객선인 “비틀2호”, “제비호”, “씨플라워호” 등은 실질적인 旅客運送과 觀光을 목적으로 한 海上旅客運送을 담당하고 있다. 그러나 이들 高速旅客船을 활용하여 國際海上旅客運送 및 일반 旅行客들을 沿岸旅客運送과 연계한 觀光商品이 없는 실정이다. 國際海上旅客運送의 경우 2000년 상반기중 총 485,000여명을 수송하여 전년 동기대비 33%(韓/中: 27%, 韓/日: 37%)증가하였으며, 內·外國人의 수송비율은 內國人이 312,000여명, 外國인이 173,000여명으로 지속적인 증가 추세를 보이고 있다. 이와 같은 國際海上旅客의 增加는 국내 경제회복세에 따른 海外旅行客의 증가와 韓·中·日 航路의 보따리 상인의 증가가 주요인으로 분석된다. 특히 속초~러시아 자루비노~중국 훈춘간 定期旅客航路가 신규 개설되어 동 항로를 이용한 백두산 관광객과 中國 東北3城을 대상으로 한 보따리 상인이 증가하고 있다. 또한 목포~중국 연운항 및 인천~중국 연태간 정기카훼리항로가 신규 개설될 예정으로 있어 국제해상여객 수송인원은 사상 처음으로 100만명을 돌파할 것으로 예상하고 있다.⁴³⁾ 또한 韓日航路에 있어 마산~시모노세키항로, 부산~오사카, 울산~오사카, 韓中航路에 있어서는 인천~영성, 인천~전항도 등 시장 가능성이 높은 지역을 중심으로 항로개설 신청이 줄을 잇고 있어 海上을 통한 國際海上旅客航路는 船社들에게도 끝없는 관심의 대상이 되고 있다. 따라서 海上旅客運送을 통한 旅客의 需要는 점차 증가할 것이고, 빈번한 海上旅客運送上의 事故發生率 또한 증가할 것으로 전망된다.

2. 沿岸旅客運送

沿岸旅客運送은 [표 - 3]에서 나타난 것처럼 國內 타 교통수단의 旅客 수송실적에 비하면 그 특성상 아주 적은 비중을 차지하고 있지만, 순수 관광 및 島嶼地域 수송에 있어 중요한 역할을 담당하고 있다. 沿岸旅客 수송실적의推移를 살펴보면 1990년도 이후 1994년도까지 정체상태를 보인 후 1994년도 약 790만명에서 1997년 990만명으로 3년간 연평균 8.0%의 성장률을 보이다가 1998년에는 IMF의 영향으로 島嶼 관광객 수가 급감했으며, 零細 沿岸旅客船社들이 경영난으로 문을 닫거나 航路數를 축소·조정하였기 때문이다. 그러나

43) www.momaf.go.kr(해양수산부 홈페이지), 해운물류국 해운정책과 자료 參照.

1999년부터 경기가 회복되면서 島嶼 관광객과 연안물동량이 모두 늘어나면서 해마다 沿岸旅客運送은 증가하고 있는 실정이다.

[표 - 3] 국내 여객 수송실적⁴⁴⁾

(단위 : 천명)

연도	계		공로		철도		지하철		항공		해운	
		(%)		(%)		(%)		(%)		(%)		(%)
1996	13,803,685	100	11,480,422	83.2	819,542	5.9	1,470,741	10.7	23,567	0.17	9,413	0.07
1997	13,314,902	100	10,887,456	81.8	832,999	6.3	1,558,909	11.7	25,639	0.19	9,899	0.07
1998	13,114,993	100	10,783,922	82.0	829,050	6.3	1,504,240	11.4	19,504	0.15	8,277	0.06
1999	13,320,097	100	10,455,962	78.4	823,563	6.2	2,010,471	15.1	21,145	0.2	9,051	0.1

한편 韓國海運組合을 주축으로 ‘韓國海運組合法 改正 推進’과 沿岸海運業界의 경영수지 개선을 위하여 ‘화물입항료와 선박입항료 통합운영의 백지화’, ‘유가인상에 따른 국고보조금 지급’, ‘중소기업 경영안정자금 지원조건 완화’ 등을 추진하고 있다. 그 외에도 연안해운 홍보를 위한 ‘가보고 싶은 섬’ 사이트(www.haewoon.co.kr)를 구축하여 운영하고 있으며, ‘섬 여행 안내 책자’를 발간하는 등 沿岸旅客 유치에 부단한 노력을 하고 있다. 그러나 우리 국민의 정서상 아직도 內陸中心의 觀光을 선호하고 있으며, 이는 체계화된 海洋觀光 상품의 부족이라고 볼 수 있다.

釜山港은 남해안 연근해 해상 교통의 중심지로서 부산과 제주도, 통영, 거제도, 여수 등을 연결하는 9개의 항로에 카훼리 및 초쾌속선 등 10개 항로에 18척이 운항하고 있다. 총면적 1,000㎡의 연안여객선터미널에는 연간 139만명의 여객이 드나들고 있으며, 釜山港의 연안여객선터미널은 海洋觀光資源으로 활용하기 위해 조형미까지 갖춘 초현대식 건물로 再建築했다. 또한 출퇴근 운항선

44) ① 공로의 경우 비사용 수송실적 제외, ② 철도의 경우 일반철도, 수도권 전철 및 연락 구간 포함, ③ 지하철의 경우 서울시 지하철과 부산시 지하철 포함 (건설교통부, 「건설교통통계연보」, 2000, 參照)

박 및 관광 유람선 등을 운항중이며, 부산~통영~여수~목포를 잇는 13,800km²의 남해안 관광벨트 개발과 특색 있는 海洋觀光資源을 開發하여 沿岸旅客運送의 活性化를 추진하고 있다. 또한 沿岸旅客運送의 경우 10%안팎의 증가추세를 보이고 있으며, 海洋水産部는 2001년 여름 피서철에 2000년도 1,478,000명보다 12% 증가한 1,657,000명을 수송할 계획이며, 인천~덕적도, 인천~무의도, 진도~조도, 군산~선유도, 통영~매물도 등 11개 항로에는 旅客船을 증선 하고 인천~영흥도, 격포~위도, 목포~홍도, 포항~울릉도 등 42개 항로에는 평시보다 4,885회 선박을 증회했다. 특히 인천~제주 항로에 카훼리 1척을 추가로 투입시켜 매일 운항했으며, 격포~홍도, 완도~신지도, 후포~울릉도 항로를 개설해 旅客輸送路를 다양화시켰다.⁴⁵⁾

[표 - 4] 지역별 해상여객 수송실적⁴⁶⁾

(단위 : 천명)

연도 지역	1994	1995	1996	1997	1998	전년대비(%)
부 산	1,201	1,348	1,390	1,404	1,060	75.5
인 천	905	974	1,101	1,260	1,129	89.6
마 산	917	936	1,002	1,088	961	88.3
울 산	-	23	28	11	-	-
여 수	492	500	645	664	513	77.3
동 해	73	54	78	79	64	81.0
군 산	539	616	442	431	351	81.4
목 포	3,101	3,421	3,569	3,847	3,351	87.1
포 항	221	291	388	407	265	65.1
제 주	420	539	496	418	323	77.3
대 산	-	-	273	290	260	89.7
계	7,869	8,702	9,413	9,899	8,277	83.6

45) www.momaf.go.kr(해양수산부 홈페이지)

46) www.momaf.go.kr(해양수산부 홈페이지), 자료실(여객수송실적).

[표 - 5] 연안여객선 항로 현황

(단위: 개수, 척)

지 역	항 로 수			척 수			업 체 수
	계	일반항로	보조항로	계	일반항로	보조항로	
부 산	7	7	-	13	13	-	9(8)
인 천	14	12	2	23	21	2	8(8)
마 산	12	9	3	16	12	4	7(5)
울 산	-	-	-	-	-	-	-
여 수	8	8	-	12	12	-	7(2)
동 해	3	3	-	4	4	-	2(1)
군 산	5	2	3	8	4	4	2(1)
목 포	40	28	12	59	45	14	24(23)
포 향	2	2	-	2	2	-	1(1)
제 주	3	2	1	4	4	1	3(1)
계	100	76	24	148	119	29	65(52)

3. 크루즈(Cruise)觀光에 의한 海上旅客運送

1998년 6월 現代그룹은 政府의 北韓에 대한 “햇볕정책”과 “정경분리정책”에 힘입어 現代그룹과 북한간에 금강산개발 및 관광사업에 대해 합의와 관련된 契約을 締結하여 금강산 관광객을 수송하기 위하여 “현대 금강호”, “현대 봉래호”, “현대 풍악호”, “현대 개골호”를 運航하면서 우리나라에서도 본격적인 크루즈관광이 시작되었다.

“크루즈관광”이라 함은 遊覽船을 이용한 독특한 觀光旅行으로 定期路線의 旅客船이 아닌 旅行業者 또는 船舶會社가 포괄요금으로 觀光客을 모집하여 運航

하는 것으로 旅行者에게 여러 곳의 매력적인 항구를 방문하여 타문화를 체험케 하고 船內에서는 다양한 萎落施設 및 便宜施設을 제공하는 運送의 概念과 호텔 의 概念을 합한 海上 航海旅行을 말한다.⁴⁷⁾ 1998년 현재 북미지역은 전체 크루즈 인구중 75%를 차지하는 시장으로서 세계 크루즈관광은 미국시장이 주도하고 있으며, 1990년대 후반에 들어서 크루즈상품 유통체계의 확립 등으로 인해 유럽의 고소득 국가를 중심으로 크루즈 需要가 점진적으로 늘어나고 있으며, 동유럽 국가들이 크루즈 관광에 대한 관심을 보이고 있는 것도 주목할 만한 사실이다. 특히 아시아지역에서는 구매력이 있는 일본을 중심으로 크루즈 관광이 본격적으로 이루어지고 있으며, 아시아의 경기회복이 서서히 이루어지는 시점에서 점차적으로 다른 아시아권 국가들도 확대될 전망이다. 우리나라에서도 현대 금강산 유람선관광을 위해 동해항·속초항과 더불어 부산항에서도 취항함으로써 국내관광객 유치에서 벗어나 세계 각국의 관광객을 대상으로 한 본격적인 크루즈관광을 시도하였다. 또한 스타크루즈社는 “토러스호”, “에어리스호”를 부산에 定期就航시켜 동남아시아의 새로운 크루즈관광상품으로 개발하였다. 이로써 한·일간 저렴하고도 고품격의 관광상품으로 활용하여 크루즈산업을 주도하고 있다. 그러나 증가하는 크루즈관광에 비해 현재 우리나라에는 크루즈전용터미널이 없다. 따라서 현재 부산항에 취항중인 크루즈유람선들은 부산 다대포항에 마련된 임시 부두를 이용중이며, 이 또한 부족하여 일반 1부두 및 감천항을 이용하기도 한다. 크루즈 여행객의 특성상 소비성향이 강하고 순수 관광의 목적으로 入國하는 경우가 대부분이나 크루즈전용터미널의 不在로 우리나라가 가진 매력적인 항구의 모습을 제대로 보여주지 못할 뿐만 아니라 터미널과 연계된 쇼핑센터도 없어 많은 관광수입을 올릴 수 있으나 이를 포기하고 있는 상태이다. 이를 극복하기 위하여 釜山에서는 1부두에 위치한 국제여객터미널을 확장하여 크루즈유람선 전용터미널 및 부두 건설을 추진중이다.

또한 이 論文에서 전개하고자 하는 旅客과 海上旅客運送人의 法律關係에서 최근의 事故發生時 문제가 될 수 있는 새로운 형태의 크루즈船內에서의 事故와 船舶所有者責任制限으로 인하여 旅客의 적절한 補償이 이루어지지 못한 결과로 인해 航空旅客運送과 비교해 볼 때 旅客의 死亡 또는 傷害에 대한 補償金額이 현저히 낮아져 海上旅客에게 불리하게 적용될 수 있을 것이다. 따라서 海上旅客運送人이 갑작스런 사고로 인하여 巨額의 損害賠償請求를 받음으로써 일어나

47) 장철순, 세계 크루즈시장과 동북아에서 크루즈산업의 가능성, 海洋韓國, 2000년 3월호, 37쪽.

는 破産과 旅客의 신속한 補償處理를 위한 旅客保護를 위하여 그 責任原則과 損害賠償責任의 範圍와 같은 抽象的인 原理를 구체적으로 立法化할 必要性이 있다고 판단하였다.

Ⅲ. 旅客船터미널 · 港灣施設 現況

1. 旅客船터미널

旅客船터미널은 旅客船의 碇泊을 위한 접안시설, 旅客船 이용객들이 대표하고 대기하는 터미널 건물 및 부대시설, 화물을 보관하는 보관시설을 포함하는 廣義의 概念이다. 이러한 旅客船터미널은 용도에 따라 交通機能에 중점을 두는 일반여객선터미널과 관광에 중점을 두는 크루즈여객터미널이 있으며, 利用船社數에 따라 전용터미널과 종합터미널로 분류할 수 있다. 또한 旅客船의 運航航路에 따라 연안여객선터미널과 국제여객선터미널로 분류되기도 한다.

현재 우리나라의 연안여객선터미널은 총 44개 지역 47개 동이 있는데 建設主體와 管理主體에 따라 국고건립터미널, 국고건립간이터미널, 민자건립터미널, 지방비건립터미널 등으로 분류되고 있다. 국고건립터미널은 港灣法 및 韓國海運組合法, 沿岸旅客船 綜合旅客터미널 管理運營規定⁴⁸⁾에 의거하여 政府가 건설하고 韓國海運組合에서 委託管理 運營하고 있는 터미널로서 11개 지역 13개 동이 있다. 동 터미널은 동시 수용인원이 170~2,600여명의 중대형 터미널로 이용선사가 복수 이상인 종합연안여객선터미널 기능을 수행하고 있다. 국고건립간이터미널의 경우 수용인원 60명 이하의 도서지역 소형 터미널로서 현재 18개 지역 18개 동이 있다. 建設은 政府가 하였으며 運營은 旅客船社가 하는 인천을 제외하고는 도서지역 주민이 운영하고 있다. 한편 민자건립터미널은 旅客船社가 建設하고 管理運營까지 하고 있는 터미널로서 9개 지역 10개 동이 있다. 민자건립터미널은 수용인원이 80~340여명의 중소규모 터미널로서 利用船社가 다양한 국고건립터미널과 달리 利用船社가 한정되어 있다. 지방비건립터미널은 현재 6개 지역 6개 동이 있는데 수용인원이 20~200여명으로 地方財政으로 建設되며 管理運營은 地域住民 또는 旅客船社가 담당하고 있다.

旅客船터미널의 機能은 일반적으로 대표기능, 대합실 기능, 업무시설 기능 등의 本質的인 기능 이외에도 터미널시설에 따라 위락시설 기능, 쇼핑시설 기능,

48) 해운항만청 예규 제27호(82. 5. 20), 개정 해양수산부 예규(97. 10. 15).

문화시설 기능, 휴식시설 기능, 관광정보센터 기능, 화물유통시설 기능 등 附加的인 기능을 수행하기도 한다. 또한 旅客船터미널 건물 그 자체로서 아주 훌륭한 觀光資源으로서의 역할을 수행하기도 한다.

그러나 우리나라의 旅客船터미널은 최근 건립된 일부 터미널을 제외하고는 대부분 매표기능과 대합실 기능, 업무시설 기능 등 단순한 기능만을 수행하고 있다. 이는 터미널 건물의 연령이 오래되어 시설이 너무 낙후되었기 때문인 것으로 분석된다. 터미널 건립당시 터미널 이용객수가 적었을 뿐만 아니라 港灣의 친수공간 개념이 도입되기 이전에 설계되었기 때문에 설계 당시부터 旅客船터미널의 본질적인 기능인 매표, 대합실, 업무시설 기능만을 강조한 것으로 보인다. 이에 따라 현재 단순한 대합실 기능만을 수행하고 있는 종합연안여객선터미널의 경우 편의시설이 부족할 뿐만 아니라 공간 협소 및 시설 미비로 인하여 명절·피서철 등 旅客 폭주시 이용객들의 불편을 초래하고 있다.⁴⁹⁾ 특히 航空旅客運送의 空港 旅客터미널과 비교해 볼 때 旅客船터미널은 낙후되어 있어 이용자들의 불편을 초래하고 있다.

2. 埠頭施設(釜山港을 中心으로)

현재 釜山港에는 1부두를 중심으로 國際旅客船 전용부두와 國際旅客船터미널이 있으며, 부산대교 방향으로 1km 떨어진 곳에 沿岸旅客埠頭와 沿岸旅客船터미널이 있다([표-5], [표-6] 參照). 國際旅客船터미널은 운항중인 國際旅客船의 규모에 비해 장소가 狹小하고 대합실 건물 또한 오래되어 시설의 현대화가 요구되며, 대규모의 쇼핑센터가 존재하지 않아 이용자의 불편을 초래하고 있다. 현재의 出國場에 있는 면세점은 國際都市로서의 釜山港의 위상에는 걸맞지 않는 초라한 실태로 운영중이다. 國際旅客船터미널은 단순한 대합실의 역할만 할 것이 아니라 출입국시 쇼핑을 하기 위한 쇼핑센터의 역할을 하여 관광수입을 위한 기능을 갖추어야 하나, 이점에서 釜山國際旅客船터미널은 제기능을 다하지 못하고 있다.

비교적 沿岸旅客埠頭와 터미널은 최근에 재건립 되어 여객선터미널로서의 단순 기능 및 주변 환경조성으로 친수공간의 역할을 다하고 있다. 특히 觀光資源으로 활용하기 위하여 특색 있는 조형미를 갖춘 건물로 건립되어 매표·대합실 기능, 업무시설 기능은 물론 전시공간 및 전망대, 휴게시설 및 편의시설을 갖추

49) 한광석, 海洋水産動向 제973호, 한국해양수산개발원, 2000. 6. 26, 2~3쪽.

고는 있으나 제기능을 다하지 못하고 있는 실정이다.

또한 크루즈船이 就航하고는 있으나 크루즈船 전용부두가 없어 다대포항 부두에 임시출입국장을 가건물로 만들어 사용중이나 연계되는 교통편 및 편의시설 부족으로 많은 불편을 초래하고 있으며, 선석 부족으로 인하여 일반 잡화 및 목재 부두인 감천항 부두에 접안하는 등 크루즈관광산업에 있어 터미널 및 埠頭施設에 대한 아무런 준비를 못하고 있는 실정이다.

[표 - 5] 부산항 연안여객부두의 시설⁵⁰⁾

부 두 명	안벽연장(M)	접안능력(DWT)	선석수(석)
연안여객부두	823	6,000 ~ 1,000	11

[표 - 6] 부산항 국제여객부두의 시설⁵¹⁾

부 두 명	안벽연장(M)	접안능력(DWT)	선석수(석)	하역능력(년)
국제여객부두	652	10,000	2	737,700Ton 279,000명
		3,000	1	
		200	2	

IV. 旅客船 安全管理 現況

海上運送에 있어 안전확보는 運航을 시작하기 위한 前提條件이자 航海를 成就하기 위한 중요한 요건이다. 특히 海上旅客運送에 있어서 발생하는 海洋事故는 많은 人命被害와 財産의 損失 및 심각한 海洋汚染을 발생시키므로 安全管理는 철저하여야 한다. 그러나 과거 우리나라의 경우 海上旅客運送事業者의 영세성을 벗어나지 못하여 독자적으로 安全管理를 위한 수단의 확보가 곤란하였다.

50) www.momaf.go.kr(해양수산부 홈페이지), 항만소개 자료.

51) www.momaf.go.kr(해양수산부 홈페이지), 항만소개 자료.

따라서 海上旅客運送에 있어 海洋事故를 방지하기 위한 政策的 方案으로 旅客船 運航管理制度를 도입하였다.

旅客船安全管理制度는 1972년 12월 海上運送事業法(현 海運法) 중 일부를 改正하여 新設하였다. 그리고 1973년 8월 17일 旅客船 安全管理業務의 근간이 되는 旅客船運航管理規則(해양수산부령 제133, '99. 8. 24. 개정)을 制定하여 主務官廳의 指導·監督하에서 旅客船 安全運航 管理를 韓國海運組合으로 委任하고, 韓國海運組合이 이를 運用케 하였다.⁵²⁾ 安全管理制度는 安全管理業務를 보다 효율적으로 추진하기 위해 本部를 두어 支部의 運航管理 業務를 지원 및 지휘·감독하는 역할을 수행하게 하고 있으며, 각 支部는 關係 法令에 따라 실질적인 安全管理業務를 수행하고 있다.

그 主要 業務는 다음과 같다. ① 教育 및 指導(旅客運送事業者 및 船員에 대한 運航管理規程의 教育, 運航管理規程의 作成에 필요한 資料 提供 및 意見 提示, 出航前 點檢報告書의 書面 確認, 危險物 등을 취급하는 船長에 대한 業務指導, 旅客船 입출항시 질서 유지), ② 運航情報 수집 및 전달(항내 사정, 부두시설의 현황, 해역별 기상조건 및 해상조건, 항로 상황, 여객선의 동태 등 안전운항에 필요한 사항), ③ 安全確保를 위한 점검 및 확인 조건(여객선·중선·접안시설 등 안전점검, 탑승선원 및 적하물의 확인, 기타 여객선 안전확보를 위한 사항) 등이다. 安全 運航의 확보는 人的 組織만으로 효과를 거둘 수 있는 것은 아니므로 法·制度的 뒷받침이 중요하다. 安全管理를 위하여 海運法에서 旅客運送事業者는 旅客船의 安全確保를 위하여 海洋水産部領이 정하는 바에 의하여 運航管理規程을 작성하여 韓國海運組合法에 의하여 설립된 韓國海運組合에 제출하여야 한다. 이를 변경할 때에도 또한 같다(海運法 제23조). 또한 旅客運送事業者는 韓國海運組合이 選任한 船舶運航管理者(이하 '運航管理者'라 한다)의 安全運航에 관한 指導·監督을 받아야 하며, 運航管理者의 資格要件, 選任方法·節次 및 職務範圍 등에 관하여 필요한 사항은 海洋水産部領으로 정한다. 運航管理者는 運航管理規程의 作成에 관한 규정에 의한 運航管理規程의 준수·港灣에서의 旅客船 入·出航, 船員의 教育 등 安全運航을 위한 職務와 指導에 충실하여야 한다. 運航管理者는 旅客船의 安全運航을 위하여 필요한 경우에는 海洋水産部領이 정하는 바에 의하여 海洋水産部長官에게 旅客船의 증회운항·출항정지 또는 사업계획에 따른 운항의 변경 등을 요청할 수 있다. 한편 旅客

52) 韓國海運組合法(법률 제5107호, '95. 12. 29. 개정) 제6조에서 船舶職員의 教育·訓練 및 旅客船의 安全運航管理業務履行 規定을 두고 있다.

運送事業者는 海洋水産部領이 정하는 바에 의하여 運航管理者를 돕으로써 들게 되는 비용을 부담하여야 한다(海運法 제24조).

海運法 제23조 및 제24조의 규정에 의한 運航管理規程의 作成과 運航管理者의 資格要件에 관하여 필요한 사항을 정한 ‘旅客船運航管理規則’을 두고 있다. 海運法 제23조의 規定에 의하여 旅客運送事業者가 작성하는 運航管理規程에는 旅客船의 安全確保를 위하여 旅客運送事業者 및 그 操縱者가 준수하여야 할 ① 안전관리조직에 관한 사항, ② 출항 또는 운항을 정지하여야 할 해상 등의 조건에 관한 사항, ③ 항로상황·항행속력등 항행의 안전확보를 위하여 필요한 사항을 기재한 운항기준도에 관한 사항, ④ 선장이 운항관리실에 대하여 행하는 여객선의 입·출항보고 등에 관한 사항, ⑤ 위험물 기타 여객의 안전을 해칠 염려가 있는 물건의 취급에 관한 사항, ⑥ 여객의 승선·하선, 화물을 싣거나 내리는 행위 및 선박을 계류시설에 대거나 계류시설에서 이동시키는 행위에 관한 사항, ⑦ 선박 기타 수송시설의 점검과 정비에 관한 사항, ⑧ 해양사고 기타 비상사태가 발생한 경우의 조치에 관한 사항, ⑨ 여객이 준수하여야 할 사항의 전달에 관한 사항, ⑩ 여객운송사업에 종사하는 자에 대한 안전운항과 해난방지교육 실시에 관한 사항, ⑪ 해양경찰청장이 그 지침을 정하는 여객선(중선을 포함한다)의 안전관리에 관한 사항이 포함되어야 한다(旅客船運航管理規則 제2조).

“旅客船 安全管理指針(해양경찰청 고시 제1999-53호, ‘99. 2. 12. 제정)”에서는 旅客船運航管理規則 제2조 제1항 제1호에서 11호의 規定에 의한 旅客船 安全에 관한 사항을 규정하여 旅客船의 安全運航 業務와 관련된 모든 종사자가 이를 지키도록 함으로써 旅客船의 海洋事故를 방지하고 人命과 財産의 安全을 도모하고 있다. 최근 旅客船安全管理指針은 旅客船의 安全을 저해하지 않는 範圍內에서 行政規制를 완화하여 旅客船 事業의 건전한 발전을 도모하고, 安全管理 業務의 效率性 增大 및 業務의 一貫性을 확보하고자 불필요한 조항을 삭제하였다. 다만 기상특보시 旅客船의 출항통제기준을 2,000톤 이상의 일반여객선에서 2,000톤 이상 모든 旅客船으로 변경하고 평수구역을 운항하는 旅客船은 기상특보 발효시에도 運航할 수 있도록 하였고, 쾌속선의 통제기준을 완화할 수 있도록 기준을 전문연구기관의 선박성능평가 결과 또는 선박제조시 선박안전증서에 따라 할 수 있도록 신설하였다(旅客船安全管理指針 제15조). 이 밖에 旅客船 運航管理室 運營指針(한국해운조합 내규, 2000. 1. 20. 제정)에 따라 旅客船 運航管理室을 運營하고 있다.

V. 損害賠償責任에 관한 問題

1. 商法上の 損害賠償責任의 問題

최근 들어 旅客船의 大型化로 인하여 旅客船 事故의 경우 많은 人命 被害 발생이 예상된다. 따라서 그 被害補償額이 責任限度額을 넘어서 旅客은 신속하고 적절한 補償을 받지 못하게 되고, 海上旅客運送人은 더 이상 事業을 할 수 없는 破産으로 이르게 될 것이다.

그 예로 1994년 우리나라에서 가장 큰 海上旅客事故인 서해훼리호 사고⁵³⁾가 발생하였을 때 많은 人命被害가 발생되었다. 여기서 서해훼리호가 가입한 保險金은 韓國海運組合의 旅客共濟金 72억 4,500만원이었다. 이러한 旅客共濟金에 의한 保險金은 旅客船의 乘船定員인 221명에게 1인당 3,500만원의 最高限度額을 지급 가능할 수 있는 金額이었기에, 그 당시 실제 乘船한 旅客이 362명이나 되었고, 그중 死亡者는 292명이나 되었기에 결국 이러한 保險金으로는 1인당 3,500만원도 지급할 수 없는 金額이었다.⁵⁴⁾ 이러한 서해훼리호 사건이후 韓國海運組合의 旅客共濟金이 너무 과소하다는 여론에 의하여 1인당 1억원이라는 金

53) 1993년 19월 10일(일) 9시 40분경 여객 362명을 승선시켜 전북 부안군 위도면 과장금항을 출항하여 격포항으로 항해하던 중 10시경 전북 부안군 위도면 위도동방 4.6km 해상 기상악화로 인해 과장금항으로 회항중 전북·침몰되어 승객 및 승무원 292명이 사망하고, 70명이 구조되어 생존된 사고이다. 사고의 원인으로는 ① 출항당시 기상은 북서풍이 초당 10~14m로 불어 파고 2~3m로 여객선이 출항을 해서는 안될 악천후였음에도 불구하고 무리하게 출항하였고, ② 출항 후 좌현 정횡(배 왼쪽중앙)부분으로 닳치는 파도가 예상보다 높아지자 선장이 뱃머리로 파도를 받기 위해 침로를 60도 회전하여 시속 12노트로 진행하다가 임수도 북서쪽 1.9마일 지점에서 원항으로 복귀하기 위해 남쪽으로 40도 가량 변침하는 등 기기를 무리하게 조작하였고, ③ 서해 훼리호는 승선정원이 221명이었으나 362명이 탑승하여 141명을 초과 승선시켰고, 수하물을 갑판부분에 적재하여 배의 상부가 무거운 상태에서 키를 남쪽으로 갑자기 돌렸을 때 복원력 상실이 결정적 원인으로 작용하여 침몰된 것으로 판단되었다. 이 사건에서 대법원은 “항해중 그 물이 추진축에 감겨 선체가 우경사될 때 선미좌현에서 닳치는 큰 파도에 부딪혀 완전히 복원력을 상실하여 침몰하였더라도 이를 예측불가능한 자연재해나 불가항력적 사고로 보기는 어렵다”하여 초과인원을 승선시켜고, 과중한 화물을 실음으로써 안전한 복원력을 갖추지 못한 채 출항하였고, 항해중 선박의 기관의 이상 유무를 확인하여 적절한 조치를 취하지 않은 과실로 침몰하였다고 示하였다[www.nmpa.go.kr(해양경찰청 홈페이지)/main6__2.htm ; http://safety.chungbuk.ac.kr/~csy1206/sago7.htm 參照]

54) 동아일보 1998. 2. 21. 參照.

額까지 상승하였고, 그 이후 1999년 1월 1일부터는 1억 5,000만원까지 인상되었다.⁵⁵⁾ 이와 같은 서해훼리호 事故에서 被害者들은 旅客共濟金 72억 4,500만원으로는 도저히 被害補償이 되지 않아 國家가 이러한 旅客賠償의 主體로 遺族들과 협상을 하고 대대적인 방송을 통하여 국민성금 84억 3,600만원을 모으고, 國家豫算에서 88억 400만원을 負擔하고, 船舶所有者에게 私財 18억원을 부담시켜 총 262억 8,500만원을 補償金의 財源으로 하여 旅客 1인당 補償金을 支給하였다.

이러한 事故에서 느낄 수 있듯이 旅客船의 事故는 海上旅客運送人이 負擔하기에는 과중한 責任이 되어 결국 海上旅客運送人의 破産으로 이어질 것이다. 또한 최근 國際海事機構(IMO)에서는 海上旅客運送人의 人的 損害賠償責任을 강화하는 조치를 마련하여 旅客船 事故로 인한 旅客의 被害補償에 관한 損害賠償額을 增額하고자 한다. 즉 기존 1974년 아테네協約의 여객 1인당 損害賠償責任額은 46,666SDR(한화 기준 약 7,700만원)이었으나, 이 같은 損害賠償責任額은 최소한 1996년 海事債權에 대한 責任制限에 관한 協約(LLMC) 改正議定書에서 規定하고 있는 175,000SDR(한화 기준 약 2억 8천만원)수준이나 그 이상으로 인상될 것으로 전망하고 있다. 오늘날에 와서는 被害者(旅客)保護와 救濟를 위하여 海上旅客運送人에게 대한 人的 損害賠償責任 限度額이 점차 尙尙조정되어 가는 傾向이다.

그러나 우리 商法上 海上旅客運送에 대한 規定은 1991년 商法 개정시 전혀 개정되지 않고 있다. 다만 1976년 LLMC의 수용의 반사적 영향으로 船舶所有者에게 海上旅客의 死亡 또는 身體의 傷害로 인한 損害에 관한 債權에 대한 責任의 限度額은 그 船舶의 船舶檢査證書에 기재된 旅客의 定員에 46,666SDR를 곱하여 얻은 금액과 2,500만SDR에 상당하는 금액 중 적은 금액을 限度로 하여 責任制限이 가능하다. 하지만 이러한 商法上의 規定은 실제 被害를 입은 旅客의 數와 상관없이 船舶의 法定定員에 一定額을 곱하여 얻은 金額을 限度額으로 하고 있기 때문에 이에 의하면 法定의 旅客의 定員보다 많은 船舶이 소수의 旅

55) 韓國海運組合의 旅客共濟에서의 旅客補償에 관한 範圍는 身體 障害에 대한 法律上 賠償責任을 擔保로 하고 있다. 즉 死亡(장례비, 위자료, 상실수익액 등), 負傷(치료관계비, 휴업손실보상 등), 障害(위자료, 상실수익액 등), 慣習上의 費用 등을 擔保內容으로 하며, 사고발생시 1인당 1억 5,000만원, 1사고당 1억 5,000만원×여객정원까지 補償하며, 慣習上의 費用에 대하여는 1인당 70만원 범위내의 비용을 補償한다.
(www. haewoon.co.kr/ksa2/work/service02.asp 參照)

客만을 乘船시키고 運航한 경우에는 사실상 無限責任을 지는 立法上의 의도와는 반대되는 결과가 발생할 뿐만 아니라, 定員을 초과하여 違法하게 過다 乘船시키고 運航하는 海上旅客運送人일수록 더 많은 責任制限을 받는 결과를 초래하고 있다고 본다. 특히 앞서 설명한 바와 같이 旅客船의 大型化와 크루즈 船舶의 大型化로 인해 사고 발생시 많은 旅客의 人命損失의 경우 그 損害賠償責任額이 문제가 된다.

2. 責任原則의 變化

일반적으로 海上旅客運送人의 責任原則은 過失責任主義를 原則으로 하여 海上旅客運送人의 責任限制制度를 인정해 왔었다. 이는 陸上旅客運送과 航空旅客運送에서도 동일하게 責任限制制度를 인정해 왔었다. 그러나 최근 들어 航空會社들은 旅客의 死傷의 경우 約款의 改正 등을 통하여 責任限度額을 制限하는 것을 廢止하고 있으며, 유엔(UN) 산하 國際民間航空機構(International Civil Aviation Organization; ICAO)에서도 이러한 責任限制制度의 廢止를 근간으로 한 協約에 대한 검토가 되고 있다. 이러한 責任原則은 無過失責任으로 하여 旅客에게 損害賠償의 限界를 두지 아니하고 충분한 被害補償으로 旅客을 保護하고 救濟하고자 한 것으로 판단된다. 따라서 航空旅客은 충분한 被害補償으로 旅客이 보호되는 반면, 海上旅客은 제한된 被害補償을 받는 불합리한 결과를 초래할 것이며, 運送手段에 따라 旅客의 補償이 달라진다는 것은 동일한 旅客의 가치를 달리 평가하여 人間의 尊嚴性에 위배되는 결과를 초래할 것이다. 그러나 航空旅客運送人과 같이 海上旅客運送人에게 無限責任을 지게 하여 責任限制制度를 철폐하는 것은 상당한 무리가 있을 것이다. 물론 旅客의 완벽한 補償과 保護를 위하여 運送人이 無限責任主義를 택하는 것은 당연히 고려하여야 할 문제이나 현실적으로 다소 무리가 있는 것으로 판단된다. 그 이유는 다음과 같다.

첫째, 海上旅客運送人의 責任制限額 또한 國際協約 등을 통하여 상당히 증액하고 있으며, 이는 과거 航空旅客運送人의 責任制限額인 100,000SDR보다도 더 많은 175,000SDR까지 증액되어 被害 旅客의 現實的인 補償에 근접하고자 노력하고 있으며, 海上旅客運送人의 人的 損害賠償責任을 強化하고 있는 추세이다.

둘째, 海上旅客運送은 바다를 접하고 있는 國家나 都市에서만 이루어 질 수 있으며, 國際海上旅客運送을 이용하는 경우에도 高速旅客船이 아직 장거리 旅客運送을 하지 못하고 있다. 이로 인하여 海上運送의 低速性으로 韓·中·日 또는 유럽과 英國 등의 航路와 같이 인접국가에서만 이루어지고 있기 때문에 그 旅客의 數가 航空旅客運送에 비해 한정되어 있으며, 海上의 特殊性으로 인하여 事故發生率은 매우 높은 편이다. 또한 대부분의 旅客運送船社들이 旅客船 한 척이 全損될 경우 會社의 資本에서 차지하는 비율이 航空會社에 비하여 훨씬 크기 때문에 다른 旅客船의 수입으로 損害를 전보하기가 어렵기 때문에 責任限制制度의 廢止는 결국 海上旅客運送人이 事故가 發生하면 바로 破産이 되는 결과를 초래할 것이다.

셋째, 航空旅客運送에 비해 海上旅客運送은 대부분 獨寡占 형태의 航路에 취향하고 있으며, 海上旅客運送人 상호간의 경쟁이 거의 없다. 따라서 많은 航空會社들이 같은 航路에서 경쟁을 벌이고 있는 경쟁관계에서 한 航空會社가 旅客의 서비스 차원에서 無限責任主義를 채택한다면 그 경쟁 航空會社도 어쩔 수 없이 無限責任主義를 채택하여야만 하는 결과를 초래하지만, 앞서 위에서 설명한 바와 같이 경쟁관계가 없이 獨寡占 형태의 항로를 운항하는 海上旅客運送船社의 경우에는 한 개의 船社가 責任限制制度를 廢止하여도 따라서 받아들이지는 아닐 것이다.

넷째, 航空運送에서 보다 海上運送에서 保險料가 차지하는 비율은 훨씬 높기 때문에 保險料의 引上이 미치는 영향 또한 航空運送보다 海上運送의 경우 훨씬 높을 것이다. 즉 航空運送의 경우 航空保險料가 항공기 직접 운영비용의 0.2% 밖에 차지하지 않음에 비하면, 海上運送의 경우에는 美國 外航船社의 보험순비용은 운임수입의 약 0.15%이고, 賠償金 및 保險料를 포함한 保險總費用은 운임수입의 약 2.05%이며, 이러한 保險料가 定期船 運航費用에서 차지하는 比率을 8% 내지 25%이며, 定期船 平均運賃의 3% 내지 5%를 차지한다고 한다.⁵⁶⁾ 따라서 海上保險料의 엄청난 引上이 예상되며, 海上保險市場의 付保 能力을 마비시키는 결과를 초래할 것이다. 한편 인상된 保險料로 인하여 海上旅客運送人은 無保險狀態로 되어 결국 海上旅客運送人으로부터 被害 旅客이 현실적으로 補償 받는 것을 더욱 어렵게 만들게 될 것이므로 被害 旅客의 權益을 위한 현실적인

56) 李殷燮, 海上運送人의 責任體制 變更이 海上積荷 및 責任保險에 미치는 영향, 損害保險, 1995년 7월호, 33쪽.

측면에서 역행하는 것이라 판단된다.

또한 契約責任으로서의 損害賠償責任이 발생한 경우에도 이와 동시에 不法行爲에 의한 損害賠償責任의 成立要件을 충족시키는 경우가 發生하여 債務不履行으로 인한 損害賠償請求權과 不法行爲로 인한 損害賠償請求權이 각각 독립하여 성립한다. 이러한 경우에 海上旅客運送人의 契約責任과 不法行爲責任이 併存하여 請求權 競合의 問題가 發生한다. 普通法上의 不法行爲責任과 마찬가지로 一般海商法에서도 故意的 權利侵害를 한 者는 損害賠償責任을 負擔하기 때문이다.⁵⁷⁾

3. 强制保險制度의 適用與否

航空旅客運送人의 경우 航空運送事業振興法 제7조에 의하여 航空保險의 加入義務를 부과하여 航空保險에 加入하지 아니하고는 航空機를 運用할 수 없도록 하는 强制保險制度를 적용하여 이미 旅客被害補償에 대한 保險活用이 强制되어 있음에 비해 海上旅客運送人의 경우에는 海運法 제16조 제1항 제4호에서 海洋水産部 長官이 필요하다고 인정할 경우 海上旅客運送事業者에게 保險加入을 명할 수 있도록 規定하고 있다. 이 規定에 의한 命令은 裁量行爲에 불과하고 이를 뒷받침하기 위한 관계규정도 정비되어 있지 않아 아직까지 現行法令上으로는 海上旅客運送人의 强制的인 責任保險制度를 통한 被害旅客의 補償은 이루어지고 있지 않다. 다만 遊船및導船事業者는 遊船 및 導船事業法 제33조에서 遊·導船事業者는 乘客의 被害補償을 위하여 保險 또는 共濟에 가입하여야 한다고 규정하여 保險加入이 强制되고 있지만, 遊船의 경우에는 海運法이 적용되지 않는 旅客船인데 海運法에 의한 海上旅客運送은 13人 이상의 旅客定員을 가진 船舶이기 때문에 遊船및導船事業法이 적용되는 船舶은 사실상 旅客運送을 위한 수단보다는 낚시나 관광, 기타 遊樂을 위하여 船舶을 대여하거나 遊樂하는 사람을 乘船시키는데 사용되는 것으로 遊船및導船社業法의 强制保險制度에 의하여 이득을 얻는 旅客은 13人 미만으로 旅客定員을 가진 遊覽船에 乘船한 者에 지나지 않아 이들을 순수한 의미의 海上旅客으로 보기는 어렵기 때문에

57) 孫珠瓚, CMI 2001 37th Conference 참가보고, 韓國海法學會誌 第23卷 第1號, 韓國海法學會, 2001. 4. 158~164쪽 參照.

海上旅客運送에서 强制保險制度가 도입되었다고는 볼 수 없다.

또한 韓國海運組合法에 의하면 沿岸旅客船의 경우에는 運賃의 일부(5%)와 政府補助金 및 기타의 수입을 기금으로 하는 韓國海運組合의 旅客共濟制度가 운영되고 있으나. 旅客 1인에 대한 補償限度額인 1억 5천만원으로 인상되었다. 그러나 이러한 韓國海運組合法에 의한 旅客共濟制度 또한 韓國海運組合에의 가입이 强制되고 있지 않고 韓國海運組合에 가입한 경우라 하더라도 旅客共濟에 强制加入이 義務化되어 있지 않기 때문에 韓國海運組合이 그 補償限度額을 1억 5천만원으로 인상하여 被害 旅客의 補償額을 引上하였다 하더라도 이러한 인상된 금액이 被害 旅客에게 모두 지급이 보장되지 않고 일부 韓國海運組合의 旅客共濟에 가입한 船社의 旅客船에 乘船한 旅客만이 補償받게 됨으로 불합리하다.

VI. 크루즈船內 事故類型과 問題點

크루즈 旅行이 빈번해 짐으로써 크루즈船內에서 여러 가지 새로운 類型의 事故들이 발생하여 法律的 問題가 발생되고 있다. 따라서 이를 해결하기 위한 많은 問題點들이 발생하고 있다. 특히 크루즈 旅行의 특성상 老齡의 旅客이 乘船할 경우가 많으며, 航空機와 달리 旅客의 活動범위가 넓으며, 船內가 호텔과 같은 역할을 하고 있기 때문에 크루즈船內에서 사고 발생시 海上의 特殊性과 함께 많은 문제가 야기될 것으로 판단한다. 따라서 여기에서는 크루즈船內에서의 발생한 각종 事故들의 類型을 美國法院의 判例를 통해 살펴보고 그 問題點들을 지적하고자 한다.

1. 落傷(Injury from a Slipping, Tripping, Falling)

크루즈船內에서의 落傷은 가장 一般的이고 典型的인 事故라 할 수 있다. 航空機와 달리 크루즈船은 앞서 설명한 바와 같이 旅客의 活動범위가 지정된 자석에 제한 받지 아니하며 船內가 호텔과 같은 역할을 하고 있다. 특히 海上에서의 豫見하지 못한 기후의 변화로 인하여 海上旅客運送人이 注意警告를 하기 전에 큰 파도의 영향으로 심한 흔들림에 의하여 旅客이 미끄러지거나 넘어져

身體에 負傷을 일으키는 경우가 많다. 다음에서는 이러한 경우의 美國法院의 입장을 살펴보기로 한다.

크루즈船의 야외 디스코텍에 있는 무도장 바닥(dance floor)은 근처에 바(bar)가 있으며, 종종 음료를 나르는 경우가 빈번하기 때문에 아주 미끄럽고 딱딱하다. 따라서 旅客이 춤을 추다가 넘어져 負傷을 입은 事件에서, 豫審法院(trial court)에서는 흘린 음료에 의해 넘어진 지점(slippery spot)에서 旅客이 넘어진 지점과 일치하여 이로 인하여 사고가 발생하였다는 사실을 찾아냈다. 그러나 이 事件에서 上訴法院(appellate court)의 判決은 無效라고 判決하였으며, 사고발생이전에 특별히 위험한 조건이 얼마나 오랫동안 지속되었는지 또는 위험이 개선조치(corrective measures)를 취할 시간이전부터 충분히 존재하였는지를 지시하여 본 事件을 豫審法院에 返送하였다. 이 事故에 있어서 損害賠償責任은 海上旅客運送人이 위험한 미끄러운 바닥에 대하여 알고 있었는지 또는 알고 있었어야 했는지에 의해 정해졌다.⁵⁸⁾ 또한 포도껍질에 의해 미끄러져 넘어진 旅客에 대해서도 海上旅客運送人에게 책임이 있다고 判示하고 있다. 이 경우 포도껍질이 다른 旅客에 의해 발생되었다더라도 乘務員(crew)이 旅客의 安全을 위해 “最上の 注意(the highest degree of care)”로써 바닥으로부터 찌꺼기를 치울 수 있는 충분한 시간동안 무도장 바닥에 있었을 가능성이 충분하다고 判決하였다.⁵⁹⁾

또한 Mabrey v. Carnival Cruise Lines, Inc. 사건⁶⁰⁾에서 上告法院은 豫審法院의 判決을 破棄하고 原告(plaintiff)에 대한 배심원의 판결(jury verdict)을 본래 대로 하였다. 본 事件은 旅客(原告)이 크루즈船의 전망 갑판(observation deck)에서 미끄러져 넘어져 事故가 발생하였다. 旅客은 海上旅客運送人이 旅客이 자주 걸어다니는 습기가 많은 갑판의 표면에 미끄럼 방지를 제대로 하지 않았으며, 또한 가까운 곳의 같은 전망 갑판에는 손잡이(handrail)가 있었음을 주장하였다. 法院은 그러한 條件은 덧없는 것이 아니기 때문에 이러한 경우에 위험한 상태의 실질적이고 적극적인 注意를 보여줄 필요까지는 요구하지 아니한다고 하였다. 그러나 旅客(原告)은 갑판에서 海上에서와 같은 상황을 연출하여 습기

58) Luby v. Carnival Cruise Lines, Inc., 633 F. Supp. 40, 1986 AMC 2336(S.D.Fla. 1986), aff'd mem., 808 F.2s 60, 1987 AMC1216(11th Cir. 1986).

59) Moore-McCormarck Lines, Inc., v. Russak, 266 F.2d 573, 1959 AMC 1372(9th Cir. 1959).

60) 438 So. 937 (Fla. 2d D.C.A. 1983).

가 많은 바닥이 쉽게 미끄러질 수 있음을 證明하는 테스트를 요구하였다. 그 실험결과 上告法院에서 勝訴할 수 있었다.

2. 욕실에서의 落傷(Injury from a Slipping, Tripping, Falling in Bathrooms and Showers)

욕실에서의 샤워도중 크루즈船의 갑작스런 흔들림에 의하여 외부 사정을 전혀 모르고 있던 旅客은 욕실에서 미끄러지면서 넘어져 負傷을 입는 事故가 발생할 수 있다. 이러한 경우 旅客이 욕실의 바닥이 미끄럽고 젖은 상태라는 것을 알고 있었으며, 크루즈船이 갑자기 한쪽으로 기울어지는 것을 예상가능하기 때문에 자신의 安全을 위한 책임은 旅客에게 있다고 본다. 특히 크루즈船이 흔들리고 한쪽으로 기울어졌을 때 잡을 수 있는 손잡이(handholds)가 제대로 설치되어 있는 경우에는 더욱더 旅客이 자신의 安全을 위해 注意할 책임이 있다고 본다.⁶¹⁾ 즉 旅客은 자신의 安全을 위하여 相當한 注意義務를 다하여야 한다는 것이다.

