

증권상의 송하인의 의무와 책임에 관한 새로운 전개 - 로테르담 규칙을 중심으로 -

New Development of Documentary Shipper's Obligation and Liability: Focusing on the Rotterdam Rules

양 석 완*
Yang, Seok-Wan

목 차

- I. 머리에
- II. 증권상의 송하인의 등장과 법적 취급
- III. 증권상의 송하인의 운송물 인도 의무
- IV. 증권상의 송하인의 정보제공 의무
- V. 증권상의 송하인과 그 이행보조자의 책임
- VI. 맺으며

국문초록

이 연구는 로테르담 규칙에서 '증권상의 송하인(documentary shipper)'의 개념을 도입하여 송하인(shipper)에 관련된 규정을 증권상의 송하인에 대해서도 송하인과 동일하게 적용하는 제도의 취지를 보다 명확히 부각시켜 우리나라 법에 시사하는 바를 탐구하고자 하는 데 있다.

운송증권에 송하인으로 기재된 자가 운송계약의 당사자가 되는 것이 일반적이다. 그러나, FOB(Free on Board : 본선인도)매매계약에서 통상적으로 해

논문접수일 : 2016. 09. 21.

심사완료일 : 2016. 10. 20.

게재확정일 : 2016. 10. 20.

* 법학박사·제주대학교 법학전문대학원 교수

외에 있는 매수인이 수출화물의 통관과 선적상황, 선적지의 선박동정 등을 파악한다는 것은 어려운 일이며, 매도인으로서도 선하증권상에 송하인으로 표시되지 않고서는 운송물과 관련하여 자신의 지위를 충분히 보호받을 수 없으므로 부당하다. 아울러, 송하인으로부터 대리권을 수여받고 그의 이름으로 운송계약을 체결하는 직접대리의 방식의 운송주선인도 생겨날 수 있다. 운송주선인이 실화주(송하인)의 대리인으로 나서는 경우란 실화주가 화환어음에 의하여 은행의 신용을 얻기 위하여 실화주 자신을 증권상의 송하인으로 하여 선하증권을 발행받을 필요가 있는 때이다.

증권상의 송하인은 대체로 실화주에 속하거나 그 대행자라는 점이다. FOB 매매계약에 있어서나 복합운송에 있어서 증권상의 송하인은 실화주로 귀결되고 있다. 이에 비추어, 증권상의 송하인의 등장시기는 당초 운송화물의 발송인이며 운송주선을 위탁한 실화주로서 운송인의 운송물 수령·선적 이전임을 알 수 있다. 물론 위탁자(실화주)로서 송하인의 의무와 책임의 이행상대방은 운송주선인 내지 계약운송인이고, 증권상의 송하인의 의무와 책임의 이행상대방은 실제운송인이라는 차이가 있기는 하다. 그러나, 증권상의 송하인이 실화주로서 운송물의 발송단계에서 당초 그 의무와 책임을 이행하지 않는다고 한다면 근원적으로 의무위반의 기수(既遂)상태가 되어 버린다. 이에 따라, 운송계약의 위탁자로서 실화주가 운송인의 책임기간 내내 그 의무와 책임을 보완하기 위해서도 증권상의 송하인으로서의 실화주에게 실제 송하인에 준하는 지위를 부여할 필요가 있다.

이는 또한 증명책임의 완화 문제로서, 만일 운송물이 멸실 또는 훼손된 경우 증권상의 송하인은 손해를 증명할 책임을 부담하지만, 규칙과 같이 규정상의 법정책임을 묻는 경우에는 선적 당시의 운송물의 양호한 상태를 증명할 필요가 없다. 증권상의 송하인은 단지 운송인이 운송물을 수령했을 때 선하증권에 기재된 것과 다름이 없음을 증명하면 되므로 증권상의 송하인에게 유리하게 된다.

송하인은 운송증권상의 중요한 기재사항이지만, FOB계약과 국제복합운송, 수출입대행 용역 그리고 화환어음에 의한 은행의 신용을 얻기 위한 실무에 있어서는 규칙과 같이 운송계약의 당사자(송하인) 이외의 자로 선하증권에서

송하인으로서 기재되는 것을 승낙한 '증권상의 송하인' 개념을 도입하는 것이 바람직하다고 본다. 송하인의 개념요소에 있어서 가장 중요한 것은 운송물에 관한 정보(운송물의 명세 또는 위험성에 관한 정보)를 보유하고 있다는 점이고, 또 이러한 관점에서 증권상의 송하인을 포함한 전체 송하인의 의무와 책임에 관한 조항의 해석이 이루어져야 한다.

주제어 : 증권상의 송하인, 송하인, 선하증권, 증권상 송하인의 의무와 책임, FOB계약, 운송물 인도, 해상법, 로테르담 규칙

1. 머리에

광의의 송하인으로서 '증권상의 송하인(documentary shipper)'이란 송하인(shipper) 이외의 자로 운송증권에서 송하인으로서 기재되는 것을 승낙한 자를 말한다. 전통적으로 송하인의 의무는 운송물을 운송인에게 인도하고 운임을 지급하는 것이다. 그러나 오늘날 송하인은 운송인과 같이 전문적이면서 오히려 운송인을 제압하고 있는 경우도 많다. 그런데도 종래의 운송법에서 송하인의 의무로서 굳이 열거되고 있는 것은 송하인의 운송물의 계약명세에 관한 정보제공의무와 위험물에 관한 정보제공의무에 불과하였고 송하인에게 명시적인 책임을 부과하는 규정은 운송물에 대한 정보의 정확성에 대한 담보책임 정도가 고작이었다.

