

로테르담 규칙상의 운송인의 책임*

이 시 환**

-
- I. 서 론
 - II. 로테르담 규칙의 성립경위
 - III. 로테르담 규칙의 적용범위
 - IV. 로테르담 규칙상의 운송인의 손해배상책임
 - V. 로테르담 규칙의 문제점
 - VI. 결 론
-

I. 서 론

2008년 12월 12일 비엔나에서 개최된 제63차 유엔 총회에서 「2008년 12월 11일자 전부 또는 일부가 해상운송인 국제물품운송계약에 관한 유엔협약」(United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of

* 이 연구는 2009년도 경원대학교 지원에 의한 결과임.

** 경원대학교 무역학과 교수

Goods Wholly or Partly by Sea on 11 December 2008), 즉 로테르담규칙(The Rotterdam Rules)이 성립되었다.¹⁾ 유엔 총회는 이 규칙의 조인식을 2009년 9월 23일 네덜란드의 로테르담에서 개최하기로 하였는데 이 규칙은 20개국 이 기탁서를 제출한 날로부터 1년 후가 되는 날이 속한 달의 다음 달 1일에 발효하게 된다(로테르담규칙 제94조).

로테르담 규칙은 국제해사위원회(Comite Maritime International: CMI)와 유엔 국제무역법위원회(United Nations Commission on International Trade Law: UNCITRAL)의 합작품으로서 그 가장 중요한 목표는 해상물품운송을 위한 국제적인 제도에 있어서의 통일성을 확보하는 것이다. 오늘날 각국의 현실을 보면 1924년의 헤이그 규칙에 가입한 국가, 1968년의 헤이그 비스비규칙에 가입한 국가, 1978년의 함부르크규칙에 가입한 국가²⁾도 있고, 또 어떤 나라는 이들 여러 규칙을 조합한 나라들도 있다. 따라서 각국의 해상운송법이 통일되지 못하고 있었다.

한편 복합운송에 관하여는 1980년에 “유엔 국제물품복합운송협약”(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods: 이하 “MT협약”이라 한다)이 탄생하였으나 협약에 비준·가입한 국가가 적어 이 또한 오랫동안 발효가 되지 못하고 있었다.

여기서 CMI와 UNCITRAL이 공동으로 새로운 국제운송조약을 만들기 위한 작업을 개시하였다. 로테르담 규칙은 당초 CMI가 초안을 작성하고 UNCITRAL이 검토작업을 한 것으로 유엔 총회에서 채택되기까지는 10년 이상의 세월이 소요되었다.

로테르담규칙은 운송서비스의 소비자인 송하인, 특히 개발도상국 및 저개발국 송하인들에게 상당한 이익을 가져다 줄 것으로 기대하고 있다.³⁾ 그런데 로테르담규칙은 이제 막 성립되었으므로 아직 그 발효까지는 상당한 시일이 소요될 것이다. 그러나 장기적인 관점에서 이 규칙의 발효에 대비하여 규칙의 내용을 미리 검토해 보는 것도 상당한 의미가 있다고 생각된다.⁴⁾

1) <http://www.unis.unvienna.org/unis/pressrels/2008/unisli25.html>(2009.1.2).

2) 2008년 4월 현재 32개국이 함부르크규칙에 가입하고 있다.

3) <http://www.unis.unvienna.org/unis/pressrels/2008/unisli21.html>(2008.9.2)

4) 로테르담규칙에 관하여는 김인현 교수의 “유엔 해상 운송계약에 관한 국제조약 초안”, [2008년도 한국무역상무학회·대한상공회의소 산학협동 동계세미나(INCOTERMS

여기서 이 논문은 로테르담 규칙의 성립경과와 규칙상의 운송인의 책임을 살펴보고, 아울러 규칙상의 문제점을 검토하는 데에 그 목적이 있다.

II. 로테르담 규칙의 성립경위

1996년 UNCITRAL은 통일규칙 제정의 필요성을 파악하기 위하여 CMI에 국제 해상물품 운송분야에 있어서의 현행 관습과 법률에 관한 정보 수집을 요청하였다. 이러한 요청을 한 배경에는 선하증권 및 해상화물운송장과 관련된 문제에 관하여 현존하는 각국의 국내법과 국제 협약상에 상당한 차이가 있다는 UNCITRAL의 판단이 있었다.⁵⁾

이에 따라 CMI는 1998년 5월 운송법의 이슈에 관한 국제적인 작업반을 설치하고, 설문지를 준비하여 CMI에 가입한 16개 국내 해사법협회로부터 답변을 받았다. 작업반은 이들 답변을 분석하고, 1999년 11월 최고집행위원회(executive council)가 설치한 국제소위원회(International Sub Committee; ISC)의 첫 번째 회의에서 논의할 주요 이슈를 확정하였다.

그런데 1998년 5월 작업반이 설립되었을 당시에는 책임에 관한 문제가 포함되지 않았었다. 그러나 그 후 수차에 걸친 해상물품운송법의 통일에 관한 CMI 소위원회(the Uniformity Sub Committee)의 검토결과 CMI는 UNCITRAL에 책임문제를 프로젝트에 포함하여 확대할 것을 권고하였다.

이에 따라 책임문제를 최초로 논의한 ISC 제3차 회의는 2000년 7월에 개최되었다. 그리고 2001년 2월 싱가포르에서 개최된 CMI회의에서는 운송인의 책임기간을 해상운송 이전 또는 이후의 내륙운송까지 카버하기 위해 운송인에 의한 수령시로부터 수하인에의 인도시까지로 확장하고, 또한 network 책임체

2000의 개정방향과 국제상거래관습의 과제) 자료, 한국무역상무학회·대한상공회의소, 2008.12] 과 서동희 변호사의 “UNCITRAL 물품운송조약의 체결이 임박한 것과 관련하여”<http://blog.naver.com/sookhaeng/150035387538>, 2008.9.15)라는 연구가 있으나 김인현의 연구는 전반적인 내용을 개괄적으로 설명한 것이고, 서동희의 연구도 요점만을 간추려 본 것에 지나지 않는다.

5) CMI, "Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea" (<http://www.comitemaritime.org/draft/draft.html>; 2009.2.6)

제로 하자는 의견이 많이 제시되었다. 따라서 ISC는 이 규칙이 해상운송과 연계된 다른 형태의 운송에도 적용할 수 있도록 하라는 지시를 받았다.