3. 構造上 缺陷(Design Defects)

船舶 設備 構造上の 缺陷에 의하여 旅客에게 被害를 발생하는 事故가 일어날 수도 있다. 예를 들면 문이 팽 닫히면서 旅客의 손가락이 그 사이에 끼어 負傷이 발생한 경우 海上旅客運送人은 바람의 영향으로 인하여 바깥 출입문의 상단에 安全裝置를 하거나 문이 닫히는 속도를 늦추는 自動調節裝置를 설치하여야 하나 바깥 출입문에 설치하지 못한 過失이 있을 경우 海上旅客運送人의 責任으로 判示하고 있다.⁶²⁾

또한 船室의 缺陷(cabin defects)으로 인한 事故에서 책임이 부여된 경우에 海上旅客運送人에게 缺陷 있는 船室의 상태를 實質的인 또는 積極的인 注意·警告할 것을 요구하고 있다. 예를 들면 海上旅客運送人이 船室의 옷장 문에 缺陷이 있는 것을 알고 있었으며 수리를 하여야할 義務를 가지고 있었기 때문에

61) The Great Northern, 251 F. 826(9th Cir. 1918).

62) Osipuk v. Oceanic Steam Nav. Co., 58 F.2d 673, 1932 AMC 1080(S.D.N.Y. 1932), aff'd

옷장 문이 열리면서 旅客의 船室의 고장난 작은 옷장 문이 떨어져 旅客에게 傷
해를 입힌 경우에도 海上旅客運送人에게 責任을 물을 수 있다고 한다.⁶³⁾

최근에는 위 事件에서와 같은 構造上의 缺陷에 의한 事故는 없으리라 판단되
나, 海上旅客運送人이 점검하여야 할 사항을 제대로 이행하지 못하여 設備의
構造上의 缺陷으로 인하여 발생할 수 있는 事故는 빈번할 것이라 생각된다.

4. 계단에서의 負傷(Injury in Stairways)

무심코 계단을 내려가던 旅客이 크루즈船이 갑자기 흔들리는 바람에 계단에
서 떨어지거나 넘어져 負傷을 초래하는 事故도 빈번한 事故중 하나일 것이다.

예를 들면 旅客이 아래층의 갑판으로 계단을 이용하여 내려가는 도중에 크루
즈船이 좌우로 심하게 흔들렸으며, 旅客은 넘어지지 않으려고 손잡이(handrail)
를 찾았지만 손잡이를 잡을 수 없었다. 이러한 경우 海上旅客運送人은 앞서 전
망 갑판에서 미끄럼 방지를 제대로 이행하지 못하여 海上旅客運送人의 責任을
물은 경우와는 달리 크루즈船內의 계단은 과도하게 왁스칠이 되어 있지도 않았
으며 미끄럽지도 않으며 缺陷이 있는 경우도 아니므로 旅客이 계단에서 미끄러
져 넘어진 경우에는 責任이 없다고 보았다.⁶⁴⁾ 또한 旅客이 카펫이 깔린 계단이
젖어 있어서 미끄러지거나 카펫에 걸려 넘어진 경우에도 海上旅客運送人은 責
任이 없다고 한다.⁶⁵⁾

5. 의자에 의한 負傷(Injury from Chairs)

의자에 의한 負傷은 흔히 크루즈船이 갑작스런 파도에 의하여 심하게 흔들려
의자에 앉아 있던 旅客이 중심을 잃으면서 떨어져 일어나는 事故의 한 유형이
다. 예를 들면 여객이 카드놀이를 하던 도중 크루즈船이 거친 파도에 의해 갑
자기 좌우로 흔들리고(roll) 기울어져(lurch) 앉아 있던 의자에서 떨어졌다. 본

63) McCormick Shipping Corporation v. Stratt, 322 F.2d 648, 1964 AMC 2061 (S.D.N.Y. 1962)

64) Rohde v. N.V.Nederlandsch Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij, 156 F.Supp. 309, 1957 AMC 1826(S.D.N.Y. 1957).

65) Muratore v. M/S Scotia Prince, supra note 130.

事件에서 旅客은 海上旅客運送人이 의자를 갑판에 고정시켜 놓지 않았다고 주장하였으나, 海上旅客運送人은 過失이 없다고 인정하였다. 즉 파도가 심한 海上에서 의자가 전복되어 旅客이 負傷을 입은 경우 의자가 갑판에 고정이 되어 있지 않았다 하더라도 이는 法的으로 海上旅客運送人의 過失이 아니라고 판단하였다.⁶⁶⁾

6. 선석과 사다리에서의 負傷(Injury in Berths and Ladders)

旅客이 선석에서 크루즈船으로 오르내리기 위해서는 사다리 또는 이와 비슷한 기구가 필요하다. 즉 航空旅客運送에서 旅客이 航空機에 搭乘하기 위하여 계단식으로 제작된 사다리 자동차를 이용하는 것과 같이 海上旅客運送에서도 선석에서 크루즈船으로 오르내리기 위하여 사다리를 이용하고 있다. 그러나 이러한 문제들은 최근 들어 터미널에서 부착된 통로인 트랩(gang plank)을 통하여 바로 航空機나 旅客船으로 旅客이 이동할 수 있는 장치가 마련되고 있는 실정이다. 그러나 대부분의 旅客船터미널에서는 선석과 旅客船 乘船口의 높이가 차이므로, 파도에 의해 완전한 고정이 어려우므로 승하선시 사다리를 이용하는 旅客이 양손에 手荷物을 들고 오르내리는 경우 負傷을 입는 事故가 비일비재하다.

海上旅客運送人에게는 부두 선석(berth)쪽으로 내려갈 때 이용되는 사다리의 적절한 이용에 대하여 旅客에게 지시하여야 할 의무는 없다. 이러한 경우의 落傷은 선석에서 船舶으로 오르내리는 사다리에서 旅客이 정면이 아닌 뒤쪽으로 넘어진 것은 旅客의 過失에서 기인한 것으로 보고 있다. 또한 法院은 旅客은 船舶이 아래위 또는 좌우로 흔들림을 모두 인식한 경우에는 더욱더 旅客 자신이 注意할 것을 요구하고 있다.⁶⁷⁾ 그러나 海上旅客運送人이 위의 경우와 같이 안전한 곳에 설치한 사다리의 경우에는 문제가 없으나, 만약 사다리가 설치된 곳이 선석의 끝부분에 고정되어 적절한 장소에 설치되지 못하여 위험한 상황이라면 旅客에게 사다리의 적절한 이용에 대한 지시가 있어야 하는지에 대하여 의문이 있다. 따라서 Pacific S.S. Co. v. Holt 사건⁶⁸⁾에서 海上旅客運送人은 旅

66) The Winnipeg, 5 F.Supp. 469, 1933 AMC 1528(N.D.Cal. 1933) ; Whelan v. The Harrisville Company, 1950 AMC 642(7th Cir. 1954).

67) Hamilton v. The Nassau, 131 F.Supp. 125, 1955 AMC 595 (S.D.N.Y. 1955).

객에게 부적절한 장소에 설치된 사다리의 이용에 대한 危險程度를 旅客에게 警告하고, 적절한 利用方法을 가르쳐 주어야할 義務가 있다고 判示하였다.

7. 수영장에서의 負傷(Injury in Swimming Pools)

크루즈船內에 설치되어 있는 수영장의 가운데 안전로프를 설치하였을지라도 거친 海上에서의 수영장에 成人 旅客이 들어가 負傷이 발생한 事故에서 法院은 수영장에 안전로프의 설치만이 수영장을 이용하는 旅客에 대한 적절한 警告(warning)가 될 수 없다고 判示하였다.

특히 주의표지판이 없거나 단지 수영장의 사용시간에 대한 표지판은 旅客을 위하여 最上의 注意義務를 다하였다고 볼 수 없다는 것이다.⁶⁹⁾ 또한 욕실에서 負傷에서 살펴본 바와 같이 수영장의 바닥 또한 물기가 항상 존재하여 미끄러우므로 이에 대한 注意는 旅客 자신이 하여야 한다고 본다.

그러나 최근에는 대부분의 船社에서는 이러한 문제를 위하여 크루즈船內의 수용장의 깊이를 조절하였으며, 수영장 이용시간대에는 항상 안전관리요원을 배치하여 이러한 事故豫防을 위하여 만전을 다하고 있다.

8. 汚染된 飲食에 의한 負傷(Injury from a Contaminated Food)

汚染된 飲食에 의한 事故는 특히 많은 旅客을 수용하고 있는 초대형 크루즈船에서는 많은 旅客에게 한꺼번에 被害를 입힐 수 있는 事故 중에 하나이다. 예를 들면 흔히 말하는 食中毒과 같은 疾病으로 상한 음식을 통해 旅客에게 被害를 끼치는 경우를 말한다. Hernandez v. M/V Skyword 사건에서 7일 동안에 655명의 旅客이 이용할 수 있는 飲料水와 飲食을 제공하여 할 海上旅客運送人이 상한 飲料水와 飲食을 제공한 것은 그의 過失이라고 認定하였다.⁷⁰⁾

이는 旅客을 위하여 海上旅客運送人이 취하여야 할 “最上의 注意(the highest

68) Pacific S.S. Co. v. Holt, 77 F.2d 192, 1935 AMC 765(9th Cir. 1935).

69) Erdman v. United States, 143 F. 2d 198(d Cir 1944); Wendell v. Holland-America Line, 1962 AMC 429 (S.D.N.Y. 1961).

70) Hernandez v. M/V Skyward, 61 F.R.D. 558, 1974 AMC 622(S.D. Fla. 1973), aff'd 507 F. 2d 1278, 1975 AMC 1343(5th Cir. 1975).

degree of care)”를 다하지 못한 것으로 판단된다. 이러한 문제는 일반 旅客船의 경우 旅客의 選擇에 의하여 음식을 사먹는 경우와는 달리 크루즈船에서는 旅客에게 一括적으로 뷔페(buffet)식 식사를 제공하는 경우가 많기 때문에 더욱 더 注意하여야 할 義務로 規定하고 있다.

9. 衛生制度의 不履行(Failure of Sanitary Systems)

旅客船에서의 적절한 衛生制度에 대한 規定은 海上旅客運送人이 拋棄할 수 없는 義務로써 가장 필수적인 직무(essential function)라고 할 수 있다. 이러한 衛生制度의 不履行은 契約違反(breach of contract)이며 不法行爲(maritime torts)로 認定하고 있다.⁷¹⁾

10. 乘下船時의 問題(Problems of the Embarkation/Debarkation)

海上旅客運送人은 旅客이 船舶으로부터 가장 안전한 방법으로 乘下船할 수 있도록 유지하며, 이를 制度的으로 管理할 通常的인 注意義務(duty of ordinary care)를 가지고 있다. 왜냐하면 海上旅客運送人은 旅客이 船舶으로부터 안전하게 乘下船할 수 있도록 相當한 注意義務를 가지고 있기 때문이다. 그러나 반드시 트랩(gang plank)을 제공할 필요는 없으며, 이것이 過失을 구성하지는 않는다고 본다.⁷²⁾ 만약 크루즈船이 항구에 도착하였을 경우 크루즈 旅行에 있어서 海上旅客運送人은 적절한 管理·監督아래 부두 출입을 위한 안전한 交通手段을 旅客에게 提供하여야 한다.

海上旅客運送人은 下船(disembark)하는 旅客을 위하여 가장 안전한 방법을 유지하여야 하며, 乘務員들은 旅客이 안전하게 부두에 내려갈 수 있도록 필요한 모든 조치와 서비스를 제공하여야만 한다. 그러나 旅客이 乘務員의 指示를 따르지 아니하여 발생한 사고에 대해서는 海上旅客運送人의 責任이 없으며, 旅客이 도움을 기다리지 아니한 것으로 판단한다.⁷³⁾

71) Kornberg v. Carnival Cruise Lines, Inc., 741 F. 2d 1332, 1985 AMC 826(11th Cir. 1984), cert. denied, 470 U.S. 1004, 1985 AMC 2397(1985).

72) Burrows v. Lownsdale, 133 F. 250(9th Cir. 1904).

73) Marshall v. Westfal-larsen & Co., 259 F. 2d 575, 1958 AMC 1665(9th Cir. 1958).

11. 악천후에 대한 警告 不履行(Failure to Warn of Bad Weather)

海上旅客運送人, 船長, 乘務員은 충분히 豫想되는 정도의 악천후를 미리 旅客에게 通知하여야 할 義務가 있다. 그러나 이러한 義務의 不履行으로 旅客이 被害를 입었다면 이는 海上旅客運送人의 過失로 보아 責任을 부여하고 있다.

예를 들면 The Arabic 事件⁷⁴⁾에서 海上旅客運送人은 허리케인(Hurricane)동안에 傷害를 입은 旅客에 대한 責任을 있다. 즉 船長이 暴風雨가 도래할 것을 알고 있었고, 暴風雨를 헤치고 運航할 최고의 航海術(seamanship)을 요구할 경우라도 船長에게 航海를 中斷할 權利를 부여하고 있다. 그러나 이 事件에서는 通信士(radia officer)가 旅客 또는 航海士에게 暴風雨를 미리 通知하여야 하는 그의 職務를 게을리하여 발생한 것으로 보았다. 따라서 暴風雨를 알지 못하고 의자에 앉아있던 旅客이 갑작스런 暴風雨에 의해 의자에서 떨어져 被害를 입은 것으로 판단하였다. 따라서 악천후에 대한 警告를 미리 하지 못한 경우에는 海上旅客運送人에게 損害賠償責任을 부과하고 있다. 더욱이 旅客의 安全을 위한 모든 規定이 強化되고 있음을 살펴볼 때 이는 긍정적으로 해석할 수 있다. 그러나 豫見할 수 없는 갑작스런 큰 파도에 의하여 크루즈船이 심하게 흔들려 旅客이 傷害를 입은 경우에는 이러한 상황을 미리 警告하기 어렵기 때문에 海上旅客運送人에게 責任을 물을 수 없다고 判示하고 있다.⁷⁵⁾

12. 暴力行爲(Assaults)에 의한 事故

최근 海上旅客運送人의 旅客에 대한 注意義務는 相當한 注意義務(reasonable care)에서 발전하여 “特別한 警戒(extraordinary vigilance) 또는 最上の 注意(the highest degree of care)”로 거의 嚴格 責任(strict liability)에 가깝게 발전하였다. 注意義務의 정도가 명확함에도 불구하고, 異例적으로 크루즈船內에서 발생한 暴力行爲로 인하여 旅客에게 被害가 발생한 경우에 海上旅客運送人의 責任이 존재하는지에 관한 法律的 問題가 現存하고 있다.⁷⁶⁾

74) The Arabic, 50 F.2d 96, 1931 AMC 1377 (2d Cir. 1931).

75) The Winnipeg, 5 F.Supp. 469, 1933 AMC 1528 (N.D.Cal. 1933).

76) Nathaniel G. W. Pieper · David W. Mccreadie, Cruise Ship Passenger Claims and

이에 관하여 일부 法院은 “運送人(common carrier)에게 過失與否를 묻지 않고 旅客에 대한 暴力行爲를 포함한 運送人の 雇傭人에 의한 不法行爲에 대하여 責任을 負擔한다”고 判示하였다. 또한 法院은 海上旅客運送人은 旅客에 대한 그의 乘務員들의 違法行爲에 대하여 “無條件的인 責任(unconditional responsibility)”을 負擔한다는 絶對的인 태도를 취하고 있다.⁷⁷⁾

Pacific S.S. Co. v. Sutton 事件⁷⁸⁾은 2명의 乘務員들이 어린 女性旅客의 船室에서 性暴行한 사건이었다. 이에 대하여 法院은 “海上旅客運送契約은 海上旅客運送人에게 旅客을 安全하게 運送할 義務와 그의 使用人(servant)에 의한 暴力(violence)과 무례한 행동으로부터 旅客을 保護하여야 할 義務가 부여된 것이다”라고 判示하였다. 또한 그 義務는 “乘務員의 暴力行爲(assault)와 侵害行爲(aggression)로부터 絶對的인 保護를 말하며, 海上旅客運送人은 그의 使用人の 暴力行爲가 職務範圍外의 行動이라고 抗辯할 수 없다”고 規定하였다. 또한 이와 유사한 Jaffess v. Home Lines Inc. 事件⁷⁹⁾에서 旅客은 乘務員에 의해 크루즈船內에서 性暴行을 당하였다. 海上旅客運送人이 略式裁判(summary judgement)의 命令을 인정함에 따라 法院은 “被告(海上旅客運送人)는 乘務員을 雇傭하기 이전부터 適格審査(screening)할 相當하고 充分한 注意(reasonable and sufficient care)를 가지고 雇傭하고 乘務員들을 管理하여야 하며, 旅客으로부터 乘務員을 分離하여야 한다”고 判示하였다.

Commodore Cruise Line, Ltd. v. Kormendi 事件⁸⁰⁾은 乘務員이 船室內에서 旅客의 面前에서 강도질을 시도하다가 旅客에게 暴力行爲를 가한 事件이었다. 그러나 부적절하게도 法院은 一般海商法 대신에 運送人(common carrier)에 관한 Florida州의 法을 적용하였으며, 雇傭人(employee)의 行爲가 그의 職務範圍內에 포함되지 않는다는 사실에도 불구하고 海上旅客運送人은 그의 雇傭人の 不法行爲에 대하여 責任을 負擔한다고 判示하였다. 乘務員과 旅客사이에서 발생한 暴力行爲의 狀況을 살펴볼 때 이러한 嚴格 責任을 묻는 事件들은 오늘날

Defenses, Journal of Maritime Law and Commerce Vol. 21, No. 2, Jefferson Law Book Co., April 1990. p. 187.

77) Muratore v. M/S Scotia Prince, 656 F.Supp. 471, 1988 AMC 845 (D.Me. 1987), aff'd, 845 F.2d 347(1st Cir. 1988).

78) Pacific S.S. Co. v. Sutton, 7 F.2d 579, 1925 AMC 1335 (9th Cir. 1925).

79) Jaffess v. Home Lines Inc., No. 85-7365, slip op. (S.D.N.Y. April 18, 1988).

80) Commodore Cruise Line, Ltd. v. Kormendi, 344 So.2d 896 (Fla. 3d D.C.A. 1977), cert. denied, 352 So.2d. 172 (Fla. 1977).

過失의 程度에 따라 그 입장이 對立하고 있다.⁸¹⁾

13. 遊覽과 觀光(Excursions and Tours)의 問題

크루즈 旅行의 특성상 크루즈船이 이동과 호텔의 역할을 하고 있다. 따라서 이동과 호텔이외에 寄港地에서 遊覽(excursions)과 觀光(tours)이 연계되어 이루어지고 있다. 따라서 旅客들은 크루즈船에서 기항지 주변의 觀光과 아름다운 해변에서의 다이버 遊覽(diving excursions) 등을 기대하는 경우가 많다. 그러므로 海上旅客運送人은 이러한 크루즈船 밖에서의 旅客의 활동에도 相當한 注意義務를 다하여야 할 義務가 있다. 그러나 크루즈船 밖에서 被害를 입은 旅客에 대하여 運送範圍에 포함하여 責任을 져야만 하는 지 또는 최초 旅客과 旅行契約⁸²⁾을 締結한 旅行業者가 責任을 져야하는지 의문이다.⁸³⁾

Kuntz v. Windjammer "Barefoot" Cruise Ltd. 事件⁸⁴⁾에서 旅客은 乘務員의 指示에 따라 스쿠버 다이빙(scuba diving) 교육을 받은 후 Bahamas의 작은 섬에서 스쿠버 다이빙을 하던 도중 溺死하였다. 이 事件에 대하여 法院은 아무런 안전장치가 없는 수중(open water)에서의 다이빙은 크루즈船 乘務員의 過失있

81) Nathaniel G. W. Pieper · David W. Mccreadie, op. cit., p. 188.

82) 旅行契約이라 함은 旅行者가 스스로 旅行期間 동안의 交通(運送), 宿泊, 食事, 休息, 觀光 등을 計劃하는 個人旅行에 대하여 旅行業者가 일정기간 동안의 旅行을 總括적으로 組織·運營하여 그 旅行서비스를 제공하고 그 대가로서 旅行代金を 받는 旅行者와 旅行業者사이의 서비스 供給契約이라고 한다(朴正日, 앞의 論文, 106~107쪽).

83) 우리나라의 경우 南北韓의 특수한 상황에서 시행된 現代의 금강산 觀光事業에서 1999년 6월 20일 現代 금강산 유람선 “풍악호”를 이용한 旅客(閔泳美)이 北韓 주민에게 “귀순자들이 南韓에서 잘 살고 있다. 못 믿겠다면 내려와서 확인해 보라”는 귀순유도 발언을 했다는 이유로 北韓 장전항 인근 출입국관리소에 연행돼 조사를 받으면서 억류되는 事件이 발생하였다. 이는 금강산관광세칙 제35조에서 정하고 있는 “觀光客들이 偵探行爲를 하거나 共和國을 반대하는 行爲를 하였을 경우 共和國의 法에 따라 처리한다”는 條項을 違反한 旅客에 대하여 犯罪行爲로 規定하고 北韓 法에 따라 처리하려는 事件이었다. 이 事件에서 旅客은 南北韓間의 交涉으로 억류된 지 6일만에 歸還하였다. 그러나 이 事件에서 海上旅客運送人측인 現代商船은 船內가 아닌 觀光 또는 遊覽 도중의 事故 또는 旅客이 인질로 잡히거나 事故를 당할 경우에 대비하여 現代海上火災保險社의 “남북한 주민 왕래보험”에 加入하였다. 따라서 이 保險의 約款에 따르면 旅客이 억류된 지 3일이 지나면 本人 또는 家族들에게 인질위로금 1,000만원을 지급하도록 돼 있다. 또 醫療費 일체와 이에 따른 慰藉料도 별도로 지급되며 억류돼있던 6일간에 대한 별도의 위로금도 추가로 지급되었다.

84) Kuntz v. Windjammer "Barefoot" Cruise Ltd., 573 F.Supp. 1277(W.D.Pa. 1983), aff'd mem., 738 F.2d 423 (3d Cir. 1984).

는 행동으로써 違法하게 管理한 것이며 注意義務가 부족하였다고 判示하였다. 스쿠버다이빙과 비슷한 스노클링(snorkeling) 旅行의 경우에 발생한 事件 또한 스쿠버다이빙의 경우와 같이 판단하고 있다.⁸⁵⁾

또한 Ray v. Fifth Transoceanic Shipping Co., Ltd. 事件⁸⁶⁾에서 旅客이 觀光을 하고 있던 Caribbean 섬에서 테러리스트(terrorist)의 폭발물이 爆發하여 많은 旅客들이 死亡하고 傷害를 당한 事件이 발생하였다. 이 事件에 대하여 法院은 “海上旅客運送은 旅客에게 추천한 장소를 旅客이 방문한 경우에 테러리스트의 공격에 대한 損害에 대하여 責任을 負擔한다”한다고 判示하였다. 이 밖에 Carlisle v. Ulysses Line Ltd., S.A. 事件⁸⁷⁾에서 크루즈船의 乘務員은 旅客들이 지프(jeep)를 빌려 타고 여행할 수 있는 한적한 해변을 추천하여 여행하도록 하였는데 이 과정에서 3명의 旅客이 負傷을 당하고 1명의 旅客이 銃傷(gun shot wounds)으로 死亡하였다. 이 事件에 대하여 法院은 “海上旅客運送人은 旅客을 위한 注意義務를 지속적으로 가지고 있으며, 旅客이 방문할 곳 또는 방문하리라고 예상되는 곳의 危險에 대한 警告(warn of dangers)에 대하여 알고 있었거나 예상할 수 있었어야 한다. 그러므로 海上旅客運送人은 犯罪行爲(criminal acts)에 대하여 예상 가능하다고 판단되는 곳에서 발생되어진 犯罪行爲에 대하여 責任을 負擔하여야 한다”고 判示하였다. 따라서 觀光 또는 遊覽 도중의 旅客에 대한 注意義務를 船內에서와 같이 확장하여 해석하고 있다.

Trylor v. Costa Lines, Inc. 事件에서 旅客은 크루즈船內에서 Trinidad 섬을 관광할 목적으로 택시 이용 乘車券을 구입하였다. 그러나 택시운전자의 過失로 택시는 衝突事故를 당했다. 이 事件의 경우 택시를 이용한 觀光會社가 海上旅客運送人의 代理人인지 또는 海上旅客運送人을 위한 代理人으로써 역할을 할 수 있는 明確한 權限을 가지고 있는지가 의문이었다. 그러나 海上旅客運送人은 旅客 스스로 택시승강장(at a port of call)에서 면허 없는 택시를 이용한 旅客에게서 발생한 傷害에 대해서는 責任이 없다고 판단하였다. 이는 택시와 海上旅客運送人사이에 어떠한 관계도 없다고 판단하였기 때문이다.

85) Moyer v. Kloster Rederi 645 F.Supp. 620, 1987 AMC 1404(S.D.Fla. 1986).

86) Ray v. Fifth Transoceanic Shipping Co., Ltd., 529 So.2d 1181(Fla. 2d D.C.A. 1988).

87) Carlisle v. Ulysses Line Ltd., S.A.475 So.2d 248, 1986 AMC 694 (Fla. 3d D.C.A. 1985).

第3章 海上旅客運送 관련 國際協約 및 各國의 立法例

第1節 海上旅客運送 관련 國際協約의 成立過程

I. 序說

이 節에서는 海上旅客運送과 관련하여 國際海事機構(International Maritime Organization ; 이하 “IMO”라 한다)에서 채택한 國際協約에 대하여 살펴보고자 한다. 이는 海上旅客運送과 관련된 문제를 이해함에 있어 바탕이 될 수 있을 것이다. 현재 IMO에서 國際적으로 發效한 協約은 31개이고, 우리나라가 가입한 協約은 21개이다.¹⁾ 그러나 여기에서는 海上旅客運送에 있어 밀접한 관계를 가지고 있는 海上安全과 責任 및 補償에 관한 海事協約에 대해서만 언급하고자 한다.

海上安全과 責任 및 補償 관련 國際協約 중 海上旅客運送과 관련하여 직접적인 規律對象을 두고 있지 않고 技術적인 면을 규율하고 있는 協約도 있지만, 그 내용상 船舶의 安全을 위한 船舶의 構造, 設備 및 運航에 관한 基準에 관한 海事協約 또한 國際적으로 統一된 原則과 그에 따른 規則의 설정에 의하여 海上에서의 人命의 安全을 도모하기 위한 協約으로 판단하였다. 海上安全과 관련하여서는 1971년 특수상용여객선협정(1971 STP)²⁾, 1974년 해상인명안전협약

1) 李潤哲, 國際海事條約論, 효성출판사, 2001, 84쪽 參照.

2) 1971년 특수상용여객선협정(STP 1971: Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971)은 인도양 부근 海域에서 聖地巡禮者 運送을 위하여 침대 없이 많은 旅客을 運送하는 船舶에 대한 安全 要件을 정한 協約이다. 인도양 부근의 제한된 海域內에서 聖地巡禮者 運送과 같이 침대 없이 많은 수의 旅客을 運送하는 특수 운송 여객선 문제는 特定 航路와 관련된 몇몇 國家에만 해당된다. 이러한 특수 여객운송 문제는 1931년 시플라 규칙(Simula Rule)에 의하여 규제되어 왔으나, ‘SOLAS 協約’이 채택됨으로써 무효화되었다. 1971년 특수상용여객선협정은 1971년 10월 6일 採擇되어 1974년 1월 2일 醞酵하여 2000년 8월 현재 17개국이 比準하였으며, 우리나라는 比準하지 않았다.

(1974 SOLAS)³⁾등이 있으며, 責任 및 補償에 關連하여서 1974년 여객 및 수하

1973년 특수상용여객선의 면적요건에 대한 의정서(SPACE STP 1973: Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973)는 특수상용여객선의 旅客室의 배치와 면적에 關한 技術규정으로 'STP 1971'협정의 補完한 協約이다. 國際海事機構는 世界保健機構(WHO)와 공동으로 1971년 특수상용여객선의 여객실 배치와 關連된 안전 측면에 關한 技術的인 規則을 制定하여 1973년에 의정서 형태로 채택하였다. 특수상용여객선의 여객실의 면적 요건은 특수 여객운송의 안전에 직접적으로 關連된 것이다. 1973년 특수상용여객선의 면적요건에 대한 의정서는 1973년 7월 13일 採擇되어 1977년 6월 2일 發效하여 2000년 8월 현재 16개국이 比準하였으며, 우리나라는 比準하지 않았다.

3) 1974년 해상인명안전협약(SOLAS 1974: International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974)은 船舶의 構造·設備 및 貨物의 運送에 關한 基準, 船舶의 檢査 및 證書의 發給에 關한 事項을 規定하고 있는 國際協約으로 海上安全에 關한 主要 協約중 하나이다. 1974년 해상인명안전협약은 총 9개장으로 構成되어 있으며, 그 主要內容은 다음과 같다.

제 I 장에서는 一般規定을 다루고 있다. 協約上 가장 중요한 각종 船舶의 檢査 및 船舶이 協約 要件에 적합하다는 것을 證明하는 證書의 發給에 關한 規定, 항만국 통제(PSC: Port State Control)에 關한 사항 등이 포함되어 있다. 제 II-1장에서는 船舶의 구획, 복원성, 기관 및 전기 설비에 關한 사항으로서 여객선의 선체 손상을 예상하여 손상시에도 안전성이 확보되도록 수밀구획으로 구분하고 있다. 또 수밀보전성 및 밀지 배출 장치, 화물선 및 여객선에 대한 복원성의 요건이 규정되어 있다. 2개의 수밀격벽간의 허용 거리는 선박의 길이 및 종류에 따라 달라지며 여객선에 대한 것이 가장 엄격하다. 기관 및 전기에 關한 규정은 비상시에 이러한 기관 및 전기 설비 등이 선박 및 여객과 선원의 안전을 위하여 필수적인 기능이 유지될 수 있도록 하는 것이며, 특히 중요한 점은 조타장치에 關한 요건이다. 제 II-2장에서는 방화, 화재 탐지 및 소방에 關한 사항으로서 화재의 예방과 화재시 안전을 위한 선박의 구조, 설비 등에 대한 전반적인 규정과 유조선 및 검용선의 이너트 가스에 關한 규정이 포함되어 있다. 제 III 장에서는 구명설비에 關한 사항으로 1983년 개정으로 전면 개정되었다. A편, B편, C편으로 구분되어 A편에서는 일반 규정, B편에서는 여객선 및 화물선의 공통요건 및 추가요건이 규정되어 있고, C편에는 일반규정, 개인용 구명 설비요건, 가시신호, 생존정, 구명정, 진수 및 승정설비 기타 구명 설비 등을 규정하고 있다. 제 IV 장에서는 무선 전신 및 무선전화에 關한 사항으로서 선박에 탑재하여야 할 무선설비의 종류, 기술 요건 및 통신사의 업무에 關한 규정이 포함되어 있다. 최근에는 GMDSS(전세계 해상 조난 및 안전 제도)를 도입한 개정이 이루어져 1992년 2월 1일부터 발효되었다. 제 V 장에서는 항해 안전에 關한 사항으로 당사국 정부가 준비해야 할 항해 안전 업무와 모든 선박에 전반적으로 적용되는 운항 규정이 포함되어 있다. 제 VI 장에서는 곡물 운송 안전에 關한 것으로서 곡물 화물의 적부, 트리밍(Trimming), 고박(Securing)에 關한 규정이 포함되어 있다. 제 VII에서는 위험물의 운송에 關한 것으로서 포장된 형태 또는 산적 고체 형태인 위험물 및 액체 화학물과 액화 가스의 분류, 포장, 표시, 서류 및 적부에 關하여 규정하고 있다. 제 VIII 장에서 원자력선에 關한 것으로서 원자력선의 안전에 關한 기본적인 요건 및 방사능 위험에 關한 규정이 포괄적으로 수록되어 있다. 제 IX에서는 해상 안전과 환경 보호, 안전 운항 및 안전관리 시스템의 확보를 목표로 한 ISM Code의 인증에 關한 사항이 수록되어 있다. 1974년 해상인명안전협약은 1974년 11월 1일 채택되어 1980년 5월 25일 발효하였으며, 2000년 8월 현재 140개국에 비준하였다. 우리나라에서는 1980년 12월 31일 선박안전법으로 전면 수용하였다. 1978년 2월 17일 유조선의 안전 및 해양오염방지를 위한 '74 SOLAS'의 개정으로 유

물의 운송에 관한 협약(1974 PAL), 1976년 해사채권에 대한 책임제한에 관한 협약(1976 LLMC)⁴⁾등 이 있다.

특히 이節에서는 1974년 旅客 및 手荷物の 運送에 관한 아테네協約(1974 PAL)의 成立以前의 協約과 함께 아테네協約의 成立過程 및 主要內容을 說明하고자 한다.

조선의 레이다 및 조타장치의이중설치 의무화를 규정한 1978년 해상인명안전협약 의정서(SOLAS PROT(amended)1978 : Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended)를 채택하였으며, 1988년 11월 10일 선박검사 및 증서발급기간의 통일을 위한 '74 SOLAS'의 개정으로 협약증서의 유효기간을 5년으로 통일한 1988년 해상인명안전협약 의정서(SOLAS PROT(HSSC) 1988: Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974)을 채택하였다. 해상인명안전협약은 선박의 설비 및 검사에 대한 국제적 기준을 이루는 규범으로서 이 규칙을 위반하게 되면 선박의 감항성을 상실하게 되어 행정 처벌은 물론 항만국 통제의 대상이 된다. 또한 화물운송계약이나 해상보험계약에서는 감항능력주의의무 위반이 되어 선박소유자의 손해배상책임의 원인과 보험자 면책의 원인이 된다.

4) 1976년 해사채권에 대한 책임제한협약(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 ; LLMC 1976)은 船舶의 運航과 관련된 損害賠償에 대한 船舶所有者의 總體的 責任을 制限하는 1924년 協約과 1957년 協約의 改正 協約으로 不法行爲를 原因으로 하는가, 債務不履行을 原因으로 하는가를 묻지 않고 船舶의 運航과 관련된 債權을 總體的으로 制限하는 協約이다. 이 協約은 1976년 11월 19일에 採擇되어 1986년 12월 1일 發效하였으며, 25개국 이 加入하였다. 우리나라는 協約에 가입하지는 않았지만 商法 제746조 이하와 船舶所有者 등의 責任制限節次에 관한 法律에서 그 內容을 수용하였다.

LLMC 協約은 총 23개조로 구성되어 있으며, 責任制限의 主體로서 航海船舶의 所有者, 傭船者, 管理人 및 運航者를 포함시킴으로써 종래 船舶所有者中心에서 海事債權中心의 制度로 전환되었다. 또한 責任制限債權의 範圍는 ① 船舶에서 또는 船舶의 運航이나 救助活動에 직접 관련하여 발생한 사람의 死亡, 身體의 傷害 또는 船舶이외의 物件의 滅失 또는 毀損으로 인하여 생긴 損害에 관한 債權, ② 運送物, 旅客 또는 手荷物 運送의 遲延으로 생긴 損害에 관한 債權, ③ 이외의 船舶의 運航 또는 救助活動에 직접 관련하여 발생한 契約上의 權利이외의 他人의 權利의 侵害로 인하여 생긴 損害에 관한 債權, ④ 이외의 債權의 原因이 된 損害를 防止 또는 輕減하기 위한 조치에 관한 債權 또는 그 조치의 結果로 인하여 생긴 損害에 관한 債權이다. 한편 責任制限의 限度額은 人命의 損傷에 대하여 500톤 이하의 船舶인 경우에는 330,000SDR로 제한되며, 500톤 이상의 船舶에 대해서는 각 크기별로 責任限度額을 合算하여 나가는 슬라이딩 스케일 방식에 의하여 計算된다. 財産 損害에 대해서는 500톤 이하의 船舶인 경우 167,000SDR로 제한되며 500톤을 초과하는 船舶의 경우에는 각 크기별로 달리 정해진 責任限度額을 合算하여 나가는 방식, 즉 위의 金額에 일정 噸수를 기준으로 1톤당 일정금액이 加算된다.

LLMC 協約은 船舶所有者 또는 救助者 자신의 故意 또는 未畢의 故意로 인한 損害에 대하여는 責任制限이 認定되지 않고 全額 賠償하여야 한다. 앞서 설명한 바와 같이 우리나라는 이 協約을 加入하지는 않았지만, 그 內容을 商法 제746조 이하와 船舶所有者 등의 責任制限節次에 관한 法律에서 이 內容을 받아들였으며, 商法 역시 不法行爲責任과 債務不履行責任을 묻지 않고 責任制限을 認定하고 있다.

II. 國際協約의 成立過程

航空旅客運送이 등장하기 以前 또는 등장한 後에도 國際海上旅客運送은 여러 國家에서 활발하게 이루어졌음에도 불구하고, 旅客 및 手荷物에 대한 海上旅客運送人의 責任에 대하여 各國의 法規가 相異하고, 海上運送의 國際性으로 인하여 여러 國籍의 旅客이 乘船하고 있던 船舶의 事故로 旅客들이 死亡 또는 傷害를 당한 경우에 損害賠償請求에 있어 어려운 점이 많았다. 예를 들면 海上旅客運送人의 責任을 制限하는 國家가 있는가 하면, 英國과 같이 契約自由의 原則下에서 當事者의 意思에 따라 損害賠償責任을 결정하는 國家도 있었다.⁵⁾ 그러나 海商法의 特殊性 및 統一性에 비추어 各國의 統一된 法規가 요구되었다. 그리하여 1907년 萬國海事會(Committee Maritime International ; 이하 CMI이라 한다)의 베니스(Venice) 회의에서 海上旅客運送人의 責任을 統一的으로 制限하려는 시도가 있었다. 그 후 1924년에 海上物件運送人의 責任制限 등에 관한 船荷證券統一條約은 成立하였으나, 海上旅客運送人의 責任制限에 관한 協約은 오랫동안 성립되지 않았다. 이는 物件運送의 경우와는 달리 旅客의 死傷에 관하여는 人道的 또는 道德的인 이유 등에서 責任制限에 대한 반발이 심했던 까닭이었다.

그러나 제2차 세계대전 후인 1952년 CMI 나폴리(Naples) 회의에서 海上旅客運送人의 責任制限을 認定하는 協約의 草案을 作成할 것을 議決하게 되었다. 이 議決에 따라서 1953년 10월 암스테르담(Amsterdam)에서 2일간, 1954년 5월 안트워프(Antwerp)에서 2일간 小委員會가 열렸다. 이 小委員會에서 작성된 質問書를 CMI의 각 國內委員會에 보냈고, 프랑스의 國內委員會에서 1954년 6월 15일까지 回答이 온 것을 모아서 協約의 草案을 作成하였다. 이 草案은 1954년 9월 21일부터 3일간에 걸쳐서 CMI 브라이언 회의에서 審議되었고, 다시 1955년 9월 24일 마드리드(Madrid) 總會에서 계속 審議한 결과 찬성 13표, 반대 1표, 보류 4표로 協約案이 採擇되었다. 이 마드리드 草案은 그 뒤 다시 1957년 10월 브뤼셀에서의 海事法外交會議(Diplomatic Conference on Maritime Law)

5) Robert Grime, Shipping Law, Sweet & Maxwell(London), 1978, p. 114 ; Christopher Hill, op. cit., p. 473.

에서 修正되었으며, 이것을 1961년 4월 17일부터 29일까지 브뤼셀의 海事法外交會議에서 修正·確定한 것이 바로 1961년 海上旅客運送에 관한 規則의 統一을 위한 國際協約(International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage of Passengers by Sea, Brussels, April 1961)인 것이다.⁶⁾ 그 후 1967년 5월 27일에는 海上旅客手荷物運送에 관한 規則의 統一을 위한 國際協約(International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Carriage of Passenger Luggage by Sea, Brussels, May 27, 1967)이 成立되었다. 그러나 海上旅客運送契約은 일반적으로 旅客과 手荷物の 두 가지 運送을 하나의 契約으로 約定하는 것이 보통이다. 그러므로 이 두 가지 協約을 하나로 統一하면서 兩協約間에 矛盾되는 부분을 調整할 必要性이 생기게 되어 政府間海事協議機構(IMCO, 현재의 IMO)는 이러한 요청에 기하여 1974년 12월 海事法外交會議를 주관하여 旅客 및 그 手荷物の 海上運送에 관한 아테네協約(Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974)을 成立시켰다. 이후 1976년 아테네協約 改正議定書(Protocol of 1976 to amend the Athens Convention relating to the Carriage and their Luggage by Sea, 1974) 및 1990년 아테네協約 改正議定書(Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage and their Luggage by Sea, 1974)로 改正하였다.⁷⁾

第2節 1961년 海上旅客運送에 관한 國際協約

I. 協約의 成立過程

海上旅客運送人の 責任을 制限하는 國際的인 規則의 필요성을 1907년의 CMI 베니스(Venice) 회의에서 논의된 바 있었으나, 실제로 制定되지는 않았다. 이는 物件運送의 경우와는 달리 旅客의 死傷에 관해서 美國이 責任制限을 傳來的으

6) 孫珠贊, 海上旅客運送人の 損害賠償責任 「商事法の 諸問題」, 博英社, 1993, 496쪽.

7) 1974년 아테네協約에 대한 자세한 說明은 第4節 1974년 旅客 및 手荷物の 海上運送에 관한 아테네協約에서 하고자 한다.

로 비난하면서 責任輕減條項은 公益에 반하므로 無效라고 보았기 때문이다. 그러나 英國에서는 이와 반대로 海上旅客運送人의 責任制限은 契約自由의 原則에 의해서 자유이며, 다만 乘船券에 그 뜻을 기재하여 표시함으로써 旅客에게 對抗할 수 있다고 하면서 責任制限을 認定하였다.

또한 프랑스에서는 海上旅客運送人의 責任을 制限하는 條項은 不可抗力의 경우를 제외하고 인정되지 않으며, 破棄院(Cour de Cassation)에서 성립된 원칙에 의하면 船舶所有者의 過失은 당연히 推定되므로 사실상 결과적으로 責任制限의 혜택을 받지 못하게 하도록 하였다. 이 밖에 벨기에, 스칸디나비아 제국에서는 一定範圍內에서 責任制限 또는 免責을 인정하고 있었으나, 네덜란드, 그리스 등에서는 禁止하고 있는 등 海上旅客運送人의 責任制度가 國家마다 달라 國際海上旅客運送의 경우 불편이 많았다. 이러한 불편을 없애기 위하여 各國은 계속하여 責任制限을 위한 統一된 國際協約을 制定하려고 노력하였다. 이러한 결과 1961년 海事法外交會議의 결과로 채택된 1961년 海上旅客運送에 관한 規則의 統一을 위한 國際協約(International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage of Passengers by Sea, Brussels, April 1961; 이하 “1961년 海上旅客運送에 관한 國際協約”이라 한다)은 1961년 5월 20일 브뤼셀에서 서독, 벨기에, 미얀마, 캄보디아, 오스트리아, 바티칸시티, 덴마크, 도미니카, 스페인, 그리스, 인도, 이탈리아, 리비아, 모로코, 노르웨이, 필리핀, 네덜란드, 포르투갈, 아랍연방공화국, 스웨덴, 스위스, 터키, 유고슬라비아 등 23개국에 의하여 서명된 본 協約의 成立을 위하여 同會議에 54개국의 대표가 참석하여 英國, 美國, 프랑스, 스웨덴 등의 11개국의 대표가 副議長에 선출되었고, 이전의 協約案의 각 審議를 위해서 두 개의 分科委員會를 구성하여 審議하였으며, 委員會案을 作成한 후, 本會議에서 逐條審議하게 되었고, 결국 찬성 36표, 반대 0표, 기권 9표로 채택되었다.

그러나 이 協約은 海運大國인 英國, 美國이 加入하지 않았다. 英國, 美國이 未加入이라는 면에서는 동일하나, 그 이유에서는 相異하다. 英國에서는 원래 契約自由의 原則에 따라 자유로이 旅客과 海上旅客運送人間의 契約에 의하여 運送條件을 정할 수 있는데, 協約과 같은 法律이 생기면 船舶所有者의 責任이 加重되는 결과를 가져오고, 이것은 또한 旅客의 負擔을 加重하게 하므로, 이러한 사항은 當事者가 約定할 일이지 立法形式으로 해결할 것이 아니라고 보았다.

그러므로 현재로서는 協約을 채택할 수 없다는 입장이었다. 이에 대하여 美國에서는 누구라도 過失에 대하여는 責任을 免할 수 없다는 公序則의 原則에 입각하였기 때문이었다. 1961년 海上旅客運送에 관한 國際協約은 旅客의 損害에 대해서만 規定하고 있다.

II. 協約의 主要內容

1. 用語의 定義 및 適用範圍

이 協約 제1조에서는 協約에서 사용된 用語를 다음과 같이 定義하고 있다. 여기서 ① “運送人(carrier)”이라 함은 船舶所有者(shipowner), 傭船者(charterer), 船舶運航者(operator of ship) 등 運送契約을 締結한 모든 사람을 포함한다. ② “運送契約(contract of carriage)”이란 旅客을 運送할 것을 運送人 또는 運送人을 代理하여 契約을 締結한 것을 의미한다. 그러나 여기에 傭船契約(charterparty)은 포함되지 않는다.

③ “旅客(passenger)”이란 運送契約으로 船舶에 의해 運送되는 사람만을 의미한다. ④ “船舶(ship)”이란 航海船(seagoing ship)만을 의미한다. ⑤ “運送(carriage)”이란 旅客이 船舶에 乘船中이거나 乘下船의 途中(in the course of embarking or disembarking)을 포함한다. 그러나 旅客이 海上 터미널(marine station), 埠頭(guay), 다른 埠頭施設(port installation)에 머무는 期間은 포함하지 않는다. 또한 運送은 만약 運賃에 運送費用이 포함되어 있을 경우 또는 運送人이 旅客에게 補助船舶(auxiliary transport)을 자유롭게 이용할 수 있게 한 경우에 陸上에서 船舶으로 또는 반대로 船舶에서 陸上으로의 運送을 포함한다. ⑥ “國際運送(international carriage)”이란 다른 한 國家 또는 다른 두개의 國家의 國際港(international port)에 방문하는 경우에 出發地와 目的地가 單一國家에서 締結된 運送契約에 따른 運送契約을 의미한다. ⑦ “締約國(Contracting State)”이란 이 協約을 比準(ratification) 또는 固守(adherence)하는 國家에 有效하며, 協約을 廢棄(denunciation)한 國家에는 有效하지 아니한다.

이 協約의 適用範圍는 協約國의 船籍을 둔 船舶 또는 出發地 또는 目的地가 締約國인 경우의 運送契約에 따른 國際運送에 適用된다(同 協約 제2조). 또한

協約 제1조의 用語의 定義 내에서의 國家(States) 또는 當國(Public Authorities)의 商業的인 運送(commercial carriage)에 適用된다(同 協約 제13조). 한편 이 協約은 核物質로 인한 損害에 대한 責任을 規定한 國際協約⁸⁾ 또는 國內法の 規定에는 影響을 미칠 수 없다(同 協約 제14조).

2. 責任의 主體 및 對象

이 協約에서는 責任의 主體를 運送人으로 規定하고 있다. 協約 제1조 (a)에서 運送人을 運送契約을 締結하는 船舶所有者, 傭船者, 船舶運航者를 모두 포함한다고 定義하고 있다.⁹⁾ 즉 이 協約에서는 “運送人中心主義”를 취하고 있다.

또한 그 損害賠償責任의 對象에 대해서는 協約 제4조 제1항에서 規定한 바와 같이 旅客의 死亡 또는 傷害로 인한 損害(the damage suffered as a result of the death or personal injury)에 대해서만 責任을 負擔하므로 旅客의 手荷物에 대한 責任은 規定하고 있지 않다.

3. 責任의 原則 및 性質

이 協約 제4조 제1항에서 “運送人은 旅客의 死亡 또는 傷害의 結果로 발생한 損害에 대하여 그 損害의 原因인 事故가 運送途中에 발생하였고, 運送人 또는 職務의 範圍 내에서 행동한 運送人의 使用人 또는 代理人의 過失 또는 不注意에 의한 것인 때에는 責任을 져야한다”¹⁰⁾라고 規定하고 있으므로 “過失責任主

8) 核에너지분야에 있어서 제3차 責任에 관한 1960년 7월 29일의 파리協約과 1964년 1월 28일의 追加議定書 및 核被害에 대한 民事責任에 관한 1963년 5월 21일의 비엔나協約은 核物質의 海上運送과정에서 일어나는 核事故에 따라 損害가 발생하는 경우 核裝置의 運營者가 그 被害에 대하여 賠償을 하도록 規定하였다. 그러나 國際協約 또는 國內法에 의하여 海上運送을 하는 者가 核事故에 의하여 責任을 져야 하는 경우가 있음에 주목한 여러 國家들은 1971년 브뤼셀에서 회의를 개최하고 海上運送分野의 核事故가 發行했을 때 核裝置의 運營者가 전적으로 責任을 지도록 1971년 核物質海上運送의 民事責任에 관한 協約(Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971 ; 1971 NUCLEAR)을 採擇하였다(李潤哲, 앞의 책, 138~139쪽 참조).

