

# 1968年 船荷證券統一條約改正議定書 (비스비規則)와 海上運送人の 責任

林 東 喆

## A Study of the Ocean Carrier's Liability under the "Visby Rules"

*Im Dong-Cheol*

目	次
I. 緒 論	2. 運送人の 責任限度와 責任制 限方式
II. 비스비規則의 成立背景과 各國에 의한 採擇受容	3. 損害賠償額 算定基準
1. 1924年 船荷證券統一條約에 대한 改正論議	4. 콘테이너條項
2. 비스비規則의 採擇	5. 責任制限權의 喪失
3. 各國에 의한 採擇受容	6. 不法行爲를 原因으로 한 請求 등
III. 運送人の 責任에 관한 主要 改正 內容	7. 履行補助者の 抗辯事由 등 援用權 喪失
1. 序 說	8. 責任의 確保
	IV. 結 論

### Abstract

The "Hague Rules" of 1924 have governed the liability regime of ocean carriers in most of the maritime countries in the world during more than half century. The Commercial Code of Korea also adopted some fundamental principles of the Rules to provide the provisions on the liability of ocean carrier.

Meanwhile due to the improvement of the transport technologies as well as the necessity to revise some provisions of the Rules, 1968 Protocol to amend Hague Rules

(“Visby Rules”) introduced some changes on carrier's liability into the Hague Rules as follows: -

- (1) New monetary limits (Poincaré francs amended as SDR in 1978);
- (2) Two alternative limits of carrier liability; limit of 10,000 francs (666.67 SDR) per package or unit or 30 francs (2SDR) per kilo of gross weight of the goods lost or damaged whichever is the higher;
- (3) The “container clause” has been added to Art. 4(5) of the Hague Rules in the light of technological changes;
- (4) Certain kinds of intentional or reckless conduct are to deprive the carrier of the benefits of limitation of liability;
- (5) With regard to claims in tort and the “Himalaya” clause giving servants and agents of the carrier the benefit of the defences and limits of liability Art. IV-2 has been added.

Just now the work to revise the chapter V (maritime law) of Commercial Code of Korea to modernize private maritime law is going on. But it seems to me difficult to adopt the heavy principles of carrier liability of the Hamburg Rules 1978 considering the circumstances of maritime industry in Korea now.

Therefore writer suggests that it would be preferable to amend the present law in compliance with the Hague/Visby Rules.

## I. 머리말

海上運送法은 海商法の 核心的 內容을 形成하고 있으며 또 海上運送法에서 論議의 焦點은 언제나 運送人의 責任과 關聯된 部分이다. 이는 海上物件運送契約에서의 法的인 多様은 運送契約에서 一般的으로 그러하듯이 大部分 運送物의 滅失·毀損 또는 延着 등으로 契約의 順調로운 履行이 妨害되고, 이로 인하여 運送依頼人인 送荷人에게 損害가 발생한 경우에 생기기 때문이다.

海上物件運送人의 責任原則 내지 責任規定에 관하여는 歷史적으로 많은 變遷을 하여 왔고<sup>1)</sup> 20世紀에 들어와서는 이와 關聯된 몇가지 國際條約의 成立을 보게 되었다. 즉 1924年의 船荷證券統一條約(이른바 “헤이그規則”)·이 船荷證券統一條約에 대한 1968年의 改正議定書(이른바 “비스

1) 海上物件運送人의 責任原則의 歷史的 變遷過程과 內容의 概要에 관하여는 다음의 論文 參照. 拙稿, “海上物件運送人의 責任에 관한 比較研究 — 責任原則의 變遷을 中心으로 —”, 社會科學 第9輯, 建大附設社會科學研究所, 1985, 87面 이하.

비規則”) 그리고 1978年의 유엔 國際海上物件運送條約(이른바 “함부르크規則”) 등이 그것이다. 이 가운데 헤이그規則은 半世紀 以上 事實上 海上運送人의 責任規定에 대한 世界的 統一規範으로서의 役割을 수행하여 왔으며 우리나라 商法에서도 海上運送人의 責任規定은 헤이그規則의 主要原則을 많이 採擇하고 있다.<sup>2)</sup>

그런데 비스비規則이 1977年 6월에 發效하여 英國과 北歐三國을 비롯한 20餘國에서 施行되고 있으며<sup>3)</sup> 또 開發途上國의 主導로 1978年의 함부르크規則<sup>4)</sup>이 成立한 것을 契機로 近者에 우리나라 商法中 海上運送法 分野의 近代化를 위한 法改正問題가 擡頭되고 있다. 우리나라의 경우 海上運送은 外航海運을 主軸으로 하여 國際적으로 이루어지는 것이 一般的이므로 이에 관한 國內法令은 國際적인 統一規範이 있는 경우에는 可能한 限 그에 合致하도록 하는 것이 法令의 實效性에 있어서나 對外的인 信賴度를 높이는데 있어서 바람직하다고 할 수 있다.

그리하여 이 글에서는 1968年 비스비規則의 內容 가운데 1924年 헤이그規則上 運送人의 責任規定을 改正·補完한 主要部分을 項目別로 分析·檢討함으로써 그 改正內容의 올바른 理解를 圖謀하고 나아가 우리나라의 關係法 改正에 즈음하여 參考가 될 수 있는 조그마한 指針을 提供하고자 한다.

## II. 비스비規則의 成立背景과 各國에 의한 採擇受容

### 1. 1924年 船荷證券統一條約에 대한 改正論議

헤이그規則(이하 “條約”이라 함)은 1924년에 成立한 이래 世界 여러나라에 의하여 直接 또는 間接으로 採擇되어 海上物件運送法의 國際的統一에 큰 貢獻을 하여 왔다.<sup>5)</sup> 그러나 條約이 成立한 후 相當한 時間이 경과함에 따라 여러가지 問題가 생기게 되었다. 그리하여 國際海法會에서도 1959

2) 徐燾珏, 第三全訂 商法講義 [下卷], 서울, 法文社, 1985, 55面.

3) 비스비規則의 世界各國에 의한 採擇·受容 實態에 관하여는 本文 III, 3 參照.

4) 함부르크規則은 20個國의 批准書 또는 受諾·承認이나 加入에 관한 文書가 유엔事務局에 寄託된 날로부터 1年後의 첫달(月)의 初日에 發效하도록 規定 되었으며(同規則 30條 1項), 1985年 11月 30日 現在 批准 등 節次를 마친 나라는 칠레, 이집트, 우간다, 탄자니아, 튀니시아, 모로코, 레바논, 루마니아, 바베이 도즈, 헝가리 등 10個國이다.

5) 1983年末 現在 世界的으로 헤이그規則이 施行되고 있는 狀況을 보면, 批准을 한 締約當事國(contracting state)이 73個國, 締約當事國이 아니면서 國內 商法에서 受容한 나라가 4個國이고 署名한 나라가 1個國이다(George F. Chandler III, “A Comparison of ‘COGSA’, the Hague/Visby Rules, and the Hamburg Rules”, J. Mar. L. & Comm. Vol. 15 No. 2, 1984, pp. 289~291).

年 리에카(Rijeka)會議에서는 이 條約 第10條를 改正하여 適用範圍를 擴大하도록 해야 한다는 勸告를 採擇하였고, 이어 條約全般에 대한 改正問題를 檢討하기 위하여 船荷證券條項小委員會(Sub-Committee on Bill of Lading Clauses)를 設置하고 活動을 시작함으로써 1950年代末에 이르러 條約의 改正問題가 提起되었다.<sup>6)</sup>

그런데 條約은 船荷證券條項의 標準化(standardization of bill of lading clauses)라는 바람직한 目標를 成就했다는 肯定的인 評價를 받고 있었지만<sup>7)</sup> 다른 한편 1955年頃 英國에서는 이 規則이 잘못 起草되었으며 英國海法을 混亂과 不確實의 狀態에 빠뜨렸다고 非難하는 見解도 있었다.<sup>8)</sup>

또 이 條約의 改正여부에 관하여도 贊否兩論이 있었는데, 改正을 위한 外交會議가 소집되면 一般的討議(general debate)를 하게 될 것이고 그리 되면 1924年에 成就한 妥協의 모든 基礎를 다시 시작해야 할지도 모르며 그리 되어서는 안된다는 見地에서 오랫동안 改正에 대하여 一般적으로 否定的이었다.<sup>9)</sup>

그러나 改正을 贊成하는 見解는, 만약 條約의 결함을 修正하지 않으면 이 결함은 全體로서의 條約 自體의 利用을 저해할 것이고 나아가 이미 試驗期間을 지나 適用의 기틀이 잡힌 다른 條項들까지도 毀損할 것이라고 主張하였다.<sup>10)</sup>

## 2. 비스비規則(Visby Rules)의 採擇

國際海法會의 船荷證券小委員會는 條約의 內容에 관한 檢討를 시작하여 1960年 11月 런던에서 會議를 열어 數次의 檢討를 한 후에 報告書를 作成하여 國際海法會에 提出하였다.<sup>11)</sup>

이 報告書는 “積極的 勸告”(positive recommendation). “기타의 檢討事項”(other subjects examined) 및 “將來의 措置”(future action)의 3部로 나뉘어져 있는데, 그중 積極的勸告에 속하는 內容은, ① 送荷人 또는 受荷人의 過失로 인한 船積·積付 또는 揚荷에 관한 運送人의 責任, ② 運送物에 관한 損害의 通知, ③ 運送物의 不當引渡로 인한 損害賠償請求權의 請求期限, ④ 運送物에 대한 損害賠償 責任限度, ⑤ 運送人 등의 不法行爲責任, ⑥ 原子力損害와의 關係, ⑦ 雙方

6) 谷川 久, “船荷證券條約及び海難救助條約의 改正”, 海法會誌, 復刊 第13號, 東京, 勁草書房, 1968, 7~8面. 石井照久, “船荷證券條約의 改正” 海法會誌, 復刊 第11號, 東京, 勁草書房, 1965, 3~4面.