또 싱가포르회의에서는 최종규칙이 전자상거래를 촉진하고 또한 전자상거래와 조화되어야 하며, 나아가 이들 국면을 카버하는 규정은 기술 중립적이어야 한다는 합의가 있었다. 따라서 이 규칙은 전자적으로 체결된 것을 포함하여 모든 운송계약(용선계약과 몇몇 이와 유사한 계약 제외)에 적용할 수 있도록 초안이 작성되었다. 그 결과 초안에는 널리 종이를 의미하는 것으로 느껴지는 “서류”(document)라는 용어 대신에 전자적으로 체결된 계약, 또는 전자적으로 통신된 메시지에 의한 증거 등 일체의 매체에 기록된 정보를 포함하기 위해 “전자기록”(electronic record)이라는 표현이 사용되었다.

싱가포르회의에서 작성된 초안은 각국의 국내 협회와 다수 국제기구의 코멘트를 받기 위해 배부되어 15개 국가협회와 9개 국제기구로부터 의견을 접수하였다. 이를 바탕으로 2001년 11월에 개최된 ISC 제6차 회의에 최종 개정을 위해 다시한번 초안이 배포되고, 그 후 2001년 12월 11일 운송법에 관한 CMI초안이 UNCITRAL 사무국에 제출됨으로써 운송법 문제에 관한 CMI의 준비작업은 마무리 되었다.

CMI 초안의 완성은 3년 반에 걸친 CMI에 의한 집중적인 작업의 결과이다. 그럼에도 불구하고 시간상의 제약 등으로 CMI 초안에는 다수의 주요한 문제가 해결되지 않은 채로 남아있었다.

한편 UNCITRAL은 2001년 34회 회기에서 제3작업반(working group III)(운송법)을 설치하고 관련 국제기구와 긴밀히 협조하여 적용범위, 운송인의 책임기간, 운송인의 의무, 운송인의 책임, 송하인의 의무 및 운송서류와 같은 국제물품운송과 관련되는 문제에 관한 법규를 준비하는 작업을 위임하였다.⁶⁾ 따라서 UNCITRAL 작업반은 국제물품운송과 관련되는 문제에 관한 법률을 마련하기 위해 관련 국제적인 정부간 및 비정부기구와 긴밀한 협력 하에 작업을 진행해 왔다.⁷⁾ 구체적으로 보면 작업반은 2002년 4월 제9차 회의에서 초안의 주제를 전반적으로 검토하고 개별 조문에 대한 제1차 독회를 개시하였다. 이

6) Official Records of the General Assembly, Fifty-sixth Session, Supplement No.17 and corrigendum(A/56/17 and Corr.3), para. 345.

7) <http://www.unis.unvienna.org/unis/pressrels/2008/unisl121.html>(2008.9.2)

제1차 독회는 2002년 9월과 2003년 3월/4월에 개최된 제10차 및 제11차 회의까지 계속되었다.

이어 2003년 10월에 개최된 12차 회의에서 부터 2004년 5월에 개최된 13차 회의까지의 제2차 독회, 그리고 제19차 회의에서 제20차 회의까지의 제3차 독회를 거쳐 제21차 회의에서 최종적인 검토가 이루어지고, 2008년 7월 3일 최종적으로 정리된 초안이 뉴욕에서 UNCITRAL에 의해 공식적으로 승인되었다.⁸⁾

그 후 이 초안은 채택을 위해 유엔에 보내지고, 이듬해 2008년 12월 12일 비엔나에서 개최된 제63차 유엔 총회에서 로테르담규칙이 성립된 것이다. 실로 CMI의 작업반이 설치되고 작업을 개시한 후 10년, UNCITRAL에 의한 검토작업이 시작된 후 7년에 가까운 작업이 결실을 맺은 것이다.

Ⅲ. 로테르담 규칙의 적용범위

1. 일반적 적용범위

일반원칙으로서 헤이그규칙이나 헤이그 비스비규칙은 계약국으로부터의 출항화물에만 적용된다.⁹⁾ 이와 달리 함부르크규칙은 계약국으로부터 또는 계약국으로 가는 입항 및 출항화물 모두에 적용된다.

그런데 로테르담규칙은 함부르크규칙을 따르고 있다. 즉 로테르담규칙은 국제운송, 즉 수령지와 인도지가 서로 다른 국가에 있고, 해상운송의 선적항과 그 양륙항이 서로 다른 국가에 있는 운송계약으로서, 운송계약상 수령지·선적항·인도지 또는 양륙항 중의 어느 한 곳이 계약국 내에 있는 경우에 적용된다(제5조 제1항). 따라서 일방 국가가 계약국이 아닌 경우에도 적용될 수 있다. 예컨대 우리나라가 비 계약국이고 미국이 계약국인 경우에 우리나라에서 미국으로 운송되는 화물에 대하여는 로테르담규칙이 적용되므로 우리나라의

8) CMI, op. cit.

9) Michael F. Sturley, "The UNCITRAL carriage of Goods Convention: Changes to Existing Law", Yearbook 2007-2008, CMI, p.257.,

운송인 또는 송하인은 로테르담규칙에 구속된다. 헤이그·비스비규칙의 경우에는 이러한 경우 적용되지 않는다.

그리고 로테르담 규칙은 선박, 운송인, 이행당사자, 송하인, 수하인, 기타 이해관계 당사자의 국적을 불문하고 적용된다(동 제2항).

2. 복합운송에의 적용

로테르담규칙의 가장 중요한 혁신은 문전에서 문전(door-to-door)까지 적용된다는 것일 것이다.¹⁰⁾ 즉 로테르담규칙은 해상운송뿐 아니라 복합운송에도 적용된다(제26조). 다만 로테르담규칙은 모든 복합운송에 적용되는 것은 아니고, 복합운송과정에 반드시 해상운송이 포함되어 있어야 적용된다(제5조 참조). 따라서 로테르담규칙은 “해상플러스”(maritime plus)로서 특징을 지을 수 있다.¹¹⁾

그런데 로테르담규칙은 복합운송인의 책임체계¹²⁾로서 사실상 Network Liability System과 Uniform Liability System을 혼합한 형태를 취하고 있다.¹³⁾ 즉 로테르담 규칙 제26조에 의하면 멸실, 손상 또는 지연이 운송인의 책임기간 내에 발생하였지만 선적 전 또는 선박으로부터 양륙 후 발생한 경우에는 그 구간에 대하여 송하인이 운송인과 별도의 계약을 체결한 것처럼 그 구간에 적용되는 다른 국제조약¹⁴⁾이 먼저 적용된다.