9) Article 1 (a) ; “carrier” includes any of the following persons who enters into a contract of carriage : the shipowner, the charterer or the operator of the ship.

10) Article 4 (1) ; The carrier shall be liable for damage suffered as a result of the death of, or personal injury to a passenger if the incident which causes the damage

義原則”을 취하고 있다.

한편 이 協約 제4조 제2항에서 難破(shipwreck), 衝突(collision), 坐礁(stranding), 爆發(explosion), 火災(fire)의 발생과 연관된 경우 또는 이로 인해 발생한 旅客의 死亡 또는 傷害에 대하여 運送人, 그의 使用人 또는 代理人의 過失 또는 不注意를 推定할 수 있으며, 만약 그러하지 못한 경우에는 過失 또는 不注意가 認定됨으로 立證責任을 運送人에게 負擔시키고 있다. 그러나 協約 제4조 제2항의 경우를 제외하고는 運送人, 그의 使用人 또는 代理人의 過失 또는 不注意에 대한 立證責任은 原告(Claimant)가 負擔한다(同 協約 제4조 제3항). 만약 運送人이 旅客의 死亡 또는 傷害가 旅客의 過失 또는 不注意에 기인하거나 발생하였음을 證明한다면, 法院은 法律의 規定에 따라 運送人의 責任을 全部 또는 一部를 免除할 수 있다(同 協約 제5조).¹¹⁾

이 協約 제9조에서는 “免責約款의 禁止를 規定하여 損害가 발생하기 이전의 契約으로써 旅客이나 그 代理人, 相續人 또는 扶養家族에 대한 運送人의 責任을 免除하는 條項 또는 이 協約에서 정하는 責任限度보다 低額을 정하는 條項 및 運送人이 負擔할 立證責任을 轉換하는 條項 또는 紛爭을 어는 특정한 法院의 管轄이나 仲裁에 불일 것을 요구하는 條項을 둔 때에는 이러한 條項은 無效로 한다”¹²⁾고 규정하고 있다. 즉 이 協約에서는 그 責任의 性質을 強行法規로 해석하고 있다.

4. 責任制限

so suffered in the course of the carriage and is due to the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment.

- 11) Article 5 ; If the carrier proves that the death of, or personal injury to the passenger was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, Court may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of its own law.
- 12) Article 9 ; Any contractual provision, concluded before the occurrence which caused the damage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or his personal representatives, heirs or dependants or to prescribe a lower limit than that fixed in this Convention, as well as any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, or to require disputes to be submitted to any particular jurisdiction or to arbitration, shall be null and void but remain subject to the provisions of this Convention.

이 協約에서 運送人의 責任制限은 協約 제6조 제1항에서 “旅客의 死亡 또는 傷害에 대한 運送人의 責任은 어떠한 경우에도 250,000프랑(francs)¹³⁾을 초과할 수 없으며, 지급된 總額은 개괄적인 금액인 國內通貨로 換算할 수 있다. 이 總額의 換算은 支給日의 國內通貨의 金價値에 따라 金보다는 國內通貨로 換算될 것이다”라고 規定하고 있다. 또한 각 締約國의 國內法에 의하여 自國民에 대하여는 보다 높은 1인당 責任制限(*per capita limit of liability*)을 運送人에 따라 規定할 수 있다(同 協約 제6조 제3항). 運送人과 旅客은 特約에 의해 더 높은 1인당 責任制限을 規定할 수도 있으며,¹⁴⁾ 損害賠償을 위한 法院에 의해 支給되었거나 賦課된 法的 費用은 協約 제6조에서 規定하고 있는 責任制限에는 포함되지 아니한다.¹⁵⁾ 또한 協約 제6조에서 규정된 責任制限은 어떠한 旅客을 대리하거나, 旅客의 個人的인 代理人, 또는 어떤 分명한 사건의 相續人, 扶養家族들에 의해 提起된 모든 損害賠償請求에 適用할 수 있다.¹⁶⁾

이 밖에 運送人이 損害를 發生시킬 의도를 가졌거나 損害發生을 認知하면서 무모하게 한 作爲 또는 不作爲로 인하여 발생된 損害로 證明된 때에는 運送人은 協約 제6조에 規定된 責任制限의 利益을 받을 수 없다.¹⁷⁾ 만약 航海船의 船舶所有者의 責任制限에 관한 國際協約 또는 責任制限과 연관된 國內法이 있다면 이 協約의 規定들은 運送人의 權利·義務를 修正할 수 없다.¹⁸⁾

5. 訴訟과 時效

-
- 13) 프랑(francs)은 순도 1000분의 900인 금의 65.5밀리그램으로 이루어지는 단위를 말한다.
 14) Article 6 (4) ; The carrier and the passenger may also agree by special contract to a higher *per capita* limit of liability.
 15) Article 6 (5) ; Any legal costs awarded and taxed by a Court in an action for damages shall not be included in the limits of liability prescribed in this Article.
 16) Article 6 (6) ; The limit of liability prescribed in this Article shall apply to the aggregate of the claims put forward by or on behalf of any one passenger, his personal representatives, heirs or dependants on any distinct occasion.
 17) Article 7 ; The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Article 6, if it is proved that the damage resulted from any act or omission of the carrier done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.
 18) Article 8 ; The provisions of this Convention shall not modify the rights or duties of the carrier, provided for in international Conventions relating to the limitation of liability of owners of sea-going ships or in any national law relating to such limitation.

이 協約 제11조에서 旅客은 身體의 傷害가 있을 경우에는 출항일 15일 이내에 運送人에게 傷害를 通知하여야만 한다. 만약 旅客이 이러한 요구사항을 어겼을 경우에 반대의 증거가 없는 한 安全하고 正當한 출항이 될 것이다. 또한 旅客의 死亡 또는 傷害로 인한 損害賠償請求에 관한 訴訟時效는 2年이며, 傷害의 경우 責任制限의 期間은 旅客이 입항한 그 날짜로부터 계산되며, 운송과정에서의 旅客의 死亡이 발생한 경우 責任制限의 期間은 旅客이 입항될 그 날짜로부터 계산된다.

또한 운송과정 또는 입항이후 死亡의 結果를 초래한 旅客의 傷害의 경우의 責任制限의 期間은 旅客의 死亡日로부터 計算된다. 그러나 이 기간은 입항한 날짜로부터 3年을 超過할 수 없다. 한편 사건을 관할하는 法院의 法律은 이러한 責任制限의 期間의 停止(suspension)나 妨害(interruption)에 관한 權利를 행사할 수 있다. 그러나 이 協約下에서 입항일로부터 3年의 滿期日(the expiration of a period of three years from the date of disembarkation)이후 발생한 訴訟에 대해서는 결코 責任制限의 期間에 대하여 停止權 또는 妨害權을 행사할 수 없다.

이 밖에도 이 協約 제12조에서는 協約과 관련하여 損害賠償이 발생되어 運送人의 使用人 또는 代理人에게 제기된 訴訟의 경우 이 協約下에서 그 使用人 또는 代理人이 職務의 範圍內(within the scope of his employment)에서 행한 것임을 證明한다면 자신의 辯護와 運送人 자신의 責任制限도 法律에 호소할 수 있을 것이다. 또한 그러한 경우 運送人, 그의 使用人, 代理人으로부터 補償받을 수 있는 總額(the aggregate of the amounts)은 앞서 설명한 責任制限額을 超過할 수는 없다. 그럼에도 불구하고 運送人의 使用人 또는 代理人이 損害를 발생시킬 의도를 가졌거나 損害發生을 認知하면서 무모하게 한 作爲(act) 또는 不作爲(omission)로 인하여 발생된 損害로 證明된 때에는 運送人의 使用人 또는 代理人은 위에서 설명한 法益을 받을 수 없다.

第3節 1967년 海上旅客手荷物의 運送에 관한 國際協約

I. 協約의 成立過程

앞서 說明한 바와 같이 1957년 브뤼셀 海事法外交會議에서는 手荷物에 관한 責任을 運送人의 旅客에 대한 責任에서 분리하여 檢討할 것을 합의하였다. 그리하여 1961년 海上旅客運送에 관한 國際協約은 旅客의 損害에 대해서만 規定하고 있기 때문에 手荷物에 관한 運送人의 責任에 관한 統一的인 國際協約을 위하여 CMI가 協約案을 作成하여야 한다는 提案에 따라 CMI內 常設理事國의 會議에서 이를 海法會로서 正식으로 다루기로 하고 小委員會에 協約 草案의 作成을 委囑하였다. 그리하여 이 小委員會는 먼저 質問書를 작성하여 各國의 海法會에 送付하고 그에 대한 回答을 기초로 하여 1962년 3월에는 海上旅客手荷物運送에 관한 國際協約의 제1차 案이 작성되어 同年 4월 아테네에서 개최된 제25회 CMI 會議에 提出하였다.

그러나 이 會議에서는 이 協約案을 檢討는 하였으나 審議 未盡으로 끝났다. 1963년 앤트워프(Antwerp)에서의 分科委員會에서 다시 檢討한 결과 4월에 修正案을 作成하여 各國의 海法會에 送付하였으며 同年 6월 10일에서 15일까지 열린 스톡홀름(Stockholm)에서의 제26회 CMI 本會議에서 審議한 결과 찬성 15표, 반대 1표, 기권 4표로 採擇되었다. 이것이 바로 “스톡홀름 修正案”이다.

이 修正案이 1967년 5월 브뤼셀(Brussels)에서의 제12회 海事法外交會議에서 採擇되어 協約으로 成立되었다. 이 會議은 1967년 5월 16일부터 27일까지 열렸으며 海上旅客手荷物協約에 관하여는 5월 17일부터 24일까지 手荷物委員會(Luggage Commission)를 열어 위에서 설명한 “스톡홀름 修正案”을 逐條審議하였다. 이 協約案은 總會에서 찬성 39표, 반대 2표, 기권 10표로 採擇되었다.¹⁹⁾

II. 協約의 主要內容

1. 用語의 定義 및 適用範圍

19) 자세한 내용은 高梨正夫, 海上旅客手荷物運送に關する國際條約の成立, 海法會誌(復刊 第14号, 通卷 第43号), 日本海法會, 1969, 27~30面 參照.

이 協約 제1조에서는 協約에서 사용된 用語를 다음과 같이 定義하고 있다. 여기서 ① “運送人(carrier)”이라 함은 旅客 및 旅客의 手荷物을 運送할 것을 契約한 船舶所有者(shipowner), 傭船者(charterer), 運航者(operator)를 포함한다. ② “旅客(passenger)”이라 함은 運送契約에 따라 船舶에 의해 運送되는 사람만을 의미한다. ③ “船舶(ship)”이란 航海船(sea-going ship)만을 의미한다. ④ “手荷物(luggage)”이라 함은 旅客運送契約(passenger’s contract of carriage)에 따라 운송되는 物件(articles) 또는 自動車(vehicle)를 의미한다. 그러나 傭船契約(charter-party) 또는 船荷證券(bill of lading)에 의해 운송되는 物件 또는 自動車, 旅客 및 手荷物の 鐵道運送에 관련된 國際協約에 의해 운송되는 物件 또는 自動車, 산 動物(live animals)은 제외된다. ⑤ “携帶 手荷物(cabin luggage)”이라 함은 旅客이 直接 또는 船室에 携帶·保管한 手荷물을 의미한다. 또한 旅客의 自動車에 있는 手荷물을 포함한다. ⑥ “運送(carriage)”이라 함은 携帶 手荷物の 경우 手荷물이 乘船中(on board the ship) 또는 乘下船 過程(in the course of embarkation or disembarkation)의 기간을 포함한다. 한편 이 協約은 核物質로 인한 損害에 대한 責任을 規定한 國際協約²⁰⁾ 또는 國內法の 規定에는 영향을 미칠 수 없다(同 協約 제14조). 또한 1961년 海上旅客運送에 관한 國際協約에서와는 달리 手荷物の 運送은 手荷물이 運送人 또는 그의 代理人에 의해 海上 터미널(marine station), 埠頭(guay), 다른 埠頭施設(port installation)에 保管중인 기간을 포함할 뿐만 아니라, 運賃에 運送費用이 포함되어 있을 경우 또는 運送인이 旅客에게 補助船舶(auxiliary transport)을 자유롭게 이용할 수 있게 한 경우에는 陸上에서 船舶으로 또는 반대로 船舶에서 陸上으로의 運送되는 기간을 포함한다. 이 밖의 모든 手荷物の 경우 運送人 또는 그의 使用人 또는 代理人이 陸上(shore) 또는 船上(on board)에 受領한 때부터 旅客에게 再引渡할

20) 核에너지분야에 있어서 제3차 責任에 관한 1960년 7월 29일의 파리協約과 1964년 1월 28일의 追加議定書 및 核被害에 대한 民事責任에 관한 1963년 5월 21일의 비엔나協約은 核物質의 海上運送과정에서 일어나는 核事故에 따라 損害가 발생하는 경우 核裝置의 運營者가 그 被害에 대하여 賠償을 하도록 規定하였다. 그러나 國際協約 또는 國內法에 의하여 海上運送을 하는 者가 核事故에 의하여 責任을 負야 하는 경우가 있음에 주목한 여러 國家들은 1971년 브뤼셀에서 회의를 개최하고 海上運送分野의 核事故가 發行했을 때 核裝置의 運營者가 전적으로 責任을 지도록 1971년 核物質海上運送의 民事責任에 관한 協約(Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971 ; 1971 NUCLEAR)을 採擇하였다(李潤哲, 앞의 책, 138~139쪽 參照).

때까지의 기간에 準用된다. ⑦ “手荷物の 滅失(loss) 또는 毀損(damage)”라 함은 手荷물이 운송되어졌거나 운송되어졌어야만 하는 船舶의 도착한 후 相當한 時間內(with in a reasonable time)에 再引渡 되지 못한 결과로 인해 야기된 金錢上의 滅失(pecuniary loss)을 포함한다. 그러나 파업(strikes) 또는 폐업(lockouts) 등의 결과로 야기된 遲延(delays)은 포함되지 아니한다. ⑧ “國際運送(international carriage)”이라 함은 다른 한 國家 또는 다른 두개의 國家의 國際港(international port)에 방문하는 경우에 出發地와 目的地가 單一國家에서 締結된 運送契約에 따른 運送契約을 의미한다. ⑨ “締約國(Contracting State)”이란 이 協約을 比準(ratification) 또는 固守(adherence)하는 國家에 有效하며, 協約을 廢棄(denunciation)한 國家에는 有效하지 아니한다.

이 協約의 適用範圍에 대하여 協約 제2조에서 “이 協約은 船舶이 締約國에 登錄되었거나, 運送契約이 締約國에서 締結되었거나 또는 運送契約에 따른 出發地가 締約國인 國際運送에 적용된다”라고 規定하고 있다. 또한 1961년 海上旅客運送에 관한 國際協約에서와 마찬가지로 이 協約 제1조의 用語의 定義 내에서의 國家(States) 또는 當國(Public Authorities)의 商業的인 運送(commercial carriage)에 適用된다(同 協約 제14조). 한편 이 協約은 核物質로 인한 損害에 대한 責任을 規定한 國際協約 또는 國內法의 規定에는 영향을 미칠 수 없다(同 協約 제15조).

2. 責任의 主體 및 對象

이 協約에서의 責任의 主體는 1961년 海上旅客運送에 관한 國際協約에서와 마찬가지로 運送人이므로 “運送人中心主義”를 취하고 있다. 즉 이 協約 제3조에서는 “運送船舶의 所有者가 運送人인 경우 運送人은 相當한 注意義務를 다하여야만 하고 職務 範圍內에서 行動하는 그의 使用人 또는 代理人의 地位를 保證하며, 船舶의 堪航能力을 갖추기 위해 相當한 注意義務를 다하여야만 하고 運送을 開始할 때, 運送途中 또는 手荷物の 安全한 運送을 확보하기 위하여 적절한 船員의 乘船, 船舶艙裝과 必要品을 供給하여야 한다.”²¹⁾ 또한 “運送船舶의

21) Article 3 (1) ; Where a carrier is the owner of the carrying ship, he shall exercise due diligence and shall ensure that his servants and agents, acting within the scope of their employment, exercise due diligence to make the ship seaworthy and properly

所有者가 運送人이 아닌 경우 運送人은 사정에 따라 船舶所有者, 船舶運航者 또는 職務範圍內的 使用人 또는 代理人의 地位를 保證하며, 運送船舶의 所有者가 運送人인 경우에서 規定한 바와 같이 相當한 注意義務를 다하여야 한다.”²²⁾ 라고 規定하고 있다.

3. 責任의 原則 및 性質

이 協約에서는 運送人의 責任原則에 대하여 協約 제4조에서 다음과 같이 規定하고 있다. “運送人은 運送途中의 事故로 인한 手荷物의 滅失 또는 毀損이 運送人 또는 職務範圍內에서 행동하는 그의 使用人 또는 代理人의 過失 또는 不注意로 인하여 생긴 경우에는 그에 대한 責任을 져야만 한다.”²³⁾라고 規定하여 1961년 海上旅客運送에 관한 國際協約에서와 마찬가지로 過失責任主義原則을 취하고 있다. 그러나 運送人은 運送中の 船舶의 航海(navigation) 또는 管理(management)에 있어서 船長(master), 海員(mariner), 導船士(pilot) 또는 運送人의 使用人(servants of carrier)의 作爲(act), 不注意(neglect), 過失(default)에 의해 야기된 自動車(vehicle)의 滅失(loss) 또는 毀損(damage)에 대하여는 責任을 지지 아니한다(同 協約 제4조 제2항). 즉 이 協約에서는 航海過失²⁴⁾에 대하여 免責을 規定하고 있는 것이다.

또한 이 協約 제4조 제2항에서 “書面으로 특별히 明示하여 合意된 것이 없는 한 運送人은 現金, 有價證券 또는 金, 銀製品, 時計類, 寶石類, 裝飾品, 藝術品과 같은 기타 高價物에 대하여는 責任을 지지 아니한다.”²⁵⁾라고 規定하고 있다. 따

manned, equipped and supplied at the beginning of the carriage and at any time during the carriage and in all other respects to secure the safe transportation of the luggage.

22) Article (2) ; Where a carrier is not the owner of the carrying ship, he shall ensure that the shipowner or operator, as the case may be, their servants and agents acting within the scope of their employment, exercise due diligence in the respects set out in paragraph (1) of this Article.

23) Article 4 (1) ; The carrier shall be liable for loss of or damage to luggage if the incident which causes the loss or damage occurs in the course of carriage and is due to the fault or neglect of the carrier or his servants or agents acting within the scope of their employment.

24) 航海過失이라 함은 海技過失이라고도 하며, 이는 航海上의 過失과 船舶의 管理上의 過失은 船長, 海運, 導船士 및 船舶使用人의 고유한 업무의 실행 과정에서 발생하는 過失을 말한다.

라서 이 協約에서는 高價物에 대한 免責을 規定하고 있다. 그리고 이 協約 제4조 제5항에서는 “手荷物에 滅失 또는 毀損이 생긴 경우 反對의 證明이 없는 한 運送人, 그의 使用人, 代理人의 過失 또는 不注意로 推定할 수 있다. 그러나 携帶手荷物(cabin luggage)의 경우에는 難破(shipwreck), 衝突(collision), 坐礁(stranding), 爆發(explosion), 火災(fire) 등에 의해 발생한 滅失 또는 毀損의 경우를 제외하고는 過失 또는 不注意에 대한 立證責任은 旅客에게 있다.”라고 規定하고 있다. 따라서 이 協約에서는 手荷物 運送人의 責任原則에 있어서 過失主義, 또는 運送人의 過失推定 및 運送人의 責任制限을 基本原則으로 하고 있다.

한편 이 協約에서 責任法規의 性質은 1961년 海上旅客運送에 관한 國際協約에서와 마찬가지로 運送人의 賠償責任에 관한 法規를 이 協約 제12조에서 “滅失 또는 毀損의 原因인 事故가 발생하기 이전의 契約條項으로 運送人의 旅客에 대한 責任을 免除하거나, 이 協約에서 정하는 責任의 限度額보다 낮은 限度額을 정하거나 또는 運送人에게 과하여진 立證責任을 轉換하는 趣旨의 規定은 그 效力이 없다. 그러나 이 條項의 無效는 이 協約에 따라 締結된 契約 자체를 無效로 하는 것은 아니다.”²⁶⁾라고 規定하여 強行法規化하고 있다.

4. 責任制限

이 協約 제6조에서 運送人의 責任制限에 대하여 다음과 같이 規定하고 있다. 携帶手荷物(cabin luggage)의 滅失 또는 毀損에 관한 責任은 어떠한 경우에도 旅客 1인당 10,000프랑을 초과할 수 없으며, 自動車內(in or on the vehicle)에 있는 모든 手荷물을 포함하여 自動車의 滅失 또는 毀損에 관한 責任은 어떠한

25) Article 4 (3) ; Unless agreed expressly and in writing, the carrier shall not be liable for loss of or damage to monies, bonds and others valuables such as gold and silverware, watches, jewellery, ornaments or works of art.

26) Article 12 ; Except as provided for in Article 6 (6), any contractual provision concluded before the occurrence which caused the loss or damage purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger, or to prescribe a lower limit than that fixed in this Convention, as well as any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, shall be null and void but the nullity of that provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

경우에도 自動車 1대당 30,000프랑을 초과하지 못한다. 그리고 위에서 規定된 이외의 모든 手荷物の 滅失 또는 毀損에 관한 責任은 어떠한 경우에도 旅客 1인당 16,000프랑을 초과하지 못한다. 이 協約에서 責任制限의 方法에 있어서 手荷物당 얼마의 금액으로 責任을 制限하지 않고, 旅客 1인당 一定金額으로 制限한 것은 手荷物は 그 성질상 一般荷物과 달라서 그 大·小 등이 고르지 못하여 個當 限度額을 정할 수 없기 때문이라고 한다.²⁷⁾

또한 이 協約 제7조에서 “運送인이 損害를 發生시킬 의도로써 또는 무모하게, 그리고 損害가 발생하리라는 認識下에 행한 作爲 또는 不作爲로 인하여 損害가 발생하였음이 立證된 경우에는 그 運送인은 協約 제6조에 規定된 責任制限의 利益을 주장할 수 없다.”²⁸⁾라고 規定하고 있다. 이는 責任制限을 主張할 수 없는 경우를 規定하고 있는 것이다. 이밖에도 協約 제8조에서는 만약 航海船(sea-going ships)의 船舶所有者의 責任制限에 관한 國際協約 또는 責任制限과 연관된 國內法이 있다면 이 協約의 規定들은 運送인의 權利·義務를 修正할 수 없다고 規定하고 있다.

5. 訴訟과 時效

이 協約 제9조에서는 損害賠償請求가 발생한 경우 이 協約에서 작성된 條件(conditions)과 制限(limits)에 따라야만 한다고 規定하고 있다. 또한 協約 제10조 제1항에서는 手荷物の 明白한 損害(apparent damage to luggage)가 발생한 경우 損害賠償請求權者(claimant)는 ① 携帶手荷物인 경우에는 入港하기 直前 또는 그 當時(before or at the time of disembarkation), ② 그 밖의 모든 手荷物の 경우에는 手荷物の 引渡前 또는 引渡時(before or at the time of delivery)에 運送人 또는 그의 代理人에게 書面으로 通知하여야 하며, 手荷物の 滅失 또는 毀損이 明白하지 아니한 경우에 입항일, 인도일 또는 手荷物の 引渡가 完了된 시점에서 15日 以前에(within fifteen days from the date of

27) 孫珠瓚, 앞의 책, 484쪽 참조.

28) Article 7 ; The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for Article 6, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause damage or recklessly and with knowledge that the damage would probably.

disembarkation or delivery from the time when such delivery should have taken place) 通知하여야 한다. 만약 損害賠償請求權者가 이 規定을 따라서 書面通知가 없는 경우에 反對의 證明이 없는 한, 手荷物에 損害를 입지 않은 것으로 推定할 수 있다. 또한 手荷物を 引受할 때(at the time of its receipt) 手荷物の 상태에 대하여 調査(survey) 또는 檢査(inspection)가 함께 이루어졌다면 書面的 通知는 할 필요가 없다.

手荷物の 滅失 또는 毀損에 대한 損害賠償에 관한 訴訟時效는 입항일로부터 2年(after a period of two years from the date of disembarkation)이며, 船舶이 全損된 경우(if the ship has become a total loss)에는 入港이 이루어진 그 날로부터(from the date when the disembarkation should have taken place) 2年이다(同 協約 제10조 제2항). 사건을 관할하는 法院의 法律은 이러한 責任制限의 期間의 停止(suspension)나 妨害(interruption)에 관한 權利을 行使할 수 있다. 그러나 이 協約下에서 入항일로부터 3年の 滿期日(the expiration of a period of three years from the date of disembarkation)이후 발생한 경우 또는 船舶이 全損된 경우에는 入港이 이루어진 그 날로부터 訴訟에 대해서는 결코 責任制限의 期間에 대하여 停止 또는 妨害에 관한 權利를 行使할 수 없다(同 協約 제10조 제3항). 이 밖에도 이 協約 제11조에서는 協約과 관련하여 損害賠償이 발생되어 運送人의 使用人 또는 代理人에게 제기된 訴訟의 경우 이 協約下에서 그 使用人 또는 代理人이 職務의 範圍內(within the scope of his employment)에서 행한 것임을 證明한다면 자신의 辯護와 運送人 자신의 責任制限도 法律에 호소할 수 있을 것이다. 또한 그러한 경우 運送人, 그의 使用人 또는 代理人으로부터 補償받을 수 있는 總額(the aggregate of the amounts)은 앞서 설명한 責任制限額을 超過할 수는 없다. 그럼에도 불구하고 運送人의 使用人 또는 代理人이 損害를 발생시킬 의도를 가졌거나 損害發生을 認知하면서 무모하게 한 作爲(act) 또는 不作爲(omission)로 인하여 발생한 損害로 證明된 때에는 運送人의 使用人 또는 代理人은 위에서 설명한 法益을 받을 수 없다.

또한 이 協約 제13조에서는 滅失 또는 毀損을 발생시킨 事件 발생이전에 運送契約(the contract of carriage)의 當事者들이 原告(claimant)가 그의 優先權에 따라(according to his preference) ① 被告의 常設 居住地 또는 主要 營業地의 法院(the Court of the permanent residence or principal place of business of

the defendant), ② 運送契約에 따른 到着地 또는 出發地의 法院(the Court of the place of departure or that of destination according to the contract of carriage), ③ 被告의 營業地가 있는 경우 原告의 本籍地 또는 常設 居住地 國家의 法院 또는 그 國家의 管轄權이 規定하고 있는 法院(the Court of the State of the domicile or permanent place of residence of the claimant if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State)에 損害賠償請求 訴訟을 제기할 수 있는 權利를 가진다는 것에 合意할 수 있다. ①~③의 法院을 넘어선 原告의 管轄權을 制限하는 契約上の 規定은 無效이다. 그러나 그 規定의 無效가 이 協約의 規定에 따른 契約 자체가 無效라는 의미는 아니다. 그리고 滅失 또는 毀損을 발생시킨 사건발생이후에도 當事者들은 損害賠償請求를 어떠한 裁判管轄(jurisdiction) 또는 仲裁(arbitration)에 提訴할 수 있다고 合意할 수 있다.

第4節 1974년 旅客 및 手荷物の 海上運送에 관한 아테네協約

I. 協約의 成立過程

1961년 協約과 1967년 協約을 시대적 발전에 응하게 하기 위하여 一元化하자는 요구가 있어 왔다. 그리하여 1969년 4월 제28차 海事法外交會議 東京會議에서 위의 兩 協約을 합리적으로 조정하여 一元化하기 위하여 “旅客 및 手荷物の 海上運送에 관한 약간의 規定의 統一에 관한 國際協約案(Draft of an international Convention of the unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage)”이 成立되었다. 이 協約案은 1961년 協約과 1967년 協約의 原則을 거의 그대로 採用하고 있는데, 다만 다른 점은 旅客의 死亡 또는 傷害에 대한 運送人의 責任의 限度額의 引上에 관한 規定이다. 즉, 運送人의 旅客의 死傷에 대한 責任限度額은 1961년 協約의 倍額으로 旅客 1인당 500,000 프랑카레프랑(poincare franc)이며, 이 金額에 대하

여 締約國의 國內法에 의하여 보다 높은 限度額을 정할 수 있다고 規定하고 있다. 그러나 이 協約案은 正式協約으로 採擇되지는 못하였다.²⁹⁾

1974년 旅客 및 手荷物の 海上運送에 관한 아테네協約(PAL 1974: Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, 이하 “1974년 아테네協約”이라고 한다)은 旅客 및 手荷物の 損害發生時 責任限度額을 規定하고 있다. 1974년 아테네協約은 國際 海航船(sea-going vessel)에서 旅客에게 損害를 입힌 경우의 賠償責任을 規定한 것이다. 海上旅客運送에 관하여 運送人의 責任에 대해 統一協約의 制定을 위하여 國際的인 運動이 제1차 세계대전 이후부터 전개되어 왔다. 그러나 海上旅客運送人의 責任에 관한 各國의 주장이 일치되지 않았으나, 1961년에 브뤼셀에서 개최된 海事法外交會議에서는 海上旅客運送에 관한 協約이 마련되었고, 이것은 1967년에 ‘旅客手荷物の 運送에 관한 規則의 統一協約’과 함께 成立하게 되었다. 이 協約에서는 運送人의 責任은 過失責任主義를 原則으로 하고 있으며, 航海過失은 免責事由로 함과 동시에 高價物에 관하여도 免責을 原則적으로 認定하였다. 그리고 手荷物の 損害에 대하여는 旅客 1인당 10,000프랑카레프랑을 한도로 責任을 制限하고 있다. 이후 1967년에 東京에서 열린 國際海事委員會의 會議에서는 위의 2개 協約을 統合하고 그 내용을 修正한 草案이 作成되었는데, 이를 “東京規則”이라 하며 이 草案은 1974년 12월에 政府間海事協議機構(Inter-Governmental Maritime Consultative Organization; IMCO)가 아테네에서 개최한 海事法外交會議에 의하여 아테네協約으로 확정되었다. 그러나 이것은 發效가 되지 않고 있다가 1976년의 IMCO의 런던회의에서 다시 改正되었다(1976년의 1974년 아테네協約에 대한 改正議定書).³⁰⁾

이 協約은 1971년 10월 15일 IMCO의 會議에서 採擇된 A. 248 결정 [Resolution A. 248(VII)]에 따라 1974년 7월의 제32회 會議에서 旅客과 手荷物에 관한 協約의 採擇을 위한 會議를 召集할 것을 결의하였다. 그리하여 그리스 政府의 초청에 의하여 아테네에서 1974년 12월 2일에서 13일까지 회의가 개최되었다. 이 회의에는 32개국³¹⁾이 참가하였고³¹⁾, 불가리아(Bulgaria), 터키(Turkey)

29) 劉錫浩, 海上旅客運送人의 損害賠償責任(아테네條約을 中心으로), 碩士學位論文, 延世大學校 大學院, 1990, 14~15쪽 참조.

30) 崔基元, 海商法, 博英社, 1993, 209쪽.

31) 회의 참가국은 Algeria, Argentina, Australia, Austria, Belgium, Canada, Denmark,

, 우루과이(Uruguay) 등 3개국이 회의에 참석하나 投票權이 없는 옵저버(Observer)로 참여하였다. 이 회의에서 會議의 의장으로는 그리스의 H. E. Mr. A. Papadogonas가, 대리의장(Alternate President)으로는 스위스의 Dr. W. E. Müller가 선출되었다. 부의장으로는 H. E. Mr. J. M. Rosa(아르헨티나), H. E. Mr. Gaubin(캐나다), Mr. H. Sasmitaatmadja(인도네시아), Mr. M. I. Alege(나이지리아), Mr. Y. D. Gritzenko(소련) 등의 5명이 선출되었다.

또한 이 회의는 3개의 小委員會로 구성되었는데, 즉 Drafting Committee, Committee on Final Clauses, Credential Committee가 그것이다.³²⁾ 이러한 결과로 아테네協約이 성립됨으로써 旅客의 保護를 위한 運送人의 責任制度가 확립되었고, 이 協約은 1974년 12월 13일 採擇되어 1987년 4월 28일 발효되었으며, 2000년 8월 현재 26개국이 比準하였으며, 우리나라는 比準하지 않았다.³³⁾

이 協約은 총 28개조로 구성되어 있는데, 제1조에서 제21조까지는 實體法的인 規定이고, 그 이하의 規定들은 非實體的인 規定이다. 이러한 28개 條文에 덧붙여 2개의 결정(Resolution)이 있으며, 그 중에서 Resolution 2는 중요한 의미를 지닌다. 바로 이 Resolution 2에는 1976년 런던 의정서를 예상하는 계산단위의 변경에 관한 내용이 포함되어 있다. 1974년 아테네協約을 이야기할 때에는 1976년 11월 19일 런던에서 政府間海事協議機構(IMCO)의 주최로 개최된 회의에서 그 計算單位(unit of account)가 이전의 프앙카레프랑(poincare franc)에서 國際通貨基金(IMF; International Monetary Fund)의 특별인출권(SDR; Special Drawing Right)³⁴⁾으로 바뀐 것을 의미한다.

Finland, France, Germany, Greece, India, Indonesia, Ireland, Italy, Japan, Liberia, Libyan Arab Republic, Netherlands, Nigeria, Norway, Poland, Republic of Viet-Nam, Spain, Sweden, Switzerland, Thailand, Ukrainian Soviet Socialist Republic, Union of Soviet Socialist Republic, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, United States of America, Yugoslavia로 총 32개국이다.

32) The Maharaj Nagendra Singh, British Shipping Laws Vol. 4, Maritime Law: International Maritime Law Conventions, (London: Stevens & Sons), 1983, p. 3003~3004.

33) <http://www.imo.org/Conventions>

34) 특별인출권(SDR)은 1961년 국제통화기금(IMF)에 의해 금과 국제적인 보유자산으로써의 외환을 대체하고자 만들어졌다. 즉 각국의 국내통화들을 하나로 통일하여 규정한 인위적인 통화단위(artificial currency unit)이다. SDR은 국제적인 보유자산으로 사용되고 있으며, 회원들이 소유한 보유자산들을 보충하기 위하여 사용되고 있다. SDR은 국제통화기금의 계산단위(unit of account)이다. 즉 배당과 대부(shares and loans)에 의결권을 가진 국제통화기금은 모든 계산단위를 SDR이라고 부른다. SDR은 다른 국제조직의 계

II. 協約의 主要內容

1974년 아테네協約에서는 契約運送人(carrier), 實際運送人(performing carrier), 運送契約(contract of carriage), 船舶(ship), 旅客(passenger), 手荷物(luggage), 携帶品(cabin luggage), 手荷物の 滅失 또는 毀損(loss of or damage to luggage), 運送기간(carriage) 및 國際 旅客運送(international carriage), 機構(organization) 등의 用語를 定義하고 있으며, 責任의 主體로서 運送人(carrier)의 概念을 내세워 契約運送인과 實際運送人을 規定하고 있다.

또한 1974년 아테네協約에서는 海上旅客運送人의 損害賠償責任의 基本原則에 대하여 過失責任主義, 損害賠償의 對象, 損害賠償의 額, 旅客의 過失, 立證責任, 高價物에 대한 特則, 責任期間 등에 관하여 規定하고 있다.

責任의 原則에 대하여 海上旅客運送人의 旅客에 대한 賠償責任은 自動車旅客運送人이 지는 無過失責任에 가까운 아주 무거운 責任³⁵⁾의 경우와는 달리 過失責任主義에 바탕을 두고 있다. 이는 海上旅客運送의 경우에는 海上이라는 特殊한 狀況에서의 特別한 海上危險으로부터 旅客의 安全을 保護하여야 할 必要性이 크기 때문이다. 또한 責任의 制限과 免責에 관하여 個別的 責任制限을 規定하고 있다. 즉 人的 損害와 物的 損害를 구분하여 責任制限權을 規定하고 있다. 이 責任制限權은 1976년 海事債權에 대한 責任制限에 관한 國際協約의 適用을 방해하지 아니하고, 또 國內 關聯法의 適用을 배제하지 아니한다. 그리고 旅客의 損害와 관련하여 旅客의 寄與過失(contributory fault)인 경우가 證明된다면,

산단위로도 이용되고 있으며, 국제협약의 적당한 계산단위로 사용되고 있다. 2001년 3월 현재 1SDR은 US\$1.270430이다.

(Les Ward, The SDR in Transport Liability Conventions: Some Clarification, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 13, No. 1, October, 1981, pp. 2~3 ; <http://www.imf.org.external/np/esr/facts/sdr.htm> 參照)

35) 自動車損害賠償責任에서는 자기를 위하여 自動車を 運行하는 者は 그 運行으로 말미암아 다른 사람을 死亡하게 하거나 負傷하게 한 때에는 그 損害를 賠償할 責任을 진다. 다만, 乘客이 아닌 者가 死亡하거나 負傷할 경우에 있어서 自己 및 運轉者가 自動車の 運行에 관하여 主義를 게을리 하지 아니하고 被害者 또는 自己 및 運轉者 外의 제3자에게 故意 또는 過失이 있으며, 또한 自動車の 構造上의 缺陷 또는 機能에 障害가 없었다는 것을 證明한 때, 乘客이 死亡하거나 負傷한 경우에 있어서 그것이 그 乘客의 故意 또는 自殺行爲로 말미암은 것일 때에 해당하는 경우에는 損害賠償責任을 免한다(自動車損害賠償保障法 제3조).

法院은 損害賠償額 算定에 이를 적용하여 그 額數를 調整할 수 있다. 다만, 高價物(Valuables)을 運送人에게 委託하지 아니한 경우에 免責權을 認定하고 있다.³⁶⁾

訴訟과 時效에 대하여 1974년 아테네協約에서는 旅客은 手荷物과 携帶品에 관하여 明白한 損害가 발생한 경우에 携帶品은 旅客이 下船하기 直前 또는 當時, 기타 手荷物は 再引渡되기 前 또는 當時, 手荷物과 携帶手荷物에 損害가 不分明한 경우에는 旅客의 下船日 또는 手荷物の 再引渡日로부터 15日 이내에 通知하여야 한다. 이 경우 契約運送人의 代理人에게 書面으로 通知를 하여야 하며, 만일 旅客이 이 規定에 따라 書面通知가 없는 경우에 反對의 證明이 없는 한 手荷物에 損害가 발생하지 않고 外觀이 양호한 상태로 旅客에게 再引渡된 것으로 推定한다고 規定하고 있다. 이밖에 旅客의 人的 損害와 手荷物の 損害에 관하여 이 協約에 따르지 않고서는 契約運送人과 實際運送人에 대하여 訴訟을 제기하지 못한다고 規定하고 있다. 또한 1974년 아테네協約에 의거한 訴訟은 損害賠償請求權者의 선택에 따라서 締約國의 法院에 提訴할 수 있다. 損害를 발생시킨 事故가 발생한 후에 契約當事者는 損害賠償 請求訴訟의 裁判管轄 또는 仲裁을 合意할 수 있고 規定하고 있다.

1974년 아테네協約의 자세한 主要內容은 第4章에서 說明하고자 한다.

Ⅲ. 1976년 아테네協約 改正議定書

1976년 아테네協約 改正議定書는 1974년 아테네協約上의 計算單位를 포앙카레프랑(poincare franc)에서 國際通貨基金(IMF)의 計算單位인 특별인출권(SDR)으로 바꾼 것이다. 이러한 1976년 아테네協約 改正議定書는 旅客運送人의 責任限度額을 旅客 1인당 46,666SDR로 規定하였다. 이 改正議定書는 1976년 11월 19일에 採擇되어 1986년 4월 30일 發效되었다.³⁷⁾

Ⅳ. 1990년 아테네協約 改正議定書

36) 崔源範, 海上旅客運送 發展方案에 관한 研究, 제2회 해양수산공모전 작품집, 해양문화재단, 2001. 5, 200쪽.

37) <http://www.imo.org/conventions> 참조.

1990년 아테네協約 改正議定書는 1974년 아테네協約 성립 당시부터 제기된 責任限度額에 대한 문제를 해결하기 위한 것이다. 즉 美國을 비롯한 先進國으로부터 제기된 旅客運送人의 責任限度額을 引上하기 위하여 1990년 3월 26일부터 30일까지의 런던의 國際海事機構(IMO) 본부에서 개최된 1974년 아테네協約에 대한 改正會議(International Conference on Revision of the 1974 Athens Convention)에서 1990년 아테네協約 改正議定書를 採擇하였다. 이 改正議定書에 따르면 海上旅客運送人의 旅客에 대한 責任限度額은 종래의 4배에 가까운 175,000SDR(한화기준 약 2억 8천만원)로 引上되었으며, 携帶手荷物에 대한 滅失 또는 毀損에 대한 損害에 대해서는 1,800SDR(한화기준 약 290만원)로, 自動車에 대한 滅失 또는 毀損에 대한 損害에 대해서는 10,000SDR(한화기준 약 1,600만원)로 引上하였다. 이 改正議定書는 채택당시 引上額이 너무 과다하다는 주장이 제기되기도 하였으나, 동의를 發效時까지는 상당한 기간이 소요될 것으로 판단하였으며 旅客에 대한 實質的인 補償이 이루어져야 한다는 공감대가 형성되어 滿場一致로 성립되었다.³⁸⁾ 2001년 현재 스페인, 크로아티아, 이집트 3개국만이 比準하고 있으며, 10개국 比準한 이후 90日이후에 發效하게 된다. 따라서 현재는 未發效된 상태이다.³⁹⁾

V. 協約의 最近 動向

1. 改正議定書의 進行過程

1974년 아테네協約은 1976년 11월 19일에 1989년 旅客 및 手荷物의 海上運送에 관한 아테네協約 改正議定書(PAL PROT 1989: Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974)를 採擇하여 이전 아테네協約의 計算單位(unit of account)인 공식적인 金 價値를 기준으로 한 “프랑카레프랑(poincare franc)”에서 “특별인출권(SDR: special drawing right)”을 채택하여 1989년 4월 30일 發效하였다. 또한

38) 崔洛正, 海上旅客運送契約에 관한 小考-우리나라 商法과 아테네協約을 中心으로, 海法·通商法 第9卷 第2號, 韓國海事法學會, 1997, 105쪽 참조.

39) <http://www.imo.org/conventions/status.htm> 참조.

1990년 3월 29일에 다시 한 번 旅客 및 手荷物의 損害發生時 賠償限度額을 上向調整한 1990년 旅客 및 手荷物의 海上運送에 관한 아테네協約 改正議定書 (PAL PROT 1990: Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974)를 採擇하여 10개국이 채택한 90日 이후부터 發效됨으로 현재는 未發效된 상태이다.⁴⁰⁾

최근 IMO 法律委員會(LEG; Legal Committee)는 協約의 修正을 위한 草案을 목적으로 유엔(UN)산하 國際民間航空機構(ICAO; International Civil Aviation Organization)의 작업에 따른 航空旅客·手荷物·貨物運送에 관한 責任을 規定한 華르소協約(Warsaw Convention)의 修正에 따라 아테네協約의 改正이 논의되고 있다. 아테네協約의 改正은 財政的 安定(financial security), 즉 強制保險(compulsory insurance)뿐만 아니라 嚴格責任(strict liability)의 紹介와 補償責任 限度의 上向과 같은 문제들에 초점을 맞추고 있다. 일단 채택된 이들 改正案들은 많은 국가들에게서 아테네協約의 폭넓은 수락(acceptance)을 부추길 것으로 전망하고 있다.

2. 責任原則의 變更 與否

2000년 10월 國際海事機構(IMO) 제82차 法律委員會(LEG) 회의에서 아테네協約 改正議定書의 改正案 採擇을 위한 논의 준비를 위하여 2002~2003년 2년 동안 外交會議을 통해 개최할 것에 合意하였다. 改正議定書 草案은 旅客에 관한 클레임 해결을 위한 強制保險의 條件을 소개하고 있으며, 1974년 아테네協約의 특징인 過失責任의 原則을 변경한 嚴格責任의 原則을 提案하고 있다.⁴¹⁾ 이에 대한 제82차 法律委員會 會議의 內容과 結果를 詳述하면 다음과 같다.

이제까지 1974년 아테네協約에 따라 海上旅客運送人의 責任은 過失責任主義를 취하였다. 또한 立證責任은 원칙적으로 請求權者인 旅客에게 있지만, 旅客의 人命事故와 携帶手荷物에 대한 事故에 대해서는 船舶衝突과 같은 運航上의 事故에 기인한 것인 경우에 海上旅客運送人의 過失은 推定되어 立證責任은 海上

40) <http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp> 참조.

41) <http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp> 참조.

旅客運送人에게 轉換된다. 반대로 旅客의 人命事故와 携帶手荷物에 대한 事故가 非運航上の 事故에 기인한 경우에는 旅客에게 立證責任있다. 또한 기타 手荷物 損傷에 대해서는 事故의 性質에 관계없이 海上旅客運送人の 過失은 推定되므로 立證責任이 海上旅客運送人에게 轉換되도록 하고 있다. 이에 대하여 人命事故의 경우에는 被害者の 救濟를 위하여 嚴格責任 또는 無過失 責任으로 하자는 논의가 있어왔고, 제81차 法律委員會 會議까지 旅客과 관련된 責任의 基礎를 현재와 같은 過失責任主義로 할 것인지 아니면 嚴格責任主義로 할 것인지에 대하여 합의가 이루어지지 못하여 여전히 過失責任主義를 바탕으로 하고 있다.

그러나 제82차 法律委員會 會議에서는 일정 금액이하의 人命事故로 인한 人的 損害에 대해서는 嚴格責任으로 하고, 그 이상의 금액에 대해서는 過失責任으로 하고 責任을 일정한 限度로 制限하는 制度를 두도록 하는 합의가 이루어졌다. 다만, 立證責任의 問題가 논란이 계속 되었는바, 다수 국가는 人命事故에 대해서는 그 事故의 性質여하에 불구하고 海上旅客運送人の 것으로 하고, 나머지는 旅客이 부담하는 것으로 하자고 하였다. 소수 국가는 人命事故를 運航上の 事故와 非運航上の 事故로 나누어 運航上の 事故만 海上旅客運送人에게 立證責任이 있는 것으로 하자고 하였다. 우리나라와 日本은 商法の 立場과 같이 一般法理에 따라 人命事故에 대해서는 事故의 性質에 관계없이 모든 立證責任을 海上旅客運送人이 부담하는 것으로 하자고 주장하였다. 이는 제82차 法律委員會 會議의 다수 見解와도 일치하며, 2001년 3월 14일 런던에서 있는 아테네 協約의 改正을 위한 豫備會議에서도 非運航上の 事故에 대해서도 海上旅客運送人이 立證責任을 부담하는 것으로 합의되었다. 責任原則의 變경은 중대한 변화로서 海上旅客運送人에게는 불리한 결과를 초래하게 되나, 旅客은 크게 保護되는 결과를 가지고 온다. 責任原則이 變경되면 우리 商法の 立場과는 다른 立場이 된다.⁴²⁾

3. 責任限制制度의 存廢 與否

42) 蔡利植·金仁顯, 국제해사기구(IMO) 제82차 법률위원회 회의의 법적 의의, 韓國海法學會誌 第23卷 第1號, 韓國海法學會, 2001. 4. 204~207쪽 參照.

