

로테르담 규칙상 수량계약조항의 시사점에 관한 연구*

한 낙 현**

-
- I. 서 론
 - II. 로테르담 규칙의 특징과 주요국의 평가
 - III. 수량계약조항의 시사점
 - IV. 결 론
-

주제어 : Rotterdam 규칙, 수량계약, Hague-Visby규칙, 운송계약, 해상
화물운송계약

I. 서 언

Rotterdam 규칙은 2008년에 유엔총회에서 채택되어 이미 미국과 유럽, 아프리카의 주요국을 포함한 21개국이 서명하고 있다. 이 규칙은 선적항과 양하항이 서로 국가를 달리하는 약정의 국제해상운송구간을 포함한 유상의 운송계약에 있어 운송서류 등의 발행 여부에 불구하고 적용대상이 된다. 그리고

* 이 연구결과물은 2011년도 경남대학교 학술연구장려금의 지원에 의하여 수행된 것임.

** 경남대학교 경제무역학부 부교수

운송계약에서 물건의 수령지·선적항·인도지·양하항의 어느 하나라도 계약국에 있고 수령지와 인도지의 국가가 달라도 하나의 운송계약에 육·해·공의 운송구간이 포함될 경우 전 구간에 이 규칙과 관련된 국내법의 강행규정이 있더라도 그것을 배제하고 강행 적용된다.¹⁾

Rotterdam 규칙도 Hague-Visby 규칙과 같은 면책사유를 열거하고 있지만 항해상의 과실을 면책사유에서 제외하고 있는 것이 특징이다.²⁾ 한편 감항능력주의의무는 항해중의 계속의무로 확장되었으며 그 주의의무위반의 존재와 손해의 인과관계에 대한 입증책임을 화주 측에 부과하고 있다.³⁾

Rotterdam 규칙은 수량계약(volume contract)⁴⁾에 의한 운송계약에 감항능력주의(cargoworthiness)의무를 제외하고 있으며, 또한 감항능력주의의무라고 인식되는 무모한 행위의 경우의 운송인의 책임 이외는 Rotterdam 규칙의 강행규정에서 일탈한 특약을 허용하고 있다.

한편 미국개정해운법(Ocean Shipping Reform Act : OSRA)에 의한 대화주우대운송계약(service contract)화물은 북미항로화물에 있어 주류를 이루고 있지만,⁵⁾ 이것은 미국해상물건운송법(USCOGSA)의 강행규정에 대하여 일탈

- 1) 이시환, “로테르담 규칙상 운송인의 책임,” 무역상무연구, 제42권, 2009, pp.194-195 ; M. F. Sturley, “The UNCITRAL’s Transport Law Project: An Interim View of a Work in Progress”, Texas Int’l Law Journal, Vol.39, 2003, p.77.
- 2) M. F. Sturley, “Selected Issues in the Work of the UNCITRAL Transport Law Project”, 한국해법학회지, 제28권 제2호, 2006, pp.39-43.
- 3) 김인현, “유엔운시트랄의 새로운 운송조약안의 주요 내용,” 한국해법학회지, 제28권 제2호, 2006, pp.15-17.
- 4) 수량계약이란 정의상 반드시 명확하지 않지만 정기선운송에서의 대화주우대운송계약과 같은 것을 의미한다. 당초는 OLSA(Ocean Liner Service Agreements)라는 용어가 사용되었다. 제안자인 미국에 의한 정의는 하나 혹은 복수의 송하인과 운송인 간, 운송인 혹은 이행당사자가 운송물을 수령한 때에 발행되는 선하증권 그 밖의 운송서류 이외의 서면(또는 전자방법)에 의한 계약으로 되어 있다. 운송인이 정기항로에서 사용하는 선박의 일련의 선적에 의한 최저수량의 해상화물운송(내륙운송과 부수하는 서비스를 포함한다)에 대하여 유의한 서비스의 약속(meaningful service commitment)을 하고 이것에 대하여 송하인이 협상한 운임의 지급과 최저수량의 화물제공을 약속하는 것이다. 심의 과정에서 OLSA는 수량계약의 하나의 종류로서 정리하여 위와 같이 정의하게 되었다. 이 개념이 의미를 가지는 것은 전속적 관할합의(제67조 제1항), 중재합의(제75조 제3항), Rotterdam 규칙상의 운송인 내지 송하인의 권리의무를 변경하는 경우 등(제80조)이다(池山明義, “UNCITRAL物品運送條約案試譯(下),” 海事法研究會誌, No.201, 2008, p.4).

특약을 허용하는 것이 아니며 화주와의 대화주우대운송협정에 독점금지법의 적용제외가 있음에 불과하다.⁶⁾ 그러나 그 적용화물의 요건은 화주가 일정기간 화물의 일정량 혹은 일정부분을 제공할 것을 약속하는, 이른바 백지(白紙)라고 할 수 있으므로(OSRA 제3조 제(19)항, Rotterdam 규칙 제1-2조), Rotterdam 규칙의 수량계약에 의한 운송계약화물도 주요 선사 화물의 대부분을 차지할 것이 분명하다.

제80조 제2항은 송하인에게 수량계약에 따르지 않는 운송계약의 기회를 보장하고 있지만 수량계약은 선복의 우선제공의 약정이기도 하므로 적어도 선복 성수기에는 사문(死文)과 같다고 할 수 있다.⁷⁾

Gard News⁸⁾의 보고에 따르면 운송인의 배상책임위험도가 매우 높아질 것으로 예상하고 있지만, 수량계약에 의한 운송계약이 기본으로 되는 운송인에게는 면책사유에서 제외된 항해상의 과실면책을 부활시키거나 책임한도액을 낮게 특약하거나 그 밖의 운송인의 책임을 규칙의 강행규정에도 불구하고 감면·특약할 수 있게 된다. 이 경우 영쇄운송인에게는 Gard News의 보고와 같은 경향을 보이겠지만, 대개의 선사 등은 수량계약에 의한 계약자유가

5) 1998년 외항해운개혁법에 의하여 수정된 1984년 해운법(The Shipping Act of 1984 as Modified by the Shipping Reform Act of 1998)(미국개정해운법)은 미국의 정기선해운규제법인 1984년 해운법을 개정한 법률이다. 이 법률에 의하여 정기선사와 화주는 쌍방의 의사에 따라 자유롭게 운임을 결정할 수 있게 되었다. 1984년 법과 비교하면 연방해사위원회(FMC)의 신고제폐지, 대화주우대운송계약의 인가, NVOCC와 프레이트포워드 양쪽을 포함하는 해상운송중개인(Ocean Transportation Intermediary)의 개념도입 등이 특징이다. 이 중에서 특히 중요한 부분은 대화주우대운송계약인데, 즉 이것의 도입비율이 높으면 높을수록 정기선사에 있어서는 운임수입의 증가를 기대하는 것이 곤란하게 된다(한낙현·박영배, 해상운송과 해상적하보험, 두남, 2009, p.130).

6) 제12회기에서 미국은 대화주우대운송계약의 정기선판인 OLSA에 대하여도 동일하게 취급하도록 제안하고 있지만, NVOCC의 경우 화주와의 이것을 체결할 것을 금지하고 있기 때문에(ORSA 제3조 제17항, 제19항)(US Federal Maritime Commission, "The Impact of the Ocean Shipping Reform Act 1998", 2001, available at www.fmc.gov), 사실상 중소화주는 이것을 이용할 수 없다는 불공정함이 있다. 최근 미국에서는 NVOCC에게도 이것을 인정하자는 개정이 있었지만, 여전히 이것은 대상 외로 되어 중소화주에게는 불공정한 제도로 남아 있다(古田伸一, "UNCITRAL 海上物品運送條約案暫定修正狀況へのユーザーサイドからの視点(一)," 物流問題研究, No.45, 流通經濟大學 物流科學研究所, 2005, p.39).

7) 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.

8) Gard News editor, New Unictral carriage of goods convention, 2008.11/2009.1, p.192.

Rotterdam 규칙에서의 기본이 되고 있는 것은 분명하다.

한편 Rotterdam 규칙에 대한 선행연구의 경우 이 규칙과 관련된 일반적인 내용을 분석한 것으로는, 김인현(2006, 2009a), 송옥렬(2009), 양정호(2003, 2010) 등이 있으며,⁹⁾ 또한 운송인 혹은 송하인의 책임을 중심으로 분석한 것으로는, 김인현(2005), 송옥렬(2007), 오원석(2004), 유병욱(2009), 이시환(2009), 조현숙(2010) 등이 있다.¹⁰⁾ 더욱이 운송물인도와 운송증권을 중심으로 연구한 것으로는, 김인현(2009b), 김필곤(2006)과 김인현·정형진(2007), 김필곤(2007) 등이 있으며,¹¹⁾ 그 밖의 연구로는, 양정호(2009), 양정호·박길상(2010), 조종주(2010), 최준선(2006) 등이 있다.¹²⁾ 본 연구에서는 이들 연구와는 달리 Rotterdam 규칙에서 가장 치열한 쟁점이 된 수량계약에 대하여 분석하고 있는 것에 차이점이 있다.

Hague-Visby 규칙이나 Hamburg 규칙도 운송인의 책임을 강행법적으로 규율하고 있으며, 그 자체는 Rotterdam 규칙도 마찬가지이지만, 다만 원칙인

9) 김인현, 전계논문, 2006 ; 김인현, 전계논문, 2009a ; 송옥렬, “해상운송에 관한 로테르담 규칙의 쟁점 및 전망,” 통상법률, 제88호, 2009 ; 양정호, “국제물건운송에 관한 UNCITRAL 협약초안의 주요 쟁점에 관한 연구,” 해운물류연구, 제39호, 2003 ; 양정호, “국제복합운송계약에서 로테르담규칙의 적용상 문제점에 관한 연구,” 무역상무연구, 제46권, 2010.

10) 김인현, “운시트랄 운송법회의에서 운송인의 책임한도,” 한국해법학회지, 제27권 제2호, 2005 ; 송옥렬, “UNCITRAL 해상운송협약상 송하인의 책임,” 국제거래법연구, 제16집 제2호, 2007 ; 오원석, “UN 해상화물운송협약 수정초안상의 운송인의 책임,” 국제상학, 제19권 제3호, 2004 ; 유병욱, “로테르담규칙에서 운송인의 책임에 관한 연구-헤이그규칙, 헤이그비스비규칙, 함부르크규칙의 비교를 중심으로-,” 국제상학, 제24권 제4호, 2009 ; 이시환, 전계논문, 2009 ; 조현숙, “로테르담 규칙에서 해상운송인의 책임에 관한 비교연구,” 무역학회지, 제35권 제1호, 2010.

11) 김인현, “로테르담규칙하에서의 운송물인도제도에 대한 연구-우리 법과의 비교를 중심으로-,” 한국해법학회지, 제31권 제2호, 2009b ; 김필곤, “UNCITRAL 운송법 조약에서 논의되고 있는 인도 및 인도연착으로 인한 책임,” 국제규범의 현황과 전망, 법원행정처, 2006 ; 김인현·정형진, “UNCITRAL 운송법회의에서의 운송증권의 문언증권성에 대한 고찰,” 기업법연구, 제21권 제3호, 2007 ; 김필곤, “선하증권과 UNCITRAL 운송법협약에서의 운송증권,” 국제거래법연구, 제16집 제1호, 2007.

12) 양정호, “전자운송기록의 법적 요건: 로테르담규칙을 중심으로,” 인터넷전자상거래연구, 제9권 제4호, 2009 ; 양정호·박길상, “로테르담 규칙상 이행당사자와 히말라야 조항,” 해운물류연구, 제26권 제3호, 2010 ; 조종주, “로테르담규칙하에서의 거증책임,” 해양비즈니스, 제15호, 2010 ; 최준선, “UNCITRAL 국제(해상)운송법초안의 재판관할조항에 대한 고찰,” 한국해법학회지, 제28권 제1호, 2006.