이러한 단편적인 법체계를 극복하고 변화하는 시대에 실효성 있는 통일적인 규범을 지향하고 있는 로테르담 규칙¹⁾(이하 '규칙'이라 함)은 송하인의 의무와 책임에 대해서 '제7장'이라는 독립된 장(章)을 마련하여 기존의 어떠한

1) 정식명칭은 '2008년 12월 11일자 전부 또는 일부가 해상운송인 국제물품운송계약에 관한 유엔 협약(United Nations Convention on Contracts for International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea on 11 December 2008)'이다. 로테르담 규칙이라는 명칭은 서명식이 로테르담에서 이루어진 것에서 유래하고 있다.- Sturley, M. F., "Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The Rotterdam Rules in the United States", *Texas International Law Journal*, Spring, 2009, 428.

한 법규범보다도 광범위하게 송하인의 의무를 상정하고 책임의 요건이나 증명책임을 보다 구체화하는 규정을 두게 되었다. 아울러, 규칙은 운송증권을 자신의 명의로 작성한 경우의 '증권상의 송하인'은 그가 운송계약의 당사자로서 본래 의미의 송하인은 아니라 하더라도 송하인에 준하여 취급하도록 하고 있다(제33조).²⁾

이에 이 논문은 규칙에서 새롭게 부각되고 있는 증권상 송하인의 의무와 책임에 대해서 전반적으로 검토해 보기로 한다. 그 전제로서 증권상의 송하인도 송하인과 마찬가지로 독립된 책임주체로 등장하기 때문에, 우선 규칙에서의 '증권상의 송하인'의 등장 배경을 살펴볼 필요가 있다. 증권상의 송하인은 결국 운송화물의 발송인이며 운송주선을 위탁한 실화주에 속하거나 그 대행자라는 점이다. 송하인보다 오히려 증권상의 송하인이 운송되어야 할 운송물에 대한 상태를 더 잘 제공할 수 있는 지위에 있다. 더욱이 컨테이너화물 운송이 해상운송의 중심이 되면서 운송인은 자신이 알지 못하는 운송물의 선적으로 인해 폭발사고³⁾ 등 각종 위험에 노출됨에 따라 증권상의 송하인에게도 운송에 적합한 운송물 인도 의무와 적시에 정확한 정보를 제공할 의무를 부과하여야 한다는 인식이 실무계에서 많은 공감을 얻었고 규칙에 새로이 추가되기에 이른 것이다.

증권상의 송하인은 송하인과 동일한 의무와 책임을 부담하지만, 아울러 송하인이 향유하는 권리를 행사하고 항변을 원용할 수 있게 된다. 이하에서는 규칙에서 새로이 도입된 증권상 송하인의 의무와 책임을 그 규정 순서에 따라 헤이그 비스비 규칙과 함부르크 규칙과의 비교 고찰을 통하여 새롭게 전개시키고, 본래 의미의 송하인에 상응한 지위를 바탕으로 한 해석론적 검토를 하기로 한다. 이 연구는 규칙의 이러한 규정의 의의를 보다 명확히 부각시켜 우리나라 법제에 대한 시사점을 제공하고자 하는 데 있다.

2) Baatz, Yvonne et al, *The Rotterdam Rule: A Practical Annotation*, London : Informa, 2009, p.95.

3) 지난 2006년 3월 21일 예멘국 아덴항 동방 약 140마일 거리, 인도양 아덴만 내 해상에서 발생한 현대 포춘(HYUNDAI FORTUNE)호의 폭발사고가 대표적인 예이다.

II. 증권상의 송하인의 등장과 법적 취급

1. 증권상의 송하인의 의의 및 등장 배경

가. 송하인 및 증권상의 송하인의 의의

운송인에 대응하는 운송계약의 당사자는 우선 송하인과 증권상의 송하인을 들 수 있다. 규칙은 제1조 제8호 ‘shipper’와 제9호 ‘documentary shipper’를 구분하면서, 전자의 송하인은 운송계약의 상대방으로서 운송인과 운송계약을 체결하는 사람을 말하고, 후자의 증권상의 송하인은 운송증권 또는 전자운송기록에 운송계약의 상대방으로서의 송하인이 아닌 자로서, 송하인으로 기재되는 것을 승낙한 자라고 구분하고 있다.⁴⁾ 여기서 ‘운송증권(transport document)’이란 선하증권 외에도 모든 운송물을 수령하였음을 나타내는 증명 또는 운송계약을 나타내는 증명 증서를 널리 일컫는 개념이다(제1조 제14호). 광의의 의미의 송하인으로서 증권상의 송하인은 예컨대, 운송주선인과 실화주, FOB 매매 조건 운송물의 매도인과 매수인, 수출입대행용역의 경우 수출입면허회사와 물건 제조업자에서처럼, 계약당사자 본인에 해당하는 송하인과 운송화물의 발송인에 해당하는 송하인이 반드시 일치하지 않는 현실을 고려하여 규칙에서 종래의 헤이그 비스비 규칙이나 함부르크 규칙과 달리 새롭게 정한 개념이다.⁵⁾ 운송증권상에 기재되는 송하인은 실화주를 지칭하는 의미이므로 반드시

4) 송옥렬, “UNCITRAL 해상운송협약상 송하인의 책임”, 『국제거래법연구』 제16집 제2호, 국제거래법학회, 2007. 12., 307면 ; 김필곤, “선하증권과 UNCITRAL 운송법 협약에서의 운송증권”, 『국제규범의 현황과 전망 -2007년 국제규범연구반 연구보고-』, 법원행정처, 2008. 118-119면 ; 김인현·이태중, “제16차 운시트랄 운송법회의 보고서”, 『한국해법학회지』 제28권 제1호, 한국해법학회, 2006. 511면.

