

로테르담규칙상 항만터미널운영자에 관한 연구

- 히말라야조항의 적용과 관련하여 -

송 수 련 *
민 주 희 **

-
- I. 서 론
 - II. 히말라야조항의 의의와 효력
 - III. 로테르담규칙상 항만터미널운영자의 지위
 - IV. 로테르담규칙상 항만터미널운영자의 책임
 - V. 결 론
-

주제어 : 로테르담규칙, 히말라야조항, 항만터미널운영자

I. 서 론

지난 2008년 제정된 “전부 또는 일부가 해상에 의한 국제물품운송계약에 관한 UN협약(United Nations Convention on Contracts for the International

* 성균관대학교 경영연구소 연구원, 경영학부 강사(주저자)

** 계명대학교 국제통상학과 조교수(교신저자)

Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: 이하 ‘로테르담규칙’ 또는 ‘동규칙’이라 한다)은 운송인의 의무를 이행하거나 또는 이행을 인수한 운송인의 이행보조자 또는 대리인 나아가 독립계약자까지 포함하는 개념으로 해상이행 당사자라는 용어를 신설하고, 이들에게도 운송인에 준하는 권리·의무를 인정하는 한편 동 규칙상 운송인이 누리는 항변과 책임제한을 원용할 수 있도록 하는 히말라야약관을 법제화하였다.

히말라야약관을 원용할 수 있는 해상이행당사자로는 하역업자, 창고업자, 항만내 운송업자 및 항만터미널운영자 등이 있으나, 항만 내에서의 업무범위와 중요성은 항만터미널운영자가 가장 크다고 할 것이다. 이는 최근의 해상운송이 컨테이너운송을 중심으로 발전하면서, 컨테이너의 취급과 보관 그리고 적재·양하 등의 업무를 항만터미널운영자가 주도하고 있기 때문이다. 나아가 관련업무에 전산시스템이 도입됨에 따라 제3자의 접근이 용이하지 않게 되면서, 항만터미널운영자에 대한 의존도는 더욱 높아지고 있다.

그러나 그간의 선행연구는 국내법상 독립계약자의 지위에 관한 것이거나¹⁾ 항만하역약관상 항만터미널운영자의 책임에 관한 것,²⁾ 또는 로테르담규칙상 이행당사자와 해상이행당사자에 대한 히말라야조문의 적용범위와 효과에 관한 것³⁾만 있을 뿐, 그 중요성이 강조되고 있는 항만터미널운영자를 중심으로 한 연구는 없다.

이에 본고에서는 히말라야약관의 의의와 종래의 규칙과 로테르담규칙상 히말라야조항의 효력에 대하여 살펴보고, 로테르담규칙상 항만터미널운영자가 히말라야조항을 원용하기 위하여 해상이행당사자로 인정되기 위한 요건에 대하여 살펴본다. 나아가 로테르담규칙상 히말라야조항이 적용되는 경우에 항만터미널운영자의 책임범위와 책임발생요건을 검토하고 그에 따른 책임제한에 대하여 고찰함으로써, 로테르담규칙상 히말라야조항의 적용에 따른 항만터미널운영자의 입장을 밝히고자 한다.

- 1) 권기훈, “해상운송에 있어서 독립적 계약자의 지위”, 「한양법학」 제21권 제4집(한양법학회, 2010.11); 김진권, “해상운송계약에서 독립계약자의 권리에 관한 연구 -히말라야약관을 중심으로-”, 「해사법연구」 제19권 제2호(한국해사법학회, 2007.9).
- 2) 지상규, “항만운영자의 책임에 관한 연구”, 「법학연구」 제45집, (한국법학회, 2012.2).
- 3) 양정호·박길상, “로테르담 규칙상 이행당사자와 히말라야 조항”, 「해운물류연구」 제26권 제3호(해운물류학회, 2010.9).

II. 히말라야조항의 의의와 효력

1. 히말라야약관의 개관

영국법은 ‘직접계약관계의 원칙(doctrine of privity contract)’을 취하고 있기 때문에, 해상운송인의 이행보조자에 대한 운송계약상의 항변과 책임제한의 원용은 인정되지 않았다. 한편 청권경합이론을 취하는 대륙법계의 국가에서도 운송계약의 직접당사자가 아닌 이행보조자를 상대로 소송을 제기하는 경우에는 불법행위책임을 물을 수밖에 없으므로 같은 결과가 발생하게 되었다. 즉 운송인에 대하여는 책임제한이나 면책을 인정하면서도 경제적으로 열악한 운송인의 사용자 등의 이행보조자나 대리인에 대하여는 이를 부정함으로써 불합리한 결과가 초래되었다.

이에 영국과 미국의 법원에서는 해상물건운송법과 선하증권의 약관을 통하여 운송인이 주장할 수 있는 항변과 책임제한을 이행보조자와 기타의 독립계약자에게도 적용하려고 노력하였다. 그 결과 실무상으로는 히말라야약관이, 법률상으로는 헤이그-비스비규칙 제4조 제2항이 탄생하였다.⁴⁾

즉 히말라야약관(Himalaya Clause)이란 운송인의 이행보조자나 대리인이 송하인으로부터 개인적인 불법행위책임을 추궁당할 경우에, 운송인에게 인정되는 면책이나 책임제한을 주장·원용할 수 있다는 것을 내용으로 하는 특약이나 약관 또는 법구를 의미한다.⁵⁾

통상의 히말라야약관은 운송인의 이행보조자나 대리인뿐만 아니라 독립계약자도 운송인이 주장할 수 있는 항변과 책임제한을 원용할 수 있도록 하는 것이 대부분이다. 그 결과 선장·해원은 물론 선박대리점·항만하역업자·항만터미널운영업자·창고업자·항만내 운송업자 등 독립계약자로서 화물을 취급·보관하는 당사자들도 자신의 책임한도를 운송인과 동일하게 주장할 수 있다.⁶⁾

4) 김진권, 전계 논문, pp.241-242.