7) Anthony Diamond, “The Hague-Visby Rules”, The Hague-Visby Rules and The Carriage of Goods by Sea Act, 1971, A One-day Seminar Organized by Lloyd's of London Press Ltd., Dec. 8 1977, p. 2

8) Ibid., pp. 2~3.

9) Ibid., p. 3.

10) Ibid. 또한 國際海法會(CMI)의 船荷證券條項小委員會에서 있는 改正贊否論議에 대하여는, 石井照久, 前揭論文 參照.

11) 石井照久, 前揭論文, 4面.

# 1968年 船荷證券統一條約改正議定書 (비스비規則)와 海上運送人の 責任

林 東 喆

## A Study of the Ocean Carrier's Liability under the "Visby Rules."

*Im Dong-Cheol*

目	次
I. 緒 論	2. 運送人の 責任限度와 責任制 限方式
II. 비스비規則의 成立背景과 各國에 의한 採擇受容	3. 損害賠償額 算定基準
1. 1924年 船荷證券統一條約에 대한 改正論議	4. 콘테이너條項
2. 비스비規則의 採擇	5. 責任制限權의 喪失
3. 各國에 의한 採擇受容	6. 不法行爲를 原因으로 한 請求 등
III. 運送人の 責任에 관한 主要 改正 內容	7. 履行補助者の 抗辯事由 등 援用權 喪失
1. 序 說	8. 責任의 確保
	IV. 結 論

### Abstract

The "Hague Rules" of 1924 have governed the liability regime of ocean carriers in most of the maritime countries in the world during more than half century. The Commercial Code of Korea also adopted some fundamental principles of the Rules to provide the provisions on the liability of ocean carrier.

Meanwhile due to the improvement of the transport technologies as well as the necessity to revise some provisions of the Rules, 1968 Protocol to amend Hague Rules

(“Visby Rules”) introduced some changes on carrier's liability into the Hague Rules as follows: —

- (1) New monetary limits (Poincaré francs amended as SDR in 1978);
- (2) Two alternative limits of carrier liability; limit of 10,000 francs (666.67 SDR) per package or unit or 30 francs (2SDR) per kilo of gross weight of the goods lost or damaged whichever is the higher;
- (3) The “container clause” has been added to Art. 4(5) of the Hague Rules in the light of technological changes;
- (4) Certain kinds of intentional or reckless conduct are to deprive the carrier of the benefits of limitation of liability;
- (5) With regard to claims in tort and the “Himalaya” clause giving servants and agents of the carrier the benefit of the defences and limits of liability Art. IV-2 has been added.

Just now the work to revise the chapter V (maritime law) of Commercial Code of Korea to modernize private maritime law is going on. But it seems to me difficult to adopt the heavy principles of carrier liability of the Hamburg Rules 1978 considering the circumstances of maritime industry in Korea now.

Therefore writer suggests that it would be preferable to amend the present law in compliance with the Hague / Visby Rules.

## I. 머리말

海上運送法은 海商法の 核心的 內容을 形成하고 있으며 또 海上運送法에서 論議의 焦點은 언제나 運送人의 責任과 關聯된 部分이다. 이는 海上物件運送契約에서의 法的인 다툼은 運送契約에서 一般的으로 그러하듯이 大部分 運送物의 滅失·毀損 또는 延着 등으로 契約의 順調로운 履行이 妨害되고, 이로 인하여 運送依賴人인 送荷人에게 損害가 발생한 경우에 생기기 때문이다.

海上物件運送人의 責任原則 내지 責任規定에 관하여는 歷史的으로 많은 變遷을 하여 왔고<sup>1)</sup> 20世紀에 들어와서는 이와 關聯된 몇가지 國際條約의 成立을 보게 되었다. 즉 1924年의 船荷證券統一條約(이른바 “헤이그規則”)·이 船荷證券統一條約에 대한 1968年의 改正議定書(이른바 “비스

1) 海上物件運送人의 責任原則의 歷史的 變遷過程과 內容의 概要에 關하여는 다음의 論文 參照. 拙稿, “海上物件運送人의 責任에 關한 比較研究 — 責任原則의 變遷을 中心으로 —”, 社會科學 第9輯, 建大附設社會科學研究所, 1985, 87面 이하.

비規則”) 그리고 1978年の 유엔 國際海上物件運送條約(이른바 “함부르크規則”) 등이 그것이다.

이 가운데 헤이그規則은 半世紀 以上 事實上 海上運送人の 責任規定에 대한 世界的 統一規範으로서의 役割을 수행하여 왔으며 우리나라 商法에서도 海上運送人の 責任規定은 헤이그規則의 主要原則을 많이 採擇하고 있다.<sup>2)</sup>

그런데 비스비規則이 1977年 6월에 發效하여 英國과 北歐三國을 비롯한 20餘國에서 施行되고 있으며<sup>3)</sup> 또 開發途上國의 主導로 1978年の 함부르크規則<sup>4)</sup>이 成立한 것을 契機로 近者에 우리나라 商法中 海上運送法 分野의 近代化를 위한 法改正問題가 擡頭되고 있다. 우리나라의 경우 海上運送은 外航海運을 主軸으로 하여 國際적으로 이루어지는 것이 一般的이므로 이에 관한 國內法令은 國際的인 統一規範이 있는 경우에는 可能한 限 그에 合致하도록 하는 것이 法令의 實效性에 있어서나 對外的인 信賴度를 높이는 데 있어서 바람직하다고 할 수 있다.

그리하여 이 글에서는 1968年 비스비規則의 內容 가운데 1924年 헤이그規則上 運送人の 責任規定을 改正·補完한 主要部分을 項目別로 分析·檢討함으로써 그 改正內容의 올바른 理解를 圖謀하고 나아가 우리나라의 關係法 改正에 즈음하여 參考가 될 수 있는 조그마한 指針을 提供하고자 한다.

## II. 비스비規則의 成立背景과 各國에 의한 採擇受容

### 1. 1924年 船荷證券統一條約에 대한 改正論議

헤이그規則(이하 “條約”이라 함)은 1924년에 成立한 이래 世界 여러나라에 의하여 直接 또는 間接으로 採擇되어 海上物件運送法의 國際的 統一에 큰 貢獻을 하여 왔다.<sup>5)</sup> 그러나 條約이 成立한 후 相當한 時間이 경과함에 따라 여러가지 問題가 생기게 되었다. 그리하여 國際海法會에서도 1959

2) 徐燾廷, 第三全訂 商法講義〔下卷〕, 서울, 法文社, 1985, 55面.

3) 비스비規則의 世界各國에 의한 採擇·受容 實態에 관하여는 本文 III, 3 參照.

4) 함부르크規則은 20個國의 批准書 또는 受諾·承認이나 加入에 관한 文書가 유엔事務局에 寄託된 날로부터 1年後의 첫달(月)의 初日에 發效하도록 規定 되었으며(同規則 30條1項), 1985年 11月 30日 現在 批准 등 節次를 마친 나라는 칠레, 이집트, 우간다, 탄자니아, 튀니시아, 모로코, 레바논, 루마니아, 바베이도즈, 헝가리 등 10個國이다.

5) 1983年末 現在 世界的으로 헤이그規則이 施行되고 있는 狀況을 보면, 批准을 한 締約當事國(contracting state)이 73個國, 締約當事國이 아니면서 國內 商法에서 受容한 나라가 4個國이고 署名한 나라가 1個國이다(George F. Chandler III, “A Comparison of ‘COGSA’, the Hague/Visby Rules, and the Hamburg Rules”, J. Mar. L. & Comm. Vol. 15 No. 2, 1984, pp.289~291).

年 리에카(Rijeka)會議에서는 이 條約 第10條를 改正하여 適用範圍를 擴大하도록 해야 한다는 勸告를 採擇하였고, 이어 條約全般에 대한 改正問題를 檢討하기 위하여 船荷證券條項小委員會(Sub-Committee on Bill of Lading Clauses)를 設置하고 活動을 시작함으로써 1950年代末에 이르러 條約의 改正問題가 提起되었다.<sup>6)</sup>

그런데 條約은 船荷證券條項의 標準化(standardization of bill of lading clauses)라는 바람직한 目標를 成就했다는 肯定的인 評價를 받고 있었지만<sup>7)</sup> 다른 한편 1955年頃 英國에서는 이 規則이 잘못 起草되었으며 英國海法을 混亂과 不確實의 狀態에 빠뜨렸다고 非難하는 見解도 있었다.<sup>8)</sup>

또 이 條約의 改正여부에 관하여도 贊否兩論이 있었는데, 改正을 위한 外交會議가 소집되면 一般的討議(general debate)를 하게 될 것이고 그리 되면 1924年에 成就한 妥協의 모든 基礎를 다시 시작해야 할지도 모르며 그리 되어서는 안된다는 見地에서 오랫동안 改正에 대하여 一般的으로 否定的이었다.<sup>9)</sup>

그러나 改正을 贊成하는 見解는, 만약 條約의 결함을 修正하지 않으면 이 결함은 全體로서의 條約 自體의 利用을 저해할 것이고 나아가 이미 試驗期間을 지나 適用의 기틀이 잡힌 다른 條項들까지도 毀損할 것이라고 主張하였다.<sup>10)</sup>

## 2. 비스비規則(Visby Rules)의 採擇

國際海法會의 船荷證券小委員會는 條約의 內容에 관한 檢討를 시작하여 1960年 11月 런던에서 會議를 열어 數次의 檢討를 한 후에 報告書를 作成하여 國際海法會에 提出하였다.<sup>11)</sup>

이 報告書는 “積極的 勸告”(positive recommendation). “기타의 檢討事項”(other subjects examined) 및 “將來의 措置”(future action)의 3部로 나뉘어져 있는데, 그중 積極的勸告에 속하는 內容은, ① 送荷人 또는 受荷人의 過失로 인한 船積·積付 또는 揚荷에 관한 運送人의 責任, ② 運送物에 관한 損害의 通知, ③ 運送物의 不當引渡로 인한 損害賠償請求權의 請求期限, ④ 運送物에 대한 損害賠償 責任限度, ⑤ 運送人 등의 不法行爲責任, ⑥ 原子力損害와의 關係, ⑦ 雙方

6) 谷川 久, “船荷證券條約及海難救助條約의 改正”, 海法會誌, 復刊 第13號, 東京, 勁草書房, 1968, 7~8面. 石井照久, “船荷證券條約의 改正” 海法會誌, 復刊 第11號, 東京, 勁草書房, 1965, 3~4面.