5) 광의의 의미에서 송하인(shipper)이란 “1) 스스로 또는 타인에게 위탁함으로써 자기의 명의로 혹은 자기를 위하여 운송인과 화물운송계약을 체결하는 사람이거나, 2) 스스로 또는 타인에게 위탁함으로써 자기의 명의로 혹은 자기를 위하여 운송물을 화물운송계약과 관련이 있는 운송인에게 인도하는 사람”을 말한다(함부르크 규칙 제1조 제3호). 여기서 전단 1)의 송하인은 운송위탁자 혹은 운송계약 당사자로서의 송하인이고, 후단 2)의 송하인은 화물을 인도하는 송하인이다. 전통적인 해상법에서는 송하인은 전단의 송하인, 즉 운송위탁자로서

시 운송계약체결의 당사자인 송하인에 한정하지 않는다. 따라서 운송증권상에 실화주를 기재할 수가 있고,⁶⁾ FOB매매 조건의 경우 운송주선인과 상호 대리 관계에 있는 자도 기재될 수 있다.⁷⁾

나. 증권상의 송하인의 등장 배경

증권상의 송하인은 송하인과 마찬가지로 상법상 운송물의 취급 및 선하증권과 관련된 규정을 똑같이 적용하여야 할 필요성이 제기되는 경우가 있다. 아울러, 실화주가 화환어음에 의하여 은행의 신용을 얻기 위하여 실화주 자신을 송하인으로 하여 선하증권을 발행받을 필요가 있는 경우에도 그러하다.⁸⁾

첫째, 수출입 FOB계약에서는 매수인과 매도인 가운데 누구를 송하인으로 보는가가 문제된다. 매도인을 송하인으로 보는 견해는 선하증권을 첨부한 화환어음에 의하여 당사자 간의 대금결제를 원활하게 하려고 하기 때문에, 반대 특약이 없는 한 매도인이 선하증권을 취득하여 매수인에게 제공할 의무를 부담하므로 매도인이 송하인이라고 한다.⁹⁾ 이와는 달리, 매수인을 송하인으로 보는 견해는 수출입 FOB계약에 있어서 운송인과 운송계약을 체결하는 자는 매수인으로서 매도인이 매수인을 대리하여 하는 것이며, 따라서 매수인이 운송계약의 당사자로서 송하인이라는 것이다. 우리나라 판례의 입장이다.¹⁰⁾ 이

계약당사자를 가리키며, 후단의 송하인은 FOB 매매조건에 있어서의 매도인을 말한다고 하여, 이 경우 두 가지 의미의 송하인이 나타날 수 있다. 원래 (로테르담)규칙 초안에서는 후단의 송하인을 'consignor'라고 정의했으나, 규칙초안에서 말하는 'consignor'에는 FOB 매도인뿐만 아니라 화물을 실제로 전달한 트럭운전자까지 포함될 수 있으므로, 오히려 FOB 매도인의 지위는 'consignor'의 개념보다는 송하인에 의하여 매도인이 증권상의 송하인 (documentary shipper)으로 지정됨으로써 보호하는 것이 가능하다는 견해가 우세하여 'consignor'의 개념은 삭제되고, 증권상의 송하인(documentary shipper)의 개념이 최종적으로 규정되기에 이르렀다.- 김필균, 앞의 논문, 119면.

6) 이균성, 「신해상법대계」, 한국해양수산개발원, 2010, 396면.

7) 최종현, 「해상법상론」, 박영사, 2015, 236면 ; 대법원 2000. 3. 10. 선고 99다55052 판결.

8) 정찬형, 「상법강의(상)」, 박영사, 2014, 314면 ; 정동윤, 「상법총칙·상행위법」, 법문사, 1996, 297면 ; 정희철, 「상법학(상)」, 박영사, 1989, 203-204면.

9) 이주홍, “해상물건운송인의 손해배상책임”, 「해상·보험법에 관한 제문제[상]」(재판자료 제52집), 법원행정처, 1991, 240면 ; Prüssman/Rabe, *Seehandelsrecht*, 2. Aufl., München : C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1983, § 556 IV. B.1.2, S.233f.

경우 매도인은 증권상의 송하인으로 나타날 수 있다.

둘째, 물건의 실화주가 운송주선업자와 운송계약을 체결하였으나 그가 직접 운송을 하지 않고 다른 운송업자에게 제2의 계약(운송계약)을 체결한 경우 그 다른 운송업자는 당초의 운송주선업자를 송하인으로 하여 운송계약을 체결하게 된다. 그런데, 실화주는 화환어음으로 은행의 신용을 얻기 위해 실화주 자신이 송하인으로 기재된 선하증권이 필요한데, 운송주선인이 실질적인 운송계약의 당사자임에도 불구하고 스스로 하우스 선하증권(house B/L)을 발행하지 않고 오히려 실제운송인의 지시식¹¹⁾ 선하증권에 그 송하인을 실화주로 기재할 것을 요청하는 경우가 있다. 이 경우 실화주는 실제운송인에 대한 증권상의 송하인이 된다.