강행법규성에 대한 중요한 예로서 "수량계약의 특칙"을 규정하고 있다. 본 연구에서는 이 규칙의 심의과정에서 가장 치열하게 논의된 수량계약을 중심으로 분석한 후, 수량계약이 국제물류에 미치는 영향과 그 시사점을 도출하는 것에 목적을 두고 있다.

II. 로테르담 규칙의 특징과 주요국의 평가

1. 로테르담 규칙의 특징

Rotterdam 규칙을 간단하게 말하면, (1) 종전의 국제규칙(특히 Hague-Visby 규칙)보다 적용범위가 확대되고 있으며, (2) 더욱이 종전에는 규율하지 않았던 사항에 대한 조항도 규정하고 있으며, (3) 해상운송인의 의무와 책임제한 자체는 상당히 강화되고 있으며, (4) 반면 수량계약이라는 개념을 도입하여 정기선운송(선하증권에 의한 개품운송)에서도 일정 범위로 계약자유를 인정하고 있다.¹³⁾ 아래에서는 그 개요를 설명한다.

(1) Rotterdam 규칙의 적용범위는 Hague-Visby 규칙과 같은 선하증권에 의하여 증명된 운송계약뿐만 아니라 전부 혹은 일부가 해상운송인 국제운송 일반(제1조 제1항, 제5항)에도 해당된다. 또한 “tackle to tackle” 혹은 “port to port”가 아니라 “door to door”,¹⁴⁾ 즉 화물의 수령에서 선적·양륙 및 인도까지 운송인이 계약상 부담하는 전책임구간에 대하여 Rotterdam 규칙이 적용된다(제11조, 제12조). 다만 용선계약에 근거하여 이루어지는 부정기선 운송에 대하여는 종전과 같이 원칙적으로는 적용범위 외이다(제6조).

13) Y. Baatz, et al., *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, informa, 2009, pp.1-2.

14) 국제운송추진인협회연맹(FIATA)은 해상운송협약의 “door to door” 방식의 신청에 강한 염려를 표명하고, “port to port”를 지지하는 입장을 주장한 바 있다(제11회기 보고, A/CN.9/526, p.63). 마찬가지로 비정부기구의 의견으로써 UNCITRAL에 제출된 국제해상보험연합(International Union of Marine Insurance : IUMI)의 강력한 주장 등도 심의에 중대한 영향을 미쳤다. 심의는 조기성립을 목표로 급진전되었으며, 보험자의 견해도 적지 않게 반영되어 있었다(古田伸一, “UNCITRAL 海上物品運送條約案 暫定修正狀況へのユ-ザ-サイドからの視点(一),” 전계논문, p.35).

(2) 선하증권뿐만 아니라 해상화물운송장을 포함한 운송서류일반, 더욱이 전자선하증권 외에 전자운송기록에 대하여도 그 기재의 효력, 양도의 여부, 양도가능한 경우의 양도방법(배서방법)을 통일적으로 규율하고 있다(제3장(제8조-제10조), 제8장(제35조-제42조), 제11장(제57조-제58조)). 더욱이 연착책임(제17조, 제21조 등), 인도에 관한 책임(제9장(제43-제49조)), 운송물처분권(제10장(제50조-제56조)), 송하인의 의무(제7장(제27조-제34조)), 재판관할·중재(제14장(제66조-제74조)·제15장(제75조-제78조))에 대하여도 규율하고 있다. 이들 대부분은 Hague-Visby 규칙에는 규정되어 있지 않은 것이다. 다만 Hamburg 규칙에는 재판관할·중재에 관한 규정과 연착책임의 규정이 있다.

이들 중 예컨대 아래의 조항은 현재의 해운실무에 비추어 문제가 없는 것은 아니다. ① 양도가능 운송서류(지시식 선하증권)가 발행된 경우라도 해당 증권과 상환하지 않고 화물을 인도할 수 있다는 취지가 명시되어 있으면 합리적 노력을 하더라도 증권소지인을 발견할 수 없을 때에는 송하인의 지시에 따라 증권과 상환하지 않고도 화물을 인도할 수 있다(제47조 제2항).¹⁵⁾ 이와 같은 경우 위의 명시가 있고 소지인을 발견할 수 없을 때에 한정되는 것이므로 그 영향은 한정적이라고 볼 수 있다. ② 운송서류상 운송인이 명시되어 있지 않은 경우에는 원칙적으로 등록선주·선채용선자가 운송인으로써 추정된다(제37조 제2항).¹⁶⁾ 물론 용선자가 운송인이라고 증명하는 것은 자유이며

15) 제47조 제2항의 규정에 따라 통지와 지시에 의한 면책의 대상으로 될 수 있는 것은 해당 선하증권의 제출없이 물건이 인도될 수 있다고 명시되어 있는 지시식 선하증권 등에 한정된다. 이와 같은 한정은 작업반초안의 제(d)항 이하의 삭제를 요구하는 의견과, 유지를 요구하는 의견의 치열한 대립의 결과로서 제41차 총회에서 회부되게 된 것이다. 그 결과 이와 같은 문구가 명시되지 않는 통상의 지시식 선하증권에 대하여는 제1항 이외에는 적용되지 않으므로 종래대로 상환증권성이 관철되었다. 또한 이와 같은 문구에 대하여는 종전의 상식적 감각에서 보면 적어도 상환증권성이라는 선하증권의 기본적 성질을 부정하는 것으로서 그 효력에는 의문이 있었다고 보지만, 실례로서 북유럽선사가 이것에 가까운 취지의 약관을 선하증권표면에 일시적으로 규정한 바도 있어 그 경우에 대하여 Rotterdam 규칙이 다른 취급을 정면에서 인정한 것이기에 향후는 대개 무효로 할 수 없게 될 가능성이 있다(池山明義, “UNCITRAL物品運送條約案試譯(上),” 海事法研究會誌, No.200, 2008, p.25).

16) 제37조 제2항은 이 규칙에서도 논의를 야기하는 조항의 하나이며 심의과정에서는 반대론도 일시적으로 유력하였지만 결국 채택된 것이다. 단적으로 말하면, ① “For the Master B/L”과 같이 운송인이 명시되어 있지 않은 경우(정기용선자의 입장에서는 선하증권기재를 합리적으로 해석하면 운송인은 선주라고 해석된다는 주장이 있을 수 있

더욱이 정기선의 경우에는 신용장통일규칙상의 요구도 있어 명시되지 않은 경우는 적어지고 있다. ③ 선하증권 등에 있어서 전속적 재판관할합의와 중재합의에서 중재지 합의는 소정의 요건을 충족한 수량계약으로 합의되지 않은 한 무효이다. 정기선의 선하증권상에 대한상사중재원(서울)의 중재를 합의한 경우라도 화주의 선택에 따라 그 외의 국가의 중재를 부득이 하게 되는 경우가 있다. 다만 재판관할과 중재에 관한 조항은 그 적용을 선언한 국가에 있어서만 적용되게 되어(제74조, 제78조) 중전에 이들 조항의 효력을 인정하고 있던 국가에서는 해당 선언을 하지 않는 것에 의하여 현상유지가 가능하다.

(3) 해상운송인의 의무와 책임에 대하여는 무과실의 주장·입증을 대신하여 주장·입증할 수 있는 면책사유¹⁷⁾의 열거는 유지되고 있지만, 항해과실면책이 폐지¹⁸⁾되고 화재면책¹⁹⁾도 한정(사용인에게도 고의과실이 없는 경우로

지만 그 견해에 따르더라도 계약명세에 의하여 운송인이 특정되지 않는 경우에는 변함이 없다), ② 포워드 발행의 House B/L에서 선하증권발행자는 운송인이 아니라 대리인에 불과하다고 규정하는 등 운송인이 명백하지 않는 경우에 있어서, 한편으로 해당 선하증권이 화물의 본선 선적을 증명하는 경우(수취선하증권이라도 “on board notation”이 있는 경우)에는 해당 본선 선주를 운송인으로 추정한다(Treitel, G. & Reynolds, F.M.B., Carver on Bills of Lading, Sweet & Maxwell Ltd., 2001, pp.34-37 ; 池山明義, “UNCITRAL 物品運送條約案 試譯(上),” 전계논문, p.21). 그러나 제37조 제2항은 선하증권 소지인에 한정한다는 취지를 규정하지 않고 있으며, 또한 이와 같은 운송인의 특정규정은 유럽·미국 등 선진국의 법제 및 판례에도 역행하고 있다(Homburg Houtimport BV v. Agrosin Private Ltd.(The Starsin)[2003] 1 Lloyd’s Rep. 571 ; 中元啓司, “海上物品運送契約と運送契約当事者”, 「海法大系」, 商事法務, 2003, pp.269-272 ; 네덜란드 민법 제8편, 해상법 제461조(藤田友敬, “海上物品運送法の統一をめぐる近時の動向”, 「成蹊法学」, 第47号, 1998, p.114).

- 17) 정확하게 말하면 화주 측에 재항변의 여지가 남아 있기 때문에 완전한 면책사유가 아니라 오히려 불가항력사유라고 하는 쪽이 적절할 것이다.
- 18) 이 불가항력사유(중전의 면책사유)의 열거에 있어서 항해과실(선박의 항행과 취급상의 과실)이 삭제된 점이다. 그 삭제는 규칙안 심의과정에서 극히 초기에 결정되었다. 항해과실면책을 폐지하여야 한다는 근거의 하나로서 과실면책을 인정할지 여부의 문제는 해상운송과 관련된 운송인(P&I보험, 혹은 선박보험)과 화주(혹은 적화보험)의 위험분담의 문제로서 면책을 폐지하여 분담관계를 작동시키면 보험실무에 악영향을 미칠 염려가 있다는 지적도 있었지만 규칙심의안의 과정에서 결국 그것은 실증되지 않았다(김인현, 전계논문, 2006, p.16 ; 유병욱, 전계논문, p.106).
- 19) 이 불가항력사유(중전의 면책사유)의 열거에 있어서 화재면책에 대한 위치부여의 변화이다. 선박상의 화재 자체는 열거사유 중에 유지되고 있지만, 중전의 Hague-Visby 규칙 제4조 제2항 제(b)호에서는 화재면책이 효력이 없는 예외로서 운송인 자신의 고의

한정한다)되어 있으며(제17조 제3항, 제4항), 감항능력담보에 관한 상당주의 의무는 발항시뿐만 아니라 항해 중에도 계속되는 의무로 되었다(제14조).²⁰⁾ 그 반면 운송인에 대한 책임추궁을 위한 증명책임의 소재에 대하여 상세한 규정을 두어 정리하고 있다(제17조). 책임한도액은 Hamburg 규칙 보다 고액인 875SDR/포장당 혹은 3SDR/kg당 중에서 큰 금액으로 하였다(제59조 제1항). Hague-Visby 규칙의 그것은 666.67SDR/포장당 혹은 2SDR/kg당, Hamburg 규칙의 그것은 835SDR/포장당 혹은 2.5SDR/kg당으로 되어 있다. 연착에 대하여도 해당 연착화물과 관련된 운임의 2.5배라는 제한이 규정되었다(제60조). 이것은 해당 계약에 관련되는 화물전체에 관한 운임총액이라는 한도가 제외된 것 이외에는 Hamburg 규칙과 같다.

운송인의 하청인 중 “port to port” 부분을 이행하는 해상이행당사자라는 개념이 도입되어 해상이행당사자는 운송인과 동일한 책임을 부담하게 된다(제1조 제7항, 제19조).