7) Anthony Diamond, “The Hague-Visby Rules”, The Hague-Visby Rules and The Carriage of Goods by Sea Act, 1971, A One-day Seminar Organized by Lloyd's of London Press Ltd., Dec. 8 1977, p.2

8) Ibid., pp. 2~3.

9) Ibid., p. 3.

10) Ibid. 또한 國際海法會(CMI)의 船荷證券條項小委員會에서 있는 改正贊否論議에 대하여는, 石井照久, 前揭論文 參照.

11) 石井照久, 前揭論文, 4面.



過失衝突約款(Both to-Blame clause)의 7個項目이었다.<sup>12)</sup>

그 이후 1963年 스톡홀름에서 개최된 國際海法會 第26次 總會에서 다음의 7個項目에 관한 改正案이 採擇되었는데, 이 가운데 ①은 앞서 리에카의 國際海法會 會議에서 採擇된 事項이고, ⑥과 ⑦은 船荷證券小委員會의 “가타 檢討事項”에 속하는 것이며 나머지는 “積極的 勸告”에 包含된 項目이다.

採擇된 7個項目이란, ① 條約의 適用範圍, ② 運送物의 不當引渡로 인한 損害賠償責任의 消滅期間과 運送人의 賠償請求權의 行使方法, ③ 運送物에 관한 損害賠償責任限度額, ④ 運送人의 不法行爲責任과 그 使用人의 免責利益 등의 享受, ⑤ 原子力損害와의 關係, ⑥ 運送人의 堪航能力에 관한 注意義務 및 ⑦ 船荷證券記載事項의 證據力 등이다.<sup>13)</sup>

그리고 위의 改正案은 船荷證券條項小委員會의 意見에 따라서 스톡홀름에서 가까운 비스비(Vi-sby)市에서 署名되었으며 이것이 本來의 비스비規則(Visby Rules)이다.<sup>14)</sup> 이 規則을 國際條約으로 하기 위한 第12回 海事法外交會議가 1967年에 브뤼셀에서 개최되었으나 決定을 보지 못하고 다음해인 1968年 위 海事法外交會議 第2會期에서 參加國중 24個國의 贊成에 의하여 1968年의 船荷證券統一條約改正議定書(Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain rules of law relating to Bills of lading, signed at Brussels on 25th August 1924) (Brussels, February 23rd, 1968)가 成立하였다.<sup>15)</sup>

그런데 이 議定書의 內容은 위의 本來의 비스비規則을 그대로 採擇한 것이 아니고 海事法外交會議에서 이 規則에 一部 修正變更을 加하여 確定한 것이다.<sup>16)</sup>

이로서 1924年條約의 一部가 修正되거나 새로운 內容이 追加되었는데 그 主要條項은 다음과 같다.

- ① 運送人의 責任制限에 관한 第4條 第5項의 全面改正(議定書 2條).
- ② 運送人의 責任에 관한 條約上의 抗辯과 責任制限 등의 利益을 不法行爲를 理由로 한 訴訟에서도 主張할 수 있도록 하고, 또 運送人의 代理人 또는 使用人 등 履行補助者도 이를 採用할 수 있도록 條約 第4條의 그를 新設함(議定書 3條).
- ③ 船荷證券記載의 證據力에 관한 條約 第3條 第4項의 但書를 新設함(議定書 1條 1項).
- ④ 適用範圍에 관한 條約 第10條의 改正(議定書 2條).
- ⑤ 提訴期間에 관한 條約 第3條 第6項 4文의 改正(議定書 1條 2項) 및 第3條 第6項의 2(6 bis)(議定書 1條 3項)의 新設 등이다.

12) 前掲論文, 6面.

13) Anthony Diamond, op.cit., pp.3~7.

14) Ibid., footnotes (a) 1.

15) 谷川 久, 前掲論文, 25~26面.

16) 議定書 各條項의 審議經過에 대하여는, 前掲論文 參照.

### 3. 各國에 의한 採擇受容

1968年 船荷證券統一條約改正議定書(이하 “改正議定書”라 한다)가 第13條의 發效要件을 갖추어 發效한 것은 1977年 6月이다.

그리고 이 비스비規則(즉 改正議定書)에 의하여 改正된 헤이그規則을 보통 헤이그·비스비規則(Hague-Visby Rules)이라고 한다.<sup>17)</sup>

그런데 改正議定書에 따라서 가장 先導的으로 法制活動을 한 것은 스칸디나비아諸國이다. 즉 스웨덴, 노르웨이, 덴마크 등은 1973年에서 1975年 사이에 헤이그·비스비規則을 그들의 法典에 受容하였다. 그리고 헤이그·비스비規則을 受容한 英國의 1971年 海上物件運送法(Carriage of Goods by Sea Act, 1971)은 비스비規則이 發效한 1977年에 發效하였고, 그 밖에 東獨, 폴란드, 유고슬라비아 등도 改正議定書에 의거하여 國內立法을 한 것으로 알려졌다.<sup>18)</sup>

1983年末 現在 世界各國에 의한 비스비規則의 採擇·受容 現況을 보면, 批准 또는 加入한 締約當事局이 19個國, 締約國이 아니면서 다만 國內法에 受容한 나라가 4個國(핀란드, 유고슬라비아, 아르헨티나 및 리베리아) 그리고 署名만 한 나라가 2個國(파라과이, 카메룬)이다.<sup>19)</sup> 우리나라는 改正議定書에 贊成은 하였으나 署名은 하지 않았다.<sup>20)</sup>

## III. 運送人의 責任에 관한 主要 改正內容

### 1. 序 說

1968年의 改正議定書는 1924年 船荷證券條約의 一部改正을 위한 것이었으며 直接 또는 間接으로 運送人의 責任에 關聯된 內容들이다. 그러나 이미 머리말에서 言及한 바와 같이 이 論文에서는 運送物의 滅失 또는 毀損 등 損害에 대한 運送人의 責任問題를 研究對象으로 하기 때문에 위의 改正議定書 가운데서도 이와 直接 關聯된 條項만을 考察의 對象으로 하고자 한다.

이와 같이 볼 때에 앞으로 檢討의 對象은, ① 運送人의 責任限度와 責任制限 方式(헤이그·비스비規則<이하 “規則”이라 한다<sup>21)</sup>> 4條 5項(a) 및(d)), ② 賠償額算定의 基準價額(規則 4條 5

17) Carver's Carriage by Sea, Vol. 1, 13th ed., London, Stevens & Sons, 1982, p.302.

18) Anthony Diamond, op.cit., pp.7~8.

19) George F. Chandler III, op.cit., pp.289~291.

20) 谷川久, 前掲論文, 26面, 註(二)(三).

21) 改正議定書 自體의 條文보다 改正議定書에 따라서 改正된 헤이그·비스비規則의 條文을 引用하는 것이 改正議定書內容의 신속한 理解에 보다 有益할 것으로 생각된다.

項(b)), ③ 컨테이너條項(container clause)(規則 4條 5項(c)), ④ 責任制限權의 喪失(規則 4條 5項(e)), ⑤ 不法行爲로 인한 請求(規則 4條의 2의 1項 내지 3項), ⑥ 履行補助者의 抗辯事由 등 援用權 喪失(規則 4條의 2의 4項), ⑦ 責任의 確保(規則 3條6項 4文 및 3條6項의 2) 등이다.

## 2. 運送人の 責任限度와 責任制限方式

### (1) 責任의 限度

‘規則’ 第4條 第5項의 (a)와 (d)는 運送人の 責任金額限度, 責任制限의 方式 및 基準通貨 등 에 관하여 1924年條約을 根本적으로 改正한 條項이다.

먼저 (a)는 “物件의 性質 및 價額이 船積前 送荷人에 의하여 申告되어 船荷證券에 記載된 경우를 除外하고, 運送人 또는 船舶은 여하한 경우에 있어서도 滅失 또는 損傷된 物件의 一包裝 또는 一單位當 10,000 프랑 또는 總 重量킬로그램當 30프랑 중 어느 것이나 보다 高額의 相當額을 超過하는 額의 物件의 滅失 또는 損害에 대하여는 責任을 지지 않는다.”라고 規定하고, (d)에서는 “1 프랑이라 함은 1,000 分의 1 純度 900인 金 65.5밀리그램으로 된 一單位를 말한다. 支給한 金額을 國內通貨로 換算하는 日字는, 그 事件이 係屬된 法廷地의 法에 따라 決定된다.”라고 規定하고 있다.

