小貨物一貫運送에 있어서 運送人의 權利와 義務

宋 啓 儀*

目 次

Ⅰ. 序 論
Ⅱ. 小貨物一貫運送의 槪念
1. 小貨物一貫運送의 出現背景
2. 小貨物一貫運送의 定義
3. 小貨物一貫運送의 特徵
Ⅲ. 運送人의 權利와 義務
1. 運送人의 權利
2. 運送人의 義務
3. 運送人의 免責
Ⅳ. 結 論

Ⅰ. 序 論

인간은 보다 나은 생활을 營爲하기 위해 財貨와 用役의 時間的·空間的인 移動을 통한 效用創出을 하지 않으면 안된다. 이와 같이 財貨와 用役을 그 效用價値가 낮은 장소로부터 높은 장소로 이동시키는 行爲, 즉 財貨와 用役의 效用創出活動이 輸送 서비스의 機能이다.

오늘날 輸送 서비스에 대한 消費者의 慾求(needs)는 經濟環境의 變化와 더불어 급변하고 있다. 즉, 消費者의 消費行態變化에 따른 製品生産의 多品種 少量化, 出荷單位의 小品化, 高附加價値製品의 出現과 輸送需要에 대한 서비스要因의 構造的인 變化, 즉 여성의 사회진출, Volunteer 활동, Culture School에의 참여 등으로 인한 消費者 慾求의 變化, 그리고 顧客의 便宜性에 主眼點을 둔 수송체제의 사회적인 요구증대로 인하여 Door to Door Service 수송체제로 신속·안전·정확·

* 韓進그룹 綜合物流硏究所 先任硏究員, 經濟學博士.

경제성을 요하는 小貨物一貫運送 서비스에 대한 요구가 대두되고 있다.

小貨物一貫運送은 기존의 大型·大量貨物의 Terminal to Terminal 貨物輸送形態와는 상이한 小型·小量貨物의 Door to Door Service 수송으로, 小貨物의 集貨·包裝·輸送·配達에 이르기까지 包括的인 一貫서비스를 제공하는 것이다. 이러한 小貨物一貫運送은 輸送 서비스에 대한 消費者 主導型의 時代的인 要請에 부응하는 것이고, 電話 한 통화로 集貨에서 配達·確認에까지 一貫서비스를 제공하는 革新的인 輸送體制이다. 앞으로 이러한 새로운 輸送 서비스에 대한 消費者의 慾求는 경제·사회의 발전과 더불어 가속화될 것이므로 小貨物一貫運送 市場의 展望은 매우 밝다 하겠으며, 이와 같은 物流環境 아래 이에 대처할 輸送 서비스의 開發 및 展開가 중요한 시점이다.

이러한 현실에서, 우리 나라에서도 小貨物一貫運送과 같은 消費者의 輸送 서비스에 대한 새로운 慾求에 부응할 수 있는 制度를 定立하고, 小貨物一貫運送業을 運送業의 하나로 규정하기 위하여, 小貨物一貫運送業이 도입될 수 있는 法的根據가 되는 法律인 自動車運輸事業法 第16條 2項(小貨物 一貫輸送)을 1989년 12월 30일 法律 第4190號로서 改正·公布하였으며, 1991년 1월 29일에는 同法 施行令이, 그리고 1991년 9월 27일에는 同法 施行規則이 改正·公布되었고, 또한 運送人의 權利와 義務關係를 규정한 小貨物一貫運送約款이 1992년 3월 5일에 認可되어 우리 나라에서도 小貨物一貫運送事業이 본격적으로 개시되기에 이르렀다.

이와 같은 認識 아래, 本稿에서는 小貨物一貫運送에서의 運送人의 權利와 義務를 중심으로, 주로 우리 나라의 小貨物一貫運送約款과 日本의 標準宅配便約款과의 比較·分析을 통하여 運送人의 貨物引受 및 貨物取扱에 관한 事項, 運送人의 責任, 運送人의 免責, 損害賠償에 관한 事項을 중점적으로 다루기로 한다.

Ⅱ. 小貨物一貫運送의 槪念

1. 小貨物一貫運送의 出現背景

경제·사회의 발전에 따른 소득수준의 향상과 소비증대로 인하여 人·財·情報의 移動이 증대되고 있고, 따라서 貨物移動의 增大와 더불어 운송시장의 중요성이 대두되고 있다.

특히 産業社會化에 따르는 都市化 現狀, 즉 人口, 産業의 大都市 集中化 現狀은 都市內 및 都市間 貨物輸送量의 增大를 초래하였고, 또한 情報化 社會의 進展에 따르는 消費者 慾求의 多樣化, 社會의 多元化, 意識構造의 國際化 등은 수송분야에도 큰 영향을 미치게 되었다.

이와 같은 수송분야에 있어서의 物流環境의 變化는 輸送 서비스에 대한 消費者 慾求의 變化를 포함한 輸送需要 서비스要因의 構造的인 變化를 초래하였는데, 그 주된 變化內容은 다음과 같다.

① 輸送 서비스에 대하여 量보다 質을 추구

② 個性化된 생활 패턴의 변화에 따라 輸送需要의 多樣化·複雜化

③ 여성의 사회진출 증대, Volunteer 활동, Culture School에의 참여, 일상생활에서의 여가선용 등으로 인한 消費者 慾求의 變化

④ 時間의 高附加價値化

⑤ 신속·정확·안전·편리·경제성을 충족시켜 주는 輸送 서비스에 대한 요구의 증대

또한 消費者의 消費行態變化에 따라 製品生産의 側面에서도 큰 변화가 초래되었는데, 企業은 大量生産·大量運送에서 多品種 少量生産의 少量運送體制로 전환하게 되었다. 그 주된 變化內容은 다음과 같다.

① 製品生産의 輕薄短小化

② 製品生産의 多品種 少量化

③ 出荷單位의 小品化

④ 製品의 納期短縮化

⑤ 在庫 最小化(Just-in-Time戰略)

⑥ 包裝의 單位化

이와 같은 輸送 서비스에 대한 消費者 慾求의 變化와 더불어 消費者는 신속·정확·안전·편리·경제성을 충족시켜 주는 輸送 서비스를 더욱 요구하게 되었고, 따라서 이러한 시대적인 요청에 부응할 수 있는 輸送 서비스의 導入이 절실히 요망되었는데, 이것이 小貨物一貫運送이 출현하게 된 배경이다.

2. 小貨物一貫運送의 定義

小貨物一貫運送[1]이란 個人貨物 또는 企業貨物의 送貨人인 貨主로부터 보통 포장 단위당 30kg이하, 1.5cbm(가로 + 세로 + 높이의 합이 160cm 이내, 단 최장변이 100cm 이내)이내의 小型·少量貨物의 輸送을 의뢰받아 貨物의 接受(集貨)로 부터 包裝, 輸送, 配達에 이르기까지 일체의 輸送 서비스를 運送人의 一貫責任아래 Door to Door Service로 운송하는 輸送體制이다. 이 輸送體制는 특히 都市內 및 都市間 小貨物輸送에 적합한 것이고, 다른 輸送體制와 비교하여 볼 때 신속·정확·안전·편리·경제성을 그 근본 특징으로 하고 있다.

이러한 小貨物一貫運送은 운송의 대상인 貨物의 主體와 運送業體의 事業領域에 따른 특성에 따라 크게 두 가지로 대별할 수 있다.

운송의 대상인 貨物의 主體에 따른 분류로서는 운송될 화물이 일반 소비자의 가정으로부터 접수되는 個人貨物(家庭貨物)인 「자기앞 배달

---

1) 「小貨物一貫運送」과 관련한 用語는 다양하게 존재하고 있는데, 美國에서는 Small Package Express Service, Small Package Door to Door Service, Courier Service 등으로 불리어지고 있고, 日本에서는 「宅配(たくはい)」라고 하고 있으며, 우리 나라에서는 「小貨物一貫運送」 이외에도 「小貨物 門前配達業」, 「자기앞 배달업」, 「회사앞 배달업」 등으로 불리어지고 있다. Courier의 어원은 불어인 Courrier에서 유래된 것으로 Hand to Hand로 신속·정확하게 배달한다는 의미를 가지고 있으며, 우리 나라에서는 조선시대에 步撥, 擺撥이라 하여 공문서 등을 급히 전송하기 위한 제도가 있었다.

업」과 개인이 아닌 기업을 상대로 하여 企業貨物을 운송하는 「회사앞 배달업」이 있다.

「자기앞 배달업」은 日本에서는 「宅配業」이라고 일컬어지는 것으로, 小貨物一貫運送 고유의 사업취지에 적합한 것이지만, 운송 대상인 화물의 종류가 다양하여 수송이 까다로운 점, 小貨物一貫運送業에 대한 노우-하우의 축적여부가 사업성패의 관건이 되는 점, 그리고 현재 국내 수요자의 인식부족 등 때문에 사업전개에 어려운 점이 많다. 현재 「자기앞 배달업」에서 주로 취급하는 상품종류는 서적, 의류, 식료품, 가전제품 등이 주대상이 되고 있다.