5) 최세련, “운송수선인의 법적 지위 및 히말라야 약관의 적용 범위 -대법원 2007.4.27. 선고 2007다4943 판결의 평석-”, 「한국해법학회지」 제30권 제1호(한국해법학회, 2008.4), pp.128-129.

6) 권기훈, 전계 논문, p.134.

2. 헤이그-비스비규칙

헤이그-비스비규칙은 제4조 제2항에서 운송인이 누리는 항변과 책임제한의 권리를 운송인의 이행보조자 또는 대리인에게까지 확대하는 히말라야조항을 최초로 법제화하였다. 이 때 이행보조자 또는 대리인은 독립계약자가 아니어야 한다. 따라서 헤이그-비스비규칙상의 항변과 책임제한 규정은 독립계약자가 아닌 운송인의 이행보조자 또는 대리인에게만 적용된다. 그 결과 터미널운영자는 독립계약자 여부에 따라 헤이그-비스비규칙 제4조 제2항의 적용대상이 될 수도 있고 되지 않을 수도 있다.

나아가 헤이그-비스비규칙은 화물의 선적시부터 양륙시(tackle to tackle period)까지만 적용될 뿐 그 이전이나 이후에는 적용되지 않는다. 따라서 적재 이전구간과 양하 이후구간은 담보되지 않는다.⁷⁾ 그 결과 화물의 적재와 하역 작업을 이행하지 않은 터미널운영자는 독립계약자 여부와 관계없이 운송인이 누리는 항변과 책임제한을 원용할 수 없다.

3. 함부르크규칙

함부르크규칙은 제7조 제2항에서 화물의 손상, 멸실 또는 지연이 운송인의 이행보조자 또는 대리인에 의하여 발생된 경우에, 이들은 운송인에게 수권된 항변과 책임제한을 원용할 수 있다고 규정한다. 다만 함부르크규칙은 독립계약자라는 용어를 삭제하였으므로, 독립계약자로서 운송인의 이행보조자 또는 대리인인 경우에도 운송인의 항변과 책임제한을 원용할 수 있게 되었다.

나아가 함부르크규칙은 해상운송구간 이상을 담보하도록 고안되었다. 함부르크규칙 제4조 제1항은 운송인의 책임구간을 “선적항에서 화물을 책임지는 구간부터 운송구간 그리고 운송인이 양륙항에서 화물을 책임지는 구간까지”로 확대하였다. 따라서 함부르크규칙상 항만(at the port)에 해당하는 장소에서 업무를 이행하는 항만터미널운영자는 운송인의 항변과 책임제한을 원용할 수 있다.

7) 헤이그-비스비규칙 제1조 제5항은 “화물운송(carriage of goods)”을 “화물이 적재된 때로부터 본선으로부터 양하된 때까지의 구간”이라고 규정한다.

4. 로테르담규칙

운송계약상 히말라야약관은 그 적용범위와 관련하여 당사자의 일반적 부류만을 규정하기 때문에, 제3자의 범위가 국별로 상이해지는 결과가 발생하였다. 그 결과 로테르담규칙은 제4조 제1항에서 제3자를 보호하기 위한 히말라야약관을 법제화하면서, 그 적용범위를 구체화하였다.

로테르담규칙 제4조 제1항

운송계약상 화물에 대한 멸실, 손상 또는 지연이나 동 규칙상 기타 의무의 위반에 대하여 운송인과 해상이행당사자, 선박에서 업무를 이행하는 선장, 해원 또는 기타의 자 또는 운송인과 해상이행당사자의 사용인을 상대로 제기된 소송 또는 중재에 대하여, … 운송인의 항변과 책임제한에 관하여 규정하고 있는 동 규칙상의 모든 조항이 적용된다.

동조에 따르면 로테르담규칙상의 항변과 책임제한을 주장할 수 있는 당사자는 ① 운송인과 ② 운송인의 의무를 이행하거나 이행을 인수한 해상이행당사자 및 ③ 이들의 사용인 그리고 ④ 선장과 해원에게까지 확대된다. 즉 동 규칙은 실제운송인이라는 개념을 배제하고 운송인이 아니면서 운송인의 의무를 이행하는 당사자를 이행당사자로 명명하면서, 이들 중 해상운송과 밀접한 관계를 가지는 당사자를 해상이행당사자로 규정한다.

동 규칙은 해상이행당사자에게 운송인과 동일한 의무와 책임을 부담하게 할 뿐만 아니라 운송인의 항변과 책임제한을 원용할 수 있도록 허용한다.⁸⁾ 그 결과 항만터미널운영자는 독립계약자 여부와 관계없이 해상이행당사자로 인정되는 경우에, 운송인과 동일한 의무와 책임을 부담하고 나아가 운송인의 항변과 책임제한을 원용할 수 있게 되었다.

또한 동 규칙은 제5조에 따라 화물의 수령지, 선적항, 인도지 또는 양륙항 중 하나가 계약국에 소재하는 경우에 한하여 적용된다. 따라서 항만터미널운영자가 운송인의 항변과 책임제한을 원용하기 위해서는 선적지에서 인도지까지의 구간 중에서 일정 업무를 이행한 당사자여야 한다.

8) 로테르담규칙 제19조 제1항.

Ⅲ. 로테르담규칙상 항만터미널운영자의 지위

전술한 바와 같이 로테르담규칙은 히말라야약관의 공백을 보충하고 기존 협약들을 보완하기 위하여, 동 규칙 제4조 제1항에서 제3자를 보호하기 위한 히말라야조항을 명문화하였다. 본조에 따르면 ① 운송인과 ② 해상이행당사자 및 ③ 이들의 사용인 그리고 ④ 선장, 해원 또는 기타의 자는 동조의 규정을 원용할 수 있다. 이하에서는 동 규칙에서 신설된 개념인 이행당사자와 해상이행당사자를 중심으로 살펴본다.

1. 로테르담규칙상 이행당사자

로테르담규칙은 운송인이 누리는 면책과 책임제한의 이익을 제3자도 향유할 수 있도록 하기 위하여 이행당사자라는 개념을 신설하였다.