1924年條約에서는 運送人の 責任限度를 1包裝 또는 單位當 英貨 100 파운드 또는 이와 同等한 額으로 하고 貨幣單位는 金價値로 하였다.(第4條 5項 1文 및 9條).

그런데 100 파운드의 金額은 各國이 條約을 受容할 때에 自國의 貨幣價値에 따라서 換算할 수 있으므로 各國은 條約을 受容할 當時에 파운드 換算額을 自國法안에 制限金額으로 規定하면서, 現實의 으로는 파운드通貨 時勢의 變動을 反映하였기 때문에 그 制限金額은 各國에 따라서 현저한 差異가 있었다.<sup>22)</sup>

責任限度金額을 定하는 目的은, 確實性·統一性·安定性 그리고 通貨 인플레이션으로부터의 最大限의 防禦에 있으므로<sup>23)</sup> 1924年條約이 가지고 있는 결함을 是正하기 위하여, 規則은 抽象的 絕對的 通貨基準으로 이미 다른 國際條約<sup>24)</sup>에서도 使用되는 一般的인 金價値表示基準인 프랑(4條 5項(d) 參照) 이른바 포앙카레·프랑(Poincaré franc)<sup>25)</sup>을 採擇하였다. 그리고 當時의 經濟事

22) 谷川 久, 前掲論文, 39面.

23) Anthony Diamond, op.cit., p.9.

24) 예컨대, 航空運送에 관한 1929年 瓦소條約, 1957年 船主責任制限條約 등.

25) 이는 franc의 金平價가 確定된 1928年 當時의 프랑스首相 Raymond Poincaré 氏의 이름을 따른 것임(Anthony Diamond, op.cit., p.10)

情을 考慮하여 限度金額은 1包裝 또는 單位當 10,000 프랑과 1킬로그램當 30 프랑으로 하였다.<sup>26)</sup>

그후 國際的인 通貨價值基準으로서의 金의 役割이 쇠퇴하여 國際的인 運送關係條約에서의 責任限度表示가 포앙카레·프랑에서 國際通貨基金의 特別引出權(SDR : Special Drawing Right)으로 代替되자 이 改正議定書에서의 表示單位도 SDR로 바뀌었다. 그리하여 1979年 12月 21日 字의 船荷證券統一條約改正議定書는 그 第2條에 의하여 1968年 議定書上의 運送人의 責任限度額인 1包裝 또는 單位當 10,000 프랑을 666.67 SDR 計算單位로, 또 킬로그램當 30 프랑을 2SDR 計算單位로 각각 變更하였다.<sup>27)</sup>

## (2) 責任制限의 方式

責任制限의 方式 즉 責任金額計算基準에 관하여 1924年 條約은 包裝(package) 또는 單位(unit)를 基準으로 하였으나 이 “規則”은 여기에 킬로當(per kilo) 즉 重量(weight)을 새로 추가한 併用主義를 採擇하였다. 議定書의 採擇을 위한 海事法外交會議에서 美國, 노르웨이 등 一部國家는 單位(unit)의 概念이 不明確하고 國際道路物件運送契約에 관한 條約(CMR)<sup>28)</sup>이나 國際鐵道物件運送에 관한 條約(CIM)<sup>29)</sup> 등 陸上運送條約과의 調和를 이루기 위하여서도 이를 廢棄하고 重量을 基準으로 하는 方式으로 轉換해야 한다고 主張하였으나 折衷的인 併用主義로 決定을 보았다.<sup>30)</sup>

그런데 併用主義를 採擇한 結果 1包裝 또는 單位當 限度金額과 1킬로그램當 限度金額중 높은 金額을 限度金額으로 하도록 되었으므로, 1包裝 또는 單位當 限度額은 1924年 條約의 경우 이것이 最高限度이었으나 이 “規則”에서는 最低限度를 意味하게 되었다. 바꾸어 말하면 重量 333 킬로그램까지의 包裝 또는 單位로 된 物件에는 重量에 따른 責任制限의 適用이 없음을 意味한다.<sup>31)</sup> 이는 輕量高價인 物件의 責任限度로서 意味가 있다 할 것이다.

## 3. 損害賠償額 算定基準

“規則” 第4條 第5項 (b)는 損害賠償額의 算定基準에 관하여 정하고 있는데 그 內容은 다음과 같다.

26) 10,000 포앙카레·프랑은 約 662美弗에 그리고 30 포앙카레·프랑은 約 1.99美弗에 相當한다.

27) 孫珠瓚, “船舶所有者責任制限에서의 限度額의 表示單位에 관한 問題”, 韓國海法會誌, 第4卷 第1號, 韓國海法會, 1982, 29面.

28) Convention Relative au Contract de Transport International de Marchandise par Route.

29) Convention Internationale Concernant le Transport des Marchandises par Chemins de Fer.

30) 各國의 主張과 상세한 審議經過에 대하여는, 谷川 久, 前掲論文, 38~54面 參照.

31) Anthony Diamond, op.cit., p.12.

“賠償받을 수 있는 總額은, 運送契約에 따라서 物件이 船舶으로부터 揚荷된 또는 그렇게 揚荷되었어야 할 場所 및 時期에 있어서의 그 物件의 價額을 基準으로 한다.

物件의 價格은 商品去來價格에 따라서 決定되며 商品去來價格이 없을 때에는 現市場價格에 따라서, 또한 商品去來價格 또는 現市場價格이 없을 때에는 同種 및 同質의 物件이 가진 正常價額을 基準으로 決定한다.”

이 條項을 새로 둔 趣旨는, 分明하지 않으나 이를 賠償받을 수 있는 金額의 附加的인 上限線 (additional upper limit)으로 보고<sup>32)</sup> 運送人을 비롯한 關係者가 運送契約의 締結當時에 당해 運送의 危險의 크기를 꼭 알 必要가 있으며 그러기 위하여 偶發的損害 (consequential loss) 를 運送人의 責任에서 除外시킬 必要가 있기 때문인 것으로 보인다.<sup>33)</sup>

英國에서는 物件의 滅失 또는 延着 등의 理由로 工場이 움직이지 못하게 되었을 때에 工場 不稼動損害 등에까지 運送人의 責任이 미치게 되는 것을 念慮하였고 특히 美國法院이 그러한 判斷을 할 可能性을 견제하기 위하여 이 條項의 採擇을 強力하게 主張했다고 한다.<sup>34)</sup>

그러나 이 條 第5項의 (a)에서 “어떠한 경우에도” (in any event) 適用되는 責任限度를 規定하고 있으므로 이러한 見解에는 疑問이 있다.

또 이 條項이 다만 損害額 算定의 한가지 基準 또는 尺度 (a yardstick)를 提示한 것으로 보는 見解도 있을 수 있다.<sup>35)</sup>

이 條項은 前述한 바 있는 國際海法會 (CMI)에서 勸告한 事項이 아니며, 海事法外交會議의 審議過程에서 삽입된 것이다.

#### 4. 콘테이너條項 (container clause)

##### (1) 콘테이너運送과 運送人의 責任制限 問題

1924年 條約 第4條 第5項에서는 運送人의 責任金額을 1包裝 (package) 또는 單位 (unit) 당 100 파운드라고 制限하고 있어 責任制限額을 算定하는 基準이 包裝 또는 單位로 되어 있다. 그런데 이 規定과 關聯하여 運送容器인 “콘테이너” (container) 속에 여러개의 內容物인 包裝物 (packages)이 들어 있다며는 콘테이너 自體를 하나의 包裝 (package)으로 볼 것인가 또는 그 안에

32) Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 18th ed. (by Mocatta, Mustill & Boyd), Sweet & Maxwell, London, 1974, p.464.

33) Ibid. 谷川久, 前掲論文, 56面.

34) 谷川久, 前掲論文, 56面.

35) Scrutton, op.cit., p.464.

들어 있는 個個의 包裝된 內容物들을 條約上의 包裝으로 볼 것인가 하는 問題가 있다.

그런데 이 때에 만약 送荷人으로부터 受領한 包裝된 內容物을 運送人이 스스로 容器內에 채워 넣는 경우(이른바 “carrier’s pack”)에는 容器가 分明히 하나의 運送用具이고 送荷人이 引渡한 包裝된 內容物들은 바로 條約上의 包裝(package)에 해당한다.<sup>36)</sup> 이 때에는 運送의 內容物인 包裝의 個數 등을 確認할 수 있으므로 問題가 없다.

그러나 이와 反對로 送荷人이 스스로 包裝된 內容物을 容器內에 채우고 封印하여 運送人에게 引渡하는 경우(이른바 “shipper’s pack”)에 대하여는 送荷人이 引渡한 容器 自體가 包裝(package)에 해당하는가 또는 內容物인 包裝物들이 包裝에 해당하는가를 둘러 싸고 論難이 많다.<sup>37)</sup> 이 때에 運送人은 容器內의 包裝物 등을 確認할 길이 없다.

그런데 1924年 條約 아래에서 이 分野에 가장 豊富한 判例를 가지고 있는 美國의 경우를 보면 그 內容은 다음의 세가지 見解로 要約된다.<sup>38)</sup>

- ① 容器內의 內容物인 包裝物이 항상 1包裝(package)이라는 見解,
- ② 運送人이 채운 容器(carrier’s pack)는 內容物인 包裝物이 1包裝이고 送荷人이 채운 容器(shipper’s pack)는 船荷證券上 運送物의 個數의 記載에 따른다는 見解, 그리고
- ③ 內容物인 包裝物의 包裝狀態로 보아 容器內에 넣지 않아도 海上運送에 適合한 機能을 包裝 自體가 수행할 수 있으면 그 包裝物을 1包裝(package)으로 보고 그렇지 못한 경우에는 容器 自體를 1包裝으로 보는 見解<sup>39)</sup> 등이다.