한편 「회사앞 배달업」은 운송화물의 대상이 개인이 아닌 기업화물을 주 대상으로 하는 것으로, 보통 商業書類, 의류, 가전제품, 기계부품 등을 주 대상으로 하여 긴급을 요하는 물품을 월단위로 契約을 맺고 「翌日配達」體制로 운송하는 輸送體制이다.[2)]

또한 小貨物一貫運送事業은 事業領域에 따른 특성에 따라 國內小貨物一貫運送業과 國際航空 小貨物一貫運送業으로 나눌 수 있다.

國內小貨物一貫運送業은 上述한 「자기앞 배달업」과 「회사앞 배달업」을 모두 포함한 개념으로, 국내지역을 영업대상으로 하여 가정용품, 식료품, 기계부품, 상업서류 등을 貨主로부터 수송의뢰 받아 國內間에 Door to Door Service로 운송하는 체제이다.

한편 國際航空 小貨物一貫運送은 쿠리어 서비스(Courier Service) 또는 SP(Small Package) 서비스 등으로 불리어지는 것으로, 이에는 船積書類, 銀行書類, 入札書類, 契約書 등의 商業書類와 設計圖面, Computer Punching Card, Catalogue 등을 주대상으로 하여 Desk to Desk로 배달하는 Documents Courier Service와 Data Process用 磁氣테이프, 비디오用 磁氣테이프, Micro-Film, 영화·사진용 필름, 서적, 잡지, Samples, Spare Parts 등의 小貨物을 專門으로 운송하는 Small

2) 小貨物一貫運送은 본래는 個人貨物을 대상으로 하여 사업이 전개되었으나 收益性 側面에서 현재는 日本에서는 6 : 4, 우리 나라에서는 8 : 2 정도로 企業貨物이 주 대상이 되고 있다.

Package Service가 있다.

3. 小貨物一貫運送의 特徵

小貨物一貫運送의 本質的인 特徵은 그 제공하는 輸送 서비스가 다른 輸送體制에 비하여 현저하게 高度化되어 있고, 또한 革新性을 지니고 있다는 점이다. 이러한 小貨物一貫運送의 本質的인 特徵을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

① 小貨物一貫運送은 小型·少量貨物의 運送을 위한 輸送體制이다. 小型·少量貨物의 範圍가 일정하게 규정되어 있지는 않지만, 현행 自動車運輸事業法[3]상으로는 포장 단위당 30kg 이하의 小貨物을 의미하며, 보통은 포장 단위당 50kg 이하, 1.5cbm 이내의 小貨物을 의미한다. 또한 小貨物一貫運送은 家庭貨物과 같이 2~3개의 少量貨物을 集貨하여 운송하기에 적합한 輸送體制이다.

② 小貨物一貫運送은 포괄적인 輸送 서비스를 제공한다. 즉, 小貨物一貫運送은 기존의 鐵道·郵便·路線貨物輸送 서비스가 貨物의 集·配送을 포함한 화물취급 서비스에 있어서 제한적이라는 점에서 본질적인 차이가 있다. 이에 비하여 小貨物一貫運送은 貨主의 門前에서부터 원하는 장소의 受貨人의 門前까지 모든 輸送 서비스를 포괄적으로 제공하는 Door to Door Service System이다.

③ 小貨物一貫運送은 최초의 運送人이 全運送區間에 걸쳐 一貫責任 아래 운송하는 輸送體制이다. 이는 운송 중에 輸送手段이 바뀌거나 기타 運送人의 직접책임이 아닌 원인에 의하여 문제가 발생하더라도 貨主에 대한 責任은 원칙적으로 貨主와 계약한 運送人이 全運送區間에 걸쳐 一貫的으로 責任을 부담한다는 의미이다.

이 밖에도 小貨物一貫運送의 機能的인 特徵은[4] 다음과 같다.

① 小貨物一貫運送은 革新性을 지니고 있다. 기존의 郵便小包, 鐵道

3) 自動車運輸事業法 第16條 2項, 自動車運輸事業法 施行規則 第24條 2項 參照.

4) 齊藤 實, 宅配便, 成山堂書店, 1991, pp.8-27.

小貨物, 路線貨物의 輸送 서비스는 利用者가 직접 郵便局이나 驛 또는 터미날에 貨物을 가지고 나가야 하는 불편성이 있고, 상대방에게 화물이 도착하였는지의 여부를 확인할 수 없는 등 서비스 水準이 낮았다. 그러나 小貨物一貫運送은 電話로 貨物接受를 의뢰할 수 있고, 수송시간도 대폭으로 단축되어 발송한 翌日에 상대방에게 배달하는 것이 가능하며, 동시에 언제 화물이 도착하였는지를 정확하게 파악할 수 있는 장점이 있다. 이와 같은 小貨物一貫運送의 高度한 輸送 서비스는 기존의 수송체제에서는 존재하지 않던 革新的인 輸送 서비스이다.

② 小貨物一貫運送은 高度의 便利性을 제공하는 輸送 서비스이다. 즉, 기존의 輸送體制에서는 小貨物을 수송의뢰할 때나 수취할 때 郵便局, 驛 또는 터미날까지 소비자가 직접 나가지 않고는 貨物을 集·配送할 수 없는 불편함이 있었다. 그러나 小貨物一貫運送은 본래 일반 소비자로부터 발생하는 화물을 대상으로 하여 탄생한 것으로, 원래부터 이용자가 이용하기에 편리하도록 추구된 輸送 시스템이다. 그러므로 小貨物一貫運送에서는 電話 한 통화로 集貨에서 配達까지 해결이 가능한 輸送體制이다. 바로 이러한 수송체제의 편리성의 측면에서 중요한 것이 取扱店의 設置·擴大이다.

③ 小貨物一貫運送은 신속한 輸送 서비스를 제공한다. 즉, 小貨物一貫運送은 「翌日配達」을 상징으로 하는 신속한 輸送 speed를 장점으로 하고 있다. 그러므로 전국 어디에나 24시간 이내에 배달이 가능한 시스팀을 갖추고 있으므로, 기존의 郵便小包, 鐵道小貨物, 路線貨物과는 비길데 없는 신속성을 가지고 있다.

④ 小貨物一貫運送은 輸送 서비스에 있어서 안전·확실성을 지니고 있다. 즉, 貨物의 움직임을 기록하고 확인할 수 있으므로 안전하고 정확하게 배달되는 장점이 있다. 이러한 새로운 輸送 서비스를 가능하게 한 것이 貨物追跡 시스템인데, 小貨物一貫運送에 의해 운송되는 화물은 모두 컴퓨터에 의해 관리되므로 분실의 위험이 없다.

⑤ 小貨物一貫運送은 經濟性이 있는 輸送 서비스이다. 즉, 小貨物一貫運送에서는 종래의 복잡한 運賃體系에서의 運賃算定의 불편함이 없

이 이용자가 간단·편리하게 이해할 수 있는 單一運賃體系를 갖추고 있으며, 또한 이용자로부터 편리하게 集·配達할 수 있는 體制와 직접 集·配達할 때 드는 時間, 費用 등을 고려해 볼 때 經濟性이 있다.

Ⅲ. 運送人의 權利와 義務

1. 運送人의 權利

(1) 約款의 意義

運送約款은 電氣·가스·水道의 供給契約, 銀行去來約款 또는 保險約款 등과 마찬가지로 典型的인 보통의 契約條項을 말한다. 여기에서 契約條項이란 "일정한 유형의 去來內容에 대하여 사전에 정하여 놓은 定型的인 契約條項"을 말하는 것으로, 企業은 개개의 去來를 하는데 있어서 개별적으로 契約內容을 協議함이 없이 이 約款에 따라 계약을 체결하게 된다.[5] 환언하면 運送約款이란 企業이 그 顧客과 去來를 하는데 있어서 개별적으로 契約內容을 協定하여야 하는 번잡을 피하기 위하여 일률적으로 적용될 수 있는 契約內容을 사전에 정형적으로 정하여 놓고, 同種의 去來에 대하여는 공통적·획일적으로 그 조건에 따라 계약을 체결하는 경우의 定型的으로 설정된 去來條件 그 자체이다.

이와 같은 約款의 意義는 企業으로 하여금 대량거래를 가능하도록 하고, 人員·時間·費用의 節減을 통하여 企業과 一般大衆의 공통적인 利益을 촉진하며, 制定法에서 고려할 수 없는 특정 경제부문의 특수성을 고려한 規定이 가능하다는데 있고, 또한 契約의 定型化에 의해 法律行爲의 效果를 예측하는 것이 가능하다는 데 있다.

이러한 約款의 法律的인 本質 내지 拘束力의 根據에 대하여 學說은 附合契約理論, 規範契約理論, 商慣習法理論, 指定理論, 制度理論, 自治法理論 등 각종의 견해가 나뉘어져 있으며, 이러한 學說의 傾向은 個

5) 阿部三夫, 標準三約款の解說, 白桃書房, 1987, p.8.