로테르담규칙 제1조 제6항

이행당사자는 [1]운송인이 아니면서 [2]화물의 수령, 적재, 적부, 취급, 운송, 보관, 양륙, 인도와 관련된 운송인의 운송계약상의 의무를 [3]이행하거나 그 이행을 인수한 자로서 [4]직간접적으로 운송인의 요청에 따라 또는 운송인의 감독이나 통제 하에서 이행하는 당사자를 의미한다.

즉 이행당사자란 운송인의 요청 또는 감독이나 통제에 따라 업무를 이행하는 당사자를 의미할 뿐이므로, 반드시 실제운송의 전부 또는 일부를 담당할 필요는 없다. 그 결과 운송인이 동조에서 규정하는 여하한의 의무라도 제3자에게 위탁하면, 그러한 당사자는 이행당사자가 된다.⁹⁾

따라서 실제운송인은 물론 해상운송을 포함하는 문전수송에서 수하인에게

9) Stephen Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, Oxford University Press, 2005, p.288; Rhidian Thomas, *An analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties*, Lawtext, 2009, p.57; Frank Smeele, *The maritime performing party in the Rotterdam rules*, European Journal of Commercial Contract Law, 2009, p.72.

인도업무를 이행하는 육상운송인과 독립계약자로서 화물운송을 위하여 보관·취급업무를 담당하는 항만터미널운영자도 이행당사자가 된다.¹⁰⁾ 다만 송하인, 증권상의 송하인, 처분권자(controlling party)¹¹⁾ 또는 수하인은 포함되지 않는다.¹²⁾

운송인은 이행당사자는 물론 이행당사자의 사용인의 작위 또는 부작위에 의하여 화물의 멸실, 손상 또는 지연이 야기된 경우에, 그 책임을 부담한다.¹³⁾ 이 때 이행당사자는 운송인의 요청에 의하거나 “또는(or)” 운송인의 감독이나 통제에 따라 업무를 이행하는 당사자를 의미하므로, 운송인의 관리·감독 없이 운송인의 요청에 따라 자신의 업무를 이행하는 독립계약자도 이행당사자가 된다.

그러나 동 규칙은 해상운송뿐만 아니라 복합운송에도 적용될 수 있도록 고안되었기 때문에, 운송인의 면책과 책임제한을 원용할 수 있는 이행당사자의 범위를 결정할 필요가 대두되었다. 논의 결과 해상운송과 직간접적으로 관련된 업무를 이행하는 당사자만을 히말라야조항의 적용대상으로 삼고, 그 이외의 당사자들은 국내법에 일임하기로 결정하였다.

2. 로테르담규칙상 해상이행당사자

해상이행당사자의 범주를 명확히 규정하는 것은 적하이익에 대한 직접적인 책임을 물을 수 있는 당사자를 결정하는 것일 뿐만 아니라 로테르담규칙 제68조 내지 제71조 소정의 재판관할권을 결정하는 기준이 되는 등 주요 사안들에 영향을 미칠 수 있기 때문에 중요한 의미를 갖는다.

제1조 제7항

해상이행당사자란 [a]선적항에 화물이 도착한 시점과 양륙항에서 화물이 발

10) Stefano Zunarelli, *The Carrier and the Maritime Performing Party in the Rotterdam Rules*, Uniform Law Review, 2009, p.1021.

11) 처분권자란 운송계약상의 운송인에게 화물에 관한 지시를 내릴 수 있는 권리를 행사할 수 있는 당사자를 의미한다(로테르담규칙 제1조 제13항).

12) 제1조 제6항 2호.

13) 로테르담규칙 제18조 제1항.

송된 시점 사이에 [b]운송인의 의무를 [c]이행하거나 또는 이행을 인수한 [d]이행당사자를 의미한다. [e]내륙운송인은 항만내에서 업무를 이행한 경우에 해상이행당사자가 된다.

즉 해상이행당사자의 개념에 제1조 제6항 소정의 이행당사자의 개념을 대입하면, 해상이행당사자는 다음과 같이 이해될 수 있다.

“해상이행당사자란 [d]“[1]운송인이 아니면서 [2]화물의 수령, 적재, 적부, 취급, 운송, 보관, 양륙, 인도와 관련된 운송인의 운송계약상의 의무를 [3]이행하거나 그 이행을 인수한 자로서 [4]직간접적으로 운송인의 요청에 의하여 또는 운송인의 감독이나 지휘 아래에서 행위하는 자로,

[a]선적항에 화물이 도착한 시점과 양륙항에서 화물이 발송된 시점 사이에
[b]운송인의 의무를
[c]이행하거나 또는 이행을 인수한 당사자를 의미한다.¹⁴⁾

즉 선적항에서 화물을 수령한 시점부터 양륙항에서 화물을 인도한 시점 사이에서 운송인의 운송계약상의 운송의무 또는 기타의무를 이행하거나 그 이행을 인수한 당사자는 해상이행당사자로서 적하이익에 대한 책임을 부담한다. 예컨대, 운송계약을 이행하는 하역업자, 창고관리자, 항만내 운송업자, 지선운송인, 부선운영자 등이 해상이행당사자에 해당된다.¹⁵⁾

이 때 운송인의 기타의무는 운송인에 의하여 이행될 것으로 기대되는 것을 의미하는데, 이는 동 규칙 제1조 제6조항과 제1조 제7항 및 제18조에 기한 이해로 제19조 및 제68조하에서는 의문이다.

동 규칙 제19조의 규정에 따르면 해상이행당사자의 특정행위가 계약국 밖에서 이행된 경우에, 해상이행당사자는 동 규칙 제1조 제6항 및 제7항상의 이행당사자와 동일하게 취급될 수 있다는 문제가 발생한다. 즉 운송인의 책임규정

14) Kerim Atamer, *Construction Problems in the Rotterdam Rules regarding the Performing and Maritime Performing Parties*, Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 41, No. 4, Oct. 2010, pp.470-472.

