

로테르담규칙상 송하인의 책임에 관한 고찰*

한 낙 현 **

김 영 곤***

-
- I. 서 론
 - II. 송하인에 대한 일반적 고찰
 - III. 송하인의 주요 의무규정
 - IV. 송하인의 책임에 대한 시사점
 - V. 결 론
-

주제어 : 로테르담규칙, 송하인의 책임, 헤이그규칙, 함부르그규칙, 입증책임

I. 서 론

최근 화물의 종류, 성질, 그 정확한 기술이 문제가 되어 다른 화물이 물리적 손해를 입거나 양륙이 지연되는 경우가 많다. 이와 같은 사고의 발생을 가장 적은 비용으로 방지하기 위해서는 화물에 관한 정보를 가장 많이 알고 있는

* 이 연구결과물은 2012년도 경남대학교 학술연구장려금의 지원에 의해 수행된 것임.

** 경남대학교 경제무역학부 부교수, 주저자

*** 경남대학교 e-비즈니스학부 부교수, 교신저자

것으로 간주되는 송하인에게 책임을 부과함으로써 송하인에게 그 정보를 계약 상대방에게 제공할 유인책을 부여할 필요가 있다.¹⁾

따라서 송하인의 개념요소에서 가장 중요한 것은 화물에 관한 정보를 보유하고 있다는 점이고, 또 이와 같은 관점에서 전체 송하인의 책임에 관한 조항의 해석이 이루어져야 한다.

송하인이 운송인에게 운송물을 인도할 때에 그 종류와 가액을 고지하지 않고 선하증권 기타 운송계약을 증명하는 문서에 이를 기재한 경우에는 해당 문서에 기재된 가액에 따라 손해를 배상하여야 한다. 그러나 송하인이 운송물의 종류 또는 가액을 고의로 현저하게 부실의 고지를 한 때에는 운송인은 자기 또는 그 사용인이 악의인 경우를 제외하고 운송물의 손해에 대하여 책임을 면한다.

Rotterdam 규칙은 Hague 규칙, Hague-Visby 규칙, Hamburg 규칙이 존재하고 있는 가운데 1990년대부터 해상물건운송법의 분열경향이 분명하게 된 상황에서 다시 해상운송을 중핵으로 하는 복합운송협약의 형태로 해상물건운송법의 국제적 통일을 시도한 관계자의 노력의 결정이다.

Rotterdam 규칙은, ① 종전의 국제규칙(특히 Hague-Visby 규칙)보다 적용범위가 확대되며, ② 더욱이 종전은 규율하지 않았던 사항에 대하여도 조항을 두고 있으며, ③ 해상운송인의 의무와 책임자체는 상당 정도 강화되고, ④ 반면 대량정기화물운송계약(volume contract)이라는 개념을 도입하여 정기선운송(선하증권에 의한 개품운송)에서도 일정 범위로 계약자유를 인정하고 있다.²⁾

한편 Rotterdam 규칙상 당사자의 책임과 관련된 선행연구로서는 주로 운송인의 책임과 관련된 것으로, 예컨대 김인현(2005), 이시환(2009), 정준우(2008), 조현숙(2010)³⁾ 등을 들 수 있다. 그리고 송옥렬(2009), 양정호(2011)⁴⁾

1) 정동윤, 상법(하)(제3판), 법문사, 2008, p.883.

2) Y. Baatz, et al., The Rotterdam Rules: A Practical Annotation, informa, 2009. 2009, p. v.

3) 김인현, “운시트랄 운송법회의에서 운송인의 책임한도,” 한국해법학회지, 제27권 제2호, 2005, pp.357-404 ; 이시환, “로테르담 규칙상 운송인의 책임,” 무역상무연구, 제42호, 2009, pp.189-210 ; 정준우, “해상물건운송인의 책임제한 배제요건에 관한 고찰,” 상사법연구, 제27권 제3호, 2008, pp.173-206 ; 조현숙, “로테르담 규칙에서 해상운송인의 책임에 관한 비교연구,” 무역학회지, 제35권 제1호, 2010, pp.335-360.

에서는 Rotterdam 규칙의 평가, 쟁점 및 전망에 대한 분석을 하는 중에 운송인과 송하인의 책임에 대한 내용을 개괄적으로 고찰하고 있다. 또한 송옥렬(2007)⁵⁾에서는 송하인의 책임에 관하여 이 규칙의 성안과정에서의 논의사항을 중심으로 분석하고 있다.

본 연구에서는 Rotterdam 규칙상 송하인의 책임에 대하여 기존 국제규범, 한국 상법 등과의 비교분석을 하여 이 규칙상의 문제점을 고찰한 후 송하인의 책임규정과 관련된 시사점을 도출하고 있다. 또한 본 연구는 2008년 12월 유엔에서 승인된 규칙을 중심으로 그 최종안을 중심으로 송하인의 책임을 분석하고 있는 것에 기존의 선행연구와는 차이점이 있다.

Ⅱ. 송하인에 대한 일반적 고찰

1. Rotterdam 규칙상 송하인의 범위

Rotterdam 규칙 제1조 제8호(송하인)에서 “송하인이란 운송인과 운송계약을 체결하는 자를 말한다.”고 규정하고 있다. 즉, 이 규칙에서는 송하인과 서류상의 송하인의 구별을 명문화하고 있다. 송하인은 선하증권의 중요한 기재사항이지만, 선하증권상에 기재되는 송하인은 화주를 지칭하는 의미하므로 반드시 운송계약체결의 당사자인 송하인(선적신청자)에 한정되지 않는다. 따라서 선하증권상에 운송화물의 발송인이며 운송취급을 위탁한 자를 기재하여도 무방하다.

또한 서류상의 송하인이란 개념을 규정하는 전제로서 원래 송하인이란 운송계약의 운송인에 대한 상대방 당사자로서 정의되고 있다(Rotterdam 규칙 제1조 제8호). 그리고 이 규칙은 계약당사자로서의 송하인과 운송서류상(단적으로 말하면 선하증권상)의 송하인과는 별개의 자일 수 있다는 인식을 전제로 후자

4) 송옥렬, “해상운송에 관한 로테르담 규칙의 쟁점 및 전망,” 통상법률, 제88호, 2009, pp.64-93 ; 양정호, “로테르담 규칙에 대한 평가와 전망,” 무역상무연구, 제51호, 2011, pp.359-389.

5) 송옥렬, “UNCITRAL 해상운송협약상 송하인의 책임,” 국제거래법연구, 제16권 제2호, 2007, pp.291-312.

를 서류상의 송하인으로서 계약당사자인 송하인과 같은 권리와 의무를 부담하게 한 것이다. 사실 해석상 양자가 다를 수 있다는 것은 인정된 바이지만, 이 규칙에서는 그것을 정면에서 인정한 것에 의의가 있다고 할 수 있다. 양자가 상이한 전형적인 예는, ① FOB 화물의 경우에 운송의 예약신청(booking)은 수입업자인 매수인으로부터 이루어지며 따라서 운송계약의 상대방 당사자인 송하인은 수입업자인 매수인으로 해석되지만, 선하증권상에 송하인으로서 수출업자인 매도인이 기재되는 경우, ② 수출업자 A사의 물류자회사인 A Logistics사가 선적절차를 대행하는 경우에 운송계약의 상대방 당사자인 송하인은 A사이지만, 선하증권상에 송하인으로서 A Logistics사가 기재되는 경우(이 경우 선하증권상 'A사 대리인'인 A Logistics사로 기재하면 양자의 불일치는 발생하지 않지만 대리인의 서명이 없으면 불일치가 발생하게 된다) 등이다.

한편 영문적하보험증권의 피보험자(Assured)란에 영국에서는 보험중개인명이 기재되고 중개인은 배서하여 피보험자에게 보험증권을 인도하는 방법을 채택하고 있다. 우리나라에서는 계약자명을 기재하는 것이 일반적이다. 우리나라에서는 보험계약자의 기재는 우리 상법상 의무화되어 있지만(제666조), 영국법에서의 계약당사자는 보험자와 피보험자이다. 중개인은 피보험자의 대리인의 입장이며, 운송주선인은 자기의 이름으로 운송의 주선을 하는 자이다(상법 제114조).

해상운송인에 대해 운송을 위탁하는 당사자인 송하인 또는 용선자는 어느 쪽의 계산으로 운송을 위탁하는가와 관계없고 또한 운송물의 소유자임을 요하지 않는다. 운송주선의 경우에는 운송주선인이 해상운송인에 대한 관계에서는 송하인 또는 용선자이고, 운송주선인에 대한 운송주선의 위탁자는 운송물의 발송인에 그치고 운송인과의 운송계약에 관한 운송위탁자로서의 당사자인 송하인 또는 용선자가 아니다.⁶⁾

따라서 화주(A)로부터 운송주선의 위탁을 받은 운송주선인(B)이 해상운송인인 선주와 개품운송계약을 체결한 경우 선주가 발행한 운송증서에 송하인을 화주(A)의 대리인으로서의 운송주선인(B)이라고 기재한 것에 대해 운송주선인(B)을 송하인으로 인정한다는 판례가 있다.⁷⁾

6) 이균성, 신해상법대계, 한국해양수산개발원, 2010, p.396.

7) 대판 2000.3.10, 99다55052. 선하증권의 송하인란을 기재함에 있어 반드시 운송계약의

그런데 운송계약의 정의(제1조 제1호)에서는 ‘운임의 지급과 상환으로 (against the payment of freight)’ 밖에 규정하지 않고 있지만, 제8호의 규정을 보면 운임지급자가 송하인으로 되어 있다.⁸⁾ Rotterdam 규칙에서는 송하인과 서류상의 송하인(제1조 제9호)을 구별하고 있지만, 송하인의 대리인(예컨대 운송취급인, FOB 화물의 매도인, 제조업자의 물류회사) 이외의 서류상의 송하인은 은행 이외에는 생각할 수 없으므로 양자를 구별할 의의가 있을지는 의문이다.