여기서 ③의 見解를 包裝機能基準說(‘functional packing unit’ test 또는 ‘functional economic’ test)이라 하며 매우 有力한 見解이다.

이 問題의 解決은 결국 國際的인 立法에 期待할 수 밖에 없게 되었다.

## (2) 이 “規則”上的 容器條項

위와 같은 容器運送의 경우의 運送人의 責任과 關聯하여 “規則” 第4條 5項(c)에서는 다음과 같이 規定하고 있다.

“容器, 팰릿(pallet) 또는 이와 類似한 運送用具가 物件의 統合을 위하여 使用되는 경우에 그와 같은 運送用具에 包裝되었다고 船荷證券에 記載된 包裝 또는 單位의 個數는 이들 包裝

36) 落合誠一, 運送責任의 基礎理論, 東京, 弘文堂, 1979, 281面.

37) Carver, op.cit., pp. 392~395. 相原 隆, “コンテナ運送と運送人の責任”, 法研論集, 早稻田大學 大學院, 第28號, 1983, 1~24面.

38) 落合誠一, 前掲書, 268~270面.

39) Royal Typewriter Co. v. M. V. Kulmerland [1973], 2 Lloyd’s Rep. 428.

또는 單位에 관한 限, 이 項의 解釋上 包裝 또는 單位의 個數로 본다. 이와 같은 경우를 除外하고는 그러한 運送用具를 包裝 또는 單位로 본다.”

이 條項의 新設로 콘테이너에 관한 重大하고 困難한 問題가 解決된 듯하나(물론 各國이 批准할 경우) 解釋上 여러가지 어려운 問題가 있다. 몇가지 論點에 관하여 簡略하게 살펴본다.

① 船荷證券에 “記載된”(enumerated)이라는 表現의 解釋에 관한 問題이다.

例컨대 送荷人에 의하여 通告된 것에 不過하고 運送人이 이를 確認할 수가 없어서 包裝의 數量 등에 관하여 “said to contain”과 같은 不知約款을 삽입하여 船荷證券에 記載한 경우에도 그 記載된 個數가 여전히 運送人의 責任制限의 基準으로서의 包裝의 個數에 해당한다고 한다.<sup>40)</sup>

이는 運送人에게 苛酷한 感이 있다.

이러한 原則의 바닥에는, 船荷證券上의 記載로 責任이 加重되는 運送人은 이에 相應하는 割增運賃을 要求하면 되고 이러한 合意가 이루어지지 않는 경우에는 運送의 引受를 拒絕하면 된다는 前提가 있으나<sup>41)</sup> 現實으로 割增運賃의 要求가 困難할 뿐만 아니라 가령 割增運賃의 約定을 한다 하더라도 對價關係의 均衡을 이루는 水準까지는 그 實現이 어려우며 더구나 割增運賃의 合意가 안 될 때에 運送의 引受를 拒絕한다는 것은 觀念論에 不過하다는 것이다.<sup>42)</sup>

또 이와 같은 記載를 하지 않으면 運送用具인 콘테이너 自體를 包裝 또는 單位로 본다고 하지만, 散物(bulk cargo)을 콘테이너에 넣는 경우라면 몰라도 그 以外에는 記載의 省略이 아주 드문 일에 속한다.<sup>43)</sup>

② 콘테이너, 팰리트 또는 이와 “類似한 運送用具”(similar article of transport)라고 規定하고 있는데 “類似한 運送用具”가 무엇인가 하는 것이다.

運送物을 統合하는 手段이 어떻게 變化하여 갈런지는 누구도 豫測할 수 없는 일이다.<sup>44)</sup> 트레일러(trailer)는 여기에 해당하지만 貨物自動車(lorry)나 積貨된 捰船(lash barge)은 여기에 해당하지 않을 것이라는 見解가 있다.<sup>45)</sup> 그러나 貨物自動車도 여기에 해당한다는 見解가 있는가 하면<sup>46)</sup> 트레일러나 貨物自動車 모두 여기에 해당하지 않는다는 見解도 있다.<sup>47)</sup>

③ 船荷證券에 記載된 數字가 不正確한 경우의 問題이다.

이 때에 運送人은 不正確한 記載에 구속을 받는다. 그래서 責任의 限度는 實際로 콘테이너에 積

40) Scrutton, op.cit., p.463 note 37.

41) 특히 改正議定書의 審議過程에서 英國側의 見解(Anthony Diamond, op.cit., p.13). Lord Diplock, “Convention and Morals — Limitation Clauses in International Maritime Conventions”, 1 J.Mar.L. & Comm., 1970, pp.528~532 參照.

42) 谷川 久, 前掲論文, 62~63面.

43) 前掲論文, 62~63面.

44) Carver, op.cit., p.397.

45) Anthony Diamond, op.cit., p.13.

46) Carver, op.cit., p.397.

47) Scrutton, op.cit., p.463 note 35.

載된 包裝의 數字가 아니라 船荷證券에 記載된 包裝의 數字에 의하여 算定된다. 다만 이러한 경우에 船主는 超過된 額을 規則 第3條5項에 의하여 送荷人으로부터 賠償받을 수 있다고 본다.<sup>48)</sup>

## 5. 責任制限權의 喪失

1924年條約은 運送物의 滅失 또는 損害에 대한 運送人의 責任을 一定한 限度로 制限하면서도 (4條5項) 그 責任制限의 特典이 喪失되는 경우에 관하여는 아무런 規定도 없었다.

이에 대해 이 '規則'에서는 이러한 特典이 喪失되는 경우 즉 責任制限權의 喪失에 관한 規定을 다음과 같이 두고 있다. "運送人 또는 船舶은 그 損害가, 損害를 일으킬 意圖로서 또는 無謀하게 그리고 損害가 일어나리라는 것을 알면서 한 運送人의 作爲 또는 不作爲로 인하여 생겼다는 것이 立證된 경우에는 이 項에서 規定하는 責任制限의 利益을 받을 權利가 없다" (4條5項(e))<sup>49)</sup>

이 條項은 當然한 事理를 規定한 것이라고 說明될<sup>50)</sup> 程度로 立法理由는 自明하다 하겠다.

이 條項에 의하여 責任制限의 利益을 喪失하게 되는 것은 오로지 運送人 自身の 行爲에 의한 경우이고 船長, 船員 등 使用人이나 代理人 등 履行補助者의 行爲에 대하여는 問題가 되지 않으므로 이들의 行爲에 故意가 있다 하더라도 運送人은 責任制限을 主張할 수 있다.<sup>51)</sup>

運送人이 會社인 경우에 代表理事 등 以外에 누구의 行爲를 運送人의 行爲로 볼 것인가 하는 問題가 있다.

이른바 運送人의 資格으로서 (qua carrier) 會社의 頭腦와 神經의 中心 (brains and nerve centre) 이라 할 수 있는 사람 (alter ergo) 의 行爲는 運送人의 行爲라 한다.<sup>52)</sup>

그러므로 實際에 있어 任員들 (directors) 이 運送과 關聯된 機能을 하지 않는 것이 判明되면 管理業務職에 있는 사람들 (persons in a managerial position) 이 運送人에 해당한다. 그러나 그렇다고 단순히 管理·監督機能만을 하는 運送擔當 支配人 (traffic manager) 이나 海務監督 (marine superintendent) 과 같은 被傭者를 運送人으로 본다는 뜻은 아니다.<sup>53)</sup>

運送人의 主觀的 要素로서 表示된 "損害를 일으킬 意圖로서" (with intent to cause damage) 라 함은 積極的 加害의 意圖를 가진 積極的 故意의 경우를 말하며, "無謀하게 그리고 損害가 일어나리라는 것을 알면서" (recklessly and with knowledge that damage would probably result) 라 함은 重大한 過失이라 하기 보다는 消極的 故意의 경우를 말하는 것으로 해석하여야 할

48) Anthony Diamond, op. cit., p.13.

49) 이와 같은 취지의 規定은, 1955年 貨物條約·헤이그議定書 第25條, 1961年 海上旅客運送條約 第7條, 1967年 海上旅客手荷物運送條約 第7條 등에서도 볼 수 있다.

50) 谷川久, 前掲論文, 71面.

51) Anthony Diamond, op. cit., p.14.

52) Anthony Diamond, op. cit., p.14, footnotes (e) 41

53) Ibid., footnotes (e) 42



것이라고 한다.<sup>54)</sup>

이 점에 관하여 英法에서도 이 條項과 英法上 많은 判例<sup>55)</sup>에서 사용되고 있는 “故意의 不法行爲”(wilful misconduct)와의 差異를 찾아보기 어렵다고 하는 것으로 보아<sup>56)</sup> 같은 解釋인 것으로 생각된다. 따라서 이 條項의 後段部分이 重過失에 해당한다고 보는 見解<sup>57)</sup>에는 贊成하기 어렵다.