15) Stephen Girvin, *op. cit.*, p.288.

에 법적공백이 발생하게 된다.

예컨대, 계약국에서 상이한 이행당사자들에 의하여 화물이 수령, 취급 및 적재되었고, 해상이행당사자는 항구간 운송만을 이행하였다. 이 경우에 해상이행당사자의 책임은 적하이익을 담보하는 운송인에 의하여 발생되는바, 계약국과 관련을 갖지 않는 해상이행당사자, 즉, 순수하게 해상운송만을 담당하는 실제 운송인에게 동조를 원용할 수 있는 권리가 부여될지는 의문이다.

한편 로테르담규칙은 운송과 관련한 실제적 업무의 대부분을 담당하는 제3자에게 확실성을 제공하기 위하여, 동 규칙 제68조에서 해상이행당사자를 위한 관할권규정을 별도로 마련하였다. 그 결과 송하인은 일정 요건 하에서 해상이행당사자를 상대로 직접 소를 제기할 수 있게 되었다.

따라서 해상이행당사자는 항구간 운송을 이유로 제소될 수 있을 뿐만 아니라 계약국에서 적재, 양하, 취급, 보관 또는 기타 의무를 이행하거나 이행을 인수한 경우에도 제소될 수 있다. 이는 동 규칙 제1조 제6항 및 제7항상의 규정에도 불구하고, 해상이행당사자는 동 규칙 제68조하에서 더 이상 이행당사자로 간주되지 않을 수 있음을 의미한다.¹⁶⁾

3. 로테르담규칙상 해상이행당사자와 항만터미널운영자와의 관계

이상에서 살펴본 바와 같이 해상이행당사자란 운송인이 아니면서 선적항에서 화물을 수령하는 시점부터 양륙항에서 화물을 인도하는 시점까지 운송인의 업무를 이행하거나 이행을 인수한 당사자를 의미한다. 따라서 항만터미널운영자가 해상이행당사자로 인정되기 위해서는 첫째, 운송인이 아니어야 하고, 둘째, 화물의 수령, 적재, 적부, 취급, 운송, 보관, 양륙, 인도와 관련된 운송인의 운송계약상의 의무를 이행하거나 그 이행을 인수하여야 하고, 셋째, 이러한 업무는 직간접적으로 운송인의 요청에 의하거나 또는 운송인의 감독이나 지휘 아래에서 수행되어야 하며, 넷째, 선적항에 화물이 도착한 시점과 양륙항에서 화물이 발송된 시점 사이에서 수행되어야 한다. 이를 세분하면 아래와 같다. 먼저 해상이행당사자는 운송인이 아닐 것을 전제로 한다. 그러나 최근의 항만

16) John S Mo, *Determination of Performing Party's Liability Under the Rotterdam Rules*, 18 Asia Pacific Law Review, 2010, pp.255-256.

터미널운영자는 거대한 자금을 바탕으로 대형화되는 추세이며, 이들 중 다수가 선사의 주주이거나 지배지분을 가지고 있다.¹⁷⁾ 그 결과 실제운송인과 항만터미널운영자를 구분하는 것이 현실적으로 모호해졌을 뿐만 아니라, 항만터미널운영자가 가지는 기업지배권으로 인하여 동 규칙보다 우선하여 국내 강행규정이 적용될 수 있다는 점이 문제될 수 있다.¹⁸⁾

둘째, 항만터미널운영자의 행위가 운송인의 직접적인 또는 간접적인 요청에 의한 것일 필요는 없다. 단지 “운송인의 감독 또는 통제하”에서 업무를 이행하면 그것으로 족하다. 따라서 관련기관에서 허가받은 항만터미널운영자 또는 항만서비스제공자라고 할지라도 운송인이 관리·감독하거나 통제하는 경우에는, 운송인의 요청 없이 자신의 업무를 이행하는 항만터미널운영자도 해상이행당사자가 될 수 있다.

셋째, 자신의 업무를 개시하지 않은 항만터미널운영자가 동 규칙 제1조 제7항 소정의 “이행을 인수(undertakes to perform)”하였음을 전제로 동조를 원용할 수 있는지 문제될 수 있다. 즉 업무를 인수하였으나 아직 이행에 착수하지 않은 제3자에게도 동일한 항변과 책임제한의 권리가 부여되는지가 문제될 수 있다. 명시적 규정은 없으나 “이행을 인수”한다는 법구의 의미를 생각해보건대, 계약범위 내라면 동일한 항변과 책임제한을 원용할 수 있어야 할 것이다.

넷째, 동 규칙 제1조 제6항에 명시된 의무 이외의 의무, 예컨대, 최근 그 중요성과 사용이 증가하고 있는 ‘혼재작업’ 등과 같은 의무를 이행한 항만터미널운영자의 경우에도 해상이행당사자로 간주될지는 분명하지 않다. 생각건대, 화물의 수령, 적재, 적부, 취급, 운송, 보관, 양륙, 인도 등과 같이 명시적으로 규정된 업무는 이행당사자의 다양한 업무 중 대표적인 업무를 나열한 것으로 해석되어야 할 것이다. 따라서 항만터미널운영자가 화물의 수령, 적재, 적부, 취급, 운송, 보관, 양륙, 인도 [등과] 관련하여 운송인의 운송계약상의 의무를 선적항에서 화물을 수령한 시점과 양륙항에서 화물을 인도한 시점 사이에서 이

17) 예컨대, 세계 2위와 3위 컨테이너선사인 MSC와 CMA CGM은 유럽에서 이미 15개와 10개의 컨테이너항구를 운영 중에 있으며(2006년 기준), Maersk사의 모기업인 AP Moller-Maersk(APM)은 전세계 항만터미널의 6%에 달하는 주식을 보유하고 있다.

18) Jason Chuah, *Impact of the Rotterdam Rules on the Himalaya Clause - The Port Terminal Operator's Case*, IN: Rhidian Thomas, *The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules*, Lloyd's List, 2010, p.302.

행하거나 또는 이행을 인수한 경우에는 해상이행당사자로 인정되어야 할 것이다.