그리고 손해발생구간이 밝혀지지 않은 Concealed Damage의 경우에는 로테르담규칙이 적용된다.

10) Ibid., p.256.,

11) Ibid., p.257.

12) 복합운송인의 책임체계에 관한 자세한 내용은 이시환·김정희, 국제운송론, 대양사, 2005, p.361 참조.

13) Mahin Faghfouri, International Regulation of Liability for Multimodal Transport-In Search of Uniformity, WMU Journal of Maritime Affairs 2006, Vol.5, No.1 p.95 및 Kofi Mbiah, The Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: The Liability and Limitation of Liability Regime, Yearbook 2007-2008, CMI, p.295.참조

14) 예컨대, 도로운송에 관한 CMR, 철도운송에 관한 COTIF-CIM, 항공운송에 관한 몬트리올협약(Montreal Convention) 등.

3. 적용이 배제되는 운송계약

로테르담규칙은 기본적으로 운송계약인 정기선운항(liner transportation)에 적용되지만, 정기선 운항에서도 용선계약과 그밖에 선박 또는 그 일부의 사용계약에는 적용되지 않는다(제6조 제1항). 또 로테르담규칙은 비정기선운항(non-liner transportation)에는 적용되지 않지만 용선계약 또는 당사자 사이에 선박 또는 그 일부의 사용계약이 없는 경우나 운송서류 또는 전자운송기록(electronic transport record)이 발행된 경우에는 적용된다(동 제2항).

한편 로테르담규칙은 제6조에 의거 제외되는 운송계약의 원 당사자(original party) 사이에는 적용되지 않지만, 운송인과 용선계약이나 로테르담 규칙이 적용되지 않는 기타 운송계약의 원 당사자가 아닌 수하인, 처분권자¹⁵⁾, 운송서류의 소지인 등과의 사이에는 적용된다(제7조). 따라서 용선계약의 경우에도 용선계약 선하증권이 발행되면 이를 소지한 제3자와 운송인 사이에는 로테르담 규칙이 적용된다.

그런데 로테르담규칙은 선하증권 등 운송증권을 전제로 하여 적용되는 것이 아니므로 선하증권의 발행을 전제로 하는 헤이그 비스비 규칙보다 적용범위가 넓고, 또 항해용선과 개품운송계약에 모두 적용되는 우리 상법보다는 적용범위가 좁다.¹⁶⁾

IV. 로테르담 규칙상의 운송인의 책임체제

1. 책임의 주체

로테르담 규칙상의 운송인의 책임에 관한 규정은 일체의 이행 당사자(performing party)¹⁷⁾, 본선의 선장 및 해원, 운송인 또는 이행당사자의 사용

15) 처분권자(controlling party)란 로테르담 규칙 제51조에 따라 처분권을 행사할 권리가 있는 자를 말한다(제1조).

16) 김인현, 전제 논문, p.188.

17) "이행 당사자"란 운송계약하에서 물품의 수령, 선적, 취급, 적부, 운송, 관리, 양륙 또는

인, 또는 운송계약하에서 운송인의 의무를 이행하는 모든 사람으로 확대 적용된다. 다만 그 이행이 운송인의 감독 또는 통제하에 이루어지는 경우에 한한다(제18조 참조).

그리고 해상 이행당사자(maritime performing party)¹⁸⁾는 로테르담규칙상의 운송인의 권리와 의무를 부담하고, 헤이그 비스비규칙 및 함부르크규칙과 마찬가지로 운송인에게 폭넓게 열려 있는 항변과 책임제한을 향유할 수 있다(제19조 참조).

2. 운송인의 책임기간

로테르담규칙상 운송인의 책임기간은 헤이그 비스비 규칙, 그리고 함부르크 규칙과 다르다. 헤이그 비스비규칙에 의하면 운송인의 책임은 물품이 선박에 적재된 때에 개시하고 선박으로부터 양륙을 완료한 때에 끝나는 “Tackle to Tackle”원칙을 채택하고 있고,¹⁹⁾ 함부르크 규칙에서는 “물품이 선적항, 운송의 과정 및 양하항에서 운송인의 관리아래 있는 기간”으로 규정하여 「선적항에서의 운송물의 수령시로부터 양륙항에서의 운송물의 인도시까지」(port to port)로 운송인의 책임기간을 확장하고 있다.²⁰⁾ 우리 상법은 조약과 같은 장소적 적용범위를 한정하는 규정을 두고 있지는 않으나 관련 규정(제794조 내지 798조)에 비추어 볼 때 상법상의 해상운송인의 책임기간은 함부르크규칙과 마찬가지로이다.

그런데 로테르담규칙상 운송인의 책임기간은 운송인 또는 이행당사자가 운송을 위해 육상 또는 항구에서 송하인으로부터 물품을 수령한 때로부터 항구

인도와 관련하여 운송인의 의무를 이행하거나 이행을 하기로 한 운송인 이외의 자로서, 그들이 운송인의 요청 또는 운송인의 감독 또는 통제하에 직접 또는 간접적으로 행동한 경우에 한한다. 이행당사자에는 운송인 대신에, 직접 또는 간접적으로 송하인·서류상의 송하인(documentary shipper)·처분권자(controlling party) 또는 수하인에 의해 고용된 일체의 사람을 포함하지 않는다(제1조 제6항).

18) “해상이행당사자”는 본선의 선적항에서의 물품의 도착과 본선의 양륙항으로부터의 그 출발사이 기간동안 운송인의 의무를 이행하거나 이행하기로 한 이행당사자를 말한다. 내륙운송인은 항계내에서 그 서비스를 이행하거나 이행하기로 한 경우에만 해상이행당사자가 된다(제1조 제7항).

19) 헤이그 비스비규칙 제1조 e호.

20) 함부르크규칙 제4조.