일반적으로 海商法에서는 海上旅客運送人の 責任原則은 過失責任主義를 원칙으로 하여 海上旅客運送人の 責任制限制度를 인정해왔다. 그러나 최근 들어 航空旅客運送에 있어서는 旅客의 死傷의 경우 航空會社들의 約款 改正 등을 통하여 責任制限額을 制限하는 것을 廢止하고 있으며, 유엔 산하 國際民間航空機構(ICAO)에서도 責任制限制度의 廢止를 근간으로 한 協約에 대한 검토가 이루어지고 있다. 현재 아테네協約은 過失責任主義를 바탕으로 하여 일정한 金額 이상은 海上旅客運送人이 責任을 부담하지 않는 責任制限制度를 마련하고 있다. 이는 海事債權에 대한 船舶所有者 등의 責任制限에 그 기초를 두고 있다.

그런데 責任制限制度에 대하여 제82차 法律委員會 會議에서는 일정한 金額을 정하여 그 이하의 人命事故에 대해서는 海上旅客運送人에게 嚴格責任을 인정하며, 그 이상의 金額에 대해서는 過失責任으로 하면서 責任制限制度를 두자는 折衷案이 提出되었다. 즉 旅客 1인단위로 責任制限額數를 정하고, 각국의 政府가 이를 정할 수 있는 留保條項을 두자는 것이었다. 이러한 責任制限額의 確定問題에 대한 案이 2001년 10월 제83차 法律委員會 會議에서는 작성되어 外交會議에 회부될 것으로 전망한다.

이러한 責任制限制度의 완전한 廢止는 어려울 것이며, 責任制限制度의 완화로 인하여 旅客의 保護는 더욱 충실해질 것으로 판단된다. 또한 이러한 움직임은 航空旅客運送에서와 같이 航空旅客運送人の 責任이 100,000SDR까지는 嚴格責任이며 그 이상의 金額에 대해서는 過失責任으로 하되 立證責任이 轉嫁되는 점을 고려하고 있는 것 같다.

4. 強制保險의 施行 與否

제81차 法律委員會 會議에서는 旅客의 人命事故 등에 관하여 被害者를 保護하고 救濟하기 위하여 아테네協約에서는 달리 強制保險을 施行하고자 하는 것에 대하여 합의가 이루어져 案이 작성되었다. 제82차 法律委員會 會議에서는 強制保險金額 算定の 基準에 대하여 전체적으로 事故單位(per incident) 혹은 運送單位(per carriage)로 하는 문제와 다음 단계로 구체적으로 船舶單位, 實際乘船 旅客數, 證書上의 旅客定員 중에서 어느 것을 強制保險 算定の 基準으로 할 것인지에 대하여 논란이 있었다. 事故單位 혹은 運送單位에 대해서는 의견

이 대립되었으나, 구체적으로는 證書上의 旅客定員으로 하자는 案이 다수의 見解였다. 強制保險의 算定基準에 대해서는 향후 계속하여 논의하기로 하였으므로 우리 政府에서는 業界와 논의하여 어느 쪽으로 할 것인지에 대하여 입장을 정리하여야 할 것이다.⁴³⁾

이러한 強制保險의 施行은 船舶所有者의 충분한 補償을 위한 責任保險의 성격으로 付保에 法的 義務를 부여하여 強制성을 반영한 것이다. 이러한 付保가 旗國 또는 港灣國에서 행해졌다는 것도 證明할 수 있는 制度的 장치도 마련하여야 할 것이다. 또한 크루즈여행을 이용하는 旅客의 소득수준이 높은 만큼 經濟的 利益을 필요로 하는 경우에는 追加的인 保險(accident insurance)을 이용할 것을 運送約款 등에 勸告條項으로 追加하고, 이러한 保險을 海上旅客運送人이 主薦할 것을 履行事項으로 정함이 적절한 것으로 판단된다.

5. 財政證明을 위한 電子證書의 認定 與否

아테네協約 改正案에서는 旅客 등의 被害補償에 만전을 기하기 위하여 財政證明을 요구하고 있으나, 이때 財政證明을 확인하는 節次로서 실제 證書를 船舶에 비치하지 않고 電子證書를 사용할 수 있도록 정하고 있다. 그러나 非締約國의 船舶이 締約國의 港口에 寄港하는 경우에는 締約國은 證書를 檢査할 權利와 義務가 있게 되는바, 이에 대비하여 非締約國의 船舶이 締約國의 政府에 證書發給을 요구하게 되면, 實務的으로 締約國의 政府가 이를 發給해 주어야 하는 문제가 발생하게 된다.

이에 대하여 일부 국가들은 實務的으로 이러한 경우에 締約國은 書類發給이라는 行政上의 부담을 느끼게 된다. 그러나 締約國은 이러한 義務는 없다고 보여짐으로 協約案과 같이 되지는 않을 것이라는 의견이 제기되었다. 이러한 문제는 추후 계속적으로 논의될 전망이다. 우리나라에서는 電子證書의 非締約國船舶의 사용에 대하여 財政證明을 발급하여줄 行政的인 여력이 있는지 또는 그렇게 할 必要性이 있는지를 檢討하여 반영되도록 向後對策을 마련하여야 할 것이다.⁴⁴⁾

43) 蔡利植·金仁顯, 앞의 論文, 205~208쪽 參照.

44) 蔡利植·金仁顯, 위의 論文, 205~208쪽 參照.

第5節 各國의 立法例

I. 英國

英國은 프랑스의 해사척령의 영향과 19세기 초부터 전세계에 걸쳐 구축된 식민지의 통치를 강화하기 위하여 海事公私法을 포괄하는 1854년 商船法(Merchant Shipping Act-MSA, 1854)을 立法·公布하였다. 그리고 英國은 海事法院을 중심으로 한 “해사흑서(Black Book of the Admiralty)”를 편찬하였고, 1894년에는 유명한 “1894년 商船法”을 國會立法으로 制定하여 현재까지 이르고 있다. 이 法은 船舶의 登錄, 船舶의 物理的 安全性, 船員과 導船士, 航路施設, 海上交通의 秩序, 海洋還境의 保全, 船舶所有者的 責任制限, 海上汚染防止 및 만재흡수선에 관한 公法과 私法 規定을 포괄하고 있는 單一法典이다. 오늘날에는 國際海事機構에서 立法한 國際海事協約을 收用하여 商船法을 보완하고 있다.⁴⁵⁾

1894년 商船法은 安全에 관한 조건들을 위한 特別規定을 두고 있으며, 특히 財政이 열악한 사람들이 한 국가에서 다른 국가로 旅行할 때 이용하는 오래된 移民船(old emigrant-type ships)과 재미로 旅行하는 소수의 사람들에게 의해 이용되는 부대시설의 등급, 예를 들면 3등급 運送(steerage passages)에 관한 旅客의 모든 등급에 대하여 全般的으로 規定하고 있다. 몇 해를 거치며 여러 차례의 商船法의 改正(1984년, 1963년 각각 제정된 2개의 海上安全에 관한 國際協約의 내용을 포함하여 개정된 1949년, 1964년 商船法의 主要改正)은 船舶과 그 船舶의 속구의 구조와 유지를 관리하고 규정하는 엄격한 規則들을 비교적 발전시켰다. 여기서 海上安全協約과 安全法規와 관련된 旅客船(passenger ship)은 12인 이상의 旅客을 運送할 수 있는 구조를 가진 船舶을 말한다.⁴⁶⁾

초기에 海上旅客運送人들은 免責條項을 두고, 그에 따라 海上旅客運送人의 責任을 免해왔다. 이 條項은 旅客의 死亡이나 傷害를 발생시킨 海上旅客運送人 자신 또는 그의 使用人이나 代理人의 過失에 대한 責任으로부터 海上旅客運送

45) 박용섭, 해상법론, 형설출판사, 1998, 37쪽.

46) Christopher Hill, op. cit., p. 476.

人的 責任을 免除시키는 것이었다. 이와 같은 條項은 모든 乘船券에 일상적으로 찾아볼 수 있는 것이었다. 그러나 英國 法院으로부터의 지지를 상실하게 되자 1978년에 不公正契約法(Unfair Contract Terms Act)이 施行되었고, 成文法上으로도 不法으로 처리되게 되었다. 따라서 현재에는 過失이 있었는지 또는 없었는지가 旅客의 死亡이나 傷害에 관한 損害賠償 訴訟을 海上旅客運送人에게 제기하는 주된 근거가 되었다.

또한 英國에서는 1956년에 1957년 海事債權에 대한 責任制限에 관한 國際協約의 내용을 받아들이는 내용을 포함하게 되었고, 1979년에는 1976년 海事債權에 대한 責任制限에 관한 國際協約의 입장을 받아들이며, 1974년 아테네協約의 내용을 받아들여 1979년 商船法으로 受容하였다. 그 이후 英國은 1987년 4월 30일 發效한 “海上旅客 및 手荷物 海上運送法令[Carriage of Passenger and their Luggage by Sea(domestic carriage) Order]”를 통하여 海上旅客運送 또는 旅客과 手荷物 海上運送에 있어 출발지와 도착지가 英國(the United Kingdom), 海峽諸島(Chanle Islands), 맨 섬(the Isle of Man)에 존재하며, 다른 지역의 中間港(intermediate port)에 寄港하지 않는 海上旅客運送契約에 適用하고 있다.

II. 美國

美國은 19세기 중엽까지 船舶所有者 責任制限制度가 사회질서에 반한다는 이유로 인정하지 아니하였으나, 英國의 1785년 船舶所有者責任法을 참고하여 1851년 船舶所有者의 責任制限法(Limitation of Shipowner's Liability Act, 1851)을 國會에서 立法하였다. 그리고 이 法은 1935년⁴⁷⁾과 1936년⁴⁸⁾에 개정되어 人的 損害의 責任限度額을 선박톤당 미화 60달러로 引上하였다. 그리고 이 限度額은 1965년 遊覽船 야머스캐슬(Yarmouth Castle)호의 沈沒事件⁴⁹⁾에서 不公正한 賠償額으로 지적되어 1984년 噸당 420달러로 다시 引上하였다. 그리고 1962년 상원에서 1957년 船舶所有者 責任制限協約의 比準·檢討가 있었으나, 상원에서 투표를 하지 못하였다. 또한 1977년 美國 海法會는 1976년 海事債權

47) Act of August, 29, 1935, Ch. 804, 49, State 960.

48) Act of June 5, Ch. 521, 49, State 1476.

49) The Yarmouth Castle (1967) AMC 1081, (SD Fla).

責任制限協約을 근거로 한 MLA초안법(MLA Draft Act)을 입법화하도록 제안 하였으나 입법하지 못하였다.⁵⁰⁾ 192년에 船舶所有者 責任制限法을 改正하여 46 USC 183(c)에 의하여 旅客에 대한 船舶所有者의 過失이 있는 경우에는 責任制限을 못하도록 하고 있다.

美國은 旅客과 관련된 클레임은 旅客의 傷害 또는 死亡뿐만 아니라 手荷物の 滅失 또는 毀損을 포함한다고 認定하고 있다. 그러나 美國은 아테네協約에 가입하지 않고 있기 때문에 船舶所有者나 크루즈船社(Cruise Line)의 旅客에 대한 責任은 美國의 일반 海商法에 의하여 規定되고 있으며, 聯邦法院에 의해 普通法(common law)의 규칙이 발달되어 있다. 더욱이 乘船券(passenger ticket)은 일반 海商法에 의해 規定된 海事契約으로 본다.⁵¹⁾

Ⅲ. 日本

日本 商法에서 海上旅客運送에 관한 規定은 우리 商法과 마찬가지로 商法典에서 規定하고 있다. 따라서 商法에서 海上旅客運送에 관한 高유의 規定과 海上物件運送에 관한 規定을 準用하고 있다. 우리 商法과 비교해 볼 때 條項數와 그 內容이 동일하다. 이는 우리 海商法에 있어서 日本의 海商法을 그대로 수용한 결과라 볼 수 있다. 日本의 海商法은 프랑스의 委付主義를 본받아서 立法하였으나, 1975년 12월에 1957년의 船舶所有者 責任制限協約을 比準하고서 國內法으로 船舶所有者 責任制限法을 立法하였다. 그리고 이 法은 1982년에 1976년 海事債權責任制限協約의 內容을 採擇하여 改正하였고, 이 協約이 國際協約으로서의 效力발생을 조건으로 하여 1984년 5월 20일에 發效되었다. 그러나 日本의 경우 船舶所有者 責任制限法 제3조 제4항에 의하면 內航船의 경우에는 旅客의 人的 損害에 대하여 責任制限을 적용하지 않고 있다. 또한 海上物件運送契約에 있어서도 海上運送人은 船荷證券에 기재된 運送物の 滅失, 毀損, 延着으로 말미암아 발생한 損害에 대하여 각 運送物の 짐짝 또는 무게를 단위로 하여 責任制限을 주장할 수 있다고 規定하고 있다.

또한 日本은 海上旅客運送에 관하여 앞서 살펴본 私法的 規定 외에 人命保護

50) 박용섭, 앞의 책, 204쪽.

51) Thomas J. Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law(2nd edition), West Publishing Co. 1994, p. 112.

를 위하여 一般的으로 船舶安全法, 船舶安全法 施行規則, 危險物 船舶運送 및 貯藏規則(1957. 8. 20. 運令 30号) 등이 規定되어 있다. 한편 不安全한 移民과 관련하여 移民保護法, 移民保護法 施行規則, 船舶安全法 施行規則 등에서 特別 規定을 두고 있다.⁵²⁾

IV. 中國

中國은 1953년 海商法の 작성에 착수하여 25명의 전문가로 구성된 基礎委員會가 討議와 修正을 통하여 헤이그규칙을 기초로 하여 1963년의 제9차 法案을 立案하여 國무원에 제출하였다. 그러나 이 法案은 文化革命으로 인하여 새로운 海商法 基礎委員會가 설치된 1980년 6월까지 방치되었다. 그 사이의 海運業界의 發展으로 인하여 立法의 基礎作業은 처음부터 새로이 시작되어 1981년 5월에 제10차 法案을 成立하였다.

이러한 제10차 法案에 대해 國內외의 전문가들에게 널리 意見과 提案을 받았고, 1989년에는 英國의 海商法 전문가의 의견과 1990년에는 美國의 海商法 전문가의 의견을 들은 후, 基礎委員會는 最終적으로 헤이그 비스비 규칙을 原則으로 하되 함부르크 규칙 및 1980년 國際聯合複合運送協約에 따라서 어느 정도의 修正을 하기로 하는 最終法案을 國무원의 承認을 받아 1992년 초에 전국인민대표회의 상무위원회에 제출하여 中國 海商法은 1992년 11월 7일에 제7기 전국인민대표회의 상임위원회 제28차 회의에서 승인을 받아, 1993년 7월 1일부터 시행되고 있다.⁵³⁾

中國은 이미 海上旅客運送契約에 관하여 1994년 6월 1일 1974년 아테네協約에 加入하여 1994년 8월 30일부터 協約이 發效함으로써 同 協約을 比準하여 그 내용을 國內法으로 수용하여 中國 海商法 제107조에서 제126조까지 모두 19개의 條項을 두어 비교적 많은 條項을 두고 있다. 그러나 中國 海商法에서는 海上旅客運送契約에 관한 適用範圍에 대하여 1974년 아테네協約과는 달리 國際運送 및 國內運送 모두 適用하고 있다.

52) 窪田宏, 海商法(商法講義V), 晃洋書房, 1986, 163面.

53) 鄭暎錫, 中國海商法에서 運送人의 責任, 韓國海法會誌 第17卷 第1號, 韓國海法學會, 1995, 97쪽 ; 李鴻旭, 中國保險·海商法小考, 法學研究 第5號, 韓國海事法學會, 1993. 12, 53~57쪽 參照.

또한 國內運送의 경우 海上旅客運送人의 賠償責任은 完全한 責任補償(full responsibility)을 原則으로 하고 있다. 이에 관한 國內運送 賠償責任에 관한 規定은 交通部에서 公布되어 1993년 12월 17일 국무원에서 통과되어 「中華人民共和國 港口사이 海上旅客運送 賠償責任限度額에 관한 規定」을 마련해 두고 있다. 이밖에 中國 海商法の 規定과 1974년 아테네協約의 規定이 相異한 경우에는 中國 海商法보다 1974년 아테네協約을 우선 適用한다고 規定하고 있다.⁵⁴⁾

V. 우리나라

우리나라의 海運은 주로 物件運送 위주로 발전하였기 때문에 旅客運送에 관해서는 미비점을 많이 가지고 있다. 商法の 海上旅客運送 條項이 國際海上旅客運送과 沿岸旅客運送을 구분하고 있지 않아 그 法律關係를 적용함에 있어 명확하지 않다. 이는 1962년 海商法을 立法할 당시 우리나라는 沿岸旅客運送뿐이었으므로 오늘날의 國際旅客運送事業과 크루즈事業에 적합하다고 볼 수 없다. 또한 商法에서는 海上旅客運送에 관한 規定들은 일반 陸上旅客運送規定 및 物件運送規定을 準用하고 있다.

현재 海上旅客運送에 대하여 우리나라는 商法 제830조에 의하면 商法 제148조 내지 제150조가 적용된다. 이에 따른 우리 商法은 過失責任主義를 취하고 있고(商法 제148조), 個別的 責任限制制度는 두지 않고 있으나, 總體的 責任限制制度는 採擇하고 있다(商法 제746조 2호 및 제747조 제1항 1호). 旅客의 人命事故의 경우와 委託手荷物の 事故에 대하여 海上旅客運送人이 立證責任을 負擔하나(商法 제148조, 제149조), 引渡를 받지 않은 手荷物(携帶手荷物)은 旅客 자신의 보관하에 있으므로 旅客에게 立證責任이 있다고 한다(商法 제150조)⁵⁵⁾

海運法 제2조 2호에서 ‘海上旅客運送事業’을 定義하고 있으며, 海上旅客運送事業을 영위하고자 하는 者는 事業의 種類別로 航路마다 海洋水産部長官의 免許를 받아야 한다. 다만 내·외항부정기여객운송사업의 경우에는 항로와 관계 없이 免許할 수 있다. 이때 海洋水産部長官은 이용자의 便宜增進·公益確保·航路秩序維持 및 海上旅客運送事業의 건전한 육성을 위하여 특히 필요하다고

54) 傅旭梅, 中華人民共和國海商法全釋, 人民法院出版社, 1994, 199面.

55) 蔡利植, 商法講義(上), 博英社, 1990, 306쪽.

인정할 때에는 海洋水産部領이 정하는 바에 의하여 2개 이상의 航路를 하나의 사업의 권역으로 指定할 수 있다. 권역이 지정되는 때에는 당해 권역에서 항로별 免許를 받은 者는 事業의 免許를 받았음에도 불구하고 권역지정일로부터 1년안에 大統領令이 정하는 바에 따라 권역면허를 받아야 한다. 이때 免許를 받고자 하는 者는 海洋水産部領이 정하는 바에 따라 事業計劃書를 첨부한 申請書를 海洋水産部長官에게 提出하여야 한다(海運法 제4조).

海洋水産部長官은 海上旅客運送事業의 免許를 하고자 할 때에는 당해 事業計劃이 ① 당해 事業의 開始가 運送需要에 적합할 것, ② 당해 事業에 使用하는 선박계류시설 기타 운송시설이 당해 航路에서의 運送需要의 性質과 당해 航路에 적합할 것, ③ 당해 事業의 開始로 인하여 海上交通의 安全에 지장을 줄 염려가 없을 것, ④ 당해 事業이 理容자의 便宜에 적합한 運航計劃을 세우고 있을 것, ⑤ 旅客船의 保有量, 旅客船의 船齡 및 당해 事業의 財政的 基礎가 海洋水産部領이 정하는 기준에 적합한가의 여부를 조사하여야 하며(海運法 제5조), 海洋水産部長官은 旅客運送事業者가 ① 海運法 또는 海運法에 의한 命令이나 處分에 違反하거나 免許·許可 또는 認可에 붙인 조건에 違反한 때, ② 船舶安全法·船舶法·船舶職員法 또는 海洋汚染防止法の 規定에 違反한 때, ③ 海洋事故가 旅客運送事業者의 故意 또는 중대한 過失에 의하거나 船長의 先任·監督에 관하여 注意義務를 게을리함으로써 발생한 때, ④ 旅客運送事業者가 海洋事故를 당한 旅客이나 手荷物 또는 小貨物에 대하여 正當한 事由없이 필요한 保護措置를 하지 아니하거나 被害者에 대하여 被害補償을 하지 아니한 때에는 免許를 取消하거나 6월이내의 기간을 정하여 당해 事業의 一部 또는 全部의 停止(당해 事業者가 보유중인 旅客船의 일부에 대한 港灣에의 입·출항의 停止를 포함한다)를 명하거나 500만원 이하의 과징금을 부과할 수 있다.

海洋水産部長官은 旅客運送事業者가 缺格事由에 해당하게 된 때⁵⁶⁾(다만, 法人의 대표자가 그 사유에 해당하게 된 경우에 3월이내에 그 대표자를 改任한 때를 제외한다) 또는 運航開始 義務를 가진 旅客運送事業者가 그 期間內 또는

56) 旅客運送事業者의 缺格事由는 다음과 같다. ① 禁錮이상의 刑의 宣告를 받고 그 執行이 終了되거나 執行을 받지 아니하기로 確定된 후 2년이 경과되지 아니한 者, ② 刑의 執行猶豫를 받고 그 猶豫期間中에 있는 者, ③ 免許의 取消 規定에 의하여 免許가 取消된 후 2년이 경과되지 못한 者, ④ 未成年者·禁治産者 또한 限定治産者, ⑤ 破産宣告를 받고 復權되지 아니한 者, ⑥ 代表자가 앞의 ①~⑤에 해당하게된 法人에 해당하는 者는 海上旅客運送事業의 免許 받을 수 없다(海運法 제6조).

天災・地變 기타 부득이한 事由로 인하여 연장된 期間內에 運航을 開始하지 아니한 때에는 그 免許를 取消한다(海運法 제21조).

旅客船의 安全運航 確保를 위하여 海運法 제23조 및 제24조의 規定에 의한 運航管理規程의 作成과 船舶運航管理者를 規定하고 있으며, 이에 대한 資格要件 등에 관하여 필요한 사항을 정한 ‘旅客船運航管理規則’을 두고 있다. 또한 ‘旅客船 安全管理指針⁵⁷⁾에서는 旅客船運航管理規則 제2조 제1항 제1호에서 11호의 規定에 의한 旅客船 安全에 관한 사항을 規定하여 旅客船의 安全運航 業務와 관련된 모든 從事者가 이를 지키도록 함으로써 旅客船의 海洋事故를 防止하고 人命과 財産의 安全을 도모하고 있다.

57) 해양경찰청 고시 제1999 - 53호 1999. 2. 12.

第4章 海上旅客運送契約에 관한 比較·檢討

第1節 用語의 定義

I. 用語의 定義

1. 意義

1974년 아테네協約 제1조에서는 契約運送人(carrier), 實際運送人(performing carrier), 運送契約(contract of carriage), 船舶(ship), 旅客(passenger), 手荷物(luggage), 携帶品(cabin luggage), 手荷物の 滅失 또는 毀損(loss of or damage to luggage), 運送期間(carriage) 및 國際 旅客運送(international carriage) 등을 契約要素로서 用語의 定義를 規定하고 있다. 따라서 私見으로 海上旅客運送契約에 관한 立法한다면 基本的인 用語의 定義를 規定한 條項을 新設하는 것이 合理的이라고 본다.¹⁾ 특히 우리나라에서도 海洋水産部領으로 制定된 旅客運送에 있어서 運送인과 旅客간의 運送에 관한 사항을 規定하고 있는 旅客運送約款上에 用語의 定義를 두고 있으므로 커다란 무리는 없으리라 판단된다. 이에 관해서는 後述하기로 한다.

2. 契約運送인과 實際運送人

우리 商法에서는 단순히 運送人(carrier)으로 規定하고 있으나, 1974년 아테네協約 제1조 제1항에서는 運送人(carrier)과 實際運送人(performing carrier)으로 나누어 規定하고 있다.

1) 李均成, 國際海運立法動向과 現行海商法の 改編方向, 海事産業研究, 韓國海運技術院, 1984, 139쪽 ; 박용섭, 상법전의 해상여객운송법의 개정에 관한 입법론적 연구(아테네협약을 중심으로), 海法·通商法 第9卷 第2號, 韓國海事法學會, 1997. 12, 26쪽에서 같은趣旨를 밝히고 있다.

여기서 運送人(carrier)이라 함은 契約運送人(contractual carrier)을 의미하며, 運送人은 運送行爲를 實際로 履行하는지에 관계없이 旅客과의 運送契約을 引受하는 사람을 말한다.²⁾ 또한 實際運送人(performing carrier)이라 함은 運送人이 아니고, 運送의 全部 또는 一部를 實際로 履行하는 船舶所有者, 傭船者 또는 運航者를 말한다.³⁾ 또한 1974년 아테네協約을 그대로 수용하여 國內法으로 立法한 中國의 海商法 제108조 제2항에서도 實際運送人(actual carrier)은 下請契約(sub-contract)에 의한 運送에 종사하는 運送人을 포함하여 運送人으로 委任된 者로서 旅客運送의 全部 또는 一部를 實際로 移行하는 者로 規定하고 있다.⁴⁾

契約運送인과 實際運送인의 구분은 責任의 主體를 確定함에 있어 問題가 된다. 이에 대한 자세한 內容은 「責任의 主體」에서 說明하고자 한다.

3. 旅客運送契約

우리나라 商法에서는 “海上旅客運送契約”에 대한 명확한 定義는 條文化되어 있지 않다. 다만, 海運法에서 “海上旅客運送事業”을 定義하고 있다. 여기서 “海上旅客運送事業”이라 함은 海上 또는 海上과 連接한 內陸水路에서 旅客船(13인 이상의 旅客定員을 가진 船舶을 말한다)으로 사람 또는 物件을 運送하거나 이에 수반되는 業務를 처리하는 事業으로서 港灣運送事業法 제2조 제4항의 規定에 의한 港灣運送關聯事業의 것을 말한다(海運法 제2조 제2호)”라고 定義하고 있다. 또한 旅客運送約款에서 “旅客船 運航事業에 있어서 運送인과 旅客간(手荷物 및 特殊手荷物を 포함한다. 이와 같다)의 運送에 관한 事項을 規定한다”라고 定義하고 있다. 1974년 아테네協約에서는 運送契約(contract of carriage)은 運送人 또는 自己 代理人이 旅客과 旅客의 携帶品을 運送할 것을 引受한 契約을 말한다⁵⁾

2) Article 1, (1), (a) ; Carrier means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performing carrier.

3) Article 1, (1), (b) ; Performing carrier means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage.

4) “Actual carrier” means the person by whom the whole or part of the carriage of passengers has been performed as entrusted by the carrier, including those engaged in such carriage under a sub-contract (Maritime Code of the People’s Republic of China Article 108, ②).

4. 船舶

船舶(ship)이라 함은 海航船(a sea-going vessel)으로 공기부양선(air-cushion vehicle)은 제외하고 있다(아테네協約 제1조 제3항). 우리 商法에서 船舶이란 商行為 기타 營利를 目的으로 航海에 使用하는 船舶으로 規定하고 있다(商法 제 740조). 1974년 아테네協約에서도 空氣浮揚船(air-cushion vehicle / hovercraft)을 船舶의 範圍에서 제외하고 있다. 그러나 英國에서는 수백명의 旅客과 手荷物이 空氣浮揚船과 같은 高速旅客船⁶⁾에 의해 運航되고 있다. 그러므로 空氣浮揚船의 旅客들은 航空運送法(Carriage by Air Act, 1961, 1st Schedule, Article 29)에 따른 Hovercraft(Civil Liability) Order 1986)에 의해 보호되고 있다.⁷⁾ 특히 英國의 1986년 “Hovercraft(Civil Liability) Order”는 航空運送法에 따라서는 無過失責任이 인정될 수 있으나 海商法の 原則에서는 責任制限의 原則이 깨질 수 없다고 規定하고 있다.⁸⁾

5) Article 1, (2) ; Contract of carriage means a contract made by or on behalf of a carrier for the carriage by sea of a passenger or of a passenger and his luggage, as the case may be.

6) “高速旅客船”이라 함은 시속 15노트 이상의 速力으로 航行하는 旅客船을 말한다(海上交通安全法 제2조 제33호). 이 밖에 船舶安全法 施行規則 제2조 제5호에서는 “高速船”이라 함은 海洋水産部長官이 정하는 船舶으로서 일정 速力 이상을 최고 速力으로 하는 船舶으로 規定하고 있다. 또한 船舶安全法 제2조 제1항 및 海上에서의 人命安全을 위한 國際協約 제10장 제1규칙에 의하여 高速船의 施設 및 運航 등에 필요한 사항을 정한 高速船基準(제정 1997. 6. 3. 해양수산부고시 제1997-58호)을 마련해 두고 있다.

7) Lord Chorley & O. C. Giles, Shipping Law(Sixth Ed.), Pitman Publishing, 1970. p. 102.

8) 英國에서는 Hovercraft 運送人은 ‘1968년 Hovercraft Act’와 이 法律에 의해 制定된 ‘Hovercraft Order’에 의해 제3자(旅客)에 대한 損害에 대하여 責任制限權을 부여받고 있다. 실제로 ‘1976년 海事債權에 대한 責任制限에 관한 協約(1976 LLMC)에 의한 海商法の 原則 適用에 따라 責任制限이 인정되고 있다. 이 責任制限은 Hovercraft의 톤수(tonnage)에 따라 다양하지 않았지만 운항 무게(operational weight)에 기초를 두고 있다. 1998년 4월 19일 改正된 ‘1998년 Hovercraft Order’는 이전의 ‘1986년 Hovercraft Order’보다 責任制限額이 약 6배나 증가되었다. 즉 ‘1996년 LLMC’의 衡平에 따라 최고 운항 무게가 8,000kg을 초과하지 않는 最小型 Hovercraft의 責任制限額은 旅客의 死亡과 傷害에 대한 損害에 대하여 £528,085이며, 다른 기타 損害에 대해서는 £357,360이다. 또한 최대 운항 무게가 8,001kg이상 13,000kg이하인 Hovercraft의 責任制限額은 旅客의 死亡과 傷害에 대한 損害에 대하여 £1,659,605이며, 다른 기타 損害에 대해서는 £698,270이다. 이 밖에 최고 운항 무게가 13,000kg을 초과하는 Hovercraft는 초과되는 kg에 각각 £10.75를 추가하여 算定한다(Nicholas Gaskell, New limits for passengers and other in

우리나라의 경우 인접한 韓·中·日 3국간의 海上旅客運送의 경우를 살펴볼 때 주로 카훼리선(car ferry ship)이 이용되고 있다. 그러나 최근 들어 韓·日간의 海上旅客運送의 경우 비교적 짧은 거리에 위치한 兩國의 도시간 高速旅客船의 運航이 증가하고 있다.⁹⁾ 따라서 私見으로 船舶의 用語 定義에 있어 카훼리선과 高速旅客船의 定義 또한 規定하여 포함하는 것이 合理的이라 판단된다.

5. 旅客

우리 商法에서는 旅客에 대한 定義 條項을 두고 있지 않다. 다만 船舶安全法上 “旅客”이라 함은 船員, 船員과 同乘하여 生活하는 船員 家族, 船舶所有者·船舶管理人·船舶賃借人 및 貨物取扱人, 試驗·調査·指導·團束 또는 敎習 등에 관한 業務에 使用되는 船舶에 當該 業務를 遂行하기 위하여 乘船하는 者, 稅關 公務員·檢疫 公務員·導船士·運航 管理者 등 船內에서 船員 業務를 제외한 業務에 종사하는 者, 淸水漁船業法에 의한 淸水 漁船의 乘客에 해당하는 者를 제외한 搭載人員이라고 規定하고 있다(船舶安全法 施行規則 제2조 제4호).

1974년 아테네協約에서 “旅客(passenger)”이라 함은 運送契約에 따라 運賃을 支給하고 乘船하여 運送되는 사람 또는 아테네協約의 適用을 받지 않지만 運送人의 同意를 받아서 物件運送契約에 포함된 自動車 또는 山 動物을 가진 사람을 말한다.¹⁰⁾ 따라서 1974년 아테네協約에서는 運送契約에 따라 乘船運送을 함의한 乘船旅客으로 위와 같이 定義하고 있다.

6. 手荷物

the United Kingdom, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, Part 2, May 1998, LLP, p. 323).

9) 第2章 海上旅客運送의 概觀에서 國際海上旅客運送의 現況을 參照하면 된다. 한편 韓·日(부산~하카다)간의 海上旅客運送에서 이용되고 있는 高速旅客船은 제트호일형의 高速旅客船으로 ‘제트호일’이란 비행기 제트엔진을 탑재한 초고속 船舶으로 運航時에는 浮揚力에 의해 船體가 海水면에 浮上하게 되어 波의 影響을 받지 않으며 3~4M의 波高에도 흔들림이 없어 떨미가 거의 없으며 부산~하카다간 213km의 距離를 45노트(시고83 km/h)의 速度로 2시간 55분에 運航되고 있다.

10) Article 1, (4) ; Passenger means any person carried in a ship, under a contract of carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods not governed by this Convention.

手荷物(luggage)이라 함은 旅客運送契約에 따라서 運送되는 物件과 自動車를 의미한다. 手荷物は 旅客이 직접 携帶하는 物件이 아니고, 旅客이 運送人에게 運送 중에 保管·管理를 맡긴 委託 手荷物이므로 旅客은 約定 運賃을 支給하여야 한다. 그러나 기본적으로 物件運送과 관련하여 傭船契約, 船荷證券 또는 기타 다른 契約에 의하여 運送되는 物件과 自動車 및 산 動物은 제외한다.¹¹⁾

따라서 海上旅客運送에 있어서 가장 많이 사용되고 있는 카훼리船에 積載하는 旅客의 自動車는 物件運送契約으로 船積되는 것이 아닌 한, 旅客이 직접 運轉하는 物件으로써 카훼리船에 船積할 때에는 委託 手荷物과 같이 取扱한다.¹²⁾

7. 携帶 手荷物

携帶 手荷物(cabin luggage)이라 함은 旅客이 船室에서 保管하거나 또는 기타 自己가 占有하여 保管하거나 또는 管理하는 物件을 말한다. 그리고 旅客이 自動車 內에 둔 것을 포함한다.¹³⁾

우리 商法에서는 手荷물을 運送人이 旅客으로부터 引渡받은 委託 手荷物과 非委託 手荷物로 나누고 있다(商法 제830조, 제150조, 제824조). 委託 手荷물은 아테네協約의 手荷物の 의미이고, 非委託 手荷물은 携帶 手荷물을 의미한다고 볼 수 있다. 그러므로 商法 제824조(手荷物無賃運送義務)에 따라 非委託 手荷物(携帶 手荷物)은 다른 約定이 없으면 따로 運賃을 請求하지 못한다.

8. 手荷物の 滅失 또는 毀損

手荷物の 滅失 또는 毀損(loss of or damage to luggage)이라 함은 携帶 手

11) Article 1 (5) ; Luggage means any article or vehicle carried by the carrier under a contract of carriage, excluding : articles and vehicles carried under a charter-party, bill of lading or other contract primarily concerned with the carriage of goods and live animals.

12) 박용섭, 앞의 論文(상법전의 해상여객운송법의 개정에 관한 입법론적 연구), 76쪽.

13) Article 1 (6) ; Cabin luggage means luggage which the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, custody or control. Cabin luggage includes which the passenger has in or on his vehicle.

荷物を 運送하였거나 運送하였을 船舶이 到着한 후에 상당한 시간 안에 旅客에게 再引渡되지 아니하여 발생한 金錢的 損害를 포함한다. 다만 勞動紛爭으로 발생한 遲延은 포함하지 아니한다.¹⁴⁾

9. 運送期間

우리 商法에서는 運送人の 責任期間을 規定하고 있지 않으나, 1974년 아테네 協約은 運送人の 責任期間을 明示하고 있다. 運送契約法에 따라 乘船時부터 下船時까지를 運送人の 責任期間으로 볼 수도 있으나, 현재의 海上旅客運送의 형태를 볼 때 乘船時까지의 運送人이 준비한 陸上에서 移動의 경우 旅客運送에 포함할 것인지 또는 여객터미널내 大합실에서 기다리는 기간을 運送期間에 포함할 것인지에 관하여 明示的인 規定이 없다.¹⁵⁾

運送(carriage)이라 함은 旅客과 携帶 手荷物과 관련하여 旅客船 船上에 旅客과 携帶 手荷물이 船上에 있거나, 乘船·船積 또는 下船·揚陸하는 동안, 그리고 旅客과 手荷물이 陸上에서 船舶으로 또는 그 반대로 水上으로 運送되는 期間 동안을 運送이라하여 旅客의 運送期間을 定義하고 있다. 다만 이 期間동안 위 運送費가 運賃에 포함되어 있거나, 運送人이 旅客이 運送 補助船舶을 자유롭게 使用할 수 있게 한 경우에 한한다. 그러나 旅客이 海上터미널·驛, 埠頭, 기타 港灣施設에 있는 동안은 運送契約를 適用하지 아니한다.¹⁶⁾

14) Article 1 (7) ; loss of or damage to luggage includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from labour disputes.

15) 예를 들면, 國際海上旅客運送의 경우 乘船時 바로 該當 旅客船으로 乘船하는 것이 아니라, 大합실에서 船票를 구입한 후 出入國場에서 法務部 出入國管理申告와 稅關의 檢閱이 있고, 이를 마치고도 乘船時까지는 免稅店에서 쇼핑을 하며 기다리고 있는 시간이 있으며, 최근 부산 국제여객터미널에서는 공항에서와 같이 승강시설을 갖추어 旅客船으로 바로 연결될 수 있도록 벨트식으로 움직이는 步道(moving sidewalk)가 설치되어 있고, 셔틀버스로 이동하는 경우도 있는데, 이 과정을 運送人の 責任期間으로 볼 수 있는지에 관해 明確한 規定을 두고 있지 않다.

16) Article 1 (8), (a) ; Carriage covers the following periods: with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and/or his cabin luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his cabin luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this purpose of auxiliary

携帶 手荷物에 관하여 만일 携帶 手荷물이 運送人, 또는 代理人이 受領하여 아직 再引渡하지 아니한 경우라면, 旅客이 海上터미널, 驛, 埠頭, 기타 港灣施設에 있는 동안에도 적용한다.¹⁷⁾

手荷물이 아닌 携帶 手荷물은 運送人, 그 使用人 또는 代理人이 陸上 또는 船上에서 受領한 때부터 旅客에게 再引渡할 때까지의 期間에 準用한다.¹⁸⁾

10. 國際運送

우리 商法에서는 규정하고 있지 않으나, 1974년 아테네協約에서의 國際海上旅客運送(international carriage)이라 함은 出發地와 目的地가 2개의 나라에 있는 경우, 또는 한 국가에 出發地와 目的地가 있으나, 旅客運送의 計劃에 따라서 外國의 港에 중간 寄港하는 旅客運送을 말한다.¹⁹⁾

私見으로 1974년 아테네協約 제2조에서 國際海上旅客運送에만 適用함을 규정하고 있다. 그러나 우리나라에서 海上旅客運送契約에 관한 立法하고자 할 경우에는 海運法 제3조(海上旅客事業의 種類)²⁰⁾에서 規定하고 있는 項目들을 定義에 포함하여 海上旅客運送約에 관한 법률의 適用範圍를 國際海上旅客運送과 沿岸旅客運送을 모두 포함하여 폭넓게 規定하여야 할 것이다.

II. 旅客運送約款上 用語의 定義

transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. However, with regard to the passenger, carriage dose not include the period during which he is in a marine terminal or station or on quay or in or on any other port installation.

17) Article 1 (8), (b) ; with regard to cabin luggage, also the period during which the passenger is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation if the luggage has been taken over by the carrier or his servant or agent and has not been re-delivered by the passenger.

18) Article 1 (8), (c) ; with regard to other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of its taking over by the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of its re-delivery by the carrier or his servant or agent.

19) Article 1 (9) ; International carriage means any carriage in which, according to the contract of carriage, the place of departure and the place of destination are situated in two different States, or in a single state if, according to the contract of carriage or the scheduled itinerary, there is an intermediate port of call in another State.

20) 자세한 내용은 第2章에서 海上旅客運送의 種類를 참조하면 된다.

1. 旅客運送約款의 意義

旅客船 運航事業에 있어서 海上旅客運送人과 旅客간(手荷物 및 特殊 手荷물을 포함한다)의 運送에 관한 사항을 規定한 것이 旅客運送約款이다. 旅客運送約款은 海上旅客運送人의 權利·義務 및 損害賠償責任에 관한 사항을 規定하고 있다. 沿岸旅客運送의 경우 海洋水産部領으로 制定된 統一된 旅客運送約款을 사용하고 있으나, 國際海上旅客運送의 경우 각 船社別로 制定된 個別的인 旅客運送約款을 사용하고 있다. 한편 釜山港의 경우 沿岸旅客運送의 경우 일반 旅客이 쉽게 볼 수 있도록 船內, 旅客터미널 및 營業所, 代理店 등에 揭示하고 있으나, 國際海上旅客運送의 경우 여객터미널 및 營業所에 揭示되어 있지 않으며, 船內에만 揭示되어 있다.

沿岸旅客運送의 경우 海洋水産部領으로 制定된 旅客運送約款의 適用範圍는 旅客運送에 있어 運送人과 旅客간의 運送에 관한 사항을 規定하고 있으며, 이 運送約款에 規定되지 아니한 사항은 法令, 規定 또는 一般慣例에 의한다.

2. 用語의 定義

1997년 7월 1일부터 시행되고 있는 이 旅客運送約款에서 사용하는 用語의 定義는 다음과 같다.

① 旅客이라 함은 乘船券을 所持하고 乘船券을 개표한 모든 旅行者를 말한다. ② 運送人이라 함은 船舶運航事業者 및 그 從事員을 말한다. ③ 携帶品이라 함은 旅客이 携帶하고 乘船할 수 있는 物品으로서 1개의 重量이 15kg이하이고 용적은 가로, 세로, 높이의 各변의 합이 150cm이내의 物品과 휠체어, 유모차(旅客이 使用한 것에 한함), 맹인 인도견(旅客인 公認된 機關에서 發行하는 맹인 인도견 證明書を 所持하고 同乘한 경우)에 해당하는 것을 말한다. ④ 手荷物이라 함은 旅客이 그 乘船區間에 대하여 運送을 의뢰한 物品으로서 1개의 重量이 30kg이하 또는 용적은 가로, 세로, 높이의 各 변의 합이 200cm이내의 것을 말한다. ⑤ 特殊 手荷物이라 함은 旅客이 그 乘船區間에 대하여 運送을 委託하고 運送人이 引受하는 物品으로서 자전거, 오토바이, 유모차, 세발자전거, 휠체어, 상자로 포장한 애완용 동물, 船室에 携帶할 수 있는 화분, 식물 등을 말한다.

다만 애완용 동물의 수송 중의 사료는 旅客이 준비하여 이의 運送에 따른 費用도 旅客의 負擔으로 한다. ⑥ 運送 申請人이라 함은 旅客 중 手荷物 또는 特殊 手荷物の 運送을 의뢰한 者를 말한다. ⑦ 成人이라 함은 만12세 이상인 旅客을 말한다. ⑧ 小兒라 함은 만2세이상 만12세미만의 旅客과 初等學生을 말한다. ⑨ 幼兒라 함은 만2세미만의 旅客을 말한다. ⑩ 島嶼民이라 함은 乘船하고자 하는 旅客船이 就航하고 있는 當該 島嶼의 住民으로 登錄되어 있는 者를 말한다. ⑪ 特別輸送期間이라 함은 여름 피서철, 설날, 추석절 등 매년 政府에서 별도로 정한 期間을 말한다.

第2節 海上旅客運送契約의 成立과 終了

I. 海上旅客運送契約의 成立

海上旅客運送契約은 旅客運送을 위하여 먼저 海上旅客運送人이 船舶의 入出航 시간과 운임표를 광고하여 不特定 多數의 旅客에게 請約을 誘引하는 것이 일반적인 慣行이다. 이에 따라서 旅客이 請約을 하면 海上旅客運送契約이 成立하는 것이다. 따라서 海上旅客運送契約은 諾成·不要式의 契約인 점에서 物件運送契約과 동일하다고 본다. 이때 발행하는 乘船券이 記名이든 無記名이든 旅客의 特定을 위한 것일 뿐 海上旅客運送契約의 成立을 위하여 반드시 發行하여야 하는 것은 아니다.²¹⁾

일반적으로 海上旅客運送契約은 個別的인 契約으로서 개품운송계약의 경우와 마찬가지로 海運會社가 旅客運送을 미리 작성해 놓은 普通去來約款에 의하여 締結되는 것이 보통이다. 그리하여 免責約款에 관한 商法 제789조(海上運送人의 免責約款規定)와 제790조(海上運送人의 責任輕減規定)의 規定을 海上旅客運送에 準用하고 있다.

21) 田中誠二, 海商法詳論, 勁草書房, 昭和51年, 435~435面; 田修三, 海商法(新訂第五版), 文眞堂, 平成2年, 221面; 別所成紀, 海事法規解説, 海文堂, 昭和47年, 103面; 運輸省海事法規研究會編, 海事法規の解説, 成山堂書店, 昭和53年, 275面; 박용섭, 앞의 책(해상법론), 738쪽; 金炫·宋相現, 앞의 책(海商法原論), 338쪽.

II. 乘船券의 發行

海上旅客運送契約은 旅客의 運送을 목적으로 하는 契約으로 그 契約의 成立에 특별한 방식을 필요로 하지 않는 諾成·不要式契約임을 앞서 설명한 바 있다. 契約의 實際를 볼 때 契約의 成立에 있어서 乘船券(passenger ticket)이 發行되는 것이 一般的이다. 이는 陸上旅客運送과 航空旅客運送에 있어서도 마찬가지이다.²²⁾ 물론 乘船券의 發行이 運送契約의 成立要件은 아니나, 乘船券이 發行될 경우 契約의 成立時期와 매우 밀접한 관계가 있다. 즉 法에 規定이 없는 경우에 있어서는 契約의 一般理論에 의하여 결정할 수밖에 없으므로 當事者 사이에 明示적인 契約이 締結된 경우에는 契約締結時가 그 成立時期로 되지만, 그 이외의 경우에는 통상적으로 乘船前 乘船券이 發行되어 있을 때에는 원칙적으로 乘船券買入時에 契約이 成立하는 것으로 解釋한다.

海上旅客運送契約에 있어서 海上旅客運送人이 契約을 확보할 목적으로 運賃을 先給시키고 이에 대하여 乘船券을 發行한다. 海上旅客運送에서의 運賃은 운송 후 支給하는 後給이 원칙이나 運送人이 先給을 받고 乘船券을 發行하여 교부하는 것이 實務에서는 一般的이다. 乘船券은 海上旅客運送契約의 成立을 證明하는 것으로서 記名式, 無記名式, 指示式으로 發行할 수 있으나, 記名式 乘船券은 단순한 證據證券으로서 特約이 없는 한 이를 讓渡하지 못한다(商法 제821조). 이는 民法上의 記名債權이 일정요건하에서 讓渡性을 가지는 것에 대한 特則이다. 無記名이나 指示式 乘船券도 발행 후에는 단순히 證據證券에 불과하지만 발행 전에는 그 讓渡가 가능한 有價證券이라고 할 수 있다. 단, 乘船하면서 開札이 끝나면 旅客이 特定되므로 이때부터는 有價證券의 성질을 잃게 된다.²³⁾

實務에서는 乘船券의 이면에 運送契約의 條件과 중요한 告知事項을 표기하는

22) 朴正日, 앞의 論文(旅客運送契約에 관한 研究), 24쪽.

23) 金炫·宋相現, 앞의 책(海商法原論), 417쪽. 그러나 開札 후의 乘船券도 有價證券性を 잃지 않는다고 보는 見解도 있다. 다만 이때 우리나라의 學說은 대체로 同 乘船券은 讓渡할 수 없는 證券으로 변한다고 한다. 그러나 讓渡性이 있는 乘船券이 開札이라는 事實行爲에 의하여 讓渡性이 없는 證券으로 변한다는 것도 有價證券의 法理에서 자연스럽지 못하다고 본다. 따라서 開札 후의 乘船券이라도 讓渡할 수 있는 有價證券으로서의 성질을 갖고 있으나 開札 후에 乘船券을 讓渡할 실제적인 필요성이 거의 없다고 본다(徐燉珏·鄭燦亨, 어음法·手票法, 서울大學校出版部, 1993, 14~15쪽 參照).