마지막으로 이러한 화물혼재가 항만 내에서 이행되거나 또는 이행이 인수된 경우에는 항만터미널운영자를 정의하는 것이 용이하다. 그러나 통상적으로 화물혼재는 ODCY나 CFS 등의 항만 밖에서 이루어지기 때문에, “항만(a port area)”의 범위를 정의하는 것은 의미가 있다.

생각건대 최근의 해상운송은 컨테이너운송이 주를 이루고 있는바, FCL화물의 ODCY에서의 보관이나 LCL화물의 CFS에서의 혼재작업은 통상적인 업무가 되고 있다. 따라서 이러한 장소에서 수령, 적재, 취급, 적부, 운송, 보관, 양하 또는 인도 등의 업무가 이루어지고 이것이 운송계약상 업무범위 이내의 것이라면, 이러한 장소에서 업무를 이행하는 항만터미널운영자도 해상이행당사자로 인정하는 것이 합리적일 것이다.¹⁹⁾

다만 컨테이너운송은 문전운송을 목적으로 하는 복합운송인바, 이 경우에 로테르담규칙을 적용하고자 한다면 동 규칙이 규정하는 제한된 경우에 한하여 적용된다.²⁰⁾ 따라서, 예컨대, 육상과 해상에 의하여 운송되는 복합운송의 경우에 동 규칙은 복합운송의 해상구간에만 적용될 뿐 선박의 적재이전과 양하이 후의 육상운송구간에는 적용되지 않는다.²¹⁾ 결과적으로 동 규칙은 “전부(wholly)”가 해상에 의한 운송에만 적용될 뿐이다.²²⁾

19) Jason Chuah, *op. cit.*, p.304.

20) 즉 로테르담규칙은 복합운송에도 적용될 수 있으나, 특정사고구간에서 적용가능한 국제협약이 존재하는 경우 그 국제협약이 적용된다(로테르담규칙 제26조 제1항).

21) 이는 로테르담규칙이 복합운송을 상정하고 고안된 것이 아니라, 정기선운송에서 컨테이너운송의 사용이 증가함에 따라 해상운송구간이 수반되는 문전수송방식에 동 규칙을 적용하기 위하여 고안되었기 때문이다(양정호, “국제복합운송계약에서 로테르담 규칙의 적용상 문제점에 관한 연구”, 「무역상무연구」 제46권(한국무역상무학회, 2010.5), pp.184-185).

22) William Tetley, *A Summary of General Criticisms of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules)*, www.mcgill.ca, December 20, 2008, p.1.

IV. 로테르담규칙상 항만터미널운영자의 책임

1. 항만터미널운영자의 책임범위

(1) 항만터미널운영자의 책임범위 개관

항만터미널운영자가 로테르담규칙 제4조 제1항을 인용할 수 있는 경우에, 동 규칙에서 규정하는 운송인의 의무²³⁾와 책임²⁴⁾을 동일하게 부담한다.²⁵⁾ 그 결과 항만터미널운영자는 목적지에서 수하인에게 운송물을 안전하게 인도하기 위한 적절한 수단과 방법을 이용하여 화물을 수령, 적재, 취급, 적부, 보관, 양하, 인도하여야 한다.²⁶⁾ 항만터미널운영자가 화물에 대한 책임을 부담하는 기간 중 물품의 멸실 또는 손상 또는 지연에 발생한 경우에, 운송인과 동일한 의무와 책임을 부담한다.

항만터미널운영자가 운송계약상의 의무를 제3자에게 위탁하였고 그 자의 작위 또는 부작위로 인한 운송계약상의 의무위반이 발생하였다면, 항만터미널운영자는 그에 대하여 이른바 대리책임을 부담한다.²⁷⁾ 예컨대, 운송인이 아닌 선주가 항만밖의 창고에서 선박으로 물품의 운송을 수배하였고 그 운송과정에서 물품의 멸실, 손상 또는 지연이 발생하였다면, 선주는 그 손해에 대하여 책임을 부담한다.²⁸⁾

한편 “테클텀계약(tackle to tackle contract)”이 사용되는 경우에, 항만터미널운영자는 실무적으로 송하인의 독립계약자가 된다. 다만 테클텀구간 중 운송인의 의무를 이행하거나 또는 이행을 인수하는 경우에 한하여 항만터미널운영자는 이행당사자가 된다. 그러나 이 경우에 항만터미널운영자의 책임범위가 운

23) 로테르담규칙 제11조 내지 제16조.

24) 로테르담규칙 제17조 내지 제23조.

25) 자세히는 조현숙, “로테르담 규칙에서 해상운송인의 책임에 대한 비교연구”, 「무역학회지」 제35권 제1호, 2010.2. 참조.

26) 로테르담규칙 제13조.

27) 제19조 제3항.

28) 양정호·박길상, 전계 논문, p.414.

송인과 비교하여 단축될 수 있다.

동 규칙 제12조 제1항은 “화물에 대한 운송인의 책임구간은 운송인 또는 이행당사자가 화물을 수령한 때 개시되고 화물이 인도된 때 종료 된다”고 규정한다. 즉 운송인이 화물을 선적항의 CY에서 수령하고 양륙항의 CY에서 화물을 인도하는 경우에 CY간 운송을 책임지게 되므로, 운송인은 동 규칙의 적용을 받을 수 있다.