또는 육상에서 수하인에게 물품을 인도한 때까지의 이른바 문전에서 문전까지 (door to door)로 확장하고 있다(제12조 제1항).²¹⁾ 그리고 수령과 인도의 시간과 장소는 당사자의 합의로 정할 수 있다(제12조 제3항)

한편 수하인의 운송물 수령지체를 방지하기 위하여 로테르담규칙에서는 물품이 목적지에 도착하면 계약상의 권리를 행사하는 수하인은 적시에 물품을 수령할 의무가 있는 것으로 규정하고 있다(제43조). 뿐만 아니라 운송물이 인도가능상태에 있으나 인도가 이루어지지 않고 있는 경우, 운송인은 일체의 적절한 장소에 보관하거나 매각하는 등 여러 가지 조치를 취할 수 있다(제48조 제2항). 또 미인도기간 중 발생한 운송물 손해에 대하여는 운송인이 책임을 지지 아니한다. 다만 운송인이 물품을 보존하기 위해 적절한 조치를 취하지 않아 그러한 손해가 발생하였고, 또한 운송인이 물품의 손해가 그러한 조치를 취하지 않아 발생한 것임을 알고 있었거나 알고 있었을 수밖에 없었음을 화주가 입증한 경우에는 그러하지 아니하다(제48조 제5항). 이러한 규정들은 헤이그 비스비 규칙이나 우리 상법에 비하여 운송인을 더욱 더 보호하는 조항이라 할 수 있다.

3. 운송인의 의무

(1) 기본적인 의무

물품운송계약하에서 운송인의 기본적인 의무는 수령장소에서 목적지까지 물품을 운송하고, 제때에 수령당시와 동일한 상태로 수하인에게 인도하는 것이다. 이와 관련하여 헤이그 비스비규칙에서는 이러한 의무에 대하여 비록 일부 이기는 하지만 제3조 2항에서 운송인은 “운송되는 물품의 선적, 취급, 적부, 운송, 보관 및 양하를 적절하고 신중하게 하여야 한다”고 규정하고 있다. 이 규정에서 빠뜨리고 있는 것은 목적지에서 물품을 인도할 의무에 관한 언급이다. 함부르크규칙에는 운송인의 기본적인 의무에 대하여 아무런 규정을 두고 있지 않다. 함부르크규칙상 유일한 규정은 멸실, 손상 또는 지연의 경우에 운

21) Francesco Berlingieri, "Carrier's Obligation and Liability", Yearbook 2007-2008, CMI, p.279.

송인의 책임에 관련된 제5조이다.

이에 반하여 로테르담규칙에서는 제11조(물품의 운송 및 인도)에서 운송인의 의무를 다음과 같이 명확하게 규정하고 있다.

“운송인은 이 협약과 운송계약조건에 따라 물품을 목적지까지 운송하여 수하인에게 인도하여야 한다.”

(2) 선박과 물품에 관한 특정의무

하터법(Harter Act)이후 운송선박의 감항성과 운송물에 관한 운송인의 기본적인 의무를 규정하는 것이 적절한 것으로 간주되어 왔다. 따라서 이에 관한 규정은 그 이후 1904년의 호주 해상물품운송법(Australian Sea Carriage of Goods Act 1904), 1910년의 캐나다 수상물품운송법(Canadian Water Carriage of Goods Act 1910), 그리고 마침내 1924년 헤이그규칙에까지 도입되었으나, 함부르크규칙에서는 이에 관한 규정을 삭제하였다.

그러나 로테르담 규칙 작업반에서는, 로테르담규칙이 문전에서 문전까지 적용되는 점에 비추어, 비록 화물에 관한 주의의무와 선박의 감항성에 관한 의무를 별개로 규제할 필요가 있긴 하지만 이러한 전통적인 의무를 보존하는 것이 매우 중요하다고 생각하였다.²²⁾ 그리하여 전자, 즉 운송물에 관한 주의의무에 대하여는 제13조 제1항에서 다음과 같이 규정하고 있다.

“운송인은 책임기간 동안 물품의 수령, 선적, 처리, 적부, 운송, 보관, 양륙과 인도를 적절하고 신중하게 하여야 한다.”

이것은 운송인의 운송물에 관한 주의의무를 규정한 것으로서 운송인의 책임기간 내내 적용되며, 이 주의의무를 게을리 하는 것이 이른바 상업상의 과실(errors of cargo handling and custody)이다. 이 규정의 내용은 헤이그규칙 제3조 제2항 및 이를 수용한 우리 상법 제795조 제1항과 대동소이하다.

한편 후자, 즉 선박의 감항성에 관하여는 로테르담규칙 제14조에서 다음과

22) Ibid., p.280.

같이 규정하고 있다.

“운송인은 해상에서 항해의 전, 항해 개시시 및 항해 중 다음과 같은 것에 대하여 상당한 주의를 하여야 한다.

- a) 선박이 항해에 견딜 수 있도록 하고 또한 그 상태를 계속 유지하는 것
- b) 선원의 승선, 선박의 의장 및 필요품의 보급을 적절하게 하고 항해의 전체 기간을 통해 선원의 승선, 선박의 의장 및 필요품의 보급이 유지되도록 할 것
- c) 선창, 물품을 적재할 장소, 그리고 운송인이 제공한 물품을 운송할 모든 컨테이너를 물품의 수령, 운송 및 보존에 적합한 상태로 두고 유지하는 것“

이것은 운송인이 부담하는 감항능력 주의의무에 대한 규정으로서 해상 항해 중에만 적용된다. 그런데 운송인이 감항능력 주의의무를 부담하는 시기가 우리 상법이나 헤이그 비스비 규칙에서는 발항당시(before and at the beginning of the voyage), 즉 선적 개시시부터 출항시까지였으나,²³⁾ 로테르담규칙에서는 해상운송기간 내내 부담하는 것으로 확대되었다. 다만 불감항에 대한 입증책임은 송하인이 부담한다(제17조 제5항). 따라서 송하인이 손해배상을 청구하였으나 운송인이 무과실임을 입증하거나, 면책사유의 하나로 인한 손해임을 주장하면 송하인이 불감항과 손해 사이에 상당한 인과 관계가 있음을 입증하여야 한다.

이와 관련하여 로테르담 규칙이 선박의 감항성을 입증할 수단이 거의 없는 송하인(적하 원고)에게 과도한 입증책임을 부과하고 있다는 주장이 있다.²⁴⁾ 그러나 송하인 측의 입증책임이 과도한 면은 있지만 한편으로 운송인의 감항성 주의의무도 더 이상, “항해의 전 및 항해의 개시시”로 제한되지 않고, 계속적으로 부담하는 의무로 바뀌었으므로 화주와 운송인 사이의 이해관계가 어느 정도 균형을 유지하고 있다고 할 수 있다.

