

로테르담 규칙에 대한 평가와 전망

양 정 호*

-
- I. 서 론
 - II. 로테르담 규칙의 주요 특징 및 평가
 - III. 로테르담 규칙의 주요 쟁점사안
 - IV. 결 론
-

주제어 : 로테르담 규칙, 국제운송협약, 복합운송

I. 서 론

CMI 주도로 시작된 UNCITRAL 운송법 프로젝트는 2001년 12월 초안이 발간된 이후 약 7년여에 걸친 기간 동안 UNCITRAL 운송법 작업반의 논의를 거쳐 2008년 12월 12일 비엔나에서 개최된 제63차 UN 총회에서 「전부 혹은 일부 국제해상물품운송계약에 관한 UN협약」(UN Convention on Contracts for the International Carriage of Wholly or Partly by Sea)이 성

* 전주대학교 경영학부 조교수

립함으로써 그 결실을 보았다. 이후 2009년 9월 네덜란드 로테르담에서 개최된 서명식에서 16개국이 공식적으로 지지의사를 표명하였고, 현재 23개국¹⁾이 서명하였다. 이 규칙은 20개국의 비준·수락·승인·가입 서류를 UN 사무총장에게 기탁한 날로부터 1년 후가 되는 날이 속한 달의 다음달 1일에 발효하게 된다.²⁾

로테르담 규칙은 운송법 전반을 규율하는 방대한 조문과 최근 운송환경의 변화를 반영하여 국제운송법의 내용을 현대화하는 한편, 기존의 국제운송조약에서 다루지 않았던 혁신적인 내용들을 담고 있다. 따라서 로테르담 규칙이 발효되는 경우 국제운송 당사자들 간의 책임관계에 상당한 변화를 초래할 것으로 예상된다.

현재 로테르담 규칙이 국제운송관계에 미칠 영향에 대해 여러 학자와 전문기관 및 이해단체 간에 엇갈린 시각이 존재한다. 본 논문에서는 이러한 상반된 시각들을 정리하고 그동안 발표된 국내외 논문 및 보고서, 그리고 로테르담 규칙에 대한 입장을 정리한 각 이해단체들의 position paper를 토대로 주요 쟁점들을 분석하여 객관적인 입장에서 나름의 평가와 전망을 내려 보고자 한다.

우리나라는 로테르담 규칙에 서명·비준한 계약국은 아니지만, 로테르담 규칙이 발효되는 경우 당사자 간 계약에 의해 혹은 적용범위에 따라 간접적으로 영향을 받을 수 있으며, 장기적인 관점에서 로테르담 규칙이 헤이그-비스비 규칙을 대체하는 국제운송협약으로 자리매김 하게 되는 경우 가입 여부를 신중히 고려해야 하는 바, 본 논문은 로테르담 규칙의 수용여부를 결정함에 있어서 부족하나마 지침을 제공하는 것을 목적으로 한다.

1) 아르메니아, 카메룬, 콩고(Congo), 콩고민주공화국(Democratic Republic of the Congo), 덴마크, 프랑스, 가봉, 가나, 그리스, 기니아, 룩셈부르크, 마다가스카르, 말리, 네덜란드, 니제르, 나이지리아, 노르웨이, 폴란드, 세네갈, 스페인, 스위스, 토고, 미국. 이 중 스페인은 2011년 1월 19일에 비준하였다.

2) Rotterdam Rules, Art. 95

II. 로테르담 규칙의 주요 특징과 평가

1. 로테르담 규칙의 주요 특징

1) 로테르담 규칙의 제정목적

그동안 해상운송인의 책임을 규율하는 국제규칙은 헤이그 규칙과 함부르크 규칙으로 이분화 되어 통일되지 못하고, 제정된 지 오랜 세월이 흘러 새로운 운송기술의 발달과 물류환경변화에 적절히 대응하지 못한다는 비판이 제기되어 왔다. 특히, 선하증권 등 운송서류가 전자화 되어가는 현실을 반영하지 못한다는 점도 문제로 지적되었다. 한편, 수출입거래에서 국제복합운송이 차지하는 비중이 급격히 증가하고 있는 상황에서 국제복합운송계약을 규율하는 국제적으로 통일된 법률이 부재하여 복합운송계약 당사자들에게 불확실성을 증대시키고 운송보험, 손해배상절차 및 법률자문 등과 관련한 거래비용을 증가시키고 있다.³⁾ 이러한 배경하에서 로테르담 규칙은 헤이그 규칙과 함부르크 규칙으로 양분되어 있던 기존의 국제해상물품운송법을 대체하는 단일의 통일규범을 제공하는 한편, 운송관습의 변화에 따라 국제물품운송법규를 현대화하고 조화시키는 통일규칙을 채택함으로써 국제물품운송에 있어서 법 적용의 불확실성을 낮추고 효율성과 예측가능성을 높이는 한편, 국가 간 국제거래의 흐름에 대한 법적 장애요인을 제거할 것을 목적으로 하고 있으며, 이러한 국제운송법규의 조화 및 통일은 새로운 시장에 대한 접근을 촉진하여 결과적으로 국제무역의 증진과 경제발전에 중추적인 역할을 담당할 것으로 기대하고 있다.⁴⁾

3) 2003년 UNCITRAL에서는 2001년 미국의 총 국제해상운송 물동량 중 약 68%가 정기선 컨테이너 운송으로 이루어지고 있고, 이 중 75% 내지 80%가 복합운송이며, 이를 금액기준으로 환산하면 총 720억 달러 중 490억 달러에 해당하는 규모라고 한다. 또한 2000년 기준 전 세계적으로 운송되는 컨테이너는 6천만 개에 달하며 이중 50%가 복합운송으로 이루어지고 있다고 한다(UNCITRAL Note by the Secretariat, A/CN.9/WG.Ⅲ/WP.29, paras. 18, 25.).

4) The Rotterdam Rules 서문

2) 로테르담 규칙의 주요 특징

로테르담 규칙은 기존의 국제운송협약에서 다루고 있는 내용들을 보완하는 한편, 기존의 협약에서 다루지 않았던 내용들을 신설함으로써 주로 운송인의 책임이나 선하증권의 법률관계를 중심으로 하던 헤이그-비스비 규칙이나 함부르크 규칙과 달리 운송계약법 전반에 대해 규율하고 있다. 그 결과 34개의 조문으로 구성된 함부르크 규칙과 비교하여 로테르담 규칙은 18개장 96개 조항의 방대한 내용으로 구성되어 있다.

"전부 혹은 일부 국제해상물품운송계약에 관한 UN협약"이라는 로테르담 규칙의 정식 명칭에서 알 수 있듯이 로테르담 규칙은 전통적인 항구 간 운송뿐만 아니라 해상구간을 수반하는 복합운송에도 적용되는 바, 기존의 국제운송규칙상의 규율범위를 대폭 확대하였으나 선적 전 혹은 양륙 후에 발생하는 손해에 대해서는 그 구간에 적용되는 국제운송규칙을 우선하여 적용하도록 하는 네트워크 책임원칙을 채택하고, 로테르담 규칙의 적용에 있어서 다른 국제운송협약과의 충돌을 피하기 위해 해상구간을 제외하고 도로, 항공, 철도 등 각각의 운송구간에 대해서 강행적으로 적용되는 기존의 단일운송협약을 로테르담 규칙에 우선하여 적용할 수 있도록 하고 있다. 또한, 로테르담 규칙은 송하인과 운송인을 보호하기 위해 로테르담 규칙에서 규정하고 있는 송하인과 운송인의 의무와 책임을 감면하지 못하도록 강행규정을 두고 있지만, FIO 계약, 대량정기화물운송계약(volume contract) 등 특수한 형태의 운송계약에 대해서는 협약적용의 예외를 인정하고 있다. 그 결과 협약 자체의 구조나 다른 단일운송협약과의 관계에 있어서 복잡성(complexity)을 야기하였다.

제3장 전자운송기록(electronic transport document), 제9장 운송물의 인도(delivery of the goods), 제10장 처분권자의 권리(rights of the controlling party), 제11장 권리의 양도(transfer of rights)는 기존의 국제운송규칙에서 다루지 않았던 내용으로 로테르담 규칙에서 신설한 것이다. 제8장에서는 기존의 운송조약에 포함되지 않았으나 실무적인 문제점을 야기하였던 운송증권 및 전자운송기록(transport documents and electronic transport records)에 관한 문제를 다루고 있다. 제7장에서는 기존의 조약에서 언급하고 있던 송하인의 운송인에 대한 의무(obligations of the shipper to the carrier)를 별도

의 장으로 보다 상세히 다루고 있다.