Rotterdam 규칙에서의 송하인은 정기선운항, 즉 우리나라 상법상의 개품운송계약에서의 송하인에 국한된다. 일반적으로 운송계약은 단순히 개품운송계약에 한하지 않고 항해용선까지 포함하는 개념으로 사용된다. 왜냐하면 이 경우 용선인은 선체용선이나 정기용선의 경우와 달리 선박과 선원에 대한 통제권이 전혀 없어 다른 선박과 선원으로 물건을 운송한다는 점에서는 동일하기 때문이다. 이와 같은 항해용선은 정기선이 없는 지역에 물건을 운송하고자 할 때 주로 이용된다. 그러나 이와 같은 항해용선 또는 비정기선에 의한 운송은 Rotterdam 규칙의 적용범위에서 제외되었다(제6조 제1항). 그 이유는 근본적으로 Rotterdam 규칙을 강행규정으로 구성한 것에 기인한다. 용선계약은 그 종류가 너무 다양하고 또한 선주와 용선자가 서로 대등한 협상력을 가지고 있기 때문에 Rotterdam 규칙에서 운송인을 보호하기 위한 규정을 적용할 필요가 없다는 것이다. 따라서 용선계약에서 용선인의 의무와 책임에 대해서는 계약으로 정할 뿐, Rotterdam 규칙이 임의규정으로 적용되지도 않는다.⁹⁾

Rotterdam 규칙 제58조 제1항은 “송하인이 아니라 운송계약상의 어떤 권리도 행사하지 않는 소지인은 소지인이라는 것만의 이유로서는 운송계약에 기초한 어떤 책임도 인수하지 않으며, 제55조의 규정의 적용을 침해하지 않는다.”고 규정하고 있는데, 한편으로 1992년 UKCOGSA는 운송물인도의 청구를

당사자만을 송하인으로 기재하여야 하는 것은 아니고 넓은 의미의 화주를 송하인으로 기재할 수도 있으므로 선하증권상에 송하인으로 기재되어 있다는 것만으로 그 선하증권에 의한 운송계약의 상대방이라고 단정할 수는 없다.

8) 万凜遊, “UNCITRAL物品運送條約字についての考察,” 海事法研究会誌, No.204, 2009, pp.67-76.

9) 송옥렬, “UNCITRAL 해상운송협약상 송하인의 책임,” 국제거래법연구, 제16권 제2호, 2007, p.293.

하거나 선하증권에 표시된 운송계약상의 클레임을 제기한 선하증권소지인은 동일한 자가 선하증권상에 나타나 있는 내용으로 운송계약을 체결한 것과 같은 지위에 놓인다고 규정하고 있다. 따라서 이 규정은 영국법과 일치되고 있다.¹⁰⁾ 한편 우리 법에서의 선하증권은 어디까지나 운송물에 관한 권리를 화체하는 것이며, 다만 운송물의 인도를 받은 자는 일정한 비용에 한해 지급의무를 부담한다는 입장을 취하고 있어(상법 제141조) 영국법과는 다르다.

또한 제58조 제2항은 “송하인이 아니라 운송계약상의 어떤 권리를 행사한 소지인은…그것으로부터 확인할 수 있는 한도에서 운송계약에 기초하여 송하인에게 부과되는 책임을 부담한다.”고 규정하고 있지만, 이것은 위의 영국법의 입장과 같다. 그런데 우리 법에서는 기본적으로는 운송계약 당사자인 송하인 이외의 선하증권소지인이 운송계약상의 의무를 지는 일은 없다고 해석된다. 선하증권의 배서양도는 선하증권에 표창되는 운송물인도청구권을 이전하는 것이며 그 때에 양수인 측의 채무인수의 의사표시가 있다고는 해석되지 않으며 운송계약 당사자인 송하인 이외에 책임을 지는 경우에는 수하인(해당 운송계약상 화물을 수령할 권리를 가진 자)이 현재로 화물을 수령한 이후뿐이기 때문이다(상법 제140조). 그 보다도 수하인 내지 소지인이 의무를 지는 시기를 재촉하는 것이며 소지인이 운송계약상의 권리를 행사한 경우에는 의무를 부담하게 된다. 이것은 1992년 UKCOGSA와 유사한 견해이다.

제80조 제2항은 송하인에게 대량정기화물운송계약에 따르지 않는 운송계약의 기회를 보장하고 있지만, 대량정기화물운송계약은 선복의 우선제공의 약정이기도 하므로 적어도 선복 성수기에는 사문(死文)과 같다.¹¹⁾ 운송계약의 책임주체에는 그와 같이 기재되어 있는 것에 합의한 서류상의 송하인도 운송계약의 당사자인 송하인과 동일한 의무·책임이 연대하여 부과된다. 이것으로는 물류업자 등의 위험부담에 의한 화주의 비용증가를 초래하게 된다. 물류업자 등의 서류상의 송하인도 그 위험부담을 제79조 제2항에 불구하고 감면받기 위해서는 거의 화물이 충당되는 주요 선사 등의 대량정기화물운송계약에 가입할 수 밖에 없게 된다.

10) 池山明義, UNCITRAL物品運送條約案試譯(下), 海事法研究會誌, No.201, 2009, p.27.

11) 古田伸一, “新國連國際物品運送條約の基本的なポイント,” 海運, No.984, 2009, p.48.

2. 기존의 국제규범과의 차이점

종래의 운송법 규범에서는 운송계약의 당사자(개품운송계약의 운송인과 송하인) 이외에 하주 측의 수하인과 함께 Hamburg 규칙의 경우 실제운송인이 인정되고 있다(Hamburg 규칙 제1조 제2호, 제10조). 그 밖에 운송인과 송하인의 이행보조자나 피용자에 해당하는 자는 선박사용인 내지 사용자·대리인(Hague-Visby 규칙 제3조 제7항, 제4조 제2항 ; Hamburg 규칙 제5조 제1항, 제7조 제2항, 제12조 등)으로 표시하고 있지만, 이들은 운송인이나 송하인의 권리·의무 내지 책임의 경우에 부수적으로 규정하고 있는 것에 불과하다. 또한 USCOGSA 제4조에서도 송하인이 화물의 위험을 알리지 않았거나 화물을 잘못 포장한 경우 등을 열거하고 있다. 육상운송에 관한 CMR 제22조에서도 마찬가지로 위험물에 관한 특칙을 두고 있다. 그러나 이와 같은 위험물에 대한 규정은 어디까지나 운송인의 책임이라는 큰 틀에서 운송인이 책임을 면하는 사유의 하나로 열거되어 있을 뿐이고, 따라서 이 경우 송하인이 어떠한 책임을 지는지에 대해서는 구체적으로 언급하지 않고 있다. USCOGSA 개정안 제9조에서는 송하인이 화물에 관한 정확한 정보를 제공하여야 할 의무를 언급하고 있지만, 여전히 운송인의 면책사유로 규정되어 있을 뿐이고, 제17조 제2항의 경우에도 운송물의 훼손이나 연착이 예컨대 송하인의 고의 또는 과실에 기인한 것일 경우에는 운송인이 책임을 면한다고 규정하고 있는 것에 불과하다.

위에서와 같이 종래의 운송법 규범에서 송하인의 의무로서 열거되고 있는 것은 화물의 인도 의무 정도가 고작이었으나, 최근 송하인이 화물에 대한 정보를 제공하지 않아 전체 화물의 통관이 지연된다거나 위험한 화물에 대해서 아무런 언급이 없이 운송인이 적절한 주의를 하지 못하여 폭발사고가 발생하는 경우도 많아 졌다. 그 결과 송하인에게도 적시에 정확한 정보를 제공할 의무를 부과하여야 한다는 인식이 실무자에게 많은 공감을 얻었고, Rotterdam 규칙에까지 이르게 된 것이다.

Rotterdam 규칙은 운송인 측의 이행당사자와 해상이행당사자, 송하인 측의 서류상의 송하인과 처분권자의 개념 내지 제도를 신설하여 각각 그 정의 규정을 두고 운송계약의 당사자인 운송인과 송하인의 단순한 이행보조자로서의 지위와 함께 경우에 따라서는 당사자에 준하는 권리·의무 내지 책임을 인정하

고 있다.

송하인의 책임이 언급되기 시작한 것은 Hague-Visby 규칙부터이지만, 본격적으로는 UNCITRAL 주도의 Hamburg 규칙에서라고 할 것이다. Hamburg 규칙에서는 명시적으로 제3장을 송하인의 책임이라고 독립시키고 있으며, 이는 1980년 유엔국제북해운송협약 제4장 제22조와 제23조로 동일하게 이어지고 있다. Hague-Visby 규칙과 Hamburg 규칙에서는 실질적으로는 송하인의 책임에 관한 일반적인 과실책임원칙과 위험물에 대한 무과실책임원칙이라는 비슷한 구조를 취하고 있다.¹²⁾

UNCITRAL은 Rotterdam 규칙에서도 송하인의 책임을 독립적으로 규정하면서, 책임의 요건이나 입증책임을 보다 구체화하고 있다. 이와 같이 Rotterdam 규칙에서는 송하인도 운송인과 마찬가지로 독립된 책임주체로 등장하기 때문에 이 규칙의 전반을 통해 항상 송하인의 책임에 대한 고려가 이루어지고 있다.

〈표 1〉 송하인의 책임에 대한 Hague-Visby 규칙, Hamburg 규칙과 Rotterdam 규칙의 비교

항목	Hague-Visby 규칙	Hamburg 규칙	Rotterdam 규칙
책임 주체	운송인이라 송하인과 계약운송인인 선박소유자 또는 용선자를 포함한다(제1조 제(a)항).	송하인과의 계약운송인을 말하며(제1조 제1항, 제3항, 제5조, 제12조), port to port의 책임기간에서의 실제운송인(선적, 양하도 포함됨)에게도 이행부분에 대하여는 송하인과의 계약책임이 의제되어 운송인과의 연대책무로 된다(제10조)	책임주체는 운송인과 송하인 및 운송서류/전자운송기록의 서류상의 송하인이다(제1조 제5호, 제8호, 제9호, 제33조). 해상이행당사자의 업무가 계약국 “from or to” 내지 가입국 “port sea”에서의 범위에서는 그 이행책임의 범위에서 운송인의 운송계약상의 의무가 그 해상이행당사자에게 의제된다(제19조). 또한 해상이행당사자는 그 이행이 가입국과 관

12) 예컨대 Hague-Visby 규칙 제4조 제3항과 Hamburg 규칙 제12조는 화물 또는 선박이 입은 손해에 대해서 송하인은 자신 또는 그 이행보조자의 고의 또는 과실이 없으면 책임을 지지 않는다는 과실책임원칙을 규정하고 있고, Hague-Visby 규칙 제4조 제6항과 Hamburg 규칙 제13조는 위험물에 대한 송하인의 고지의무 및 이를 해태한 경우 송하인이 직접 또는 간접의 모든 손해에 대해서 책임을 진다는 점을 명시하고 있다.