23) 상법 제794조, 헤이그 비스비규칙 제3조 제1항 참조.

24) Kofi Mbiah, op. cit., p.294.

4. 운송인의 책임원칙

로테르담규칙은 운송인의 책임에 대하여 과실책임주의를 취하고 있는데(제17조 제2항), 로테르담 규칙상의 과실책임원칙은 헤이그 비스비 규칙 및 함부르크 규칙과 매우 흡사하다. 즉 로테르담규칙 제17조는 책임원칙에 관하여 헤이그 비스비 규칙과 함부르크 규칙을 합쳐놓은 것이라 할 수 있다. 구체적으로 보면 제1항과 제2항은 함부르크 규칙 제5조 1항을 재정리 한 것이고, 제3항은 헤이그 비스비규칙 제4조 제2항에 최소한의 수정을 가한 것이다.

함부르크규칙 제5조 제1항에 의하면 운송인은 물품이 자기의 관리하에 있는 동안 손해의 원인이 되는 사고가 발생한 때에는 그 손해에 대하여 책임을 지지지만, “운송인이 자기, 그 사용인 또는 대리인이 그러한 사고 및 그 결과를 방지하기 위해 합리적으로 요구되는 모든 조치를 강구하였음을 증명한 때”(the carrier proves that he, his servant or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences)에는 손해배상책임을 지지 아니한다(제5조 제1항). 한편 로테르담 규칙에 의하면 일단 원고가 운송인의 책임기간 중에 멸실, 손상 또는 지연이 발생한 사실 또는 그 사고의 원인 또는 기여한 사건 또는 사정이 있었음을 입증하면 운송인은 그로인한 손해에 대하여 책임을 져야 한다(제17조 제1항). 그러나 이 때 운송인이 자기한테 과실이 없었음을 입증하면 운송인은 면책된다(제17조 제2항).

5. 운송인의 면책사유

로테르담 규칙 제17조 제3항에 의하면 운송인의 면책사유로서 다음과 같은 항목을 열거하고 있다. 따라서 운송인은 멸실, 손상 또는 지연이 이들 사유로 발생한 경우에는 자기한테 과실이 없었음을 입증하지 않아도 책임을 지지 아니한다.

- ① 천재
- ② 해상 기타 항행할 수 있는 수역의 재해·위험 또는 사고
- ③ 전쟁, 적대행위, 무력충돌, 해적행위, 테러행위, 폭동 및 소요
- ④ 검역상의 제한; 운송인 또는 제18조에 규정된 모든 사람들에 기인하지 않은 억지, 억류 또는 나포를 포함하여 정부, 공공기관, 통치자, 또는 국

민에 의한 간섭 또는 방해

- ⑤ 동맹파업, 작업장 폐쇄, 작업정지 또는 방해
- ⑥ 선박에서의 화재
- ⑦ 상당한 주의를 기울려도 발견할 수 없는 숨은 하자
- ⑧ 송하인, 서류상의 송하인²⁵⁾, 처분권자 또는 그 행동에 대해 송하인 또는 서류상의 송하인이 제33조 또는 제34조의 규정에 따라 책임을 져야 할 그 밖의 모든 사람들의 작위 또는 부작위
- ⑨ 제13조 제2항에 의한 합의에 따라 이행한 물품의 선적, 취급, 적부 또는 양륙. 다만 운송인 또는 이행당사자가 그러한 작업을 송하인, 서류상의 송하인 또는 수하인을 대신하여 한 경우에는 그러하지 아니하다.
- ⑩ 운송물의 숨은 하자, 특수한 성질 또는 고유의 하자에서 생기는 용적 또는 중량의 감소, 기타의 모든 멸실 또는 훼손
- ⑪ 운송인에 의하여 또는 운송인을 위하여 행해지지 않은 포장 또는 기호의 불충분 또는 결함상태
- ⑫ 해상에서의 인명 구조 또는 구조의 기도
- ⑬ 해상에서의 재산의 구조 또는 구조를 위한 합리적인 조치
- ⑭ 환경에 대한 손해를 회피하거나 회피하기 위한 합리적인 조치
- ⑮ 제15조 및 제16조에 의하여 부여된 권리이행에 따른 운송인의 작위

이들 면책사유는 헤이그 비스비규칙 제4조 제2항에 있는 것을 수정하여 도입한 것이다. 즉 헤이그 비스비규칙 제4조 제2항에서는 17개 면책사유를 규정하고 있었으나 로테르담규칙에서는 그동안의 발전에 따라 15개로 축소하였다. 그리고 헤이그 비스비규칙 제4조 제2항 (q)에 있는 포괄적인 조항(즉, 기타 운송인 또는 그 대리인 혹은 사용인의 고의 또는 과실에 의하지 않은 원인)은 다소 변형된 형태로 로테르담 규칙 제17조 제2항에서 포괄하고 있는데, 이 조항의 효과는 운송인에게 면책될 수 있는 모든 가능성을 열어두는 것이다.

한편 로테르담규칙은 면책사유의 중요한 내용을 유지하고 있지만 헤이그 비스비 규칙에 있던 항해 또는 선박의 관리에 관한 선장 또는 해원의 과실(fault by the master or crew in the navigation or in the management of the

25) 서류상의 송하인(documentary shipper)이란 송하인 이외에 운송서류 또는 전자운송기록상 “송하인”(shipper)으로 지명되기로 한 자를 말한다(제1조)

ship), 즉 항해과실면책은 폐지하였고,²⁶⁾ 또 오늘날의 현실을 고려하여 테러행위, 환경손해를 회피하기 위한 합리적인 조치를 포함하여 해상에서의 재산구조를 위한 합리적인 조치 등 전반적인 용어의 수정을 하고 있다.

여기에 규정된 면책사유의 하나 또는 그 이상이 멸실, 손상 또는 지연을 초래하였음을 운송인이 입증한 경우, 선박의 불감항, 또는 해상운송구간에서 운송인의 의무를 다루고 있는 제14조에 규정된 특정의무를 다하지 않아 멸실, 손상 또는 지연이 발생하였음을 입증할 책임은 원고한테 넘어간다.