운송인의 책임과 관련하여 함부르크 규칙의 취지를 받아들여 과실추정의 원칙을 규정하면서 세부적인 내용을 대폭 손질하였다. 먼저, 오랫동안 논란이 되어왔던 항해과실 면책은 폐지하였고, 화재로 인한 손해에 대한 운송인의 면책범위를 축소하였다. 한편, 운송인의 감항능력주의의무는 항해 개시 시 뿐만 아니라 항해 중에도 지속적으로 요구하되, 운송인의 감항능력주의의무위반에 대한 입증책임은 송하인에게 부담시키고 있다. 운송인의 책임한도는 포장 혹은 선적단위 당 875SDR 및 중량 당 3SDR 중 큰 금액으로 제한함으로써 헤이그 비스비 규칙이나 함부르크 규칙에 비해 대폭 인상하였다. 그 밖에 해상이행당사자(maritime performing party)의 개념을 도입하여 운송인과 동일한 의무 및 책임을 부담하도록 하였으며, 히탈라야조항에 따라 조약상 운송인이 누리는 항변과 책임제한을 주장할 수 있는 당사자를 구체적으로 규정하는 한편, 독립계약자를 배제하지 않음으로써 그 적용범위를 확대하고 있다.

3. 로테르담 규칙에 대한 평가

1) 호의적 평가

로테르담 규칙의 제정과정에 미국 대표로 참여한 Sturley 교수는 정치적 타협의 산물로 비판하였던 함부르크 규칙과 달리 로테르담 규칙은 정치적 영향력 내지 색채를 가급적 배제하고 상업적인 요청(commercial needs)에 따라 국제운송관계 당사자 간의 이해관계 조정에 중점을 둔 조약이라고 평가하였다.⁵⁾ 로테르담 규칙이 미칠 영향에 대한 이해득실에 따라 상반된 견해가 존재할 수 있지만 국제운송법제의 통일과 현대화는 그로 인해 어느 한쪽에 이익이 되고 다른 한쪽이 손해를 보는 제로섬 게임이 아니며, 로테르담 규칙은 선주 측과 화주 측 모두에게 득이 될 것이라는 것이다. 이를 증명하듯

5) Michael F Sturley, "Transport Law for the twenty-first century: an introduction to the preparation, philosophy, and potential impact of the Rotterdam Rules", in *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules* (Ed., D. Rhidian Thomas), Lawtext, 2009, p. 30.

2008년 10월에 개최된 CMI 아테네 국제회의에서 AP Møller-Maersk의 부사장인 Kund Pontoppidan은 항해과실면책의 폐지, 책임한도액의 인상 등 운송인의 책임을 강화하는 규정들에도 불구하고 새로운 조약안이 운송인의 부담을 가중시키는 것 보다 국제운송법제의 통일과 현대화는 운송인에게 이익이 된다면 새로운 국제운송협약의 조속한 비준을 강력히 촉구하였다.⁶⁾ 그리스 선주협회 회장인 Nicos Efthimiou 역시 새로운 조약안의 내용들 중 선주들에게 불리한 조항들을 지적하면서 선주입장에서 로테르담 규칙의 내용이 만족스럽진 않으나 그럼에도 불구하고 통일조약이 성립되지 않으면 법체계가 지역별로 달라져 더 큰 문제가 생기므로 조약의 성립이 바람직하다는 입장을 밝혔다.

이처럼 로테르담 규칙은 항해과실 면책의 폐지나 책임한도액의 인상 등으로 운송인 측의 반대가 심할 것이라는 우려에도 불구하고 협약의 제정작업에 주도적으로 참여하였던 미국을 비롯하여 덴마크, 프랑스, 그리스, 노르웨이 네덜란드 등 일부 선진 해운국이 서명에 참여하였고, 국제해운회의소(ICS: International Chamber of Commerce), 유럽선주협회(ECSA: European Community Shipowner's Association), 발틱국제해사협회의회(BIMCO: Baltic and International Maritime Council), 세계선사협회의회(WSC: World Shipping Council)등 여러 기관에서 로테르담 규칙을 지지하며 각국의 서명과 비준을 권고하고 있다.

국제상업회의소(ICC)에서도 2009년 5월 의견서⁷⁾를 통해 각국 정부에 대하여 관련업계와 충분히 협의한 후에 비준을 검토하도록 요망하고 있다는 점에서 중립적이라고도 평가할 수 있지만, 국제적 법통일의 중요성과 지역주의의 배척을 강조하는 한편 로테르담 규칙의 문제점을 구체적으로 지적하지 않은 점에서 보면 이 규칙의 지지에 비중을 둔 표현이라고 평가할 수 있을 것이다.⁸⁾

⁶⁾ Kund Pontoppidan, Shipowners' view on the UNCITRAL Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, 39th CMI Conference Athens, 12-17 October, 2008

⁷⁾ ICC, Comments on the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (the "Rotterdam Rules"), ICC Commission on Transport and Logistics, May 2009

2) 비판적 평가

로테르담 규칙이 제공하는 여러 가지 이점에도 불구하고 로테르담 규칙에 대한 많은 비판들이 존재한다. 그중 가장 많은 비난을 받는 부분은 적용범위를 복합운송에까지 확대하였음에도 반드시 해상구간을 포함하여야 한다는, 즉 적용범위의 제한에 관한 부분이다. 이러한 적용범위의 제한으로 인해 운송방식에 관계없이 보편적으로 널리 적용되는 구속력 있는 통일규범이라는 애초의 목적을 달성하기 어렵다는 주장이다.

내용의 복잡성 역시 주된 비판의 대상이 되고 있다. 로테르담 규칙은 유통성 운송증권, 비유통성 운송증권, 및 기명식 선하증권 등을 규율하는 바, 송하인과 수하인이 각각의 서로 다른 유형의 운송서류를 구분함에 있어서 혼란과 오류를 초래하고 법적 불확실성을 야기한다는 것이다. 또한 손실(loss) 정보의 제공 및 운송계약의 변형(variation in the contract of carriage) 등 용어의 개념이 명확하지 않은 점도 문제점으로 지적되고 있다.

2009년 벨기에 앤트워프에서 가진 포럼에서 유럽하주협의회(ESC)는 로테르담 규칙을 강력히 반대하였다. 로테르담 규칙을 지지하는 선주들과는 반대로 송하인과 운송주선인들은 새로운 국제운송규칙에 대해 회의적이다. 하지만, 포럼에 참석한 다른 이해관계자들(stakeholder)은 통일규범의 채택이 국제거래에 도움이 되므로 유럽연합 집행위원회(European Commission)에서 계획하고 있는 국제물품운송에 관한 지역규범(regional rules)에 우선하여야 한다는데 의견을 같이하였다.⁹⁾

한편, 많은 학자들은 로테르담 규칙이 문전 간 수송(door to door transport)으로 적용범위를 확대하면서 철도 및 도로 등 내륙구간에 대해서는 운송계약 당사자 간 합의에 의해 협약의 적용을 배제할 수 있도록 하고 있기 때문에 강행적 적용범위는 해상구간에 한정되므로 국제물품복합운송에 적용할 수 있도록 하기 위해서는 1980년 UN 국제물품복합운송조약의 경우

8) 한낙현, 로테르담 규칙상 수량계약조항의 시사점, 무역상무연구 제49권, 한국무역상무학회, 2011. 2., p. 336

9) Nazery Khalid & Rakish Suppiah, The Rotterdam Rules: Catalyst for trade or cumbersome convention?, *Maritime Policy & Management*, Vol. 37, No. 4., July 2010, pp. 447-450

처럼 수정되어야 한다고 주장하고 있다. 심지어 William Tetley 교수는 로테르담 규칙을 폐기하고, 1980년 성립된 UN 국제물품복합운송조약과 유사한 새로운 복합운송협약을 채택할 것을 주장하고 있다.

Anthony Diamond는 약 100여 페이지에 달하는 논문을 통해 로테르담 규칙의 내용을 분석하고 다음과 같이 비판하고 있다.¹⁰⁾ 첫째, 로테르담 규칙은 해석상의 어려움으로 인하여 국제운송법제의 통일이라는 협약의 목적을 달성하지 못하였다. 둘째, 항해과실 면책의 폐지 및 책임한도액의 인상에도 불구하고 로테르담 규칙은 여전히 운송인에게 유리한 구조로 되어 있는 바, 합리적인 공정성의 기준(the test of reasonable fairness)을 제시하는데 실패하였다. 셋째, 예상되는 상업적 기술적 발전을 수용하려는 욕심에 협약의 내용이 지나치게 방대해졌다. 마지막으로, 세 번째 요인으로 말미암아 법적 불확실성을 증대시켰고, 그 결과 협약의 채택을 위해 많은 법적 비용을 지불하여야 한다는 것이다.