항목	Hague-Visby 규칙	Hamburg 규칙	Rotterdam 규칙
책임 주체			<p>련되지 않으므로 운송인의 계약 책임이 의제되지 않는 경우에도 (따라서 불법행위책임뿐이지만) 그 업무의 범위에서 책임은 운송인과 연대된다(제20조).</p>
송하인의 책임	<p>과실추정상의 과실책임을 부담하며(제4조 제3항), 선하증권기재를 위하여 통고한 물건에 관한 사항의 선박적재시의 정확성과 관련하여 운송인에 대하여는 무과실책임을 부담한다(제3조 제5항).</p>	<p>과실추정상의 과실책임을 부담하며(제12조), 선하증권기재를 위하여 스스로 통고한 물건에 관한 사항의 정확성에 대하여는 운송인에게 무과실책임을 부담한다(제17조 제1항). 운송인에게 위험물을 인도할 때 물건의 위험한 성질, 필요가 있으면 강구하여야 할 예방조치에 대하여 통고를 해태하여 운송인측이 그 위험한 성질에 대하여 특히 모르고 있는 경우에는 그 선적에서 발생한 모든 손해에 대하여 운송인 측에게 유책이 된다(제13조 제2항)</p>	<p>이 규칙 하에서 송하인의 의무위반으로부터 발생한 멸실·훼손은 과실추정상의 과실책임을 기본으로 하고 있지만(제30조), 계약명세편집을 위한 제공정보의 부정확성에 기인인 운송인의 멸실·훼손에는 무과실책임이며(제31조), 위험물에 관한 준수의무위반에는 결과책임이 된다(제32조). Hague-Visby 규칙, Hamburg 규칙은 선하증권의 물건에 관한 사항의 정확성에 대하여 무과실책임을 부과하고 있는 것에 불과하지만, Rotterdam 규칙 제31조는 선하증권발행의 경우에 한정하지 않을 뿐만 아니라 수하인명 등의 부정확성에 의한 경우도 이 책임을 부과하고 있다. 운송인의 책임에는 모두 책임제한을 규정하고 있지만 송하인에 대해서는 전혀 규정하지 않고 있다.</p>

자료 : J. Rihardson, The Hague and Hague-Visby Rules, 4th ed., Lloyd's of London Press Ltd.,1998과 Y. Baatz, et al., op.cit.를 참조로 작성.

Ⅲ. 송하인의 주요 의무규정

1. 화물인도의무

제27조 제1항은 “송하인은 운송계약에서 별도의 규정이 없는 한 운송을 위한 준비가 구비된 상태에서 물건을 인도하여야 한다. 송하인은 어떤 경우¹³⁾라도 예정된 운송(적재, 취급, 적부, 고박과 양하를 포함한다)에 감내할 수 있으며 사람이나 재산에 대하여 손해를 끼치지 않는 상태로 물건을 인도하여야 한다.”고 규정하고 있다. 여기서 송하인이 CIF 또는 FOB 조건에 기초한 물건의 매도인인 경우 법은 그것에 묵시담보를 부과하고 있다. 한편 매수인의 경우에도 물건이 선박에 선적될 때에 그것은 매매할 수 있는 상태로 유지되어 있어야 할 뿐만 아니라 물건은 정상적인 항해에 감내할 수 있는 상태로 되어 있어야 하며 또한 물건이 도착하자마자 매매가능한 상태로 유지되어야 하며, 따라서 정상적인 해상운송에 감내할 수 있어야 한다.¹⁴⁾ 그런데 사람이나 재산에 대하여 손해를 끼치지 않는 상태로 물건을 인도하여야 한다는 것에 대해 구체적으로 어떠한 것을 해야 하는지 여부에 대해서는 명확하지 않다.

또한 “사람이나 재산에 대하여 손해를 끼치지 않는 상태로 물건을 인도하여야 한다.”고 규정하고 있는 문구는 화물이 위험물의 정의에 포함되지 않더라도 화물의 송하인에게 화물의 안전한 운송을 위하여 수반되는 최소한의 요건을 규정하고 있는 제32조에 편입된 것을 회상하기 위한 것이다. 그런데 제27조와 제32조의 문구에는 두 가지의 주요한 차이가 있다. 즉, ① 해를 끼치지 않는다

13) ‘어떠한 경우’와 관련하여 영국법이 적용될 경우 이것의 문구는 그 자체의 의미로 해석해야 할 것이다(Daewoo Heavy Industries Ltd. and Another v. Klipriver Shipping Ltd. and Another(The Kapitan Petko Voivoda)[2003] EWCH Civ. 451). Tuckey 판사는 ‘어떠한 경우’라는 문구는 그것이 말하는 자체를 의미하며, 그것에는 범위상 제한이 없으며 또한 자연적인 의미 이상의 어떠한 것을 부여하기 위한 근거로 될 수 없다고 설명하고 있다(Parsons Corp. and Others v. CV Scheepvaartonderneming “Happy Ranger” and Others(The Happy Ranger)[2002] ECWA Civ. 694). 따라서 예정된 항해에 감내할 수 있는 화물을 인도할 송하인의 책임은 예외가 없는 것이라고 보고 있다(Y. Baatz, et al., op.cit., p.80).

14) F. Lorenzon, “When is a CIF Seller’s Contract of Carriage Unreasonable?—Section 32(2) of the Sale of Goods Act 1979,” 13 JIML, 2007, p.241.

는 문구가 ‘물건의 성질 또는 특성이 사람, 재산 또는 환경에 대하여 위험하거나 위험하게 되는 합리적 가능성이 있을 때’를 대신하여 사용되고 있으며, ② 환경과 관련된 것을 언급하지 않고 있는 점이다.

제27조 제2항은 “송하인은 제13조 제2항에 따라 이루어진 합의에 따라 인수한 의무를 적절하고 주의를 하여 이행하여야 한다.”고 규정하고 있다. 제13항 제2조상에 운송인과 송하인은 물건의 선적, 취급, 적부와 양하를 송하인, 서류상의 송하인 또는 수하인이 행하여야 한다는 것에 대해 합의할 수 있다. 해당 합의는 계약명세에 언급되어야 한다.¹⁵⁾ 또한 이것은 제13조 제1항에서 규정하고 있는 “운송인은 물건의 수령, 적재, 취급, 적부, 운송, 보관, 관리, 양하와 인도를 적절하게 주의를 하여 행하여야 한다.”¹⁶⁾는 것까지 확대되고 있다.¹⁷⁾ 또한 제14조 제2항에서 송하인이 운송물의 선적 또는 양륙 등을 담당하기로 한 경우에 대한 특칙으로서 송하인에게 운송물의 취급에 대한 주의의무를 부과하고 있다. 여기서 문제는 제14조 제2항에서는 그 취급의 담당자로서 송하인뿐만 아니라 이행보조자나 기타 처분권자들도 언급하고 있기 때문에 이들까지 모두 포함시켜야 하는지 여부이다. 제14조 제2항과 관련된 조항이라는 점을 강조하게 되면 제14조 제2항에서 언급하는 모든 당사자에까지 확대되어야 한다는 주장도 가능하겠지만, 제8장에서는 오직 송하인의 의무만을 다루고 있고, 또 송하인 이외의 자는 독립적인 의무이행자가 아니라 대개의 경우 송하인의 이행보조자로 볼 수 있기 때문에 제14조 제2항에서 열거된 자의 모두를 다시 열거하지 않은 것으로 보인다.¹⁸⁾

현대 컨테이너운송에서는 대부분의 운송물을 송하인이 적부하고 운송인은 송하인으로부터 받은 정보에 절대적으로 의존하고 있다는 점, 송하인의 과실로 사고가 발생한 경우 운송인이 책임을 면하기 위해서는 제17조 제2항에 따라

15) The Jordan II, [2005] 1 Lloyd's Rep.57.

16) Jindal Iron and Steel Co. Ltd. and Others v. Islamic Solidarity Shipping Co. Jordan Inc. (The Jordan II) [2005] 1 Lloyd's Rep. 57. N. Gaskell, "Shipowner Liability for Cargo Damage Caused by Stevedores-The Coral," 2 LMCLQ, 1993, pp.17-27 ; W. Tetley, Properly Carry, Keep and Care for Cargo-Art III r.2 of the Hague-Visby Rules, European Transport Law, 2001, pp.9-15.

17) Y. Baatz, et al., op.cit., pp.81-82.

18) 송옥렬(2007), 전계논문, p.296.

자신에게 과실이 없음을 입증하여야 하는데, 여기서 더욱이 송하인에게 과실이 있는 것까지 입증하여야 한다면 운송인이 책임을 벗어나기 매우 힘들다는 점 등이 고려된 것으로 볼 수 있다. 결국 송하인의 과실에 대한 입증책임을 송하인에게 지우는 것에 합의가 이루어진 것이다.¹⁹⁾

제27조 제3항은 “송하인에 의하여 컨테이너 내에 적재되거나 차량에 적재될 때는 송하인은 컨테이너, 차량의 내부 또는 상부에의 내용물의 적부와 고박을 사람 또는 재산에 대하여 손해를 미치지 않도록 적절하게 주의를 하여 행하여야 한다.”고 규정하고 있다. 특히 컨테이너가 송하인에 의해 포장되고 FCL 화물로 운송인에게 인도된 경우 송하인은 사람 또는 재산에 대하여 손해를 끼치지 않도록 적절하게 주의를 하여 컨테이너 내용물을 적부와 고박하여야 한다.²⁰⁾ 이것은 컨테이너화물에 대한 규정을 다시 주의적으로 정한 것으로 볼 수 있다. 따라서 이는 운송인이 부담하는 감항능력주의의무에 대응되는 것으로서, 특히 오늘날 컨테이너운송이 보편화됨에 따라 화주가 준비하여 봉합을 한 컨테이너화물을 운송인이 그대로 적재하고 운송하는 경우에 특히 큰 의미를 가진다. 이는 운송화물의 안전에 관한 중요한 문제이며 공서양속에도 부합되는 것이다. 따라서 Rotterdam 규칙은 송하인의 의무를 실질적으로 강화 내지 증가되었다기 보다는 기존의 적용가능한 국내법이나 선하증권상 이미 존재하는 송하인의 의무를 명시적으로 규정한 것이라고 볼 수 있다.²¹⁾

더욱이 운송인의 감항능력주의의무와 달리 당사자 간의 특약으로 배제할 수 있는지 여부도 유의할 필요가 있는 부분인데, 여기서 제27조 제1항과 제3항은 “unless otherwise agreed in the contract of carriage”라는 문구에 차이가 있다. 제3항에서 이 문구를 제외한 것에 대해서는 제16차 회의에서 많은 논의가 이루어졌다.²²⁾ 이를 반대하는 국가도 많았으나 제3항의 상황은 송하인이 적부를 한 것으로서 그 안전에 대해서 운송인의 개입여지가 없기 때문에 당사자가

19) 송옥렬, “해상운송에 관한 로테르담 규칙의 쟁점 및 전망,” 통상법률, 제88호, 2009, p.74.

20) Y. Baatz, et al., *op.cit.*, p.82.

21) 양정호, “로테르담 규칙에 대한 평가와 전망,” 무역상무연구, 제51호, 2011, pp.378-379.

22) 김인현·이태중, “제16차 운시트랄 운송법회의 보고서,” 한국해법학회지, 제28권 제1호, 2006, pp.501-502.

약정으로 변경할 수 없도록 하여야 한다는 견해에 따라 현재의 문구로 확정된 것이라고 볼 수 있다.