것이 一般的이다. 이로써 乘船券은 海上旅客運送契約이 締結된 證據로서 이용된다. 이는 中國 海商法 제110조에서도 明文化하고 있다.²⁴⁾ 또한 1997년 7월 1일부터 施行되고 있는 우리나라의 海上旅客運送約款 제7조에서는 乘船券에 ① 승선구간, ② 운임 및 요금, ③ 승선년월일, 선편, 등급, 선실, 선석(등급, 선실, 선석 등을 정하여진 선편 승선권에 한한다.), ④ 통용기간, ⑤ 여객의 인적사항 기재란(여객선 승선신고서 별도 사용시는 제외)을 記載事項을 記載하여야 한다고 規定하고 있으며, 同 約款 제8조에서는 위의 제7조의 規定을 違反하여 ① 승선권을 사용하였을 때, ② 승선권에 기재된 사항이 오손되어 분명하지 않거나 변조하였을 때, ③ 여객운임 할인증 또는 연령을 허위로 하여 승선권을 사용하였을 때에는 乘船券은 無效로 한다고 規定하고 있다.

Ⅲ. 海上旅客運送契約의 終了

우리 商法에서는 海上旅客運送契約의 特殊性을 고려하여 契約終了 事由를 明示하고 있으나, 1974년 아테네協約에서는 이에 대해 특별히 規定하고 있지 않다. 海上旅客運送契約은 旅客의 任意解除와 法定事由에 의한 解除·解止·終了된다. 旅客이 發航 前에 運送契約을 解除하는 경우에는 運賃의 半額을 支給하여야 한다(商法 제826조).

이는 旅客의 任意解除에 대한 規定이므로 當事者의 特約으로 이와 다른 約定을 하는 것도 가능하다. 즉 위의 規定은 旅客측의 일방적인 契約破棄이므로 旅客에 의하여 海上旅客運送人에게 발생하는 損害를 一定 負擔을 지우는 것이다. 發航 前 解除의 경우는 추가로 旅客運送契約을 맺을 여유가 있으나, 發航 後에는 이것이 불가능한 관계로 海上旅客運送人이 받는 損害는 船舶의 發航 前과 發航 後에 따라 그 범위가 달라진다. 따라서 旅客의 發航 前 解除의 경우는 運賃의 半額을, 發航 後 解除의 경우는 運賃의 全額을 지급하도록 하여 差別的0으로 규정하고 있다. 그리고 航海中에 船舶을 修繕할 때에 旅客은 運賃을 航海의 거리에 따라 比率運賃을 支給하고 契約을 解止할 수 있다. 그러나 海上旅客運送은 後給이 아니라 乘船券을 구입할 때에 先給하기 때문에 航海의 中斷 등

24) The passage ticket serves as an evidence that a contract of carriage of passengers by sea has been entered into.(Maritime Code of the People's Republic of China Article 110)

을 이유로 하여, 成就된 航海를 基準으로 나머지 거리를 運賃으로 還給받기가 매우 어려운 것이 현실이므로 運送約款에서는 先給 乘船券의 경우에 중간에서 下船할 때에 나머지 運賃의 支給을 禁止하는 條項을 두고 있다.

航海 또는 運送이 法令을 違反하였거나 또는 天災地變 등과 같은 不可抗力으로 運送目的을 達成할 수 없게 되었을 때에는 旅客運送의 契約當事者는 契約을 解除할 수 있다. 그리고 그러한 事由가 항해 중에 생긴 때에는 契約을 解止할 수 있으나, 旅客은 比率運賃을 支給하여야 한다(商法 제830조, 제808조). 旅客이 發航 前後에 死亡 또는 疾病 기타의 不可抗力으로 인하여 航海를 할 수 없게 된 때에는 運送人은 運送契約을 任意로 解除할 수 있다. 이 때에 運送人은 運賃의 10分の 3을 請求할 수 있고, 發航 後에 解除事由가 생긴 경우, 運送人의 選擇에 따라서 運賃의 10分の 7이거나 또는 比率運賃을 請求할 수 있다(商法 제827조). 이는 航海를 하기 위해서는 많은 準備와 費用이 소요되는 점을 고려하여 海上旅客運送人의 利益을 보호하기 위한 것이다. 旅客의 死亡 또는 疾病 외에 旅客家族의 死亡 또는 疾病, 旅客의 旅券取消 등은 不可抗力으로 볼 수 있을 것이다. 단, 이 같은 不可抗力의 事由가 旅客의 故意·過失이나 運送人이 船內 상태를 불결하게 유지한 결과로 인하여 疾病 등을 얻은 경우와 같이 海上旅客運送人의 故意·過失로 인한 경우에는 위의 規定은 適用되지 아니한다.²⁵⁾ 旅客은 不可抗力의 事由의 발생을 海上旅客運送人에게 通知하지 아니하면 商法 제825조의 乘船遲滯가 될 것이나 事後에 그 사유가 立證되면 商法 제825조는 適用되지 아니한다고 解釋된다.²⁶⁾

商法 제827조가 旅客의 一身上의 事由로 인한 海上旅客運送契約의 終了 原因을 規定한데 반하여, 商法 제829조는 船舶의 不可抗力의 事由로 인한 航海不能의 경우에 대하여 規定하고 있다. 즉 船舶이 沈沒 또는 滅失한 때, 船舶이 修繕할 수 없게 된 때, 船舶이 捕獲된 때에는 航海를 繼續할 수 없으므로 海上旅客運送契約도 당연히 終了한다. 물론 이 경우에도 旅客은 比率運賃을 支給하여야 한다(商法 제829조, 제807조).

25) 金炫·宋相現, 앞의 책, 342쪽.

26) 裴炳泰, 註釋海商法, 韓國司法行政學會, 1987, 309쪽.

第3節 海上旅客運送契約의 效力

I. 海上旅客運送人의 義務

1. 序說

일반적으로 旅客運送契約이 成立하면 運送人은 契約의 本質에 의하여 旅客을 安全하게 그리고 遲滯없이 目的地까지 運送하여야 할 義務를 負擔한다. 또한 이러한 運送이 끝난 뒤에도 旅客이 자유롭게 運送手段을 떠날 수 있도록 善良한 管理者의 注意를 다하여야만 한다.²⁷⁾ 이와 같이 旅客運送契約에 있어서 運送人의 주된 義務는 運送實行義務라 할 수 있고, 이러한 義務인 運送實行義務를 完了하기 위한 附隨義務로서 旅客의 生命 또는 身體 등에 대한 安全配慮義務를 비롯한 注意義務가 요청되는 것이다.²⁸⁾ 運送實行義務는 단순히 旅客을 어느 장소로부터 다른 장소 즉, 目的地까지 移動시킨다는 의미의 移動의 結果 그 자체만을 뜻하는 것은 아니고, 旅客을 安全하고 便安한 狀態下에서 旅客自身이나 그가 携帶한 手荷物 등에 아무런 事故없이 目的地까지 무사히 到着하게 하여 運送人이 그가 負擔하는 모든 責任領域에서 벗어날 때 비로소 그 義務를 다한 것이 된다.

海上旅客運送人의 義務에 관하여는 그 성질상 陸上旅客運送人과 海上物件運送人에 관한 規定이 準用된다(商法 제830조, 제791조, 제808조, 제810, 제811조). 또한 海上運送人은 위에서 설명한 바와 같이 海上旅客運送을 完成시키기 위하여 海上運送人의 3대 義務인 堪航能力 注意義務, 航海를 빨리 完成할 義務, 直航義務가 있다. 그리고 陸上旅客運送에서와 같이 海上旅客運送人은 善良한 管理者의 注意로써 旅客을 安全하게 또한 遲滯없이 目的地에 運送할 義務도 있다(商法 제148조). 船舶의 堪航能力 注意義務에 관한 明示적인 언급이 없어도 船舶의 安全과 旅客의 안전한 運送은 海上旅客運送人의 善良한 管理者로서 注意

27) 重田晴生, 旅客運送人의 損害賠償責任, 現代商法 I (總則·商行爲法), 三省堂, 1998, 266面 參照.

28) 米山隆, 運送人의 安全配慮義務, 現代契約法大係 第7卷, 有斐閣, 1984, 59面 參照.

義務을 요건으로 하기 때문에 安全運送의 義務에 堪航能力 注意義務가 默示的으로 포함된다고 본다. 그리고 寄港地에서 旅客을 安全하게 上陸시키고, 여객터미널에서 安全을 유지할 義務도 있다.²⁹⁾ 이 밖에 商法에서는 運航開始의 義務, 運賃 및 料金の 申告와 揭示義務, 食事提供義務, 手荷物の 無賃運送義務, 死亡한 旅客의 手荷物處分義務, 修繕中の 居處食事提供義務, 修繕中の 比率運賃의 支給 등에 관한 特別한 義務를 規定하고 있다.³⁰⁾

한편 海上旅客運送人의 義務에 관하여 우리 商法과 1974년 아테네協約을 比較하여 볼 때, 우리 商法에서는 海上旅客運送人은 旅客運送을 完成시키기 위하여 앞에서 설명한 바와 같이 海上運送의 3대 默示的 義務인 堪航能力 注意義務, 航海를 빨리 完成할 義務, 直航義務가 있음은 海上物件運送契約에서와 동일하다. 1974년 아테네協約에서는 商法과 같이 過失責任主義를 原則으로 하므로 海上旅客運送人에게 旅客運送에 필요한 善良한 管理者로서의 商事注意義務를 요구하고 있다. 그러나 1974년 아테네協約에서는 堪航能力 注意義務를 商事注意義務와 분리하여야 할 이유가 없으므로 1974년 아테네協約은 海上旅客運送人의 相當한 注意義務에 포함시키고 있다. 따라서 우리 商法에서는 海上旅客運送人이 航海中에 旅客에게 食事提供義務와 修繕 中の 居處食事提供義務가 있으나 1974년 아테네協約에서는 이러한 義務를 負擔한다는 規定이 없다.

2. 運航開始의 義務

海上旅客運送人의 運航開始의 義務를 우리 商法上에서는 規定하고 있지 않으나, 海上旅客運送事業을 規定하고 있는 海運法 제15조에서는 “旅客運送事業者는 天才·地變 기타 부득이한 事由가 있는 경우를 제외하고는 事業計劃에 따라 運航하여야 한다. 그리고 海洋水産部長官은 旅客運送事業者가 위의 規定에 違反한 때에는 當該 旅客運送事業者에 대하여 事業計劃에 따라 運航할 것을 命할 수 있다”라고 規定하고 있다.

29) 박용섭, 앞의 책(해상법론), 740쪽 ; 崔落正, 海上旅客運送契約에 관한 考察, 海法·通商法 第9卷 第2號, 1997. 12, 韓國海事法學會, 98쪽.

30) 商法뿐만 아니라 旅客運送事業을 規制하는 海運法에도 旅客運送事業을 修行하고자 하는 경우 일정한 要件을 갖추어 免許를 받게 하는 등 旅客의 安全한 運送을 위해 각종 義務를 부과하고 있다.

그러나 海上旅客業의 免許를 받은 者는 海洋水産部長官이 정하는 期間內에 當該 事業計劃에 의하여 運航을 開始하여야 한다는 規定은 1999년 4월 15일 海運法 改正時 削除하였다(海運法 제7조).

3. 運賃 및 料金の 申告와 揭示義務

運賃(fare)이라 함은 運送人이 運送이라고 하는 일을 完成할 때에 그 일의 結果에 대한 報酬로서 運送契約에 의거하여 請求할 수 있는 것을 말한다.³¹⁾ 이와 같이 運賃은 運送의 대가로서 旅客이 運送人에게 支給하는 貨幣價額으로 그것은 運送人의 運送行爲에 대한 反對給付라 할 수 있다.

海上旅客運送에 있어서 旅客運送事業者는 料金과 運賃을 정하여 海洋水産部長官에게 미리 申告하여야 한다. 이를 變更하고자 할 때도 또한 같다. 또한 海洋水産部長官은 獨寡占 航路에서 運航하는 內航旅客運送事業의 적정한 運賃 및 料金の 유지를 위하여 海洋水産部領이 정하는 바에 의하여 運賃 및 料金の 基準을 定할 수 있다(海運法 제8조). 이 밖에 申告한 運賃과 料金を 營業所 기타 이용자가 보기 좋은 場所에 揭示하여야 한다.³²⁾

4. 食事提供義務

우리 商法 제822조에서는 “旅客의 航海中の 食事は 다른 約定이 없으면 運送人의 負擔으로 한다”라고 規定하고 있다. 그러므로 運賃에는 食事비용이 포함되어 있다고 볼 수 있으나, 이는 任意規定에 불과하다. 장거리 航空旅客運送에서는 機内の 좁은 공간 때문에 運賃에 食事비용을 포함하여 旅客에게 食事を 提供하는 것이 一般的이다. 그러나 海上旅客運送에 있어서는 航空旅客運送과 같이 運賃에 食事비용을 포함하여 준비된 食事を 提供하는 것과 運賃에 食事비용을 포함하지 않고, 단지 旅客이 有料로 食事を 할 수 있도록 飲食을 提供하는 것이 있다. 우리나라의 경우 韓·中·日 사이의 比較적 近距離를 運航하는

31) 落合誠一, 各種 運送事業における 運賃法定の法システム(現代契約法大係 第7卷 サービス 勞務供給契約), 有斐閣, 1984, 114面.

32) 1999년 4월 15일 海運法 改正時 本 條項을 削除하였다. 그러나 대부분의 旅客運送事業者는 申告한 運賃과 料金を 揭示하고 있기 때문에 특별한 문제는 없다고 본다.

카훼리船의 경우에는 旅客이 船内の 식당에서 식사를 사먹는 것이 보통이다.³³⁾ 이러한 경우에 있어서 海上旅客運送人の 食事提供義務는 食事準備義務로 해석하는 것이 合理的이라고 본다.³⁴⁾

그러나 私見으로 최근 金강산 遊覽船과 같은 크루즈船에서는 運賃에 식사비용을 포함하고 있으며, 食事を 提供하는 것이 原則이다. 또한 航空機의 機內와 마찬가지로 좁은 공간을 가진 高速旅客船의 경우 船內 서비스 차원에서 간단한 飲料 및 食事提供은 契約當事者間的 約定에 의하여 충분히 가능하다고 판단되며 食事提供義務의 內容 안에 食事準備義務의 內容을 모두 포함한다고 볼 수 있다.

5. 手荷物の 無賃運送義務

旅客이 契約에 의하여 船內에서 携帶할 수 있는 手荷물에 대하여는 運送人은 다른 約定이 없으면 따로 運賃을 請求하지 못한다(商法 제824조). 다만 當事者 사이에 다른 約定이 있는 경우에는 例外로 한다. 이는 手荷物の 運賃이 旅客運賃에 포함되어 있다고 보기 때문이다. 우리 商法에서는 手荷物과 携帶手荷물을 定義하고 있지 않으나, 1974년 아테네協約에서는 이를 따로 規定하고 있다. 특히 携帶 手荷物の 크기 및 중량에 대하여는 일정한 制限을 둘 수 있으나, 1974년 아테네協約에서는 自動車도 携帶 手荷物로 포함시키고 있다.

6. 死亡한 旅客의 手荷物處分義務

旅客이 死亡한 때에는 船長은 그 相續人에게 가장 利益이 되는 方法으로 死亡者가 携帶한 手荷물을 處分하여야 한다(商法 제828조). 船員法에서는 船內에 있는 者가 死亡하거나 行方不明이 된 경우에 法令에 特別한 規定이 있는 경우

33) “運賃 및 料金에는 旅客의 食費는 포함되지 않습니다”라고 規定하고 있다(中韓輪渡有限公司, 旅客約定 第10條 제1항). 그리고 「선내서비스」란 條項을 따로 두어, “會社는 매점 라운지 레스토랑 그 외 유료서비스를 위해 會社가 雇傭한 사람에게 本선 내에서의 場所를 提供하는 수가 있고, 그 경우에 旅客은 이와 같은 서비스를 행하는 者와 直接契約에 의해 서비스를 받을 수가 있다”라고 規定하고 있다(中韓輪渡有限公司, 旅客約定 第22條).

34) 박용섭, 앞의 책(해상법론), 741쪽.

를 제외하고는 船內에 있는 遺留品에 대하여 保管 그밖에 필요한 조치를 하여야 한다(船員法 제18조).

旅客의 死亡의 原因은 묻지 않는다. 그리고 그 相續人에게 가장 利益이 되는 方法이란 相續人의 指示를 받을 수 있으면 그 指示에 따르고 그렇지 않을 경우에는 相續人에게 手荷物의 성질을 유지한 상태에서 引渡할 수 있도록 하는 것으로 충분할 것이다. 부패의 우려가 있는 경우와 같이 例外的인 경우를 제외하고는 積極적인 處分을 할 필요는 없다. 死亡者가 携帶한 手荷物이므로 運送人과 旅客 사이에 별도의 合意에 따라 運送하는 旅客의 物品은 商法 제776조의 積荷處分에 관한 規定에 따라야 할 것이다.³⁵⁾

7. 修繕中の 居處食事提供義務

航海의 도중에 船舶을 修繕하는 경우에는 海上旅客運送人은 그 修繕 중 旅客에게 相當한 居處와 食事を 提供하여야 한다(商法 제823조 제1항 본문). 이러한 義務는 旅客이 乘船하여 下船할 때까지 負擔하며, 船舶이 修繕을 하게 된 原因은 묻지 않는다. 船舶의 損傷과 故障을 修繕함에 있어서 期間이 많이 걸릴 때에는 旅客을 船內에 滯留시킬 수가 없다. 더구나 船舶을 修繕하는 作業은 危險성을 隨伴하기 때문에 旅客을 安全한 場所에 移動시키고, 동시에 居處와 食事を 提供하는 것은 當然하다고 본다. 그리고 旅客의 숙식장소에 관한 별도의 規定이 없으므로, 運送人 또는 修繕人은 旅客이 安全하게 대기할 수 있는 다른 船舶이나 場所에 居處를 提供하여야 한다.

그러나 旅客의 權利를 害하지 아니하는 범위 내에서 上陸港까지의 運送의 便宜를 提供한 때에는 그러하지 아니하다(商法 제823조 제1항 본문단서). 여기서 “權利를 害하지 아니한다”라는 말은 旅客이 처음 運送契約을 締結한 목적대로 運送이 되게 하는 것을 의미하는 것이다. 그리고 “運送의 便宜”란 船舶을 修繕할 때에 그 船舶과 동일한 성능과 크기의 船舶이 아니라도 그 運送目的을 달성할 수 있는 다른 交通手段이라도 가능하다는 것이다.³⁶⁾

旅客船의 高速化와 여객터미널의 施設이 現代化되고 있으므로 海上旅客運送人에게 修繕中の 居處食事提供義務에 관한 商法の 規定을 削除하는 것이 타당

35) 金炫·宋相現, 앞의 책(海商法原論), 420쪽.

36) 박용섭, 앞의 책(해상법론), 741쪽.

하다는 意見도 있다.³⁷⁾ 그러나 私見에 따르면 이는 단지 沿岸旅客運送의 경우만을 생각한 것이라 생각된다. 최근 들어 海上旅客運送 형태의 장거리 크루즈 여행이 증가하고 있으며, 이러한 장거리 航海에 있어 修繕中の 居處食事提供義務는 당연한 것으로 판단된다.

II. 海上旅客運送人の 權利

1. 序說

海上旅客運送契約에 의하여 運送 등 각종의 義務를 負擔하는 海上旅客運送人은 그에 대한 報酬로서 旅客에 대하여 運賃의 支給을 請求할 수 있다. 그리고 旅客이 託送 手荷物を 동반한 경우에는 旅客 자신의 運賃과 그 手荷物の 運賃에 관하여 일정한 경우에 留置權이 인정된다. 또한 託送 手荷物の 運送에 있어서는 그 手荷物の 供託·競賣權이 인정될 때가 있다. 또한 海上旅客運送의 특성상 旅客이 乘船時期까지 乘船하지 아니하여도 船長은 즉시 發航할 수 있는 發航權을 가지고 있다.

2. 運賃請求權

運賃은 앞서 설명한 바와 같이 旅客運送契約에 있어서 運送人이 旅客의 運送이라는 旅客運送義務履行에 대한 대가로서 旅客이 運送人에게 支給하는 費用을 말한다. 따라서 旅客運送人은 旅客의 運送에 대한 相當한 報酬로서 運賃의 支給을 請求할 수 있다(商法 제61조).

위와 마찬가지로 海上旅客運送人은 旅客에 대하여 運賃請求權을 가진다. 이는 海上旅客運送人이 가지는 運送의 대가를 請求하는 當然한 權利로 본다. 運賃은 當事者間의 合意에 의한 契約으로 정하지만, 이는 附合契約의 형식을 사용한 運送契約을 근거로 하여 運賃을 先給하는 것이 原則이며 傭船料의 경우에도 先給으로 한다.

또한 海上旅客運送人은 託送手荷물에 대하여 運賃을 請求할 수 있지만 手荷

37) 박용섭, 앞의 論文(상법전의 해상여객운송법의 개정에 관한 입법론적 연구), 80쪽 참조.

物の全部 또는 一部가 旅客의 責任없는 사유로 인하여 滅失한 때에는 運送人은 그 運賃을 請求하지 못한다. 運送人이 이미 運賃의 全部 또는 一部를 받은 때에는 이를 返還하여야 한다(商法 제830조 제2항, 제134조 제1항). 運送物の 全部 또는 一部가 그 性質이나 瑕疵 또는 旅客의 過失로 인하여 滅失한 때에는 運送人은 運賃의 全額을 請求할 수 있다(商法 제830조 제2항, 제134조 제2항). 그 手荷物이 違法한 貨物인 경우에는 海上旅客運送人은 積荷處分權을 準用하여 이를 行使할 수 있고(商法 제830조 제2항), 동시에 最高의 運賃을 請求할 수 있다.³⁸⁾

旅客이 發航時까지 乘船하지 않아도 海上旅客運送人은 運賃全額을 請求할 수 있다. 그러나 運賃은 乘船券 구입에 의하여 先給하기 때문에 이러한 문제는 發生하지 아니한다. 그 대신에 發航하기 前에 旅客이 乘船할 수 없는 경우에 乘船券을 返還하고 運賃의 換拂을 請求할 수 있다. 우리 商法에서는 旅客이 發航前에 契約을 解除하는 경우에는 運賃의 半額을 지급하고 發航 後에 契約을 解除하는 경우에는 運賃의 全額을 지급하여야 한다(商法 제826조). 그러나 旅客이 法定事由에 의하여 契約을 解除할 경우 旅客이 發航 前에 死亡, 疾病 기타의 不可抗力으로 인하여 航海를 할 수 없게 된 때에는 運送人은 運賃의 10分の 3을 請求할 수 있고, 發航 後에 그 사유가 생긴 때에는 運送人의 選擇으로 運賃의 10分の 3 또는 運送의 比率에 따른 運賃을 請求할 수 있다(商法 제827조).³⁹⁾

38) 崔落正, 앞의 論文(海上旅客運送契約에 관한 考察), 100쪽.

39) 中韓輪渡有限公司의 旅客約定 제18조(취소수수료 및 환불)

會社가 다음 각호에 정한 事由가 發生한 경우는 該當 乘船券의 發賣場所에서 規定하는 바에 따라 運賃 및 料金を 換拂한다. 또한 다음에 정하는 取消料를 會社에 支拂하고 運送契約을 解除할 수가 있다.

- ① 法定事由로 運航停止 또는 變更의 경우에는 手數料는 無料로 하고 全額을 換拂한다.
- ② 旅客이 事情에 의해 乘船日을 指定하지 않은 乘船券(旅客의 證明이 있는 경우를 포함)에 대해서 有效期間의 最終日까지 換拂請求를 한 경우는 90% 換拂한다.
- ③ 旅客이 事情에 의해 선편이 지정된 乘船日 以前에 換拂을 請求한 경우에 3일전에 換拂請求時에는 90% 換拂, 1일전에는 80% 換拂, 出航 2시간 전에 換拂請求時에는 50% 換拂, 取消通報없이 승선하지 않을 경우에는 全額을 換拂하지 아니한다.
- ④ 團體가 事情에 의해 出航前에 取消을 한 경우는 前項과 동일하다.
- ⑤ 旅客이 死亡, 疾病 또는 一身上 不可抗力에 의해 有效期間 경과후 15일 이내에 證明書を 첨부해 換拂을 請求한 경우에는 75%를 換拂한다.
- ⑥ 運送의 制限에 관한 規定에 의해 運送契約을 解除하는 경우 또는 분실한 乘船券을 發見한 경우에는 有效期間 경과후 15일내에 한해 會社의 證明書 및 乘船券 등을 첨부하여 會社에 運賃 및 料金の 100% 換拂을 요청할 수 있다.

3. 發航權

海上旅客運送의 경우 旅客은 가장 빠른 속도로 精確하게 目的地에 到着할 것을 원하고 있기 때문에 통상 그 方法은 定期航海에 限하고 있으며, 精해진 運航時間에 依하여 運航되어야 한다.⁴⁰⁾

海上旅客運送契約에 있어서 旅客이 乘船時期까지 乘船하지 아니한 때에도 船長은 즉시 發航할 수 있다. 航海 도중의 碇泊港에서도 이와 같다. 이 경우에 旅客은 運賃의 全部를 支給하여야 한다(商法 제825조). 이는 海上運送人의 3대 義務인 航海를 빨리 完成할 義務를 다하기 위하여 旅客이 協力하여야 할 사항으로 旅客이 指定時間까지 乘船하지 아니한 것은 乘船券을 拋棄한 것으로 解釋한다.

4. 手荷物의 留置權

旅客이 託送手荷物を 가지고 있는 경우에 旅客運送人은 手荷物의 運賃뿐만 아니라 旅客의 運賃에 관하여도 民法의 一般原則(民法 제320조)에 따라 그 手荷物 위에 留置權을 가진다. 따라서 運送人은 債權(運賃 등) 全部의 辨濟를 받을 때까지 託送手荷物(留置物) 全部에 대하여 그 權利를 行使할 수 있다(民法 제321조 參照). 그리고 民法上의 留置權은 그 性質상 託送手荷物(留置物)의 所有權이 旅客 자신에게 있는가의 여부는 問題로 삼지 않는다. 따라서 留置權者(旅客運送人)은 그 債權을 辨濟받기 위하여 留置物을 競賣할 수 있을 뿐 아니라(民法 제322조 제1항), 正當한 理由가 있을 때에는 債務者(旅客)에게 通知하고 鑑定人의 評價에 依하여 留置物을 직접 辨濟에 充當할 것을 法院에 請求할 수 있다(民法 제322조 제2항). 다만 留置權者(旅客運送人)은 善良한 管理者의 注意로 留置物(託送手荷物)을 占有하여야 한다(民法 제324조 제1항).

海上旅客運送契約에서도 마찬가지로 海上旅客運送人은 旅客이 支給하여야 할 運賃 기타의 負擔額의 辨濟가 있을 때까지 委託받은 旅客의 手荷물을 留置할 수 있다. 이는 債權의 擔保를 목적으로 海上旅客運送人이 占有하는 旅客의 手荷물을 海上物件運送과 같이 留置權을 行使한다(商法 제831조, 제800조 제2항).

40) 戶田修三, 前掲書, 221面.

5. 託送手荷物の 供託・競賣權

우리 商法 제149조 제2항에서는 “託送手荷물이 目的地에 到着한 날로부터 10일내에 旅客이 그 引渡를 請求하지 아니한 때에는 同法 제67조의 規定(賣渡人의 供託・競賣權)을 準用한다”라고 規定하고 있다. 이는 託送手荷物の 運送이 정상적으로 完了될 수 없는 경우에 運送人은 그 手荷物を 供託하거나 競賣함으로써 運送關係를 完了시키고 旅客이 手荷물을 收取할 수 없거나 收取를 拒絶하는 경우에 그의 債務를 免하게 하려는 것이다. 따라서 旅客運送人은 旅客이 託送手荷物の 受領을 拒否하거나 이를 受領할 수 없는 때에는 그 手荷물을 供託하거나 相當한 期間을 정하여 催告한 후 競賣할 수 있다. 그러나 이 경우 遲滯없이 旅客에 대하여 그 通知를 發送하여야 한다(商法 제149조, 제67조 제1항 準用). 다만 旅客運送人이 旅客의 住所 또는 居所를 알지 못하는 경우에는 催告 및 通知를 要하지 아니한다(商法 제149조). 또한 供託・競賣權이 인정되는 것은 手荷물이 目的地에 到着한 날로부터 10일내에 旅客이 그 引渡를 請求하지 않은 때이다.

海上旅客運送契約에 있어서도 託送手荷물이 到着地에 到着한 날로부터 10일 이내에 旅客이 그 引渡를 請求하지 아니할 때에는 運送人은 그 手荷물을 供託하거나 相當한 期間을 정하여 催告한 후 競賣할 수 있다. 이 경우에는 遲滯없이 旅客에 대하여 그 通知를 發送하여야 한다. 그러나 住所 또는 居所를 모르는 경우에는 催告와 通知를 要하지 않는다(商法 제830조, 제149조 제2항, 제67조 제1항). 旅客에 대하여 催告를 할 수 없거나 手荷물이 滅失 또는 毀損될 우려가 있을 때에는 催告없이 競賣할 수 있고, 海上旅客運送人이 이렇게 競賣한 경우에는 그 대금에서 競賣費用을 控除한 殘額을 供託하여야 한다(商法 제830조 제2항, 제149조 제2항, 제67조 제2항, 제3항).

Ⅲ. 旅客의 義務

우리 商法에서는 海上旅客運送人의 義務를 規定하고 있으나, 旅客의 義務에 대해서는 별다른 規定을 두고 있지 않다. 그러나 旅客船을 運航하는 船社에서

는 旅客約款을 통하여 旅客의 義務를 規定하고 있는 것이 一般的이다. 특히 海洋水産部領으로 制定된 旅客運送約款 제14조에서는 “旅客은 船內 規則을 준수하여야 하며 海上旅客運送人의 指示에 따라야 하며, 海上旅客運送人의 要求가 있을 때에는 乘船券을 提示하여야 한다. 또한 旅客은 人적사항을 乘船券 또는 旅客船 乘船申告書에 기재하여 이를 海上旅客運送人에게 提出하여야 하며, 虛僞記載 또는 이를 履行치 않음으로써 발생하는 사항에 대한 海上旅客運送人의 責任은 免除된다”라고 規定하고 있다.⁴¹⁾

한편 美國의 法院에서는 旅客은 자신의 安全을 위하여 相當한 注意를 다하여야만 하며,⁴²⁾ 成人 旅客(adult passenger)의 경우에는 마치 그들 모두가 사고력(intelligence)과 일반상식(common sense)이 부족한 것처럼 다를 필요는 없으며,⁴³⁾ 또한 比較過失 原則(comparative fault doctrine)⁴⁴⁾은 旅客에 의해 야기된

41) [旅客의 行爲 등에 대한 制限] - (中韓輪渡有限公司, 旅客約款 제20조)

- ① 旅客은 乘下船외에 船內에서의 行爲에 관해 會社(船舶運航者) 또는 船長과 乘務員이 輸送의 安全 確保와 船內 秩序를 유지하기 위하여 行하는 職務上의 指示에 따라야 한다.
- ② 旅客은 船內의 秩序 또는 풍기를 亂하고, 衛生에 害가 되는 行爲, 다른 乘客에게 불쾌감을 주고 폐를 끼치는 行爲, 船舶의 運航을 위한 設備 또는 乘下船用 승강기 가동시설의 작동장치를 조작하는 行爲, 船舶內의 出入을 禁止한 지역에 들어가는 行爲, 船舶內의 흡연을 禁止한 장소에서 흡연하는 行爲, 非常時를 제외하고 소화기, 비상용 경보장치, 구명동의 그의 비상시 사용하는 장치 또는 기구를 사용하거나 이용하는 行爲, 旅客 및 貨物의 安全을 위해서 걸어놓은 表示 또는 揭示物을 損傷하거나 이용하는 行爲, 돌, 유리병, 금속파편 그의 船舶 또는 船內의 사람이나 積載物을 損傷할 우려가 있는 물건을 船舶을 향해 던지거나 발사하는 行爲, 海上에 무단 투기하는 行爲에 해당하는 行爲 등을 하여서는 아니된다.
- ③ 船長은 前項의 指示에 따르지 않는 旅客에 대하여 下船을 命할 수가 있다.

[旅客의 義務] - (中韓輪渡有限公司, 旅客約款 제21조).

- ① 旅客은 出入國에 관계하는 諸法令에 근거하는 모든 수속을 본인 책임하에 完了하여야 한다. 이에 따르지 않는 경우에는 運送契約의 申請을 拒絕하거나 契約을 解除할 수 있다.
- ② 旅客은 자기의 携帶手荷物의 保管責任이 있다.
- ③ 携帶手荷物 및 特殊手荷物의 摘載 및 下船은 船長 또는 乘務員의 지시에 따라 旅客이 행하여야 한다.
- ④ 會社는 運送이 取消가 된 경우의 返送, 旅行中止가 된 경우의 下船, 긴급한 이유에 의한 委託手荷物로 부터 內容品の 搬出에 해당하는 경우를 제외하고, 委託手荷物 및 特殊手荷物 一部 또는 全部의 반송·반출 등의 의뢰에는 응하지 아니한다.
- ⑤ 前項의 規定에 의해 반송 내용품의 반출 의뢰에 응하게 되어 필요하게 된 運賃 및 料金과 그 費用은 旅客이 負擔한다.

42) The Great Northern, 251 F. 826 (9th Cir. 1918).

43) Erdman v. United States, 143 F.2d 198(2d Cir. 1944) ; Wendell v. Holland-America

行爲(actions)에 적용될 수 있다⁴⁵⁾고 解析하고 있다.⁴⁶⁾

第4節 海上旅客運送人의 損害賠償責任

I. 序說

旅客運送人은 旅客運送契約에 따라 旅客과 그 手荷物を 目的地까지 安全하게 運送할 義務가 있음은 앞서 설명한 바 있다. 따라서 旅客運送契約에 違反하여 旅客이나 그 手荷물에 損害를 야기한 경우에 旅客運送人은 이를 賠償하여야 할 責任이 있다. 또한 旅客運送은 그 영역에 따라 陸上·空中(航空)·海上旅客運送으로 分類할 수 있다. 우리 商法에서는 旅客運送人의 運送債務不履行에 대한 責任에 관하여 먼저 陸上運送人의 損害賠償責任을 規定하고 있으며(商法 제148조 내지 제150조), 이를 海上運送人의 責任의 경우에 전면적으로 準用한다고⁴⁷⁾ 規定하고 있다.

최근 들어 所得 및 餘暇時間의 증대로 인해 크루즈船을 이용한 海上旅客運送 및 다양한 海上旅客運送이 늘어나고 있으며, 이에 따른 여러 가지 類型의 海上旅客運送人의 損害賠償責任에 관한 法律的 問題가 발생한다. 그러므로 다음과 같이 損害賠償請求 訴訟과 관련된 規定들을 설명하고자 한다. 海上旅客運送人의 損害賠償責任과 관련된 問題들은 海上旅客運送契約에 있어서 가장 핵심이 되는 問題임으로 그 責任의 主體, 責任의 原則 및 性質, 責任制限에 대하여 자세히 검토하여 그 法律關係를 明確하게 하고자 한다.

Line, 1962 AMC 429 (S.D.N.Y. 1961).

44) 比較過失原則(comparative fault doctrine)에 대해서는 後述할 「旅客의 過失」부분에서 자세하게 說明하고 있다.

45) Nygren v. American Boat Cartage, Inc., 290 F.2d 547, 1961 AMC 2032(2d Cir. 1961).

46) Nathaniel G. W. Pieper · David W. Mccreadie, Cruise Ship Passenger Claims and Defenses, Journal of Maritime Law and Commerce Vol. 21, No. 2, Jefferson Law Book Co., April 1990, p. 178.

47) 李均成, 海上旅客運送人의 責任法規에 관한 立法論的 考察, 現代商事法の 諸問題, 法志社, 1988, 559쪽.

II. 責任의 主體

1. 船舶所有者中心主義와 運送人中心主義

契約法の 一般原則에 의하면 旅客運送契約上의 債務不履行責任에 관한 한 旅客의 被害, 즉 人命, 身體 및 手荷物에 관한 損害에 대한 賠償責任의 主體는 當該 運送契約의 當事者인 運送人(carrier)이 될 것이다. 이는 우리 商法 제148조 내지 제150조에서 명백히 하고 있다.⁴⁸⁾

海上旅客運送에 있어서 損害를 입은 旅客의 입장에서는 자기가 입은 損害額이 얼마이고, 또한 加害者의 資力狀態가 어떤가의 문제는 被害에 대한 請求의 相對方을 결정한 후의 문제인 것이다. 따라서 責任의 主體를 確定하는 것은 海上運送企業의 복잡한 구조에서 旅客運送給付를 이용하는 旅客으로서는 무엇보다도 중요한 문제인 것이다. 이 責任主體의 確定問題는 海上物件運送에 있어서도 마찬가지로 중요하다.⁴⁹⁾

그러나 海上運送의 경우 運送人의 運送契約上의 주된 給付가 船舶이라는 技術的 用具를 설비로 하는 특수한 給付인 것과 관련하여 종래 海商法上 運送契約上의 責任 내지 널리 運送關係의 主體에 관하여는 特則이 인정되고 있다. 現行 海商法에서는 海上運送企業의 經營主體 문제에 관하여 이른바 「船舶所有者中心主義」에 바탕을 두고, 船舶所有者를 旅客運送關係의 원칙적인 主體로 規定하고 있다.⁵⁰⁾

이에 대한 例外로서 船舶賃貸借의 경우 船舶賃借人이 船舶의 이용에 관한 사항에 한하여 제3자에 대하여 船舶所有者와 동일한 權利義務가 있다고 함으로써 (商法 제766조 제1항) 그 범위에서 船舶賃借人의 旅客運送關係의 主體性を 인정하고 있는 것이다. 또한 이른바 定期傭船者(time charterer)가 자기명의로 그 傭船한 船舶에 의한 旅客運送의 引受를 하는 경우, 商法上 明文의 規定이 없기

48) 李均成, 海上旅客運送人의 責任法規에 관한 立法論的 研究, 現代 商事法の 諸問題“雪城 李允營 先生 停年記念 論文集”, 法誌社, 1988, 560쪽 參照.

49) 李均成, 國際海運立法動向과 現行海商法の 改編方向(1) “海上運送法을 中心으로”, 海事業研究, 韓國海運技術院, 1984, 60~61쪽 參照.

50) 李均成, 旅客運送人의 損害賠償責任, 考試界 第34卷 第1號, 考試界, 1989, 125쪽.

때문에 定期傭船者의 船舶所有者와의 定期傭船契約의 법률적 성질과 관련하여 논의의 여지가 있지만, 多數說에 의하면 定期傭船者는 船舶賃借人에 준하는 지위에서(船舶賃借와 船員勞務供給契約의 이른바 「混合契約說」⁵¹⁾의 처지) 그 運送關係의 主體가 된다.⁵²⁾

그런데 海上旅客運送契約上の 損害賠償關係에서의 責任의 主體에 관하여는 海上物件運送契約의 경우와 달라(商法 제787조 내지 제790조), 海上旅客運送의 경우 賠償責任關係에 대하여는 陸上運送人의 責任條項(商法 제148조 내지 제150조)의 準用을 인정하고 있는 商法 제830조의 規定에는 責任의 主體에 관한 明文의 指示가 없다. 그러나 이를 海上物件運送關係의 原則的인 主體의 경우와 달리 파악할 근거도 없다. 이는 특히 傭船契約上の 傭船者가 再運送契約에 의한 旅客運送을 인수한 경우 海上物件運送에 관한 規定이 準用되어(商法 제831조, 제806조), 傭船者(再旅客運送人)의 責任의 主體性이 原則적으로 부정되고 있는 것에 의하여 명백히 되고 있다.⁵³⁾

따라서 최근 들어 國際協約에서는 運送人을 그 책임관계의 주체한 「運送人中心主義」를 내세우고 있다. 이는 船舶의 所有를 중심으로 하는 종래의 海上企業에 있어서는 당연히 그 經營主體는 船舶所有者가 되어야 하겠지만, 현재의 海上企業經營에 있어서는 船舶의 所有에 집착하고 있지 않는 실정이므로 海上運送關係에 있어서 契約責任의 一般原則에 따라 海上運送契約의 當事者인 契約運送人(contracting carrier)을 원칙적인 責任의 主體로 보아야 한다는 主義를 말한다. 그러나 이러한 「運送人中心主義」에 대하여 原則적으로는 贊成하면서도 資力없는 契約運送人이 責任의 主體로 되는 점에 대하여 憂慮를 표하는 見解도 있다.⁵⁴⁾

51) 오늘날 國際海上去來에서 사용하는 普通去來約款인 볼타임과 뉴욕프로듀스 등을 이용하여 定期傭船契約을 締結하고 있다. 定期傭船契約에 관하여 實務에서는 英美法の 영향을 많이 받고 있으나, 學界에서는 大陸法の 영향을 받고 있다. 따라서 우리나라와 日本에서는 定期傭船의 法的 性質을 船舶賃借契約과 船員 등의 勞務供給契約이 混合된 混合契約說(徐燾珪, 商法(下), 法文社, 1985, 519쪽 ; 孫珠瓚, 商法(下), 博英社, 1986, 497쪽 ; 崔基元, 商法(下), 日新社, 1981, 450쪽)을 通說로 하고 있다. 그러나 定期傭船이 船舶賃借契約에 근접하면서도 船員 등의 勞務供給契約을 수반하는 特殊契約으로 보는 特殊契約說(鄭熙哲, 商法(下), 博英社, 1983, 154쪽 ; 深承圭·朴吉俊, 商法(하), 495쪽 ; 李範燦·崔俊璿, 앞의 책, 660쪽)도 있다.

52) 李院錫, 海商法·保險法, 世英社, 1987, 67~71쪽 參照.

53) 李均成, 앞의 論文(旅客運送人의 損害賠償責任), 126쪽.

54) 柳祿相, 商法(海商編)改正案에 대한 意見, 法務部 商法改正 公聽會 資料, 法務部, 1986.

2. 現行 商法上 責任의 主體

우리 商法上 海上運送企業의 經營主體는 「船舶所有者中心主義」를 따르며 船舶所有者를 旅客運送關係의 원칙적인 主體로 規定하고 있다(商法 第822조 第1항, 第824조, 第827조, 第831조). 또한 例外的으로 船舶賃貸借의 경우에 船舶賃借人이 船舶의 이용에 관한 사항에 한하여 제3자에 대하여 船舶所有者와 동일한 權利義務가 있다고 規定함으로써 그 範圍에서 船舶賃借人의 旅客運送關係에서의 主體性을 인정하고 있다(商法 第766조 第1항).

그리고 定期傭船者에 관해서는 商法上 明文의 規定이 없으므로 定期傭船者와 船舶所有者와의 定期傭船契約의 법률적 성질에 대하여 混合契約說과 特殊契約說이 대립하고 있지만, 多數說(通說)에 의하면 定期傭船者는 船舶賃借人에 준하는 地位에서 運送契約의 主體性을 인정할 수 있다. 그러나 海上旅客運送契約上의 損害賠償關係에서 責任의 主體에 관하여 海上物件運送契約의 경우와 달리 海上旅客運送의 경우의 賠償責任關係에 대하여 陸上運送人의 責任條項을 準用하고 있는 商法 第830조의 規定에는 責任의 主體가 明示되어 있지 않다. 그러나 이를 海上物件運送關係의 경우와 달리 파악할 根據는 없을 것이다.⁵⁵⁾ 또한 「船舶所有者中心主義」의 결과 傭船者(再旅客運送人)는 責任의 主體性이 원칙적으로 부정되고 있다(商法 第831조 내지 第806조).

따라서 「運送人中心主義」에 비해 「船舶所有者中心主義」는 오늘날의 海上企業에 부적합하다고 본다. 따라서 1974년 아테네協約에서의 「運送人中心主義」에 입각하여 旅客運送契約의 當事者인 當該 旅客運送을 引受한 契約運送人을 責任의 主體로 내세우고 있다. 이는 契約責任의 一般原則에 따른 당연한 요구이며, 오늘날 海上企業의 經營主體에 있어서도 適合하다고 볼 수 있다. 또한 「運送人中心主義」를 수용할 경우 契約運送인과 實際運送人의 관계도 규정하여야 마땅하다고 본다. 이 또한 1974년 아테네協約의 內容을 수용하여 규정하여도 무방할 것으로 판단된다. 이는 복잡한 海上運送의 構造에 있어서 關與運送人의 責任의 主體성과 그 範圍 및 相互關係를 명확히 하여 被害者가 그 請求

7. 26, 66쪽.

55) 徐廷甲, 海上運送人의 여러 形態, 考試界 第25卷 第6號, 考試界, 1980. 6, 77~78쪽 參照.

의 相對方을 確定하는데 도움을 주기 위한 것이다.⁵⁶⁾

이밖에 現行 商法은 海上企業의 소유형태를 중시하는 船舶所有者中心主義를 포기하고 船舶을 이용·관리하여 債務를 부담하는 者에게 널리 責任制限의 主體性을 인정하는 運送人中心主義를 취하고 있다. 따라서 船長, 海員, 導船士에게도 明文으로 責任制限을 허용하고 있다. 그러나 서울고등법원은 서해훼리호 사건에서 내항여객선의 운항을 지휘·감독한 韓國海運組合이 船舶管理人에 포함되지 않으며, 따라서 責任制限을 할 수 없다고 判示하였다. 그 이유는 韓國海運組合이 船舶을 관리하는 것은 국가의 입장에서 安全管理를 하는 것이므로 海上企業이 영업으로서 船舶管理를 하는 것과 다르기 때문이라고 하였다.⁵⁷⁾

그러나 海上企業의 船舶管理는 船員의 供給과 監督, 船舶運航, 船用品 供給이므로 韓國海運組合의 기능과 다른 것이 사실이나 被害者에 대한 韓國海運組合의 使用者責任은 인정하면서 굳이 責任制限을 부인하는 것이 타당하지 않다는 見解도 있다.⁵⁸⁾

3. 1974년 아테네協約上 責任의 主體

1974년 아테네協約에서는 責任의 主體로서 運送人(carrier)의 概念을 명확히 하고 있으며, 同 協約 제1조 제1항 (a)에서 “運送人”이라 함은 運送行爲를 實際로 자기가 履行하였는지에 관계없이 旅客과 運送契約을 締結한 사람이라고 規定하고 있다.⁵⁹⁾ 1974년 아테네協約에서는 運送人(carrier)과 實際運送人(performing carrier)으로 나누고 있으며, 前者의 運送人은 契約運送人(contractual carrier)을 의미한다.

이는 海上物件運送의 경우와 마찬가지로 海上運送法의 체계상 이른바 「運送人中心主義」에 바탕을 두고 있는 것이다. 이러한 「運送人中心主義」를 취할 경우 實際運送人이라는 개념이 필연적으로 등장하게 된다. 왜냐하면 運送人은 引受한 旅客運送의 履行 또는 運送行爲의 實行을 스스로 하여야만 하는 것은

56) 村田治美, 海商法 텍스트, 成山堂(東京), 1984, 179面.

57) 서울高判 1997. 2. 4. 96 다 13486.

58) 宋相現·金炫, 앞의 책, 127쪽.

59) Article 1, (1) a ; "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by him or by a performing carrier.

아니고, 그 全部 또는 一部를 다른 運送人에게 맡길 수도 있기 때문이다. 이 경우 하나의 旅客運送給付의 實現에 2人 이상의 運送人이 관여하여 旅客의 損害에 대한 賠償責任關係가 복잡하게 된다. 이 문제는 旅客運送을 引受한 運送人, 즉 契約運送人이 처음부터 그 運送給付義務를 다른 運送人을 履行補助者로 하여 履行하는 경우, 또는 物件運送의 경우와 같이 運送途中에 旅客을 당초의 船舶에서 다른 船舶으로 환승시켜 運送하는 경우에 발생한다.⁶⁰⁾

1974년 아테네協約 제1조 제1항 (b)에서 “實際運送人이라 함은 契約運送人을 제외하고 運送의 全部 또는 一部를 실제로 履行하는 船舶所有者, 備船者 또는 運航者를 말한다.”⁶¹⁾라고 規定하고 있다. 實際運送人의 概念을 인정할 경우에는 契約運送人과의 責任의 主體性 및 範圍와 상호관계에 대한 規定이 필요하다. 이에 1974년 아테네協約은 이 兩者間的 關係에 대하여 同 協約 제4조에서 명확하게 規定하고 있다.