또한 위의 (1)에서 운송인의 책임제한 등은 해상운송구간뿐만 아니라 운송의 전구간에서 적용되는 것이 원칙이며 그 예외는 손해가 해상운송의 전후에서 발생하여 해당 구간에 강행적용되는 국제협약이 있는 경우 등에 한정된다(제26조).

(4) 수량계약이란 “합의된 기간 내의 일련의 선적에 의하여 특정수량의 물건을 운송을 규정하는 계약(수량의 특징은 최저한, 최대한 또는 일정한 폭을 가지는 것을 포함한다)”이지만(제1조 제2항, 통상의 해상화물운송계약(contract of affreightment : COA)이 아니라 오히려 정기선운송에서의 대화주우대운송계약이 예상되고 있다.²¹⁾

과실이 있는 경우만으로 되었던 것에 비하여 이 규칙에서는 불가항력사유가 운송인의 이행보조자의 과실에 의한 경우도 제외하는 것으로 되어 있으므로 결국 화재에 대하여 선장·해원 등의 고의과실이 있는 경우에도 면책은 인정되지 않게 되었다(김인현, 전계논문, 2006, p.16 ; 유병욱, 전계논문, p.107).

20) 이것은 감항능력담보에 관한 상당주의의무의 규정인데 종전의 발항 당시에서의 의무(Hague-Visby 규칙 제3조 제1항)에서 항해 중에까지 이르는 계속적 의무로 가중되고 있다. 이 점은 규칙안 심의과정에서는 극히 초기(初期)에 결정된 것이다(池山明義, “UNCITRAL 物品運送條約案 試譯(上),” 전계논문, p.10).

21) 우리 상법 제827조 제3항에서 규정하고 있는 정기용선계약은 실무의 이른바 장기운송계약, 즉 해상화물운송계약(COA) 혹은 장기운송계약에 해당하는 것으로 상법에는 별도로 규정하고 있는 정기용선계약과는 다른 형태의 용선계약이다. 장기운송은 성질상

그리고 수량계약이 Rotterdam 규칙과 다른 점을 명시하는 형태로 운송인과 화주의 개별협상 등에 의하여 체결된 것이며 운송인으로부터 화주에 대하여 Rotterdam 규칙에 의거한 조건에서의 계약체결에 대한 기회가 주어지고 더욱이 그 취지의 통지가 이루어진 경우에는 Rotterdam 규칙과 다른 내용의 운송계약을 체결할 수 있다고 되어 있다(제80조). 앞에 설명한 전속적 재판 관할합의와 중재합의에서의 중재지 합의에 대하여도 개별협상 등에 의하여 체결된 수량계약에서는 유효하다(제67조, 제75조 제3항, 제4항).

수량계약개념의 도입은 정기선운송(선하증권에 의한 개품운송)에서 운송인이 선하증권약관의 형태와 같이 부합계약으로 운송조건을 규정하는 실태에 대하여 운송인의 최저책임한도를 강행법적으로 규제한다는 국제규칙의 위치 부여에 변경을 강요하는 것이다.

이상 설명한 것을 Hague-Visby 규칙과 비교하면, (1), (2)와 같이 규정이 정비되고, (4)와 같이 계약자유가 일부 도입되고 있지만, 결국 (3)과 같이 운송인의 책임이 상당정도 강화되고 있는 것은 분명하다. 그 의미에서 화주 측 혹은 손해보험업계 측에서는 그다지 반대하지 않겠지만, 적어도 선주 측 혹은 해운업계 측에서는 Rotterdam 규칙을 적극적으로 지지할 이유까지는 없을 것으로 본다.

대량의 화물을 전제로 하는 것이기 때문에 수량계약으로서의 COA로 이해하여야 할 것이다. 수량화물이다보니 운송계약의 기간이 오래되지 않을 수 없다는 면에서 COA는 장기운송계약이라고 불리기도 한다. COA의 경우는 일정한 기간 여러 항해에 대한 용선계약 내지 운송계약이 포괄·결합된 것이다(COA는 정기선해운에서 개품운송계약의 경우에도 있을 수 있다(Rotterdam 규칙 제1조 제2항, 제80조). 항해용선계약 중의 왕복항해용선(한국 상법 제832조 제2항)의 경우와 같이 연결되는 수개의 항해가 미리 특정되고 있는 것과는 차이가 있지만, 개개의 항해에 대한 운송관계의 내용은 항해용선계약의 경우와 다를 바가 없다(이균성, 신해상법대계, 한국해양수산개발원, 2010, pp.210-211); 대화주우대운송계약은 정기선에 의한 운송과는 다른 유형의 계약으로 해석되고 있다(藤田友敬, “海上物品運送法の國際的統一へ向けての新たな展開,” *ジュリスト*, No.1219, 2002, p.40). 그러나 미국 제안의 OLSA는 1998년 미국개정해운법 제3조 제19항의 해양공중운송인(ocean common carrier)이 화주와 체결한 대화주우대운송계약에 따른 것으로 해석되지만, 최근까지 이 정기선화물의 대화주우대운송계약은 NVOCC가 화주와 체결하는 것은 허용되지 않았다(동조 제17항 제(B)호). 따라서 OLSA가 Rotterdam 규칙안에 도입되었더라도 미국처럼 이용운송인에게 금지되는 국내법제가 있으면 법제에 따라 이용할 수 없게 되는 중소화주에게는 불공정한 것이 된다.

〈표 1〉 수량계약과 관련된 Hague-Visby 규칙, Hamburg 규칙과 Rotterdam 규칙의 비교

	Hague-Visby 규칙	Hamburg 규칙	Rotterdam 규칙
Himalaya 조항	독립계약자인 이행대행자에게는 “tackle to tackle” 간의 책임에 대해 운송인의 항변과 책임제한의 이익 향유가 금지되어 있음(제4조 제2-7항)	“port to port”에서의 실제운송인에게 그 범위 내에서 운송인의 항변과 책임제한의 이익을 원용케 함. 제7조 2항, 3항, 제8조 2항이 인정됨(제10조 1항 2호)	제4조는 이행당사자 중 해상이행당사자 이외에는 운송인의 항변과 책임제한의 이익향유권을 부여하지 않음. 운송계약에서 내륙의 이행당사자에게 이것을 부여하는 특약이 허용될지는 이 규칙 제79조에 저촉하지 않은지의 문제가 있음
계약 조항의 효력	운송인의 부주의·과실 혹은 운송인의 책임들이 규칙에 반하여 감면하는 약정은 무효임(제3조 제8항). 이 규칙에서 규정하는 운송인의 권리와 면책의 전부 혹은 일부를 포기하고 혹은 책임·의무를 가중하는 선하증권기재의 특약은 유효함(제5조 제1항 제1호).	해상운송계약의 규정을 화주에게 불이익으로 변경하는 조항, 그 밖에 이 규칙의 규정과 직접 혹은 간접적으로 저촉하는 규정은 무효이지만, 운송인의 책임·의무의 가중은 허용됨(제23조)	제79조는 이 규칙에 별도의 규정이 없을 때는 운송계약의 어떤 조건도 다음의 경우에는 무효로 함. 즉 ① 운송인 혹은 해상이행당사자의 의무·책임을 직접 혹은 간접적으로 감면할 때, ② 화주의 의무 혹은 의무위반에 관한 책임을 제한하거나 가중할 때임. 제80조 수량계약에 관한 특칙은 이 규칙에 별도의 규정이 있는 현저한 경우인데 수량계약에 의한 운송계약은 감화능력주의(cargoworthiness)의무를 제외한 감화능력주의의무로 인식되는 무모한 행위/부작위에 의한 손해에 대한 책임제한액의 이익향유금지 이외는 면책사항에서 제외된 항해상의 과실과 Hamburg 규칙을 초과한 책임한도액은 물론 그 밖의 의무·책임을 감면과 화주의 의무·책임을 가중의 약정도 화주와의 수량계약으로 허용되므로 그것에 의한 운송계약은 해륙의 운송구간을 통하여 강행 적용됨. 또한 수량계약의 대상으로 약정된 화물이라면 개개 운송계약에서의 화물이 아무리 소량이라도 이 규칙의 규정 범위에서는 그 수량계약의 운송협약으로 충당될 수 있음

전속 관할의 합의 · 중재 지의 지정	규정 없음	전속관할과 중재 지지정의 합의는 불가함(제21조, 제22조)	전속관할법정의 합의와 중재지 지정의 합의 는 수량계약의 경우에만 인정됨(제67조 제 75조 제3항 제5호). 부정기선운송에서의 중 재합의는 제75조의 규정에 관계없이 효력 을 인정하고 있음(제76조). 위의 각 조문이 포함되는 14장 재판관할(제66-74조)과 제 15장 중재(제75-78조)의 두개의 장은 적용 을 선언한 계약국만을 구속함(제74조, 제87 조)
-------------------------------------	-------	--	---

자료 : Y. Baatz, The Rotterdam Rules: A Practical Annotation, informa, 2009 ; C. F. Lüddecke, & F. Johnson, A Guide to the Hamburg Rules, Lloyd's of London Press Ltd., 1991 를 참조하여 작성함.

2. 각국의 평가

2009년에 들어 특히 유럽에서 선주 측은 Rotterdam 규칙에 찬성하고 일
부 화주 측은 반대하는 일종의 역전현상이 발생하고 있다.

국제적 선주단체인 국제해운회의소(International Chamber of Shipping :
ICS)²²⁾는 Rotterdam 규칙을 적극적으로 지지하고 각국 정부에 조기 비준을
요구하는 취지의 의견서를 발표하였다. 또한 유럽과 미국의 선주단체, 더욱
이 BIMCO(Baltic and International Maritime Council)²³⁾도 마찬가지로 지
지를 표명하고 있다. ICS의 의견서에 따르면 찬성 이유로 Rotterdam 규칙은

22) 선주의 이익을 옹호·대표하고 상선대의 발전을 촉진하기 위하여 1948년에 설립된 민
간단체로서 그 전신은 1921년에 설립된 국제해운동맹이다. 영국해운총평의회(GCBS)
중에 본부를 두고 그 법적 기반은 영국법에 준거하고 있다. 유럽·일본선주협회평의회
(CENSA)가 정책적 문제를 취급하고 있는 것에 비하여 이 회의소는 기술적, 법률적
문제에 대응하고 있다.

23) 발틱해와 구소련의 백해 사이의 목재수송에서 최저운임을 설정하기 위하여 유럽의 부
정기선사가 1905년에 설립한 Baltic and White Sea Maritime Conference가 그 전신
이다. 1927년에 현재의 명칭으로 되었다. 현재는 105개국의 선사와 중개업자(약
2,600개사)가 회원으로 구성되어 있으며 본부는 코펜하겐에 있다. 선사의 이익보호,
해운관계서류의 통일·개선, 회원에게 국제무역과 관련된 정보제공 등의 활동을 한다.
현재 세계에서 이용되고 있는 용선계약서의 대부분은 BIMCO가 표준양식을 작성한
것이다.

운송인의 책임을 무겁게 하는 반면, 현재의 해운실무에 상응한 새로운 규율이 포함되어 있으며, 그리고 무엇보다 Rotterdam 규칙이 비준되지 않으면 미국을 비롯한 각국 운송법의 분열이 더욱더 심화될 수 있다는 것이다. 따라서 지역주의는 배척되어야 하지만 국제무역에 종사하는 모든 자에 있어 국제적 법통일은 매우 중요하므로 결국 Rotterdam 규칙이 유일한 국제적인 해결책이라는 것이다.