2. 정보제공의무

1) 송하인의 정보, 지시와 서류의 제공의무

송하인의 정보제공책임은 크게 제29조와 제31조에서 규정하고 있다. 송하인은 운송인에게, ① 운송물의 취급과 운송에 필요한 주의사항이나 지시 기타 관련서류(제29조 제1항 제(a)호), ② 운송과 관련된 법, 규정 또는 공공기관에 요구하는 서류(제29조 제1항 제(b)호), ③ 운송물의 상태에 관한 구체적인 명세, 송하인 등의 성명, 운송증권 발행의 상대방(제31조 제1항) 등 모두 세 가지 정보를 제공하여야 한다. 제31조 제1항에서 운송물의 명세는 다시 제37조 제1항에서 열거된 내용을 준용하고 있는데, 운송물의 성상, 운송물의 식별을 위한 표시, 운송물의 수량 또는 포장의 수, 운송물의 중량 등 네 가지를 열거하고 있다. 그러나 이와 같은 정보제공의무는 Rotterdam 규칙에서 구체화되기는 하였으나, 사실 Hague-Visby 규칙 제3조 제5항과 Hamburg 규칙 제17조 제1항이 송하인의 운송물에 대한 정보의 정확성에 대한 담보책임을 규정하고 있었기 때문에 완전히 새로운 것은 아니다. 다만 Rotterdam 규칙에서는 이와 같은 규정을 보다 명확히 하면서 제29조의 정보제공의무를 추가하고 있는 것으로 보면 된다. 이와 같은 의무에 위반하는 경우 송하인은 제30조에 따라 손해배상책임을 지게 되는데, 제29조의 의무위반은 과실책임이지만 제31조의 의무위반의 경우에는 적시에 제공하지 않은 경우에는 과실책임을 지지만 정확하게 제공하지 않은 경우에는 무과실책임을 진다.

이와 관련하여 제28조는 “운송인과 송하인은 물건의 적절한 취급과 운송을 위하여 필요한 정보와 지시의 제공요청에 대하여 정보가 요청을 받은 당사자에 의하여 보유하고 있는 경우 또는 지시가 요청을 받은 당사자의 합리적 제공능력의 범위 내인 경우로 요청한 당사자가 그 밖의 방법으로 합리적으로 입수가 곤란한 때에는 서로 성실하게 응답하여야 한다.”고 규정하고 있다. 여기서 송하인은 운송인이 요청한 정보를 제공할 의무를 위반한 경우에 책임을 지게 된다. 운송인은 그러한 요청 또는 부정확한 응답에 대해 증거를 제시할 필

요가 있다. 제3조는 “그 제공의무와 관련하여 통지, 확인, 동의, 합의, 선언과 기타의 통신은 서면으로 이루어져야 한다. 전자통신은 이들을 위해 사용할 수 있지만 해당 방법의 사용에 대하여 통신을 발신하는 자와 그 통신을 수신하는 자의 동의가 있는 경우에 한정한다.”고 규정하고 있지만, 제3조는 서면상의 양식을 요구하는 통신을 구체적으로 열거하고 있지 않으므로 어떠한 증거도 인정되는 것으로 보인다. 또한 제29조와는 달리 제28조에는 요청과 응답의 시기에 대해서는 규정하지 않고 있다. 따라서 일반적인 원칙이 적용되며 그와 같은 통지와 응답은 합리적인 기간에 이루어져야 하는 것으로 보인다.²³⁾

또한 화물의 ‘적절한 취급과 운송’이 어떠한 것을 의미하는가가 분명하지 않다. 그 이유는 ‘적절한’이라는 문구가 원칙적으로 정의하기 어려운 것에 있는 것으로 보인다. 또한 제29조에는 정보와 지시라는 문구가 사용되고 있으며, 이들은 서류라는 문구와 같이 사용되고 있는데 비하여 제28조에는 이와 같은 규정이 없다. 따라서 송하인은 서류의 제공과 관련하여서는 운송인에게 협조할 의무는 없는 것으로 보인다. 또한 ‘합리적’이란 문구는 소송을 초래할 수도 있다. 보통법에서 합리성의 기준에 대한 결과는 전적으로 판례의 상황에 의존하고 있는 것이 사실이다.²⁴⁾ 더욱이 이와 같은 기준의 활용은 관련당사자, 그 기준이 적용되는 장소와 클레임이 제기된 경우의 준거법에 따라 다른 결과를 초래할 수 있다.

또한 요청에 대해 응답할 의무는 실제로 요청이 이루어진 후에 발생하기 때문에 그러한 정보와 지시가 제28조 하에서 이루어졌다는 것을 입증하는 것은 운송인에게 있게 되며, 이와 같은 정보와 지시는 화물의 적절한 취급과 운송을 위해 요청된 것이어야 한다. 운송인이 입증에 성공하면 다음 중의 어느 것을 입증할 책임은 송하인에게 이전하게 된다. 즉, ①요청된 정보에 접속할 수 없었다거나, ② 지시를 요청받았을 경우 합리적으로 지시를 제공할 수 없거나 운송인이 그 밖의 방법으로 합리적으로 입수불가능한 때에 해당한다.²⁵⁾

그런데 제28조는 운송인과 송하인의 의무에 대해서 규정하고 있는 것과 같

23) Y. Baatz, et al., op.cit., p.83.

24) F. Lorenzon, op.cit., p.241.

25) Y. Baatz, et al., op.cit., p.84.

이 보이지만 그에 위반한 경우 아무런 책임규정이 없기 때문에 그 의무의 성격이 문제된다. 운송인의 경우에는 따로 독립된 조문이 있었고 송하인의 경우에는 제30조 규정에 편입되어 있었다. 그 이유는 운송인과 송하인이 모두 신의성실의 원칙에 따라 정보를 제공하는 것에 불과하며 따로 책임을 발생시키지 않기 때문이다. 예컨대 송하인이 자신의 정보제공의무를 이행하고자 하지만 도착지의 통관서류로 어떠한 서류가 필요한지 모를 경우 이를 운송인에게 문의할 수 있고 운송인은 이에 대해서 신의성실의 원칙에 따라 성실하게 답할 의무가 있다는 것이다. 그런데 가사 운송인이 이를 해태하더라도 이는 운송인의 책임을 따지면서 운송인의 과실 여부에서 고려될 수 있기 때문에 사실 독립적인 책임발생원인으로 해야 할 이유가 없다. 이와 같은 이유로 제28조는 단순히 선언적인 문구로 남게 되었다.²⁶⁾

제29조는 “송하인은 운송인에 대하여 운송인이 그 밖의 방법으로 합리적으로 입수불가능한 경우 합리적으로 필요한 물건에 관한 정보, 지시와 서류를 적시에 제공하여야 한다.”고 규정하고 있다. 이 경우 송하인에게는 두 가지의 의무가 부과되고 있다. 즉, ① 제29조 제2항 하에서 정보, 지시와 서류는 법령 또는 기타의 공적 기관의 규제에 의해 부과된 의무를 준수하여야 하며, ② 제29조 제1항 하에서 운송인에게 합리적으로 필요한 물건에 관한 정보, 지시와 서류를 제공하는 것이다. ②의 경우에는 (a) 물건의 적절한 취급과 운송(운송인 또는 이행당사자가 취하여야 할 예방조치를 포함한다), (b) 예정된 운송에 관련하는 법령 또는 기타의 공적기관의 규제를 운송인이 준수할 것(다만, 운송인이 송하인에 대하여 자기가 요구하는 정보, 지시와 서류를 적시에 통지할 것을 조건으로 한다)을 규정하고 있다. 특히 ②의 의무는 운송인이 그 밖의 방법으로 합리적으로 필요한 정보, 지시와 서류를 입수할 수 없는 경우에만 송하인에게 부과된다는 것에 유의할 필요가 있다.²⁷⁾

제31조는 송하인이 운송인에 대하여 운송서류 또는 전자운송기록²⁸⁾의 발행

26) 송옥렬(2007), 전제논문, pp.297-298.

27) Y. Baatz, et al., op.cit., p.85.

28) Hague-Visby 규칙, Hamaburg 규칙에서는 전자운송서류와 전자운송기록과 관련된 규정이 존재하지 않았으나, Rotterdam 규칙에서는 정보통신기술의 발전과 정보화의 진전으로 이와 같은 규정을 두고 있다. 그러나 이와 같은 전자선하증권을 이용하기 위한 EDI 도입에는 컴퓨터 통신기술의 발달과 병행하여 국내외 관련법규가 이를 수용할 수

을 위해 필요로 하는 모든 정보를 제공할 의무와 관련된 것을 규정하고 있다. 이와 같은 정보는 운송인에게 적시에 제공되어야 하며 또한 정확해야 한다. 제31조 제1항은 제36조 제1항에 편입된 계약명세와 관련된 것을 명시적으로 언급하고 있다. 즉, 송하인은 운송인에 대하여 계약명세의 작성과 운송서류 또는 전자운송기록의 발행을 위해 필요하게 되는 정확한 정보(제36조 제1항에 규정하는 명세, 계약명세에서 송하인으로서 특정되어야 할 당사자의 명칭, 특정하고 있다면 수하인의 명칭, 운송서류 또는 전자운송기록의 지시인의 명칭을 포함한다)를 적시에 제공하여야 한다. 또한 송하인은 운송인이 제공된 정보를 수령한 시점에서 그 정확성에 대하여 보증한 것으로 간주된다. 송하인은 운송인에 대하여 해당 정보의 부정확성에 기인하는 손실 또는 훼손에 대하여 보상하여야 한다(제31조 제2항). 여기서의 송하인의 책임은 엄격한 것이며, 또한 송하인의 과실 또는 의무이행을 위탁받은 당사자에 귀속할 수 없는 멸실 또는 훼손의 원인을 입증함으로써 회피될 수 있는 것도 아니다.

제58조 제2항은 “송하인이 아니라 운송계약상의 어떤 권리를 행사한 소지인은 유통성 운송서류 또는 전자운송기록에 표창되고 또는 그것으로부터 확인할 수 있는 한도에서 운송계약에 기초하여 송하인에게 부과되는 책임을 부담한다.”고 규정하고 있다. 따라서 이전의 실제적인 영향이 결과적으로 어떠한 것이든 제31조 제1항 하에서 발생한 책임은 소지인에게 이전되게 된다. 이와 같은 상황은 제31조 제2항상에 “그 정확성에 대해 보증한 것으로 간주한다.”고 규정하고 있는 문구와는 다른 것이며, 이 문구는 Hague-Visby 규칙 제3조 제5항의 규정과 실제적으로 같은 내용으로서 결국 운송계약상 발생한 책임은 송하인에게 이전된다는 것을 의미한다.²⁹⁾

2) 위험물에 관한 정보제공의무

있도록 제정되지 않으면 제도적·법률적 지위를 인정받을 수 없게 된다(이위식, “전자식 선하증권의 활성화 방안에 관한 고찰,” 관세학회지, 제6권 제2호, 2006, pp.353-377 ; 임천혁·박남규, “전자무역계약의 성립에 따른 법적 문제점에 관한 연구,” 관세학회지, 제7권 제2호, 2006, pp.297-317 ; 최석범, “한국에서의 전자선하증권의 도입방안에 관한 연구,” 관세학회지, 제7권 제2호, 2006, pp.347-368).