유럽의 경우 사정이 좀 복잡하다. EU 국가들 중 덴마크, 그리스, 네덜란드, 노르웨이, 폴란드, 스페인, 스위스가 로테르담 규칙에 이미 서명하였고, 이 중 스페인은 비준까지 마친 상태이다. 또한 노르웨이, 스웨덴, 덴마크 3국은 2010년에서 2011년 사이 조약을 비준하여 조약의 발효를 위한 선구자가 되기로 약속한 상태이다.¹¹⁾ 이에 반해 유럽연합의 중소기업 화주 10만개 업체를 대표하는 유럽하주협의회(ESC: European Shipper's Council)는 새로운 국제운송협약의 내용이 너무 방대해 해석상 문제를 일으킬 소지가 있으며 선사화주의 책임의 균형을 유지하는데 실패했을 뿐만 아니라 화주에게 지나치게 부담이 되는 내용이 많다는 등의 문제점을 지적하면서 유럽연합에 대해 로테르담 규칙의 비준 반대 및 새로운 대체협약의 제정을 촉구하고 나섰다. 유럽 집행위원회는 로테르담 규칙이 유럽의 운송정책에 맞지 않는다고 판단하고 회원국 간 혹은 출발지 혹은 도착지가 회원국에 위치한 국제복합운송에 적용할 독자적인 지역협약의 도입을 고려하고 있다고 한다.¹²⁾ 이에 대

10) Anthony diamond QC, The Rotterdam Rules, *Lloyd's Maritime Commercial Law Quarterly* Part 4, 2009, p. 536

11) 정병석·최종현·김인현·나운수, 제39차 세계해법회(CMI) 그리스 아테네 회의보고서, 한국해법학회지 제31권 제1호, 한국해법학회 2009. 4., p. 400

해 개별 국가 혹은 지역단위로 적용되는 법규가 증가하게 되면 국제운송법제의 통일성을 해하게 되고 국제물품운송에 적용되는 책임법제 간 저축의 문제가 발생한다는 비판이 제기되고 있다.

캐나다 해사법 협회(CMLA: Canadian Maritime Law Association)는 캐나다 정부는 로테르담 규칙에 서명해서는 안 된다는 취지의 결의안을 채택하였으나, 캐나다의 주요 해운 거래국가에서 로테르담 규칙을 비준하는 경우 로테르담 규칙의 비준 여부에 대해 재고하여야 한다는 입장이다. 일본 역시 이와 유사한 입장을 견지하고 있다. 그 밖에, 유엔 유럽경제위원회(UNECE: United Nations Economic Commission for Europe), 국제운송주선인협회¹²⁾(FIATA: International Federation of Freight Forwarders Associations), 유럽운송, 물류, 세관서비스 협회(CLECAT: European Association for Forwarding, Transport, Logistics, and Customs Service) 등은 성명서나 세미나 등을 통해 로테르담 규칙의 내용을 조목조목 비판하면서 반대 입장을 견지하고 있다. 이에 관하여는 제Ⅲ장에서 상세히 분석하고자 한다.

Ⅲ. 로테르담 규칙의 주요쟁점사안

1. 적용범위

1) Maritime Plus 접근방식

로테르담 규칙은 복합운송으로 적용범위를 확장하면서 해상운송구간을 반드시 포함하도록 적용범위를 제한하는 소위 “maritime-plus” 접근방식을 취

12) 한국선주협회, 로테르담 규칙: 제정과 발효, 협약의 주요내용 해설, 우리나라 대책, 2009, p. 9

13) FIATA는 2009년 3월 25일자 회람장에서 FIATA 회원국들의 다양한 법제를 고려할 때 로테르담 규칙의 비준에 관한 공식적인 찬반 입장을 표명하는 것이 사실상 불가능함을 지적하고 있다. 당해 서신에는 다양한 견해들을 제시한 여러 보고서들이 첨부되었다. 첨부된 보고서 중 해상운송에 관한 FIATA 작업반의 보고서에서는 회원국들로 하여금 로테르담 규칙을 수락하지 말 것을 권고하고 있다.

하고 있다. 그 결과 로테르담 규칙은 전체 운송의 구성방식에 따라 적용여부가 달라지는 문제점을 초래하였다. 가령, 해륙복합운송이나 해공복합운송의 경우에는 로테르담 규칙이 적용될 수 있지만, 도로운송과 철도운송, 도로운송과 항공운송, 철도운송과 항공운송 등 해상구간을 포함하지 않는 복합운송의 경우에는 로테르담 규칙이 적용되지 않는다.

이에 문전수송이 증가하고 있는 운송현실을 감안한 UNCITRAL 작업반의 취지에는 십분 공감하지만 복합운송 시스템에 적용될 수 있는 완전한 복합운송체도를 만드는 대신 국제해상운송을 핵심규율사항으로 하고 적용범위를 확장하여 복합운송에도 부분적으로 적용될 수 있도록 한 점은 이해하기 어렵다는 주장이 제기되고 있다.¹⁴⁾ 즉, 로테르담 규칙은 애초에 국제복합운송에 적용하기 위한 것이 아니라 헤이그 규칙과 헤이그 비스비 규칙 그리고 함부르크 규칙으로 나뉜 국제해상물품운송법을 통일하기 위한 목적에서 시작된 것으로 제정 과정에서 본래의 목적이 변질된 것이며, 따라서 국제복합운송체계를 규율하기에는 무리가 있다는 주장이다. CLECAT는 로테르담 규칙이 컨테이너화에 따른 복합운송의 본질에 초점을 맞추었다면 현대 물류의 변화에 한층 더 도움이 되었을 것이고 주장하고 있다.¹⁵⁾ CLECAT는 특히 로테르담 규칙이 네트워크 책임체계를 제한적으로 수용한 점에 대해 불만을 제기하고 있다.

2) 네트워크 책임체계

로테르담 규칙 제26조에서는 국제물품운송에 적용되는 여타의 국제운송조약(유럽의 CMR, COTIF-CIM 등)과의 저촉을 피하기 위해 선적 전 혹은 양륙 후에 발생하는 멸실, 손상 또는 지연손해에 대해서는 멸실, 손상 또는 지연이 발생한 특정 운송단계와 관련하여 송하인과 운송인 간에 별도의 직접적인 계약을 체결하였다면 강행적으로 적용되었을 다른 국제운송협약에 우선하여 적용하지 않는다는 규정을 두고 있다. 이에 대해 유럽하주협의회는 다

¹⁴⁾ Savante O. Johansson *et al.*, A Response to the attempt to clarify certain concerns over the Rotterdam Rules published 5 August 2009, April 2010 (<http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Summationpdf.pdf>)

¹⁵⁾ CLECAT, Position Paper on the Rotterdam Rules, 29th May 2009

음과 같이 비판하고 있다.¹⁶⁾ 첫째, 청구권자는 로테르담 규칙이 아닌 다른 국제운송조약을 적용하기 위해 화물의 멸실, 손상 또는 지연을 야기한 사건이 선적 전 혹은 양륙 후에 발생하였음을 입증하여야 하는 부담을 안게 된다는 것이다. 둘째, 이는 운송인의 책임, 책임제한 및 제소기한에 관해서만 다른 국제운송조약의 규정이 우선 적용된다는 점에서 제한된 네트워크 시스템을 채택한 것이라는 점이다. 셋째, CMR 및 CIM상의 보다 유리한 조항들이 근해해운(short sea shipping)에 대해 확대적용될 여지가 없다는 점이다. 마지막으로 유럽 국가 간 선적에 관계된 송하주들은 다른 국제운송조약과 비교하여 상대적으로 높은 의무와 책임을 부과하고 있는 로테르담규칙의 적용을 피하기 위해 근해해운의 이용을 꺼려할 것이라는 점이다. 이에 대해 Berlingieri 등은 다음과 같이 반박하고 있다.¹⁷⁾

첫째, 멸실, 손상 또는 지연을 야기한 사건의 발생시점을 확인하는 것은 적용가능한 책임제도를 결정하기 위해 반드시 필요하다. 따라서 운송인이든 청구권자든 어느 당사자가 입증책임을 부담하여야 함은 당연하다. 로테르담 규칙에서는 해상운송의 국제성을 요구하고 있기 때문에 통상적으로 해상운송구간이 육상운송구간에 비해 운송기간이 길고 청구권자가 입증책임을 부담함이 타당하며, UNCTAD/ICC 복합운송규칙 및 표준 복합운송증권에서도 이와 동일한 취지의 규정을 두고 있다. 손해발생장소의 입증은 청구권자에게 일정한 혜택을 부여하기 위한 것인 바, 그러한 입증을 통해 혜택을 보는 당사자가 입증을 하여야 한다는 입증책임의 일반원칙에도 부합된다. 지난 수십년의 기간 동안 송하주 측의 문제제기나 불평 없이 이와 동일한 원칙들이 적용되어 왔다는 점에서도 이러한 비판이 제기된 것은 납득하기 어렵다.

둘째, 글로벌 운송계약의 단계에 따라 적용되는 운송조약 간에 그 내용에 있어서 차이가 없는 조항들도 있다는 사실을 염두에 두어야 한다. 가령, 송하인의 요구에 따라 운송인이 발행하는 운송서류에 관련된 조항들이나 최종 목적지에서 물품의 인도와 관련된 당사자 간 권리와 의무를 규율하는 조항들, 운송중인 화물에 대한 처분권을 다루는 조항 등이 이에 해당한다. 더욱

16) ESC, View of European Shipper's Council on the Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, March 2009, p. 2

17) Francesco Berlingieri *et al.*, The Rotterdam Rules - An attempt to clarify certain concerns that have emerged, 5 August 2009 (www.comitemaritime.org)

이 이러한 문제들을 다루는 로테르담 규칙상의 조항들은 기존의 국제운송조항들에 비해 훨씬 더 광범위하고 명확한 규정을 두고 있다.