그러나 태클팀계약이 사용되는 경우에 항만터미널운영자의 항만에서의 행위는 송하인의 위탁으로 이행된 것이고 태클팀구간 밖의 업무는 송하인의 이행보조자 또는 대리인으로 이행한 것이기 때문에, 이러한 항만터미널운영자는 더 이상 해상이행당사자로 간주되지 않을 것이고 그 결과 제4조와 제19조를 원용할 수 없을 것으로 보인다.²⁹⁾

(2) 항만터미널운영자의 비계약적 행위

항만터미널운영자의 비계약적(non-contractual) 행위에도 로테르담규칙 제19조 제1항 2호 (ii)가 적용될 수 있는지는 명확하지 않다. 즉 항만터미널운영자가 운송인과의 계약범위 밖의 행위, 예컨대, 계약상의 의무는 아니나 화물이 항만터미널운영자의 보관하에 놓인 경우에, 항만터미널운영자가 동 규칙 제19조를 원용할 수 있는지 여부가 문제될 수 있다. 환언하면 동 규칙 제19조가 화물을 보관하는 해상이행당사자를 규정할 뿐 화물보관의 법률적 또는 계약적 의미를 규정하지 않기 때문에, 비계약적으로 또는 권한 없이 화물을 보관하고 있는 항만터미널운영자에게까지 히말라야조항의 적용을 허용하고 있는지가 문제될 수 있다.

생각건대 항만터미널운영자가 그의 계약범위 밖의 업무를 이행하였으나 이것이 운송계약에서 의도된 사안인 경우라면, 동 규칙 제19조는 해상이행당사의 행위를 계약에서 의도한 것으로 인정할 가능성이 높다.³⁰⁾

예컨대, D사는 항만에서 관련서비스를 제공하는 항만터미널운영자이다. D사는 C사와 터미널운영에 관한 계약을 체결하였으나 화물혼재에 관한 업무를 제

29) Jason Chuah, *op. cit.*, pp.308-309.

30) Jason Chuah, *op. cit.*, p.307.

외시켰다. 따라서 C사는 W사와 별도의 화물혼재업무에 관한 계약을 체결하였다. 이후 항만 밖에서 혼재작업을 하던 중, D사의 사용인은 W사의 혼재업무를 보조하게 되었다. 이 때 D사의 사용인에 의하여 화물에 손상이 발생되어 제소되었다.

이 경우에 D사의 사용인의 행위가 실제적으로 계약범위 밖의 것이라 하더라도 계약에서 의도한 것으로 인정될 가능성이 높기 때문에, D사는 동 규칙 제19조를 원용할 수 있을 것으로 보인다. 즉 항만터미널운영자는 그 행위가 계약에서 의도한 바인 경우에 한하여, 계약범위 밖에서 발생하는 업무를 지원하던 중 발생한 화물의 멸실, 손상 또는 지연의 경우에 동 규칙 제19를 원용할 수 있을 것으로 보인다.

다만 멸실, 손상 또는 지연이 “항만터미널운영자 스스로의 작위 또는 부작위에 의하여 발생”되었고 송하인이 “그러한 멸실이나 무모함 그리고 그러한 멸실의 발생을 예견할 수 있었다는 사실을” 입증하는 경우에는, 동 규칙상 운송인의 항변과 책임제한에 관한 규정을 원용할 수 없다.³¹⁾

2. 항만터미널운영자의 책임발생 요건

(1) 항만터미널운영자의 계약국과의 관련성

항만터미널운영자의 책임범위를 규정하는 로테르담규칙 제19조는 선적항과 양륙항 사이에서 발생한 사고에 대하여 책임을 부담시킬 뿐, 항만(at the port)의 범주에 관하여는 명시적인 규정을 두지 않는다. 따라서 동조는 해상이행당사자가 운송인에게 부과된 의무와 책임을 이행하였는지 여부와 함께 운송인의 항변과 책임제한을 원용할 수 있는지 여부를 결정하는 기준으로, 계약국에서의 화물의 수령, 인도, 또는 취급행위를 규정한다.

로테르담규칙 제5조 제1항

… 운송계약상 (1)수령지 (2)선적항 (3)인도지 또는 (4)양륙항 중 하나의 장소는 계약국에 존재하여야 한다.

31) 로테르담규칙 제61조.

즉 항만터미널운영자는 계약국의 항만에서 화물을 수령 또는 인도하거나 화물에 관한 업무를 이행한 경우에 한하여, 운송인의 책임제한을 원용할 수 있다. 따라서 계약국이 아닌 국가의 항만에서 이루어지는 화물의 수령 및 인도 그리고 화물관련 업무에 종사하는 항만터미널운영자는, 동 규칙을 원용할 수 없다. 즉 수령지, 선적항, 인도지 또는 양륙항이 소재하는 국가가 계약국이고 그곳에서 운송인의 업무를 이행하거나 이행을 인수한 경우에 한하여, 항만터미널운영자는 동 규칙에 따른 운송인의 항변과 책임제한을 주장할 수 있다.³²⁾

(2) 항만터미널운영자의 책임범위

항만터미널운영자가 운송인의 책임제한을 원용하기 위해서는 항만터미널운영자의 행위가 일정구간 내에서 발생하여야 한다.

로테르담규칙 19조 제1항

해상이행당사자는 … 아래의 경우에 동 규칙에서 규정하는 운송인의 항변과 책임제한을 주장할 수 있다.

제1호 해상이행당사자가 계약국에서 화물을 수령 또는 인도하였거나 또는 계약국의 항만에서 화물에 관한 업무를 이행한 경우 및

제2호 화물의 멸실, 손상 또는 지연이 (i) 선적항에 화물이 도착한 때와 양륙항에서 화물이 발송된 때 사이의 구간에서 또는 (ii) 해상이행당사자가 화물을 보관하고 있는 중에 또는 (iii) 그밖의 운송계약에 의하여 예정된 업무의 이행에 참여하고 있던 기간 중 발생한 경우

항만터미널운영자가 운송인의 항변과 책임제한을 원용하기 위해서는 화물의 멸실, 손상 또는 지연을 야기한 사고가 (i) 화물을 수령한 때부터 인도한 때까지의 구간에서 또는 (ii) 화물을 보관하는 중에 또는 (iii) 그밖의 운송계약에 의하여 예정된 업무, 예컨대, 취급 또는 혼재 등의 업무에 참여하던 중 발생한 경우에 한한다. 그 결과 항만터미널운영자는 해상이행당사자로서 계약을 체결하였으나, 해상 밖 구간에서 이행하는 업무, 예컨대, 화물의 보관 또는 운

32) 로테르담규칙 제5조.