29) G. Treitel & F. M. B. Reynolds, Carver on Bills of Lading, 2nd ed., Sweet & Maxwell Ltd., 2005, p.497.

보통법에 의하면 송하인은 화물의 위험한 성질 또는 특성을 운송인에게 통지하지 않고 위험한 화물을 선적하지 않을 묵시적 의무를 부담하고 있으며,³⁰⁾ 이를 위반한 경우 위험물 선적으로 인하여 발생된 모든 손해와 비용에 대해서 절대적 책임을 진다. 이와 같은 묵시적 의무의 성격은 선적되는 화물이 무해하다는 절대적인 보증을 제공하는 것이 아니라 송하인이 알고 있는 한, 그 화물이 위험하지 않다는 것을 보증하는 것으로 해석하고 있다.³¹⁾ 그러므로 송하인은 운송인에게 어떠한 통지없이 위험물의 선적으로 인하여 발생한 손해에 대해서는 책임을 부담해야 한다. 가사 송하인이 화물의 위험한 성질 또는 그 특성을 모르고 있었다고 하더라도 이러한 송하인의 의무는 절대적인 것이므로 엄격책임을 부담해야 하는 것으로 판시하여 왔다.³²⁾

위험물 선적에 대한 책임문제는 영국에서 발생한 Brass v. Maitland 사건³³⁾과 그 이후의 Hutchinson v. Guion 사건³⁴⁾에서부터 Contship Containerlines, Ltd. v. PPG Industries, Inc. 사건³⁵⁾과 In re M/V DG Harmony 사건³⁶⁾에 이르기까지 상당한 논쟁의 대상이 되어 왔다. 특히 송하인의 통지의무와 관련하여 송하인이 화물의 위험한 성질을 인식할 수 있는 방법이 없는 상황에서 화물이 선적된 경우에 위험물의 선적으로 인한 손해에 대해서 누가 그 책임을 부담해야 할 것인가와 관련하여 상당한 의견의 차이가 있었다.³⁷⁾ 더구나 Hague 규칙이나 과실책임주의를 기본책임원칙으로 규정하고 있는 1936년 USCOGSA가 적용되는 경우에 이 법 또는 규칙 제4조 제6항에 대한 해석상의 문제가 제기되었으나, Senator Linie GmbH & Co. KG v. Sunway Line, Inc.

30) S. Girvin, Carriage of Goods by Sea, Oxford University Press Ltd., 2007, pp.242-244.

31) R. Colinvaux, Carver's Carriage by Sea, Vol.2, 13th ed., Stevens & Sons, 1982, pp.841-846.

32) 김선옥, "위험물선적과 송하인의 책임에 관한 최근 판례 동향," 해운물류연구, 제55호, 2007, p.177.

33) (1856) 6 E. & B. 470.

34) (1858) 5 CB(NS) 149;141 ER 59.

35) 442 F. 3d. 74 2006 AMC 686(2d Cir. 2006).

36) 2008 US. App. Lexis 4483, N.05-6116-CV(2d Cir. 2008).

37) 영국의 견해는 위험물의 선적에 대한 책임은 엄격해야 하고 송하인이 책임을 부담해야 한다고 보고 있다(The Athanasia Comminos(1990) 1 Lloyd's Rep. 277).

사건³⁸⁾ 이후 위험물의 경우는 일반책임원칙에 대한 예외를 인정하여 송하인에게 엄격책임을 인정하는 움직임이 두드러졌다. 그러나 *Contship Containerlines, Ltd. v. PPG Industries, Inc.* 사건에서 법원은 손해의 직접적인 근인을 운송인 측의 행위와 관련지어 해석함으로써 송하인의 엄격책임은 운송인의 주의의무 이행이라는 조건 하에서 인정한다는 새로운 해석을 하였다.³⁹⁾

위험물의 경우 Hague-Visby 규칙 및 Hamburg 규칙에서도 이미 송하인이 무과실책임을 부담하고 있었기 때문에 Rotterdam 규칙 제32조의 기본적인 취지에 대해서는 이견이 없다고 할 수 있다. 우리나라 상법 제801조에서도 이에 따라 운송인의 위험물 처분에 관한 규정을 두고 있다. 그런데 Hague-Visby 규칙 제4조 제6항 및 우리나라 상법 제801조에서는 운송인이 운송물의 위험을 인식한 경우 이와 같은 운송물을 임의의 장소에 양륙 또는 파괴할 수 있다는 것을 규정하고 있을 뿐, 운송인이 운송물의 위험을 인식하지 못하고 그대로 운송한 경우 폭발 등으로 인하여 선박이나 다른 운송물에 피해를 입힌 경우에 대해서는 언급하고 있지 않다. 이에 비하여 Hamburg 규칙 제13조 제2항은 위험물에 관해서 송하인에게 그 위험성을 고지할 의무를 부과하고 있는데, Rotterdam 규칙은 이와 같은 입장을 그대로 이어받고 있다.

여기서 문제는 제32조에서 위험물을 어떻게 정의할 것인가 하는 점이다. 일반적으로 이 조항은 운송물이 폭발하거나 운송물에서 다른 운송물로 병균이 번지는 등의 경우를 예상하고 있고, 또 무과실책임과의 균형상 이를 제한적으로 인정하는 것이 상당하다고 볼 수도 있다. 그러나 구체적인 약품이나 폭발물 등을 모두 열거할 수 없는 이상 이 경우에도 불확정 개념을 사용할 수 밖에 없고 따라서 대부분의 국가는 일반적인 정의규정으로 충분하다고 보았다. 그 결과 제32조에서는 신체나 재산에 위해 또는 환경에 대해서 위험을 초래할 수 있거나 그렇게 변할 수 있을 것으로 보이는 물건을 위험물로 정의하는 규정을 두게 되었다. 즉, 위험물로 변한다는 것을 확실하게 예측할 수 있는 방법은 없기 때문에 ‘위험물로 변할 수 있을 것으로 합리적으로 판단되는’의 문구만 인정하게 된 것이다.⁴⁰⁾

38) 291 F. 3d 145, 2002 AMC 1217(2d Cir. 2002).

39) 김선옥, 전계논문, pp.176-177.

40) 송옥렬(2007), 전계논문, pp.298-299.

위와 같이 Rotterdam 규칙에서는 위험물에 관한 어떠한 정의도 하지 않고 있으므로, 따라서 영국법이 적용되는 경우에 Giannis NK호 사건⁴¹⁾에서 영국 귀족원이 내린 정의가 현재 활용되고 있다.⁴²⁾ 그러나 송하인이 부담하여야 할 의무는 물건의 성질 또는 특성이 사람, 재산 또는 환경에 대하여 위험하거나 위험하게 될 합리적 가능성이 있을 때와 관련되는 것이다. 여기서는 법적 위해 보다 물리적 위해에 초점을 두고 있는 것 같이 보이지만, ‘사람’은 선원보다 넓은 의미로 사용되며, ‘재산’은 선박과 다른 화물보다 포괄적인 의미로 사용되고 있다. 또한 Hague-Visby 규칙 제4조 제6항 상의 성질의 경우 오늘날은 성질과 특성을 포함하는 것으로 사용되고 있다. 오늘날의 영국법 하에서는 오염의 정도는 신중한 선주가 예견할 수 있는 것과는 다른 종류의 위험인지 여부에 의지해야 할 것으로 보인다.⁴³⁾

즉, 송하인은 운송인에 대하여 물건의 위험한 성질 또는 특성을 물건이 운송인 또는 이행당사자에게 인도되기 이전에 적시에 통지하여야 한다(제32조 제(a)호). 송하인이 통지를 해태하고 운송인 또는 이행당사자가 해당 위험한 성질 또는 특성을 몰랐던 경우에는 송하인은 운송인에 대하여 해당 통지의 해태에 기인한 멸실 또는 훼손에 대하여 책임을 진다.⁴⁴⁾ 또한 송하인은 예정된 물건운송의 각 단계에 적용될 법령 또는 그 밖의 공적기관의 규제에 따라 위험물에 기호를 붙이거나 라벨을 첨부하여야 한다(제32조 제(b)호). 송하인이 이들을 해태한 경우에는 송하인은 운송인에 대하여 해당 해태에 기인한 멸실 또는 훼손에 대하여 책임을 진다. 따라서 Giannis NK호 사건의 결과는 그다지 영향을 미치지 않은 것으로 보인다. 그러나 Rotterdam 규칙에서 이것은 새로운 개념으로서 송하인이 부담하여야 할 의무는 물건의 성질 또는 특성이 사

41) Effort Shipping Co. Ltd. v. Linden Management SA(The Giannis NK)[1998] AC 605 ; [1998] 1 Lloyd's Rep. 337. Bunge SA v. ADM Do Brazil Ltda and Ors(The Darya Radhe)[2009] EWHC (Comm) 845.

42) G. Treitel & F. M. B. Reynolds, op.cit., p.520.

43) The Athanasia Comninos [1990] 1 Lloyd's Rep. 277 ; The Fiona [1993] 1 Lloyd's Rep. 257.

44) 영국에서 위험물의 통지의무해태는 결과책임설이 강력하게 주장되고 있지만, 우리나라의 학설은 과실책임으로 해석하고 있는데, 그 이유로 운송인과 다른 화주에 있어서도 그런 위험은 해상운송에 보통 수반되는 것이기 때문이다.

람, 재산 또는 환경에 대하여 위험하거나 위험하게 될 합리적 가능성이 있는 화물로 보고 있다.