2008년 가을에 개최된 국제해법회(Comité Maritime Internationale : CMI) 아테네 국제회의에서는 Rotterdam 규칙에 대한 지지를 표명하였으며, 패널리스트인 유럽의 유력선사인 A.P.Möller-Maersk사와 그리스 선주협회의 대표자가 각각 찬성한 것이 주목되었다. 이들의 골자도 위와 기본적으로는 같은 취지이었다.²⁴⁾

이것에 대하여 강한 반대론을 제기한 것은 유럽의 화주단체인 유럽화주협의회(European Shipper's Council : ESC)²⁵⁾이다. ESC의 의견서는 다양한 반대이유를 들어 최대의 문제로서 위의 (3)의 운송인의 책임이 실제로는 위의 (4)의 수량계약을 통하여 일탈될 위험에 대한 강한 염려를 표명하였다. 더구나 육상운송법에 준거한 유럽독자의 복합운송법제²⁶⁾에 대한 지지를 표명하였다. 한편 유럽 이외에는 화주단체의 강한 반대는 없었으며 미국의 화주단체도(Hague 규칙에 비교하면 어느 의미에서는 당연하지만) 찬성하였다.

국제상업회의소(ICC)도 2009년 5월에 의견서를 발표하고 있다. 그것은 각국 정부에 대하여 관련업계와 충분히 협의한 후에 비준을 검토하도록 요망하고 있다는 점에서 중립적이라고도 평가할 수 있지만, 국제적 법통일의 중요성과 지역주의의 배척을 강조하는 한편 Rotterdam 규칙의 문제점을 구체적

24) 池山明義, “岐路に立つ海上物品運送法-新しい國連國際海上物品運送條約をめぐって,” 海運, No.983, 2009, p.28.

25) 1963년 9월 영국, 벨기에, 프랑스, 서독(당시), 네덜란드, 노르웨이의 6개국에 의하여 ENSC(European National Shipper's Council)로서 설립된 후 1969년에 이 명칭으로 되었다. ENSC의 목적은 해상과 관련복합운송과 관련된 모든 문제에 대하여 가입국 화주의 공통이익을 추진하고 지원하는 것이다. 화주는 수출업자 혹은 수입업자 중 어느 쪽에 해당하면 된다. 현재로는 스칸디나비아 국가로부터 이스라엘에 이르기까지 16개국 화주협회의회가 가입국이 되어 있다.

26) 유럽연합(EU)에서는 2005년 EU 당국의 “ISIC”이라는 조사프로젝트를 실시하여 복합운송인 일반을 포함한 “Transport Integrator”를 규제대상으로 하는 복합운송법시안(불가항력 이외의 엄격책임·책임제한은 17SDR/kg당으로 통일)을 공표하였다.

으로 지적하지 않은 점에서 보면 이 규칙의 지지에 비중을 둔 표현이라고 평가할 수 있을 것이다.

한편 Rotterdam 규칙은 운송인의 책임에 관한 기본과는 별도로 어느 정도 이상의 화물량을 보유하고 있는 화주와는 수량계약을 체결할 수 있기 때문에 그것이 가능한 선사와 화주에게는 커다란 기대를 할 수 있을 것이다.

보험자 측은 계약책임이 의제되는 해상이행당사자에 대한 보험대위구상권의 강화·확보, Himalaya 조항을 향유할 수 없게 되는 내륙 이행당사자로부터의 보험부보의 증대, 더욱이 수량계약 화주로부터는 운송인의 의무·책임의 경감에 대응한 보험부보의 증대 등이 기대된다. 또한 선사에게는 수량계약에서 항해상의 과실면책을 비롯하여 일련의 의무·책임의 경감이 부여되고 있다. 종전에도 항해상의 과실면책이 있었지만 선사로부터의 부보는 극단적인 감소로 연결되지 않았다. 한편 수량계약에 따를 수 없는 운송인으로부터의 부보는 비약적으로 증대할 것은 당연하다.

이들 각 업계의 대응을 배경으로 더욱이 주목되는 것은 실제로 Rotterdam 규칙에 서명·비준할지 여부를 결정하는 각국 정부의 동향과 관련된 것이다.

미국의 관련업계 모두는 찬성하고 있으므로 서명·비준을 위하여 움직일 것이 예상되고 있다.²⁷⁾ 그런데 미국은 의회에서 “New COGSA”²⁸⁾를 통과시키지 않고, 국내 물류업의 본격적인 조정·진흥이 긴급한 업무로 되어 있는 현재, 필요한 자국법제에 우선하는 Rotterdam 규칙을 도입할 수 있을지는 의문시된다.²⁹⁾ 현재 거대화주국임과 동시에 거대해운국인 중국은 유엔상거래법위원회(UNCITRAL)의 협상회의에서는 책임한도액의 인상에 최후까지 반대한 국가이지만, 적어도 서명은 할 것으로 보인다. 개도국의 동향은 개별적

27) 김인현, 전계논문, 2006, p.9.

28) 정영석, “1999년 미국 해상물건운송법 개정안의 개론적 고찰,” 한국해법학회지, 제24권 제1호, 2002, pp.8-43.

29) M. F. Sturley, "Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The Impact of The Rotterdam Rules in The United States", Texas International Law Journal, Spring, 2009, pp.427-453 ; 미국정부, 해법회, 관계단체가 USCOGSA의 개정을 포기하고 Rotterdam 규칙에 기대한 사정이 상세하게 소개되어 있다(石井優, “海上運送法統一の現状,” 海運, 2003.8, p.17 ; 古田伸一, “UNCITRAL海上物品運送條約案新暫定修正狀況へのユーザーサイドからの視點(二),” 物流問題研究, No.46, 流通經濟大學, 2006, pp.33-35).

으로는 명확하지 않지만, Hamburg 규칙에 가입한 국가도 많은 바 그 보다 운송인의 책임을 증액하고 있는 Rotterdam 규칙에 강하게 반대할 국가가 있다고는 보기 어렵다.

그런데 유럽은 복잡하다. 유럽은 재판관할·중재관련에 관한 한 이미 EU 법안(EU Regulation)에서 그것이 규율되고 있는 것에서 알 수 있는 바와 같이 EU 당국의 권한사항(따라서 서명자도 EU 자신)이지만, 그 외의 실체적 내용에 대하여는 각국별로 서명·비준의 여부를 결정하게 된다. 서명식의 주체국인 네덜란드가 서명할 것은 당연하며 그 외에 여러 국가에 대하여는 A.P.Möller·Maersk사의 본거지 소재국인 덴마크 외의 복수국가가 서명 혹은 서명식에 출석할 것으로 전해지고 있지만 사태는 유동적이다. 그리고 사태를 더욱이 복잡하게 하는 것이 EU 당국의 동향이다. EU에서는 ISIC(Integrated Services in the Intermodal Chain)³⁰⁾ 프로젝트 이래 엄격책임과 고액의 책임제한을 주축으로 하는 복합운송법제의 가능성이 모색되고 있지만, 2009년 6월에는 EU 당국자가 ESC의 세미나에서 Rotterdam 규칙은 복합운송의 간소화 등을 목표로 하는 유럽운송정책과 합치되지 않는다고 판단하고 유럽독자의 복합운송법의 도입을 고려하고 있다는 취지를 발언하였다.³¹⁾ 이 발언에 대하여는 보도의 정확성에 대한 의문이 제기되는 외에 유럽독자의 움직임이 취하게 되면 미국도 독자적인 법제정으로 움직이게 되어 운송법 통일 기회 상실된다는 비판이 다시 제기되고 있다.

한편 우리나라에서는 관계 각 단체와 정부내부에서 검토가 계속되고 있는 것으로 추측되지만 그 동향에 대하여 구체적으로 보도되지 않고 있다.

30) 인터모달체인 통합서비스: 모든 이용가능한 운송인프라(도로, 철도, 내수로와 해양)의 보다 적절한 사용이 운송의 부정적인 외부의 영향을 경감하기 위하여 필요하다. 복합운송은 보다 지속가능한 운송시스템에 공헌하는 효과적 방법으로 간주된다. 따라서 인터모달화물운송의 조직을 지원하는 몇 가지 행동을 규정하였다. 즉 ① 통합된 복합운송서비스의 개발을 촉진할 것, ② 기자재와 복합운송인프라의 작용을 개선할 것, ③ 지식과 복합운송망 관리의 경험을 개선할 것 등이다. 이 프로젝트의 주요한 목적은 유럽에서 화물운송기동성의 개선에 집중하는 구체적인 행동의 실행을 위한 로드맵을 준비하는 것이다.

31) 池山明義, “岐路に立つ海上物品運送法-新しい國連國際海上物品運送條約をめぐる,” 전개논문, pp.28-29.

Ⅲ. 수량계약조항의 시사점

1. 수량계약의 의의

제1조 제2항은 “수량계약이란 합의된 기간 내의 일련의 선적에 의하여 특정한 수량 혹은 물건의 운송을 규정하는 계약을 말한다(Volume contract means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipment during an agreed period of time)”고 규정하고 있다. 수량계약도 제1조 제1항에 해당하므로 운송계약에 포함되지만 화물수량을 특정하고 있는 것이 특징이며 Rotterdam 규칙에서는 이것을 특별히 취급하고 있다.³²⁾ 미국행의 잡화 등의 대량운송에 대하여는 선사와 미국제조업자가 대화주우대운송계약을 체결하는 것이 많지만 이것은 수량계약의 일종으로 볼 수 있다.

Hague-Visby 규칙이 선하증권 혹은 이와 유사한 권리증권³³⁾에 적용될 경우 그 밖의 모든 운송계약은 현행 규칙에 따르지 않게 된다. 이것은 선적서류 혹은 전자운송기록의 발행여부에 불구하고 넓은 의미의 운송계약에 적용되는 Rotterdam 규칙과는 다른 것이다.³⁴⁾

그러나 계약자유를 보전하기 위하여 상당수의 중대한 허용사유³⁵⁾가 규정되어 있으며 제80조의 수량계약은 가장 논쟁이 되고 있는 것 중의 하나이다.³⁶⁾ 수량계약은 합의된 기간내의 일련의 선적에 의하여 특정한 수량 혹은 물건운송을 규정하는 계약을 말하는데, 이것에는 세 가지 요소가 있다. 즉

32) Y. Baatz, et al., op.cit., p.2.

33) Hague-Visby 규칙 제 I 조 제b항 ; Hague-Visby 규칙에서는 선하증권과 유사한 권리증권으로 커버되는 운송계약에 적용된다고 규정하여 전형적으로는 해상화물운송장에만 발행되는 운송계약과 용선계약에는 적용되지 않지만, Rotterdam 규칙은 운송계약 전반에 적용되게 되어 있다(Y. Baatz, et al., op.cit., pp.15-17).

34) Rotterdam 규칙 제1조 제1항 ; 이 규칙은 협약이기 때문에 규율대상이 국제운송이라는 것은 당연한 전제이지만 이 국제성은 운송구간전체(수령지와 인도지), 그 중의 해상운송구간(선적항과 양하항)의 쌍방에 대하여 요구되고 있다.

35) Rotterdam 규칙 제6조.

36) L. Jacques, “The Rotterdam Rules-How are they different from the Hague-Visby regime?,” Mondaq Business Brieging, 2009, p.1.

① 선적된 화물수량의 특정, ② 일련의 선적, ③ 특정한 기간을 들고 있다. 그 의도는 두 가지로 나누어지고 있다. 첫째, OLSA³⁷⁾의 당사자에게 현행수준의 자유를 유지한다는 것이고, 둘째, 양도가능 선하증권의 발행이 요구되는지 여부를 불문하고 해상화물운송계약에 완전한 자유를 제공할 것을 선주에게 허용한다는 것이다. 그러나 규정 자체는 위의 각각 요소를 남용할 수 있게 되어 있다. 수량의 특정에 있어서 최저한, 최대한 혹은 일정한 폭에 대한 것이 명백하게 되어 있지 않다.³⁸⁾ 이것은 예컨대 석유공급계약에 따라 체결된 해상화물운송계약이 개별로 협상된 선적과 같은 경우에 Rotterdam 규칙의 적용범위로부터 배제된다는 것과 같은 권리를 가진다는 것을 의미한다.³⁹⁾ 수량계약은 운송인이 공표하는 가격과 서비스의 명세서를 참고함으로써 편입할 수 있는 것은 사실이다.