人主義的, 意思主義的인 見地에 입각한 전통적인 法律行爲理論으로부터 점차 團體主義的, 客觀主義的인 理論構成이 시도되고 있다.

그러나 判例는 約款이 정하고 있는 것을 契約의 內容으로 하는 것에 대한 당사자간의 합의가 있다는 것, 즉 상대방에게 그러한 意思가 존재한다는 것이 추정된다는 입장을 보이고 있으며, 또한 約款이 公示된 때에는 이러한 意思를 擬制하는 경향이 있다.

일반적으로 運送人에게 운송을 위탁한 者는 運送人이 사전에 정하여 놓은 運送約款에 의해 거래할 의사를 가지고 있는 것이 通例이며, 判例法에서는 이것이 확립되어 있다. 그러나 判例가 당사자의 意思를 추정하는 것에 의해 擬制的으로 約款의 拘束力을 인정하는데 있어서의 하나의 전제는 約款의 內容이 타당성이 있어야 한다. 즉, 約款이 실효성을 가지고, 이것에 의해 契約이 拘束力을 가지기 위하여는 約款이 公示되어 상대방에게 인식될 수 있어야 하고, 또한 그 內容이 타당성이 있어야 한다.

우리 나라의 小貨物一貫輸送約款은 自動車運輸事業法 第9條의 規定[6]에 의하여 小貨物一貫輸送을 행하는 화물운송사업자와 이용자간의 小貨物一貫輸送에 관한 책임의 한계와 이용에 관한 사항을 규정하기 위한 목적으로 제정하여, 1992년 3월 5일에 認可되어 시행되고 있다.

全文 總 30個條로 구성되어 있는 小貨物一貫輸送約款은 運送人의 貨物取扱에 관한 事項인 貨物의 接受와 引渡, 包裝, 貨物의 確認, 運送狀의 作成, 貨物受託拒絶, 貨物返還 및 危險品의 處分 등에 관하여 규정하고 있으며, 運送人의 義務事項인 運送人의 責任開始, 責任의 擧證, 運送人의 免責과 損害賠償額에 관하여 규정하고 있고, 또한 運賃 등의 授受와 還拂에 관하여도 규정하고 있다.

이 運送約款은 일반적인 小貨物一貫輸送의 運賃 및 料金이 적용되는 소화물의 일관운송에 적용되지만, 이 約款은 관계법규 또는 주무관

6) 自動車運輸事業法 第9條 (運送約款): 자동차운송사업자는 運送約款을 정하여 交通部長官의 認可를 얻어야 한다. 이를 變更하고자 할 때에도 또한 같다.

청의 지침에 저촉되는 사항에 대하여는 적용되지 않는다. 그리고 이 約款에 규정되지 않은 사항에 대하여는 自動車運輸事業法, 商法 및 一般慣習에 따르도록 하고 있다.

(2) 運送人의 權利

小貨物一貫運送의 運送人은 화물의 취급, 포장, 화물의 확인, 위험품의 처분 등에 관하여 小貨物一貫運送約款이 정하고 있는 범위내에서 의무를 부담하며, 또한 權利와 免責權을 갖는다. 즉, 運送人은 관계법규 또는 주무관청의 지침에 저촉되는 경우를 제외하고는 이 約款에서 규정하고 있는 運送人의 權利와 免責의 혜택을 누릴 수 있으며, 이 約款에 규정되어 있지 않은 사항에 대하여는 自動車運輸事業法, 商法 및 一般慣習에 따라 運送人은 權利와 免責의 혜택을 누릴 수 있다. 그리고 運送人의 權利와 免責의 대상은 約款 第11條 5項에 규정되어 있는 화물을 제외한 포장 단위당 중량이 30Kg 이하인 小貨物이며, 그 기간은 운송인의 책임개시 시점인 화물을 送貨人으로부터 접수한 때로부터 시작하여 화물을 수화인에게 인도한 때까지이다.

① 運送狀의 作成

運送人은 화물을 인수한 때에는 일정사항을 기재한 運送狀을 발행하여 送貨人에게 교부하여야 한다. 그런데 이 運送狀에는 運送契約의 重要事項이 기재되어야 하는데, 運送人은 다음의 사항을 送貨人에게 기재하도록 요구할 수 있으며, 이를 이행하지 않은 경우에는 運送人은 화물의 수탁을 거절할 수 있다.[7]

① 送貨人의 주소, 성명(또는 상호) 및 전화번호

② 受貨人의 주소, 성명(또는 상호) 및 전화번호(인도장소를 주택, 사무실 등으로 구체적으로 명시)

③ 貨物의 品名

④ 運送 중의 특별한 注意事項(파손, 변질, 부패성 등 화물의 특성 구분과 기타 필요한 사항을 기재함)

---

7) 小貨物一貫運送約款 第5條.

⑤ 託送 年月日

運送狀에는 화물을 小貨物一貫運送으로 보내는 者인 送貨人의 住所, 성명(또는 상호) 및 전화번호가 기재되어야 하는데, 이것은 送貨人이 가장 잘 알고 있는 사항이므로 誤記의 가능성을 최대한 줄인다는 취지에서 送貨人에게 기재할 의무를 부과하고 있다. 그러나 실제로는 運送人이 送貨人에 대신하여 기재하여도 큰 차이는 없으며, 다만 이 경우에는 誤記에 각별한 주의가 요구된다.

이와 마찬가지로 貨物의 引渡地에서 運送人에 대하여 貨物의 引渡를 요구할 수 있는 者인 受貨人의 住所, 성명(또는 상호) 및 전화번호도 送貨人이 잘 알고 있는 사항이므로, 送貨人에게 기재할 의무를 부과하고 있다. 그런데 送貨人이 이를 잘못 기재하는 경우에는 貨物이 延着하는 등 화물배달에 문제가 발생하므로 取扱所 등에서 화물을 접수할 때에 확인하는 것이 바람직하며, 또한 小貨物一貫運送에서 고도한 輸送 서비스가 제공될 수 있도록 貨物의 引渡場所를 住宅, 事務室 등으로 구체적으로 명시하여야 한다.

또한 貨物의 品名에 대하여도 送貨人이 잘 알고 있는 사항이므로 送貨人에게 기재할 의무를 부과하고 있다. 貨物의 品名을 어느 정도까지 상세하게 기재하여야 하는가는 어려운 문제이지만, 貨物의 品名을 기재하는 하나의 목적은 貨物引受를 拒絶하여야 할 화물인지의 여부를 분별하기 위한 것이고, 또 하나의 목적은 運送 중에 貨物取扱을 적절하게 행하기 위한 자료를 얻기 위함이다. 그러므로 이러한 목적을 충족시킬 수 있는 정도까지는 貨物의 種類, 重量, 容積 및 個數 등에 대하여 기재하여야 한다.

그리고 貨物의 性質과 관련하여 운송 중에 특별한 취급을 요하는 경우, 즉, 破損, 變質, 腐敗하기 쉬운 화물 및 기타 취급상의 주의를 요하는 화물에 대하여는 이를 상세하게 기재함으로서 運送人에게 인지시켜 주는 것이 중요하다. 왜냐하면 破損되기 쉬운 화물이라는 사실을 기재하지 않은 경우 그러한 화물을 運送人이 보통 화물과 동일하게 취급하여 그 화물이 파손된 경우 運送人은 損害賠償責任이 없기

때문이다.

한편 託送 年月日은 取扱所 또는 營業所에서 送貨人으로부터 현실적으로 貨物을 受領한 日이며, 단순히 運送을 約束한 日이 아니고, 또한 運送人이 取扱所에서 集貨한 日도 물론 아니다. 그러므로 託送 年月日은 운송 당사자의 책임문제와 관련하여 중요한 의미를 지니며, 이에 送貨人으로 하여금 기재하도록 하고 있다.

② 貨物의 包裝

運送人은 送貨人으로 하여금 送貨人 자신의 책임과 비용으로 화물의 성질, 중량, 용적 등에 따라 運送에 적합하도록 包裝할 것을 요구할 수 있으며, 送貨人이 이를 이행하지 않은 경우에는 화물의 인수를 거절할 수 있다. 즉, 送貨人은 貨物의 包裝에 대하여는 거의 절대적인 책임을 부담하며, 貨物의 包裝이 運送에 적합하지 않은 경우에는 運送人은 送貨人에게 필요한 포장을 요구하거나, 또는 送貨人의 負擔으로 필요한 包裝을 할 수 있다.[8]

그런데 貨物의 運送에 적합한 包裝이라는 槪念은 애매한 條項이다. 즉 小貨物一貫運送에서 운송되는 화물의 종류는 수만 가지이고, 이 貨物에 따라 사용되는 包裝方法이 서로 다르게 마련이다. 그러므로 적절한 包裝의 定義도 화물의 종류 및 그 당시의 商慣習에 따라 다를 수 있으나, 일반적으로 적절한 包裝이라 하면 당해 화물의 운송 중 파손 등의 손실을 막을 수 있고, 보통의 貨物取扱에 견딜 만한 包裝을 뜻한다.