셋째, 실제 물건제조업자가 수출입면허를 받지 않아서 무역업고유번호를 취득하지 않고 있던 까닭에 수출입면허업체에게 수출입대행 수수료를 지급하기로 하고 그 명의를 대여받아, 그 명의로 운송인과의 사이에 물품에 대한 화물 운송계약을 체결한 경우, 운송계약의 당사자는 수출입대행용역을 제공한 수출입면허업체이고, 운송인의 운송증권 발행으로 인한 증권상의 송하인은 수출입 물건의 실제 제조업자가 될 수 있다.¹²⁾

2. 증권상의 송하인의 법적 취급

가. 증권상의 송하인의 해석상 법적 취급

증권상의 송하인은 위의 분석에 따르면, 결국 운송화물의 발송인이며 운송주선을 위탁한 실화주에 속하거나 그 대행자라는 점이다.¹³⁾ 즉 FOB매매계약

10) 대법원 1996. 2. 9. 선고 94다27144 판결 ; 대법원 2000. 8. 18. 선고 99다48474 판결.

11) 선하증권상에 특정인이 수하인으로 기재된 기명식 선하증권의 경우 그 증권상에 양도불능의 뜻 또는 배서를 금지한다는 취지의 기재가 없는 한 법률상 당연한 '지시증권'으로서 배서에 의하여 양도가 가능하다고 할 것이고, 이러한 경우 운송물의 멸실이나 훼손 등으로 인하여 발생한 채무불이행으로 인한 손해배상청구권은 물론 불법행위로 인한 손해배상청구권도 선하증권에 체화되어 선하증권이 양도됨에 따라 선하증권 소지인에게 이전된다.- 대법원 2003. 1. 10. 선고 2000다70064 판결 ; 대법원 1991. 4. 26. 선고 선고90다카8098 판결).

12) 대법원 1974. 9. 10. 선고 74다457 판결.

에 있어서나 복합운송에 있어서 증권상의 송하인은 실화주로 귀결된다는 것을 알 수 있다.

원래 실화주로서 증권상의 송하인은 계약운송인과 직접 계약관계가 있을 뿐, 실제운송인과는 아무런 직접적인 법률관계가 존재하지 않는다. 그럼에도 증권상의 송하인인 실화주는 당초 계약운송인과 체결되는 운송계약의 당사자로서 운송물에 관한 정보에 정통한 자이다. 그런데다 선하증권을 발행한 실제 운송인에 대하여는 선하증권의 추정력에 기한 채권적 효력¹⁴⁾에 의하여 그 기재사항(송하인, 수하인, 운송물의 명세, 운송 구간 등)에 관하여는 상법상 본래 의미의 송하인과 동일한 취급을 받게 된다고 본다. 아울러, 수출입 면허를 대여하여 자기의 성명 또는 상호를 사용할 것을 허락한 명의대여자도 그에 상응한 법적 취급을 받아야 한다고 본다. 상법 제24조는 명의를 대여한 자를 영업의 주체로 오인하고 거래한 계약상대방의 이익을 보호하기 위한 규정으로서 이에 따르면 명의대여자는 명의차용자가 영업거래를 수행하는 과정에서 부담하는 채무를 연대하여 변제할 책임이 있다.¹⁵⁾

이에 비추어 본다면, 증권상의 송하인의 등장시기는 당초 운송화물의 발송인이며 운송주선을 위탁한 실화주로서 운송인의 운송물 수령·선적 이전임을 알 수 있다. 물론 운송계약의 당사자로서 송하인(선적신청자)의 의무와 책임의 이행상대방은 운송주선인 내지 계약운송인이고, 증권상의 송하인의 의무와 책임의 이행상대방은 실제운송인이라는 차이가 있기는 하다. 그러나, 증권상의

13) 대법원 2000. 3. 10. 선고 99다55052 판결은 선하증권의 송하인란을 기재함에 있어 반드시 운송계약의 당사자만을 송하인으로 기재하여야 하는 것은 아니고 넓은 의미의 하주를 송하인으로 기재할 수도 있으므로 피고(실제운송인 : 씨렌드서비스)가 발행한 선하증권상의 '송하인' 표시가 '엘지상사를 대리한 태평양'으로 되어 있다는 것만으로 그 선하증권에 의한 운송계약의 상대방이 태평양이 아닌 엘지상사라고 단정할 수는 없다고 할 것이다. 따라서 엘지상사와의 사이에 이 사건 화물에 대한 운송계약을 체결한 자는 태평양이고, 피고는 엘지상사에 대한 관계에서 태평양의 이행보조자 혹은 이행대행자의 지위에 있을 뿐이라고 판단하여, 피고가 엘지상사에 대하여 '운송인'의 지위에 있음을 전제로 엘지상사를 대위하여 피고에게 운송계약상의 채무불이행으로 인한 손해배상책임을 묻는 원고의 청구를 기각하고 있다.

14) 대법원 1998. 9. 4 선고 96다6240 판결; 대법원 2003. 1. 10. 선고 2000다70064 판결 ; Schmitthoff, Clive M., *Export Trade : The Law and Practice of International Trade*, 9th ed., London: Stevens and Sons, 1990, p.561.

15) 대법원 2008. 10. 23. 선고 2008다46555 판결에서 추론함.