Rotterdam 규칙은 당사자가 강제적 보호를 필요로 한다고 간주되는 계약과 수량계약이라 불리는 계약 사이에는 차이가 있다는 것을 규정하고 있다.⁴⁰⁾ 여전히 수량계약은 한정되지만 당사자는 계약자유를 더욱이 향유할 수 있다. 이 규칙 제80조는 일정한 범위까지 수량계약의 당사자는 일정 요건을 충족하는 한 이 규칙으로부터 일탈할 수 있다는 것을 규정하고 있다. 제80조는 운송계약의 원당사자인 운송인·송하인과 운송인과 송하인 이외의 자를 구분하고 있다. 제80조 제5항은 제3자가 수량계약에 이 규칙에서의 일탈이 있다는 취지가 기재된 정보를 수령하고 해당 일탈에 구속된다는 것에 명시적으로 동의할 경우 추가적인 요건이 부과된다는 것을 규정하고 있다.

Hague 규칙 이래 운송인의 의무와 책임에 대하여는 계약에 의한 그 감면

37) US Federal Maritime Commission, "The Impact of the Ocean Shipping Reform Act 1998", 2001, available at www.fmc.gov.

38) 이것은 규칙의 준비과정 중에 여러 견해가 제시되었지만 결국 최종안에서 합의에 이르게 된 내용이다(UN doc A/CN.9/645., paras, 235 and ff) ; A. Diamond, "The Next Sea Carriage Convention?", LMCLQ, 2008, p.148.

39) Rotterdam 규칙 제80조 제2항 제(b)(i)호.

40) R. Asariotis, R., "UNCITRAL Draft Convention on Contracts for the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: Mandatory Rules and Freedom of Contract", A Antapassis, L. Athanassiou and E. Røsæg(eds), Competition and Regulation in Shipping and Shipping Related Industries, Martinus Nijhoff, 2009 ; A. Diamond, op.cit., pp.146-148 ; D. R. Thomas, Ch 3 "An Appraisal of the Liability Regime Established under the New UN Convention", 14 JIML., 2008, pp.510-511.

만이 금지되고 있다. 그러나 가중은 금지되지 않으며 단면적 강행규정으로 되고 있는데 이 점은 이 규칙에서도 원칙적으로 같다(제79조 제1항). 그런데 Rotterdam 규칙은 이 점에 대하여 중요한 예외를 두고 있는데 그것이 수량 계약에 관한 특칙이다.

수량계약은 합의된 기간 내의 일련의 선적에 의한 특정 수량의 물건운송을 규정하는 계약이며 수량의 특성은 최저한, 최대한 혹은 일정폭을 가질 것을 포함한다고 되어 있다(제1조 제2항). 여기서 주의하여야 할 것은 정기선 운송에서의 이른바 대화주우대운송계약과 같은 것이다. 그리고 Rotterdam 규칙은 운송인과 송하인 사이에 이 수량계약을 체결하고 그들이 일정한 조건을 충족하면 운송인의 의무·책임 등에 대하여 가중뿐만 아니라 감면도 인정된다고 규정하고 있다.⁴¹⁾

수량계약이 충족하여야 할 일정한 조건은 제80조 제2항에 규정되어 있지만, (1) Rotterdam 규칙에서의 일탈에 대하여 기재되어 있을 것, (2) 해당 상이한 조항이 현저하게 특정되어 있거나 운송인과 화주와의 개별협상에 따라 체결될 것, (3) 운송인으로부터 화주에 대하여 Rotterdam 규칙에 따른 조건에서의 계약체결에 대한 기회가 부여되고 더욱이 그 취지의 통지도 이루어진 후에 체결될 것, (4) Rotterdam 규칙과 다른 점이 다른 서류를 참조하는 방식으로 편입된 것이라도 협상대상 외의 부합계약에 포함되는 것은 아니라는 것이다. 이들의 경우에는 Rotterdam 규칙과 다른 내용의 운송계약을 체결할 수 있게 된다. 운송인의 의무와 책임을 가중하는 것은 제80조 제2항이 없더라도 가능하므로 본조는 논리적으로 운송인의 의무와 책임의 감면을 가능하게 하는 규정이다.

다만 수량계약에 의한 계약자유는 감항능력담보에 관한 상당주의의무(감항능력담보는 제외한다)와 책임제한이 조각되는 경우의 책임에는 적용되지 않게 된다(제4항). 운송계약의 당사자가 아닌 자(수하인 등)와의 관계에서는 수량계약은 그 자가 수량계약에 Rotterdam 규칙에서의 일탈이 있다는 취지가 기재된 정보를 수령하고 해당 일탈에 구속되는 것에 명시적으로 동의한 것을 요건으로 효력이 미치게 된다(제5항).

41) 日本海運集會所, “로테르담·룰,” 海運, No.995, 2010, p.53.

2. 관할합의

제67조 제1항은 제66조 제(b)호에 따라 선택된 법원의 관할권은 당사자가 그것을 전속적으로 하는 합의를 하고 해당 합의가, (a) 당사자의 명칭과 주소가 명시되어 있고, (i) 개별적으로 협상이 이루어졌거나, (ii) 전속적 관할합의가 있다는 취지의 기재가 있고 전속적 관할합의를 포함한 해당 수량계약의 조항이 특정된 수량계약 중에 포함되어 있을 것, (b) 하나의 계약국의 법원 혹은 하나의 계약국의 하나 혹은 복수의 특정한 법원을 명확하게 지정하고 있을 것에 대하여 쌍방의 요건을 충족하는 경우에만 합의한 계약당사자간의 분쟁에 대하여 전속적 관할을 갖는다고 규정하고 있다.

제67조 제1항은 전속적 관할합의가 인정되는 요건에 관한 규정인데, 수량계약에서 본항 소정의 요건을 충족하는 형태로 명시된 것에 대하여만 인정된다. 그런데 운송서류, 즉 선하증권과 해상화물운송장에 전속적 관할합의만을 규정한 경우에는 무효로 되어 비전속관할합의로서의 효력밖에 가지지 못하게 된다.⁴²⁾ 이것에 비하여 용선계약자체에서의 전속적 관할합의에 대하여 당연히 Rotterdam 규칙은 용선계약에는 적용되지 않게 되므로(제6조), 그 효력은 각국법에 따라 규정되게 된다. 또한 수량계약에서 중재조항이 인정되기 위한 요건은 제75조 제3항에 운송인·송하인의 책임 등에 대하여 이 규칙에서의 일탈이 인정되기 위한 요건은 제80조 제2항에서 각각 규정하고 있다. 그런데 제67조 제1항과 제75조 제3항은 실질적으로 같은 취지로 해석되지만 제67조 제1항과 제80조 제2항에는 약간 차이가 있다.

또한 제67조 제2항은 수량계약의 당사자가 아닌 자는, (a) 해당 법원이 제66조 제1항 제(a)호에 따라 지정된 장소의 하나에 소재할 것(선택된 법원은 운송인⁴³⁾의 거주지⁴⁴⁾, 계약상의 수령지, 계약상의 인도지와 같은 곳이다),

42) 최준선, 전계논문, p.413.

43) 운송인의 주요한 영업지는 예컨대 Conlinebill과 같은 표준계약서식을 통하여 선택된다. 이것은 Rotterdam 규칙 제1조 제29항의 거주지 내에 포함된다. The Rewia 사건([1991] 2 Lloyd's Rep. 325)과 The Bergen No.2 사건([1997] 2 Lloyd's Rep. 710)에서 재판관할조항은 운송인의 주요 영업지를 법원의 재판관할로 한다고 규정하고 있다. The Rewia 사건에서의 관련조항은 “이 선하증권 하에서 제기된 어떤 분쟁도 운송인이 주요 영업지를 두고 있는 국가에서 판단한다”고 규정하고 있다.

44) Rotterdam 규칙 제1조 제29항.

(b) 해당 합의가 운송서류 혹은 전자운송기록에 포함되어 있을 것, (c) 그 자가 소가 제기되는 법원과 그 법원의 관할권은 전속적이라는 것에 대하여 적시에 그리고 적절한 통지⁴⁵⁾를 받을 것, (d) 제소를 받은 법원의 법이 그 자가 전속적 관할합의에 구속된다는 것을 인정하고 있을 것에 대한 모든 요건을 충족하는 경우에만 제67조 제1항에 따라 체결된 전속적 관할합의⁴⁶⁾에 구속된다고 규정하고 있다.

제67조 제2항은 수량계약의 당사자 이외의 자⁴⁷⁾가 해당 전속적 관할합의의 효력에 대항하기 위한 요건을 규정하고 있다. 다만 선하증권에 기재하는 것만으로는 충족되지 않고 적시에 적절한 통지가 요구된다. 무엇으로 적시에 적절한 통지라고 할 수 있을 지는 어려운 문제이다.⁴⁸⁾ 수령자가 수량계약의 운송계약 하에서 운송인을 제소할 경우 전속적 재판관할조항에 지정된 법원이 예컨대 운송인의 거주지에 있는 경우 그 법원에서만 제소하여야 한다. 전속적 재판관할합의는 운송서류에 편입되어 있다. 수령자는 소가 제기되는 법원에 대하여 적시 그리고 적절한 통지를 받으면 그 법원의 재판관할은 전속적이 되며 또한 법원의 법은 그 자가 전속적 관할법원합의에 구속된다는 것을 인정하여야 한다. 수령자는 양하항에서 선박을 담보로 압류⁴⁹⁾할 수 있지

45) 이 조문 하에서의 합의와 통지는 제3항에 따라 서면으로 이루어져야 한다.

46) 수량계약에서 전속적 재판관할조항에 의하여 구속되어야 할 제3자에 대한 요건은 제80조 제5항에 규정한 수량계약에서의 일탈과는 서로 다르다. 특히 제3자는 이와 같은 일탈에 구속된다는 것에 명시적으로 동의하여야 한다. 이것은 이 규칙 제75조 제4항의 중재조항과도 다른 것이다 ; 영국법 하에서 양도가능 선하증권의 합법적 소지자는 UKCOGSA 제2조 제1항과 제3조에 따라 선하증권 하에서의 권리와 의무에 따라 양도된다(C. Debattista, Bills of Lading in Export Trade, 3rd ed., Tottel Publishing, 2008, pp.30-32, p.151).

47) 전형적으로는 해당 운송계약 하에서 이루어지는 개별의 운송에 대하여 발행되는 선하증권의 소지인인 수하인을 말한다.

48) 실무적으로는 수하인에게도 수량계약의 효력이 미치지만 송하인뿐만 아니라 수하인에게도 수량계약의 당사자로 하는 방식이 무난할 것이다. 다만 그 경우도 본항 제(a), 제(b)호, 제(d)호의 요건은 별도로 충족할 필요가 있다고 본다.