6. 운송인의 책임제한

헤이그 비스비 규칙의 경우에는 운송인의 책임제한액이 포장당 667 SDR, 중량 1kg당 2 SDR로 계산한 총액 중 많은 쪽으로 규정되어 있었고,²⁷⁾ 함부르크 규칙에서는 포장당 835 SDR, 중량 1kg당 2.5 SDR로 계산한 총액 중 많은 쪽으로 규정하고 있었다.²⁸⁾

그런데 로테르담규칙을 제정하는 과정에서 책임제한 원칙을 유지하는 것이 더 이상 정당하지 않다는 주장이 많이 있었다. 이와 관련하여 어떤 사람들은 Bramley Moore사건²⁹⁾에서 Denning경이 말한 다음과 같은 말을 인용하기도 하였다.

“이 규칙이 그렇게 정당하지 않다는 것에 동의하지만 책임제한은 정당성의 문제가 아니다. 그것은 역사에 바탕을 두고 또한 편의에 정당성을 둔 공서양속에 관한 규칙이다.”

그런데 결국 책임제한에 관한 규칙을 삽입하는 것이 운송인으로 하여금 사

26) 항해에 관한 선장 등의 과실면책을 폐지한 것은 사용자책임(*respondeat superior*)원칙에 비추어 타당성이 없는 면책으로 간주되었기 때문이고, 선박의 관리에 관한 과실면책을 폐지한 것은 감항능력 주의의무를 운송기간 내내 부담하는 것으로 바꾼 결과이다 (Francesco Berlingieri, op.cit., p.281).

27) 헤이그 비스비규칙 제4조 제5항 참조.

28) 함부르크규칙 제6조 제1항 참조.

29) (1964) 1 All Er 105.

전에 자기의 위험을 산출할 수 있도록 하고, 따라서 보다 싼 운임률을 제공할 수 있게 하기 때문에 적하와 운송인 모두에게 유리하다는 의견의 일치가 있었다. 그리하여 책임제한에 관한 적절한 규정을 삽입하기로 하였으나 문제는 책임제한액을 얼마로 할 것인가 하는 것이었고, 이 문제는 작업반 회기중 장기적인 논쟁의 대상이 되었다. 결국 작업반은 로테르담규칙에서 포장당 한도를 875 SDR(함부르크규칙상의 한도에서 약 5% 증액)로 하고 중량기준 한도를 1kg당 3 SDR(함부르크규칙상의 한도에서 20% 증액)로 하기로 합의하였다.³⁰⁾ 그리고 함부르크 규칙의 규정³¹⁾과 달리 로테르담 규칙은 제59조 제1항에서 “이 협약상의 (모든) 의무 위반 [(all) breaches of its obligations under this convention] ” 이라는 규정을 삽입하고 있다. 따라서 책임제한은 멸실, 손상, 지연에 국한되지 않고, 이 협약 하에서 예상할 수 있는 기타 모든 위반에 적용된다. 그 결과 운송인이 그가 알고 있는 정보가 부정확함을 표시하지 않고 운송서류를 발행한 경우에도³²⁾ 그는 여전히 그의 책임을 제한할 수 있다. 다만 이러한 경우 운송인은 제61조에 따른 책임제한의 이익은 상실한다.³³⁾

한편 로테르담 규칙 제60조는 지연에 대한 책임한도에 대하여, 함부르크규칙 제6조 제1항 (b)와 마찬가지로, 지연된 물품에 대하여 지급되는 운임의 2.5 배로 규정하고 있다. 그리고 지연으로 인한 배상액과 제59조의 규정에 의한 운송인의 의무위반에 따른 배상액의 합계금액은 제59조 제1항에 의하여 입증

30) Michael F. Sturley, *op.cit.*, p.260.

31) 함부르크규칙 제6조 제1항 a호는 다음과 같이 규정하고 있다.

“제5조의 규정에 의한 물품의 멸실 또는 손상으로부터 발생하는 손실에 대한 운송인의 책임은 1포장 또는 기타 1 선적단위에 대해 835계산단위로 계산한 금액, 또는 멸실 혹은 손상을 입은 물품 총중량 1kg당 2.5 계산단위로 계산한 금액 중 높은 금액으로 제한한다.”

32) 이와 관련하여 로테르담규칙 제40조(계약명세상의 물품에 대한 정보 제한) 제1항은 다음과 같이 규정하고 있다.

“운송인은 다음과 같은 경우 송하인이 제공한 정보의 정확성에 대한 책임을 부담하지 않음을 보여주기 위해 제36조(contract particulars: 계약명세) 제1항에 언급한 정보를 제한할 수 있다.

(a) 운송인이 운송서류 또는 전자운송기록상의 어떠한 중요한 기재사항이 허위 또는 오도하고 있음을 알고 있는 경우
 (b) 운송인이 운송서류 또는 전자운송기록상의 중요한 기재사항이 허위 또는 오도하고 있는 것으로 믿을만한 정당한 이유가 있는 경우“

33) Kofi Mbiah, *op. cit.*, p.297.

되는 한도, 즉 원칙적으로 포장당 875 SDR 또는 중량 1kg당 3 SDR로 계산한 총액 중 많은 금액을 초과하지 않는다. 이것은 어떠한 경우에도 지연에 대한 책임이 해상운송계약하에서 지급되는 운임총액을 초과할 수 없도록 규정하고 있는 함부르크규칙(제6조 제1항 b)과 차이가 있다. 로테르담규칙상의 이러한 규정은 화주측에 보다 유리하다고 할 수 있다. 그리고 지연손해는 지연으로 인한 물적 손해와 결과적(경제적) 손해로 구분할 수 있는데 여기서 말하는 것은 결과적 손해이다.³⁴⁾ 이러한 지연손해에 대하여는 당사자 간에 약정한 시간에 도착하지 않은 경우에만 배상한다(로테르담규칙 제21조 참조).

7. 책임제한이익의 상실

로테르담규칙상 운송인 등의 책임제한이익 상실에 관한 규정(제61조)은 함부르크규칙(제8조)³⁵⁾ 및 헤이그 비스비규칙 [제4조 제5항 (e)]³⁶⁾상의 그것과 유사하나 표현상에 차이가 있다. 헤이그 비스비규칙에 의하면 운송인의 책임은 손상(damage)으로 제한되지만 로테르담 규칙에서는 운송인의 책임이 ‘손상’으로 제한되지 않는다는 것을 정식으로 인정하여, “운송인의 의무위반으로 인한 손해”(loss resulting from the breach of the carrier's obligation)의 경우 책임제한의 이익이 상실되는 것으로 규정하고 있다. 이 때 운송인의 의무위반으로 인한 손해 여부에 대한 입증책임은 헤이그 비스비규칙 및 함부르크 규칙과 마

34) 김인현, 전계 논문, p.195.