셋째, 로테르담 규칙 제82조에서는 해상운송에 대해 CMR 협약이나 CIM 협약이 적용되는 경우 이들 협약이 로테르담 규칙에 우선하여 적용되는 명시적으로 규정하고 있는 바, 이들 주장은 잘못된 것이라는 것을 지적한다.

한편, 유럽하주협의회(ESC)와 유럽경제위원회(UNECE)는 유럽의 근해해운(short sea shipping)을 로테르담 규칙의 적용범위에서 제외하여야 한다고 주장하고 있다. 유럽경제위원회(UNECE)는 복합운송 및 물류 작업반의 보고서¹⁸⁾를 통해 로테르담 규칙을 비판한 후, 회원국 및 전문기관에 현 상황에서 유럽의 근해해운(short sea shipping)을 규율할 적절한 대륙법체계에 대한 검토를 요청하였다. 하지만 이러한 방법은 국제운송법제의 통일성을 저해할 뿐 아니라 유럽의 국제거래를 촉진하는 데에도 도움이 되지 않을 것으로 판단된다.

3) 강행적 적용에 대한 예외규정

로테르담 규칙 제80조는 운송인의 책임한도액이 인상된 대신 일부 대량정기화물운송계약(volume contract)에 대해서는 계약자유의 원칙을 인정하여 협약의 규정과 상관없이 운송계약 당사자들이 책임발생요건이나 책임제한액을 협상할 수 있도록 하고 있다. 이 규정은 가장 많은 논란을 야기하고 있는 부분 중 하나로, 대량정기화물운송계약에 대해 협약의 강행적 적용에 대한 예외를 인정하는 것은 기본적으로 국제운송법규의 통일이라는 이념에 크게 반하고, 협약의 강행규정성이 약화될 수 있다는 점에서 납득하기 어렵다는 비판이 제기되고 있다.

이러한 규정은 송하인이 운임을 더 지급하는 대신 운송인이 로테르담 규칙상의 책임보다 더 높은 책임을 부담하도록 협상할 수 있는 기회를 제공하는 한편, 운송인은 송하인과의 협상과정을 거치지 않고 제80조에 규정된 최소한의 요건을 충족함으로써 로테르담 규칙상 자신의 책임을 감경하게 하는

18) UNECE, The Report of the Working Party on Intermodal Transport and Logistics of the UN Economic and Social Council, ECE/TRANS/WP.24/123, 6 May 2009, paras. 39-43)

유인을 제공할 수도 있다. 운송인과 송하인 어느 쪽이든 규모와 협상력에서 우세한 쪽이 협상이라는 이름으로 자신에게 유리한 조건을 강요하게 될 우려가 있다는 것이다.¹⁹⁾

또한 협약 제1조 정의규정상 대량정기화물운송계약이라 함은 “합의된 기간 동안 일련의 운송을 통해 정해진 수량의 화물을 운송하기로 하는 계약으로 구체적인 수량은 최소수량, 최대수량 혹은 일정한 범위로 정할 수 있다.” 이 개념에 따르면 어느 정도의 물량 또는 기간이 되어야 하는지 특정하고 있지 않기 때문에 해석상으로는 거의 대부분의 국제교역 운송이 이에 해당할 가능성이 있고²⁰⁾, 그렇게 되면 제79조에서 규정하고 있는 강행규정성이 크게 약화될 수 있다.

유럽하주협의회(ESC)는 대량정기화물운송계약상 제11조 운송인의 화물운송 및 인도 의무, 제13조 제1항의 운송물에 대한 주의 의무, 제14조 (c)항상선창 및 컨테이너의 감화성 유지 의무 등 송하인을 보호하기 위한 규정들의 적용을 배제할 수 있는 바, 그로 인해 운송인의 책임이 경감되고 송하인의 책임이 증가하게 될 것을 우려하고 있다.²¹⁾

이러한 우려에도 불구하고 로테르담 규칙은 제80조에서 인정하는 계약자유의 원칙이 악용되는 것을 방지하기 위한 안전장치를 마련하고 있다.²²⁾ 즉, 제80조의 규정에 따라 대량정기화물운송계약에 대한 협약의 적용을 배제하기 위해서는 ① 계약상 로테르담 규칙의 적용을 배제한다는 명확한 기재가 있어야 하고, ② 송하인에게 로테르담 규칙에 합치하는 조건으로 운송계약을 체결할 기회가 주어지거나 그러한 취지의 통지가 주어져야 하며, ③ 운송인과 송하인 간의 협의 없이 약관의 편입이나 부합계약의 형태로 로테르담 규칙의 적용을 배제할 수 없다. 또한 운송인의 감항능력주의 의무에 관한 제14조 (a), (b)항, 송하인의 정보·지시 및 서류제공의무에 관한 제29조, 제32조의 위험물에 관한 특칙 등 안전에 영향을 미칠 수 있는 규정들은 그 효력을

19) 송옥렬, 해상운송에 관한 로테르담 규칙의 쟁점 및 전망, 통상법률 2009-8, P. 72

20) Anthony Diamond Q.C, "The next sea carriage convention?", [2008] LMCLQ, p. 147.

21) ESC, *op. cit.*, p. 3

22) Rotterdam Rules Art 80 (2), (4), (5)

감퇴시키지 못하도록 하고 있다. 더 나아가 로테르담 규칙은 송하인 이외의 제3자(유통성 운송증권의 소지인 등)가 서면에 의해 명시적으로 동의하지 않는 한 대량정기화물운송계약상 로테르담 규칙 적용배제조항에 구속되지 않도록 함으로써 수하인을 보호하기 위한 규정까지 마련하고 있다. 즉, 조약 제 80조 제2항의 규정은 송하인으로 하여금 로테르담 규칙의 적용배제에 따른 효과를 인식하고 법원은 대량정기화물운송계약상 로테르담 규칙 적용배제조항의 유효성 및 구속력을 확인할 수 있도록 보장한다.

한편, 이 조항은 최근의 운송계약의 형태 중에서 오히려 화주가 협상력을 가지게 되어 운송인과 화주가 대등한 관계를 이루고 있는 경우도 있으므로 이러한 경우에는 계약자유의 원칙으로 되돌아가자는 미국의 주장이 UNCITRAL 운송법 회의에서 반영된 것으로²³⁾ 사견으로는 carrier's market 에서 shipper's market으로 운송시장이 경쟁 지향적으로 변화하고 있는 시점에서 이는 오히려 대형 화주들에게 유리하고 운송인에게 불리한 조항이라고 생각한다. 또한 일정기간 동안 일정수량의 화물을 제공할 수 없는 소형 화주들의 경우도 운송인은 로테르담 규칙상 상향조정된 책임을 부담하게 되므로 손해 볼 것이 없다고 판단된다.

2. 법적 불확실성과 관련한 문제

로테르담 규칙은 국제운송규범의 통일이라는 목적을 달성하기는커녕 오히려 기존의 국제복합운송규범의 복잡성을 한층 가중시켰다는 비판의 목소리가 높다. Tetley 교수²⁴⁾는 로테르담 규칙이 복합운송을 규율하는 법규의 통일이라는 목적을 달성하기는커녕 오히려 기존의 복합운송 관련 법률체계의 복잡성을 증가시켰다고 비판하면서, 1980년 UN 국제복합운송조약이 법리적

23) UN Doc. A/CN.9/WG. III/WP. 75; Mary H. Carlson, "US Participation in the International Unification of Private Law: The Making of the UNCITRAL Draft Carriage of Goods by Sea Convention", 31 [2007] *Tulane Maritime Law Journal*, p. 636.

24) William Tetley, "A critique of and the canadian respond to the Rotterdam Rules", in *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules* (Ed., D. Rhidian Thomas), Lawtext, 2009, p. 293.

으로는 보다 합리적인 것으로 평가하고 있다.

FIATA는 ① 로테르담 규칙은 추가적인 거래비용을 발생시키고 오해와 해석상의 문제를 야기하고, ② 최악의 경우 계약국 간 해석상의 논란을 초래하며, ③ 그러한 이유로 로테르담 규칙은 국제해상물품운송법규의 통일이라는 주된 목적을 달성하지 못할 것이라고 하고 있다.²⁵⁾

또한 로테르담 규칙은 조항 수만 해도 90개 이상의 방대한 내용으로 이루어져 있고, 그 적용에 있어서 현재 강행적으로 적용되는 다른 협약들과의 관계를 고려하여야 하고, 대량정기화물운송계약에 대해서는 계약자유의 원칙을 인정하는 한편, 재판관할 및 중재조항에 대한 유보선언을 허용하는 등 복잡한 구조로 되어 있어 해석상의 문제를 야기할 수 있다고 한다.²⁶⁾

이에 대해 국가 간 해석상의 차이는 비단 로테르담 규칙의 경우에만 해당되는 것이 아니라 모든 국제조약의 경우에 발생할 수 있는 문제이며, 로테르담 규칙의 내용이 방대해진 것은 기존의 국제운송조약에서 다루지 않았던 영역들을 포함하고 있기 때문인 바, 조약의 복잡성 및 적용상의 어려움은 조항의 수가 많고 적음으로 평가할 것은 아니라는 주장도 있다.