또한 送貨人의 적절한 포장상태와 運送人의 貨物取扱注意義務 사이에는 밀접한 관계가 있어 특정 손해가 발생하면 정확히 어디까지가 포장 불충분이고, 어디까지가 運送人의 取扱不注意인지 판단하기 어려운 경우가 많다. 이러한 경우도 그 事案 및 去來慣行에 따라 해결되어야 할 문제이다.

③ 貨物의 確認

---

8) 小貨物一貫運送約款 第7條.

小貨物一貫運送을 의뢰한 화물에 대하여 運送人은 그 종류와 내용을 送貨人 또는 그 代理人의 同意와 參與 아래 이를 확인할 수 있다. 이는 自動車運輸事業法 第11條의 規定과 일치하는 것으로, 運送人은 貨物運送의 請約이 있는 경우에는 그 화물의 종류와 성질을 명시하도록 請約者에게 요구할 수 있으며, 이때 의심스러운 부분이 있으면 請約者의 同意와 參與 아래 이를 점검할 수 있다. 그리고 이 貨物의 確認을 請約者가 拒否하거나 請約者가 명시한 화물의 종류 및 내용이 확인 결과 상이한 때에는 運送人은 화물인수를 거부할 수 있다.[9]

이와 같이 화물의 종류와 내용을 확인할 권리를 運送人에게 부여하는 趣旨는, 첫째는 小貨物一貫運送約款 第11條에 규정되어 있는 유형의 화물, 즉, 화물의 내용상 運送人이 인수를 거절할 화물인지를 확인할 기회를 運送人에게 부여하기 위함이고, 둘째는 운송인이 화물의 내용에 따라 적절한 운송을 하기 위해 운송상의 특별한 注意事項에 대하여 점검할 기회를 부여하기 위한 것이다.

한편 貨物을 確認한 결과 화물의 종류와 내용이 送貨人 또는 그 代理人이 명시한 내용과 상이하지 아니한 때에는 確認에 의하여 생긴 損害는 運送人이 賠償하여야 한다. 즉, 確認에 의해 발생한 損害는 보통은 확인에 요하는 비용이지만, 내용확인으로 인하여 包裝이 破損된 경우에는 運送人이 적절한 방법으로 재포장하거나 다시 테이프 등으로 봉하여야 하며, 이로 인하여 발생한 損害에 대하여도 運送人은 책임을 부담하여야 한다.

반면에 貨物의 確認 결과 그 종류 및 내용이 送貨人 또는 그 代理人이 기재한 것과 상이한 경우에는 運送人은 화물인수를 거부할 수 있으며, 또한 이로 인하여 발생한 모든 損害를 送貨人이 부담하여야 한다. 또한 내용확인으로 인하여 包裝이 파손된 경우 運送人은 적절한 방법으로 재포장하거나 다시 테이프 등으로 봉할 수 있으며, 이로 인하여 발생한 損害도 送貨人이 부담하여야 한다.

---

9) 小貨物一貫運送約款 第9條.

④ 貨物의 引受拒絶

運送人은 다음에 해당하는 貨物에 대하여는 그 受託을 거절할 수 있으며, 화물을 인수한 경우에도 언제든지 送貨人의 費用과 危險負擔으로 이를 반려할 수 있다.[10]

① 運送의 申請이 小貨物一貫運送約款에 의하지 않은 경우

즉, 小貨物一貫運送은 다수의 取扱所에서 수만 가지의 소량화물을 취급하게 되므로, 이 約款에 의하지 않은 개개의 利用者의 申請을 하나 하나 들어주는 것은 小貨物一貫運送에서 화물을 원활하게 처리해야 하는 것을 불가능하게 한다. 그러므로 利用者의 利益을 保護하고, 수많은 화물을 원활하게 취급하기 위하여 이 約款에 의하지 않은 화물인수를 거절할 수 있도록 한 것은 당연한 규정이다.

② 送貨人이 運送狀에 필요한 事項을 기재하지 아니하였거나 貨物確認에 同意하지 아니한 경우

運送狀은 運送人이 발행하는 것이지만, 일정사항은 送貨人이 기재하도록 의무화하고 있다. 즉, 일정사항을 送貨人이 기재하지 않으면 運送人으로서는 적절한 운송을 할 수 없으므로,[11] 이러한 경우에는 運送을 거절할 수 있도록 하고 있다.

또한 運送의 委託을 받은 화물이 수탁거절화물에 해당하는지 의문스러운 경우에 送貨人이 그 확인에 동의하지 않으면 적절한 운송을 할 수 없게 될 가능성이 높으므로 運送의 引受를 거절할 수 있도록 하고 있다.

③ 包裝이 運送에 적합하지 않은 경우

送貨人은 자신의 책임과 비용으로 運送에 적절한 包裝을 하여야 하지만, 가령 送貨人이 행한 包裝이 運送에 적절하지 않을지라도 갑자기

---

10) 小貨物一貫運送約款 第11條.

11) 受貨人의 姓名, 住所가 기재되지 않으면 화물의 목적지를 알 수 없으므로 運送을 할 수 없게 되고, 貨物의 品名, 운송상의 주의사항이 기재되지 않으면 그 화물에 적절한 운송상의 주의를 할 수 없으므로 滅失, 損傷 등의 사고가 발생하기 쉽다.

운송을 거절할 수는 없다. 運送人은 우선 送貨人에게 필요한 包裝을 요구하거나, 또는 포장비용의 부담을 요구하고서 이에 送貨人이 응하지 않으면 화물인수를 거절할 수 있다.

④ 書信의 運送 등 運送이 法令, 公共秩序 또는 善良한 風俗에 反하는 경우

書信의 運送은 法律(郵便法)에 의해 금지되고 있으며, 公共秩序 및 善良한 風俗은 국가사회의 일반적인 利益과 사회의 일반적인 道德觀念을 지칭하는 것이지만, 그 구체적인 내용을 열거하는 것은 불가능하고 각각의 경우에 따라 판단하여야 할 사실상의 문제이다.

⑤ 貨物의 內容에 의한 制限

運送人은 다음에 해당하는 화물의 운송인수를 거절할 수 있다.

가. 화물 단위당 貨物價格이 50만원을 초과하는 경우

나. 貨物의 容積이 가로/세로/높이 3변의 합이 160Cm, 최장변의 길이가 100Cm을 각각 초과하거나, 중량이 30Kg을 초과하는 경우

다. 현금, 수표, 어음, 주식 기타 有價證券類 및 貴金屬類

라. 화약류, 총포류, 인화물질(신나 등) 및 危險品類

마. 변질 및 부패성 화물

바. 動物 및 死體類

사. 밀수품, 군수품, 부정 임산물, 기타 犯則物品

아. 개, 고양이, 새 등 애완동물류

자. 再發行 또는 再生이 불가한 書類, 原稿, 테이프, 필름류

차. 다른 貨物輸送에 지장을 줄 우려가 있는 物品

⑥ 天災, 기타 예측하지 않은 事由가 있는 경우

이것은 天災와 같은 不可抗力的인 事由, 즉 人間의 힘으로는 어찌할 수 없는 事由에 의해 運送이 불가능하게 된 경우를 말하며, 이 경우에는 運送人이 운송의 인수를 거절할 수 있도록 하고 있다.

⑤ 危險品의 處分

運送人은 危險品 등 운송 중에 다른 화물에 손해를 미칠 수 있는 화물이 있는 것을 운송 도중에 알게 된 경우에는 貨物의 下車 또는

기타 운송상의 손해를 방지하기 위해 화물을 처분할 수 있다.[12] 즉, 運送人이 危險品 등이 있는 것을 알지 못하고 화물의 운송을 인수한 경우에 한하여 운송 중에 危險品 등이 있는 것이 判明되고, 또한 운송상의 손해를 방지하기 위하여 필요한 경우에 그 危險品 등을 下車, 또는 處分할 수 있는 것이다. 그리고 이 경우에는 그 처분의 취지를 지체없이 送貨人에 대하여 통지하여야 하며, 處分에 요하는 費用은 送貨人의 부담이다.

그런데 危險品 등의 處分은 送貨人의 財産權을 送貨人의 同意를 얻지 않고 일방적으로 침해하는 것이므로 운송상의 손해를 방지하기 위하여 필요한 때에 필요한 정도까지만 처분할 수 있는 것으로 해석하여야 한다. 또한 그 危險品 등에 滅失, 毁損 등의 손해가 발생하여도 運送人은 送貨人에 대하여 손해배상책임을 부담하지 않는 것이 당연하며, 運送 중에 爆發 등의 사고에 의해 다른 送貨人의 貨物에 損害를 미친 경우에는 運送人은 그 貨物의 貨主에 대하여 손해배상의 책임을 부담하지만, 이 경우에 運送人은 危險品 등의 送貨人에 대하여 求償權을 행사할 수 있다.