IV. 송하인의 책임에 대한 시사점

1. Rotterdam 규칙상의 책임제한

운송인이 송하인의 행위 또는 운송물의 상태를 모두 다 알 수 없으므로, ① 송하인의 작위 또는 부작위, ② 운송물의 숨은 하자, 특수한 성질로 인하여 발생한 부피, 중량의 부족 기타 멸실 또는 훼손, ③ 포장의 불충분, ④ 기호표시의 불충분 또는 불완전, ⑤ 상당한 주의로도 발견할 수 없는 숨은 하자로 인하여 발생한 운송물의 멸실 또는 훼손 등에 대하여 운송인을 면책시킨다(USCOGSA 제4조 제2항).⁴⁵⁾ 이 중에서 ① 송하인의 작위 또는 부작위의 경우 운송인이 적절한 주의를 다였음에도 불구하고 송하인이 알고 있는 사유 또는 송하인이 운송인에게 지시한 운송방법 때문에 운송물이 멸실 또는 훼손된 것을 의미한다. 예컨대 송하인이 부패하기 쉬운 양배추의 운송을 위탁하면서

45) 우리 상법은 송하인 또는 운송물의 소유자나 그 사용인의 행위, 운송물의 포장의 불충분 또는 기호표시의 불완전, 운송물의 특수한 성질 또는 숨은 하자를 운송인의 면책사유로 규정함으로써(제796조), 미국법과 같은 입장을 취한다. 다만, 상법은 선박의 숨은 하자, 즉 운송인이 감항능력주의무를 다하여도 발견할 수 없는 잠재적 하자를 새로이 면책사유로 추가하였다. 그런데 이에 대하여는 과실책임의 일반원칙에 의하여 운송인이 선박의 숨은 하자에 대하여 당연히 면책되므로 이를 면책사유로 하는 것은 무의미하며 오히려 면책사유의 확대해석으로 오용될 우려가 있다는 비판이 있다(경익수, “운송물고유의 하자,” 한국해법학회지, 제14권 제1호, 1992, pp.305-310); 서울고법은 송하인이 대개 화물을 상자당 32 내지 36kg으로 포장하여 사람이 들기에 다소 무거운 정도로 마분지상자에 포장하였고, 상자 겉면에 취급주의표시를 하지 않은 경우 포장불충분을 이유로 운송인이 면책되기에는 부족하나 송하인의 과실을 20% 정도로 볼 수 있다고 판시하였다(서울고판 1998.1.16, 97나 16796). 한편 운송물인 폐놀의 변색이 그 자체의 특수한 성질이나 제조과정에서 생성된 부산물의 존재 등 숨은 하자로 인하여 생긴 것이고, 그와 같은 변색은 그 특수한 성질이나 숨은 하자로 인하여 보통 생길 수 있는 것이라는 이유로 운송인을 면책시킨 대법원 판례가 있다(대판 2006.5.12, 2005다21593(판례공보(2006.6.15), 1027쪽))(송상현·김현, 해상법원론(제4판), 박영사, 2008, p.384).

비용을 절감하기 위해 운송인에게 운송물을 냉동할 것을 지시하지 않았다면 운송인은 이로 인한 손해에 대하여 책임을 면한다.⁴⁶⁾ 따라서 송하인은 운송물에 관련된 위험을 알아야 하거나 알고 있는 것으로 간주된다. 한편 운송인은 운송물에 대하여 상당한 주의를 다한 경우에만 면책되며, 운송물의 멸실 또는 훼손이 송하인의 행위 또는 운송물의 숨은 하자 때문임을 입증할 책임은 운송인에게 있다.

Hamburg 규칙은 이에 관하여 명백한 규정을 두지 않고 있다. Hamburg 규칙 제51조 제1항은 운송인과 그 사용인이 손해를 방지하기 위하여 모든 합리적인 조치를 취했음을 입증하지 않은 한 운송인은 자신의 보관 하에 있는 운송물의 멸실 또는 훼손에 대하여 책임을 지도록 할 뿐이다. 따라서 송하인의 과실로 인하여 운송물이 멸실 또는 훼손되었더라도 운송인이 그 멸실 또는 훼손에 대하여 불합리하게 기여하지 않았다면 운송인은 책임을 지지 않는다. 송하인의 과실과 운송인의 과실이 경합하여 운송물이 멸실 또는 훼손된 경우 송하인이 멸실 또는 훼손에 어느 정도 기여했는지를 운송인이 입증할 수 있다면 운송인은 자신의 과실비율에 대하여만 책임을 진다.⁴⁷⁾

한편 송하인의 책임제한권과 관련하여 Hague-Visby 규칙이나 Hamburg 규칙에서도 송하인의 책임을 제한하고 있지는 않다. 이 점에 관하여 송하인의 책임을 제한해야 하는 정책적 이유가 없기 때문이라고 보고 있다. 책임을 제한하는 것은 어디까지나 원칙이 아니라 그렇게 해야 할 적극적 필요가 있는 경우에만 허용되어야 할 예외에 속하는 바 운송인에 대해서는 해상위험을 인수하도록 하는 유인책을 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 Rotterdam 규칙에만 해당하는 결함인 것과 같이 주장하는 것은 맞지 않다고 보아야 할 것이다.⁴⁸⁾

2. 송하인에 대한 책임원칙

46) Aunt Mid., Inc. v. Fjell-Orange Lines, 458 F.2d 712(7th Cir. 1972).

47) W. Tetley, Marine Cargo Claims, 4th ed., Les Éditions Yvon Blais Inc., 2008, 1116.

48) 송옥렬(2009), 전계논문, p.81.

송하인의 책임은 크게 과실책임과 무과실책임으로 나눌 수 있다. 제27조에서 정하는 인도주의의 경우에는 운송인의 감항능력주의의무가 20세기 대부분의 법제에서 과실책임으로 규정되어 있는 것을 감안할 때 역시 과실책임을 지는 것이 당연하다. 또한 위험물에 대한 책임은 이미 무과실책임원칙이 이전의 규칙에서뿐만 아니라 많은 법제에서 받아들여지고 있기 때문에 역시 큰 문제가 없다. 위험물에 대한 것은 Hamburg 규칙을 다소 문구만 수정한 것이기 때문에 별다른 쟁점이 없다.

그 뿐만 아니라 특히 Hague-Visby 규칙 제3조 제5항에서는 운송물의 명세에 관한 정확성에 대해서만 무과실책임을 인정하고 있는데,⁴⁹⁾ 여기에서 더욱이 송하인에게 무거운 책임을 묻는 것은 바람직하지 않다는 견해도 많았다.⁵⁰⁾ 이에 따라 최종적으로 송하인의 정보제공의무는 모두 과실책임으로 구성되며, 다만 제31조 제1항에 따라 제공하는 정보의 정확성에 대한 것만 무과실책임으로 한다는 결론에 이르게 되었다. 제31조 제2항에서는 적시에 그리고 정확한 정보를 제공할 것을 요구하고 있기 때문에 결과적으로 적시제공의무는 과실책임이 되고 후자인 정확한 정보의 제공의무만 무과실책임으로 된 것이다. 이에 따라 제31조 제2항을 Hague-Visby 규칙 제3조 제5항의 규정으로부터 그대로 가져왔으며, 제30조 제2항에서도 이 부분을 과실책임에서 제외하는 명문의 규정을 두게 되었다. 그러나 제30조 제2항이 위의 구분을 정확히 하고 있는 것인지에 대해서는 논쟁이 제기되고 있다.⁵¹⁾

송하인의 무과실책임에 대하여는 CFS의 혼재컨테이너에서 무신고의 위험물이 적재되어 화재나 폭발 등의 사고가 발생하여 선박과 그 밖의 화물에 중대한 손해가 발생하는 사고가 최근 더욱더 증가하고 있으므로 위의 규정은 필요한 규정이라 볼 수 있다. 그런데 여기서 유의하여야 할 점은 두 가지이다.

첫째, Rotterdam 규칙이 운송계약에 대한 규율이므로 이들을 규정하는 것은 곤란하다고 보지만 혼재지의 화물의 화주에 대한 책임이다.

49) Hague-Visby 규칙 제3조 제5항은 송하인은 자신이 통지한 기호, 개수, 용적이 정확하다는 점을 선적시에 운송인에 대해서 담보한 것으로 보며, 이 점에 관한 부정확에서 오는 모든 멸실, 훼손과 비용을 운송인에게 배상하여야 한다고 규정하고 있다.

50) 김인현·이태중, 전계논문, p.504.

51) 송옥렬(2007), 전계논문, p.302.

운송인의 과실이 없는 경우 손해를 입은 다른 화주는 원인으로 된 화물의 송하인에게 직접 손해배상청구를 할 필요가 있다. 이 경우 별도의 규정은 없으므로 불법행위와 관련하여 논쟁하게 되지만, 그 입증책임의 부담이 무과실 책임을 전제로 하는 운송인의 입증책임보다 무거운 점이다. 가해자의 특정과 인과관계의 입증은 다른 화주에 있어서 부담이 현저하게 크다고 할 수 있다.

둘째, 송하인의 자력과 책임제한의 문제이다. 송하인의 책임이 인정된 경우 특히 화재 등의 커다란 사고가 발생한 경우에 그 배상자력이 문제로 된다. 이와는 반대로 운송인은 책임을 제한할 수 있는데 대하여 송하인은 책임을 제한할 수 없다는 점은 형평성을 결여한 것이라고 볼 수 있다.

위의 두 가지의 점은 이 규칙의 심의과정에서는 논의하게 되었지만, 결국은 Hague-Visby 규칙과 마찬가지로 별도의 규정을 두지 않는 것이 합의한 것으로 보인다.

제30조는 제17조의 문구를 반영하여 송하인의 운송인에 대한 책임기준을 규정하고 있다. 송하인의 책임은 제30조 제2항에 규정한 관련 면책사유를 포함하여 대개 과실에 관련한 것이다.⁵²⁾ 송하인의 의무가 운송인에게만 부과되는 것으로 명시적으로 규정하고 있는 경우 멸실 또는 훼손의 결과에 대한 송하인의 의무위반에 대해 제소할 권한은 배타적으로 운송인에게 부여된다. 운송인은 소송에 승소하기 위해, ① 피해를 입은 멸실 또는 훼손, ② 송하인의 의무위반, ③ 의무위반과 손해와의 인과관계를 증명하여야 한다.⁵³⁾

또한 제30조 제1항은 “운송인은 자기가 입은 멸실 또는 훼손이 송하인의 의무위반이 원인이라는 것을 입증한 때에 송하인은 해당 멸실 또는 훼손에 대하여 책임을 진다.”고 규정하고 있다. 여기서 ‘운송인이 입은 멸실 또는 훼손’이라는 문구는 현행의 ‘...로 부터 기인한 멸실, 훼손 또는 비용’과 Hague-Visby 규칙 제3조 제5항에 편입된 것과는 실질적으로 다르다. 영국법 하에서 이 새로운 문구는 연착에 대한 손상을 포함할 정도의 광의의 개념은 아니다.⁵⁴⁾ 영

52) S. Zunarelli, “The Liability of the Shipper,” LMCLQ, 2003, p.350.

53) Naviera Mogor SA v. Société Métallurgique de Normandie (The Nogar Marin) [1988] 1 Lloyd’s Rep. 412.

54) S. Baughen, “Obligation of the Shipper to the Carrier,” 14 JIML, 2008, pp.562-563 ; Diamond, A., “The Next Sea Carriage Convention?,” LMCLQ, 2008, p.160.

국법 하에서 이와 같은 손상이 이용될 수 있을지의 여부는 법원이 결정할 문제라고 보고 있다.⁵⁵⁾ 제58조 제2항 하에서 유의할 점은 제30조 제1항상에 발생한 책임은 송하인이 아니라 소지인에게 이전될 수 있다는 것이다.⁵⁶⁾

제30조 제2항은 송하인에게 운송인의 소송에 대한 항변권을 부여하고 있다.⁵⁷⁾ 송하인이 멸실 또는 훼손의 원인이 의무이행을 위임받은 자의 과실에 기인될 수 없을 때에는 그 책임의 전부 또는 일부를 면하게 된다. 그러나 다음의 경우에는 송하인의 의무에 적용되지 않는다. 즉, ① 계약명세의 편집과 운송서류의 발행을 위해 요청한 부정확한 정보로 인하여 발생한 멸실 또는 훼손에 대하여 운송인에게 보상하는 경우, ② 위험물과 관련되는 경우이다.