3. 운송인의 책임

1) 운송인의 책임기준

로테르담 규칙은, 적용범위의 확장에도 불구하고, 순수 복합운송협약이라기 보다는 해상운송에 관한 기존의 국제협약을 대체하기 위한 것으로, 그 규정도 대부분 해상운송관계에서 진전되어 온 법률관계 내지 법률적 사상을 내용으로 하고 있다. 이에 대하여 해상운송의 특이성을 반영한 책임원칙들을 다른 운송방식에 대해서까지 확장하는 것은 논리적으로 맞지 않다는 주장이 제기되고 있다.²⁷⁾ 즉, 해상운송, 항공운송, 도로운송, 철도운송은 각각 본질

25) FIATA Working Group on Sea Transport, FIATA Position on the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea (the "Rotterdam Rules"), Doc. MTI/507 Annex II, 26 March 2009

26) CLECAT, *op. cit.*

적으로 다른 속성을 가지고 있고 운송 중 부담하게 되는 위험도도 서로 다르기 때문에 개별 운송방식의 특성을 무시한 채 주로 해상운송에 적용되는 법리를 다른 운송방식에도 적용하려는 것은 잘못된 생각이라는 것이다. 이러한 문제는 애초에 초안 작업을 담당한 CMI가 본질적으로 해운단체이고 따라서 본 협약의 초안 역시 국제해상운송관습 및 실무를 바탕으로 작성되었기 때문에 비롯된 것이다.

항해과실 면책의 폐지와 관련 하여는 위성항법장치와 GPS 추적기술이 발달한 오늘날 더 이상 항해과실면책이 존속되어야 한다고 주장하기 어렵고, 로테르담 규칙은 국제운송법규의 현대화를 목적으로 제정된 만큼 이는 당연한 결과이다. 또한 운송인의 감항능력주의의무위반에 대한 입증책임을 송하인에게 부여한 것과 관련하여 입증책임은 당해 문제를 입증할 수 있는 입장에 있는 당사자가 부담하는 것이 보다 합리적임에도 불구하고, 운송인의 협조 없이 감항능력 주의의무 위반에 대한 책임을 입증하기 어려운 송하인에게 입증책임을 부담시키는 것은 이해할 수 없다고 주장한다.²⁸⁾ 감항능력주의의무는 해상운송인의 기본적 의무(overriding obligation)이고, 감항능력에 대한 증거자료가 거의 모두 운송인 측에 있다는 점에서 송하인에게 입증책임을 부과하는 것은 불합리하다.²⁹⁾

이에 대해 Berlingieri 등³⁰⁾은 로테르담 규칙상 입증책임의 부담주체 및 방법들은 헤이그 및 헤이그 비스비 규칙상의 내용과 큰 차이가 없으며, 각각의 경우에 있어서 입증책임의 주체와 방법들을 규정함으로써 판례법이나 기타 과거의 판례를 참조함이 없이 정해진 절차와 방법을 따를 수 있도록 한 것이라고 반론한다.

27) Eric Røseg, "Conflict of Conventions in the Rotterdam Rules", *JIML* Vol. 15, 2009, p. 239.

28) Jose Alcantara *et al.*, Particular concerns with regard to the Rotterdam Rules, April 2010, p. 3

29) 이균성, 新 해상법대계, KMI, 2010, p. 695

30) Francesco Berlingieri *et al.*, *op. cit.*, 8

2) 운송인의 책임구간

로테르담 규칙 제12조 제1항에 따르면 운송인의 책임기간은 운송인 혹은 이행당사자가 화물을 수령한 때로부터 인도한 때까지이다. 이어 제12조 제2항 (a)호 및 (b)호에서는 운송인의 책임개시와 종료시점을 결정하는 구체적인 기준을 규정하고 있다. 하지만, 제12조 제3항에서는 두 가지 예외적인 경우를 제외하고 화물의 수령시기와 인도시기를 운송계약 당사자가 스스로 정할 수 있도록 허용하고 있다. 즉, 운송인의 운송물 수령시기는 최초 적재가 시작된 이후로 할 수 없고, 운송물 인도시기는 최종 양륙이 완료되기 전으로 할 수 없다는 것이다. 따라서 제12조 제1항과 동조 제3항은 서로 모순이 되므로 해석상의 문제를 남기지 않기 위해서는 제12조 제1항의 규정은 “동조 제3항의 규정에 따르는 경우를 제외하고...”라는 단서규정을 두어야 한다고 한다.³¹⁾

한편, 제13조에서는 운송인으로 하여금 적절하고 신중하게 운송물을 수령, 선적, 취급, 적부, 운송, 보관, 관리, 양륙 및 인도하도록 규정하면서 동조 제2항에서 운송인과 송하인은 운송물의 선적, 취급, 적부 또는 양륙이 송하인, 명의상의 송하인 혹은 수하인에 의해 이루어질 것을 합의할 수 있도록 허용하고 있다. 이는 소위 FIO 조항을 입법화 한 것이다. 하지만, 이와 관련하여 Jose Alcantara 등³²⁾은 다음과 같은 문제를 제기하고 있다. 제13조에서는 제12조에서 규정하고 있는 최초적재 및 최종양륙을 다루고 있지 않다. 따라서 복합운송인은 계약상 명시적인 조항을 뒤편으로써 물품의 적재, 취급, 적부 및 양륙 단계의 책임을 면할 수 있는 바, 운송인의 책임구간과 관련하여 물품의 수령시기를 최초적재가 이루어진 후로, 그리고 인도시기를 최종양륙이 이루어지기 전으로 합의하지 못하도록 하는 제12조의 규정과 모순된다. 또한, 운송계약 당사자 간에 운송범위를 항구에서 항구까지로 자유로이 정할 수 있다 하더라도 운송인이 계약상 합의에 의해 적재, 취급, 적부 혹은 양륙작업을 송하인 혹은 수하인이 이행하도록 허용하는 것은 정당화될 수 없다. 화물의 적재, 취급, 적부 혹은 양륙작업은 화물운송의 한 부분이며 운송인의 당연한

31) Savante O. Johansson *et al.*, *op. cit.*, p. 9

32) Jose Alcantara *et al.*, *op. cit.*, p. 2

의무인 바, 이를 계약에 의해 배제할 수 있도록 하는 것은 적절치 못하다. 이 점에 관하여 Berlingieri는 제13조 제2항의 규정은 운송인의 의무에 대한 협약의 적용을 배제할 수 있도록 인정한 것이 아니라 운송계약의 범위를 당사자 간 합의할 수 있도록 한 것이라고 한다.³³⁾ 또한 이는 운송실무, 특히 부정기선운송에서 일반적으로 약정되는 FIO 조건을 조문화한 것이다.

3) 운송인의 책임한도

로테르담 규칙상 운송인의 책임한도는 포장 혹은 선적단위 당 875SDR 및 분쟁대상 운송물의 중량 당 3SDR 중 큰 금액으로 제한하고 있다. 이는 헤이그 비스비 규칙상 책임한도액 보다 약 33% 내지 50% 인상된 금액으로³⁴⁾ 기존의 운송법규에서 규정하고 있는 책임액에 비해 터무니없이 높은 금액이라는 주장이다.

로테르담 규칙상 운송인이 부담하는 책임한도는 기존의 헤이그 비스비 규칙이나 함부르크 규칙 등에 규정된 해상운송인의 책임한도에 비해 많이 인상된 것이지만 로테르담 규칙은 운송인이 화물을 수령한 때로부터 인도한 때까지 해상운송을 포함한 모든 운송방식에 적용된다는 점을 고려할 때 도로운송이나 철도운송 그리고 항공운송인이 부담하는 책임한도에 비해 결코 높은 것이 아니다.

제20조에서는 “조약상 하나 이상의 복수의 당사자가 책임을 부담하게 되는 경우 그 책임은 연대책임이 되며³⁵⁾, 그 책임의 총액은 책임제한 배제사유에 해당하지 않는 한 조약상의 일괄적 책임한도를 넘지 못한다.”고 규정하고 있다. 따라서 복수의 당사자가 책임을 부담하고 그 책임의 총액이 조약상 일괄적 책임한도를 초과할 수 없다면 복수의 당사자 중 일부가 제61조의 규정에 따라 책임제한권을 상실하였다 하더라도 청구권자는 조약상 정해진 책임한도의 범위 내에서 손해를 구상 받아야 하는 문제가 있다는 비판이 있

33) Francesco Berlingieri, Revisiting the Rotterdam Rules, *LMCLQ*, 2010, Part 4, p. 593.

34) CIFFA submission to Transport Canada Commentary on the Rotterdam Rules, March 21, 2009

35) 이는 청구권자가 누구에 대해서건 순차적으로 소송을 제기하여 손해를 회복할 수 있음을 의미한다.