⑥ 運賃과 料金의 授受

小貨物一貫運送의 건전한 발전과 輸送 서비스의 획기적인 개선을 도모함으로써 運送業의 새로운 도약의 계기를 마련하며, 아울러 利用者의 輸送 서비스의 이용에 있어서 運賃算定의 簡便性과 明瞭性이 강조된 서비스 水準이 될 수 있도록 運賃을 설정하기 위하여, 政府는 自動車運輸事業法 第16條 2項 및 同法 施行規則 第18條 2項의 規定에 의거 小貨物一貫運送을 하고자 하는 者는 交通部令이 정하는 바에 따라 당해 運送에 대한 運賃 및 料金을 정하여 交通部長官에게 申告하여 認可를 받도록 하고 있다.[13]

---

12) 小貨物一貫運送約款 第19條.

13) 日本의 경우 「宅配便運賃認可基準」(1983. 7. 23 制定)을 설정하여 小貨物一貫運送의 運賃設定 및 變更의 認可에 있어서 각 업체로 하여금 基準으로 삼도록 하고 있다.

즉, 현행 우리 나라 小貨物一貫運送의 運賃認可基準을 보면, 종래의 路線運賃制와는 달리 ① 個建制로서 重量別, 地帶別의 確定額으로 되어 있고, ② 運賃決定은 運送業者가 管轄官廳에 事前申告하여 認可받도록 되어 있다.

運賃이란 運送用役의 價格으로서, 사람 또는 財貨를 수송해 주는 對價로서 支拂·受取하는 貨幣額이다. 그러므로 經濟가 價格을 중심으로 질서를 유지하는 것과 마찬가지로 運送에서는 運賃을 중심으로 질서가 잡힌다. 이러한 運賃과 料金 등을 運送業者는 營業所 및 기타 事業所에 게시하여야 하는데, 이것은 運賃 및 料金을 정하여 사전에 신고하여 인가받도록 되어 있는 규정을 위반하는 행위를 방지하기 위함이다.

運賃 및 料金의 授受의 時期는 원칙적으로 運送人이 화물을 수탁받은 때이다. 즉, 運送契約의 당사자가 아닌 受貨人에게 運賃 등의 費用을 청구하는 것은 事務處理를 복잡하게 하므로 送貨人으로부터 화물을 수취할 때에 運賃 등을 받도록 정하고 있다.[14]

그러나 運送人은 예외적으로 貨物을 受貨人에게 인도할 때에 受貨人으로부터 運賃 등을 授受할 수 있도록 하고 있다. 즉, 商去來에서는 본래 運送人이 인수한 화물을 목적지까지 안전하게 運送한 후에 運賃 등을 청구할 필요성이 있는 경우도 있으므로, 小貨物一貫運送에서도 이를 반영하여 규정하고 있다.

한편 運送人은 자신의 귀책사유에 의한 貨物의 滅失, 현저한 훼손 또는 지연이 발생한 경우에는 運賃 등을 還拂하여야 하며, 아직 수령하지 않은 運賃 등에 대하여는 이를 청구할 수 없다.[15] 이 運賃 등의 還拂의 對象이 되는 것은 貨物이 滅失된 경우와, 다음으로 화물이 현저하게 훼손된 경우, 그리고 화물인도가 지연된 경우인데, 화물의 현저한 훼손은 어느 정도가 현저한 것인지 판단하기가 어려운 것이지만, 運送의 目的이 달성될 수 없는 정도의 손해가 현저한 손해라는 개념

14) 小貨物一貫運送約款 第6條.
15) 小貨物一貫運送約款 第27條.

아래 각각의 경우에 따라 고려하여야 할 사항이다. 또한 貨物引渡의 遲延은 運送狀에 화물인도일을 기재하고 화물을 인수한 경우에 그 약속일에 지연된 경우이다.

2. 運送人의 義務

(1) 責任의 開始

小貨物一貫運送에서 運送人의 運送責任, 즉 貨物의 滅失, 毁損 또는 遲延에 관한 책임은 貨物을 送貨人으로부터 인수한 때로부터 시작된다.[16] 이러한 규정의 취지는 運送契約이 성립한 것만으로는 運送人의 責任問題는 발생하지 않고, 運送人이 실제로 화물을 인수한 때로부터 책임문제가 생긴다는 것이다.

「貨物을 引受한 때」의 意味는 運送人이 그 화물을 사실상 지배할 수 있는 때, 즉 貨物이 運送人의 사실상의 점유상태로 이전된 때를 의미하므로, 小貨物一貫運送에 있어서는 取扱所 또는 營業所에서 화물을 이용자로부터 인수한 때를 지적하는 것이다.

(2) 責任의 終了

運送人의 責任은 1년을 消滅時效로 하여 消滅한다.[17] 즉, 화물의 멸실, 훼손 또는 지연에 대한 運送人의 責任의 消滅時效를 長期로 하는 것은 大量去來를 처리하여야 할 運送人에게는 큰 부담이 되므로, 이것을 緩和하여 1년으로 규정한 것이다.

그런데 小貨物一貫運送約款은 運送人 責任의 特別消滅事由로서, 화물의 일부멸실 또는 훼손에 대한 運送人의 責任은 화물을 인도한 날로부터 14일 이내에 통지하지 않는 한 消滅한다고 규정하고 있다.[18] 이것은 1년을 消滅時效로 정하고 있는 것과 다른 취지의 규정이지만, 利用者가 화물의 일부멸실 또는 훼손에 대하여 14일 이내에 통지를 하였어도 화물의 인도일로부터 1년을 경과할 때까지 방치하여 놓으면

16) 小貨物一貫運送約款 第6條.
17) 小貨物一貫運送約款 第28條
18) 小貨物一貫運送約款 第25條.

消滅時效가 完成되고 運送人이 이를 援用하면 利用者는 損害賠償을 청구할 수 없으므로 주의를 요한다. 또한 그 1년의 사이에 利用者가 時效中斷의 手續을 취하면 그 시점에서 時效는 중단되고 그 중단된 시점으로부터 다시 時效期間이 진행된다.

한편 이 1년의 時效期間은 화물이 훼손 또는 인도지연된 경우에는 受貨人이 화물을 수령한 때로부터, 그리고 화물이 멸실된 경우에는 貨物引渡豫定日로부터 起算된다. 그런데 運送人이 손해가 발생한 사실을 알고 있는 경우에는 이 消滅時效는 적용되지 않는다.

(3) 責任의 擧證

運送人은 자신, 사용인 또는 기타 運送을 위하여 사용한 者가 화물의 수령, 인도, 보관 및 운송에 관하여 주의를 태만히 하지 아니하였다는 證明을 하지 못하는 한, 화물의 멸실, 훼손 또는 지연에 대한 損害賠償의 責任이 있다.[19]

즉, 運送人은 자신 및 그 사용인에게 과실이 있는 경우에는 損害賠償의 責任을 부담하여야 한다는 過失責任主義를 정하고 있으며, 또한 그 과실의 유무에 관하여 이용자 측에서는 運送人에게 過失이 있다는 것을 證明할 필요가 없고, 運送人이 자신 및 그 사용인에게 過失이 없다는 것을 證明하지 않으면 아니된다는 것으로, 擧證責任을 運送人에게 부과하고 있다. 그러므로 運送人 측에 過失이 없다는 것을 證明하지 못하는 한 過失이 있는 것으로 되어 運送人은 損害賠償의 責任을 부담하여야 한다.

(4) 運送狀의 交付

運送狀은 運送人이 발행하여 送貨人에게 교부하여야 하며,[20] 이것의 법률적인 성격은 運送契約이 성립하였다는 것을 證明하는 運送契約書이고, 화물을 인수하였다는 證據이며, 또한 運送人이 화물을 인도할 때에 受貨人에게 제시하는 貨物引渡의 證明書이기도 하다.

이러한 運送狀의 일부는 送貨人이 기재하도록 되어 있고, 그 나머지

19) 小貨物一貫運送約款 第22條.
20) 小貨物一貫運送約款 第5條.

는 運送人이 기재하도록 되어 있는데, 運送人이 기재하여야 할 사항은 다음과 같다.

① 高價品에 대한 종류와 그 가액
② 事業者의 명칭, 주소 및 전화번호
③ 貨物運送을 인수한 영업소, 기타 사업소의 명칭 및 전화번호
④ 화물인도 예정일
⑤ 중량 및 용적의 구분
⑥ 運賃, 기타 運送에 관한 비용의 금액
⑦ 책임한도액
⑧ 문의처 전화번호
⑨ 기타 화물운송에 필요한 사항

高價品에 대한 종류와 그 가액의 기재는 小貨物一貫運送約款 第11條의 規定에 의해 화물 단위당 가격이 50만원을 초과하는 경우 運送人은 그 화물의 수탁거절을 할 수 있으므로, 運送人에게 이를 기재하도록 하고 있다.