제30조 제3항은 송하인이 제30조에 의하여 책임의 일부를 면하는 경우 자기의 기여과실 또는 자기의 의무이행을 위탁한 자(송하인의 고용인, 대리인과 하청인을 포함한다)의 과실에 귀속하여야 할 부분의 멸실 또는 훼손 만에 대하여 책임을 진다. 여기서 당사자가 책임비율을 입증할 책임이 있는가는 분명하지 않다. 송하인은 입증된 비율에 대해 책임을 부담하는 것으로 이해할 수 있다. 즉, 이 경우 그 입증책임은 운송인에게 있다. 그러나 ‘송하인이 그 부분에 대해서만’이라는 문구는 사실상 책임제한규정이라는 결론에 도달할 수 있다. 이 경우 송하인은 손상에 상응한 비율에 노출된 책임을 제한하기 위하여 기여과실의 비율을 입증할 책임을 부담하여야 한다.⁵⁸⁾ 이 문제의 실무적 중요성은 제17조 제6항(운송인이 제17조에 의하여 책임의 일부를 면하게 되는 경우 운송인은 제17조에 의하여 운송인이 책임을 지는 사정에 귀속하여야 할 멸

55) Effort Shipping Co. Ltd. v. Linden Management SA(The Giannis NK) [1994] 2 Lloyd's Rep. 171.

56) S. Baughen, op.cit., p.562.

57) 본조의 규정은 난해한 것처럼 보이지만 화주가 운송인에 대하여 화물의 멸실 등에 대하여 손해배상을 청구하는 경우를 염두에 두고, (i) 화주 측의 청구원인(청구를 근거 있는 것으로 하기 위하여 최초로 주장을 입증해야 할 사항), (ii) 운송인 측의 재항변(반론), (iii) 화주 측의 재항변(재반론), (iv) 운송인 측의 재재항변(재재반론)이라는 구성으로 되어 있는 것에 유의하면 이해가 쉽게 될 것이다(藤田友敬, “新しい國連國際海上物品運送に關する條約案について,” ソフトロー研究, 第13卷, 2009, p.90).

58) S. Baughen, op.cit., pp.555-564 ; R. Asariotis, “Burden of Proof and Allocation of Liability for loss due to a Combination of Causes under the New Rotterdam Rules,” 14 JIML, 2007, pp.537-538.

실·훼손 또는 연착부분 만에 대하여 책임을 진다)에 편입된 조건에 의해 제한된다는 것이다. 이것은 해태한 송하인이 적어도 책임의 일부로 제한하려는 것에 이용하려고 하는 장치에 불과한 것이다.

Rotterdam 규칙은 송하인의 의무로서 세부적인 내용이 여러 가지 기술되어 있지만 그러한 의무를 위반하였을 경우, 어떤 책임을 송하인에게 부과하고 있는지가 중요하다. 제30조를 보면 일반적인 책임원칙이 기술되어 있어 그것을 보면 기본이 과실책임이라는 것을 알 수 있을 것이다. 다만, 제30조 제1항, 제2항은 운송인의 책임에 관련하여 제17조와 비교하면 매우 불명확한 것처럼 보인다. 이와 같은 점도 있을 수 있지만 사실은 입증책임 등에 대하여 너무나 합의가 어려웠기 때문에 의도적으로 불명확하게 한 것으로 보인다.⁵⁹⁾ 여기서 주의하여야 할 것은 운송인의 책임의 경우와 달리, 제30조에 따라 책임추궁을 하는 경우에는 운송인 측에서, 송하인이 규칙상의 의무위반을 하였다는 것과 손해 간의 인과관계가 있다는 것을 입증하여야 한다는 것이다(제30조 제1항). 그런데 그 이전에 과실 또는 무과실에 대하여 어느 쪽이 입증할지라는 것은 분명하지 않게 되어 있다(제30조 제2항). 송하인의 의무위반이 입증된 이상, 의무위반에 대한 무과실입증책임을 송하인에게 부과하여도 그다지 이상하지 않다—특히 "합리성", "상당성" 또는 "적절하게", "주의 깊게"라는 요건이 포함되어 있는 것에 대하여는 의무위반과 과실은 거의 같은 의미이다—고 볼 수 있지만, 일부 국가에서 매우 강하게 반대하였기 때문에 명백하지 않는 결과로 되었다고 볼 수 있다.

과실에 대한 입증책임은 미묘하지만, 송하인의 의무위반을 입증할 수 있는 경우라면 불법행위가 인정될 가능성이 높으면 그 요건에 대하여는 그다지 큰 차이는 없게 된다. 그 효과에 대하여는 시효가 짧아지고 있는 만큼, 지금까지보다도 화주에게 유리할 수도 있다. 규칙상 여러 화주의 의무가 기술되어 있으므로 송하인의 책임을 부당하게 강화하고 있다는 비판을 하는 자도 있지만, 그 실제의 여부에 대해서는 구체적인 조문에 따라 입증책임의 내용까지 고려하여 분석할 필요가 있다.⁶⁰⁾

한편, Rotterdam 규칙은 일부 사항에 대하여 무과실책임도 부과하고 있다.

59) 藤田友敬, 전계논문, pp.91.

60) 상계논문.

하나는 운송서류를 작성하기 위하여 송하인이 제공한 정보의 정확성에 대한 담보책임이며(제31조), 또 하나는 위험물에 대한 책임이다(제32조). 이 두 내용은 제30조의 원칙의 예외(제30조 제2항)로서 무과실책임이 부과된다.

3. 기타 송하인의 책임

1) 서류상의 송하인에 의한 송하인의 권리와 의무의 인수

일반적으로 운송증권에는 실제 운송계약에서의 송하인이 아닌 자가 송하인으로 기재되어 있는 경우가 있다. 이와 같은 경우 명의상의 송하인은 어떠한 의무와 책임을 지는가에 대해 보면, 예컨대 FOB 계약에서는 매수인이 운송인과 운송계약을 체결하는 것이 보통이기 때문에 일반적으로 매수인이 송하인이 되지만, 어떤 경우에는 운송증권에는 매도인이 송하인으로 기재되어 있는 경우가 있다. 이와 같은 경우 매도인이 운송물에 대한 정보를 더 많이 보유하고 있을 것이므로 매도인에게 위의 송하인의 의무와 책임을 지우는 것도 하나의 방법이라 할 수 있다. 문제는 어떤 기준으로 제한을 할 것인가 하는 것인데, Rotterdam 규칙은 운송증권을 자신의 명의로 작성한 경우 그 자가 실제로 송하인이라고 부르고 있다(제1조 제10호). 여기서 운송증권이란 선하증권만을 의미하는 것이 아니고 모든 운송물을 수령하였음을 나타내는 증명 또는 운송계약을 나타내는 증명을 널리 일컫는 개념이다(제1조 제16호). 이와 같은 운송증권상의 송하인도 위에 설명한 의무와 책임의 면에서는 완벽하게 동일한 취급을 받게 된다는 것에 유의할 필요가 있다.⁶¹⁾

제33조 제1항은 서류상의 송하인에게 부과된 의무와 책임을 확대하는 취지를 규정하고 있다. 서류상의 송하인과 관련하여 제55조 제2항은 운송인이 합리적인 노력을 하였는데도 불구하고 운송물처분권자의 소재를 알아낼 수 없는 경우 또는 운송물처분권자가 운송인에 대하여 적절한 정보, 지시 또는 서류를 제공할 수 없는 경우에는 송하인이 그들을 제공할 의무를 진다. 운송인이 합리적인 노력을 하였는데도 불구하고 송하인의 소재를 알아 낼 수 없는 경우에

61) 송옥렬(2007), 전계논문, p.307.

는 서류상의 송하인이 해당 정보, 지시 또는 서류를 제공할 의무를 진다고 규정하고 있다. 여기서 서류상의 송하인이란 송하인 이외의 자로 운송서류 또는 전자운송기록에서 송하인으로서 기재되는 것을 승낙한 자를 말한다. 즉 서류상의 송하인은 송하인에게 부과되는 의무와 책임을 지며 그 권리와 항변을 원용할 수 있다. 그런데 제33조 제1항의 규정은 송하인의 의무, 책임, 권리 또는 항변에는 영향을 미치지 않게 된다.⁶²⁾

2) 기타의 자에 대한 송하인의 책임

제34조는 송하인의 이행보조자의 행위에 대한 책임을 규정하고 있다. 통상의 이행보조자 책임과 특별히 다른 것은 없다. 송하인과 고용관계가 있는 자 뿐만 아니라 하도급업자 등과 같이 계약관계에 있는 독립적인 제3자도 마찬가지로 이행보조자에 포함된다. 운송인 및 운송인의 사무를 대신해 주는 자가 송하인의 이행보조자에 포함되지 않음은 당연한 규정으로서 단순한 주의규정으로 볼 수 있다.⁶³⁾

제34조 전반부의 규정은 송하인은 자기의 의무의 이행을 위탁한 자의 작위 또는 부작위를 원인으로 하는 의무 위반에 대하여 책임을 지는 것으로 되어 있다. 이것은 송하인의 고용인⁶⁴⁾, 대리인⁶⁵⁾과 하청인⁶⁶⁾의 작위 또는 부작위에 대해 대리책임의 확립된 원칙을 확인하는 것에 불과하다.

그런데 제34조 후반부의 규정은 책임에 관하여 다소 다른 문제를 초래할 수 있다. 즉, 송하인은 “송하인으로부터 그 의무 이행을 위탁받은 운송인 또는 운송인의 대리인으로서 행동한 이행당사자의 작위 또는 부작위에 대하여는 책임을 지지 아니한다.”고 되어 있다. 송하인은 운송계약과 Rotterdam 규칙 하에서 발생하는 의무이행을 운송인 또는 운송인의 대리인으로서 행동하는 이행당사자에게 위탁할 수 있는 것으로 보인다. 제58조 제2항의 송하인이 아니라 운

62) Y. Baatz, et al., op.cit., p.95.

63) 송옥렬(2007), 전계논문, p.308.

64) Majrowski v. Guy's and St Thomas's NHS Trust [2006] UKHL 34. Stevens, 2007.

65) Lloyds(Pauper) v. Grace Smith & Co. [1912] AC 716 (HL).

66) Biffa Waste Services Ltd. v. Maschinenfabrik Ernst Hese GmbH [2008] EWCH Civ. 1257.