송하인이 실화주로서 운송물의 발송단계에서 당초 그 의무와 책임을 이행하지 않는다고 한다면 근원적으로 의무위반의 기수(既遂)상태가 되어 버린다. 그리하여 증권상의 송하인인 실화주는 실제운송인으로부터 지시식 선하증권을 발행, 교부받음으로써 선하증권의 채권적 효력에 의해 운송계약상의 권리가 일단 최초의 지시인으로서 증권상의 송하인에게 귀속하므로,¹⁶⁾ 운송물의 멸실 또는 훼손이 발생하면 실제운송인을 상대로 운송계약에 준하는 법정책임을 쉽게 물을 수 있어 유리하다.

이와 관련하여, 헤이그 비스비 규칙에서는 송하인을 운송계약의 당사자로 한정해 볼 것인가, 아니면 증권상의 송하인을 포함하여 운송증권의 발행과 양도에 관한 모든 당사자로 볼 것인가에 관하여 해석상 문제된 바 있다.¹⁷⁾

나. 증권상의 송하인의 규칙상 법적 취급

규칙에서 송하인의 책임은 제7장에서 규정하고 있다. 제27조(운송에 적합한 인도), 제28조(송하인과 운송인의 정보와 지시 제공에 대한 협력), 제29조(정보, 지시사항 및 서류를 제공할 송하인의 의무), 제30조(운송인에 대한 송하인의 책임의 기초), 제31조(운송계약명세 작성을 위한 정보), 제32조(운송인에 대한 송하인의 책임의 기초), 제33조(운송계약명세 작성을 위한 정보), 제34조(위험화물에 대한 특별규정) 그리고 제35조(송하인의 이행보조자에 대한 책임)으로 구성되어 있다.

아울러, 규칙은 운송증권을 자신의 명의로 작성한 경우의 증권상의 송하인은 그가 실제로 송하인은 아니라 하더라도 송하인에 준하여 취급하도록 하고 있다(제33조). 제33조에 따르면, 증권상의 송하인은 제7장과 제55조에 따라 송하인에게 부과된 의무와 책임을 부담하고 제7장과 제13장에 의하여 제공되는

16) 中村眞澄·箱井崇史, 「海商法」, 成文堂, 2010, 168頁 ; 原茂太一, “貨物引換證と運送品の滅失”, 「別冊ジュリスト商法(總則·商行爲)」, 判例百選(第二版), 1985, 150頁.

17) Carver, Raoul Colinvaux, *Carriage by Sea*, 12th ed., London : Stevens & Sons, 1971, p.350 ; Mocatta, Mustill & Boyd, *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, London : Sweet & Maxwell, 1984, p.438 : “the shipper means the shipper or any consignee of goods named in the bill of lading or any endorsee there of to whom the property in the goods shall pass.”

송하인의 권리와 항변을 주장할 수 있다.¹⁸⁾ 이는 송하인의 의무, 책임, 권리 또는 항변에 영향을 미치지 않는다.¹⁹⁾ 헤이그 비스비 규칙이나 우리 상법에는 없는 내용이다.

따라서 위 송하인의 의무와 책임에 관한 규정은 증권상의 송하인의 의무와 책임으로 다음과 같이 치환될 수 있다. 즉 증권상 송하인의 운송에 적합한 운송물 인도 의무는 제27조에서 세 가지로 나누어 규정하고 있다. 증권상의 송하인은 운송에 적합하도록 준비된 운송물을 운송인에게 인도하여야 하고(제1항), FIO약정을 체결함으로써 운송인의 의무 중 일부를 증권상의 송하인의 책임으로 이전하는 것으로 정할 수 있으며(제2항), 컨테이너 운송물의 경우에는 적절하게 주의를 하여 적부하고 고박하여야 한다(제3항).

또한 증권상 송하인의 운송물에 대한 정보제공의무는 크게 규칙 제29조와 제31조 그리고 제32조에서 규정하고 있다. 증권상의 송하인은 운송인에게 ① 운송물의 취급과 운송에 필요한 주의사항이나 지시 기타 관련서류(제29조 제1항 (a)) 및 예정된 운송과 관련된 법, 규정 또는 공공기관에 요구하는 서류(제29조 제1항 (b)), ② 운송물의 상태에 관한 구체적인 명세, 증권상의 송하인 등의 성명, 운송증권 발행의 상대방(제31조 제1항), ③ 위험물(dangerous goods)에 관한 사항 등 모두 세 가지 정보를 제공하여야 한다.

그러나 이러한 정보제공의무는 규칙에서 구체화되기는 하였으나, 사실 헤이그 비스비 규칙 제3조 제5항과 함부르크 규칙 제17조 제1항이 송하인의 운송물에 관한 정보의 정확성에 대한 담보책임을 규정하고 있었기 때문에 완전히 새로운 것은 아니다.²⁰⁾ 다만 규칙에서는 이러한 규정을 보다 명확히 하면서

18) 송하인의 의무위반에 따른 책임에도 (로테르담)규칙 제62조의 2년의 제척기간이 적용된다.- Gunzman, Jose Vicente, *The Rotterdam Rules: Shipper's Obligation and Liability*, CMI Yearbook, 2010, p.161.

19) Baatz, Yvonne et al, op. cit., p.95.