그리고 事業者의 名稱, 住所 및 電話番號의 記載는 이용자에 대하여 책임의 주체를 명확히 하기 위한 것으로, 運送 중에 紛爭이 발생한 경우에는 여기에 기재된 運送人이 책임의 주체가 된다.

또한 화물인도 예정일은 貨物을 실제로 引渡할 日을 구체적으로 기재하는 것으로, 인도예정일을 어느 정도까지 여유를 두고 기재하여야 하는가는 運送人의 任意이지만, 예컨대 0월 X일, 또는 화물의 인도일로부터 며칠 이내라고 구체적으로 기재할 필요가 있다. 물론 이에는 速達性을 중시하는가 아니면 定時性을 중시하는가에 따라 다르겠지만, 이 인도예정일은 그 때까지는 화물을 인도하여야 한다는 의미이므로 인도예정일 이전에 화물을 인도하여야 한다는 데에는 차이가 없다.

그런데 運送人이 受貨人이 사용할 화물을 특정일시까지 운송하기로 하고 인수한 경우에는 그 사용목적 및 화물의 인도일시를 기재하여야 하며, 이것은 스키用具나 골프用具의 運送에서와 같이 受貨人이 특정의 일시에 그 물품을 사용하려고 예정하고 있는 경우 그 일시까지 정

확하게 화물을 인도하여 본래의 운송목적을 달성하기 위한 것이다.

한편 중량 및 용적의 구분과 運賃, 기타 運送에 관한 비용금액의 기재는 小貨物一貫運送의 運賃·料金認可基準에 따라 구체적인 運賃 및 料金額을 확정하여 명기하기 위함이며, 責任限度額의 記載는 運送人이 손해배상책임을 부담하는 경우 배상액의 한도를 정하기 위함이다. 여기에서 責任限度額을 정하는 것은 運送人이 각각의 경우에 따라 결정할 문제이지만, 이용자를 보호한다는 관점에서 정하여야 한다. 또한 運送人은 問議處의 電話番號를 運送狀에 기재하여야 하는데, 이것은 실제적으로 분쟁이 발생한 경우에 이용자가 어디에 문의하여야 하는가를 알려주기 위함이다.

이에 더하여, 運送人은 필요한 사항을 기재한 運送狀을 화물의 외면에 첨부하여야 한다.[21] 이 貨物에 대한 外部表示는 운송과정에 있어서 작업에 필요한 사항을 표시하는 기능이 있을 뿐만 아니라 受貨人에 대하여 運送品의 內容, 送貨人의 姓名 등을 알려주는 기능이 있다.

(5) 貨物의 引渡

① 貨物의 引渡日

運送人의 貨物引渡는 運送契約의 최종적인 목적이며, 화물을 인도함으로써 運送人의 運送履行義務가 완료되게 된다. 그런데 화물의 인도일을 約款에 명기하여 약속하고, 이를 위반하는 경우에는 損害賠償의 責任을 부담한다는 것은 道路交通事情에 따라 운행시간이 좌우되는 경우가 많은 운송업자 측에서 보면 너무 과중한 것이 사실이다.

그러나 小貨物一貫運送에서는 「翌日配達」을 원칙으로 하고 있고, 또한 누구나 이해하기 쉽게 한다는 관점에서 화물의 인도일을 정하고 있다. 즉, 運送人은 送貨人으로부터 화물운송을 인수받은 때에 발행하는 運送狀에 화물의 인도예정일을 구체적으로 기재하도록 되어 있으며, 그 기입된 인도예정일까지는 화물을 인도하여야 한다(단, 交通事情 등으로 불가피한 경우에는 화물의 인도예정일의 다음날까지 인도

21) 小貨物一貫運送約款 第8條.

할 수 있다).[22] 이것은 다수의 取扱所에서 화물을 인수하는 運送人에게는 용이한 것은 아니지만, 貨物의 運送引受時에 이용자에게 인도예정일을 명시하여 약속하면 이용자의 이해도 돕고, 상호간에 애로사항도 해소할 수 있는 것이 기대된다.

또한 運送狀에 화물인도일의 기재가 없는 경우에는 ① 運送距離가 400Km 이내인 경우에는 運送狀에 기재된 화물인수일로부터 2일 이내에, 그리고 ② 運送距離가 400Km를 초과하는 경우에는 400Km 마다 1日이 가산된 日까지 화물을 인도하여야 한다. 다만 運送을 인수한 장소 또는 배달처가 事業者가 지정한 島嶼, 山間僻地 등에 있는 경우에는 운송시간은 교통수단에 따라 크게 좌우되므로 인도예정일을 일률적으로 정하기가 어렵다. 그러므로 이 경우에는 引渡豫定日을 運送所要日數를 감안하여 「相當한 日數」를 경과한 日로 하고 있다.

그런데 運送狀에 화물의 사용목적 및 화물인도일수를 기재하고 그 運送을 인수한 때에는 運送狀에 기재한 일시까지 화물을 인도하여야 한다. 즉, 스키用具나 골프用具의 運送과 같이 운송의 목적이 특정의 일시에 물품을 사용하여야 하는 경우에는 약속한 일시까지 정확하게 운송하지 않으면 운송의 목적이 달성될 수 없다. 그러므로 이러한 경우에는 그 약속한 일시까지 반드시 화물을 인도하여야 한다.

한편 受貨人이 不在中이어서 화물을 인도할 수 없는 경우의 인도일과의 관계는 運送人으로서는 화물을 인도하지 않으려고 한 것이 아니므로 受貨人과 동일시될 수 있는 者에게 인도한 때, 또는 「不在中 訪問表」를 발행한 때에 인도한 것으로 된다.[23]

② 貨物을 引渡할 수 없는 경우의 措置

a. 受貨人 등의 不在時의 措置

運送人은 受貨人의 不在로 인하여 화물을 인도할 수 없는 경우에는 受貨人에 대하여 그 사실을 화물을 인도하고자 한 일시, 회사의 상호, 문의처 전화번호 및 기타 화물인도에 필요한 사항을 기재한 書面인

22) 小貨物一貫運送約款 第13條.
23) 阿部三夫, 前揭書, p.60.

「不在中 訪問表」를 통지한 후 營業所 또는 기타의 事業所에 화물을 보관하여야 한다.[24] 그러나 運送人은 受貨人의 이웃 거주자의 승인을 받고 그 이웃에게 화물의 인도를 위탁할 수 있다. 그리고 이 경우에는 「不在中 訪問表」에 화물의 인도를 위탁한 이웃의 姓名을 기재하여야 한다. 한편 화물의 인도를 위탁한 이웃의 不注意로 인하여 화물이 손상된 경우에는 利用者는 運送人에 대하여 損害賠償을 청구할 수 있다.

b. 貨物을 引渡할 수 없는 경우의 措置

運送人은 受貨人을 확인할 수 없거나, 受貨人이 화물의 수령을 태만히 하거나 또는 거절한 때, 그리고 기타 事由에 의하여 화물을 인도할 수 없는 경우에는 지체없이 送貨人에게 상당한 기간을 정하여 화물의 처분지시를 요구하여야 한다.[25] 이러한 규정의 취지는 運送狀의 受貨人의 姓名과 住所의 誤記載, 受貨人의 居住地의 移轉 등으로 인하여 受貨人에게 화물을 인도할 수 없는 경우, 또는 「不在中 訪問表」의 통지후 영업소에 보관중인 화물을 受貨人이 수령하려고 온 때에 화물의 수량과 품질 등에 대하여 運送人과 異見이 있어 受貨人이 화물의 수령을 거부하는 등에 있어서 運送人은 受貨人에게 그 화물의 처분에 대하여 지시를 구하고, 그 지시에 따라 화물을 처분하기 위함이다.

그리고 運送人이 送貨人에게 화물의 처분에 대한 지시를 구하고, 그 지시에 따라 행하는 처분에 드는 비용은 送貨人이 부담하여야 한다. 이것은 화물을 인도할 수 없는 사유가 運送人에게 있는 것이 아니라 送貨人 또는 受貨人에게 있기 때문이다. 또한 화물의 처분에 대한 지시를 구하는데 있어서 送貨人의 所在를 확인할 수 없거나, 送貨人과 연락이 되지 않거나 또는 送貨人이 국외에 있거나 장기 부재중임이 밝혀진 경우에는 運送人은 送貨人에 대한 화물의 처분지시의 요청없이 인도할 수 없는 화물로 규정하여 이를 처분할 수 있다.

c. 引渡할 수 없는 貨物의 處分

運送人은 인도할 수 없는 화물에 대하여는 일정한 조건이 충족된

24) 小貨物一貫運送約款 第14條.
25) 小貨物一貫運送約款 第15條.