49) 선박의 압류에 대한 우리나라의 입장은, 정동윤, 상법(하)[제3판], 법문사, 2008, pp.811-812 ; 송상현·김현, 해상법원론(제4판), 박영사, 2008, pp.265-278 ; 정찬형, 상법강의(하)(제11판), 박영사, 2009, pp.963-964 참조 ; Rotterdam 규칙에서는 압류에 대한 정의를 규정하지 않고 있지만, 선박의 압류에 관한 1999년 국제협약(1999년 압류협약, 미발효) 제1조 제2항은 법원의 명령에 따른 해사청구권을 확보하기 위한 선박의 모든 유치 혹은 이동의 제한을 말하고, 판결 혹은 다른 집행가능한

만, 이 규칙은 잠정적 혹은 보전적 조치(압류를 포함한다)에 관한 관할에는 영향을 미치지 않는다. 잠정적 혹은 보전적 조치가 취해진 국가의 법원은 해당국에 적용되는 국제협약이 관할권을 인정하는 경우를 제외하고 해당 사건에 대한 관할권을 가지지 않게 된다.⁵⁰⁾

제80조 제6항은 수량계약의 일탈에 의한 이익을 주장하는 당사자는 해당 일탈에 관한 요건을 충족하였다는 것에 대한 입증책임을 부담한다는 것을 규정하고 있다. 그런데 제67조에는 이와 유사한 규정이 존재하지 않지만 당사자는 전속적 재판관할조항을 원용하여 전속성의 요건이 충족되었다는 것을 입증하여야 한다고 본다.⁵¹⁾

3. 수량계약에 관한 특칙

Rotterdam 규칙 제80조 제1항은 운송인과 송하인 간의 수량계약은 양 당사자에게 이 규칙에 의하여 부과된 것 보다 최저한, 최대한의 권리, 의무와 책임을 부과하고 있다.⁵²⁾ 제80조 하에서의 수량계약은 이 규칙이 달리 적용

실행을 위한 선박의 압류를 포함하지 않는다(小塚莊一郎, “船舶のアレストに關する1999年の國際條約,” 海法會誌, 第43號, 1999, p.25 ; 小塚莊一郎, “新しい船舶アレスト條約の作成作業,” 海法會誌, 第42号, 1998, p.37). ;

50) Rotterdam 규칙 제70조.

51) *Bols Distilleries v. Superior Yacht Services Ltd.*[2006] UKPC 45; [2007] 1 WLR. 12.

52) 제80조의 취지는 종래부터 강행적 규제의 대상 외인 용선계약 등과 함께 정기선운송에서 이용되는 대화주우대운송협정도 일정한 요건 하에서 계약자유의 범위에 포함된 것이라 볼 수 있다. 그러나 원래 운송인의 의무와 책임을 가중하는 것은 자유이므로 이 적용제외를 규정한 의미는 이론적으로는 정기선운송에서 운송인의 의무와 책임에 대한 경감의 여지를 포함한 점에 있다. 이 점에 비추어 운송인 측의 남용을 염려하는 의견도 있다. 이것에 대하여 대화주우대운송협정이 체결된 경우에는 오히려 화주 측의 협상력이 강하게 되는 것이 일반적이므로 그 같은 염려는 기우라는 반론도 있을 수 있지만, 그럴 경우 더욱이 이와 같은 특칙은 필요 없을 것이라는 의견도 성립할 수 있을 것이다. Rotterdam 규칙 하에서 선사는 대화주와 NVOCC와의 수량계약을 통하여 항해과실면책과 낮은 책임제한액을 향후도 계속 향유하는 한편, 수량계약을 하는 물량이 없는 중소화주는 NVOCC와 운송계약을 체결하게 된다. 그러나 NVOCC가 그들과는 수량계약을 체결하지 않는 이상 Rotterdam 규칙대로의 무거운 책임을 지게 되므로 NVOCC의 배상책임보험료를 통렬하게 비판하고 있는(古田伸一, UNCITRAL物品運送條約最終草案と我が國法制の主要事項比較, 財團法人貿易獎勵會 第7會 貿易研究會報告書, 2007, p.225 ; http://www.7a.biglobe.ne.jp/~s_furuta/) 것은 그 염려의 가장 첨단적인 예이다. 더욱이 제2항 제(c)호의 이 규칙에 따른 조건에서의 운송계

될 경우에는 전속적이 된다. Rotterdam 규칙은 정기선운송에서 용선계약, 선박 혹은 선박의 일부를 이용하는 그 밖의 운송계약에는 적용되지 않는다.⁵³⁾ 따라서 이 규칙의 내용은 협의의 해석을 하고 있다고 볼 수 있다. 하나의 가장 중요한 규정은 이 규칙에 의하여 영향을 받지 않는 것으로 보인다. 즉 그것은 제62조(제소기한) 제1항은 이 규칙상의 의무위반에서 발생하는 청구 혹은 분쟁에 관한 소송절차 혹은 중재절차는 2년의 기간만료 후에는 개시할 수 없다고 규정하고 있는 것을 말한다.

한편 운송인과 송하인이 이 규칙으로부터 일탈할 수 있기 위해서는 네 가지의 기본적 요건을 충족하여야 한다. 즉 (a) 해당 수량계약이 이 규칙에서의 일탈이 있다는 취지의 기재를 포함할 것⁵⁴⁾, (b) 해당 수량계약이, (i) 개별로 협상이 이루어졌거나, (ii) 이 규칙에서의 일탈을 포함한 해당 수량계약의 조항을 현저하게 특정하고 있을 것, (c) 송하인이 본조에 근거한 이 규칙에서의 일탈이 없이 이 규칙에 따른 조건에서의 운송계약을 체결할 기회를

약을 체결할 기회를 부여할 필요가 있다는 조항을 선사는 용이하게 공문화(空文化)할 수 있다는 판단을 전제로 하고 있는 것으로 보이며 이렇게까지 단정하는 것의 타당성 여부는 신중하게 판단되어야 한다고 본다. 이 특칙이 해운국이라기 보다 화주국인 미국의 강한 요구에 근거하여 작성되었다는 경위도 고려하면 본조의 평가는 상당한 난문이다. 또한 이론적 견지에서 보면 Hague 규칙 이래 해상운송인의 책임에 관한 협약의 기본적 성격은 운송계약(선하증권)에서의 면책약관에 대한 효력을 제한하고 운송인의 책임에 대한 최저한도를 강행법적으로 규제하는 점에 있었을 것이지만, 이 특칙의 도입에 따라 그 성격부여가 불투명하게 된 것도 부정할 수 없다고 본다(池山明義, “UNCITRAL 物品運送條約案試譯(下),” 전계논문, p.36).

53) 적용범위를 위와 같이 운송계약 일반으로 확대한 관계상, 이 조항은 적용제외로 되는 운송계약의 범위를 규정하고 있다. 정기선, 부정기선에 의한 구별이 제기되어 양자에서 원칙과 예외가 역전하고 있다. 원칙적으로 규칙이 적용되는 정기선운송에 관한 계약상의 적용제외대상인 용선계약이란 예컨대 정기선운송을 위하여 사용되는 컨테이너선의 용선계약이다. 반대로 원칙적으로 규칙이 적용되지 않는 부정기선운송에 관한 계약상의 적용대상인 운송서류만이 발행되는 경우에 예컨대 선하증권만이 발행되는 자동차전용선에 의한 운송을 들 수 있다(Y. Baatz, et al., op.cit., p.20) ; 영국법인 1981년 최고법원법 제21조 제4항은 해상클레임을 이행하기 위하여 선박을 압류할 수 있다고 규정하고 있다. 이것에는 항해, 정기, 선체 및 선박용선을 포함한다고 판결하고 있다. 이것은 영국법의 다른 영역에서의 판결에서도 언급되고 있지만(B. Davenport, “Case Comment Slot Charters,” LKR 116, 2000, pp.36-39) 이와 같은 판결에서 이용되고 있는 몇 가지의 근거는 Rotterdam 규칙에도 적용된다.

54) Rotterdam 규칙 제80조 제2항 제(a)호. 그런데 이 규정은 다음과 같이 수정되어야 한다고 본다. 즉 “이 계약은 수량계약이며 또한 이것은 이 규칙에서 일탈한다”고 개정할 필요가 있다(Y. Baatz, et al., op.cit., p.248).

부여받아 그 기회가 있다는 취지의 통지를 받고 있을 것,⁵⁵⁾ (d) 이 규칙에서의 일탈이, (i) 다른 서류를 참조로 하는 방식으로 편입된 것이 아니며, (ii) 협상의 대상이 아닌 부합계약에 포함되지 않을 것 등이다.

운송인이 화물과 관련한 운송서류를 발행할지의 여부에 대하여 수량계약에 관하여 규정하고 있는 제80조를 적용할지는 중요하지 않다. 그러나 운송인이 공표하는 가격과 서비스의 명세서, 운송서류자체, 전자운송기록 혹은 유사한 서류는 제80조 제1항에 규정한 수량계약이 아니다. 그리고 그것은 제1조 제2항의 정의규정을 충족하지 못한다고 본다. 그러나 제80조 제3항은 이 규칙이 다른 대상으로부터 일탈되지 않는 한 수량계약이 계약조건을 참조함으로써 이와 같은 서류를 편입할 수 있다고 규정하고 있다.

Rotterdam 규칙 제80조 제4항은 수량계약이라도 일탈될 수 없다는 강행법규로서 언급되어야 한다고 본다. 즉 운송인은 항해의 개시 전, 개시 시와 그 기간 중 선박을 항해에 감내할 수 있는 상태로 두고 그것을 유지할 것, 선원의 승선, 선박의 의장과 필수품의 보급을 적절하게 하고 항해 동안을 통하여 그들을 유지할 것에 대하여 상당한 주의를 하여야 한다.⁵⁶⁾ 그러나 감화능력을 유지하는 것⁵⁷⁾, 정보, 지시와 서류를 적시에 제공하여야 할 제29조에 부과된 송하인의 의무, 계약명세서작성의 정보제공에 대한 위반으로부터 발생한 잠재적인 무한책임⁵⁸⁾과 제32조상의 위험물에 대한 특칙과 거기에 부과된 엄격한 무한책임은 예외이다. 제61조에 규정된 작위 혹은 부작위로부터 발생한 책임도 강행법규조항으로 간주된다.

해상화물운송계약에 대하여 약자인 당사자는 계약을 협상하지 않고 운송서류와 상환으로 대금을 지급하는 수령자이다. Rotterdam 규칙상의 문구에서 해당 당사자는 송하인 이외의 자이며 또한 서류상의 송하인도 포함하고 있다.⁵⁹⁾ 또한 제80조는 수량계약에서 일탈조건이 제3자를 구속하는지 여부를

55) 구체적인 내용은, R. Asariotis, "UNCITRAL Draft Convention on Contracts for the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: Mandatory Rules and Freedom of Contract", op.cit., p.358, p.363 참조.

56) 유병욱, 전계논문, pp.118-119.

57) Rotterdam 규칙 제14조 제1항 제(c)호.

58) Rotterdam 규칙 제31조.

다루고 있는데 전형적으로 매수인은 공급계약의 경우 CIF 조건에 근거하고 있다. 따라서 이러한 해결책으로는 일탈조건은 보통 조건이 충족되는 경우에만 송하인 이외의 자로 구속하여야 한다는 것이다.

제80조 제5항은 Rotterdam 규칙은 일탈하는 수량계약의 조항은 그것이 제80조 제2항의 요건을 충족하고 있는 경우로 아래의 모든 요건을 충족할 때에는 운송인과 송하인 이외의 자에게 적용된다고 규정하고 있다. 즉 (a) 그 자가 수량계약에 이 규칙에서의 일탈이 있다는 취지가 기재된 정보를 수령하고 해당 일탈에 구속된다는 것에 명시적으로 동의를 한 것, (b) 해당 동의가 운송인이 공표하는 가격과 서비스의 명세서, 운송서류 혹은 전자운송기록에만 기재되어 있는 것이 아니어야 한다. 제80조 제5항 제(b)호에 규정된 단서 규정의 효과는 운송서류의 명시적인 미리 인쇄된 조항을 무효로 하는 것으로 보인다. 따라서 이 서류를 인수함으로써 당사자는 Rotterdam 규칙에 편입된 것으로부터 어떤 일탈에 의하여 구속된다는 명시적 동의를 한 것으로 간주한다고 규정하고 있는데, 이것은 제80조 제5항에 의하여 부과된 요건을 충족하기에는 불충분하다고 본다. 그러나 단서규정은 특정한 시점과 서류에서 정보나 동의가 이루어지는 것을 요건으로 하지 않는다. 따라서 공급계약 조건은 제80조 제5항 제(a)호에 의하여 부과된 이종의 일반적 요건을 충족하여야 한다는 취지로 되어야 할 것이며 수량계약의 선언적 조건은 이 조건을 알고 있었는지 여부에 불구하고 송하인 이외의 자를 완전히 구속하는 것이어야 할 것이다.⁶⁰⁾

제80조 제6항은 일탈에 의한 이익을 주장하는 자는 해당 일탈에 관한 요건을 충족하였다는 입증책임을 부담한다고 규정하고 있다.