송계약의 이행에 그 밖의 방법으로 기여하는 행위를 이행하는 경우에도 동 규칙 제19조를 원용할 수 있다.

예컨대, 항만터미널운영자인 D사가 운송인과 화물의 혼재 및 적재작업에 관한 계약을 체결하였으나, 화물의 혼재 및 적재작업 중의 실수로 화물인도를 지연하여 취소되었다. 이 경우에 D사가 자신이 이행한 업무가 계약국에서 이루어졌을 뿐만 아니라 선적항에서 양륙항까지의 구간 중 일정부분의 업무를 이행하였다는 사실을 입증하면, D사는 동 규칙 제19조상의 운송인의 항변과 책임제한을 원용할 수 있다.

3. 항만터미널운영자의 책임제한

(1) 화물의 멸실 또는 손상에 따른 책임제한

로테르담규칙은 제59조에서 화물에 멸실 또는 손상이 발생한 경우에, 운송인이 그 책임을 제한할 수 있도록 규정한다.

로테르담규칙 제59조 제1항

… 운송인의 책임은 포장당 또는 선적단위당 875 SDR 또는 클레임이나 분쟁의 대상이 된 화물의 중량(kg)당 3 SDR 중 높은 금액으로 제한한다. 그러나 … 운송인과 송하인이 동조에 따른 책임제한액보다 높은 금액으로 합의한 경우에, 동조는 적용되지 않는다.

운송인의 책임제한을 원용할 수 있는 항만터미널운영자는 포장당 또는 선적단위당 875 SDR 또는 중량(kg)당 3 SDR 중 높은 금액으로 책임을 제한할 수 있다.³³⁾ 그러나 송하인과 운송인간 별도의 합의가 있는 경우에는 그 금액이 책임한도가 된다. 그러나 운송인의 책임한도가 동 규칙에서 규정하는 금액

33) 종래의 헤이그-비스비규칙이나 함부르크규칙 등과 비교하여 운송인의 책임한도가 높다는 비판이 있다. 그러나 로테르담규칙이 운송인이 화물을 수령한 때로부터 인도한 때까지 해상운송을 포함한 모든 운송방식에 적용된다는 점을 고려할 때, 도로운송인이나 철도운송인 또는 항공운송인이 부담하는 책임한도와 비교하면 결코 높은 것이 아니다(양정호, 「로테르담 규칙에 대한 평가와 전망」, 「무역상무연구」 제51권(한국무역상무학회, 2011.8), p.376).

보다 높은 금액인 경우에, 항만터미널운영자가 그 책임한도에 명시적으로 합의하지 않는 한 운송인의 합의에 구속되지 않는다.³⁴⁾

이는 항만터미널운영자를 불리한 위치에 놓이게 하는 운송인과 송하인과의 약정이 항만터미널운영자에게 적용되지 않도록 하기 위함이다. 따라서 별도의 합의가 존재하지 않는 한 항만터미널운영자는 동 규칙에서 규정한 범위내에서의 책임만을 부담한다.

그러나 의무위반으로 야기된 손해가 항만터미널운영자의 작위 또는 부작위에 의한 것이고 그 손해가 야기될 것을 인식하였거나 예견하였으면서도 무모하게 행위한 결과 발생한 손해라면, 항만터미널운영자는 책임제한을 원용할 수 없다.³⁵⁾

다만 운송 중 운송인과 하나 이상의 해상이행당사자가 관계한 경우에, 항만터미널운영자는 화물의 멸실, 손상 또는 지연에 대하여 운송인 또는 기타 해상이행당사자와 연대책임을 부담한다.³⁶⁾ 그 결과 송하인은 운송인 또는 항만터미널운영자 양자 중 누구에게라도 책임한도 전액에 대하여 청구할 수 있으며, 모든 관련 당사자들의 책임한도는 동 규칙상의 책임한도를 초과할 수 없다.³⁷⁾

(2) 인도지연에 따른 책임제한

로테르담규칙은 화물의 인도가 지연되는 경우에도, 운송인이 자신의 책임을 제한할 수 있도록 규정한다.

로테르담규칙 제60조

… 인도지연에 기한 경제적 손실에 대한 책임은 지연된 화물이 지불해야 하는 운임의 2.5배로 제한한다. 동조와 제59조 제1항에 따라 지불하여야 하는 총 금액은 화물의 전체 손실에 대하여 제59조 제1항상의 제한을 초과할 수 없다.

34) 로테르담규칙 제19조 제2항.

35) 로테르담규칙 제61조 제1항.

36) 로테르담규칙 제20조 제1항.

37) 로테르담규칙 제20조 제2항.

로테르담규칙상 운송인은 화물의 [인도]지연에 따른 경제적 손실도 보상하여야 한다. 따라서 운송인의 책임제한을 원용할 수 있는 항만터미널운영자가 화물과 관련한 업무를 처리하는 과정에서 지연을 야기하였다면, 항만터미널운영자는 그에 따른 경제적 손해를 배상하여야 한다. 다만 이때의 최대 배상액은 운임의 2.5배까지로 제한된다. 그러나 화물의 멸실 또는 손상이 인도지연과 함께 발생된 경우라면, 그 총합은 동 규칙 제59조 제1항상의 책임한도를 초과할 수는 없다.

그러나 지연으로 야기된 손해가 항만터미널운영자의 작위 또는 부작위에 의한 것이고 그러한 손해가 야기될 것을 인식하거나 예견하면서도 무모하게 행위한 결과로 발생된 손해라면 항만터미널운영자는 책임제한을 원용할 수 없다.³⁸⁾

다만 동 규칙 제80조는 운송인과 송하인이 “대량화물 정기운송계약(a volume contract)”을 체결하는 경우에, 송하인을 보호하기 위하여 운송인이 동 규칙보다 높거나 낮은 권리, 의무 및 책임을 부담하는 것을 허용한다. 이 때 항만터미널운영자가 송하인과 운송인간의 변경된 책임한도에 동의하였다면 항만터미널운영자도 이러한 합의에 구속되나, 그러한 변경된 책임한도를 알지 못하였다면 구속되지 않는다.³⁹⁾

V. 결 론

로테르담규칙은 항만터미널운영자가 항만내에서 운송인의 요청이나 감독하에서 해상운송과 관련된 업무를 이행하는 경우에, 독립계약자 여부와 관계없이 운송인의 항변과 책임제한을 원용할 수 있도록 규정한다.