즉, 同 協約 제4조에서 “運送人에 의하여 運送의 全部 또는 一部가 행하여진 경우에도 運送人은 全運送에 대하여 本 協約에 따른 責任이 있고, 實際運送人은 自身이 履行한 운송부분에 대하여 協約規定에 따라 權利義務가 주어진다(同 協約 제4조 제1항)”⁶²⁾고 規定하고 있다. 또한 “實際運送人에 의해 履行된 운송과 관련하여 運送人은 實際運送人과 職務 範圍內에서 행동하는 實際運送人의 使用人 또는 代理人의 作爲 또는 不作爲에 대하여서도 責任이 있으며(同 協約 제4조 제2항)”⁶³⁾, “運送人이 協約에 의해서는 부과되지 않는 義務를 지키지 않거나, 協約에 의한 權利를 拋棄하는 모든 特約은 實際運送人에 대해서는 그가 明示적으로 또는 書面으로 同意한 경우에만 效力이 있다.”⁶⁴⁾고 規定하고 있다.

60) 李均成, 앞의 論文(海上旅客運送人의 責任法規에 대한 立法論的 考察), 561쪽.

61) Article 1, (1) b ; “performing carrier” means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage.

62) Article 4, (1) ; If the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to a performing carrier, the carrier shall nevertheless remain liable for the entire carriage according to the provisions of this Convention. In addition, the performing carrier shall be subject and entitled to the provisions of this Convention for the part of the carriage performed by him.

63) Article 4, (2) ; The carrier shall, in relation to the carriage performed by the performing carrier, be liable for the acts and omissions of the performing carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

64) Article 4, (3) ; Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights conferred by this

또한 實際運送人과 契約運送人의 兩者가 責任을 지는 경우에 그 責任은 連帶 責任이며, 이들의 責任의 總額은 協約上의 責任限度額을 넘을 수 없으며(同 協約 제4조 제4항)⁶⁵⁾, 이러한 規定들은 兩者의 求償權에 영향을 미치지 못한다(同 協約 제4조 제5항)⁶⁶⁾고 規定하고 있다.

Ⅲ. 責任의 原則

1. 過失責任主義

海上物件運送의 경우 “運送物의 引渡가 없으면 運賃 支給도 없다(The Freight is not earned unless and until the goods are delivered to their destination)”는 海商法의 原則 및 “運送物에 損害가 있으면 이를 賠償한다”고 하는 原則이 契約 當事者의 法律關係의 출발점이라고 한다. 일찍이 運送人의 責任은 嚴格 責任(strict liability)의 법리로 로마法上의 레셉툼책임(Receptumhaftung)⁶⁷⁾에서 보는 바와 같이 매우 엄격한 絕對責任이었다.⁶⁸⁾ 즉 海上物件運送人의 경우에 그의 保管下에 있는 동안에 생긴 運送物의 損害에 대하여 無過失責任 또는 絕對 責任을 부담하지 않으면 안되었다. 運送人의 이러한 絕對的인 擔保責任은 運送人의 信用을 유지하고, 아울러 運送中의 物件의 安危에 관하여 전혀 영향력을 행사할 수 없는 荷主의 利益을 保護하기 위한 것이었다. 그러나 오늘날에 와서는 運送人의 信用體制가 정비되어 있으며, 荷主는 運送物에 관한 危險을 保險制度를 통해서 쉽게 轉嫁할 수 있게 되었으므로 私法上의

Convention shall affect the performing carrier only if agreed by him expressly and in writing.

65) Article 4, (4) ; Where and to the extent that both the carrier and the performing carrier are liable, their liability shall be joint and several.

66) Article 4, (5) ; Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the performing carrier.

67) 레셉툼원칙(Receptumhaftung)이라 함은 船舶所有者 등의 海上運送人 또는 旅店의 主人이나 驛舍의 主人이 送荷人이나 客으로부터 受領한 運送物 또는 携帶物을 受領이라는 사실을 근거로 하여 이들 物件을 安全하게 返還해야 하는 義務에서 나온 責任을 말하며, 그 物件이 滅失·毀損된 때에는 이들 運送人 등에게 故意·過失이 없었음을 立證하여도 賠償責任을 면할 수 없는 이른바 絕對的 返還義務를 그 내용으로 한다(林東喆, 海商法·國際運送法 研究, 眞成社, 1990, 25쪽).

68) 鄭映錫, 海上運送人의 責任과 免責, 曉星出版社, 1998, 4~5쪽 參照.

一般原則에 좇아 運送人의 責任에 관하여 過失責任主義가 지배하게 되었다.⁶⁹⁾ 이는 旅客運送의 경우에 있어서도 다를 것은 없다. 따라서 海上旅客運送人이 그의 義務를 違反한 경우, 즉 不注意 또는 過失로 인하여 旅客과 手荷物에 대하여 損害를 발생시킨 경우에는 그에 대한 損害賠償責任을 져야한다.

그러나 최근에는 海上旅客運送人의 損害賠償責任額을 1990년 아테네協約 改正議定書에서 規定하고 있는 175,000 SDR(한화 기준 약 2억 8천만원)수준으로 引上하는 案이 잠정적으로 결정됨으로써 海上旅客運送人의 過失이 없는 경우에도 責任을 負擔하게 하는 嚴格責任主義의 導入이 검토되고 있다.⁷⁰⁾

2. 現行 商法上 責任原則

海上旅客運送人의 旅客에 대한 損害賠償相責任은 自動車旅客運送人이 지는 無過失責任에 가까운 아주 무거운 責任⁷¹⁾의 경우와는 달리 過失責任主義에 바탕을 두고 있다. 이는 海上旅客運送의 경우에는 海上이라는 특수한 상황에서의 특별한 海上危險으로부터 旅客의 安全을 保護하여야 할 필요성이 크기 때문이다. 우리 商法에서는 海上旅客運送이 自然人과 그 手荷物を 客體로 한 運送이라는 점에서 陸上旅客運送과 航空旅客運送과 本質적으로 다르지 않다⁷²⁾고 생각한 결과 旅客運送關係法の 通則이라고 할 수 있는 陸上旅客運送人의 損害賠償責任에 관한 規定(商法 제148조 내지 제150조)을 海上旅客運送人의 責任에 대하여 전면적으로 準用하고 있다.

또한 旅客運送契約에서 運送人에게 商事注意義務와 堪航能力 注意義務가 있

69) 李均成, 運送物の 損害에 대한 陸上·海上運送人의 責任의 異動, 考試研究, 1982. 6, 16 쪽 參照.

70) 자세한 내용은 Nicholas Gaskell, op. cit., p. 330~334 參照.

71) 自動車損害賠償保障法 第3條 [自動車損害賠償責任]

자기를 위하여 自動車를 運行하는 者는 그 運行으로 말미암아 다른 사람을 死亡하게 하거나 負傷하게 한 때에는 그 損害를 賠償할 責任을 진다. 다만, 다음 各號의 1에 해당 하는 경우에는 그러하지 아니한다.

1. 乘客이 아닌 者가 死亡하거나 負傷할 경우에 있어서 자기 및 運轉者가 自動車의 運行에 관하여 注意를 게을리 하지 아니하고 被害者 또는 자기 및 運轉者 外の 第3者에게 故意 또는 過失이 있으며, 또한 自動車의 構造上的 缺陷 또는 機能에 障害가 없었다는 것을 證명한 때.

2. 乘客이 死亡하거나 負傷한 경우에 있어서 그것이 그 乘客의 故意 또는 自殺行爲로 말미암은 것일 때.

72) 村田治美, 前掲書, 179面.

다고 規定하여(商法 제830조), 運送人에게 過失責任主義를 原則으로 하고 있다. 이는 運送人이 자기 또는 자기 使用人이 運送에 관한 注意를 게을리 하지 아니하였음을 證明하면 旅客이 運送으로 인하여 받은 損害를 賠償할 責任을 면한다(商法 제830조, 제148조).⁷³⁾ 旅客運送契約에 의하여 旅客運送을 인수한 運送人은 善良한 管理者로서의 注意를 다하여 旅客을 安全하게 또한 遲滯없이 目的地까지 運送하여야 할 義務를 지기 때문에 이 責任은 運送契約上의 債務不履行의 責任이다.⁷⁴⁾ 따라서 債務者인 旅客運送人이 無過失의 舉證責任을 지게 되어 있는 것은 債務不履行에 관한 一般原則上 당연한 것이다. 그리고 運送人의 運送에 관한 注意는 運送行爲 그 자체 또는 그 實行行爲인 航海에 관한 注意에 한정되지 않고 運送設備인 船舶에 관한 注意를 포함한다. 또한 注意義務의 範圍에 관하여 旅客의 乘下船時 旅客의 數를 파악하는 것은 포함되지 않는다고 보고 있다.⁷⁵⁾ 이는 旅客運送 과정에서 人命事故가 발생하였을 때에 海上旅客運送

73) 旅客運送에서 運送人의 注意義務를 가지고 英國法院에 訴訟이 제기된 유명한 事件은 히말라야(Himalaya)호 事件이다. 이 事件은 旅客船 히말라야(Himalaya)호에서 航海中에 女子乘客이 그 旅客船의 船員의 過失로 인한 結果로 負傷을 입었다. 그러나 제아무리 위와 같이 야기된 死亡 또는 負傷에 관하여 船舶所有者는 責任을 지지 않는다는 免除條項(exclusion clause)이 그녀의 乘船券(ticket)에 포함되어 있었다. 法院은 船舶所有者가 航海期間이라는 이유로 責任을 피할 수 있었으나, 乘客은 그 旅客船의 船員의 직접적인 過失에 대한 不法行爲에 대한 責任을 물을 수 있다고 判示하였다. 이로써 유명한 히말라야 約款(Himalaya clause)이 추가되었다(Adler v Dickson [1954] 2 Lloyd's Rep. 267, CA).

74) 民法上 債務의 내용을 좇은 履行을 하고 있지 않은 客觀적 상태를 債務不履行으로 본다. 그리고 債務不履行 가운데서 특히 債務者에게 故意 또는 過失이 있고, 또한 違法한 것으로 評價되는 경우에는 債務者에게 損害賠償責任이 발생한다고 본다(郭潤直, 債權總論, 博英社, 1998, 124쪽 參照).

75) 大判, 1997. 5. 23, 97다5626.
이 사건은 승객들을 썰물 때에는 갯벌에서 맛살잡이를 할 수 있고 다시 밀물 때에 바닷물이 다시 차는 해안에 승객들을 내려준 뒤 다시 부두로 되돌아갔다가 밀물 때의 시간에 맞추어 위의 해안에 돌아가 승객들을 태운 후 승선자의 수를 확인하지 않은 채 부두로 되돌아가던 도중 한사람이 승선하지 못한 것을 뒤늦게 발견하고 위의 해안으로 회항하여 그 부근 해상을 뒤졌으나 실종승객을 찾지 못하였다. 그리고 그 다음날 그 실종승객은 익사하였다. 이 사건 사고는 망인이 맛살잡이를 할 목적으로 다른 승객들과 함께 여객운송계약을 체결하고 위의 선박에 승선하였다가 같은 날 이 사건 선박이 위 해안에 도착하자 하선한 다음 이 사건 선박이 바로 부두로 귀항하는 이 사건 선박에 탑승하지 못하여 발생한 사고라 할 것인바, 이 사건 사고당시는 망인이 이 사건 선박에서 하선한 지 약 5시간 반이 지났을 뿐 아니라, 그 동안 이 사건 선박은 근처에 정박하고 있었던 것이 아니라 부두로 회항한 상태였으므로 망인은 하선한 때로부터 이 사건 사고 당시까지 이 사건 선박에 탑승한 여객이 신체에 장해를 입은 경우에 해당하지 않는다고 할 것이라고 판단하고 있다(同旨 判例는 大判 1987. 10. 28. 87 다카 1191 ; 大判 1982. 7. 13. 82 다카 278 등이 있다).

人이 乘船者와 下船者의 數를 확인하지 아니한 것이 人命事故의 原因이 될 수 있는 海上旅客運送人의 注意義務의 範圍에 속하지 아니한다는 것을 의미한 다.⁷⁶⁾

그리고 海上旅客運送의 경우에는 明文의 規定은 없으나 海上旅客運送人에게 도 당연히 船舶의 發航當時(旅客의 乘船開始時부터 出航時까지)뿐 아니라 目的 港에서 旅客이 上陸할 때까지의 全航海期間 또는 全航海區間에 걸쳐 船舶의 堪 航能力을 維持 내지 回復시킬 義務가 있다고 해석한다.⁷⁷⁾ 이는 海上旅客運送의 경우에 旅客의 人命尊重의 견지에서 海上이라는 고립된 환경에서의 특수한 航 海危險으로부터 旅客의 安全을 保障할 必要가 특히 크다. 따라서 物件運送의 경우에 비하여 海上旅客運送人의 義務를 가중한 것이며, 이는 타당한 것으로 판단된다.⁷⁸⁾

또한 美國의 法院에서는 旅客運送人에게 旅客에 대한 엄격한 정도의 注意 (the high degree of care)를 요구하고 있으며, 이 注意의 정도는 相當한 注意 (reasonable care)로써는 되지 않는다. 旅客의 安全을 위한 注意의 정도는 “가 능한 최대의 注意(the greatest possible care)”, “실로 가장 엄격한 注意(very high care indeed)”, “엄격한 정도의 注意(a high degree of care)”, “가장 엄격 한 정도의 注意(the greatest degree of care)”, “최대한의 注意(the utmost care)”, “엄청나게 注意깊고 旅客의 安全한 運送을 保護하기 위한 최고의 방법 (extraordinary vigilant and the highest skill to secure the safe conveyance of the passengers)” 등 여러 가지로 說明되고 있다.⁷⁹⁾ 또한 美國 法院은 船舶 所有者가 旅客에게 부담하는 注意義務의 範圍를 판단함에 있어서 당해 旅客에

76) 大判, 1987. 10. 28, 87다카 1191. 법원공보 830-1(동양고속훼리 사건).

77) 堪航能力이라 함은 特定貨物, 特殊航海를 위한 船舶의 適合性으로 船舶이 정해져 있는 航海를 하기 위하여 모든 점에 있어서 적합하다는 것을 의미한다. 航海의 適合性을 의 미할 뿐 아니라 貨物의 積載, 運送, 保管을 위한 適合性을 의미한다. 즉 海上運送人은 傭船者나 送荷人에 대하여 發航할 當時를 판단시점으로 하여 그 特定航海를 安全하게 完成할 수 있는 船舶을 제공함에 있어서 相當한 注意(due diligence)를 다하여야 하는바 이를 堪航能力 注意義務라고 한다. 이러한 海上物件運送의 경우에 비하여 1961년 海上 旅客運送에 관한 國際協約 제3조 제1항에서는 明示的으로 運送人에게 「全航海期間에 걸쳐(at all times during the carriage)」 船舶의 堪航能力을 확보하기 위하여 相當한 注意를 다하여야 할 義務를 지우고 있다. 1974년 아테네協約에서는 이와 같은 明文의 規定은 없지만 마찬가지로 解釋된다(同 協約 제3조 參照).

78) 志津田氏治, 堪航能力と海事法の研究, 酒井書店(東京), 1971, 23面 參照.

79) Daigle, P. N., Other Non-Seamen Claims Shipowners and Charterers, Tulane Law Review, Vol. 55, June 1981, p. 1110.

게 특별한 注意를 할 필요성이 있는지, 旅客이 障礙者인지 여부, 海上旅客運送의 일반적 특성 등을 고려하여야 한다. 船舶所有者는 旅客이 船舶에 安全하게 출입할 것을 보장할 義務를 부담하나,⁸⁰⁾ 船舶의 위험한 상태에 대하여 旅客에게 충분한 事前警告를 하였다면 이 義務를 履行한 것으로 볼 수 있다.

또한 船員의 故意的 行爲에 의해 旅客이 傷害를 입은 경우에 船舶所有者(旅客運送人)는 無過失責任을 부담한다. 이 밖에 船舶所有者 또는 運航者는 密航者와 같이 適法하게 乘船하지 아니한 者에 대하여는 注意義務를 부담하지 않으며, 船舶所有者나 運航者 自身の 惡意 또는 未必的 故意에 의한 不法行爲(wilful or wanton misconduct)가 있는 경우에만 損害賠償責任을 진다.⁸¹⁾ 이 밖에 어린이가 傷害를 입은 경우에 美國 法院은 이른바 誘惑의 危險物(attractive nuisance)의 법리에 기초하여 船舶所有者가 責任을 질 수도 있다고 본다.⁸²⁾

한편 運送途中에는 오직 海上運送人의 保管아래 있는 物件運送과 달리 海上旅客運送에 있어서 旅客은 제한된 공간에서나마 운송도중에는 行動의 自由가 있고 身體의 安全을 위하여 合理的인 注意를 기울일 처지에 있다. 이 점에서는 運送人의 民事法的인 損害賠償責任의 문제로서보다도 運送人 또는 船舶에 대한 國家的인 監督과 檢査를 엄중히 하고 保險制度를 확립함으로써 旅客의 被害救濟를 도모하는 것이 合理的 解決이 될 수 있을 것이라는 見解도 있다.⁸³⁾

따라서 종래 旅客의 損害에 대한 海上旅客運送人의 損害賠償責任의 原則에 관하여 各國의 의견차가 있으나, 過失責任主義에 바탕을 두고 있으면서도 英美法에서는 이를 不法行爲責任으로 구성하고 있으며,⁸⁴⁾ 大陸法界에서는 契約責任 내지 債務不履行責任으로 구성하여 왔다.⁸⁵⁾ 그 결과 損害賠償請求者인 旅客 측에 運送人 측의 過失에 관한 舉證責任이 있고, 반면에 契約責任으로 구성하는 경우에는 免責을 주장하는 運送人 측이 그 無過失의 舉證責任을 負擔하여야 하는 것이다.⁸⁶⁾

80) Duluth Superior Excursions v. Makela, 623 F. 2d 1251(8th Cir. 1980). 이 事件은 旅客이 下船한 후에 음주운전을 하던 다른 旅客의 車에 치인 내용이다.

81) Buchanan v. Stanships, Inc., 744 F. 2d 1070(5th Cir. 1984). 密航者에 대해서는 인간다운 조치를 다하면 注意義務를 履行한 것으로 본다.

82) 宋相現·金炫, 앞의 책, 344쪽 參照.

83) 石井照久, 海商法, 有斐閣(東京), 1964, 298面 參照.

84) Daigle, op. cit., p. 1110 ; Christopher Hill, op. cit., p. 473.

85) 加藤政治, 旅客死傷の損害賠償, 比較法雜誌 第1卷 第3號, 日本比較法研究所, 1951. 12, 5~9面 參照.

3. 1974년 아테네協約上 責任原則

1974년 아테네協約에서는 旅客과 手荷物에 대하여 발생한 損害에 대하여 英美法の 過失推定主義⁸⁷⁾를 채택하여 다음과 같이 定義하고 있다. 運送人은 旅客의 死亡 또는 負傷으로 인하여 생긴 損害에 대하여 그 損害의 원인인 事故가 運送科程에서 생긴 것이고, 또한 運送人 또는 그 職務의 範圍內에서 行爲를 하는 運送人의 使用人 또는 代理人의 過失 또는 不注意에 기인한 것일 때에는 賠償責任을 져야 한다(同 協約 제3조 제1항).⁸⁸⁾ 運送科程에서 발생한 滅失과 毀損의 원인인 事故와 滅失과 毀損 範圍의 立證責任은 損害賠償請求權者에게 있다(同 協約 제3조 제2항).⁸⁹⁾

또한 1974년 아테네協約은 旅客의 人命死傷과 携帶品の 滅失 또는 毀損이 船舶의 難破, 坐礁, 爆發, 火災 또는 船舶의 缺陷과 관련하여 발생하였다면, 反對의 證據가 없는 한, 運送人 또는 그의 使用人 또는 代理人에게 過失이 있음을 推定하고 있다.⁹⁰⁾ 手荷物의 滅失과 毀損의 경우에도 事故의 性質에 관계없이

86) 李均成, 海商法判例研究 (海上旅客運送人의 損害賠償責任), 海運産業研究院, 1989, 191~192쪽 參照.

87) The Eagle (1977) 2 Lloyd's Rep. 70.

英國法院은 거친 바다를 航海 중에 旅客船의 食堂 의자가 고정되지 않아 의자가 넘어져 旅客의 머리에 負傷을 입은 事件에서 旅行社에서 旅客運送契約이 締結할 때에 받은 旅行契約書 안내책자에 運送條件과 運送人의 免責條件이 明記되어 있더라도, 旅客이 乘船할 때에 그 내용을 알지 못하였고, 또한 의자의 구조가 不良한 경우와 같이 運送人의 過失로 旅客이 負傷을 입은 때에는 運送人의 過失을 推定하여 損害賠償의 責任을 認定하였다.

88) Article 3. (1) ; The carrier shall be liable for the damage suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger and the loss of or damage to luggage if the incident which caused the damage so suffered occurred in the course of the carriage and was due to the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment.

89) Article 3. (2) ; The burden of proving that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss or damage, shall lie with the claimant.

90) 이는 狀況證據法則이라고 할 수 있는 英美法上의 이른바 「事實에 의한 過失推定の 原則(doctrine of res ipsa loquitur)」을 採用한 것이다. 이 原則은 어떤 일을 처리하는 者가 相當한 注意를 다하는 한, 보통 일어나지 않는 事故가 발생한 경우 그 事故는 注意義務의 違反, 곧 過失로 인하여 발생한 것으로 推定하고 加害者측이 그 責任을 면하기 위해서는 無過失을 立證하여야 한다는 원칙을 가리킨다. 이 밖에도 英美法の 경우에는 船舶의 檢査 등에 관한 法規上의 義務(statutory duty)의 違反도 過失로 推定한다.

運送人 측의 過失을 推定한다. 이 경우 損害 發生의 原因인 事故와 損害의 範圍의 立證責任은 損害賠償請求權者에게 있다(同 協約 第4조 第3조).⁹¹⁾

그런데 문제는 이전의 1961년 海上旅客運送에 관한 國際協約 第3조와 1967년 海上旅客手荷物의 運送에 관한 國際協約 第3조에서 規定하고 있는 堪航能力(seaworthiness)에 대한 規定이 1974년 아테네協約에서는 찾아볼 수 없다. 이러한 協約의 태도에 대하여 堪航能力 注意義務는 海上運送에 있어서 運送人이 당연히 지켜야 할 法定義務 또는 運送契約의 本質的인 義務⁹²⁾로 인식되어 있기 때문이라고 판단된다.

앞서 설명한 내용을 종합하여 海上旅客運送人의 旅客의 死亡 또는 傷害, 携帶手荷物의 滅失 또는 毀損, 託送手荷物의 滅失 또는 毀損에 대한 責任原則에 관한 現行 商法과 1974년 아테네協約을 비교하여 그 責任原則과 立證責任 및 旅客의 過失에 대한 商法과 1974년 아테네協約의 異同을 比較해 보면 다음의 [표 - 7]과 같다.⁹³⁾

91) Article 3. (3) ; Fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment shall be presumed, unless the contrary is proved, if the death of or personal injury to the passenger or the loss of or damage to cabin luggage arose from or in connexion with shipwreck, collision, stranding, explosion or fire, or defect in the ship. In respect of loss of or damage to other luggage, such fault or neglect shall be presumed, unless the contrary is proved, irrespective of the nature of the incident which caused the loss or damage. In all other cases the burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.

92) 海上運送契約에서는 契約 當事者들이 海上運送契約의 性質상 당연히 履行하여야 할 義務가 있다. 이러한 權利·義務는 대개 契約 當事者인 運送人과 荷主와의 사이에서는 契約의 내용을 海上運送契約書, 즉 約款에 明示하여 두는 것이 一般的이다. 그러나 運送人의 義務는 그 내용이 契約上에 明示가 되어 있는가 또는 明示가 되어 있지 않는가를 묻지 않고 당연히 지켜야 할 法定 義務 또는 運送契約의 本質的인 義務로 인식되는 것이 있다. 海上運送契約을 성실히 履行함에 있어서 海上運送人은 運送物 管理義務(商事過失), 堪航能力 注意義務(duty of seaworthiness), 航海의 빠른 成就義務(duty of reasonable dispatch), 直航義務(duty of no deviation)라는 基本的인 義務를 부담하며, 海上運送人과의 契約 當事者인 荷主는 適法한 運送物의 船積義務(not to ship dangerous goods), 安全港(safe port) 指定義務를 가지고 있다. 이 義務들은 契約 當事者間에 어떠한 約定에 관계없이 海上運送人과 荷主가 부담하여야 할 것으로 看做되는 基本的인 義務(fundamental obligations)인 것이다(鄭映錫, 앞의 책, 61쪽 參照).

93) 李均成, 앞의 論文, 194쪽.

[표 - 7] 해상여객운송인의 책임원칙에 관한 비교

구분	責任原則				立證責任				旅客의 過失	
	過失責任主義		航海過失, 船舶火災過失免責		原則		過失推定		商法	協約
	商法	協約	商法	協約	商法	協約	商法	協約		
旅客의 死亡· 傷害	○	○	×	×	運送人	旅 客	×	○	過失 相計 의	寄 與 過 失 의
携帶手荷物の 滅失·毀損	○	○	×	×	旅客		×	○		
託送手荷物の 滅失·毀損	○	○	○	×	運送人		×	×	原 則	原 則

IV. 責任의 對象

1. 現行 商法上的 規定

商法上 海上旅客運送人이 賠償하여야 할 損害는 먼저 旅客의 人的 損害의 경우 旅客이 運送으로 인하여 받은 일체의 損害이다. 이는 旅客의 生命·身體에 발생한 것에 한정되지 않고, 그 衣服 등에 생긴 損害, 나아가서 運送이 遲延됨으로써 생긴 損害를 포함한 有形·無形의 損害이다.⁹⁴⁾

또한 旅客의 手荷物에 대한 損害의 경우에는 먼저 託送手荷物の 損害는 物件 運送契約에 있어서의 運送物の 損害와 같이 手荷物の 滅失·毀損 및 延着 내지 引渡遲延의 損害이다(商法 제830조 제1항 내지 제149조 제1항, 제153조). 그리고 携帶手荷物の 損害는 滅失과 毀損에 한정된다(商法 제830조 내지 제150조)고 規定하고 있다.

94) 崔基元, 商法學新論(上), 博英社, 1988, 287쪽.

2. 1974년 아테네協約上의 規定

1974년 아테네協約은 責任의 對象에 대하여 過失責任主義에 따라서 海上旅客運送人은 旅客의 死亡(death) 또는 傷害(personal injury)와 手荷物(託送手荷物과 携帶手荷物を 포함한다)의 滅失(loss) 또는 毀損(damage)이 운송과정에서 발생한 사고가 運送人, 그의 使用人 또는 代理人의 職務 範圍內에서 過失로 인하여 발생한 경우에 그 損害에 대한 責任을 져야한다(同 協約 제3조 제1항)고 規定하고 있음은 앞서 責任의 原則에서 설명한 바 있다.

따라서 旅客이나 그 手荷物의 延着과 引渡遲延의 損害에 대하여는 運送人의 責任을 規定하고 있지 않다고 해석된다.⁹⁵⁾ 그러나 同 協約 제1조(用語의 定義) 제7항에서는 “手荷物의 滅失 또는 毀損”은 携帶 手荷物を 運送하였거나 運送하였을 船舶이 到着한 후에 相當한 時間 안에 旅客에게 再引渡되지 아니하여 발생한 金錢的 損害를 포함한다고 規定하고 있다.

V. 人的 損害에 대한 責任

1. 現行 商法上의 規定

海上旅客運送중 海上旅客運送人의 歸責事由로 인하여 旅客의 生命·身體에 발생한 損害에 대한 海上旅客運送人의 責任 등에 관하여 商法 제830조에서는 物件運送 및 陸上旅客運送의 規定을 準用하고 있다. 따라서 旅客運送人은 自己 또는 使用人이 運送에 관한 注意를 게을리 하지 아니하였음을 證明하지 아니하면 旅客이 運送으로 인하여 받은 損害를 賠償할 責任을 免하지 못한다(商法 제148조 제1항). 이는 일반 不法行爲에 의할 경우 被害者가 加害者의 故意·過失을 立證할 責任을 轉換하고 있는 것으로 海上旅客運送의 特性을 고려한 것이다.⁹⁶⁾ 또한 損害賠償의 額을 정함에 있어서 法院은 被害者와 그 家族의 情狀를 參酌하여야 한다(商法 제148조 제2항). 賠償額을 個別化하여 特別損害에 대하여 運送人의 豫見可能性 여부를 묻지 않는 점에서 民法의 一般原則(民法 제393조

95) Christopher Hill, op. cit., p. 478~479 參照.

96) 宋相現·金炫, 앞의 책, 343쪽 參照.

제2항)에 대한 예외를 인정하고 있다.⁹⁷⁾

여기에서 “被害者와 그 家族의 情狀”이라 함은 被害者의 收入, 職業, 家族數, 家族의 生活狀態 등과 같이 아주 個別的인 特別事情이다. 이러한 사정을 참작하는 데에는 일반적으로 收入, 職業 등의 高低에 正比例하여 賠償額을 정하여야 한다고 해석하고 있다. 또한 이러한 特別事情의 參酌은 旅客의 生命·身體에 관한 損害에 限定하여야 하고, 衣服에 대하여 생긴 損害나 延着의 경우의 損害까지는 미치지 아니한다고 본다. 따라서 延着에 경우에는 民法의 一般原則에 따라 損害를 賠償하면 된다고 판단된다.

이에 대하여 企業去來關係에 있어서는 검토의 여지가 있다. 이는 우선 非個人的·集團的인 去來의 迅速·劃一的인 처리라는 商法 高유의 요청에 반한다고 본다. 旅客은 定額의 運賃을 지불함에도 불구하고 운송관계와는 무관한 被害者의 개인적인 상황에 따라 賠償額에 큰 차이가 생기는 것은 合理的이라고 할 수 없을 뿐만 아니라, 對價的 去來關係인 企業去來관계에 있어서 거래상대방에 대한 불평등한 대우가 된다. 이를 합리적으로 측정할 방법도 없으므로 旅客의 貧富에 따라 差等運賃을 받을 수도 없는 일이다. 그 締結에 있어서 定型·劃一적으로 출발한 契約은 效果面에서도 定型·劃一的으로 締結되어야 할 것이다.⁹⁸⁾

이러한 문제의 합리적인 해결로서 運送人은 一定額의 責任制限內에서 賠償責任을 지도록 하며, 나머지 부분에 대해서는 強制保險을 규정하여 이를 통하여 賠償責任에 이용하여 一定額을 초과하는 損害에 補償하여야 할 것으로 판단된다. 따라서 旅客運送人의 個別化에 관한 商法上의 規定을 一定額까지는 運送人의 過失 有無에 관계없이 旅客의 損害가 확실하게 補償되도록 하기 위하여 旅客을 위한 強制保險制度를 規定함이 바람직하다고 본다. 이는 後述할 “強制保險에 관한 規定”에서 자세히 설명하기로 한다

한편 旅客運送人은 商法 제787조(免責事由)⁹⁹⁾ 내지 제789조의 3(非契約的 請

97) 金疇洙, 債權總論, 三英社, 1985, 149~159쪽 參照.

98) 崔竣瑤, 海上航空企業者의 責任限制制度의 新方向, 韓國海法會誌 第8卷 第1號, 韓國海法會, 1986, 213쪽.

99) 免責事由는 다음과 같다. ① 海上 기타 航行할 수 있는 水面에서의 危險 또는 事故, ② 不可抗力, ③ 戰爭, 暴動 또는 內亂, ④ 海賊行爲 기타 이에 準한 行爲, ⑤ 裁判上의 押留, 檢疫上의 制限 기타 公權에 의한 制限, ⑥ 送荷人 또는 運送物의 所有者나 그 使用人의 行爲, ⑦ 同盟罷業 기타의 爭議行爲 또는 閉鎖, ⑧ 海上에서의 人命이나 財産의 救助行爲 또는 이로 인한 離路 기타 正當한 理由로 인한 離路, ⑨ 運送物의 包裝의 不充分 또는 記號의 表示의 不完全 등이다.

求에 대한 適用)의 規定에 반하여 當事者間의 特約으로 運送人의 義務 또는 責任을 輕減 또는 免除할 수 없고, 旅客의 事故로 인한 保險의 利益을 旅客運送人에게 讓渡하기로 하거나 이와 유사한 約定을 締結할 수 없다(商法 제790조)고 規定하고 있다. 따라서 旅客運送人은 運送人의 堪航能力 注意義務(商法 제787조), 旅客에 대한 注意義務(商法 제788조)에 대하여 商法 제789조에서 規定한 免責事由 외에 다른 免責事由를 追加하거나 義務를 輕減할 수 없다.

2. 1974년 아테네協約上의 規定

1974년 아테네協約에서는 旅客의 損害에 대한 賠償의 範圍 또는 그 賠償額의 算定에 관하여 特別한 規定을 두고 있지 않다. 다만 後述할 責任制限에 관하여 規定하고 있다.

VI. 物的 損害에 대한 責任

1. 委託(託送)手荷物

委託手荷物에 대한 損害의 경우에는 旅客運送人은 物件運送契約上의 物件運送人과 동일한 責任을 진다(商法 제830조 제1항 내지 제149조). 즉 “賠償額의 定型化” 또는 “定額賠償主義”의 規定에 따라 運送人의 故意 또는 重大한 過失이 없는 한, 全部 滅失 또는 延着의 경우에는 手荷物を 引渡하여야 할 날의 到着地의 價格에 의하여 그 賠償額을 결정하도록 한다(商法 제830조 내지 제137조). 여기에서 “委託手荷物の 滅失”이라 함은 運送人이 旅客에 대하여 그의 手荷物を 引渡할 수 없게 된 모든 경우를 말한다. 따라서 手荷물이 물리적으로 消滅된 경우뿐만 아니라, 盜難, 遺失, 沒收, 無權利者에게 引渡, 제3자에 의한 善意取得 등으로 말미암아 手荷物の 還收가 불가능하게 된 경우와 같이 運送人이 法律적으로 占有를 回復할 수 없는 경우도 포함된다. 또한 運送人이 법률상으로는 手荷物を 還收할 수 있다 하더라도 事實상 還收가 곤란하기 때문에 이를 還收하여 旅客에게 引渡하기까지 현저하게 오랜 기간을 필요로 하여 延着의 정도를 넘는 경우도 滅失의 개념에 포함시켜야 한다고 주장하는 見解¹⁰⁰⁾도 있

다. 또한 “延着”이라 함은 契約에서 정한 日時 또는 通常적으로 到着하여야 할 日時に 到着하지 않는 경우를 말하며, 旅客運送인이 商法 제149조의 “責任을 負擔해야 하는 損害”라 함은 委託手荷物の 滅失·毀損 또는 延着으로 인한 損害이며, 기타의 原因으로 생긴 損害의 賠償은 民法의 損害賠償에 관한 一般原則에 의하여야 할 것이다.

그러나 旅客運送인이 旅客으로부터 委託을 받은 手荷物에 대하여는 非委託手荷物보다 무거운 책임을 진다. 즉 手荷物の 全部 또는 一部가 旅客의 책임없는 사유 및 手荷物の 瑕疵 없이 滅失 또는 毀損된 경우 運送인이 이미 그 運賃의 全部 또는 一部를 받은 때에는 이를 返還하여야 한다(商法 제830조 내지 제134조의 제1항). 그러나 手荷物の 全部 또는 一部가 그 性質이나 瑕疵 또는 旅客의 過失로 인하여 滅失한 때에는 運送인은 運賃의 全額을 請求할 수 있다(商法 제830조 내지 제134조 제2항).

2. 携帶手荷物

旅客運送인은 旅客으로부터 引渡를 받지 아니한 手荷物の 滅失 또는 毀損에 대하여 自己 또는 使用人の 過失이 없으면 損害를 賠償할 責任이 없다(商法 제150조). 携帶手荷물은 委託手荷物처럼 運送인의 占有下에 있는 것이 아니고, 旅客 자신이 보관하는 것이기 때문에 旅客運送인이 引渡를 받은 委託手荷物과 동일하게 運送인의 賠償責任을 인정하는 것은 너무 가혹하다고 판단하여 그 責任이 輕減되는 것이라 할 것이다.

携帶手荷物에 대한 損害에 대하여 運送인 또는 使用人の 過失이 있는 경우에 그 責任을 負擔한다는 점에서는 委託手荷物の 경우와 같지만 運送인 또는 그 使用人の 過失에 대한 立證責任이 旅客에게 있다는 점에 차이가 있다. 이 경우 旅客運送인의 責任의 法律的 性質은 不法行爲責任이지만, 그 立法趣旨가 携帶手荷物の 경우에 委託手荷物の 경우보다도 運送인의 責任을 輕減하는 것이니 만큼 그 책임의 내용 및 범위에 대하여는 不法行爲의 一般原則에 따를 것이 아니라, 立證責任의 轉換을 제외하고는 委託手荷物에 관한 責任의 경우와 같다고 할 것이다.¹⁰¹⁾

100) 平出慶道, 前掲書, 456面 ; 林泓根, 앞의 책, 814쪽 參照.

1974년 아테네協約에서는 手荷物の 滅失 또는 毀損의 경우에 그 損害의 원인인 사고가 運送科程에서 발생한 경우 및 그 滅失 또는 毀損의 範圍에 관한 立證責任은 被害者인 損害賠償請求權者(claimant)인 旅客에게 있다고 規定하고 있으며(同 協約 第3조 第2항), 旅客의 死亡·傷害 또는 携帶手荷物(cabin luggage)의 滅失·毀損이 船舶의 難破, 衝突, 坐礁, 爆發이나 火災 또는 船舶缺陷으로 인하여, 또는 그것에 관련하여 생긴 때에는 反證이 없는 한 運送人 측의 過失 또는 不注意가 推定된다. 또한 그 밖의 모든 手荷物の 滅失 또는 毀損에 관하여 그 損害의 원인이 된 사고의 성질에 관계없이 反證이 없는 한 運送人 측의 過失 또는 不注意가 推定되며, 다시 그 밖의 경우에는 일체의 運送人 측의 過失 또는 不注意에 대한 立證責任은 損害賠償請求權者(claimant) 측에 있다고 規定하고 있다(同 協約 第3조 第3항).

VII. 高價物에 대한 特則

1. 現行 商法上の 規定

商法 第136조에서는 貨幣, 有價證券 기타의 高價物에 대하여 旅客이 運送을 委託할 때에 그 種類와 價格을 明示한 경우에 限하여 運送人이 損害를 賠償할 責任이 있다고 規定하고 있다. 高價物에 대하여 規定하고 있는 立法理由는 高價物이 高價物이라는 이유만으로도 滅失의 危險이 크며, 損害가 발생하면 賠償額이 巨額에 달하기 때문에 미리 그 뜻을 明示하고 있어야만 그에 相當한 注意를 다하여 損害의 發生을 방지할 수 있기 때문이다. 또한 高價物임을 明示하고 있는 경우에는 運送人이 割増運賃 등을 請求하여 損害賠償에 보충할 수도 있을 것인데 그 明示가 없었기 때문에 특별한 조치를 취하지 못했던 運送人에게 巨額의 賠償責任을 부담하게 하는 것은 너무 가혹하기 때문이다.

여기에서 “高價物”이라 함은 사회통념상 중량 및 용적에 비하여 현저하게 가격이 높은 物件으로 貴金屬, 骨董品, 高級美術品 등이 여기에 속할 것이다. 그러나 무엇이 구체적으로 高價物인가에 대해서는 평가기준이 시대적 변천에 따라 달라진다고 본다.¹⁰²⁾ “高價物에 대한 明示”는 旅客이 운송을 委託할 때 그

101) 李均成, 앞의 論文(海上旅客運送人의 責任法規에 관한 立法論的 考察), 564쪽.

종류와 가격을 표시하는 것으로 明示의 方法에는 제한이 없으므로 口頭로 하든 書面으로 하든 상관이 없다. 다만 이 明示라는 것은 旅客이 運送人 및 그 履行 補助者에게 하는 一方的 表示行爲이므로 運送人 등이 異議없이 그것을 受領하더라도 그 明示의 정확성까지 認容한 것으로 되지 아니한다. 高價物에 대한 運送人의 免責은 지극히 예외적이기 때문에 運送人이 책임을 免하기 위해서는 高價物의 明示가 있었음을 立證하여야 한다. 高價物인 手荷物의 明示된 價格과 損害賠償額의 算定과 관련된 解釋중에는 일반적으로 價格의 明示라는 것은 運送人의 責任이 발생할 수 있는 賠償額의 最高限度를 미리 알리기 위한 것이라 한다. 商慣習上 價格의 明示가 計算價額의 申告라는 의미를 갖는 단순한 경우를 제외하고는 運送人이 實損害의 發生을 立證하였다 하더라도 明示價格을 초과하는 金額에 관하여 賠償할 필요가 없다고 하는 解釋¹⁰³⁾이 타당하다고 판단한다.

만약 高價物에 대한 明示가 없는 경우 運送人은 高價物로서 뿐만 아니라 普通物로서도 賠償할 책임이 없다고 본다. 이는 高價物의 성질상 그 용적이나 重量 등을 기준으로 하면 普通物로서의 價額으로도 算定할 수 없는 경우가 많이 있기 때문에 결국에는 損害賠償의 責任이 전혀 없다고 볼 수밖에 없다.¹⁰⁴⁾ 다만 이 경우에 高價物에 관한 明示與否의 立證은 運送人이 그러한 明示가 없었다는 것을 證明해야 한다. 그러나 運送人은 비록 高價物에 대한 明示가 없다고 하더라도 일반적인 手荷物에 대한 것과 동일한 注意義務를 다하여야 할 것이며, 우연한 사정으로 高價物인 사실을 알았다면 그에 따른 割増運賃을 償還請求할 가능성이 있기 때문에 이에 상응하는 注意를 기울여야 함이 마땅하다고 볼 수 있을 것이다. 또한 運送人은 그러한 注意를 기울리 함으로 인한 損害額도 충분히 예상할 수 있다고 판단됨으로 이러한 경우에도 일반적인 手荷物로서 필요한 注意義務는 요구된다고 본다.

2. 1974년 아테네協約上의 規定

102) 西原寬一, 前掲書, 308面.

103) 西原寬一, 前掲書, 304面 ; 大隅健一郎, 前掲書, 141面 ; 孫珠瓚, 앞의 책, 243쪽 ; 林泓根, 앞의 책 824쪽.

104) 孫珠瓚, 위의 책, 304쪽.

1974년 아테네協約에서는 일반 手荷物과 달리 高價物에 대한 特則을 規定해 두고 있다. 즉 同 協約 第5조에서 運送人은 貨幣, 有價證券, 金, 銀製品, 寶石類, 裝飾品, 美術品, 기타 高價物을 安全하게 保管하도록 맡긴 경우를 제외하고는 이러한 高價物의 滅失 또는 毀損에 대하여 責任을 지지 아니한다. 다만 同 協約 第8조 第3항에서 規定한 責任限度額까지 責任을 지거나, 同 協約 第10조의 規定에 따라 明示의으로 또는 書面으로 責任限度額 이상으로 負擔한다는 特約이 없는 한 責任을 지지 아니한다¹⁰⁵⁾고 규정하고 있다.

VIII. 旅客의 過失

1. 現行 商法上の 規定

現行 商法에는 旅客의 過失에 대하여 明文의 規定이 없다. 따라서 損害賠償額의 算定에 있어서 旅客의 過失이 있는 경우에는 民法上の 過失相計(民法 第396조)에 따라야 할 것이다. 즉 旅客의 故意로 인하여 損害가 발생한 경우 또는 오로지 旅客의 過失로 인하여 損害가 발생한 경우에는 通常的으로 運送人에게 책임이 없다. 그러나 旅客의 過失로 手荷物에 瑕疵가 발생하였음을 運送人이 認知하면서도 이를 引受하는 등 注意義務를 다하지 아니하였을 때에는 運送人은 그에 대한 責任을 免하지 못한다. 특히 이에 대하여 앞서 설명한 旅客의 義務를 違反한 경우에는 旅客의 過失로 인정될 것이다. 한편 商法 第749조에서는 동일한 事故로 인한 反對債權額의 控除에 관한 規定을 두고 있다. 즉 船舶所有者가 責任의 制限을 받는 債權者에 대하여 동일한 事故로 인하여 생긴 損害에 관한 債權을 가지는 경우에는 그 債權額을 控除한 殘額에 한하여 責任의 制限을 받는 債權으로 한다고 規定하고 있다.

2. 1974년 아테네協約上の 規定

105) Article 5. ; The carrier shall not be liable for the loss of or damage to monies, negotiable securities, gold, silverware, jewellery, ornaments, works of art, or other valuables, except where such valuables have been deposited with the carrier for the agreed purpose of safe-keeping in which case the carrier shall be liable up to the limit provided for in paragraph 3 of Article 8 unless a higher limit is agreed upon in accordance with paragraph 1 of Article 10.

1974년 아테네協約 제6조에서는 旅客의 過失에 대하여 다음과 같이 規定하고 있다. 즉 旅客의 死亡·傷害 또는 手荷物의 滅失·毀損이 旅客의 過失 또는 不注意에 기인하여 발생하였다는 것을 運送人이 立證한 때에는 訴訟이 계속된 法院 法廷地法의 規定에 따라 運送人의 責任의 全部 또는 一部를 免除시킬 수 있다¹⁰⁶⁾고 規定하고 있다.

이는 英美法의 比較過失原則(comparative fault doctrine)에 의하면 海事不法行爲事件(in maritime tort cases)에서 다수당사자가 事故에 책임있는 경우 損害賠償責任은 다수당사자가 그 過失의 정도에 따라 損害에 대한 책임을 比例하여 分擔한다. 그러나 寄與過失(contributory negligence)이 原告의 회복(plaintiff's recovery)을 완전히 가로막고 있는 것은 아니다. 즉 原告 스스로가 손해 발생에 寄與한 過失이 있더라도 原告는 여전히 損害賠償을 請求할 수 있다. 比較過失原則에 의하면 過失로써 스스로 손해를 야기한 原告의 損害賠償請求 可能金額은 過失의 比率만큼 감소된다. 이러한 責任 分配는 數學的인 正確한 數值(mathematical precision)를 요구하지 않으며, 만약 특별히 요구되는 상황이라면 大略的인 算定(a rough estimate)이면 된다. 또한 比較過失에 따른 損害賠償責任의 分配는 비록 過失의 比較(a comparison of negligence)와 嚴格責任(strict liability)에 근거한 嚴格한 製造物責任(strict product liability) 사건에서도 적용된다. 民法에 근거한 海商法의 比較過失原則은 1911년 英國에서 채택되었다. 그러나 美國에서는 1975년 大法院에서의 “Reliable Transfer Co.사건”까지는 海事事件에 있어서 損害賠償責任을 동등하게 分配하였으나, 그 이후 海事事件에 있어서는 責任分配의 기본원리로 比較過失이 채택되었다. 다수당사자들의 過失이 損害에 기인한 경우 比較過失의 原則下에서 法院은 각각의 過失의 정도에 따라 過失當事者 사이의 損害賠償責任의 완전한 分配를 시켜야 한다. 責任의 分配는 보통 比較過失의 기초에 따라 이루어진다.¹⁰⁷⁾ 比較過失은 우리法의 過失相計의

106) Article 6. ; If the carrier proves that the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the court seized of the case may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of the law of that court.

107) Thomas J. Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law(2nd edition), West Publishing Co., 1987, p. 110~111.