4. 수량계약의 평가

강행법규성의 수량계약에 대한 예외는 가장 문제가 있으며 Rotterdam 규칙을 비준할지라는 최대의 고려요소가 되는 것이 남아 있다. 그것이 지금의

59) Rotterdam 규칙 제1조 제9항. R. Asariotis, "UNCITRAL Draft Convention on Contracts for the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: Mandatory Rules and Freedom of Contract", op.cit., p.359,

60) Y. Baatz, et al., op.cit., p.252.

강행법규성에 관한 조문과 관련하여 예외규정인 제80조, 즉 수량계약에 관한 예외이다. 제1조 제2항의 수량계약의 정의를 보면 일정한 수량의 화물을 합의한 기간내에 일련의 선적에 의하여 운송할 것을 약속하는 계약으로 규정되어 있다. 이런 계약도 운송계약이므로 부정기선에서 이루어지고 있는 한 규칙이 적용되지 않지만 정기선을 이용하여 이런 종류의 운송을 하면, 이 규칙이 적용되게 된다. 그러면 앞에 설명한 강행법규성의 규정이 중첩된다고 볼 수 있지만 그것에 대한 예외가 제80조이다.⁶¹⁾

이와 같은 수량계약에 대하여 운송인의 책임 경감을 포함한 계약자유가 인정되고 있는 것이 이 규칙의 가장 큰 특징이지만, 일부 화주국에서는 최후까지 비판이 있었다.⁶²⁾

즉 그 비판에는 두 가지가 있었다. 첫째, 수량계약의 규정이 너무 넓어 무엇이든지 포함할 수 있다는 것이 문제이며, 그래서 최저한의 화물의 수와 중량을 규제하라는 주장이 있었다. 그런데 이러한 제안은 통하지 않고 아주 넓은 수량계약의 정의로 남게 되었다. 또 다른 특약이 인정되는 요건을 엄격화하기 위하여 최종단계에서 상당히 가중되게 되었다. 여기에서 그 폐해에 대처하기 위하여 정의 쪽을 넓은 상태로 규정한다는 타협이 이루어진 것이다.

제80조는 수량계약에서 특약의 자유-이 특약이라는 것은 운송인의 의무와 책임을 경감한다는 종류의 특약이 인정된다는 의미의 자유이지만-를 위한 요건을 규정하고 있다. 제80조 제2항은 기본적인 요건을 규정하고 있는데, 제2항 제(a)호에서는 수량계약이 이 규칙과 다른 조항을 포함하고 있다는 것에 대하여 현저한 기재를 한다는 것이 요구된다. 여기서 "현저한"이란 용어는 "명시적(expressly)"이라는 용어와 구별하여 기술하고 있는 것에 주의하여야 할 필요가 있다. 이것은 "묵시적이 아닌 명시적으로"라는 이상의 의미를 포함하고 있으며 그런 형태로 규칙과는 다른 계약내용이 포함된다는 내용의 경고를 한 것이다. 그것이 첫째의 요건이다.

둘째, 제2항 제(b)호에 규정한 것으로, 규칙 내용에서의 일탈을 포함한 조항에 대하여 개별로 협상을 하고 있다는 사정이 있는지, 그렇지 않으면 그 조항이 어디에 포함되어 있는지라는-계약조항의 어느 조항과 어느 조항은

61) Ibid., pp.247-252.

62) 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," 전계논문, p.91.

규칙과 다른 것-것에 대하여 "현저"하게 특정하여 규정하고 있다는 점이다. 더욱이 다른 서류를 참조한 참조방식이거나 부합계약이어서는 안된다는 등의 요건도 제2항 제(d)호에서 부과하고 있다.⁶³⁾ 이 요건은 최후에 추가된 것이므로, 이것은 대부분 개별협상을 하라는 것과 가까운 결과가 되지만, 이 특약의 방법을 크게 제한하는 것이다. 사실 제일 중요한 제약은 제2항 제(c)호이다.⁶⁴⁾ 제2항 제(c)호는 운송인은 그 특약 조건부의 계약만을 청약하여서는 소용이 없으며 반드시 규칙의 조건대로 계약을 청약하고 규칙대로라면 조건대로 계약도 당연히 체결할 수 있다는 기회를 보증한 협상을 하도록 하는 요건이다.⁶⁵⁾

이상과 같이 이중, 삼중의 안전장치를 부여한 후에, 마지막으로 제4항에서는 그러한 방법으로도 경감할 수 없는 의무와 책임에 대하여 규정하고 있다. 즉 강행법규조항이 열거되어 있다. 제3자와의 관계는 제5항에서 특약과 구속력을 가지기 위한 부가적인 요건이 더욱더 기술되어 있다.⁶⁶⁾

제80조에 대한 평가에 대하여는 정반대의 의견이 있다. 반대론의 전형은 유럽의 화주단체 인 ESC의 의견으로 그들은 Rotterdam 규칙이 발효되면 수량계약의 결과 일부 화주는 Hague 규칙이전의 상태에 놓인다고 혹평하고 있다. 찬성론의 전형은 미국의 화주단체인 전미산업운송연맹(National Industrial Transportation League : NITL)의 의견이며 그들은 현재의 해운시장은 충분히 경쟁적이라는 현상인식을 전제로 ESC가 염려하는 사태는 발생하지 않고 수량계약은 송하인과 운송인이 필요에 따라 주문식의 해상운송계약을 체결하는 것을 가능하게 하는 것이며 더욱이 협상력이 취약한 당사자에게는 보호를 제공하는 것이라고 평가하고 있다.⁶⁷⁾ 또한 위의 평가와는 별도 차원의 논의로서 선사 즉 선박운항사업자와 NVOCC를 구별하여 전자는 후자 간에 수량계약을 통하여 운송조건을 절하하겠지만, 후자는 화주 간에 그것이 불가능하여 결국 NVOCC가 최종적으로 부담하는 책임이 증대할 것이라는 의견도

63) 이균성, 전게서, p.784.

64) Y. Baatz, et al., op.cit., pp.248-250.

65) 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,” 전게논문, p.92.

66) Y. Baatz, et al., op.cit., pp.250-252.

67) M. F. Sturley, op.cit., 2009, pp.427-453.

있다.⁶⁸⁾

제80조의 평가에 있어서는 전제로서 해상운송협약의 입법취지를 어떻게 고려하여야 할지 더욱이 그 전제로서 현재 운송시장의 실태를 어떻게 평가할지가 문제로 된다. 단적으로 말하면 수량계약에서 책임경감이 허용되면 운송인은 특히 소규모화주에 대하여 항상 책임경감을 규정한 수량계약을 강요하여 이익을 획득할 것으로 보인다. 그런데 해운시장은 충분히 경쟁적이어서 수량계약에서 책임경감이 허용되더라도 너무나 터무니없는 불가능한 것으로 볼 수 있는지에 따라 본조의 평가는 다르게 될 것이다. 전자의 경우 입법취지는 과거와 같이 운송인 책임의 최저한도를 규정하여야 할 것이며 경감을 인정하는 수량계약은 불필요하게 된다. 후자의 경우에는 유연한 계약관계설계를 인정하는 수량계약의 존재이유를 인정하여도 된다고 보아진다.

이 점에 대하여 책임의 가중·감면이 있더라도 적어도 논리적으로는 책임의 구성요소는 복수이며 또한 송하인의 책임에 대한 가중·감면의 문제도 있으므로 이들 책임이 있는 부분은 가중하여 어느 부분은 감면한다는 거래도 있을 수 있으며 거기에 감면금지라는 강행법적 규제를 하려는 것은 나중에 되어 화주가 양보하였을 부분만을 무효로 한다는 것을 허용하게 되어 타당성에 의문을 가질 여지가 있다.

특히 앞에 설명한 (a) 내지 (d)의 요건 중 (c) 운송인으로부터 화주에 대하여 Rotterdam 규칙에 따른 조건에서의 계약체결에 대한 기회가 부여되고 더욱이 그 취지의 통지가 이루어진 후에 체결된다는 조건이 충족된 경우에 운송인은 어떤 조건을 충족하면 되는지에 대하여는 정도의 문제라고 보지만,⁶⁹⁾ Rotterdam 규칙이 발효된 경우 계쟁(係爭)이 예상되는 점이다. 심의과정에서는 이 의미에 대하여 상세한 논의가 이루어지지 않은 것 같지만 그러하다면 또한 그 해석 여부에서 수량계약이 기능하는 범위, 더욱이 수량계약에 대한 평가도 상당히 다르게 될 수 있을 것이다.

수량계약이 당사자 간에 비밀적인 것으로 되어 있기 때문인지 그 실태는 명확하지 않지만 이를 위하여 제안국인 미국 이외의 각국에서 의문이 제기되고 유럽의 화주단체 등은 여전히 반대하고 있었기 때문에 제80조에는 여러

68) 日本海運集会所, 전계논문, p.54.

69) Y. Baatz, et al., op.cit., pp.248-249.

조건이 규정된 것이라 볼 수 있다.

복미를 중심으로 하는 컨테이너거래에서는 일정 이상의 물동량을 가진 화주는 선사에 대하여 대화주우대운송계약의 체결을 신청해 오는 경우가 주류로 되고 있다.⁷⁰⁾ 모든 대화주우대운송계약에 공통적인 것은 국제규칙이나 선하증권조항도 전혀 관계없이 화물에 대한 모든 손해에 대하여 무조건으로 전액 선사가 보상하여야 하며 또한 화물에 대하여 제3자로부터 제기되는 청구에 대하여도 선사가 보상하여야 한다는 것이다.

따라서 그 평가에 대하여는 향후 이 수량계약 혹은 대화주우대운송계약이 실제로 어느 정도 이용되고 보급될지에 관련되어 있다. 또한 주로 선주에게 불리한 내용의 계약에 대한 것을 설명하였는데, 한편으로는 화주뿐만 아니라 NVOCC가 거대선사와의 관계에서 불리한 입장이 될 수 있다는 지적도 있을 수 있으므로 향후도 논의가 계속될 것으로 보인다.

IV. 결 론

이미 설명한 바와 같이 여기서 고려할 필요가 있는 것은 이 규칙과 Hague-Visby 규칙 등과의 단순비교가 아니다. 오히려 Rotterdam 규칙을 무산시킨 경우의 세계적인 해상물건운송법의 향후 전망, 즉 분열화 경향의 예측에 대한 정확도와 그것을 방지하기 위하여 적극적으로 대응할 수일지의 여부이다. 바꾸어 말하면 ICS의 의견서에서 설명하고 있는 바와 같이 국제무역에 종사하는 모든 자에 있어 국제적 법통일은 매우 중요하며 지역주의는 배척되어야 한다는 견해를 방침이 아닌 진정한 가치라고 보고 운송법 통일의 노력에 대한 지지를 희생을 각오하더라도 하여야 한다고 보는지의 여부일 것이다. 물론 현시점에서는 그렇게까지 할 필요는 없다고 보아 당분간 상황을 보기로 한다는 선택지는 있을 수 있지만, 그 상황을 보는 것은 사정의 성질상 시간이 지나면 지날수록 Rotterdam 규칙을 지지하지 않는다는 것을 사실상 의미하며 그것은 단지 Rotterdam 규칙을 무산시킬 뿐만 아니라 전술한

70) 김인현, 전계논문, 2006, p.32.