다만 항만터미널운영자는 일정요건을 갖춘 경우에 한하여 히말라야조문의 적용을 받을 수 있다. 첫째, 항만터미널운영자는 계약국에서 화물을 수령·인

38) 로테르담규칙 제61조 제2항.

39) Holman Fenwick Willan, *Terminal Operators face claims 'front-line' in Rotterdam Rules*, 2009.11. www.mondaq.com.

도하거나 기타 업무를 이행하여야 한다. 둘째, 화물의 멸실, 손상 또는 지연이 선적항에서 화물을 수령한 때로부터 양륙항에서 화물을 인도한 때까지의 구간에서 발생하여야 한다.

이 때 항만터미널운영자의 책임은 화물의 멸실 또는 손상의 경우에 포장 또는 선적단위당 875 SDR 또는 중량(kg)당 3 SDR로 제한된다. 지연의 경우에는 운임의 2.5배로 제한된다. 그러나 화물의 멸실 또는 손상과 지연이 동시에 발생된 경우의 책임한도는 포장 또는 선적단위당 875 SDR 또는 중량(kg)당 3 SDR을 초과할 수 없다.

그러나 동 규칙은 최근의 항만터미널운영자가 전문화 및 대형화 되어가는 추세에 있음에도 불구하고 운송인과 송하인간의 운송계약을 중심으로 제정되었기 때문에, 항만터미널운영자가 운송인의 항변과 책임제한을 주장함에 있어서는 약간의 불확실성이 존재한다. 첫째, 항만터미널운영자가 복합운송에 관여하는 경우에 그 책임범위가 명확하지 않을 수 있다. 둘째, 운송인과의 상이한 책임체계를 가지는 항만터미널운영자가 운송인의 책임체계를 원용하여야 한다. 셋째, 운송인과 항만터미널운영자를 구분하는 것은 여전히 국내법에 일임하여야 한다. 따라서 이러한 논점에 관하여는 향후에도 지속적인 관심과 논의가 요구된다.

참 고 문 헌

- 권기훈, “해상운송에 있어서 독립적 계약자의 지위”, 「한양법학」 제21권 제4집, 한양법학회, 2010.11.
- 김진권, “해상운송계약에서 독립계약자의 권리에 관한 연구 -히말라야약관을 중심으로-”, 「해사법연구」 제19권 제2호, 한국해사법학회, 2007.9.
- 양정호, “국제복합운송계약에서 로테르담 규칙의 적용상 문제점에 관한 연구”, 「무역상무연구」 제46권, 한국무역상무학회, 2010.5.
- _____, 박길상, “로테르담 규칙상 이행당사자와 히말라야 조항”, 「해운물류연구」 제26권 제3호, 해운물류학회, 2010.9.
- _____, “로테르담 규칙에 대한 평가와 전망”, 「무역상무연구」 제51권, 한국무역상무학회, 2011.8.
- 조현숙, “로테르담 규칙에서 해상운송인의 책임에 대한 비교연구”, 「무역학회지」 제35권 제1호, 2010.2.
- 지상규, “항만운영자의 책임에 관한 연구” 「법학연구」 제45집, 한국법학회, 2012.2.
- 최세련, “운송주선인의 법적 지위 및 히말라야 약관의 적용 범위 -대법원 2007.4.27. 선고 2007다4943 판결의 평석-”, 「한국해법학회지」 제30권 제1호, 한국해법학회, 2008.4.
- Atamer, Kerim, Construction Problems in the Rotterdam Rules regarding the Performing and Maritime Performing Parties, Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 41, No. 4, Oct. 2010.
- Girvin, Stephen, Carriage of Goods by Sea, Oxford University Press, 2005.
- Mo, John S, Determination of Performing Party's Liability Under the Rotterdam Rules, 18 Asia Pacific Law Review, 2010.
- Smeele, Frank, The maritime performing party in the Rotterdam rules, European Journal of Commercial Contract Law, 2009.
- Tetley, William, A Summary of General Criticisms of the UNCITRAL Convention(The Rotterdam Rules), www.mcgill.ca, 2008.12.

Thomas, Rhidian, an analysis of the regime of carriers and maritime performing parties, Lawtext, 2009.

_____, The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules, Lloyd's List, 2010.

Willan, Holman Fenwick, Terminal Operators face claims 'front-line' in Rotterdam Rules, www.mondaq.com, 2009.11.

Zunarelli, Stefano, The Carrier and the Maritime Performing Party in the Rotterdam Rules, Uniform Law Review, 2009.

ABSTRACT

A Study on Port Terminal Operator's Liability under Rotterdam Rules

Song, Soo Ryun

Min, Joo Hee

The Rotterdam Rules provide that port terminal operator may avoid or limit their liability for cargo loss, damage or delay in delivery or breach of any other obligation under the Rules by invoking the provisions that may provide a defence for, or limit the liability of, the carrier. Consequently the port terminal operator who are involved in the provision of maritime services may avoid or limit their liability for cargo loss, damage or delay in delivery or breach of any other obligation under the Rules.

The port terminal operator to be applied for the Himalaya clause under the Rules must show that it has the requisite link with a Contracting State. In addition, the port terminal operator performs service to the period of time between the arrival of the goods at the port of loading and their departure from the port of discharge.

The port terminal operator's liability for breaches of its obligation is limited to 875 SDR per package or other shipping units, or 3 SDR per kilogram of the gross weight of the goods. In addition, compensation for delay shall be limited to an amount equivalent to two and one-half times the freight payable on the goods delayed.

Key Words : Rotterdam Rules, Himalaya Clause, Port Terminal Operator