다.³⁶⁾ 하지만, 이는 연대책임의 의미를 잘못 해석한 것으로 연대책임을 부담하는 복수의 당사자 중 특정 당사자가 책임제한권을 상실하는 경우 청구권자는 당해 당사자로부터 자신이 입은 손해 전액을 배상받을 수 있다.³⁷⁾

4) 갑판적 화물에 관한 운송인 책임문제

갑판적 화물에 관한 제25조의 규정은 ① 갑판적 운송이 법령에 의해 요구되는 경우, ② 운송계약, 당해 거래의 관습 또는 관행에 따라 이루어지는 경우, ③ 화물이 갑판적에 적합한 컨테이너 혹은 용기(vehicle)에 운송되고 또한 갑판이 그러한 컨테이너 혹은 용기의 운송에 특별히 적합한 경우로 구분하고 있다. ①, ②의 경우에는 갑판적 운송에 수반되는 특별한 위험에 의해 물품이 멸실, 손상되거나 인도지연이 발생하였다면 운송인은 그에 대한 책임을 부담하지 않는다. 반면, ③의 경우 운송인은 일반적인 책임원칙에 따라 갑판적 화물의 멸실, 손상 및 인도지연에 대한 책임을 면할 수 없다. 이와 관련하여 갑판적 운송의 유형을 구분하여 법률적 효력을 달리 규정한 이유를 알 수 없다.³⁸⁾

이점에 대하여 D. Glass와 S. Hodges³⁹⁾는 다음과 같이 설명하고 있다. ①의 경우는 갑판적으로 운송하도록 법률로서 규정함으로써 운송인 선택의 자유를 인정하지 않기 때문이고 ②의 경우는 갑판적 운송이 운송인과 송하인 간의 명시적 묵시적 합의를 구성하는 것이기 때문이다. 이에 반해 ③의 경우는 ②의 경우처럼 운송인이 송하인과의 명시적 묵시적 합의를 통해 갑판적 운송에 대한 책임을 면할 수 있기 때문에 운송인이 갑판적 운송에 대한 위험을 부담해야 하는 것으로 추정하는 것이다.

³⁶⁾ Jose Alcantara et al. *op. cit.*, p. 4

³⁷⁾ Yvonne Baatz et al., *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, Informa., 2009, p. 67

³⁸⁾ Jose Alcantara et al. *op. cit.*, p. 4

³⁹⁾ D. Glass and S. Hodges, Deck Cargo: safely stowed at lase or still at sea?, ISIL 5th European Colloquium on Maritime Law Research, Swansea, May 2009, pp. 27-32.

4. 송하인의 책임

로테르담 규칙은 운송인의 책임을 강화하면서 이와 균형을 맞추기 위해 송하인의 의무와 책임에 관해서도 일부 규정을 두고 있다. 송하인은 적재, 취급, 적부, 고박 및 양륙을 포함하여 예정된 항해를 감당할 수 있는 상태로 운송을 위한 준비가 완료되고 인명 혹은 재산에 해를 끼치지 않을 화물을 운송인에게 인도하여야 한다.⁴⁰⁾ 컨테이너 혹은 트레일러에 적재되어 운송되는 화물에 있어서 컨테이너 적입작업이나 트레일러에의 적재작업을 송하인이 수행하는 경우 송하인은 화물이 예정된 항해를 견딜 수 있도록 적절히 적부해야 할 의무를 부담한다.⁴¹⁾ 또한, 운송물에 관련된 정보, 지시 및 서류를 적시에 운송인에게 제공하여야 한다.⁴²⁾ 이는 로테르담 규칙에서 새롭게 도입하게 된 부분으로 기존의 국제운송협약에 비해 송하인에게 과중한 의무를 부과하며, 운송인의 경우와 달리 송하인은 자신의 책임을 제한할 수 있는 규정이 없다는 점에서 운송인과 송하인간 책임의 불균형을 초래하였다고 주장한다.

하지만, 로테르담 규칙상 송하인의 의무 및 책임에 관한 규정이 신설되었다는 이유만으로 송하인의 책임이 증가하였다고 단정 지을 수는 없다. 로테르담 규칙은 오히려 기존의 국제운송협약에서 산발적으로 규정하고 있던 송하인의 의무와 책임을 체계적이고 구체적으로 규정하고자 하였다는 점에서 의의가 있다.

다만, 컨테이너 혹은 트레일러에 적재되어 운송되는 화물에 있어서 컨테이너 적입작업이나 트레일러에의 적재작업을 송하인이 수행하는 경우 송하인은 화물이 예정된 항해를 견딜 수 있도록 적절히 적부해야 할 의무를 부담한다는 점이 새롭게 추가되었다. 이는 운송화물의 안전에 관한 중요한 문제이며 공서양속에도 부합되는 것이다. 따라서 로테르담 규칙은 송하인의 의무를 실질적으로 강화 내지 증가시켰다기 보다는 기존의 적용가능한 국내법이나 선하증권상 기 존재하는 송하인의 의무를 명시적으로 규정한 것이라고 볼 수

40) Rotterdam Rules, Art. 27 (1), (2)

41) Rotterdam Rules, Art. 27 (3)

42) Rotterdam Rules, Art. 29

있다.

송하인의 책임제한권과 관련하여 헤이그 비스비 규칙이나 함부르크 규칙에서도 송하인의 책임을 제한하고 있지는 않다. 이점에 관하여 송옥렬 교수⁴³⁾는 송하인의 책임을 제한해야 하는 정책적 이유가 없기 때문이라고 설명한다. 책임을 제한하는 것은 어디까지나 원칙이 아니라 그렇게 해야 할 적극적 필요가 있는 경우에만 허용되어야 할 예외에 속하는 바, 운송인에 대해서는 해상위험을 인수하도록 하는 인센티브를 제공하기 위해 책임제한을 인정하는 것이지만, 송하인은 해상위험을 인수하는 자가 아니기 때문에 그 반대급부로서 책임제한이라는 대가를 허용할 이유가 없다는 것이다. 송하인의 책임제한에 관한 규정이 없다는 것이 유일하게 로테르담 규칙에만 해당하는 결함인 것처럼 주장하는 것은 맞지 않다.

5. 운송주선인의 지위

운송주선인은 운송인에 대해서는 송하인이 되고 자신들에게 화물의 운송을 위탁한 화주들에 대해서는 운송인이 되는 이중적인 지위를 가진다. 운송주선인은 다수의 송하인으로부터 화물을 집하하여 실제운송인과는 대량정기화물 운송계약을 체결할 개연성이 큰 반면, 자신들의 고객인 개별 화주들과는 그러한 형태의 계약을 체결할 개연성이 극히 적기 때문에 개별 화주들에 대해서는 로테르담 규칙상의 책임을 부담하게 되고, 실제 운송인과의 관계에 있어서는 로테르담 규칙에 따른 구상이 어려울 수도 있다고 주장한다.⁴⁴⁾ 하지만, 이러한 문제는 로테르담 규칙과 무관하게 존재할 수 있으며, 설사 로테르담 규칙의 적용과 관련하여 발생하는 문제라 하더라도 반드시 운송주선인에게 불리하게 작용할 것으로 판단되지는 않는다. 또한, 운송주선인이 실제 운송인과 대량정기화물운송계약을 체결하면서 로테르담 규칙의 적용을 배제하지 않기로 하는 경우에는 책임관계의 구상에 따른 복잡한 문제는 발생하지 않을 것이다.

43) 송옥렬, 해상운송에 관한 로테르담 규칙의 쟁점 및 전망, 통상법률, 2009-8, p. 81.

44) CLECAT, Position Paper on the Rotterdam Rules, 29th May 2009

한편, 로테르담 규칙은 “이행당사자”라고 하는 개념을 신설하여 운송인 이외에 운송에 관계하는 제3자에까지 그 규율범위를 확장하고 있는 바, 이행당사자를 해상이행당사자와 非해상이행당사자로 구분하여 해상이행당사자에 대해서는 그 정의규정과 함께 별도의 책임조항을 두고 있다(제19조). 이에 대해 CLECAT는 해상이행당사자와 이행당사자를 굳이 구분할 이유가 없다고 한다. 운송주선인은 자신에게 화물운송을 의뢰한 화주들에 대해서는 운송인으로서 로테르담 규칙에 따른 책임을 부담하는 반면, 하수운송을 담당하는 이행당사자들이 해상이행당사자가 아닐 경우 로테르담 규칙에 따른 책임의 구상이 어려우므로 해상이행당사자인지 여부를 구분하지 않는 편이 국제운송법규의 통일이라는 측면에서 보다 바람직하다는 것이다.

이와 관련하여 조약 초안에서는 모든 이행당사자가 조약상 계약운송인과 동일한 책임을 부담하도록 규정하였다. 하지만 UNCITRAL 작업반의 논의과정에서 이러한 접근방식은 기존의 운송관련 조약들과 충돌할 수 있는 중대한 문제를 야기할 수 있음을 인식하게 되었고, 그 결과 조약상 책임을 부담하는 당사자를 해상이행당사자로 제한하기로 한 것이다.⁴⁵⁾

FIATA는 운송주선인의 지위와 관련하여 운송인 자격으로 행동하는 로테르담 규칙상 이점이 있지만 송하인 자격으로 행동하는 경우 상대적으로 불리한 입장에 처하게 된다는 주장을 하고 있다. FIATA 작업반의 이러한 견해는 로테르담 규칙의 내용이 운송인에게 유리하고 송하인에게는 불리하다는 의미로 해석할 수 있다. 하지만, 운송의 전 과정에 걸쳐 지속적으로 요구되는 감항능력주의의무, 항해과실면책의 폐지, 대폭 인상된 책임한도액 등은 송하인 및 수하인에게 유리하게 작용한다. 뿐만 아니라 운송인의 주의의무는 컨테이너에 대해서까지 확대되었고, 갑판적 화물에 대한 면책도 더 이상 인정되지 않는다는 점 등을 고려할 때 이러한 주장은 설득력이 없다.