송계약상의 어떤 권리를 행사한 소지인은 유통성 운송서류 또는 전자운송기록에 표창되고 또는 그것으로부터 확인할 수 있는 한도에서 운송계약에 근거하여 송하인에게 부과되는 책임을 부담한다는 취지이다. 이 경우 이행당사자를 대신하여 행동하고, 또한 운송인이 그것에 부과된 의무를 위탁받은지 여부와 관련하여 운송인과 송하인 간에는 분쟁이 발생할 가능성도 배제할 수 없다.⁶⁷⁾

V. 결 론

컨테이너 또는 트레일러에 적재되어 운송되는 화물에 있어 컨테이너적입작업이나 트레일러로의 적재작업을 송하인이 수행하는 경우 송하인은 화물이 예정된 항해에 감내할 수 있도록 적절히 적부해야 할 의무를 부담한다(제27조 제3항). 또한 운송물에 관련된 정보, 지시 및 서류를 적시에 운송인에게 제공하여야 한다(제29조). 이는 Rotterdam 규칙에서 새롭게 도입하게 된 부분으로 기존의 국제규범에 비해 송하인에게 과중한 의무를 부과하며, 운송인의 경우와 달리 송하인은 자신의 책임을 제한할 수 있는 규정이 없다는 점에서 운송인과 송하인 간에 책임의 불균형이 발생할 수 있다.

그런데 Rotterdam 규칙상 송하인의 의무 및 책임에 관한 규정이 신설되었다는 이유만으로 송하인의 책임이 증가되었다고 단정할 수 없다. Rotterdam 규칙은 오히려 기존의 국제규범에서 산발적으로 규정하고 있던 송하인의 의무와 책임을 체계적이고 구체적으로 규정하고자 하였다는 점에서 의의가 있다.

또한 이 규칙 심의를 할 때는 운송인의 책임제한과의 균형상 새롭게 송하인의 책임에 대하여도 책임한도액을 도입하는 주장이 이루어졌지만 결론적으로는 유보되고 있다. 위험물의 적재가 원인으로 또는 원인이라고 주장되는 상황에서 해당 위험물의 화재와 폭발 등의 사고가 발생하여 선박과 그 밖의 화물에 중대한 손해가 발생하는 사고가 증가하고 있는데, 이 규칙은 송하인의 위험물에 관한 통지의무위반은 무과실책임이라는 취지를 명확하게 한 것이다.

67) Y. Baatz, et al., pp.96-97.

더욱이 이것과는 별도로 이 규칙은 선하증권의 소지인과 수하인의 의무에 대하여도 규정을 두고 있다. 즉, 규칙상의 양도가능운송서류, 전형적으로는 지시식 선하증권의 소지인은 송하인이 아니라 운송계약상의 어떤 권리도 행사하지 않는 경우에는 어떤 책임을 지지 않지만 운송계약상의 어떤 권리를 행사한 후에는 증권에서 확인할 수 있는 한도에서 송하인과 같은 책임을 지게 되어 있다(제58조). 또한 물건이 목적지에 도착한 때에는 운송계약에 기초하여 인도를 청구한 수하인은 운송계약에서 합의된 때 또는 기간 내 및 장소에서, 해당 합의가 없는 경우에는 계약조항, 거래관습, 관행과 실무, 운송에 관한 상황을 고려하여 인도가 합리적으로 기대되는 시기와 장소에서 물건의 인도를 받을 의무를 부담하게 된다(제43조). 이들은 현재의 우리나라 법이 인도를 실제로 받은 수하인에게만 미지급운임 등의 지급의무를 부담하게 하는 것에 그치는 것과 비교하면 의무가 강화된 것으로 볼 수 있다.

송하인이 제27조의 인도 의무, 제29조의 정보제공의무, 제31조의 적시 정보제공의무를 위반한 경우 과실책임을 지는 것에 대해서는 이무 이견이 없었으나, 그 과실의 입증책임을 누가 질 것인지에 대해서는 심각하게 논의된 사항이었다.⁶⁸⁾ 원칙적으로 송하인의 책임을 계약책임으로 본다면 운송인으로서 손해의 발생 및 송하인의 의무위반사실만 입증하면 되고 송하인이 그 책임을 면하게 위해서 자신에게 과실이 없었다는 사실을 입증하여야 할 것이다. 반대로 송하인의 책임을 불법행위책임에 가까운 것으로 본다면 운송인이 송하인의 과실 여부까지 모두 입증하여야 할 것이다. 그러나 영미법계에서는 이와 다소 차이가 있는 입증책임원칙을 채택하고 있으므로 Rotterdam 규칙상 송하인의 책임의 본질이 어느 것인지 분명하게 구분하기 힘든 점도 있어서 결국 제30조에서 입증책임을 독립적으로 법정할 경우에는 이와 같은 법리에 크게 구속될 필요는 없다고 하겠다.

Rotterdam 규칙이 종래의 국제규범보다 선주에게 불리해진 것은 확실하므로, 그 의미에서 화주 측 또는 손해보험업계 측에서는 그다지 반대하지 않지만, 적어도 선주 측 또는 해운업계 측에서는 Rotterdam 규칙을 적극적으로 지지하지 않고 있는 것이 사실이다. 이와 같이 Rotterdam 규칙에 대해 많은 우려와 논란이 있지만, 이러한 현상은 새로운 국제운송규범의 제정 및 수용과

68) 김인현·이태중, 전계논문, p.504.

정에서 필연적으로 겪게 되는 문제이다. 그러나 그것이 전체적인 국제규범의 흐름이라면 이를 국내법으로 적극적으로 수용하는 것도 고려해 볼 필요가 있다고 본다.

참 고 문 헌

- 경익수, “운송물고유의 하자,” 한국해법학회지, 제14권 제1호, 1992, pp.305-310.
- 김선옥, “위험물선적과 송하인의 책임에 관한 최근 판례 동향,” 해운물류연구, 제55호, 2007, pp.175-194.
- 김인현, “운시트랄 운송법회의에서 운송인의 책임한도,” 한국해법학회지, 제27권 제2호, 2005, pp.357-404.
- 김인현·이태중, “제16차 운시트랄 운송법회의 보고서,” 한국해법학회지, 제28권 제1호, 2006, pp.501-510.
- 송상현·김현, 해상법원론(제4판), 박영사, 2008.
- 송옥렬, “해상운송에 관한 로테르담 규칙의 쟁점 및 전망,” 통상법률, 제88호, 2009, pp.64-93.
- 송옥렬, “UNCITRAL 해상운송협약상 송하인의 책임,” 국제거래법연구, 제16권 제2호, 2007, pp.291-312.
- 양정호, “로테르담 규칙에 대한 평가와 전망,” 무역상무연구, 제51호, 2011, pp.359-389.
- 이균성, 신해상법대계, 한국해양수산개발원, 2010.
- 이시환, “로테르담 규칙상 운송인의 책임,” 무역상무연구, 제42호, 2009, pp.189-210.
- 이위식, “전자식 선하증권의 활성화 방안에 관한 고찰,” 관세학회지, 제6권 제2호, 2006, pp.353-377.
- 임천혁·박남규, “전자무역계약의 성립에 따른 법적 문제점에 관한 연구,” 관세학회지, 제7권 제2호, 2006, pp.297-317.
- 정동윤, 상법(하)(제3판), 법문사, 2008.
- 정준우, “해상물건운송인의 책임제한 배제요건에 관한 고찰,” 상사법연구, 제27권 제3호, 2008, pp.173-206.
- 조현숙, “로테르담 규칙에서 해상운송인의 책임에 관한 비교연구,” 무역학회지, 제35권 제1호, 2010, pp.335-360.
- 최석범, “한국에서의 전자선하증권의 도입방안에 관한 연구,” 관세학회지, 제7권 제2호, 2006, pp.347-368.
- 古田伸一, “新國連國際物品運送條約の基本的なポイント,” 海運, No.984,

2009, pp.48-52.

藤田友敬, “新しい國連國際海上物品運送に関する條約案について,” ソフトロー研究, 第13巻, 2009, 89-95.

万凜遊, “UNCITRAL物品運送條約案についての考察,” 海事法研究会誌, No.204, 2009, pp.67-76.

池山明義, UNCITRAL物品運送條約案試譯(下), 海事法研究会誌, No.201, 2009, pp.23-42.

Asariotis, R., “Burden of Proof and Allocation of Liability for loss due to a Combination of Causes under the New Rotterdam Rules,” 14 JIML, 2007, pp.537-538.

Baatz, Y., et al., *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, informa, 2009.

Baughen, S., “Obligation of the Shipper to the Carrier,” 14 JIML, 2008, pp.555-564.

Colinvaux, R., *Carver's Carriage by Sea*, Vol.2, 13th ed., Stevens & Sons, 1982.

Diamond, A., “The Next Sea Carriage Convention?,” LMCLQ, 2008, pp.158-162.

Gaskell, N., “Shipowner Liability for Cargo Damage Caused by Stevedores-The Coral,” 2 LMCLQ, 1993, pp.17-27.

Girvin, S., *Carriage of Goods by Sea*, Oxford University Press Ltd., 2007.

Lorenzon, F., “When is a CIF Seller's Contract of Carriage Unreasonable? -Section 32(2) of the Sale of Goods Act 1979,” 13 JIML, 2007, pp.241-248.

Rihardson, J., *The Hague and Hague-Visby Rules*, 4th ed., Lloyd's of London Press Ltd., 1998.

Tetley, W., *Properly Carry, Keep and Care for Cargo-Art III r.2 of the Hague-Visby Rules*, European Transport Law, 2001, pp.9-15.

Tetley, W., *Marine Cargo Claims*, 4th ed., Les Éditions Yvon Blais Inc., 2008.

Treitel, G. & Reynolds, F.M.B., *Carver on Bills of Lading*, 2nd ed., Sweet & Maxwell Ltd., 2005.

Zunarelli, S., “The Liability of the Shipper,” LMCLQ, 2003, pp.350-355.

ABSTRACT

A Study on the Responsibility of Shipper under the Rotterdam Rules

Han, Nak Hyun
Kim, Young Kon

The paper aims to analyse the obligations and Responsibilities of shipper in the Rotterdam Rules. The Rotterdam Rules, has underlying intention that it will provide uniform law for the international carriage of goods by sea. It is highly expected that the Rotterdam Rules will create the new international legal regime replacing Hague-Visby Rules and Hamburg Rules.

Rotterdam Rules provide the obligations and responsibilities of shipper in express. The shippers obliged to provide, (a) duty as to the condition in which the cargo has to be delivered to the carrier, (b) cooperation of the shipper and the carrier in providing information and instruction, and (c) shipper's obligation to provide information, instructions and documents. The shipper is liable for loss or damage sustained by the carrier if the carrier proves that such loss or damages was caused by a breach of the shipper's obligations. However, the shipper is relieved of all or part of its liability if the cause or one of the causes of the loss or damage is not attributable to its fault or to the fault. But, the shipper shall indemnify the carrier against loss or damage resulting from the inaccuracy of such information.

Rotterdam Rules is providing rather concrete as to the shipper's responsibilities and burden of proof in separate chapter. The question is whether such burden of proof of the fault should be imposed to the shipper.

Key Words : Rotterdam Rules, Responsibility of Shipper, Hague-Visby Rules, Hamburg Rules, Burden of Proof.