原則과 유사한 것으로 보고 있다. 원래 英美法에서는 寄與過失理論이 기본원칙이었으나 海商法에서만은 比較過失의 法理가 유지되어 왔고, 이것이 普通法에도 判例나 立法을 통하여 채택된 것이다. 단 1%의 寄與過失이 있더라도 被害者는 賠償을 받지 못한다는 寄與過失의 법리보다는 加害者와 被害者의 過失을 比較·參酌하여 賠償額을 算定함이 합리적인 것이다.¹⁰⁸⁾

IX. 責任의 制限

1. 責任制限의 趣旨

運送人의 責任制限의 趣旨는 契約關係에 기초하는 責任制限이든 어떤 特定港에 관련된 總債權者에 대한 總體的 責任制限이든간에 兩者가 모두 같은 것이라고 할 수 있다.¹⁰⁹⁾ 다만 個別的인 責任의 制限은 被害者인 旅客과 加害者라고 할 수 있는 運送人간의 이해관계의 조정이라는 측면이 더 크게 작용하고 있다. 즉 被害者인 旅客에게는 명목적인 被害補償이 되지 않도록 하고, 運送人에게는 예기치 않은 巨額의 損害를 부담하지 않도록 하는데 그 목적이 있다.

따라서 海上物件運送에 관한 1924년 헤이그 規則(Hague Rules), 1968년 헤이그 비스비 規則(Hague-Visby Rules), 1978년 함부르크 規則(Hamburg Rules) 등에서 運送人의 個別的인 責任制限을 인정하고 있다. 또한 앞서 설명한 바 있는 海上旅客運送에 관련된 1961년 海上旅客運送에 관한 國際協約, 1967년 海上旅客手荷物の 運送에 관한 國際協約, 1974년 아테네協約 등에서도 個別的인 責任制限을 인정하고 있다. 그러나 現行 商法은 旅客運送人의 範圍에 대해서는 그 特則을 인정하고 있지만, 그 責任의 個別的 制限에 관해서는 規定하고 있지 않다. 다만 船舶所有者로서의 海上旅客運送人은 商法 소정의 總體的 責任制限을 주장할 수 있다(商法 제746조 이하). 이러한 責任制限은 旅客運送人의 保護라는 측면과 被害를 입은 旅客에게 적절한 補償이 주어지도록 하는 것이다.

2. 現行 商法上の 規定

108) 宋相現·金炫, 앞의 책, 76쪽.

109) 徐燦珪, 海上企業者의 責任限制度에 관한 立法論의 考察, 商法研究 第2卷, 法文社, 1980, 263~264쪽 參照.

商法은 1976년 海事債權에 대한 責任制限에 관한 協約 제7조와 같이 旅客의 人的 損害에 대한 責任限度額을 一般的 責任限度額과는 별도로 規定하고 있다. 商法上 旅客의 人的 損害에 대한 責任限度額은 船舶檢査證書上에 기재된 旅客定員에 46,666SDR을 곱하여 얻은 金額과 2,500만SDR중에서 적은 金額으로 하고 있다(商法 제747조 제1항 1호). 그러나 통상 旅客船은 貨物船에 비해 總登錄噸數(GRT)가 적기 때문에 旅客의 人的 損害에 대한 責任限度額은 GRT를 기준으로 算定함은 불합리하다. 이는 모든 旅客의 損害賠償請求에 관한 總體的 責任限度額으로 개개의 旅客에 대한 個別的 責任限度額은 아니므로 개인의 損害賠償請求가 46,666SDR에 制限되는 것은 아니다. 責任의 限度額은 실제로 乘船한 旅客의 數가 아닌 船舶檢査證書上의 旅客定員을 기준으로 算定되므로 실제 乘船한 旅客의 數가 적을수록 실제의 損害에 가까운 補償을 받는 결과를 초래한다.

3. 1974년 아테네協約上의 規定

1974년 아테네協約은 運送人과 實際運送人 및 그들의 履行補助者는 旅客의 人的 損害와 手荷物 및 携帶品の 物的 損害에 대하여 구분하여 規定하고 있다. 그리고 責任制限 限度額은 1990년 아테네協約 改正議定書에 의하여 國際通貨基金의 特別引出權(SDR)을 計算單位로 하여 總額을 上向하여 改正하였다.

運送人과 實際運送人 및 實際運送人의 使用人과 代理人에 대하여 訴訟이 제기되어도, 이들 履行補助者가 자신의 行爲가 職務의 範圍內의 것임을 證明하면, 訴訟에 대한 抗辯權과 責任制限權을 주장할 수 있다.¹¹⁰⁾ 1974년 아테네協約에서는 運送人의 債務不履行과 履行補助者의 不法行爲의 責任에 대하여 責任制限權을 行使할 수 있으므로 債務不履行과 不法行爲의 競合問題는 발생하지 아니한다.¹¹¹⁾

110) Article 11 ; If a action is brought against a servant or agent of the carrier or of the performing carrier arising out of damage covered by this Convention, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of liability which the carrier or the performing carrier is entitled to invoke under this Convention.

111) 박용섭, 해상여객운송에 관한 아테네 협약과 해상법의 비교연구, 海法·通商法 第9卷

그러나 1974년 아테네協約은 船舶所有者의 責任制限에 관한 다른 國際協約의 內容에 포함되는 運送人, 實際運送人, 이들의 履行補助者 또는 代理人의 權利 또는 義務를 變更하지 아니한다.¹¹²⁾ 또한 1974년 아테네協約 제20조에서 原子力 事故로 발생한 損害(Nuclear damage)에 대하여 이 協約을 적용하지 아니한다고 規定하고 있다.

한편 1990년 아테네協約 改正議定書에서는 人的 損害에 대하여 다음과 같이 규정하고 있다. 旅客의 死亡 또는 傷害에 관하여 契約運送人은 旅客 1인당 175,000SDR을 限度로 責任을 진다(同 協約 제2조 제2항). 그리고 提訴法院에서 損害賠償을 정기적 수입을 근거로 하여 算定하였다고 하여도 이 責任限度額을 초과하지는 못한다. 英國 法院은 遊覽船의 旅客이 입은 損害의 範圍에 대하여 이 協約을 적용하여 상실 휴가일수, 정신적 피해, 여행의 불편, 혼란(upset), 실망 및 여행중단 등에 관하여 損害賠償을 인정하였다.¹¹³⁾

物的 損害에 대해서는 携帶手荷物은 旅客 1인당 1,800SDR을 限度로 한다(同 協約 제2조 제3항 제1호). 그리고 旅客의 手荷物を 포함하여 自動車의 損害는 1대에 10,00SDR.을 限度로 한다(同 協約 제2조 제3항 제2호). 또한 기타의 手荷物は 旅客 1인당 2,700SDR을 초과하지 아니한다(同 協約 제2조 제3항 제3호). 그러나 契約運送人과 旅客 自動車의 控除額은 300SDR로 하고, 기타 手荷物の 控除額은 135SDR을 限度로 한다(同 協約 제2조 제3항 제4호).

이 밖에 責任限度額의 增額에 관한 規定을 다음과 같이 明示해 두고 있다. 契約運送人과 旅客은 相互 明示의 또는 書面으로 合意하여 協約 제7조와 제8조에서 정한 契約運送人의 責任限度額을 增額시킬 수 있다.¹¹⁴⁾ 그리고 損害賠償과 법정비용에 대한 利子は 위의 責任限度額에 포함시키지 아니한다.¹¹⁵⁾

또한 1974년 아테네協約에서는 海上運送人의 責任制限權의 喪失原因은 IMO

第1號, 韓國海事法學會, 1997. 6, 16쪽 參照.

112) Article 19 ; This Convention shall not modify the rights or duties of the carrier, performing carrier, and their servants or agents provided for in international conventions relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

113) Jarvis v Swan's Tours Lts (1973) QB 233. Jackson v Horizon Holidays (1975) 3 All ER 92.

114) Article 10. (1) ; The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to higher limit of liability than those prescribed in Article 7 and 8.

115) Article 10. (2) ; Interest on damages and legal costs shall not be included in the limits of liability prescribed in Article 7 and 8.

가 채택한 海事債權協約과 동일하게 故意의 作爲와 不作爲로 정하고 있다. 이는 과거 船舶所有者의 故意 또는 過失主義에서 過失을 제외하여 그 喪失原因을 좁게 제한한 것이다. 運送人의 責任制限權은 運送人이 그러한 損害를 발생시킬 의도로써 또는 그러한 損害가 발생할 것을 알고서 無謀하게 행한 作爲 또는 不作爲로 발생한 경우를 證明하면 상실한다.¹¹⁶⁾ 契約運送인과 實際運送人의 使用人 또는 代理人의 故意 또는 無謀하게 행한 作爲 또는 不作爲에 의하여 損害가 발생한 경우를 證明하면 責任制限權을 상실한다.¹¹⁷⁾ 우리 商法の 旅客運送契約에서도 運送人의 責任制限權의 喪失原因을 1974년 아테네協約에서와 같이 規定하고 있다(商法 제789조의2 ① 단서, 제789조의3 ② 단서).

第5節 訴訟과 提訴期間

I. 請求權 競合의 問題

1. 海上旅客運送에 있어서의 請求權 競合

海上旅客運送人의 損害賠償責任은 海上旅客運送契約에 의한 債務不履行責任인 契約責任이다. 그러나 契約責任으로서의 損害賠償責任이 발생한 경우에도 이와 동시에 不法行爲에 의한 損害賠償責任의 成立要件을 충족시키는 경우가 發生하여 債務不履行으로 인한 損害賠償請求權과 不法行爲로 인한 損害賠償請求權이 각각 독립하여 성립한다. 이러한 경우에 海上旅客運送人의 契約責任과

116) Article 13. (1) ; The carrier shall not be entitled to the benefit of the limits of liability prescribed in Article 7 and 8 and paragraph 1 of Article 10, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

117) Article 13. (2) ; The servant or agent of the carrier or the performing carrier shall not be entitled to the benefit of those limits if it is proved that the damage resulted from an act or omission of that servant or agent done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

不法行爲責任이 併存하는지가 의문이다. 즉 請求權 競合의 問題가 發生한다.¹¹⁸⁾ 또한 海上旅客運送人의 履行補助者가 不法行爲責任을 追窮당하는 경우, 즉 異主體間의 請求權 競合의 問題도 발생할 것이다. 이러한 海上運送관계에서 請求權 競合의 問題는 請求權 競合을 認定하게 되면 海上旅客運送人에게 認定되는 責任制限의 趣旨에 相應하지 않는 결과를 초래할 것이다.

海上旅客運送人의 債務不履行責任과 不法行爲責任 사이의 請求權 競合의 問題에 관하여 民法上의 學說인 請求權競合說과 法條競合說이 對立되어 왔다. 그리고 一般論으로서는 債務不履行責任과 不法行爲責任 사이의 競合을 承認하면서 海上運送契約의 경우와 같이 法律上 特別規定이 있는 契約責任에 대해서 無差別的으로 순수한 請求權競合說을 취할 경우에 發生하는 不合理性을 是正하기 위하여 債務者인 海上旅客運送人의 故意行爲로 인한 損害의 경우와 같은 일정한 경우 또는 일정한 범위에서 不法行爲責任의 成立 또는 그 適用을 制限하고자 하는 見解가 나오게 되는데, 이를 折衷說 또는 修正請求權競合說이라 한다.¹¹⁹⁾ 또한 大法院은 1983. 3. 22. 82 다카 1533 判決 이전까지는 請求權競合說을 취하고 있었으나, 이 判例에서 船荷證券上의 賠償額限定約款과 責任消滅約款에 관하여 이를 契約責任뿐 아니라 不法行爲責任에 대해서도 적용하기로 하는 當事者間의 숨은 合意가 있었다고 認定하였다.

2. 1974년 아테네協約上의 規定

國際協約에서는 請求權 競合의 問題에 대하여 대체로 法條競合說을 취하고 있다.¹²⁰⁾ 또한 英美法에서도 旅客의 死亡 또는 傷害에 대한 海上旅客運送人의

118) 이에 관한 學說으로써 請求權競合說과 法條競合說이 이 對立하고 있다. 請求權競合說은 우리 民法上의 多數說으로써 종래의 判例의 입장(大判1969. 2. 19, 4290 民上 571)이며, 被害者의 保護를 내세워 문제된 兩 責任은 그 要件과 效果를 달리하므로 被害者는 어떤 것이라도 選擇하여 行使할 수 있다는 입장이다. 즉, 責任은 각각 要件과 效果가 별도로 정하여져 있으므로 별개의 請求權이며 그 競合을 부정할 만한 특별한 이유가 없고, 여러 개 請求權들이 자유로운 선택을 인정하는 것이 被害者에게 유리하다는 것이다(李銀榮, 民法學講義, 博英社, 1993, 543쪽 參照). 또한 法條競合說은 債務不履行責任은 不法行爲에 대한 관계에서 特別法의 관계에 있다고 하여 債務不履行責任의 成立만을 認定하는 學說이다. 따라서 債權者는 債務者에게 債務不履行責任을 먼저 물어야만 한다는 것이다

119) 자세한 내용은 李均成, 國際海運立法動向과 現行 海商法의 改編方向(2)-海運法을 中心으로, 海運産業研究, 韓國海運技術院, 1984, 59~60쪽 參照.

被害賠償責任의 性質을 契約責任 또는 債務不履行責任이 아닌 不法行爲責任으로 구성하고 있다. 특히 1974년 아테네協約 제14조¹²¹⁾에서 “旅客의 死亡 또는 傷害, 手荷物の 滅失 또는 毀損에 대한 損害賠償請求訴訟은 이 協約에서 規定된 이외의 方法으로는 運送人 또는 實際運送人에 대하여 제기할 수 없다”라고 規定하여 위에서 제기한 問題에 대하여 立法的으로 명확히 해결하고 있다.

또한 移行補助者의 경우인 異主體間 請求權 競合의 問題 또한 앞서 설명한 同協約 제11조에서 “運送人과 實際運送人 및 實際運送人の 使用人 또는 代理人에 대하여 訴訟이 제기되어도, 이들 履行補助者가 자신의 行爲가 職務의 範圍內的 것임을 證明하면, 訴訟에 대한 抗辯權과 責任制限權을 주장할 수 있다”고 規定하고 있다.

II. 損害通知 및 訴訟禁止

1974년 아테네協約에서는 損害發生의 通知와 이 協約에 따르지 아니하고서는 訴訟을 할 수 없는 訴訟禁止 規定을 두고 있다. 즉 旅客은 手荷物과 携帶手荷物에 관하여 明白하게 損害가 발생한 경우에 다음과 같이 契約運送人の 代理人에게 書面으로 通知를 하여야 한다. 만일 旅客이 이 規定에 따라서 書面通知가 없는 경우에 反對의 證明이 없는 한, 手荷物에 損害가 發生하지 않고 外觀이 양호한 상태로 旅客에게 再引渡된 것으로 推定한다.¹²²⁾

① 携帶手荷物は 旅客이 下船하기 直前 또는 當時, ② 기타 手荷物は 再引渡되기 前 또는 當時, ③ 手荷物과 携帶手荷物에 損害가 불명한 경우에는 旅客의 下船日 또는 手荷物の 再引渡日로부터 15日 이내에 通知하여야 한다.

또한 旅客의 人的 損害와 手荷物の 損害에 관하여 이 協約에 따르지 않고서

120) 1961년 海上旅客運送에 관한 國際協約 제10조 제1항 ; 1967년 海上旅客手荷物の 運送에 관한 國際協約 제9조 제1항 ; 1974년 아테네協約 제14조 ; 1978년 함부르크 規則 제7조 제1항.

121) Article 14 ; No action for damages for the death of or personal injury to a passenger, or for the loss of or damage to luggage, shall be brought against a carrier or performing carrier otherwise than in accordance with this Convention.

122) Article 15. (1), (2) ; The passenger shall give written notice to the carrier or his agent in the case of apparent damage to luggage. If the passenger fails to comply with this Article, he shall be presumed, unless the contrary is proved to have received the luggage undamaged.

는 契約運送人과 實際運送人에 대하여 訴訟을 제기하지 못한다.¹²³⁾ 이 條項은 國際海上旅客運送契約에서 法律關係를 統一시킬 목적으로 도입한 것으로 船舶國籍, 旅客國籍, 船員의 國籍 및 寄港地가 달라서 旅客과 手荷物の 損害에 관하여 裁判管轄權이 충돌하여 紛爭을 해결하기가 어렵고, 訴訟費用이 과대하여 旅客과 海上旅客運送人이 裁判의 실익을 얻기가 어렵기 때문이다. 이를 해소하기 위하여 이 訴訟禁止에 관한 條項을 明示하고 있는 것이다.¹²⁴⁾

Ⅲ. 裁判管轄과 仲裁

1974년 아테네協約에 의거한 訴訟은 損害賠償 請求權者의 선택에 따라서 締約國의 法院에 提訴할 수 있다.¹²⁵⁾ 損害를 發生시킨 事故가 發生한 후에 契約當事者는 損害賠償請求 訴訟의 裁判管轄 또는 仲裁을 合意할 수 있다.¹²⁶⁾

우리 商法에서는 裁判管轄과 仲裁에 대하여 특별한 規定을 두고 있지는 않지만, 일반적으로 當事者間의 旅客運送契約의 約款에 의해 이를 정한다.¹²⁷⁾

123) Article 14 ; No action for damages for the death or personal injury to a passenger, or for the loss of or damage to luggage, shall be brought against a carrier or performing carrier otherwise than in accordance with this Convention.

124) 박용섭, 앞의 論文, 89쪽.

125) Article 17. (1) ; An action arising under this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that court is located in a State Party to this Convention.

126) Article 17. (2) ; After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

127) 우리나라 涉外私法에서는 船舶所有權의 移轉에 관한 公示의 方法, 船舶이 讓渡된 경우에 船舶所有權者의 債權者로서 遡及權있는 者와 없는 者, 船舶을 抵當할 수 있는 여부와 海上에서 抵當하는 경우의 公示方法, 海上優先特權에 의하여 담보된 債權의 종류와 船舶에 대한 優先特權의 順位, 船長과 海員의 行爲에 대한 船舶所有權者의 責任範圍, 船舶所有權者가 船舶과 運賃을 委付하여 責任을 免할 수 있는 여부, 共同海損으로 利害關係人에게 분담될 수 있는 海損의 性質, 共同海損의 경우에 損害를 負擔할 財團의 構成에 관해서는 船籍國法에 의한다(涉外私法 제44조).

開港, 河 또는 領海에서의 船舶衝突에 관한 責任은 衝突地의 法에 의한다(涉外私法 제45조). 公海에서의 船舶衝突에 관한 責任은 각 船舶이 同一船籍國에 속한 때에는 船籍國法에 의하고 각 船舶이 船籍國을 달리 할 때에는 加害船舶의 船籍國法에 의한다(涉外私法 제46조). 또한 海難救助로 인한 報酬請求權은 그 救助行爲가 領海에서 있을 때에는 行爲地法에 의하고 公海에서 있을 때는 救助船舶의 船籍國法에 의한다(涉外私法 제47조).

IV. 提訴期間

1. 現行 商法上の 規定

우리나라는 旅客에 대한 海上旅客運送人の 損害賠償責任의 提訴期間에 관한 明文의 規定을 두고 있지 않다. 따라서 旅客運送契約의 違反에 대한 損害賠償 請求의 提訴期間은 商事債權에 관한 一般債務와 같이 5년이 適用된다(商法 제 64조). 또한 旅客의 手荷物(託送手荷物 또는 携帶手荷物)에 滅失 또는 毀損 등 에 따른 海上旅客運送人の 損害賠償債權은 同 手荷물이 引渡된 날, 또는 引渡 될 날로부터 1年내에 被害旅客이 裁判上 請求를 하여야 한다(商法 제830조 제3 항). 또한 海上旅客運送人の 旅客에 대한 運賃 또는 特約이 있는 경우의 手荷物 運送에 대한 運賃도 1年내 旅客에 대하여 裁判上 請求를 하지 아니하면 消滅된다. 그러나 이 期間은 當事者의 合意에 의하여 延長할 수 있다고 規定하고 있다(商法 제831조, 제811조). 이는 헤이그 비스비 規則의 物件運送契約의 債權 時效를 그대로 반영한 것으로 판단된다.

2. 1974년 아테네協約上の 規定

1974년 아테네協約에서는 旅客의 人的 損害와 手荷物の 物的 損害에 관하여 提訴期間을 2年으로 規定하고 있다.¹²⁸⁾ 또한 提訴期間의 起算點에 대하여 人的 損害의 경우에는 旅客의 下船日, 旅客이 運送 도중 死亡한 경우에는 下船豫定 日, 運送 도중 傷害를 입고 下船 후에 死亡한 경우에는 死亡日로부터 起算하나 下船日로부터 3年을 넘을 수 없다. 또한 手荷物の 滅失 또는 毀損의 경우에는 旅客의 下船日 또는 下船豫定日중에서 늦은 것으로부터 起算한다.¹²⁹⁾ 이러한

128) Article 16. (1) ; Any action for damages arising out of the death of or personal injury to a passenger or for the loss of or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years.

129) Article 16. (2) ; The limitation period shall be calculated as follows:

- (a) in the case of personal injury, from the date of disembarkation of the passenger;
- (b) in the case of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the case of personal injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after

提訴期間은 停止(suspension) 와 中斷(interruption)에 관한 사항은 訴訟이 係屬된 法廷地의 法律에 따른다. 그러나 어떠한 경우에도 이 協約에 의한 訴訟은 旅客의 下船日 또는 下船豫定日로부터 3年을 넘을 수 없다.¹³⁰⁾ 또한 이 提訴期間은 訴訟의 原因이 發生한 후에는 書面에 의한 運送人의 宣言(declaration) 또는 兩 當事者의 合意에 의하여 延長될 수 있다(同 協約 第16條 第4項). 이는 海上旅客運送契約에 있어서 旅客의 人的 損害인 傷害의 경우에 後遺症 등을 고려한 것으로 판단된다.

第6節 强制保險에 관한 規定

I. 强制保險의 必要性

앞서 설명한 바와 같이 國際海事機構(IMO)에서는 海上旅客運送人의 人的 損害에 대한 賠償責任을 강화하는 조치가 마련되고 있다. 즉 海洋事故에 대하여 船舶所有者의 損害賠償責任을 강화하기 위하여 1974년 아테네協約의 改正作業이 진행되고 있다. 당초 IMO에서는 船員 및 旅客 등이 海洋事故로 인한 被害에 대한 船舶所有者의 損害賠償責任을 擔保하기 위한 방안의 하나로 海上旅客運送人의 强制保險 加入을 전제로 하는 國際協約의 制定을 검토하였다. 그러나 法律委員會의 검토과정에서 船員과 旅客을 분리하는 財政責任維持制度를 도입하기로 결정하였다. 이에 따라 船員에 관해서는 國際勞動機構(ILO)와 협의체를 구성하여 계속 논의하기로 하고, 旅客의 被害補償에 관해서는 기존 1974년 아테네協約을 改正하여 旅客船 運航事業者에 대하여 責任保險의 加入을 義務化하

disembarkation, from the date of disembarkation;

(c) in the case of loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation, from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

130) Article 16. (3) ; The law of the court seized of the case shall govern the grounds of suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation or from date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

는 제도를 도입하기로 의견을 모았다.¹³¹⁾

이러한 國際海事機構의 움직임과 더불어 航空旅客運送人の 경우 航空運送事業振興法 제7조에 의하여 航空保險의 加入義務를 부과하여 航空保險에 加入하지 아니하고는 航空機를 運用할 수 없도록 하는 強制保險制度를 적용하여 이미 旅客被害補償에 대한 保險活用이 強制되어 있음에 비해 海上旅客運送人の 경우에는 海運法 제16조 제1항 제4호에서 海洋水産部 長官이 필요하다고 인정할 경우 海上旅客運送事業者에게 保險加入을 命할 수 있도록 規定하고 있다. 이 規定에 의한 命令은 裁量行爲에 불과하다. 따라서 被害 旅客의 保護와 救濟를 위하여 損害賠償責任을 擔保할 수 있는 海上旅客運送人の 財政保證制度를 위해서라도 責任保險의 형태로 強制保險에 관한 規定이 필요하다. 또한 航空旅客運送에 관한 立法論에서도 責任保險 형태의 強制保險 規定을 마련하고 있다.

II. 強制保險의 內容

위에서 설명한 바와 같이 최근 國際協約을 통하여 海上旅客運送人에 대하여 責任保險 加入 등 財政保證制度의 維持를 義務化하고자 한다. 이것은 海上旅客運送人の 損害賠償責任額을 上向調整하는 경우 履行能力의 부족 등으로 실질적인 損害賠償이 불가능하여 被害者의 救濟가 불충분한 경우에 대비하기 위한 것이다. 따라서 앞서 설명한 내용을 정리하면 다음과 같다.

IMO 제81차 法律委員會 會議에서는 旅客의 人命事故 등에 관하여 被害者를 保護하고 救濟하기 위하여 아테네協約에서는 달리 強制保險을 施行하고자 하는 것에 대하여 합의가 이루어져 案이 작성되었다. 제82차 法律委員會 會議에서는 強制保險金額 算定의 基準에 대하여 전체적으로 事故單位(per incident) 혹은 運送單位(per carriage)로 하는 문제와 다음 단계로 구체적으로 船舶單位, 實際乘船 旅客數, 證書上の 旅客定員 중에서 어느 것을 強制保險 算定의 基準으로 할 것인지에 대하여 논란이 있었다. 事故單位 혹은 運送單位에 대해서는 意見이 對立되고 있다.

또한 海上旅客運送人の 強制保險의 規定에 따라 保險에 加入할 경우 保險加入額을 船舶基準으로 할 것인지 또는 旅客基準으로 할 것인지에 대한 논란이

131) 최재선, 海洋水産動向 제971호, 韓國海洋水産開發院, 2000. 5, 3~4쪽 參照.

있다. 이는 前者의 경우는 초대형 크루즈船과 같이 많은 旅客이 乘船하는 경우에 損害賠償額을 船舶基準으로 결정하기 때문에 旅客 측에서는 불리한 제도이며, 後者の 경우는 기존의 다른 國際協約에서 널리 채택하고 있는 방식으로 旅客 1人당 損害賠償額을 船舶定員에 따라 결정하므로 旅客측에서는 유리하나, 海上旅客運送人에게는 부담이 될 수 있기 때문이다.

強制保險의 加入을 義務化하는 것은 船舶所有者의 충분한 賠償을 위한 責任保險의 성격으로 付保에 法的 義務를 부여하여 強制性を 반영한 것이다. 이 밖에 크루즈 旅行을 이용하는 旅客의 소득수준이 높은 만큼 經濟的 利益을 필요로 하는 경우에는 追加的인 保險(accident insurance)을 이용할 것을 運送約款 등에 勸告條項으로 追加하고, 이러한 保險을 海上旅客運送人이 주선할 것을 履行事項으로 정하는 方法 또한 고려하여야 할 것이다.

第5章 海上旅客運送契約에 관한 立法提案

第1節 立法의 目的 및 必要性

I. 立法의 目的

이 節에서는 앞서 설명한 海上旅客運送契約의 概念과 海上旅客運送 관련 國際協約 및 各國의 立法例를 比較·檢討하여 우리나라의 海上旅客運送契約과 관련된 法規를 정리하여 하나의 統一된 “海上旅客運送契約法”의 立法提案을 하고자 앞서 설명되어진 내용들을 요약하여 草案 作成에 있어 그 主要內容들을 설명하고자 한다. 특히 海上旅客運送契約法의 기초가 될 1974년 아테네協約의 比準으로 그 내용을 모두 포함하여 國內 立法化할 수밖에 없기 때문에 1974년 아테네協約의 主要內容을 國內法과 比較·檢討한 내용을 대폭 수용하였다.

이 法은 海上旅客運送에 있어서 海上旅客運送人과 旅客의 法律關係 및 그 適用範圍를 명확하게 규정하여 旅客船 事故로 인한 海上旅客運送人의 責任限度를 공정하게 劃定함으로써 海上旅客運送契約의 당사자간 紛爭을 신속하게 해결하고자 하는데 그 目的이 있다. 즉 旅客船 사고발생시 海上旅客運送契約에 따른 당사자간의 責任限界를 規定하고 裁判을 통한 신속하고 적절한 補償基準을 마련하는데 그 목적이 있으며, 이로써 海上旅客運送人과 旅客의 양자를 保護하고 海上旅客運送 발전에 기여하고자 한다.

II. 立法의 必要性

최근 들어 旅客船의 大型化로 인하여 旅客船 事故의 경우 많은 人命 被害 발생이 예상된다. 따라서 그 被害補償額이 責任限度額을 넘어서 旅客은 신속하고 적절한 補償을 받지 못하게 되고, 海上旅客運送人은 더 이상 事業을 할 수 없

는 破産으로 이르게 될 것이다. 이는 최근 우리나라에서 발생한 서해훼리호 사건에서도 짐작할 수 있었다. 또한 크루즈 여행이 보편화되고 발달되어짐에 따라 크루즈 船內에서 여러 가지 새로운 유형의 사고들이 발생하여 法律的 問題가 발생할 수 있다. 따라서 이를 해결하기 위한 많은 問題點들이 빈번해지고 있다. 특히 크루즈 여행의 특성상 老齡의 旅客이 乘船할 경우가 많고, 航空機와 달리 旅客의 活動범위가 넓으며 船內가 호텔과 같은 역할을 하고 있기 때문에 크루즈 船內에서 사고 발생시 海上의 特殊性과 함께 많은 문제가 야기될 것으로 판단한다. 많은 경제적 부가가치를 생산하는 觀光産業으로써 크루즈산업을 육성하고 發展方案을 모색하기 위해서는 선진국 수준으로 관련 法令을 立法이 필요하다.

또한 2001년 10월 8일에서 12일까지 개최된 IMO 제83차 法律委員會(LEG)에서도 1974년 아테네協約을 改正하기 위한 改正書 草案의 審議가 끝났으며, 審議와 改正된 規定을 採擇할 수 있도록 2년 동안(2002년~2003년) 外交會議의 召集을 IMO 理事會(Council)와 總會(Assembly)에 요구하였다. 改正書 草案에서는 旅客의 損害賠償請求에 대한 強制保險의 必要性和 嚴格責任의 概念을 소개하고 있으며, 어떠한 경우 立證責任의 變更과 海運과 관련된 事件과 관련되지 않은 비해운(Non Shipping)사건을 구별하는 것을 소개하고 있다. 또한 法律委員會는 強制保險의 責任限度에 관한 기준은 예외적으로 手荷物의 경우에는 運送單位(per carriage)을 기준으로 하고, 그 이외에는 每件單位(per incident)을 기준으로 하여야 한다고 동의하였다. 그리고 海上旅客運送人의 責任制限은 旅客이 여행도중에 발생한 船舶의 크기와 관계없이 保險制度에 의하여 모든 旅客들이 동등한 대우(equal treatment)를 보장받을 수 있으므로 여객 1인(per person)을 기준으로 制限한다는데 동의하였다.¹⁾

이밖에 앞서 설명한 바와 같이 海上旅客運送人의 責任原則은 過失責任主義를 原則으로 하여 海上旅客運送人의 責任限制制度를 인정해 왔었다. 이는 陸上旅客運送과 航空旅客運送에서도 동일하게 責任限制制度를 인정해 왔었다. 그러나 최근 들어 航空會社들은 旅客의 死傷의 경우 約款의 改正 등을 통하여 責任限度額을 制限하는 것을 廢止하고 있으며, 유엔 산하 ICAO에서도 이러한 責任限制制度의 廢止를 근간으로 한 協約에 대한 검토에서 責任原則은 無過失責任으

1) www.imo.org/Newsroom/mainframe.

로 하여 旅客에게 損害賠償의 限界를 두지 아니하고 충분한 被害補償으로 旅客을 保護하고 救濟하고자 하고 있다. 따라서 航空旅客은 충분한 被害補償으로 旅客이 보호되는 반면, 海上旅客은 제한된 被害補償을 받는 불합리한 結果를 초래할 것이며, 運送手段에 따라 旅客의 補償이 달라진다는 것은 동일한 旅客의 가치를 달리 평가하여 人間의 尊嚴性에 위배되는 結果를 초래할 것이다. 그러나 航空旅客運送人과 같이 海上旅客運送人에게 無限責任을 지게 하여 責任制限制度를 철폐하는 것은 상당한 무리가 있을 것이다. 물론 旅客의 완벽한 補償과 保護를 위하여 運送人이 無限責任主義를 택하는 것은 당연히 고려하여야 할 문제이나 현실적으로 다소 무리가 있는 것으로 판단된다. 그러므로 이러한 海上旅客運送契約法을 통해 그 責任制限額을 增額하여 規定하고 強制保險制度를 規定하여 海上旅客運送人과 旅客을 保護하기 위하여 立法할 필요성이 있다.

第2節 海上旅客運送契約法案의 主要內容 및 立法趣旨

I. 總則

이 法은 目的 및 適用範圍 規定과 定義에 관한 사항, 海上旅客運送契約의 成立과 終了에 관한 사항, 海上旅客運送契約의 效力에 관한 사항, 海上旅客運送人의 損害賠償責任에 관한 사항, 強制保險에 관한 사항 등 총 19개 條文으로 구성되어 있다. 현행 商法의 海商編의 내용을 모두 準用하여 포함하고 있으며, 또한 海運法의 일부 規定을 참작하였다. 또한 주요내용은 대부분 1974년 아테네 協約의 개정된 내용을 채택하여 포함하였다. 또한 海上旅客運送事業을 영위하는 者를 運送人의 개념으로 規定하였으며, 또한 契約運送人과 實際運送人으로 구분하여 規定하고 있다. 그리고 그 適用範圍에 있어서도 國際海上旅客運送과 沿岸旅客運送을 구분하지 아니하고 모두 적용할 수 있도록 규정하였다. 물론 1974년 아테네協約에서는 國際海上旅客運送의 경우에만 적용하도록 규정하고 있으나, 우리나라 沿岸旅客運送의 경우에도 韓國海運組合의 旅客控除 등으로 충분히 被害 旅客을 補償할 수 있는 여건이 마련되고 있으며, 국내 연안 크루

즈 여행을 감안한다면 海上旅客運送契約法の 適用範圍에 沿岸旅客運送도 포함하는 것이 당연하다고 판단된다. 그러나 영세한 沿岸旅客運送인의 실태를 고려하여 強制保險에 대하여 政府의 보조금과 세제 지원 등이 필요로 할 것이다.

II. 用語의 定義

이 法에서 사용하는 用語의 定義는 第4章에서 설명한 내용을 참작하여 規定하였다. 이 法에서 定義하고 있는 用語는 다음과 같다. 運送人, 旅客運送契約, 旅客船, 旅客, 手荷物, 携帶手荷物, 手荷物の 滅失 또는 毀損, 運送期間 등이다. 이는 1974년 아테네協約에서는 海上旅客運送과 관련된 用語의 定義에 관한 規定을 두고 있으나, 우리 商法에서는 海上旅客運送에 관한 일부 조항만을 언급하고 있을 뿐이다. 따라서 海上旅客運送契約에 있어서 당사자간의 紛爭이 발생할 경우 이를 신속하고 용이하게 해결할 수 있도록 명확한 用語의 定義를 규정할 필요가 있다고 본다.

특히 旅客船의 개념에 최근 航空旅客運送과 경쟁할 수 있는 수단으로 공기부양선과 같은 高速旅客船이 등장하고 있으므로 高速旅客船도 이에 포함시켰다. 이는 船舶의 크기를 기준으로 책임제한액을 제한하던 과거에 비해 현재에는 여객 1인을 기준으로 하기 때문에 고속여객선을 해상여객운송계약에 포함하는 것은 당연하다고 판단하였다. 이 밖에 運送期間의 範圍를 運送契約에서 정한 期間으로 확대한 것은 일반 海上旅客運送과 더불어 크루즈船에 의한 旅客運送의 경우 寄港地에 上陸하여 船內가 아닌 陸上에서의 觀光 및 遊覽이 이루어지기 때문이다. 이러한 경우에는 當事者間의 運送契約에 따라 紛爭을 해결하는 것이 바람직할 것으로 판단되었다. 단서 조항 또한 크루즈船에 의한 旅客運送의 경우에는 運送期間이 開始된 이후에는 모두 포함되는 것으로 해석하는 것이 바람직하다고 판단하였다. 따라서 運送期間의 開始前의 사항으로 해석하는 것이 바람직하겠다. 따라서 運送期間 開始後에는 단서조항의 규정도 포함된다고 본다.

이 밖의 用語의 定義에 관한 規定은 1997년 7월 1일부터 시행되고 있는 海洋水産部領으로 制定된 旅客運送約款에서도 規定하고 있는 내용이 있으므로 이를 準用하여 적용할 수 있을 것이다.²⁾

2) 第4章 海上旅客運送契約에 관한 比較·檢討에서 “旅客運送約款上 用語의 定義”를 참조.

Ⅲ. 海上旅客運送契約의 成立・終了

海上旅客運送契約은 旅客의 運送을 목적으로 하는 契約으로 그 契約의 成立에 특별한 방식을 필요로 하지 않는 諾成・不要式契約임을 앞서 설명한 바 있다. 일반적으로 海上旅客運送契約은 個別的인 契約으로서 貨物運送계약의 경우와 마찬가지로 海運會社가 旅客運送을 미리 작성해 놓은 普通去來約款에 의하여 締結되는 것이 보통이다. 海上旅客運送契約의 實務에서는 契約의 成立에 있어서 乘船券이 發行되는 것이 一般的이다. 이는 陸上旅客運送과 航空旅客運送에 있어서도 마찬가지이다. 즉 海上旅客運送人은 海上旅客運送契約을 引受한 때에는 乘船券을 發行하여 旅客에게 交付하여야 한다. 따라서 이 法에서는 乘船券의 發行에 관한 사항을 규정하고 있다. 물론 乘船券의 發行이 運送契約의 成立要件은 아니다. 그러나 乘船券이 發行될 경우 契約의 成立時期와 매우 밀접한 관계가 있다. 즉 法에 規定이 없는 경우에 있어서는 契約의 一般理論에 의하여 결정할 수밖에 없으므로 當事者 사이에 明示적인 契約이 締結된 경우에는 契約締結時가 그 成立時期로 되지만, 그 이외의 경우에는 통상적으로 乘船前 乘船券이 發行되어 있을 때에는 원칙적으로 乘船券買入時에 契約이 成立하는 것으로 解釋한다.

또한 이 法에서 乘船券의 發行은 海上旅客運送契約이 成立되었다는 證據證券임을 명확하게 規定하고 있다. 그리고 乘船券의 不存在, 滅失 또는 記載事項의 不備는 海上旅客運送契約의 效力에 아무런 영향을 미치지 아니한다고 하였으며, 記名式 乘船券은 단순한 證據證券으로서 特約이 없는 한 이를 讓渡하지 못한다는 商法 제821조의 規定³⁾을 準用하였다. 특히 乘船券은 無記名이나 指示式으로도 발행할 수 있으나, 乘船前에는 讓渡가 가능하나 乘船後에는 讓渡가 불가능하다고 規定하고 있다. 이는 乘船하면서 開札이 끝나면 旅客이 特定되므로 이때부터는 讓渡를 인정할 이유가 없기 때문이다.

우리 商法에서는 海上旅客運送契約의 特殊性을 고려하여 契約終了 事由를 明示하고 있으나, 1974년 아테네協約에서는 이에 대해 특별히 規定하고 있지 않다. 그러나 이 法에서는 海上旅客運送契約은 旅客의 任意解除와 法定事由에 의

3) 이 規定은 民法上の 記名債權이 일정요건하에서 讓渡性을 가지는 것에 대한 特則이다.

한 解除·解止·終了되고, 旅客이 發航 前에 運送契約을 解除하는 경우에는 運賃의 半額을 支給하여야 한다는 商法 제826조의 規定을 準用規定에 포함하였다.

IV. 海上旅客運送契約의 效力

이 法에서는 海上旅客運送人의 權利義務와 旅客의 權利義務 및 運送人의 責任, 責任輕減, 手荷物 및 高價物에 관한 사항 등을 자세하게 規定하고 있다. 海上旅客運送人은 海上旅客運送契約이 成立하면 旅客을 安全하고 遲滯없이 目的地까지 運送하여야 할 義務를 負擔한다. 또한 이러한 運送이 끝난 뒤에도 자유롭게 運送手段을 떠날 수 있도록 善良한 管理者의 注意를 다하여야 한다. 또한 海上旅客運送人은 海上旅客運送契約에 의한 運送 등 각종의 義務를 負擔함에 대한 報酬로써 旅客에 대하여 運賃의 支給을 請求할 수 있으며, 旅客이 委託手荷物を 동반한 경우에는 旅客 자신의 運賃과 그 手荷物の 運賃에 관하여 일정한 경우 留置權이 인정된다. 그리고 海上旅客運送人에게는 委託手荷物の 運送에 있어서는 그 手荷物の 供託·競賣權이 인정된다. 또한 이 法에서는 旅客은 運賃을 航海의 거리에 따라 比率運賃을 支給하고 海上旅客運送契約을 解止할 수 있으며, 商法 제830조, 제808조, 827조, 제829조, 제807조의 規定은 比率運賃에 관한 사항에 準用한다고 規定하고 있다. 旅客은 船內 規則을 遵守하여야 하며 運送人의 指示에 따라야 한다. 또한 運送人의 요구가 있을 때에는 乘船券을 提示하여야 한다고 규정하여 旅客의 安全을 위하여 旅客의 義務를 명확하게 規定하고자 하였다.

運送人의 責任에 관한 規定으로 海上旅客運送人은 海上旅客運送契約에 의한 運送期間中에 發生된 旅客의 死亡 또는 身體의 傷害로 인한 損害에 대하여 責任을 진다. 그러나 旅客의 死亡 또는 傷害가 그 旅客의 健康狀態로 인하여 發生한 경우에는 그러하지 아니하다. 運送人은 旅客船의 延着으로 인한 旅客의 損害에 대하여 責任을 진다. 運送人은 自己 또는 그의 使用人 또는 代理人이 損害의 原因인 事故 및 損害의 防止에 必要한 모든 措置를 合理的으로 取하였거나 그 措置를 取할 수 없었음을 證明할 때에는 앞서 설명한 責任을 지지 아니한다고 규정하였다. 運送人의 責任輕減에 관한 規定으로는 旅客의 損害가 旅

객의 過失 또는 제3자의 不法行爲로 인하여 발생한 것임을 運送人이 證明한 때에는 그 過失 또는 不法行爲의 損害의 原因이 된 程度에 따라서 運送人의 責任은 減輕 또는 免除된다고 규정하였다. 이 規定은 海上旅客運送에서 발생한 事故原因에 대한 旅客의 歸責事由와 不法行爲를 행한 제3자 및 航空旅客運送에 있어서의 테러리스트와 같이 旅客船 爆破 및 旅客 拉致에 따르는 民事上의 責任限界를 명확하게 規定하고자 한 것이다.

특히 이 法에서는 이 法에서 定하는 運送人의 責任을 免除하거나 責任限度額보다 낮은 金額을 定하는 特約은 效力이 없다고 규정하였다. 그러나 그 以上の 運送契約內容의 效力에는 影響을 미치지 아니한다고 규정하였다. 또한 이러한 規定은 手荷物의 性質이나 固有한 瑕疵로 인한 滅失 또는 毀損으로 인한 損害에 관한 特約에는 이를 適用하지 아니한다는 免責特約의 禁止에 관한 規定을 두고 있다. 이는 免責約款에 대한 禁止條項을 新設함으로써 運送人의 免責約款의 濫用을 방지하고자 하였으며, 特約에서 정한 내용이 旅客에게 유리한 그 이상의 特約에 대해서는 旅客運送約款의 獨立性과 契約自由의 原則을 明文化하여 規定한 것이다.

이밖에 이 法에서는 運送人의 手荷物에 대한 責任에 대하여 運送人은 手荷物의 滅失 또는 毀損의 경우에 그 損害의 原因이 旅客船內에서 發生하였거나 旅客船에 積載 또는 旅客船으로부터 揚陸을 위한 作業中에 發生한 것인 때, 또는 手荷물이 運送人의 管理下에 있는 동안 발생한 것인 때에는 損害를 賠償할 責任이 있다. 그러나 그 損害가 手荷物의 性質 또는 固有한 瑕疵로 인하여 발생한 경우에는 그러하지 아니한다고 規定하였다. 특히 高價物에 대한 特則에 대하여 運送人은 高價物에 대하여 商法 제136조의 規定을 準用한다. 다만 이 法에서 規定한 責任限度額까지 責任을 지거나, 그 외 特約에 따라 明示적으로 또는 書面으로 責任限度額을 그 以上으로 定한 경우에는 그 特約에 따른다고 규정하였다. 高價物은 高價物이라는 이유만으로 滅失의 危險이 크며, 損害가 發生하면 賠償額이 巨額에 달하기 때문에 미리 그 뜻을 明示하고 있어야만 運送人이 그에 相當한 注意를 다하여 損害의 發生을 防止할 수 있다. 또한 高價物임을 明示하고 있는 경우에는 運送人이 割增運賃 등을 請求하여 損害賠償에 補充할 수도 있을 것인데 그 明示가 없었기 때문에 特別한 措置를 取하지 못한 運送人에게 巨額의 損害賠償責任을 負擔하게 하는 것은 너무 가혹하기 때문에

이를 規定하였다.

V. 海上旅客運送人の 損害賠償責任

海上旅客運送人は 海上旅客運送契約에 따라 旅客과 그 手荷物を 目的地까지 안전하게 運送할 義務가 있다. 따라서 海上旅客運送契約에 違反하여 旅客이나 그 手荷物에 손해를 발생시킨 경우에 海上旅客運送人は 이를 賠償하여야 할 責任이 있다. 海上旅客運送人の 損害賠償責任과 관련된 문제들은 海上旅客運送契約에 있어서 가장 핵심이 되는 문제이기도 하다. 따라서 이 法에서는 최근 들어 海上旅客運送人の 責任原則의 變更과 責任制限額을 增額하고 있는 국제적인 立法動向에 따라 그 내용을 적절하게 수용하였다.

특히 이 法에서는 海上旅客運送人の 責任制限에 대하여 旅客의 死傷 또는 手荷物 등의 滅失 또는 毀損으로 인한 損害에 대한 運送人の 責任에 대하여 ① 旅客의 死亡 또는 身體의 傷害로 인한 損害에 대하여 每 運送當 旅客 1人當 175,000計算單位, ② 携帶手荷物の 滅失 또는 毀損으로 인한 損害에 대하여 旅客 1人當, 每 運送當 1,800計算單位, ③ 自動車 및 手荷물을 包含한 自動車の 滅失 또는 毀損으로 인한 損害에 대하여 10,000計算單位, ④ 앞에서 規定한 手荷物 이외의 다른 手荷物の 滅失 또는 毀損으로 인한 損害에 대하여 旅客 1人當, 每 運送當 2,700計算單位의 限度를 超過할 수 없다고 規定하였다.

運送人の 責任制限은 被害者인 旅客에게는 名目的인 被害補償이 되지 않도록 하고, 運送人에게는 예기치 않은 巨額의 損害를 負擔하지 않도록 하는데 그 目的이 있다. 따라서 최근 航空旅客運送의 경우 運送人の 責任制限制度를 廢止하고, 人的 損害에 관하여 100,000SDR까지는 過失責任主義를 취하고 있으나, 以上の 金額에 대해서는 嚴格責任 또는 無過失責任主義를 취하고 있다. 海上旅客運送의 경우에는 그 人的 損害에 대한 責任限度額을 航空旅客運送인의 責任制限보다 높은 175,000SDR로 規定하여 運送人の 責任을 強化하고, 그 責任限度額도 引上하고자하는 IMO의 최근 改正書의 草案 내용을 반영한 것이다.

또한 이 法에서는 運送인과 旅客은 責任限度를 明示的 또는 書面으로 合意하여 責任限度額을 增額할 수 있으나, 損害賠償과 法廷費用에 대한 利子は 그 責任限度額에 포함할 수 없다고 規定하고 있다. 또한 運送人이 損害를 發生시킬

의도로써 또는 그러한 損害가 發生할 것을 認知하면서도 無謀하게 行한 作爲 또는 不作爲로 發生한 경우, 또는 그의 使用人 또는 代理人의 故意 또는 無謀하게 行한 作爲 또는 不作爲에 의하여 損害가 發生한 경우가 證明되면 運送人의 責任制限權은 喪失한다고 규정하고 있다. 責任制限權의 喪失原因에 대해서는 商法 제789조의2 제1항의 단서 規定, 제789조의3 제2항의 단서 規定을 그대로 準用하여 規定하였다.