경우 이를 처분할 수 있다. 즉, 賣却 등의 화물을 처분할 수 있는 要件은 다음의 사항이 모두 충족된 경우이다.[26]

가. 상당한 기간내에 送貨人의 화물처분에 대한 지시가 없는 경우

나. 送貨人에게 처분지시를 요청한 날 또는 送貨人의 소재불명이 확인된 날로부터 3개월이 경과한 날까지 貨物을 保管한 경우

다. 공정한 제3자의 立會가 있는 경우

그런데 賣却 등의 貨物의 處分을 행한 때에는 運送人은 지체없이 이를 送貨人에게 통지하지 않으면 안된다. 그리고 貨物의 處分에 의해 생긴 代金은 지시의 요청, 화물의 보관 및 처분에 소요된 비용을 충당하고, 부족한 경우에는 送貨人에게 그 지불을 청구하고, 남은 경우에는 送貨人에게 반환하여야 한다.

③ 送貨人의 貨物返還請求

送貨人의 화물운송의 중지, 반송, 기타 운송에 관한 화물처분의 요청이 있는 경우 運送人은 送貨人의 요청대로 행하는데 소용된 비용은 送貨人의 부담으로 하여 화물운송을 중지하거나 반송, 기타 送貨人이 요구한 대로 행할 수 있다.[27] 그러나 이러한 送貨人의 權利는 運送人이 이미 화물을 受貨人에게 인도한 경우나, 또는 送貨人이 요청한 시간이 너무 늦어서 運送人이 이를 알지 못하고 화물을 受貨人에게 인도한 경우에는 소멸한다.

(6) 事故發生時의 措置[28]

① 貨物의 滅失의 通知

---

26) 小貨物一貫運送約款 第16條: 日本의 標準宅配便約款 第14條는 送貨人에 대한 豫告의 조건이 하나 더 규정되어 있다. 그러나 이것은 화물을 인도할 수 없는 경우 送貨人에 대한 처분지시의 요청 등 어떠한 형태로든 화물의 처분에 관한 통지가 送貨人에 대하여 있게 마련이므로 문제는 없다고 본다.

27) 小貨物一貫運送約款 第17條.

28) 小貨物一貫運送約款 第18條: 運送人은 화물의 전부 멸실에 대한 증명의 요청이 있는 경우에는 貨物引渡豫定日로부터 1년 이내에, 그리고 화물의 일부멸실, 훼손 또는 지연에 관한 증명의 요청이 있는 경우에는 화물을 인도한 날로부터 14일 이내에 한하여 事故證明書를 발행한다(小貨物一貫運送約款 第20條).

運送人은 화물의 멸실을 발견한 경우에는 이를 지체없이 送貨人에게 통지하여야 한다. 여기에서 貨物의 滅失이란 화물의 분실 또는 완전히 손상되어 物로서의 효용성이 없는 것을 말한다. 그리고 이 규정의 취지는 화물이 멸실된 경우 이를 送貨人에게 즉시 통지함으로서 그 멸실에 대한 책임문제는 별도로 하고 善後策을 강구하기 위함이다.

② 送貨人에 대한 指示의 要請

貨物이 현저하게 손상된 경우나, 또는 貨物引渡가 인도예정일 보다 현저하게 지연되었다고 판단된 경우에 運送人은 지체없이 送貨人에게 상당한 기간을 정하여 화물처분에 관한 지시를 요구하여야 한다. 그러나 貨物이 腐敗 또는 變質되기 쉬운 물질이어서 送貨人에게 지시를 구할 시간이 없거나, 또는 送貨人에게 지시를 구하였는데도 상당한 기간내에 지시가 없는 경우에는 그대로 방치하여 놓아서는 아니되므로, 運送人은 자신의 재량에 의해 화물을 일시 보관하거나 送貨人의 利益을 위하여 그 화물의 운송중지, 반송, 기타의 필요한 처분을 할 수 있다. 그리고 이 경우에 運送人은 지체없이 그 처분의 내용을 送貨人에게 통지하여야 한다.

그런데 送貨人의 貨物處分에 대한 지시가 있는 경우에도 運送人은 운송상의 지장이 발생할 가능성이 있다고 인정되는 경우에는 送貨人의 지시에 따르지 않을 수도 있으며, 이 경우에는 그 사실을 送貨人에게 통지하여야 한다. 그러나 이 경우에 運送상의 지장이 발생할 가능성이 인정되는 경우를 너무 광범위하게 해석하는 것은 문제가 있다. 특히 현저한 損傷이나 遲延의 發生이 運送人의 過失에 의해 생긴 경우에는 事故의 事後措置에 대하여 運送人은 전적인 노력을 다하여야 할 입장에 있으므로 送貨人의 指示가 상식외의 불합리한 것이 아닌 한 送貨人의 指示에 따라야 할 것이다.

③ 事故證明書의 發行

運送人은 화물의 전부 멸실에 관한 증명의 요청이 있는 경우에는 貨物引渡豫定日로부터 1년 이내에, 그리고 화물의 일부 멸실, 훼손 또는 지연에 관한 증명의 요청이 있는 경우에는 화물을 인도한 날로부

터 14일 이내에 한하여 事故證明書를 발행한다.[29] 즉, 小貨物一貫運送約款에서는 다른 貨物運送約款에 비하여 事故證明書의 發行期間이 큰 폭으로 연장되어 있는데, 이것은 一般消費者가 이용하는 小貨物一貫運送에서는 화물을 인수한 즉시 그 내용을 確認·點檢하는 것이 가능하므로, 이와 같이 事故證明書의 發行期間을 연장시킨 것이다. 또한 이 14일이라는 기간은 화물의 일부 멸실 또는 훼손에 대한 運送人의 責任의 特別消滅事由인 화물의 인도후 14일 이내의 통지의무와 보조를 맞추어 규정한 것이다.

(7) 損害賠償額

① 貨物이 滅失된 경우

貨物이 滅失된 경우의 損害賠償額은 運送人의 책임배상액의 한도내에서 화물을 인도할 날의 도착지 가격이다.[30] 즉, 小貨物一貫運送에서는 도착지에서의 화물가격을 損害賠償額으로 정하고 있다. 그러나 이에는 어느 時點에서의 價格인가에 대하여는 명시하고 있지 않은데, 運送人이 運送을 이행하여 受貨人에게 화물을 인도한 날의 價格으로 생각된다.

② 貨物이 損傷된 경우

貨物이 毁損 등 損傷된 경우의 損害賠償額은 도착지의 화물가격을 기준으로 하여 손상의 정도에 따라 비례적으로 損害額을 算定한다.[31] 여기에서도 算定된 損害賠償額이 運送人의 責任限度額을 초과하는 경우에는 책임한도액까지 그 손해배상액이 감액되는 것은 화물이 멸실된 경우의 손해배상액 산정과 동일하다.

③ 引渡遲延된 경우

運送人은 화물의 인도가 인도예정일의 다음날까지 이루어지지 않은 경우, 運賃 등 運送人이 送貨人으로부터 수령한 금액의 범위내에서 인

---

29) 小貨物一貫運送約款 第20條.

30) 小貨物一貫運送約款 第26條: 日本의 標準宅配便約款은 運送人의 損害賠償額을 발송지의 화물가격으로 정하고 있다.

31) 小貨物一貫運送約款 第26條.

도지연에 의해 생긴 財産上의 損害를 보상한다.[32] 여기에서 運送人의 인도지연의 책임이 발생하는 경우를 인도예정일로 하지 않고, 그 翌日로 하여 1日의 여유를 인정한 이유는 小貨物一貫運送의 特性을 고려한 것이며, 또한 이 경우의 損害賠償額은 運送人이 送貨人으로부터 수령한 運賃 등의 금액을 책임한도액으로 하고 있다. 그러나 이 경우에도 受貨人의 不在時와 같이 화물을 인도할 수 없는 경우의 「不在中訪問表」에 의한 통지가 화물인도 예정일의 다음날까지 이루어진 경우에는 정상인도로 인정하여 배상하지 않는다.

④ 貨物의 滅失, 損傷, 引渡遲延이 同時에 발생한 경우

貨物의 滅失, 損傷 또는 引渡遲延에 의한 損害가 동시에 발생한 경우에는 각각의 경우의 損害賠償額 중에서 가장 큰 金額을 運送人의 損害賠償 責任限度額 내에서 배상한다.

3. 運送人의 免責

(1) 一般免責事項[33]

貨物의 滅失, 損傷 또는 遲延의 損害가 발생하여도 運送人이 損害賠償責任을 부담하지 않는 경우가 있다. 구체적인 免責事由는 小貨物一貫運送約款 第23條에 열거하고 있는데, 約款에 運送人의 免責條項을 규정하는 것은 가능하지만, 그 내용은 公序良俗, 信義誠實의 原則, 權利濫用 등 民法의 一般原則에 반하는 것은 無效이다. 특히 小貨物一貫運送約款과 같이 一般消費者를 대상으로 하고 있는 것은 免責事由를 한정하여 규정하는 것이 필요하다. 따라서 우리 나라의 小貨物一貫運送約款도 이러한 취지에 따라 거의 不可抗力에 가까운 것으로 한정하여 免責事由를 정하고 있다.