故意는 주로 積荷의 損害發生에 관한 것이어야 하므로 船體와 積荷를 海難으로부터 救하기 위하여 一部の 運送物을 投下한다던가, 船體를 坐礁시키는 등의 行爲는 勿論 이 條項에 해당하지 않는다.<sup>58)</sup>

또 이 條項에 의하여 運送人이 喪失하는 利益은 責任制限의 利益에 限하며 다른 抗辯事由에 미치지 않는다.<sup>59)</sup>

그리고 이 條項과 이른바 離路의 法理와의 關係가 問題된다. 즉 運送人이 不當한 離路(unjustifiable deviation)를 한 경우에는 運送契約上의 債務不履行으로 인한 責任이 있으며 특히 英美法에서는 이를 契約의 根本的違反(fundamental breach)으로 보고 送荷人은 契約을 解除할 수 있으며 運送人은 免責約款을 援用할 수 없다.<sup>60)</sup>

그러나 이 때에도 運送人은 規則 第4條 5項(a)에서의 表現인 “어떠한 경우에도”(in any event) 責任이 制限된다는 論理下에 그 制限을 主張하는 見解가 있다.<sup>61)</sup> 이 見解에 의하면 運送人 自身(船員 등 履行補助者는 除外)의 命令으로 不當離路가 이루어졌을 때에는 이 5項(e)의 規定에 의하여 그러한 離路의 法理가 適用될 여지가 없다고 한다.<sup>62)</sup>

그러나 不當한 離路를 契約의 根本的인 違反으로 보면서 字句에 구애되어 다른 免責事由는 援用이 않되나 오직 責任限度 規定만은 援用할 수 있다는 이러한 見解에는 찬성할 수 없다.<sup>63)</sup>

그리고 運送人의 主觀的意圖에 대한 立證責任은 請求權者인 送荷人 등에 있으며 “船舶”을 들고 있는 것은 對物訴訟(action in rem)構造의 訴訟形態를 考慮한 것이다.<sup>64)</sup>

54) 註 50) 參照.

55) 예컨대, Feorder v. Great Western Railway (1905) 2 K. B. 532, Rustenbury Platinum Mines v. Pan Am (1977) 1 Lloyd's Rep. 569 등

56) Anthony Diamond, op. cit., p. 15.

57) 孫珠璣, 海上運送契約에 관한 海商法과 統一條約과의 關係(3), 法曹 第 21號, 7卷, 1972, 37面.

58) 谷川 久, 前揭論文, 71面.

59) 前揭論文, 71面.

60) Scrutton, op. cit., p. 440.

61) Ibid.

62) Ibid., p. 464.

63) Carver, op. cit., p. 389. Anthony Diamond, op. cit., p. 16.

64) Anthony Diamond., op. cit., p. 14~15.

## 6. 不法行爲를 原因으로 한 請求 등

### (1) 序 說

運送人은 1924年 條約에 의하여 運送物에 관한 損害賠償에 대하여 그 責任의 制限 또는 免責의 利益을 받고 있음은 위에서 본바와 같은데 이는 本來 運送契約에 의거한 이른바 契約上의 責任에 관한 것이다. 그런데 만약 送荷人 등이 따로 運送物에 대한 不法行爲를 原因으로 損害賠償을 請求하는 경우에는 이들 責任制限이나 免責의 利益을 享有할 수 없게 될 危險이 있다.

또 運送人이 直接 責任을 지지는 않는다 하더라도 만약 送荷人 등이 運送人의 使用人이나 代理人 등에게 責任을 물을 수 있다면 條約이 정하는 運送人의 여러 責任制限規定은 事實上 無意味하게 될 것이다.

그리하여 “規則” 第4條의 2에서는 이러한 問題를 解決하기 위한 規定을 두고 있는데 이를 分說하면 다음과 같다.

### (2) 運送人의 不法行爲責任

로마法에서는 債務不履行과 不法行爲와의 사이에 一般的으로 請求權競合이 인정된다는 것이 通說이었다고 한다.<sup>65)</sup> 오늘 날에도 ① 契約責任과 不法行爲責任은 그 要件과 效果가 다르고 別個의 權利이므로 被害者인 債權者 등의 選擇에 따라서 行使하도록 해야 한다는 請求權競合說과, ② 하나의 行爲가 兩法規에 저촉하는 外觀을 갖지만 이는 一般法과 特別法의 관계로서 特別法인 契約法이 一般法인 不法行爲法의 規定을 排除하고 優先적으로 適用되어야 하므로 送荷人 등은 運送人의 契約責任만을 물을 수 있다는 法條競合說이 對立하고 있고, 여기에 ③ 不法行爲責任은 契約이 豫想하는 程度를 逸脫한 行爲가 있을 때에 發生하는 것으로 보고 運送人이 故意 또는 重過失로 인하여 運送物을 滅失 또는 毀損하였을 때에 請求權이 競合한다는 折衷說<sup>66)</sup> 등이 있다.

一般的으로는 請求權競合說이 보다 論理的이고 타당하다고 생각하지만<sup>67)</sup> 運送契約을 하는 경우에 一定한 責任制限 또는 免責事由를 約定하였으면 그 效力이 不法行爲의 경우에도 미치도록 한 것으로 해석하는 것이 當事者의 意思에 合致하리라고 생각된다.<sup>68)</sup> 이 問題에 관하여 “規則”은 다음과 같이 明文의 規定을 두고 있다.

“이 條約에서 規定한 抗辯 및 責任의 制限은 訴訟의 根據가 契約이든 不法行爲이든 不問하고 運送契約이 適用되는 物件의 滅失 또는 損害에 관하여 運送人에 대한 모든 訴訟에 適用된다.”(4條의 2

65) 田中誠二, 船荷證券免責條款論, 東京, 有斐閣, 1939, 578面 이하.

66) 田中誠二, “商法における請求權競合の問題”, 商事法研究 第二卷, 東京, 千倉書房, 1971, 249~250面.

67) 徐燦珩, 第三全訂 商法講義(上卷), 法文社, 1984, 196~197面. 田中誠二, 海商法詳論, 東京, 勁草書房, 1970, 299面.

68) 田中誠二, 前掲 海商法詳論, 299面.

의 1)

이는 請求權競合을 인정한다 하더라도 條約上의 抗辯事由 및 免責의 利益을 運送人에게 부여하기 위함이다. 이 條項의 適用範圍에 관하여 약간 살펴보기로 한다.

이 條項의 主된 目的은 荷主가 契約上의 請求를 하는 것보다 不法行爲를 原因으로 請求를 하는 것이 보다 有利하게 되는 일이 없도록 하기 위함이다. 만약 荷主가 運送人이 發行한 船荷證券의 當事者일 때에는 別問題가 없으나 그렇지 않을 때에 船主는 특히 不法行爲上의 請求로부터 保護를 必要로 한다.<sup>69)</sup>

몇가지 경우의 例를 들어보기로 한다.

① 銀行이 先拂金의 擔保(security for an advance)로 船荷證券을 取得하고(船主와는 契約關係가 없는 狀態에서) 船舶이 全損을 입었으면 銀行은 不法行爲를 原因으로 提訴할 수 밖에 없는데 이 때에 船主는 航海過失免責 등 船荷證券上의 免責事由를 援用할 수 있는지 分明하지 않다.<sup>70)</sup>

② 運送物이 換積되고 荷主가 船荷證券을 發行한 元來의 運送人이 아닌 다음 運送을 引受한 船主를 相對로 提訴한 경우

③ 定期傭船者가 船荷證券을 發行한 경우에 荷主가 船主를 相對로 提訴한 경우

④ 荷主가 運送周旋人(freight forwarder)과 契約을 맺고 運送周旋人이 하나의 컨테이너 속에 여러 送荷人의 物態를 함께 積載한 후에 荷主는 컨테이너 全體에 대한 한 장의 船荷證券을 取得한 때에 船主와 契約關係가 없으므로 責任限度의 援用을 바라고 不法行爲를 原因으로 船主에게 提訴하는 경우<sup>71)</sup> 등이다.

위의 각 경우에 대한 이 條項(第4條의 2의1)의 適用 여부와 關聯하여 다음의 세가지 解釋이 豫想된다.<sup>72)</sup>

첫째, 이 條項은 原告 當事者사이에 契約關係(privy of contract)가 있을 때에만 그 適用이 있다는 見地에서는 위의 네가지 경우에 모두 適用이 없다.

둘째, 提訴의 對象인 運送人이 헤이그·비스비 規則 第1條(a)에서 定義하는 運送人 즉 “送荷人과 運送契約을 締結하는 船舶所有者 또는 傭船者”인 경우에 이 條項의 適用이 있다는 見解를 취할 때에는 위의 設例중 ①과 ④의 경우에만 이 條項의 適用이 있다.

셋째, 이 條項이 비록 船荷證券의 當事者가 아니라 하더라도 모든 實際運送人(actual carrier)에게 이 헤이그·비스비規則上의 特典을 부여한 것이라는 見解에서는 위의 네가지 設例 모두에 이 條項의 適用이 있다고 본다.

생각컨대 이 條項이나 第1條(a)의 表現에 비추어 셋째의 見解는 지나치게 넓은 解釋으로 보이

69) Scrutton op.cit., p.464. Anthony Diamond, op.cit., pp.16~17.

70) Anthony Diamond, op.cit., p.17.

71) Ibid.

72) Ibid.

示하고 있으므로 獨立契約者의 概念 및 獨立契約者와 使用人·代理人의 限界 등이 問題가 된다.