20) 헤이그 비스비 규칙에서는 송하인에게 위험물의 적재에 대하여 무과실책임을 부과하는 한편, 운송인에게 고지하는 수량 등에 대한 담보책임을 부담시키는 두 가지 규정만을 두고 있었다.- Ziegler, Alexander von/Johan Schelin/Stefano Zunarelli, *The Rotterdam Rules 2008 : commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Alphen aan den Rijn, The Netherlands : Kluwer Law International, 2010, pp.156-157.

제29조의 정보제공의무를 추가하고 있고, 나아가 위험물(제32조)에 관한 정보 제공의무도 더욱 구체화되면서 헤이그 비스비 규칙이나 우리나라 상법의 규정보다 자세하게 규정되었다. 규칙에서는 이에 덧붙여 증권상의 송하인에 대하여도 적절하고 주의 깊게 이행하여야 할 주의의무를 부과하고, 이러한 주의 의무와 책임은 강행규정(제79조 제2항)의 적용을 받아서 증권상의 송하인이 면제나 감경할 수 없도록 하고 있다.²¹⁾

이러한 의무에 위반하는 경우 증권상의 송하인은 제30조에 따라 손해배상책임을 지게 되는데, 제29조의 의무위반은 전반적으로 과실책임이지만, 제31조의 의무위반의 경우에는 ‘적시에’ 제공하지 않은 경우에는 과실책임을 지고, ‘정확하게’ 제공하지 않은 경우에는 무과실책임을 진다.²²⁾ 제32조의 위험물에 관한 정보제공의무 위반의 경우에도 무과실책임이다.²³⁾²⁴⁾

한편, 규칙에서의 증권상의 송하인은 정기선운송계약(liner transportation), 즉 우리나라 상법상의 개품운송계약에서의 증권상의 송하인뿐만 아니라 운송증권이 발행된 경우에는 항해용선 또는 비정기선에 의한 운송에 있어서의 용선자 또는 증권상의 송하인에게도 적용될 수 있다(제6조).

III. 증권상의 송하인의 운송물 인도 의무

1. 증권상의 송하인의 운송에 ‘적합한’ 운송물 인도 의무

증권상의 송하인은 운송에 적합하도록 준비된 운송물을 운송인에게 인도하여야 한다. 규칙은 종래의 송하인의 의무에다가 ‘운송에 적합하도록 준비된’

21) Baatz, Yvonne et al, op. cit., p.244.

22) Gunzman, Jose Vicente, op. cit., p.161.

23) Ziegler, Alexander von/Johan Schelin/Stefano Zunarelli, op. cit., p.157.

24) 헤이그 비스비 규칙 아래에서는 운송인의 과실을 전제로 송하인이 책임을 진다는 견해(Wilson, John F., *Carriage of Goods by Sea*, 6th ed., Harlow : Pearson/Longman, 2008, p.35)와 운송인의 과실이 있는 데도 불구하고 송하인이 무과실책임을 진다는 견해(Prüssman/Rabe, *Seehandelsrecht*, 2. Aufl., München : C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1983, Art. 564 b Anm. D 1.)로 나뉜다.

운송물이라고 명시적으로 부가하고 있다. 증권상의 송하인 자신이 바로 운송물의 운송을 운송인에게 의뢰하는 실화주일 수 있다. 따라서 증권상 송하인의 가장 기본적인 의무는 물론 운송물을 선적, 운송, 양륙 등에 적합한(ready for carriage) 상태로 운송인에게 인도하는 것이다(제27조 제1항). 이러한 요건은 위험물뿐만 아니라, 포장된 경우를 포함하여 모든 운송물에 적용된다.

여기서 '적합하다'고 하는 것은 선적, 양륙 등을 포함한 예정된 항해(intended carriage)²⁵⁾를 감내할 수 있는 상당한 운송물을 충분한 포장을 하여 제공하여야 할 의무라고 할 수 있다.²⁶⁾ 증권상의 송하인은 '통상적인(normal)' 항해를 감내할 수 있는 운송물을 제공하여야 할 묵시적인 약속을 지켜야 한다는 것이다.²⁷⁾ 증권상의 송하인은 계약명세에 따른 운송물의 품질이 화물의 발송시, 즉 운송물의 선적시 뿐만 아니라 양륙항에 도착하여서도 역시 만족할 만한 것이어야 한다는 종래의 위험이전에 대한 원칙과는 상반되는 다른 관점을 제시하고 있다.²⁸⁾ 다시 말하면 운송물의 멸실 훼손이 발생한 시점을 운송물의 선적 이후라고 증권상의 송하인이 주장하기에 앞서 양륙항에 도착한 운송물이 계약명세에서 언급한 물품으로서의 가치나 상품성을 상실하였다면 모든 위험이 증권상의 송하인에게 돌아가는 효과가 나타날 수 있다는 것이다.

또한 운송에 '적합하다'고 하는 것은 다른 사람이나 운송물에 아무런 위해(harm)를 입히지 않는다는 의미이다(제27조 제1항). 규칙이 '위해(harm)'라는 용어를 채택한 것은 운송인이 입을 인적, 물적 손해뿐만 아니라 결과적으로 경제적 손해(consequential damage)를 포함한 온갖 종류의 멸실 훼손으로 인

25) '예정된 항해'라는 함은 증권상의 송하인이 운송인에게 운송물을 인도할 때에 기대되는 운송과 관련된 의무에만 한정한다는 뜻을 명백히 하고 있다. 따라서 결과적으로 항로가 바뀌거나 그로 인해 새로운 항로상에서 관계당국이 종전과 다른 통제를 가함으로써 운송물 취급에 따른 손해에 대해서는 증권상 송하인의 의무위반으로 되지 않는다.- Tomotaka Fujita, "Shipper's Obligations and Liabilities under the Rotterdam Rules", *Soft Law* 2010-3 (The University of Tokyo, 2010. 3.), p.6.