또한 운송주선인들은 항구내에서 운송의 인수 및 운송주선업무 외에 통관이나 창고업무 등 다양한 서비스를 제공한다. 이와 관련하여 운송주선인들은 로테르담 규칙상 해상이행당사자로서 책임을 부담하게 될 수 있다고 지적한다. 따라서 하역회사 및 창고관리회사가 국가 소유이거나 국가의 통제를 받

45) Michael F. Sturley, Issues of Transport Law: The Treatment of Performing Parties, *CMI Yearbook*, 2003, p. 231.

는 경우 로테르담 규칙의 비준에 반대할 것이며, 물류관리에 있어서 물류센터로 활용되는 다목적 화물터미널의 경우 로테르담 규칙의 적용을 강력히 반대할 것이라는 견해가 있다.

해상이행당사자의 개념이 도입되어 운송주선인들의 책임을 증가시킬 것이라는 점에 대해서 해상이행당사자의 자격으로 행동하는 운송주선인은 로테르담 규칙의 적용을 받게 되는 바, 청구원인이 계약책임이건 불법행위 책임이건 간에 로테르담 규칙상 면책항변 및 책임제한을 주장할 수 있는 만큼 오히려 운송주선인들을 보호할 것이다.

6. 운송물 인도절차

로테르담 규칙 제47조 제2항에서는 유통성 운송증권 혹은 유통성 전자운송기록상 운송증권 혹은 전자운송기록의 상환 없이 운송물이 인도될 수 있다는 명시적인 기재가 있으면 운송증권의 소지인이 화물의 인도를 청구하지 않거나 소지인의 신원을 확인할 수 없는 경우 운송인은 송하인 혹은 명의상 송하인의 지시에 따라 운송증권과 상환 없이 운송물을 인도할 수 있도록 규정하고 있다. 이는 실무적으로 선하증권이 적시에 도착하지 않아 운송물의 인도가 지체되고 보증도에 의한 불법적인 인도가 이루어지는 등 운송인의 인도에 관한 어려움을 해결하기 위해 도입된 것이다.⁴⁶⁾

이에 대해 이 규정은, 물론 단서가 있기는 하지만 권리증권인 선하증권의 본질적인 기능을 해치는 것이며⁴⁷⁾ 실무적인 문제를 해결하기 보다는 잘못된 관행을 부추기는 일이라는 비판이 있다. 또한, 이러한 절차는 송하인이 최초 매수인과 결탁하여 화물인도청구권을 가진 후속적인 매수인을 상대로 사기행각을 벌일 수 있는 여지를 초래할 수 있다는 지적도 있다.⁴⁸⁾

46) 김인현, 로테르담 규칙하에서 운송물인도제도에 관한 연구, 한국해법학회지 제31권 제2호, 한국해법학회, 2009. 11., p. 39

47) J. Ramberg는 실제로는 유통성을 가지지 않는 유통성 운송서류의 발행을 허용하는 것으로 진정한 의미의 유통성 선하증권과 혼란을 야기할 수 있다고 한다(John Ramberg, UN Convention on Contracts For International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, CMI Yearbook 2009, p. 280).

48) Jose Alcantara *et al.*, *op. cit.*, p. 4

이러한 비판에 대해 Francesco Berlingieri 등은 이는 제47조 제2항의 취지를 오해한데서 비롯된 것이라고 한다.⁴⁹⁾ 제47조 제2항은 제35조와 함께 이해하여야 하는 바, 송하인은 제35조의 규정에 따라 관습 또는 관행에 따라 운송증권을 사용하지 않는 것이 아닌 이상 운송인으로부터 유통성 운송증권(또는 유통성 전자운송기록)을 취득할 권리가 있다. 이에 비추어 송하인은 제47조 제2항에서 규정하고 있는 바와 같이 운송증권 혹은 전자운송기록과 상환함이 없이 화물이 인도될 수 있음을 기재하고 있는 유통성 운송증권을 거절할 권리가 있다는 점에 대해 의문의 여지가 없다. 또한 제47조 제2항은 유통성 운송증권 혹은 기록상 운송증권 혹은 전자운송기록의 제시 없이 화물이 인도될 수 있다는 명시적 기재를 포함하는 경우에만 허용되는 바, 그러한 명시적 기재에 의해 운송증권 또는 전자운송기록의 소지인은 제47조 제2항에서 규정한 조건이 성취되는 경우 운송인이 송하인 혹은 명의상 송하인의 지시에 따라 운송증권과 상환함이 없이 화물을 인도할 수 있음을 인지할 수 있기 때문에 문제될 것이 없다는 입장이다.

한편, 로테르담 규칙 제47조 제2항 e호에서는 운송물이 인도된 이후에 소지인이 된 자로서, 소지인이 될 때 그러한 인도의 사실을 몰랐고 또한 합리적으로 판단하여 그 사실을 알 수 없었던 경우에는 그러한 소지인은 운송증권 또는 전자운송기록에 합체된 권리를 취득한다고 함으로써 선의의 소지인을 보호하는 규정을 두고 있기 때문에 그다지 문제될 소지가 없다고 판단된다.

다만, 이 조항이 과연 실무적으로 유용하게 사용될 수 있을지는 의문이다. 제47조 제2항 (b)호의 규정에 따라 운송인이 운송계약상 소지인에 대한 운송물인도의무를 면한다 하더라도 동조 제2항 (d)호 및 (e)호의 규정에 따라 운송물이 인도된 이후 유통성 운송증권 또는 전자운송기록의 소지인이 된 자에 대해서 여전히 책임을 부담하게 된다. 이 경우 운송인을 보호하기 위해 동조 제2항 (c)호에서는 운송물의 인도에 대하여 지시를 준 송하인 등은 운송인이 소지인에 대해 책임을 부담함으로써 야기되는 손실을 보상해 주어야 하며, 송하인 등이 운송인이 합리적으로 요구하는 적절한 담보를 제공하지 않으면 운송인은 그러한 지시에 따를 것을 거절할 수 있도록 하고 있다. 이

49) Francesco Berlingieri *et al.*, p. 21

러한 점에서 송하인 등은 운송인에 대하여 잘못된 인도로 인한 배상책임의 의무를 부담하면서 운송물의 인도와 관련한 지시를 하는데 부담을 가지게 될 것이고, 또한 은행에서도 증권과 상환 없이 운송물을 인도할 수 있음을 명시적으로 기재한 운송증권의 담보가치를 인정하기 어려울 것이다. 또한 선하증권의 도착지연으로 인한 보증도 등의 편법인도는 물리적 점유를 요건으로 하는 종이선하증권의 경우에는 문제로 되지만 전자적인 방법에 의해 운송물에 대한 지배·처분권의 이전과 운송물의 인도를 행하는 전자선하증권의 경우에는 문제될 것이 없다.

IV. 결 론

새로운 국제운송협약인 로테르담 규칙이 오랜 논의를 거쳐 제정되어 UN에서 공식 채택되었고, 서명식을 거쳐 각국의 비준을 기다리고 있다. 로테르담 규칙의 발효에 따른 이해득실을 놓고 각 국가나 이해단체마다 견해차이로 의견이 분분한 상태에서 20개국 이상이 비준서를 기탁하여 최종 발효되기까지 앞으로 얼마의 시간이 더 걸릴지 모른다. 이에 본 논문은 어느 한편의 이해득실을 논하기 보다는 다양한 이해 당사자의 견해와 평가를 종합적으로 분석하여 로테르담 규칙에 대한 객관적인 평가를 시도하고자 노력하였다.

먼저, 적용범위와 관련하여 해상운송을 수반하는 복합운송으로 적용범위를 확대한 것은 국제물류 및 운송환경의 변화에 따른 불가피한 결정이었고 또한 환영할만한 일이다. 하지만 해상운송인의 책임범위를 확장하는 과정에서 탄생한 maritime-plus 접근과 각 구간마다 강행적으로 적용되는 국제운송협약과의 충돌을 피하기 위해 마련된 제한된 네트워크 책임체계 및 저촉규정 등으로 인해 국제복합운송계약에 로테르담 규칙이 적용될 여지는 적다고 판단된다.

대량정기화물운송계약에 대한 당사자 간 계약자유를 허용하는 것에 대해 화주 측의 입장을 대변하는 유럽화주협의회에서는 운송인들이 이를 남용하여 화주들의 부담이 가중시킬 것이라고 주장하고 있지만, 대형화주의 등장 및 해운동맹의 쇠퇴 등으로 경쟁지향적인 환경이 조성된 만큼 화주들에게 일방

적으로 불리하게 작용할 것으로 보이진 않는다. 다만, 이 규정이 운송인이든 화주든 자신의 이해관계에 따라 로테르담 규칙의 적용을 배제하기 위한 목적으로 사용될 여지를 배제할 수 없다.