獨立契約者(independent contractor)라 함은 使用者(employer)의 指示와 監督없이 自己의 判斷에 따라서 業務를 처리하는 點에서 使用人(servant) 또는 代理人(agent)과 구별된다.<sup>80)</sup>

그리하여 使用人의 경우에는 그가 수행해야 하는 일의 方法(manner)에 관하여 使用者의 指示에 따라야 하나, 獨立契約者는 주어진 結果를 成就할 것을 引受한 사람으로 일의 實行에 있어 使用者의 指示나 統制를 받지 않고 미리 具體化되지 않은 일에 그의 判斷을 活用할 수 있다.<sup>81)</sup>

또 英法의 確立된 原則에 의하면 獨立契約者가 契約上 使用者의 利益을 위하여 業務를 처리하는 경우에도 獨立契約者의 行爲에 대하여 使用者는 그의 使用人이나 代理人의 行爲에 대하여서와 같은 責任을 지지 않는다.<sup>82)</sup>

이 條項에서 獨立契約者를 除外한 意圖는 荷役業者(stevedores)에게 責任制限 등이 “規則” 上의 保護를 주지 않기 위한 것으로 보인다.<sup>83)</sup> 그러나 물론 荷役業者라도 運送人의 直接 使用人인 경우에는 이 條項의 適用을 받는다.<sup>84)</sup>

그러면 獨立契約者인 荷役業者 등도 運送人의 責任制限의 利益 등을 享受할 수 있도록 한 船荷證券上의 이른바 喜马拉雅約款(Himalaya Clause)<sup>85)</sup>의 效力이 問題될 수 있다. 그러나 이 條項의 趣旨은 이 條項의 適用對象인 使用人 또는 代理人에 獨立契約者가 包含되지 않는다는 것 뿐이므로 따로 船荷證券上의 條項으로 荷役業者 등 獨立契約者가 運送人의 責任制限의 利益 등을 享受할 수 있도록 하는 것은 이 條項과 반드시 모순된다고 할 수 없다. 다만 荷役業者 등을 保護할 意思가 船荷證券上에 明白한 文句로 表現될 必要가 있다.<sup>86)</sup>

使用人 등 履行補助者가 享受할 수 있는 利益은 運送人이 이 ‘規則’에 의하여 援用할 수 있는 抗辯事由 및 責任制限이다.

예를 들면, 船長이 그의 過失行爲로 인하여 提訴되었을 때에 運送人이 비록 堪航能力注意義務의 不充分으로 인하여 責任을 지는 경우에도 船長은 航海上의 過失(negligent navigation)을 援用할 수 있다.<sup>87)</sup>

#### (4) 賠償의 限度

위 (3)에서와 같이 運送人의 使用人 또는 代理人 등에게도 運送人의 責任制限의 利益 등을 享受

80) 前揭論文, 77面.

81) Anthony Diamond, op.cit., footnotes (h)67.

82) Ibid. Per Slessor L.J. in Honeywill and Stein v. Larkin (1934) 1 K.B. 191, 192

83) Scrutton, op.cit., p.465.

84) Anthony Diamond, op.cit., p.19.

85) 喜马拉雅約款의 效力 등에 관하여는, 李均成, 國際海上運送法研究, 韓國海事問題研究所, 1976, 113~126面 參照.

87) Anthony Diamond, op.cit., p.19.

며, 첫째 見解는 이 條項의 實效性을 살리지 못할 것으로 判斷되므로 둘째 見解가 타당하다 하겠다.<sup>73)</sup>

### (3) 履行補助者の 免責 등 利益享受

위 (2)에서 본 바와 같은 原則이 運送人の 不法行爲責任을 묻는 경우에 인정된다 하더라도 被害者인 荷主가 運送人の 船長, 船員 기타 使用人 등의 不法行爲責任을 따로 물을 수 있다면 實際적으로 “規則”이 정하는 運送人の 責任制限 등의 原則을 無意味하게 할 憂慮가 있다. 그리하여 “規則” 第4條의 2의 第2項에서는 그러한 缺陷을 是正하기 위하여 運送人自身에게 適用되는 責任制限 및 抗辯事由의 利益을 船長 등 履行補助者도 援用할 수 있는 規定을 두고 있는데 그 內容은 다음과 같다.

“그와 같은 訴訟이 運送人の 使用人 또는 代理人에 대하여 提起된 경우에(그 使用人 또는 代理人은 獨立契約者가 아님) 그 使用人 또는 代理人은 이 條約에 따라 運送人이 援用할 수 있는 抗辯事由 및 責任의 制限을 享有할 權利가 있다.”<sup>74)</sup>

元來 英法에서는 이른바 “契約關係의 法理”(doctrine of privity of contract)가 있기 때문에 契約當事者가 아닌 사람은 契約에 包含된 免責條項의 保護를 받을 수 없다는 原則이 철저히 지켜지고 있다.<sup>75)</sup>

그리하여 海上運送關係에서도 Adler v. Dickson (The Himalaya) 事件<sup>76)</sup>이나 Midlands Silicones v. Scruttons 事件<sup>77)</sup> 등에서 運送人 以外の 者인 使用人이나 荷役人 등에게 不法行爲가 成立하고 이들은 運送人の 運送契約上의 抗辯事由나 責任制限 등을 援用할 수 없게 되었으므로 이러한 경우에 對處하기 위하여 이 “規則”에 이와 같은 條項의 삽입을 計劃하게 되었다.<sup>78)</sup>

이 條項의 理論의 根據는 여러가지로 說明할 수 있겠으나 海上運送人の 指揮 監督아래에 있는 履行補助者는 넓은 意味에서 海上運送企業의 組織의 一部를 構成하는 것으로 볼 수 있다는데 根據한다고 생각된다.<sup>79)</sup>

이 條項에서 가장 核心的인 論點은 履行補助者の 範圍에 관해서이다.

특히 이 條項에서 運送人の 責任制限 등의 利益을 享受할 수 있는 履行補助者는 使用人(servant) 또는 代理人(agent)으로 하고 이른바 獨立契約者(independent contractor)는 除外할 것을 明

73) Ibid.

74) 이는 1955年 瓦索條約·헤이그議定書 第25條(A)를 본딴 것이다.

75) Anson's Law of Contract, 25th(Centenary) ed., by A.G. Guest, Clarendon Press Oxford, 1979, pp.179~181.

76) [1954] 2 Lloyd's Rep. 267.

77) [1961] 2 Lloyd's Rep. 365.

78) Scrutton, op.cit., p. 465.

79) 谷川 久, 前掲論文, 76面.

토록 한 것에 對應하여 이 “規則”에서는 損害賠償總額의 限度에 대한 規定을 다음과 같이 두고 있다.

“運送人 및 그의 使用人 또는 代理人으로부터 賠償받을 수 있는 金額의 總額은 어떠한 경우에 도 이 條約에서 정한 限度를 超過할 수 없다.” (4條의 2의 3項)<sup>88)</sup>

만약 이와 같은 賠償總額에 대한 限度規定이 없으면 荷主側에서는 運送人 및 使用人이나 代理人 등 履行補助者 가운데 責任을 물을 수 있는 모든 사람으로부터 각각 制限金額까지 賠償받을 수 있다고 解釋할 可能性이 있으며 使用人 등 履行補助者에게 責任制限利益 등을 享受케 한 趣旨를 沒却할 憂慮가 있으므로 이것은 當然한 規定이라 할 수 있다.<sup>89)</sup>

### 7. 履行補助者の 抗辯事由 등 援用權 喪失

‘規則’ 第4條의 2의 第2項(위 6(3)參照)에서 使用人 등 履行補助者에게도 “規則”上的 運送人의 抗辯事由나 責任制限 등의 利益을 享受할 수 있도록 規定하고 있는데 이를 無制限으로 許容할 것이 아니라 運送人 自身の 責任制限權의 喪失(4條5項(e) 위 5參照)의 경우와 같은 制限規定이 必要하다.

그리하여 “規則” 第4條의 2의 第4項은 다음과 같이 規定하고 있다.

“다만, 그 損害가 損害를 일으킬 意圖로서 또는 無謀하게 그리고 損害가 일어나리라는 것을 알면서 한 使用人 또는 代理人의 作爲 또는 不作爲로 인하여 생겼다는 것이 立證된 때에는 運送人의 使用人 또는 代理人은 이 條의 規定을 援用할 수 있다.”<sup>90)</sup>

이 條項에서 “損害를 일으킬 意圖로서”(with intent to cause damage)가 積極的 故意를 意味한다는 것과, “無謀하게 그리고 損害가 일어나리라는 것을 알면서”(recklessly and with knowledge that damage would probably result)라 함은 消極的 故意에 해당하고, 또 英法에서의 解釋 등을 參考할 때에 重過失로 보기는 어렵다는 점 등에 관하여는 第4條 第5項(e)의 解釋과 다를 바 없다.

또 共同海損處分行爲 등의 경우에는 그 主觀的 意圖가 運送物에 損害를 생기게 하고자 함이 아니고 船舶과 積荷를 危險에서 救하기 위한 것이므로 이 條項에 해당하지 않음은 물론이다.<sup>91)</sup>

다만 이 條項에 해당할 때에는 第4條 第5項(e)의 경우와 달라서 責任制限의 利益뿐만 아니라

88) 이와 같은 취지의 規定으로는, 1961年 海上旅客運送條約 第12條 第2項, 1967年 海上旅客手荷物運送條約 第11條 第2項 등이 있다.

89) 谷川 久, 前掲論文, 79面.

90) 이와 같은 취지의 規定은, 1961年 海上旅客運送條約 第12條 第3項, 1967年 海上旅客手荷物運送條約 第11條 第3項 등이 있다.

91) 谷川 久, 前掲論文, 81面.

條約이 정하는 抗辯事由(defences)도 援用할 수 없다는 점이다. 使用人 등 履行補助者에게 이 條項에 해당하는 故意가 있다는 立證責任은 荷主 등 請求를 하는 者가 부담한다.<sup>92)</sup>

## 8. 責任의 確保

1968年의 改正議定書는 運送人의 責任의 確保에 관한 1924年 船荷證券條約 第3條 第6項 中 第4文의 內容을 改正하고 第3條 第6項의 2를 新設하였다.