26) Baatz, Yvonne et al, op. cit., p.80.

27) Guest, A. G. et al. (editors), *Benjamin's Sale of Goods*, 4th ed., London : Sweet & Maxwell, 1992, para. 108-110.

28) 정성훈, "해상운송물품의 고유자와 관련된 손해와 그 책임에 관한 연구", 동국대 대학원 박사학위논문, 2000. 8., 125면 ; Baatz, Yvonne et al, op. cit., p.80 ; Mash & Murrell, Ltd. v. Joseph I. Emauel Ltd. (1961) 1 W.L.R. 862, 또는 (1961) J.B.L. 293 참조.

한 손해를 뜻하는 광의의 의미를 살리기 위해서이다.²⁹⁾ 운송물이 위험물의 정의에 포함되지 않더라도 운송물의 증권상 송하인에게 운송물의 안전한 운송을 위하여 뒤따르는 최소한의 요건을 규정하고 있는 위험물에 관한 정보제공 의무와 맞물리게 하기 위한 것이다. 여기서 제27조 제1항은 다른 사람이나 운송물의 위해에 대한 증권상 송하인의 의무를 규정하고 있는 반면에, 송하인의 의무를 규정하고 있는 제7장에서는 오직 증권상 송하인의 운송인에 대한 의무만을 다루고 있다. 따라서 제27조 제1항은 증권상의 송하인이 운송인에 대해서가 아닌 다른 사람이나 운송물의 위해로 인한 손해배상청구에 대한 청구원인(cause of action)의 근거규정으로 제시될 수는 없다.

2. 증권상의 송하인의 FIO약정에 따른 운송물 취급의무

운송인과 증권상의 송하인은 쌍방의 합의에 의하여 FIO약정³⁰⁾을 체결함으로써 운송인의 의무 중 운송물의 선적, 취급, 적부, 하역 작업을 증권상의 송하인 내지 송하인이나 수하인의 책임으로 이행하는 것으로 정할 수 있다(규칙 제13조 제2항). 규칙 제27조 제2항은 제13조 제2항에서 증권상의 송하인이 운송물의 선적 또는 양륙 등을 담당하기로 한 경우에 관한 특칙으로서, 증권상의 송하인에게 운송물의 취급에 대한 주의의무를 부과하고 있다.³¹⁾

먼저, 제13조 제1항은 운송인은 제12조의 정의규정에 따른 책임기간 동안 운송물을 적절하고 주의 깊게 수령, 선적, 취급, 적부, 운송, 관리, 양륙 그리고 인도하여야 할 의무를 부담한다고 하여 운송인의 의무를 열거하고 있다.³²⁾ 따

29) Tomotaka Fujita, op. cit., p.6.

30) FIO 약정이란 'Free in and out'을 의미하는 것으로서, 운송물의 선적과 양륙을 운송인이 아닌 송하인 또는 수하인 등 실화주 측이 행한다는 약정이다. 이는 송하인 등 실화주가 출발지 항구나 도착지 항구의 육상에 자신의 선적설비 또는 하역설비를 갖추고 있는 경우가 많기 때문에 실화주가 직접 화물의 선적 내지 양륙작업을 담당하기로 하는 FI(Free in) 또는 FO(Free out) 특약이나 선적 및 양륙작업 모두(Free in and out)를 담당하기로 하는 특약에 의한 운송을 말한다.

31) 운송물의 수하인은 송하인이 겸할 수도 있다. 이와 같이 송하인이 계약상 다른 지위도 아울러 갖는 경우에도, 규칙 제27조 제2항이 적용되는 물론이다.- Tomotaka Fujita, op. cit., p.7.

라서 제13조 제1항의 운송인의 의무를 면제하는 것은 제79조 제1항의 강행규정 위반이 되어 무효가 될 것이다.

그러나, 제13조 제2항은 제1항에도 불구하고 운송인과 증권상의 송하인은 증권상 송하인 내지 송하인 혹은 수하인에 의하여 운송물의 선적, 취급, 적부 혹은 양륙 등에 관하여 FIO 약정이 이루어질 수 있다는 명시적 규정을 두고 있다. 즉 해상운송계약상 운송인의 의무에는 타인에게 전가할 수 없는 기본적인 의무(fundamental obligation)와 전가할 수 있는 부차적인 의무(secondary obligation)가 있는데, 감항능력주의의무와 운송 자체를 이행할 의무, 운송 도중 화물을 보관할 의무 및 운송물 인도의무는 전자에 속하고³³⁾ 선적, 취급, 적부, 혹은 양륙 작업을 할 의무는 후자에 속한다고 하는 판례³⁴⁾를 입법화하고 있다. 운송계약의 본질에 비추어 운송인의 기본적인 의무에 속하는 수령과 운송, 인도까지를 증권상 송하인 내지 송하인 등에게 전가할 수는 없다고 할 것이다. 그리고 이러한 약정은 계약명세에 추가로 언급되어야 한다.³⁵⁾ 따라서 선적이나 양륙은 당사자의 자치에 따라 운송인의 개입 없이 운송물의 선적은 증권상 송하인 내지 송하인이, 그 양륙은 증권상 송하인 내지 송하인 또는 수하인이 한다고 약정할 수 있다. 그렇다면 규칙은 선적, 취급, 적부, 양륙에 한해서는 이를 증권상의 송하인 등 실화주의 비용과 책임으로 하는 FIO조항이 유효하다는 것을 의미하는 것이고, 이렇게 하더라도 운송인은 제79조 제1항의 강행의무 위반이 되지 않는다. 규칙 제27조 제2항은 증권상의 송하인은 제13조 제2항에 따라 이루어진 합의에 따라 인수한 의무를 적절하게 주의를 하여 이행하여야 한다는 데까지 이르고 있다.