즉, 運送人은 다음의 事由에 의한 화물의 멸실, 손상 또는 지연으로 인한 손해에 대하여는 運送人이 立證하면 損害賠償責任을 면할 수 있다.

---

32) 小貨物一貫運送約款 第26條.
33) 小貨物一貫運送約款 第23條.

① 貨物의 缺陷 및 自然消耗

貨物의 缺陷은 運送人이 送貨人으로부터 화물을 인수하기 전부터 존재하던 화물의 결함으로, 더욱 즉각적으로 발견할 수 없는 것을 말하며, 自然消耗란 상당한 保管義務를 다하여도 방지할 수 없는 통상의 消耗를 말한다.

즉, 貨物의 缺陷은 貨物固有의 瑕疵 등을 말하며, 이는 運送人이 화물을 보호하기 위하여 정당한 노력을 다하였어도 運送중의 통상의 상황을 극복할 수 없을 정도의 貨物의 不適合性을 의미한다. 그러므로 이러한 사유에 의한 화물의 손해는 화물 그 자체의 독특한 고유의 성질에 기인한 것이므로 運送人은 이러한 損害로부터 免責된다. 또한 穀物類와 그 밖의 撒貨物(bulk products)은 운송 중에 중량이 감소하기도 하는데, 이것은 運送人이 운송과정에서 정상적인 주의를 다하여도 방지할 수 없는 것이므로 運送人은 화물의 이러한 自然消耗로부터 免責된다.

② 貨物의 性質

運送人은 화물의 성질에 기인한 發火, 爆發, 變色, 腐敗, 變質, 기타 이와 유사한 사유로 인해 발생한 손해에 대하여는 책임이 없다. 이것은 화물 그 자체의 성질에 의한 손해에 한정되는 것으로, 運送人이 保管義務를 성실하게 이행하였는데도 방지할 수 없는 손해이다.

③ 社會的 騷擾, 기타 事變

同盟罷業, 同盟怠業, 社會的 騷擾, 事變 또는 기타 유사한 사유에 의한 화물의 손해에 대하여 運送人은 免責이다. 즉, 同盟罷業 또는 同盟怠業에 있어서 勞動者는 運送人의 이행보조자이고, 運送人으로서는 노동쟁의에 대하여는 간섭할 수 없는 것이므로, 이것은 運送人이 통제할 수 없는 사유로서 免責事由로 인정되고 있다. 또한 社會的 騷擾, 事變 등도 運送人이 통제할 수 없는 사유로서 運送人은 책임부담으로부터 면책된다. 그러나 어떠한 경우에도 이러한 상황이 발생할 우려가 있는 것을 알면서 運送人이 화물운송을 감행함으로서 화물이 손상된 경우에는 물론 免責이 될 수 없다.

④ 不可抗力的인 火災 또는 事故

일반적으로 不可抗力이란 자연현상에 의한 재해로서 예견하는 것이 곤란하고, 예견하였더라도 그 결과의 발생을 방지할 수 없는 것을 말한다. 그러므로 不可抗力에 의한 화재 또는 사고는 運送人이 통제할 수 없는 사유에 의해 화재 또는 사고가 발생하고, 그 화재 또는 사고에 의해 화물이 손해를 당한 것으로 運送人은 이에 대하여 책임이 없다. 그러나 화재 또는 사고의 발생 그 자체는 不可抗力에 의한 것일지라도 消火過程이나 사고로 인한 손해의 더 이상의 증가방지의 행동에 있어서 과실이 있고, 그 때문에 화물에 손해가 생긴 경우에는 運送人은 책임을 면하지 않는다.

⑤ 地震, 海溢, 洪水, 颱風, 山沙汰, 기타 天災

地震, 海溢 등에 의한 손해는 不可抗力에 의한 손해로 볼 수 있으므로, 이러한 사유에 의한 손해발생에 대하여 運送人은 免責이다. 그러나 이러한 天災에 의해 손해가 발생한 경우에도 運送人이 화물의 관리를 적절히 하였다면 손해를 방지할 수 있었던 부분에 대하여는 그 부적절한 관리에 의해 생긴 損害 만큼은 運送人이 책임을 부담하여야 한다.

⑥ 利用者의 故意過失

送貨人이 기재하여야 할 運送狀의 記載事項을 잘못 기재한다든가, 또는 기타 送貨人의 故意 또는 過失에 의해 화물이 손상된 경우에는 運送人은 免責이다. 이것은 損害賠償責任에 있어서는 과실있는 당사자가 손해배상의 책임을 부담해야 한다는 원칙에 입각한 규정으로, 送貨人의 過失에 의해 화물이 손상된 경우에는 送貨人이 그에 대하여 책임을 부담하는 것은 당연하다.[34]

(2) 引受制限貨物 등에 관한 免責[35]

---

34) 日本의 標準宅配便約款 第22條에는 이 밖에도 運送人의 免責事由로서 예견할 수 없는 交通障碍를 규정하고 있다. 이것은 단순한 交通障碍가 아니라 그 정도가 異常한 것으로 火災 등에 의한 道路封鎖 등을 말한다.

35) 小貨物一貫運送約款 第24條.

小貨物一貫運送約款 第11條의 화물운송 수탁거절화물에 대하여 運送人이 그 사실을 알지 못하고 화물을 인수한 경우에는 運送人은 화물의 멸실, 훼손 또는 지연에 대하여 손해배상의 책임을 부담하지 않는다.

또한 破損, 變質, 腐敗하기 쉬운 貨物 등 운송상의 특별한 주의를 요하는 화물에 대하여는 送貨人이 그 사실을 運送狀에 기재하지 않고, 또한 運送人이 그 사실을 몰랐을 경우에는 運送人은 자신이 운송도중에 특별한 주의를 하지 않음으로서 발생한 화물의 멸실 또는 훼손에 대하여 손해배상의 책임을 부담하지 않는다. 그런데 이러한 사유에 의한 손해에 대하여는 利用者와 紛爭이 생길 소지가 많으므로 運送人으로서는 사전에 인지시켜주든가 아니면 運送契約을 체결할 때에 說明 등을 통하여 利用者의 利害를 돕는 것이 요망된다.

Ⅳ. 結 論

小貨物一貫運送은 기존의 大型·大量貨物의 Terminal to Terminal 貨物輸送形態와는 상이한 小型·小量貨物의 Door to Door Service 輸送으로, 小貨物의 集貨·包裝·輸送·配達에 이르기까지 包括的인 一貫서비스를 제공하는 것이다. 이러한 小貨物一貫運送은 輸送 서비스에 대한 消費者 主導型의 時代的인 要請에 부응하는 것이고, 電話 한 통화로 集貨에서 配達·確認에까지 一貫서비스를 제공하는 革新的인 輸送體制이다.

이와 같은 小貨物一貫運送은 원칙적으로 一般消費者를 대상으로 하고 있으므로 다른 수송형태에서와는 달리 運送人의 權利와 義務는 一般消費者를 保護하고, 小型·少量貨物을 신속·정확·안전·편리·경제성을 충족시켜 주는 輸送 서비스를 제공하여 줄 뿐만 아니라 運送人이 포괄적인 서비스를 제공하여 주는 小貨物一貫運送의 본래의 목

적을 달성할 수 있도록 규정하여야 한다.

小貨物一貫運送에서 運送人의 權利는 ① 運送狀의 作成에서 送貨人에게 일부 내용의 기재를 요구할 수 있고, ② 화물의 적절한 포장, ③ 화물인수시의 화물의 확인 및 ④ 운송에 부적합한 화물에 대하여는 인수를 거절할 수 있으며, 또한 위험품은 손해를 방지하기 위하여 처분할 수 있다. 이 밖에도 ⑤ 運送人은 運送用役을 제공한 대가로서 일정의 運賃과 料金을 授受할 權利가 있다.

한편 貨物을 送貨人으로부터 인수한 때로부터 시작되는 運送人의 義務는 ① 화물을 인수한 때에 運送狀을 작성하여 送貨人에게 교부하여야 하고, ② 貨物을 送貨人으로부터 인수하여 受貨人에게 인도하여야 하며, 또한 ③ 화물운송에서 사고발생시에는 적절한 조치를 취하여야 하고, 그리고 ④ 損害發生時에 일정한 損害賠償의 義務를 부담한다. 그러나 運送人은 不可抗力에 의한 손해발생과 같이 運送人 자신이 통제할 수 없는 사유에 의한 損害에 대하여는 책임을 부담하지 않으며, 또한 引受制限貨物 등의 운송과정에서 손해가 발생한 경우에도 運送人이 이를 알지 못하고 인수하였다면 免責된다.

參考文獻

齊藤 實, 宅配便, 成山堂書店, 1991.
阿部三夫, 標準三約款, 白桃書房, 1987.
小貨物一貫運送約款.
日本 標準宅配約款.
自動車運輸事業法.