35) 함부르크규칙 제8조(책임제한 권리의 상실)는 다음과 같이 규정하고 있다.

- “1. 멸실, 손상 또는 인도지연을 발생시킬 의도로서 또는 무모하고 또한 멸실, 손상 혹은 지연이 발생될 것을 알면서 행한 운송인의 작위 또는 부작위의 결과 멸실, 손상 또는 인도지연이 발생하였음이 증명된 때는 운송인은 제6조에 규정된 책임제한액의 이익을 향수할 수 없다.
2. 제7조 제2항의 규정에 불구하고 멸실, 손상 혹은 인도지연을 발생시킬 의도로서 또는 무모하고 또한 멸실, 손상 혹은 지연이 발생될 것을 알면서 행한 운송인의 사용인 또는 대리인의 작위 또는 부작위의 결과 멸실, 손상 또는 인도지연이 발생하였음이 증명된 때는 그 사용인 또는 대리인은 제6조에 규정된 책임제한액의 이익을 향수할 수 없다.”

36) 헤이그 비스비규칙 제4조 제5항 e호는 다음과 같이 규정하고 있다.

“손해가, 손해를 발생시킬 의도를 가지고 하거나 또는 무모하고 또한 손해가 발생될 것을 알면서 행한 운송인의 작위 또는 부작위로 인해 생긴 것이 입증된 때는 운송인 또는 선박은 본 항에서 규정하는 책임제한의 이익을 누리지 못한다.”

찬가지로 원고에게 있다. 즉 원고는 손해를 발생시킬 의도로서, 또는 그러한 손해가 발생할 것을 알면서 무모하게 행한 개인적인 작위 또는 부작위로 인한 것임을 입증하여야 한다.

V. 로테르담 규칙의 문제점

1. 지나치게 높은 책임 제한액

로테르담 규칙에서 가장 첨예하게 대립되어 온 것 중의 하나가 운송인의 책임제한액이다. 운송인의 책임제한액에 대하여는 제20차 UNCITRAL 운송그룹 전문가 회의에서 잠정적으로 함부르크규칙에서 규정하고 있는 바와 같이 포장당 835 SDR, kg당 2.5 SDR로 하기로 하였다. 그러나 제21차 회의(2008.1.21~1.23)에서 세네갈을 포함한 아프리카 국가들은 포장당 920 SDR, kg당 3 SDR로 늘릴 것을 주장하고 독일, 스웨덴, 호주 등도 이를 지지하였으나, 네덜란드, 덴마크, 미국, 스페인 등은 20차 회의에서 잠정 합의된 포장당 835 SDR, kg당 2.5 SDR을 그대로 유지할 것을 주장하였다.³⁷⁾

그리고 우리나라는 최근의 상법 개정 등을 이유로 함부르크 규칙수준이 수용할 수 있는 최대수치임을 주장하였고, 중국과 네덜란드도 우리와 같은 입장에서 함부르크 규칙보다 높은 수치의 수용이 어렵다는 입장을 표명하였다. 그러나 결국 로테르담규칙상의 운송인의 책임한도는 앞에서 언급한 바와 같이 포장 또는 선적단위당 875 SDR 또는 물품의 총중량 1kg당 3단위 중 높은 쪽으로 하기로 확정되었다.³⁸⁾

이와 같이 운송인의 책임제한액이 당초 예상하였던 함부르크 규칙수준을 상회하는 방향으로 정해졌으므로 우리나라를 비롯하여 다수 국가에서 이를 받아들이기가 쉽지 않을 것이다.

37) 주 오스트리아 대한민국대사관, “제21차 UNCITRAL 운송 그룹 전문가 회의 후반부 논의 결과”, 2008.1, p.2.

38) 이와 같은 높은 한도금액은 한도를 파기하기 위한 소모성의 소송을 경감하는 효과는 있다(Michael F. Sturley, *op.cot.*, p.260).

2. 장황하고 복잡한 규칙 구성

헤이그규칙은 전체가 16개 조문으로 구성되어 있고, 함부르크규칙은 전체가 34개 조문으로 구성되고 있다. 그런데 로테르담규칙은 무려 96개 조문에 이르고 있다. 따라서 숙련된 선박운영자, 선주, 용선자 또는 송하인, 수하인 등도 이해하기가 쉽지 않고, 해사 법률가조차도 로테르담규칙의 내용에 대하여 의문을 가질 수 있다.³⁹⁾

3. 생소한 접근과 복합적 성격

로테르담규칙은 물품의 운송법 또는 복합운송법이 아니라 계약법이라 할 수 있는데, 이것은 종래의 규칙들과 다른 생소한 접근이다. 또한 로테르담규칙은 단지 해상물품운송법이 아니라 일부의 선하증권법, 부분적인 접속운송법(on-carriage act), 부분적인 복합운송법, 부분적인 창고업자법, 그리고 육상책임법 등 다양한 형태의 계약법을 포괄하고 있다.

또한 로테르담규칙은 대체로 내용, 용어, 스타일 등이 친숙하지 않은 형태를 취하고 있다. 따라서 오랫동안의 관습을 배제할 뿐만 아니라 100여년에 걸쳐 확립된 법체계를 파기하는 것이다.⁴⁰⁾

VI. 결 론

로테르담규칙은 20개국의 비준이 있으면 발효되지만, 이제 막 성립되었으므로 아직 그 발효까지는 상당한 시일이 소요될 것이다.

그런데 로테르담 규칙은 책임 제한액이 지나치게 높은 점, 지나치게 장황하고 복잡한 점, 생소한 접근과 표현 및 복합적 성격 등 여러 가지 문제를 안고 있다. 따라서 캐나다 몬트리올에 있는 McGill대학의 William Tetley교수는 로

39) William Tetley, *Summary of Some General Criticisms of the UNCITRAL Convention*, 2008.11.