미국과 유럽에서의 독자법 제정의 움직임을 가속화시킬 효과를 가질 가능성이 높아진다는 것에 충분히 유의할 필요가 있을 것이다.

Rotterdam 규칙에는 법적 공정성에 대한 의문과 상업적 균형을 현저하게 변경하게 하는 등의 문제가 있다는 것을 지적하였다. 이들이 상당히 문제점이 있는 것으로 확인될 경우 비준하는 경우는 물론 비준하지 않는 경우도 Rotterdam 규칙이 발효되면 그 영향은 필연적으로 받을 것이므로 그것에 대하여 어떤 국내법 조치가 가능하며 적당한지, 혹은 제26조와의 관계에서 어떤 국제규칙의 필요성이 있을지를 신중하게 검토하여야 할 것이다.

Rotterdam 규칙은 운송인과 화주 간에 새로운 균형점을 찾는다라는 점과 통일성과 예측가능성을 기하고 있다는 점이 특징이다. 그런데 Rotterdam 규칙의 규율체계를 벗어날 수 있도록 허용하는 애매한 개념으로써 수량계약의 특칙을 새롭게 규정하고 있다. 즉 수량계약과 같은 특별한 협약적용의 예외를 인정하는 것은 이전의 규칙인 Hague-Visby 규칙과 Hamburg 규칙에서는 볼 수 없었던 것으로, 용선계약의 경우와 유사하게 수량계약에 관한 당사자들의 계약자유의 원칙을 허용하는 것이다. 이것은 한편으로는 국제규칙의 근간을 동요시킬 여지도 있으므로 매우 염려되는 부분이기도 하다. 수량계약의 당사자가 실질적으로 이 규칙에 따른 운송인의 책임, 권리, 의무 등의 변경에 관한 계약에서 책임체계의 모든 규정이 사문화되거나 자유롭게 계약을 합의할 수 있다는 것이다. 종래의 국제규칙들이 정기선의 개품운송을 의뢰하는 협상력이 취약한 송하인을 국제법적으로 보호함으로써 운송인과의 협상력을 보완하고자 의도하고 있다. 그러나 현대의 컨테이너운송은 수량화물을 정기적으로 운송하는 송하인의 등장으로 인하여 이들은 운송인과의 협상에서도 대등한 협상력을 발휘할 수 있기 때문에 국제법적으로 송하인을 보호할 필요성이 적어지게 되었다. 따라서 예외를 인정하는 이 규칙에 따라 운송인의 근본적인 의무나 책임을 감소시키기 위한 방편으로 광범위하게 남용될 수 있는 여지도 있으므로 이에 대하여 유의할 필요가 있다고 본다.

참 고 문 헌

- 김인현, “국제해상물건운송에 관한 2008년 UNCITRAL조약(로테르담 규칙)의 적용범위와 계약자유의 원칙,” 법학연구, 제49권 제2호, 부산대학교 법학연구소, 2009a.
- 김인현, “로테르담규칙하에서의 운송물인도제도에 대한 연구-우리 법과의 비교를 중심으로-,” 한국해법학회지, 제31권 제2호, 2009b.
- 김인현, “운시트랄 운송법회의에서 운송인의 책임한도,” 한국해법학회지, 제27권 제2호, 2005.
- 김인현, “유엔운시트랄의 새로운 운송조약안의 주요 내용,” 한국해법학회지, 제28권 제2호, 2006.
- 김인현·정형진, “UNCITRAL운송법회의에서의 운송증권의 문언증권성에 대한 고찰,” 기업법연구, 제21권 제3호, 2007.
- 김필곤, “선하증권과 UNCITRAL 운송법협약에서의 운송증권,” 국제거래법연구, 제16집 제1호, 2007.
- 김필곤, “UNCITRAL 운송법 조약에서 논의되고 있는 인도 및 인도연착으로 인한 책임,” 국제규범의 현황과 전망, 법원행정처, 2006.
- 송상현·김현, 해상법원론제4판, 박영사, 2008.
- 송옥렬, “해상운송에 관한 로테르담 규칙의 쟁점 및 전망,” 통상법률, 제88호, 2009.
- 송옥렬, “UNCITRAL 해상운송협약상 송하인의 책임,” 국제거래법연구, 제16집 제2호, 2007.
- 양정호, “국제물건운송에 관한 UNCITRAL 협약초안의 주요 쟁점에 관한 연구,” 해운물류연구, 제39호, 2003.
- 양정호, “국제복합운송계약에서 로테르담규칙의 적용상 문제점에 관한 연구,” 무역상무연구, 제46권, 2010.
- 양정호, “전자운송기록의 법적 요건: 로테르담규칙을 중심으로,” 인터넷전자상거래연구, 제9권 제4호, 2009.
- 양정호·박길상, “로테르담 규칙상 이행당사자와 히말라야 조항,” 해운물류연구, 제26권 제3호, 2010.

- 오원석, “UN 해상화물운송협약 수정초안상의 운송인의 책임,” 국제상학, 제19권 제3호, 2004.
- 유병욱, “로테르담규칙에서 운송인의 책임에 관한 연구-헤이그규칙, 헤이그-비스 비규칙, 함부르크규칙의 비교를 중심으로-,” 국제상학, 제24권 제4호, 2009.
- 이균성, 신해상법대계, 한국해양수산개발원, 2010.
- 이시환, “로테르담 규칙상 운송인의 책임,” 무역상무연구, 제42권, 2009.
- 임석민, 국제운송론(제4판), 삼영사, 2009.
- 정동윤, 상법(하)[제3판], 법문사, 2008.
- 정영석, “1999년 미국 해상물건운송법 개정안의 개론적 고찰,” 한국해법학회지, 제24권 제1호, 2002.
- 정찬형, 상법강의(하)(제11판), 박영사, 2009.
- 조종주, “로테르담규칙하에서의 거증책임,” 해양비즈니스, 제15호, 2010.
- 조현숙, “로테르담 규칙에서 해상운송인의 책임에 관한 비교연구,” 무역학회지, 제35권 제1호, 2010.
- 최준선, “UNCITRAL 국제(해상)운송법초안의 재판관할조항에 대한 고찰,” 한국해법학회지, 제28권 제1호, 2006.
- 한낙현, “미국에 있어서 복합운송선하증권상의 Himalaya Clause의 해석에 관한 사례분석,” 국제상학, 제20권 제2호, 2005.
- 한낙현·박영배, 해상운송과 해상적하보험, 두남, 2009.
- 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.
- 古田伸一, “UNCITRAL 海上物品運送條約案暫定修正狀況へのユ-ザ-サイドからの視点(一),(二),” 物流問題研究, No.45, 46, 流通經濟大學 物流科學研究所, 2005, 2006.
- 古田伸一, “UNCITRAL物品運送條約最終草案と我が國法制の主要事項比較,” 財團法人貿易獎勵會 第7會 貿易研究會報告書, 2007.
- 古田伸一, “新國連國際物品運送條約の懸念事項について,” 物流問題研究, No.52, 流通經濟大學, 2009.
- 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號, 2009.
- 藤田友敬, “海上物品運送法の統一をめぐる近時の動向,” 成蹊法學, 第47号,

- 1998.
- 藤田友敬, “海上物品運送法の国際的統一へ向けての新たな展開,” *ジュリスト*, No.1219, 2002.
- 石井優, “海上運送法統一の現状,” *海運*, 2003.
- 小塚莊一郎, “船舶のアレストに関する1999年の國際條約,” *海法會誌*, 第43號, 1999.
- 小塚莊一郎, “新しい船舶アレスト條約の作成作業,” *海法會誌*, 第42号, 1998.
- 日本海運集会所, “ロッテルダム・ルール,” 「海運」, No.995, 2010.
- 中元啓司, “海上物品運送契約と運送契約当事者,” *海法大系*, 商事法務, 2003.
- 池山明義, “岐路に立つ海上物品運送法-新しい國連國際海上物品運送條約をめぐって,” *海運*, No.983, 2009.
- 池山明義, “UNCITRAL物品運送條約案試譯(上),(下),” *海事法研究會誌*, No.200, 201, 2008.
- Aikens, R., Lord, R. & Bools, M., *Bills of Lading*, informa, 2006.
- Asariotis, R., “UNCITRAL Draft Convention on Contracts for the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: Mandatory Rules and Freedom of Contract”, A Antapassis, L. Athanassiou and E. Røsæg(eds), *Competition and Regulation in Shipping and Shipping Related Industries*, Martinus Nijhoff, 2009.
- Baatz, Y., *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, informa, 2009.
- Davenport, B., “Case Comment Slot Charters,” *LKR* 116, 2000.
- Debattista, C., *Bills of Lading in Export Trade*, 3rd ed., Tottel Publishing, 2008,
- Diamond, A., “The Next Sea Carriage Convention?,” *LMCLQ*, 2008.
- Glass, D. A., *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*, Lloyd’s of London Press Ltd., 2004.
- Jacques, L., “The Rotterdam Rules-How are they different from the Hague-Visby regime?,” *Mondaq Business Brieging*, 2009.
- Lüddecke, C. F. & Johnson, F., *A Guide to the Hamburg Rules*, Lloyd’s of London Press Ltd., 1991.
- Sturley, M. F., “The UNCITRAL’s Transport Law Project: An Interim View of

- a Work in Progress”, Texas Int’l Law Journal, Vol.39, 2003.
- Sturley, M. F., "Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The Impact of The Rotterdam Rules in The United States", Texas International Law Journal, Spring, 2009.
- Sturley, M. F., “Selected Issues in the Work of the UNCITRAL Transport Law Project”, 한국해법학회지, 제28권 제2호, 2006.
- Thomas, D.R., Ch 3 “An Appraisal of the Liability Regime Established under the New UN Convention”, 14 JIML., 2008.
- Treitel, G. & Reynolds, F.M.B., Carver on Bills of Lading, Sweet & Maxwell Ltd., 2001.
- US Federal Maritime Commission, “The Impact of the Ocean Shipping Reform Act 1998”, 2001, available at www.fmc.gov.

ABSTRACT

A Study on the Implication of Volume Contract Clause under Rotterdam Rules

Han, Nak Hyun

The purpose of this study aims to analyse the implications of volume contract clause with Rotterdam Rules.

The Hague-Visby Rules have been in force this jurisdiction for over 30 years. In those three decades they have performed valiant service, both for the development of maritime law in this country and for the countless parties from around the world who have chosen courts and arbitral tribunals in London for the resolution of disputes arising under bills of lading or under charterparties incorporating the Hague-Visby Rules.

While the Hague-Visby Rules apply only to bills of lading or any other similar documents of title and hence all other contracts of carriage are not subject to the current regime, this is not the case for the Rotterdam Rules which, broadly speaking, apply to contracts of carriage whether or not a shipping document or electronic transport record is issued. To preserve freedom of contract where necessary, however, a number of significant concessions were made and Article 80 represents one of the most controversial: that of volume contracts. However, the provision lends itself to abuse under each one of the elements as there is no minimum quantity, period of time or frequency and the minimum number of shipments is clearly just two. This means that important contracts of affreightment concluded pursuant to, for example, oil supply agreements have the same right to be excluded from the scope of application of the Rotterdam Rules. The fact that a volume contract may incorporate by reference the carrier's public schedule of services and the transport document or other similar documents as terms of the

contract would make a carefully drafted booking note for consecutive shipments a potential volume contract as well.

Key Words : Rotterdam Rules, volume contract, Hague-Visby Rules,
contract of carriage