운송인의 책임이 주로 해상운송계약에 따른 법률관계를 바탕으로 하고 있지만, 앞서 언급한 바와 같이 제26조의 네트워크 책임과 제82조의 저촉규정을 고려할 때 실질적으로 해상구간을 제외한 다른 운송구간에 대해 강행적으로 적용될 여지가 적다는 점에서 큰 문제가 될 것으로 판단되지 않는다. 또한 항해과실면책은 운송기술이 발달한 오늘날 더 이상 존재하여야 할 명분을 찾기 어렵다는 점에서 폐지하는 것이 당연하며, 운송인의 책임한도액도 기존의 운송협약이 비해 많이 인상된 것은 사실이지만 그동안의 물가상승률이나 CMR이나 CIM, 몬트리올 협약 등 다른 운송조약상의 운송인 책임한도와 비교할 때 터무니없이 높은 것은 아니라고 판단된다. 더욱이, 항해과실 면책의 폐지나 책임한도액의 인상 등으로 운송인 측의 반대가 심할 것이라는 예상에도 불구하고 선주협회 등 운송인 측에서 로테르담 규칙의 비준에 앞장서고 있다.

로테르담 규칙에서 신설된 송하인의 책임에 관한 규정은 기존의 국제운송협약이나 국내법 및 운송약관 등에 산발적으로 규정되었던 송하인의 의무와 책임을 체계적이고 구체적으로 정리 하였다는 점에서 의의가 있다.

운송주선인은 자신에게 화물의 운송을 위탁한 송하인들에 대해서는 운송인이 되고, 실제운송인에 대해서는 송하인이 되는 이중적인 지위로 인하여 책임관계의 구상에 어려움이 있다는 지적은 일리가 있으나 이는 로테르담 규칙으로 인해 야기되는 문제로 보기는 어렵다. 또한 해상이행당사자의 개념은 운송주선인들의 책임을 증가시킬 것이라는 주장도 그 비교대상이 명확하지 않으며, 운송주선인이 해상이행당사자로 인정되는 경우 조약상 면책항변 및 책임제한을 주장할 수 있는 만큼 오히려 운송주선인들에게 유리하게 작용할 수 있다.

마지막으로 로테르담 규칙은 운송물 인도제도의 통일성과 예측가능성을 기하고 운송물 인도사고를 줄이기 위한 목적에서 발행된 운송증권의 유형에 따른 운송물 인도절차 및 미인도화물의 처리에 관한 상세한 규정을 두고 있다. 이와 관련하여 유통성 운송증권 혹은 전자운송기록이 발행된 경우에도 명시적인 기재가 있으면 일정한 조건 하에서 운송증권과 상환하지 않고 운송물을

인도할 수 있도록 허용하고 있는 제47조 제2항의 규정은 선하증권의 도착 지연으로 인한 보증도 등의 문제를 해결하기 위한 것이지만 선하증권의 본질을 해칠 우려가 있으며, 실무적 유용성도 의문스럽다.

로테르담 규칙에 대해 많은 우려와 논란이 있지만, 이러한 현상은 새로운 국제운송조약의 제정 및 수용과정에서 필연적으로 겪게 되는 문제이다. 논문에서 분석한 바와 같이 조약의 적용상·해석상 일부 문제가 지적되기는 하지만, 모든 이해당사자를 만족시킬 수 있는 완전무결한 내용을 기대하는 것은 무리다. 각 주체의 이해득실에 따라 불만을 제기할 수도 있지만 그렇다고 하여 지역주의를 조장하는 것은 바람직하지 않다고 생각한다.

참 고 문 헌

- 김인현, 로테르담 규칙하에서 운송물인도제도에 관한 연구, 한국해법학회지 제31권 제2호, 한국해법학회, 2009. 11., pp. 7-56
- 송옥렬, 해상운송에 관한 로테르담 규칙의 쟁점 및 전망, 통상법률 2009-8, pp. 64-93
- 양정호, "국제복합운송계약에서 로테르담 규칙의 적용상 문제점에 관한 연구", 무역상무연구 제46권, 2010. 5., pp. 181-210
- 양정호·박길상, "로테르담 규칙상 이행당사자와 히말라야조항", 해운물류연구 제26권 제3호, 2010. 9., pp. 407-431
- 이균성, 新 해상법대계, KMI, 2010
- 정병석·최종현·김인현·나운수, 제39차 세계해법회(CMI) 그리스 아테네 회의보고서, 한국해법학회지 제31권 제1호, 한국해법학회 2009. 4., pp. 393-408
- 한낙현, 로테르담 규칙상 수량계약조항의 시사점, 무역상무연구 제49권, 한국 무역상무학회, 2011. 2., pp. 325-358
- 한국선주협회, 로테르담 규칙: 제정과 발효, 협약의 주요내용 해설, 우리나라 대책, 2009
- Alcantara Jose *et al.*, Particular concerns with regard to the Rotterdam Rules, April 2010
- Baatz Yvonne *et al.*, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, Informa., 2009
- Berlingieri Francesco, "Revisiting the Rotterdam Rules", *LMCLQ*, 2010, Part 4, pp. 538-639.
- Berlingieri Francesco *et al.*, The Rotterdam Rules - An attempt to clarify certain concerns that have emerged, 5 August 2009 (www.comitemaritime.org)
- Diamond Q.C, Anthony, "The next sea carriage convention?", *LMCLQ* Part 2, 2008, pp. 135-187.
- _____, The Rotterdam Rules, *LMCLQ* Part 4, 2009,

pp. 445-537.

Eric Røseg, "Conflict of Conventions in the Rotterdam Rules", *JIML* Vol. 15, 2009, pp. 238-248.

Glass D. and Hodges S., Deck Cargo: safely stowed at lase or still at sea?, ISIL 5th European Colloquim on Maritime Law Research, Swansea, May 2009

Johansson Savante O. *et al.*, A Response to the attempt to clarify certain concerns over the Rotterdam Rules published 5 August 2009, April 2010 (<http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Summationpdf.pdf>)

Khalid Nazery & Suppiah Rakish, The Rotterdam Rules: Catalyst for trade or cumbersome convention?, *Maritime Policy & Management*, Vol. 37. No. 4., July 2010, pp. 447-450.

Pontoppidan Kund , Shipowners' view on the UNCITRAL Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, 39th CMI Conference Athens, 12-17 October, 2008

Ramberg John, UN Convention on Contracts For International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, CMI Yearbook 2009

Sturley Michael F., Issues of Transport Law: The Treatment of Performing Parties, *CMI Yearbook*, 2003

Sturley Michael F, "Transport Law for the twenty-first century: an introduction to the preparation, philosophy, and potential impact of the Rotterdam Rules", *in A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules* (Ed., D. Rhidian Thomas), Lawtext, 2009

Tetley William, "A critique of and the canadian respond to the Rotterdam Rules", *in A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules* (Ed., D. Rhidian Thomas), Lawtext, 2009

BIMCO, The Rotterdam Rules, ICS/ECSA/BIMCO/WSC Press Release, 23 September, 2009

- CIFFA submission to Transport Canada Commentary on the Rotterdam Rules, March 21, 2009
- CLECAT, Position Paper on the Rotterdam Rules, 29th May 2009
- ESC, View of European Shipper's Council on the Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, March 2009
- FIATA Working Group on Sea Transport, FIATA Position on the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea (the "Rotterdam Rules"), Doc. MTI/507 Annex II, 26 March 2009
- ICC, Comments on the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (the "Rotterdam Rules"), ICC Commission on Transport and Logistics, May 2009
- UNCITRAL Note by Secretariat, "General remarks on the sphere of application of the draft instrument", UNCITRAL Working Group III (Transport Law) 11th Session (A/CN.9/WGIII/WP.29)
- UNECE, The Report of the Working Party on Intermodal Transport and Logistics of the UN Economic and Social Council, ECE/TRANS/WP.24/123, 6 May 2009

ABSTRACT

An Appreciation and a Prospect on the Rotterdam Rules

Yang, Jung Ho

The Rotterdam Rules, which was adopted in December 2008 by UNCITRAL, has underlying intention that it will provide uniform law for the international carriage of goods by sea and modernize transport law reflecting modern transport custom. However, it is also true that there are various conflicting views on the Rotterdam Rules. This article tried to analyze main controversial issues such as scope of application, basis of liability of the shipper and the carrier, exception th the volume contract, legal position of the freight forwarder, delivery of the goods from the both sides of view.

The Rotterdam Rules exposes some problems in applying and interpreting the Rules as many people indicated. These problems, I think, mainly due to the extended scope of application and broader range of issues. However, I do not think that the Rotterdam Rules will serious affect to the international transport industry. Furthermore, it is unreasonable to expect perfect Rules satisfying every interests.

Key Words : The Rotterdam Rules, Carriage of goods by Sea, Multimodal Transport, Pros and cons on the Rotterdam Rules