### (1) 提訴期間의 延長 등

物件을 引渡한 날 또는 引渡해야 할 날로부터 1年 이내에 運送人 등에게 損害賠償請求訴訟이 提起되어야 하는 것은 1924年條約의 경우와 같다. 그런데 이 期間을 지난 경우에 관하여 1924年 條約에서는 “滅失 또는 損害”(loss or damage)에 대한 責任을 免하는 것으로 되어있는데 대하여 이 “規則”에서는 “物件에 대한 모든 責任”(all liability whatsoever in respect of goods)을 免한다고 改正되었다. 이는 英法의 경우 등에 解釋上 약간의 問題가 되던 延着이나 保證渡와 같은 경우의 運送人의 責任에 관하여도 이 條項이 適用되도록 하기 위함이다.<sup>93)</sup>

또 이 “規則”에서는 第3條 第6項 4文에 但書를 두어 損害賠償請求訴訟의 原因이 생긴 후에 當事者들의 合意에 의하여 위 1年의 提訴期間을 延長할 수 있도록 하였다. 이 提訴期間의 延長은 請求權者의 利益保護라는 政策的인 考慮에 의한 것으로 보이며 또한 當事者의 意思를 尊重한다는 점에서 異論의 여지가 없을 것으로 생각된다.<sup>94)</sup>

### (2) 求償權에 의한 提訴期間

“規則”은 또 第3條 第6項 다음에 第6項의 2를 두어 荷主 등에게 우선 損害賠償을 한 運送人이 다른 運送人이나 荷役業者 등 歸責事由있는 第三者에게 求償하는 경우의 提訴期間의 延長에 대하여 規定하고 있다. 즉 그러한 求償請求訴訟은 그 事件이 繫屬된 法延地의 法律이 許容하는 경우에는 一年의 滿了 後라도 提起될 수 있으나 許容되는 期間은 求償請求訴訟을 提起한 者가 賠償額을 支給한 날 또는 그에 대한 訴訟의 訴狀이 送達될 날로부터 起算하여 3個月 未滿이어서는 아니된다. (3條 6項의 2).

運送人의 損害賠償責任에 대한 提訴期間은 1年인데 가령 再運送契約의 경우 등에 責任있는 運送人 등에게 求償하고자 하여도 이미 提訴期間이 경과하여 請求할 수 없는 경우 등이 있기 때문

92) 前揭論文, 81面.

93) 前揭論文, 32面.

94) 孫珠璣, “海上運送契約에 관한 海商法과 統一條約과의 關係”, 法曹 第21條 (3)號, 서울, 法曹協會, 1972, 29面.

이다.

또 運送人의 求償請求는 自己의 損害賠償責任을 履行한 후 또는 적어도 賠償責任의 內容이 구체적으로 確定된 후에 問題로 되는 것이 一般的이므로 이러한 改正은 妥當한 것으로 생각된다.<sup>95)</sup>

#### IV. 맺 음

1968年의 비스비規則은 컨테이너運送의 本格的인 登場과 1924年 헤이그規則의 施行上 나타난 몇가지 問題點 등 새로운 狀況에 대처하기 위하여 成立하였으며 헤이그規則의 基本的인 體制는 대체로 그대로 維持되고 있다.

그런데 헤이그規則體制는 벌써 60余年間 事實上 海上運送人의 責任에 관한 統一法으로서의 機能을 수행하여 왔으며 많은 判例의 蓄積으로 비교적 그 解釋·適用의 安定을 期할 수 있고 또 1968年의 비스비規則은 헤이그規則의 未備點과 疑問點을 補完한 것으로 위에서 본 바와 같이 크게 無理한 점이 없는 것으로 생각된다.

1977年 6월에 發效한 비스비規則을 批准 또는 이에 加入하거나 이를 國內法에 受容한 나라는 英·獨·佛·스칸디나비아諸國 등을 包含하여 23個國에 이르고 있음은 앞에서 본 바와 같다. 美國과 日本은 아직 이를 批准하지 않고 있으나 美國海法會(Maritime Law Association of the United States)는 美國이 함부르크規則보다는 비스비規則을 受諾해야 한다고 勸告하는 것이 一貫된 立場이며<sup>96)</sup> 日本의 學界에서도 現時點에서는 함부르크規則이 아니라 비스비規則의 批准을 바라고 이의 遲延을 不滿스럽게 생각하는 것으로 보인다.<sup>97)</sup>

國內에서도 商法에 헤이그·비스비規則을 受容하는 것이 바람직하다든가<sup>98)</sup> 또는 個別運送契約에 관한 基本骨格은 헤이그·비스비規則에 의하여야 한다는<sup>99)</sup> 主張들이 있다.

이와 같이 볼 때에 가령 앞으로 海上運送人의 責任을 크게 強化한 함부르크規則上의 責任原則이 世界 海法上의 原則의 자리를 굳히게 되는 경우는 別問題로 하고 現時點에서 海商法을 改正하는 경우에 海上運送人의 責任을 크게 強化하는 것은 海運의 國際競争力을 弱化시키는 어려움이 있으므로 우리나라도 대체로 헤이그·비스비規則上의 運送人의 責任原則을 受容하는 것이 타당할 것으로 생

95) 谷川 久, 前掲論文, 34~35面.

96) Benjamin W. Yancey, "The Carriage of Goods :Hague, Visby, and Hamburg", Tulane Law Review, Vol.57, No.5, June 1983, p.1258.

97) 谷川 久, "海上物品運送法", JURIST, 1983, 1.1. (No.781), 110~111面.

98) 裴炳泰, "海商法改正의 基本方向", 法務資料 第57輯, 保險·海商法의 改正論點, 法務部, 1984, 254面.

99) 蔡利植, "海上運送契約法 改正의 方向", 韓國商法學會·韓國海法會, 海商法 改正問題 심포지움(資料), 1985, 6, 28, 44面.



각된다.

## 參 考 文 獻

- 徐燉珏, 第三全訂 商法講義(下卷), 서울: 法文社, 1985.
- 李均成, 國際海上運送法研究, 서울: 韓國海事問題研究所, 1976.
- 田中誠一, 海商法詳論, 東京: 勁草書房, 1970.
- 戶田修三, 海商法, 東京: 文眞堂, 1982.
- 坂本昭雄, 現代航空法, 東京: 有信堂高文社, 1984.
- 落合誠一, 運送責任の基礎理論, 東京: 弘文堂, 1979.
- 谷川 久·高田四郎·櫻井玲二, 改訂コンテナB/L, 東京: 勁草書房, 1974.
- 小町谷操三, 統一船荷證券法論, 東京: 勁草書房, 1958.
- 裴炳泰, “海商法改正의 基本方向”, 法務資料 第57輯 保險·海商法の 改正論點, 法務部, 1984.
- 孫珠瓊, “海上運送契約에 관한 海商法과 統一條約과의 關係(1~4)”, 法曹 21卷 5~8號, 서울: 法曹協會, 1972.
- 李均成, “國際海運立法動向과 現행 海商法の 改訂方向(1)~(2)”, 月刊 海運產業研究(No 1~No 2), 韓國海運技術院, 1984.
- 蔡利植, “海上運送契約法 改正의 方向”, 韓國商事法學會·韓國海法會, 海商法改正 심포지움(資料) 1985, 6, 28.
- 林東喆, “海上物件運送人の 責任에 관한 比較研究 — 責任原則의 變遷을 中心으로 —”, 社會科學 第9輯, 建大附設 社會科學研究所, 1985.
- 石井照久, “船荷證券條約의 改正”, 海法會誌 復刊 第11號, 1965.
- 谷川 久, “船荷證券條約及 海難救助條約의 改正”, 海法會誌 復刊 第13號, 1968.
- 谷川 久, “海上物品運送法”, ジュリスト, No 781, 1983.
- Carver's Carriage by Sea, Vol.1~Vol.2, 13th ed., London, Stevens and Sons, 1982.
- Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 18th ed. (by Mocatta, Mustill & Boyd), Sweet & Maxwell, 1974.
- Ivamy E.R.H., Casebook on Carriage by Sea, 14th ed., London, Lloyd's of London Press Ltd., 1977.
- Pane & Ivamy's Carriage of Goods by Sea, 11th ed., London, Butterworth, 1979.

- Tetly W., *Marine Cargo Claims*, 2nd ed., Toronto, Butterworths, 1978.
- Astle W. E., *Shipowner's Cargo Liabilities and Immunities*, 3rd ed., H.F. & G. Witherby Ltd., 1982.
- Diamond A., "The Hague - Visby Rules", *The Hague-Visby Rules and The Carriage of Goods by Sea Act 1971*, Papers of one-day seminar organized by Lloyd's of London Press Ltd., Dec. 8, 1977.
- Diplock, "Convention and Morals — Limitation Clauses in International Maritime Conventions", *J. Mar. L. & Comm.*, 1970.
- Chandler G. J., "A Comparison of 'COGSA', the Hague / Visby Rules, and the Hamburg Rules", *J. Mar. L. & Comm.*, Vol.15, No.2, 1984.
- Yancey B.W., "The Carriage of Goods : COGSA, Visby, and Hamburg", *Tulane Law Review*, Vol.57, No.5, June, 1983.
- Zamora S., "Carrier Liability for Damage or Loss to Cargo in International Transport", *The American Journal of Comparative Law*, Vol.23, 1975.