責任制限額 超過 禁止에 관하여 이 法에서는 旅客의 死傷 또는 手荷物の 滅失 또는 毀損에 관한 損害에 대하여 運送人, 實際運送人, 그들의 使用人 또는 代理人에게 個別的으로 賠償責任이 발생한 경우, 賠償責任의 總額은 앞에서 설명한 運送人의 責任制限에 관한 規定에서 정한 責任限度額을 超過하지 못한다고 規定하였다. 이는 동일한 事件에 대하여 責任主體에 따라 個別的으로 제기된 訴訟일지라도 賠償責任의 總額은 運送人의 責任制限에 따른 限度額을 超過할 수 없다는 規定을 明示하여 規定한 것이다.

裁判管轄과 仲裁에 관하여 이 法에서는 訴訟은 損害賠償請求權者의 선택에 따라 契約當事者의 法院에 提訴할 수 있으며, 裁判管轄權이 충돌하여 紛爭이 발생한 경우 契約當事者는 訴訟의 裁判管轄 또는 仲裁에 관하여 合意할 수 있다고 規定하고 있다. 이는 國際海上旅客運送의 경우 船籍, 旅客의 國籍, 寄港地의 國籍이 달라서 旅客과 手荷物の 損害에 관하여 裁判管轄權이 衝突하여 紛爭을 解決하기 어렵다. 따라서 여기에서는 契約當事者들이 재판의 실익을 얻기 위하여 裁判管轄과 仲裁에 관한 사항을 契約當事者의 合意에 의해 해결할 수 있도록 規定하였다.

非契約的 請求에 대한 適用에 관하여 이 法에서는 이 法의 運送人에 관한 規定은 不法行爲로 인한 損害賠償責任에도 이를 適用하며, 運送人은 그의 使用人 또는 代理人에 대하여 訴訟이 제기되어도 이들 履行補助者 自身の 行爲가 職務의 範圍內的 것임을 證明하면 訴訟에 대한 抗辯權과 責任制限權을 主張할 수 있다고 주장하였다. 이는 契約責任으로서 損害賠償責任이 발생한 경우에도 이와 동시에 不法行爲에 의한 損害賠償責任의 成立要件을 충족시키는 경우가 발생하여 債務不履行으로 인한 損害賠償請求權과 不法行爲로 인한 損害賠償請求權이 각각 독립하여 成立한다. 즉 請求權競合의 問題를 해결하기 위하여 明文化하여 規定한 것이다. 또한 履行步調者와 같이 異主體間의 請求權競合의 問題

도 明文化하고자 한 것이다.

VI. 强制保險

최근 들어 海上旅客運送人의 責任制限額이 增額되고 人的 損害에 대한 運送人의 責任이 強化되고 있다. 이와 더불어 運送人의 財政保證制度를 위하여 强制保險制度를 明文化하고 있다. 따라서 이 法에서는 運送人은 旅客船, 旅客, 手荷物を 運送하는 경우에는 損害賠償責任을 轉補하기 위하여 保險에 加入하여야만 하고, 旅客에게 追加的인 保險을 이용할 수 있도록 周旋할 수 있다고 규정하였다. 이는 旅客船事故의 경우는 全損性, 巨額性, 國際性和 같은 特性이 있어 被害旅客의 保護를 위하여 保險에 强制 加入하도록 規定한 것이다. 이는 최근 IMO에서는 國際協約을 통하여 運送人의 强制保險 加入 및 財政保證制度의 維持를 義務化하고 있기 때문에 이를 반영한 것이기도 하다.

그러나 海上旅客運送人의 强制保險의 規定에 따라 保險에 加入할 경우 保險加入額을 船舶基準으로 할 것인지 또는 旅客基準으로 할 것인지에 대한 논란이 있다. 이는 前者의 경우는 초대형 크루즈船과 같이 많은 旅客이 乘船하는 경우에 損害賠償額을 船舶基準으로 결정하기 때문에 旅客측에서는 불리한 제도이며, 後者の 경우는 기존의 다른 國際協約에서 널리 채택하고 있는 방식으로 旅客 1人당 損害賠償額을 船舶定員에 따라 결정하므로 旅客측에서는 유리하나, 海上旅客運送人에게는 부담이 될 수 있기 때문이다.

최근 IMO 제83차 法律委員會 會議에서는 强制保險金額 算定の 基準에 대하여 人的 損害에 대해서는 事故單位(per incident)를 기준으로 하고, 예외적으로 物的 損害의 경우에만 運送單位(per carriage)를 기준으로 算定한다는 것에 동의하였다. 또한 船舶의 크기와는 관계없이 事故가 운송도중에 발생하였다면 모든 旅客들이 동등한 대우를 보장받을 수 있도록 責任制限은 旅客 1人을 기준으로 한다는 것에 동의하였다. 따라서 强制保險에 관한 規定을 新設하는 것이 타당하다고 본다.

第3節 海上旅客運送契約法案의 提案

海上旅客運送에 있어서 運送人과 旅客의 海上旅客運送契約에 의한 法律關係 및 適用範圍를 明確하게 規定하여 旅客船事故로 인한 運送人의 責任限度를 현실적으로 劃定함으로써 海上旅客運送契約의 當事者間의 紛爭을 신속하게 해결하고자 海上旅客運送契約法의 立法案을 提案하고자 한다. 이는 現行 商法上의 規定만으로 海上旅客運送과 관련된 事故發生時 被害旅客에게는 충분하고 신속한 補償이 이루어지기 어렵고, 海上旅客運送人에게는 人的 損害에 대해서는 그 責任原則이 不分明하여 無限責任에 놓이게 되어 破産으로 인하여 兩者 모두 法의 保護를 받지 못하는 결과를 초래할 수 있다. 따라서 海上旅客運送契約에 관한 一般的인 事項과 損害賠償에 관한 責任制限의 內容을 各國의 立法例와 1974년 아테네協約의 內容을 수용하여 앞서 이 論文에서 지적한 問題點들을 해결하고자 이 章에서 설명한 內容을 정리하여 立法案을 다음과 같이 圖表로 說明하여 提示하고자 한다.

■ 海上旅客運送契約法(立法私案)

海上旅客運送契約法案	國際協約 및 立法例	立法理由
<p>第1條 (目的) 이 法은 海上旅客運送契約에 있어서 運送人과 旅客(手荷物을 포함한다)의 法律關係 및 適用範圍를 明確하게 規定하여 旅客船 事故로 인한 運送人의 責任限度를 現實적으로 劃定함으로써 契約의 當事者間 紛爭을 迅速하게 解決하는데 그 目的이 있다.</p>	<p>1974년 아테네協約 前文 및 中國 海商法 제 107조</p>	<p>海上旅客運送의 概念과 관련 國際協約 및 各國의 立法例를 比較·檢討하여 混在된 國內 海上旅客運送 관련 法規를 一元化하고 정리하여 海上旅客運送契約에 있어서의 法律關係를 明確하게 하고자 1974년 아테네協約 前文과 이미 同 協約을 比準하여 國內法化한 中國 海商法을 參酌하여 작성하였다. 따라서 旅客船事故에 따른 當事者間의 責任限界를 정하고 裁判을 통한 迅速하고 適切한 補償基準을 마련하는데 그 目的을 두고 있다.</p>

海上旅客運送契約法案	國際協約 및 立法例	立法理由
<p>第2條 (適用範圍) ① 이 법은 海上旅客運送事業을 營爲하는 者(이하 “運送人”이라 한다)가 旅客船을 사용하여 有償 또는 無償으로 하는 旅客의 運送에 이를 適用한다. 또한 運送人(契約運送人) 以外の 者(實際運送人)가 旅客船을 사용하여 有償 또는 無償으로 하는 旅客, 手荷物(携帶·委託手荷物 모두 포함한다)의 運送에 이를 適用한다.</p> <p>② 이 법은 第1項의 規定에 의한 運送인에게 國際海上旅客運送 및 沿岸旅客運送을 구분하지 아니하고 이 법을 適用한다.</p> <p>第3條 (定義) 이 법에서 사용하는 用語의 定義는 다음과 같다.</p> <p>① “運送人”이라 함은 運送行爲를 실제로 履行하는지에 관계없이 旅客과의 運送契約을 引受하는 者를 말한다.</p> <p>② “實際運送人”이라 함은 契約運送人을 包含하여 運送人으로서 委任된 者로서 旅客運送의 全部 또는 一部를 실제로 履行하는 者를 말한다.</p> <p>③ “旅客運送契約”이라 함은 運送人 또는 그의 代理人이 旅客과 旅客의 手荷物を 運送할 것을 引受한 契約을 말한다.</p> <p>④ “旅客船”이라 함은 13人 이상의 旅客定員을 가진 航海船으로 空氣浮揚船과 같은 高速旅客船도 포함한다.</p>	<p>1974년 아테네協約 제 1조 제1항 (a), (b) 및 제9항 참조.</p> <p>1974년 아테네協約 제 1조 및 中國 海商法 제108조.</p>	<p>海上旅客運送事業을 營爲하는 者를 運送人의 概念으로 規定하며, 또한 契約運送인과 實際運送人으로 區分하여 規定하고자 하였다. 또한 이 법은 國際海上旅客運送과 沿岸旅客運送에 모두 適用할 수 있도록 第2項에서 明示하였다.</p> <p>1974년 아테네協約에서는 海上旅客運送과 관련된 用語의 定義 規定을 두고 있다. 그러나 우리 商法에서는 海上旅客運送에 관한 일부 條項만을 언급하고 있을 뿐이다. 따라서 海上旅客運送契約에 있어서 當事者間의 紛爭이 발생할 경우 이를 迅速하고 容易하게 해결할 수 있도록 明確한 用語의 定義를 規定해 둘 필요가 있으므로 이를 자세하게 規定하였다.</p> <p>④ 1974년 아테네協約에서는 公 기부양선을 선박의 범위에서 제외시키고 있으나, 최근 造船技術의 발달과 초고속여객선의 常用化를 볼 때 旅客船의 範圍에 포함하는 것이 바람직하다고 본다.</p>

海上旅客運送契約法案	國際協約 및 立法例	立法理由
<p>⑤ “旅客”이라 함은 運送契約에 따라 運賃을 支給하고 乘船하여 運送되는 者 또는 運送人의 同意를 받아서 物件運送契約에 包含된 自動車 또는 山 動物을 가진 者를 말한다.</p> <p>⑥ “手荷物”이라 함은 旅客運送 契約에 따라서 運送되는 物件과 自動車를 말한다. 단, 備船契約, 船荷證券 또는 기타 다른 契約에 의하여 運送되는 物件과 自動車 및 山 動物은 제외한다.</p> <p>⑦ “携帶手荷物”이라 함은 旅客이 船室에서 自己가 占有하여 保管하거나 또는 管理하는 物件을 말한다. 또한 旅客이 自動車 內에 둔 것도 포함한다.</p> <p>⑧ “手荷物の 滅失 또는 毀損” 이라 함은 携帶手荷물을 運送하 였거나 運送하였을 船舶이 到着 한 後에 상당한 시간 內에 旅客 에게 再引渡되지 아니하여 발생 한 金錢的 損害를 말한다. 다만, 勞動紛爭으로 발생된 遲延은 포함하지 아니한다.</p> <p>⑨ “運送期間”이라 함은 運送契 約에서 정한 期間을 말한다. 단, 旅客이 海上터미널, 埠頭, 기타 港灣施設에 있는 동안은 運送契 約에 適用하지 아니한다.</p> <p>第4條 (乘船券의 發行) ① 運送 人은 海上旅客運送契約을 引受 한 때에는 乘船券을 發行하여 旅客에게 交付하여야 한다.</p>	<p>中國 海商法 제110조 참조.</p>	<p>⑨ 運送期間의 範圍를 運送契約 에서 정한 期間으로 확대한 것은 일반 海上旅客運送과 더불어 크루즈船에 의한 旅客運送의 경우 寄港地에 上陸하여 船內가 아닌 陸上에서의 觀光 및 遊覽이 이루어지기 때문이다. 이러한 경우에는 當事者間의 運送契約 에 따라 紛爭을 해결하는 것이 바람직할 것으로 판단되었다. 단 서 조항 또한 크루즈船에 의한 旅客運送의 경우에는 運送期間 이 開始된 이후에는 모두 포함 되는 것으로 해석하는 것이 바람직하다고 판단하였다. 따라서 運送期間의 開始前의 사항으로 해석하는 것이 바람직하겠다. 따 라서 운송기간 개시 후에는 단 서조항의 규정도 포함한다.</p> <p>海上旅客運送契約의 成立에 있어 乘船券이 發行되는 것은 一般的이다. 물론 乘船券의 發行 이 運送契約의 成立要件은 아니 나, 乘船券이 發行될 경우 契約 의 成立時期와 매우 밀접한 관 계가 있기 때문이다. 따라서 運 送人과 旅客은 이를 運送契約의 證據로 이용할 수 있다. 그러나 乘船券은 證據證券의 效力이 있 기 때문에 證券의 記載事項에 違反하더라도 本質적으로 運送 契約에는 影響을 미치지 않는다.</p>

海上旅客運送契約法案	國際協約 및 立法例	立法理由
<p>② 乘船券의 發行은 海上旅客運送契約이 成立되었다는 證據로서 이용된다. 그러나 乘船券의 不存在, 滅失 또는 記載事項의 不備는 海上旅客運送契約의 效力에 影響을 미치지 아니한다.</p> <p>③ 商法 제821조의 規定은 乘船券의 發行에 準用한다.</p> <p>第5條 (運送人의 權利·義務)</p> <p>① 運送人은 海上旅客運送契約이 成立하면 旅客을 安全하고 遲滯없이 目的地까지 運送하여야 할 義務를 負擔한다. 또한 이러한 運送이 끝난 뒤에도 자유롭게 運送手段을 떠날 수 있도록 善良한 管理者의 注意를 다하여야 한다.</p> <p>② 運送人은 海上旅客運送契約에 의한 運送 등 각종의 義務를 負擔함에 대한 報酬로써 旅客에 대하여 運賃의 支給을 請求할 수 있으며, 旅客이 委託手荷물을 동반한 경우에는 旅客 자신의 運賃과 그 手荷物の 運賃에 관하여 일정한 경우 留置權이 인정된다.</p> <p>③ 運送人에게는 委託手荷物の 運送에 있어서는 그 手荷物の 供託·競賣權이 인정된다.</p> <p>제6조 (旅客의 權利·義務)</p> <p>① 旅客은 運賃을 航海의 거리에 따라 比率運賃을 支給하고 海上旅客運送契約을 解止할 수 있다.</p>		<p>乘船券은 海上旅客運送契約의 成立을 證明하는 것으로서 記名式, 無記名式, 指示式으로 發行할 수 있다. 또한 無記名이나 指示式 乘船券은 乘船前에는 讓渡가 가능하나 乘船하면서 開札이 끝나면 旅客이 特定되므로 이때부터는 讓渡하지 못한다. 記名式 乘船券은 단순한 證據證券으로서 特約이 없는 한 이를 讓渡하지 못한다. 이는 民法上的 記名債權이 일정요건하에서 讓渡성을 가지는 것에 대한 特則이다.</p> <p>海上旅客運送人의 義務에 관하여 그 性質상 陸上旅客運送人과 海上物件運送人에 관한 規定이 準用된다(商法 제830조, 제791조, 제808조, 제810조, 제811조). 또한 海上運送人은 3대 義務인 堪航能力注意義務, 航海를 빨리 完成할 義務, 直航義務가 있다. 그리고 陸上旅客運送에서와 같이 善良한 管理者의 注意로써 旅客을 安全하고 遲滯없이 目的地에 運送할 義務를 規定한 것이다. 위의 海上運送人의 3대 義務는 明示的인 規定이 없어도 默示的으로 포함된다고 해석하여야 할 것이다.</p> <p>海上旅客運送人의 權利중에서 運賃請求權 및 發航權은 商法의 規定을 準用하며, 手荷물에 관한 規定은 留置權 및 供託·競賣權은 民法의 規定을 準用한다.</p>

海上旅客運送契約法案	國際協約 및 立法例	立法理由
<p>② 商法 제830조, 제808조, 827조, 제829조, 제807조의 規定은 比率運賃에 관한 사항에 準用한다.</p> <p>③ 旅客은 船內 規則을 遵守하여야 하며 運送人의 指示에 따라야 한다. 또한 運送人의 요구가 있을 때에는 乘船券을 提示하여야 한다.</p> <p>第7條 (運送人의 責任) ① 運送人은 海上旅客運送契約에 의한 運送期間中에 發生된 旅客의 死亡 또는 身體의 傷害로 인한 損害에 대하여 責任을 진다. 그러나 旅客의 死亡 또는 傷害가 그 旅客의 健康狀態로 인하여 發生한 경우에는 그러하지 아니하다.</p> <p>② 運送人은 旅客船의 延着으로 인한 旅客의 損害에 대하여 責任을 진다.</p> <p>③ 運送人은 自己 또는 그의 使用人 또는 代理人이 損害의 原因인 事故 및 損害의 防止에 必要한 모든 措置를 合理的으로 取하였거나 그 措置를 取할 수 없었음을 證明할 때에는 第1項 및 第2項의 責任을 지지 아니한다.</p>	<p>1974년 아테네協約 제 3조.</p>	<p>海上旅客運送契約의 特殊性을 고려하여 契約完了 事由를 說明한 것이다. 또한 旅客의 義務를 明示함으로써 旅客의 過失에 대한 規定을 明確하게 說明할 수 있다.</p> <p>海上旅客運送契約에 의한 運送期間中에 發生한 事故로 인한 人的 損害에 대한 賠償責任에 대하여 過失推定主義를 採擇하였다. 이는 1974년 아테네協約에서의 責任原則을 그대로 受容한 結果로 볼 수 있다.</p> <p>다만 旅客의 健康狀態 등의 歸責事由로 事故가 發生하였을 경우에는 本條의 適用을 排除하고자 하였다. 이는 英美法上의 寄與過失(contributory negligence)의 法理도 고려한 結果이다.</p>
<p>第8條 (運送人의 責任減免) 旅客의 損害가 旅客의 過失 또는 제3자의 不法行爲로 인하여 발생한 것임을 運送人이 證明한 때에는 그 過失 또는 不法行爲의</p>	<p>1974년 아테네協約 제 11조 參照.</p>	<p>運送人의 責任減免에 관한 規定은 海上旅客運送에서 發生한 事故原因에 대한 旅客의 歸責事由와 不法行爲를 行한 제3자 및 航空旅客運送에 있어서의 테러리스트와 같이 旅客船 爆破 및 旅客 拉致에 따르는 民事上의 責任限界를 明確하게 定하기 위하여 規定하였다.</p>

海上旅客運送契約法案	國際協約 및 立法例	立法理由
<p>損害의 原因이 된 程度에 따라서 運送人의 責任은 減輕 또는 免除된다.</p> <p>第9條 (手荷物에 대한 責任)</p> <p>① 運送人은 手荷物의 滅失 또는 毀損의 경우에 그 損害의 原因이 旅客船內에서 發生하였거나 旅客船에 積載 또는 旅客船으로부터 揚陸을 위한 作業中에 發生한 것인 때,</p> <p>또는 手荷物이 運送人의 管理下에 있는 동안 발생한 것인 때 에는 損害를 賠償할 責任이 있다. 그러나 그 損害가 手荷物의 性質 또는 固有한 瑕疵로 인하여 발생한 경우에는 그러하지 아니한다.</p> <p>② 第7條 第2項, 第3項 및 第8條의 規定은 第1項의 運送人의 責任에 관하여 이를 準用한다.</p> <p>第10條 (免責特約의 禁止)</p> <p>① 이 法에서 定하는 運送人의 責任을 免除하거나 責任限度額보다 낮은 金額을 定하는 特約은 效力이 없다. 그러나 그 以上の 運送契約內容의 效力에는 影響을 미치지 아니한다.</p> <p>② 第1項의 規定은 手荷物의 性質이나 固有한 瑕疵로 인한 滅失 또는 毀損으로 인한 損害에 관한 特約이 있을 경우에는 이를 適用하지 아니한다.</p>	<p>1974년 아테네協約 제 3조.</p> <p>1974년 아테네協約 제 10조.</p>	<p>旅客運送과 더불어 手荷物의 運送을 위하여 手荷물을 積載 또는 揚陸 作業中이거나 運送人의 管理中 事故가 發生하여 手荷물이 滅失 또는 毀損된 경우에 運送人의 責任關係를 明確하게 規定하였다.</p> <p>또한 手荷物의 性質 또는 固有한 瑕疵 등으로 發生한 損害에 대해서는 本條를 適用되지 않도록 하였다. 手荷物의 延着에 대한 損害 및 運送人의 責任免除에 대해서도 人的 損害와 마찬가지로 規定하였다.</p> <p>免責特約에 대한 禁止條項을 新設함으로써 運送人의 免責約款의 濫用을 防止하고자 하였다. 또한 特約에서 定한 內容이 旅客에게 유리한 그 以上の 特約에 대해서는 旅客運送契約의 獨立性和 契約自由의 原則을 明文化하였다.</p>

海上旅客運送契約法案	國際協約 및 立法例	立法理由
<p>第11條 (高價物에 대한 責任) 運送人은 高價物에 대하여 商法 第136條의 規定을 準用한다. 다만 第12條에서 規定한 責任限度額까지 責任을 지거나, 그 외 特約에 따라 明示的으로 또는 書面으로 責任限度額을 그 以上으로 定한 경우에는 그 特約에 따른다.</p> <p>第12條 (運送人의 責任制限) ① 旅客의 死傷 또는 手荷物 등의 滅失 또는 毀損으로 인한 損害에 대한 運送人의 責任은 다음 각호의 限度를 超過할 수 없다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 旅客의 死亡 또는 身體의 傷害로 인한 損害에 대하여 每 運送當 旅客 1人當 175,000計算單位. 2. 携帶手荷物의 滅失 또는 毀損으로 인한 損害에 대하여 旅客 1人當, 每 運送當 1,800計算單位. 3. 自動車 및 手荷물을 包含한 自動車의 滅失 또는 毀損으로 인한 損害에 대하여 10,000計算單位. 4. 위의 第2號 및 第3號에서 規定한 手荷物 이외의 다른 手荷物의 滅失 또는 毀損으로 인한 損害에 대하여 旅客 1人當, 每 運送當 2,700計算單位. 	<p>1990년 아테네協約 改正議定書 제2조 제2항, 제3항, 1974년 아테네協約 제10조, 제13조.</p> <p>1995년 英國 改正商船法 責任制限에 관한 規定 제7조(1998년 海事債權에 관한 責任制限에 관한 協約의 改正에 관한 規則)</p>	<p>高價物은 高價物이라는 이유만으로 滅失의 危險이 크며, 損害가 發生하면 賠償額이 巨額에 달하기 때문에 미리 그 뜻을 明示하고 있어야만 運送人이 그에 相當한 注意를 다하여 損害의 發生을 防止할 수 있다. 또한 高價物임을 明示하고 있는 경우에는 運送人이 割增運賃 등을 請求하여 損害賠償에 補充할 수도 있을 것인데 그 明示가 없었기 때문에 特別한 措置를 취하지 못한 運送人에게 巨額의 損害賠償責任을 負擔하게 하는 것은 너무 가혹하기 때문에 이를 規定하였다.</p> <p>運送人의 責任制限은 被害者인 旅客에게는 名目的인 被害補償이 되지 않도록 하고, 運送人에게는 예기치 않은 巨額의 損害를 負擔하지 않도록 하는데 그 目的이 있다. 따라서 최근 航空旅客運送의 경우 運送人의 責任制限制度를 廢止하고, 人的 損害에 관하여 100,000SDR까지는 過失責任主義를 취하고 있으나, 以上の金額에 대해서는 嚴格責任 또는 無過失責任主義를 취하고 있다. 海上旅客運送의 경우에는 그 人的 損害에 대한 責任限度額을 航空旅客運送인의 責任制限보다 높은 175,000SDR로 規定하여 運送人의 責任을 強化하고, 그 責任限度額도 引上하고자하는 國際海事機構의 최근 動向을 반영한 것이다.</p>

海上旅客運送契約法案	國際協約 및 立法例	立法理由
<p>② 運送人과 旅客은 第1項의 責任限度를 明示的 또는 書面으로 合意하여 責任限度額을 增額할 수 있다. 그러나 損害賠償과 法廷費用에 대한 利子는 그 責任限度額에 포함할 수 없다.</p> <p>③ 運送人이 損害를 發生시킬 의도로써 또는 그러한 損害가 發生할 것을 認知하면서도 無謀하게 行한 作爲 또는 不作爲로 發生한 경우, 또는 그의 使用人 또는 代理人의 故意 또는 無謀하게 行한 作爲 또는 不作爲에 의하여 損害가 發生한 경우가 證明되면 運送人의 責任制限權은 喪失한다.</p> <p>第13條 (責任限度額 超過 禁止) 旅客의 死傷 또는 手荷物의 滅失 또는 毀損에 관한 損害에 대하여 運送人, 實際運送人, 그들의 使用人 또는 代理人에게 個別的으로 賠償責任이 發生한 경우, 賠償責任의 總額은 第12條의 規定에서 정한 責任限度額을 超過하지 못한다.</p> <p>第14條 (手荷物의 引渡 및 損害通知) ① 旅客이 異意없이 手荷物의 引渡를 받은 때에는 手荷物에 損害가 發生하지 않고 外觀이 양호한 상태로 引渡된 것으로 推定한다.</p>	<p>1974년 아테네協約 제 12조, 中國 海商法 제 124조.</p> <p>1974년 아테네協約 제 14조, 제15조, 中國 海商法 제119조.</p>	<p>이는 1990년 아테네協約 改正議定書와 이에 영향을 받은 英國의 1989년 海上旅客運送에 관한 規則에서도 반영되어 英國의 1995년 改正 商船法의 責任制限에 관한 規定 제7조(旅客損害에 대한 責任制限)에서도 旅客數에 175,000 SDR을 곱한 金額을 責任制限額으로 規定하고 있다. 責任制限權의 喪失原因에 대해서는 商法 제789조의2 제1항의 단서 規定, 제789조의3 제2항의 단서 規定을 그대로 準用하여 規定하였다.</p> <p>동일한 事件에 대하여 責任主體에 따라 個別的으로 제기된 訴訟일지라도 賠償責任의 總額은 運送人의 責任制限에 따른 限度額을 超過할 수 없다는 規定을 明示하여 規定하였다.</p> <p>旅客이 異意없이 手荷物을 引渡 받은 경우에는 手荷物이 瑕疵없이 引渡되었음을 推定한다고 規定하였다. 즉 手荷物의 運送에 있어서 手荷物이 滅失 또는 毀損, 遲延된 경우 旅客은 運送人에게 通知義務 期間 內에 損害</p>

海上旅客運送契約法案	國際協約 및 立法例	立法理由
<p>② 手荷物이 全部 滅失되었거나 手荷物の 引渡가 遲延된 경우에는 다음 각호의 規定에 따라 運送人에게 損害通知를 하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 携帶手荷物は 旅客이 下船하기 直前 또는 當時. 2. 기타 手荷物は 再引渡되기 前 또는 當時. 3. 携帶手荷物, 기타 手荷物の 損害가 不分明한 경우에는 旅客의 下船日 또는 旅客에게 再引渡된 날로부터 15日 이내. <p>③ 第2項의 損害通知를 發送하지 아니한 때에는 運送人, 그의 使用人 또는 代理人의 惡意인 경우를 除外하고 運送人의 責任은 消滅된다.</p> <p>④ 商法 第149條 第2項의 規定은 運送人에 의한 託送手荷物の 引渡에 관하여 이를 準用한다.</p> <p>제15조 (裁判管轄과 仲裁) 訴訟은 損害賠償請求權者의 선택에 따라 契約當事者의 法院에 提訴할 수 있으며, 裁判管轄權이 衝突하여 紛爭이 발생한 경우 契約當事者는 訴訟의 裁判管轄 또는 仲裁에 관하여 合意할 수 있다.</p>	<p>1974년 아테네協約 제 17조 참조.</p>	<p>通知를 하여야만 賠償責任을 받을 수 있도록 規定하였다. 만일 旅客이 이 規定에 따라서 書面의 通知를 하지 않은 경우에는 反對의 證明이 없는 한, 手荷物の 損害가 發生하지 않았으며 外觀이 양호한 상태로 旅客에게 引渡되었다고 推定할 수 있다고 規定하였다.</p> <p>國際海上旅客運送의 경우 船籍, 旅客의 國籍, 寄港地의 國籍이 달라서 旅客과 手荷物の 損害에 관하여 裁判管轄權이 衝突하여 紛爭을 解決하기 어렵다. 따라서 本條에서는 契約當事者들이 裁判의 실익을 얻기 위하여 規定하였다.</p>

海上旅客運送契約法案	國際協約 및 立法例	立法理由
<p>제16조 (非契約的 請求에 대한 適用) ① 이 法の 運送人에 관한 規定은 不法行爲로 인한 損害賠償責任에 이를 適用한다.</p> <p>② 運送人은 그의 使用人 또는 代理人에 대하여 訴訟이 제기되어도 이들 履行補助者 自身の 行爲가 職務의 範圍內의 것임을 證明하면 訴訟에 대한 抗辯權과 責任制限權을 主張할 수 있다.</p> <p>第17條 (保險) 運送人은 旅客船, 旅客, 手荷物을 運送하는 경우에는 損害賠償責任을 轉補하기 위하여 保險에 加入하여야만 한다. 또한 旅客에게 追加的인 保險을 이용할 수 있도록 周旋할 수 도 있다.</p> <p>第18條 (準用規定) 商法 第822條, 第823條, 第824條, 第825條, 第826條, 第828條, 第831條의 規定은 이 法에 準用한다.</p>	<p>1974년 아테네協約 제 11조, 우리 民法 제750조 參照.</p> <p>IMO 제81차 法律委員會 會議 合意案</p>	<p>契約責任으로서 損害賠償責任이 발생한 경우에도 이와 동시에 不法行爲에 의한 損害賠償책임의 成立要件을 충족시키는 경우가 발생하여 債務不履行으로 인한 損害賠償請求權과 不法行爲로 인한 損害賠償請求權이 각각 독립하여 成立한다. 즉 請求權競合의 問題를 해결하기 위하여 本條에서 明文化하여 規定하였다. 또한 履行步調者와 같이 異主體間의 請求權競合의 問題도 明文化하였다.</p> <p>旅客船事故의 경우는 全損性, 巨額性, 國際性과 같은 特性이 있어 被害旅客의 保護를 위하여 保險에 强制 加入하도록 規定하였다. 이는 최근 IMO에서는 國際協約을 통하여 運送人의 强制 保險 加入 및 財政保證制度의 維持를 義務化하고 있기 때문에 이를 반영한 것이다.</p> <p>商法의 海上旅客運送에 관한 規定을 모두 準用하였다. 또한 陸上旅客運送과 海上物件運送, 手荷物에 관한 規定을 準用하고자 規定하였다.</p>

海上旅客運送契約法案	國際協約 및 立法例	立法理由
<p>제19조 (時效) ① 이 법에 의한 運送人에 대한 旅客의 人的 損害와 物的 損害에 관하여 2年 以內 行使하지 아니하면 消滅時效가 完成한다.</p> <p>② 提訴期間의 起算點은 다음 각호와 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 旅客의 傷害의 경우에는 旅客의 下船日. 2. 旅客이 運送 도중에 死亡한 경우에는 下船豫定日. 3. 旅客이 運送 도중에 傷害를 입고 下船 後에 死亡한 경우에는 死亡日, 단 下船日로부터 3年을 넘을 수 없다. 4. 手荷物의 滅失 또는 毀損의 경우에는 旅客의 下船日 또는 下船豫定日中에서 늦은 것. <p>③ 第1項 및 第2項의 規定에도 불구하고 兩 當事者의 合意에 의하여 提訴期間을 延長할 수 있다.</p>	<p>1974년 아테네協約 제 16조.</p>	<p>運送人의 責任消滅時效에 대하여 우리 商法에서는 商事債權의 一般債務와 같이 5年이 適用된다. 그러나 1974년 아테네協約에서는 2年으로 規定하고 있으며, 그에 대한 起算點을 規定해 두고 있다. 또한 旅客의 人的 損害인 傷害의 경우에는 後遺症을 고려하여 當事者의 合意에 의하여 提訴期間을 延長할 수 있도록 規定하였다.</p>

第6章 結 論

이상에서 海上旅客運送契約에 관한 立法案을 提案하기 위해서 旅客運送의 一般的 概念과 海上旅客運送의 概念을 정리하였으며, 우리나라의 海上旅客運送에 관한 現況 및 問題點들을 살펴보았다. 또한 이에 관련된 IMO의 國際協約의 成立科程과 그 內容을 詳述하였다. 특히 1974년 아테네協約을 중심으로 최근 動向을 檢討하여 立法의 必要性을 강조하였다. 또한 各國의 立法例를 調査하여 타당한 立法案을 위한 기초자료로 삼았으며, 현재 우리나라에서 規定하고 있는 海上旅客運送과 관련된 法規도 檢討하였다. 이러한 研究資料들을 정리하여 第4章에서는 海上旅客運送契約에 관한 주요내용들을 比較·檢討하여 立法案의 基礎資料로 활용하기 위하여 그 內容을 자세히 說明하고자 하였다. 이러한 研究를 통하여 第5章에서는 海上旅客運送契約에 관한 立法私案을 提案하였다.

海上旅客運送과 관련된 事故發生時 수많은 人的 損害와 物的 損害가 발생한다. 그러나 빈번한 事故가 아니라는 점에서 이에 대한 法的 研究와 그 대책이 미비하다. 우리는 “타이타닉”이란 영화를 통해 海上에서의 초대형 旅客船의 事故가 얼마나 많은 損害를 가져오는지 볼 수가 있었다. 그리고 실제로 1912년의 타이타닉호 사건으로 수많은 人命과 財産的 損害가 발생하였다. 타이타닉호 역시 당시로서는 초호화·초대형 旅客船으로 아무도 사고발생을 예기하지 못했다. 그러나 事故는 예측하지 못한 곳에서 언제든지 일어날 수 있음을 인식하여야 할 것이다. 우리 海商法은 海上旅客運送에 관한 條項에 대한 立法當時에는 內航旅客運送에 적합하도록 立法되었고, 현재와 같이 國際旅客運送이 빈번한 오늘날의 현실에서는 관련 法律 改正에 관한 立法이 하루빨리 이루어져야 할 것이다. 특히 앞에서도 설명한 바와 같이 運送人의 責任期間, 手荷物과 携帶手荷物の 概念과 運賃, 管轄問題, 責任限制制度, 時效 등에 관하여 海商法을 改正하기 위한 立法措置가 필요하다. 이는 海商法の 物件運送 條項이 國際海上物件運送의 원전인 헤이그 비스비規則을 바탕으로 制定한 立法趣旨에 비추어 海商法の 旅客運送 條項도 國際旅客運送을 포괄할 수 있게 하는 것은 당연하다. 최근 들어 韓·中·日간의 카훼리船에 의한 海上旅客運送이 빈번해지고 있고, 생활수준의 향상에 따른 老齡化 人口의 增加로 크루즈船을 이용한 크루즈관광이

새로운 觀光産業으로 증가하고 있는 만큼 이에 대한 法律을 강화하고 責任規定을 명확히 밝혀둘 필요가 있다고 판단한다.

海上旅客運送에 대한 人命被害의 責任制度가 정하여지고 이를 保險을 통하여 해결할 수 있다하더라도 그 實效성을 확보하기 위해서는 海上旅客運送人의 責任保險加入을 法律的으로 強制하는 것도 하나의 방법이라 생각한다. 최근 海運法에서는 海洋水産部長官이 필요하다고 인정할 경우 旅客運送事業者에게 保險加入을 命할 수 있도록 規定하고 있으나(海運法 제14조 제1항 4호), 이 規定에 의한 命令은 裁量行爲에 불과하므로 이를 뒷받침하기 위한 관계규정도 정비할 필요가 있다. 현재 內航運送事業者를 중심으로 하는 韓國海運組合이 韓國海運組合法에 의한 共濟事業의 일환으로 旅客의 死亡 또는 負傷에 대한 賠償을 위하여 旅客共濟制度를 운영하고 있다. 현재 韓國海運組合의 旅客共濟事業에 의한 補償限度額은 旅客 1인당 1억 5천만으로 上向되었다. 이는 1991년에는 補償限度額이 3천만원이었으나, 1993년 서해훼리호 사고이후 1억원으로 대폭 인상된 이후 다시 上향된 것이다. 앞으로 우리나라에서도 旅客의 被害에 대한 損害賠償 請求額이 航空旅客運送과 마찬가지로 대폭 증가할 전망이다, 구체적인 補償限度額은 점차적으로 1990년의 아테네協約 改正議定書 수준으로 上向되어야 할 것이다. 또한 旅客船에는 여러 가지 첨단 電子裝備들이 설치되어 있으므로 Y2K문제와 같은 전자장비의 고장으로 인한 사고가 가장 많이 일어날 수 있다고 한다. 그리고 海上旅客運送人이 海上뿐만 아니라 陸上觀光에서도 責任을 져야하므로 그 責任範圍가 광범위해진다.¹⁾ 이 경우 海上旅客運送人의 責任期間에 대한 명확한 規定이 필요로 한다. 일반적으로 기대수준이 높은 호화여객선의 旅客들이 負傷을 당하거나 서비스에 불만을 품은 경우에 이들은 海上旅客運送人에 대하여 損害賠償請求를 제기할 가능성이 높다. 특히 美國에서는 懲罰的 損害賠償(punitive damages)까지 請求할 가능성이 있다. 그러므로 이에 대한 적절한 仲裁方案도 마련되어야 할 것이라 생각된다. 끝으로 損害賠償에 있어서의 請求權 競合의 問題, 船舶堪航能力의 缺如와 船舶所有者의 責任制限에 관한 問題 및 現行 商法上의 船舶所有者責任制限規定의 不明確性 및 不合理성을 改善하기 위하여 최근 國際的 立法動向과 國際協約의 입장을 고려하여 海上旅客運送契約에 관한 法律이 制定되어야 할 것이다.

1) 金炫, Y2K가 보험보상에 미치는 영향, 海洋韓國, 1999년 7월호, 67쪽.

參 考 文 獻

I. 國內文獻

1. 單行本

- 郭潤直, 債權各論, 博英社, 1998.
_____, 債權總論, 博英社, 1998.
金疇洙, 債權總論, 三英社, 1985.
朴錫珉, 國際運送論, 石井(株), 1990.
박용섭, 해상법론, 형설출판사, 1998.
裴炳泰, 註釋海商法, 韓國司法行政學會, 1987.
裴鐵世·姜渭斗, 商法講義(I)-總則·商行為, 螢雪出版社, 1979.
徐燉珏, (改正商法)商法講義(上卷), 法文社, 1991.
_____, 商法(下), 法文社, 1985.
徐燉珏·鄭燦亨, 어음법·手票法, 서울大學校出版部, 1993.
孫珠瓚, 商法(上), 博英社, 1985.
_____, 商法(下), 博英社, 1986.
宋相現·金炫, 海商法原論, 博英社, 1999.
李基秀, 保險法·海商法學, 博英社, 1996.
李範燦·崔竣璿, 商法概論(第4版), 三英社, 1997.
李榮郁, 新海商法, 法文社, 1975.
李院錫, 新商法(上), 法志社, 1984.
李銀榮, 民法學講義, 博英社, 1993.
_____, 海商法·保險法, 世英社, 1987.
李哲松, 商法總則·商行為, 博英社, 1989.
林東喆, 海商法·國際運送法 研究, 眞成社, 1990.
林東喆·鄭映錫, 海事法規講義, 學現社, 2000.

林泓根, 商行爲法, 法文社, 1989.
 鄭暎錫, 海上運送人의 責任과 免責, 曉星出版社, 1998.
 鄭熙哲, 商法(下), 博英社, 1983.
 _____, 商法學原論(上), 博英社, 1986.
 蔡利植, 商法講義(上), 博英社, 1990.
 崔基元, 商法(下), 日新社, 1981.
 _____, 商法總則·商行爲, 經世院, 1989
 _____, 商法學新論(上), 博英社, 1988.
 _____, 海商法, 博英社, 1993.
 崔在洙, 海運政策序說(船協資料 96), 韓國船主協會, 1996

2. 論文 및 기타

金 炫, Y2K가 보험보상에 미치는 영향, 海洋韓國, 1999년 7월호.
 박용섭, 상법전의 해상여객운송법의 개정에 관한 입법론적 연구(아테네협약을 중심으로), 海法·通商法 第9卷 第2號, 韓國海事法學會, 1997.
 _____, 해상여객운송에 관한 아테네 협약과 해상법의 비교연구, 海法·通商法 第9卷 第1號, 韓國海事法學會, 1997. 6.
 朴正日, 旅客運送契約에 관한 研究, 法學碩士學位論文, 成均館大學校 大學院, 1990.
 徐燉珏, 海上企業者의 責任制限制度에 관한 立法論的 考察, 商法研究 第2卷, 法文社, 1980.
 徐廷甲, 海上運送人의 여러 形態, 考試界 第25卷 第6號, 考試界, 1980. 6.
 孫珠瓚, 商行爲法에 관한 改正意見「商法改正의 論點」, 韓國商事法學會, 1981.
 _____, 海上旅客運送人의 損害賠償責任「商事法の 諸問題」, 博英社, 1993.
 _____, CMI 2001 37th Conference 참가보고, 韓國海法學會誌 第23卷 第1號, 韓國海法學會, 2001. 4.
 柳祿相, 商法(海商編)改正案에 대한 意見, 法務部 商法改正 公聽會 資料, 法務部, 1986. 7. 26

- 劉錫浩, 海上旅客運送人의 損害賠償責任(아테네條約을 中心으로), 法學碩士學位論文, 延世大學校 大學院, 1990.
- 李均成, 國際海運立法動向과 現行海商法の 改編方向(1)/(2), 海事産業研究, 韓國海運技術院, 1984.
- _____, 旅客運送人의 損害賠償責任, 考試界 第34卷 第1號, 考試界, 1989.
- _____, 運送物의 損害에 대한 陸上·海上運送人의 責任의 異動, 考試研究, 1982. 6
- _____, 海上旅客運送人의 責任法規에 관한 立法論的 研究, 現代 商事法の 諸問題“雪城 李允營 先生 停年記念 論文集”, 法誌社, 1988.
- _____, 海商法判例研究 (海上旅客運送人의 損害賠償責任), 海運産業研究院, 1989.
- 李潤哲, 國際海事條約論, 효성출판사, 2001.
- 李殷燮, 海上運送人의 責任體制 變更이 海上積荷 및 責任保險에 미치는 영향, 損害保險, 1995년 7월호.
- 李鴻旭, 中國保險·海商法小考, 法學研究 第5號, 韓國海事法學會, 1993. 12.
- 장철순, 세계 크루즈시장과 동북아에서 크루즈산업의 가능성, 海洋韓國, 2000년 3월호.
- 鄭暎錫, 中國海商法에서의 運送人의 責任, 韓國海法會誌 第17卷 第1號, 韓國海法學會, 1995,
- 蔡利植·金仁顯, 국제해사기구(IMO) 제82차 법률위원회 회의의 법적 의의, 韓國海法學會誌 第23卷 第1號, 韓國海法學會, 2001. 4.
- 崔洛正, 海上旅客運送契約에 관한 小考-우리나라 商法과 아테네協約을 中心으로, 海法·通商法 第9卷 第2號, 韓國海事法學會, 1997.
- 崔源範, 海上旅客運送 發展方案에 관한 研究, 제2회 해양수산공모전 작품집, 해양문화재단, 2001. 5
- 최재선, 海洋水産動向 제971호, 韓國海洋水産開發院, 2000. 5
- 崔竣璿, 海上航空企業者의 責任限制制度의 新方向, 韓國海法會誌 第8卷 第1號, 韓國海法會, 1986.
- 한광석, 海洋水産動向 제973호, 韓國海洋水産開發院, 2000. 6.
- 건설교통부, 「건설교통통계연보」, 2000.

동아일보, 1998. 2. 21. / 1999. 6. 25.

中韓輪渡有限公司, 旅客約定

<http://www.momaf.go.kr>(해양수산부 홈페이지)

<http://www.nmpa.go.kr>(해양경찰청 홈페이지)

<http://www.haewoon.co.kr>(한국해운조합 홈페이지)

<http://safety.chungbuk.ac.kr/~csy1206/sago7.htm>

II. 外國文獻

1. 單行本

大隅健一郎, 商行爲法, 青林書院, 1974.

別所成紀, 海事法規解說, 海文堂, 1972.

傅旭梅, 中華人民共和國海商法全釋, 人民法院出版社, 1994

西原寬一, 商行爲法(法律學全集 29), 有斐閣, 1985.

石井照久, 海商法, 有斐閣(東京), 1964.

神崎克郎, 商法總則・商行爲法通論, 同文館, 1988.

窪田宏, 海商法(商法講義V), 晃洋書房, 1986

運輸省海事法規研究會編, 海事法規の解説, 成山堂書店, 1978.

田中誠二, 海商法詳論(增補版), 勁草書房(東京), 1985.

_____, 海商法詳論, 勁草書房(東京), 1970.

志津田氏治, 堪航能力と海事法の研究, 酒井書店(東京), 1971.

村田治美, 海商法 テキスト, 成山堂(東京), 1984.

平出慶道, 商行爲法(現代法律學全集 17), 青林書院, 1980.

戶田修三, 海商法(新訂第五版), 文眞堂, 平成2年.

Christopher Hill, Maritime Law(Fifth Edition), LLP Limited(London・Hong Kong), 1998

G. P. Pamborides, Internatioal Shipping Law(Legislation and Enforcement), ANT. N. Sakkoulas Publishers(Athens), 1999.

- Lord Chorley & O. C. Giles, Shipping Law(Sixth Ed.), Pitman Publishing, 1970.
- Marvin L. Fair & Ernest W. Williams, JR., Economics of Transportation, Harper & Brothers Publisher(New York), 1950.
- René Rodière, Introduction to Transport Law and Combined Transport : International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. XII, J.C.B. Mohr(Paul Siebeck), Tübingen and Martinus Nijhoff Publishers, The Hage. Boston. London, 1982.
- Robert Grime, Shipping Law, Sweet & Maxwell(London), 1978.
- Russel E. Westmeyer, Economics of Transportation, Prentice-Hall, Inc., 1952.
- The Maharaj Nagendra Singh, British Shipping Laws Vol. 4, Maritime Law: International Maritime Law Conventions, (London: Stevens & Sons), 1983.
- Thomas J. Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law(2nd edition), West Publishing Co. 1994.

2. 論文 및 기타

- 加藤政治, 旅客死傷の損害賠償, 比較法雜誌 第1卷 第3號, 日本比較法研究所, 1951
- 高梨正夫, 海上旅客手荷物運送に関する國際條約の成立, 海法會誌(復刊 第14号, 通卷 第43号), 日本海法會, 1969.
- 落合誠一, 各種 運送事業における運賃法定の法システム(現代契約法大係 第7卷 サービス 勞務供給契約), 有斐閣, 1984.
- 米山隆, 運送人の安全配慮義務, 現代契約法大係 第7卷, 有斐閣, 1984.
- 重田晴生, 旅客運送人の損害賠償責任, 現代商法 I(總則・商行為法), 三省堂, 1998.
- Daigle, P. N., Other Non-Seamen Claims Shipowners and Charterers, Tulane Law Review, Vol. 55, June 1981.

Les Ward, The SDR in Transport Liability Conventions: Some Clarification, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 13, No. 1, October, 1981.

Nathaniel G. W. Pieper • David W. Mccreadie, Cruise Ship Passenger Claims and Defenses, Journal of Maritime Law and Commerce Vol. 21, No. 2, Jefferson Law Book Co., April 1990.

Nicholas Gaskell, New limits for passengers and other in the United Kingdom, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, Part 2, LLP, May 1998.

IMO, Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.

_____, Protocol of 1976 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.

_____, Protocol of 1990 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.

_____, Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971.

_____, Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976.

_____, Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971.

_____, Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973.

_____, International Convention for the Safety Of Life At Sea, 1974.

<http://www.imo.org>(IMO Homepage)

<http://www.imf.org>(IMF Homepage)