40) *Ibid.*, p.2

테르담규칙이 유엔에서 통과되기 직전인 2008년 11월에 해사법협회(Maritime Law Association)에 제출한 의견서에서 로테르담규칙을 폐기하고, 1980년에 성립된 MT협약과 유사한 새로운 복합운송협약을 채택할 것을 주장하고 있다. 그러나 로테르담 규칙은 적하와 운송인 이익의 균형을 맞추고, 법률의 통일, 그리고 현행 상관습과 그 발전에 맞게 해상물품운송에 관한 법을 개혁하기 위해 많은 노력을 한 흔적이 나타나고 있다.

한편 생각해 보면 아무리 노력한다고 해도 모든 당사자가 만족하는 규정이나 제도를 만들 수는 없다. 로테르담규칙은 항해과실면책 규정의 폐지, 감항성 주의의무의 계속적인 부담, 높은 책임한도액 등의 점에서 적하 이익에 긍정적인 영향을 미치고 있다.

그리고 로테르담규칙에서 예컨대 동맹파업과 직장폐쇄, 화재와 같은 무수한 면책조항의 삽입, 책임제한에 관한 규정의 삽입, 그리고 송하인에 대하여 무거운 입증책임을 부과하고 있는 점 등은 운송인에게 유리하게 작용하여, 관계당사자간에 어느 정도 이해관계의 균형을 유지하고 있다고 할 수 있다.

이와 같이 운송인과 적하 이익의 균형을 위한 대담한 시도와 함께 국제적인 법률제도의 조화와 현대화는 국제거래에 있어서 전반적인 거래 원가의 삭감, 예측가능성의 증가 및 보다 큰 상업적인 신뢰구축에 도움이 될 것으로 기대한다.

그런데 우리나라는 2007년 8월 3일에 상법을 개정하여 2008년 8월 4일부터 운송인의 책임제한액을 겨우 헤이그 비스비규칙 수준으로 맞추어 시행하고 있다. 따라서 로테르담규칙이 곧바로 발효된다고 하더라도 운송인의 책임제한액이 당초 예상하였던 함부르크 규칙 수준을 상회하고 있는 점에 비추어 우리나라 입장에서는 로테르담 규칙을 수용하는 데에 다소 어려움이 있을 것으로 예상된다.⁴¹⁾

그러나 우리나라가 로테르담 규칙에 가입하지 않더라도 법정지 국이 계약국이고 이에 따라 로테르담규칙에 의한 적법한 관할권을 행사하는 경우, 우리 해운회사는 응소할 수밖에 없으며, 이때 동 법정에서의 책임문제에 대한 규범으로 로테르담규칙이 우선 적용될 것이다. 따라서 로테르담규칙에 가입하는 국가가 많게 되면 우리 해운회사는 자동적으로 로테르담규칙의 적용을 받게 된

41) 주 오스트리아 대한민국 대사관, 전계 자료, p.8.

다.⁴²⁾

그러므로 장기적인 관점에서 로테르담규칙의 발효에 대비하여 규칙의 내용을 미리 검토해 볼 필요가 있다. 해운업계는 물론 무역업자들도 운송인 책임의 변화와 밀접한 이해관계가 있기 때문이다. 그러나 이 논문은 로테르담규칙상의 운송인의 책임을 포괄적으로 살펴본 것에 지나지 않으며, 앞으로 이를 바탕으로 로테르담규칙에 대한 본격적인 연구가 활발하게 이루어지길 기대한다.

42) 서동희, 전개 논문(<http://blog.naver.com/sookhaeng/150035387538>).

참 고 문 헌

- 김인현, UNCITRAL 국제해상운송법초안(국제회의보고), 2008.2
- 김인현, “유엔 해상 운송계약에 관한 국제조약 초안”, 2008년도 한국무역상무학회·대한상공회의소 산학협동 동계세미나(INCOTERMS 2000의 개정방향과 국제상거래관습의 과제) 자료, 한국무역상무학회·대한상공회의소, 2008.12.
- 서동희, UNCITRAL 물품운송조약의 체결이 임박한 것과 관련하여, 2008.9.15(<http://blog.naver.com/sookhaeng/150035387538>)
- 이시환·김정희, 국제운송론, 대왕사, 2005.
- 주 오스트리아 대한민국 대사관, 제21차 UNCITRAL 운송그룹 전문가회의 후 반부 논의 결과, 2008.
- Berlingieri, F., "Carrier's Obligation and Liability", Yearbook 2007-2008, CMI,
- CMI, "Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea", (<http://www.comitemaritime.org/draft/draft.html>; 2009.2.6)
- Faghfour, M., International Regulation of Liability for Multimodal Transport-In Search of Uniformity, WMU Journal of Maritime Affairs 2006, Vol.5, No.1
- Mbiah, K., The Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: The Liability and Limitation of Liability Regime, Yearbook 2007-2008, CMI,.
- Sturley, M. F., "The UNCITRAL carriage of Goods Convention: Changes to Existing Law", Yearbook 2007-2008, CMI,
- Tetley, W., Summary of Some General Criticisms of the UNCITRAL Convention, 2008.11.
- Official Records of the General Assembly, Fifty-sixth Session, Supplement No.17 and corrigendum(A/56/17 and Corr.3),
<http://www.unis.unvienna.org/unis/pressrels/2008/unisli25.html>(2009.1.2).
<http://www.unis.unvienna.org/unis/pressrels/2008/unisli121.html>(2008.9.2)

ABSTRACT

The Liability and Limitation of Liability Regime in the Rotterdam Rules

Lee, Shie Hwan

The United Nations General Assembly adopted the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea(hereinafter referred to as "The Rotterdam Rules") on 11 December 2008.

Rotterdam Rules aims to create a contemporary and uniform law providing for modern door-to-door container transport including an international sea leg. but not limited to port-to port carriage of goods. The structure of the liability regime in Rotterdam Rules are globally close to that of the Hague-Visby Rule even though it differs from that of the Hague-Visby Rules in some significant aspects.

The Rotterdam Rules are very long. Therefore the Rotterdam Rules will be difficult to understand for even the skilled ship operator or owner or charterer or shipper or consignee or receiver because they are so complicated.

This paper only seeks to highlight the salient features of the liability and limitation of liability regime under the Rotterdam Rules.

It is expected that the harmonization and modernization of the international legal regime. coupled with the bold attempt to balance the carrier and cargo interests should lead to an overall reduction in transaction costs. increased predictability and greater commercial confidence for international business transactions.

Key Words: Rotterdam Rules, Liability Regime