32) Tetley, William, "Properly Carry, Keep and Care for Cargo-Art III Nr.2 of the Hague-Visby Rules," *European Transport Law*, 2001, pp.9-15 ; Jindal Iron and Steel Co. Ltd. and Others v. Islamic Solidarity Shipping Co. Jordan Inc. (The Jordan II) [2005] 1 Lloyd's Rep. 57.

33) Thomas, D Rhidian, op. cit., p.94.

34) Jindal Iron and Steel Co. Ltd. and Others v. Islamic Solidarity Shipping Co. Jordan Inc., (The Jordan II)[2005] 1 Lloyd's Rep. 57, para. 19.

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

3. 증권상의 송하인의 컨테이너 운송물에 대한 감항담보의무

규칙 제27조 제3항에서는 컨테이너 운송물에 대한 규정을 다시 주의적으로 두고 있다. 제27조 제1항은 운송물 그 자체의 조건과 포장에 초점이 맞춰져 있는 반면에, 제27조 제3항은 운송물의 적절한 적부에 관한 조항이다. 따라서 규칙 제27조 제3항은 운송인이 부담하는 감항능력주의의무에 대응하는 것으로서, 컨테이너가 증권상의 송하인에 의해 포장되고 FCL(full container load) 화물로 운송인에게 발송된 경우 증권상의 송하인은 사람 또는 재산에 대하여 손해를 끼치지 않도록 적절하게 주의를 하여 컨테이너 내용물을 적부하고 고박하여야 한다.³⁶⁾ 특히 오늘날 컨테이너 운송이 보편화됨에 따라 실화주가 준비하여 봉합을 한 컨테이너 화물을 운송인이 그대로 적재하고 운송하는 경우에 운송인이 컨테이너 안의 내용물을 알지 못하는 사정이 많은 까닭에 특히 큰 의미를 가진다.³⁷⁾ 제3항에서 “unless otherwise agreed in the contract of carriage”라는 문구를 제외한 것에 대해서는 증권상의 송하인이 적부를 한 것으로서 그 안전에 대해서 운송인의 개입여지가 없기 때문에 당사자가 약정으로 변경할 수 없도록 한 것이라고 볼 수 있다.³⁸⁾

Ⅳ. 증권상의 송하인의 정보제공의무

1. 증권상의 송하인의 운송물의 취급과 운송에 필요한 정보제공의무

가. 신의칙에 기한 정보교류의무

증권상 송하인의 운송물에 관한 정보제공의무는 운송에 대한 정보를 운송

36) Baatz, Yvonne et al, op. cit., p.82.

37) 최준선·김인현·신유철, “UNCITRAL 국제운송법 제13차 회의 참가보고서”, 「한국해법학회지」 제26권 제2호, 2004, 560면 ; 송옥렬, 앞의 논문, 295면.

38) 김인현·이태중, 앞의 보고서, 501-502면.

인과 공유할 의무에 속한다는 전제에서 비롯된다.³⁹⁾ 이와 관련하여 제28조는 운송인과 증권상의 송하인이 서로에게 운송물의 취급과 운송에 필요한 정보를 서로 요구할 수 있고 또 자신이 제공할 수 있는 합리적인 능력의 범위 내에서 이에 성실하게 응할 것을 규정하고 있다. 여기서 '합리성' 요건은 당사자에게 불합리한 부담을 주는 의무를 부과해서는 안 된다는 것을 말한다. 증권상의 송하인이 요청된 정보에 접근할 수 없었다거나, 지시를 요청받았을 경우 합리적으로 그 지시를 제공할 수 없는 때에 해당한다.⁴⁰⁾ 더욱이 증권상의 송하인은 운송인이 요구한 정보가 불합리한 경우에는 그 정보를 취득하기 위해 비용을 들여가며 조사할 필요가 없다. 비록 당사자가 정보를 가지고 있거나 지시를 합리적으로 제공할 수 있다고 하더라도, 이미 그 정보를 요청한 당사자 자신이 합리적으로 취득할 가능성이 있는 경우에는 정보제공의무가 없다.⁴¹⁾

규칙 제28조는 요청과 응답의 시기에 대해서는 제29조와는 달리 규정하지 않고 있다. 따라서 일반적인 원칙이 적용되며 그와 같은 통지와 응답은 합리적인 기간에 이루어져야 하는 것으로 보인다.⁴²⁾ 또한 요청에 대해 응답할 의무는 실제로 요청이 이루어진 후에 발생하기 때문에 그러한 정보와 지시는 운송물의 적절한 취급과 운송을 위해 요청된 것이어야 한다.

그런데 제28조는 마치 운송인과 증권상의 송하인의 의무를 규정하고 있는 것처럼 보이지만, 그에 위반한 경우 아무런 책임규정이 없기 때문에 단순히 선언적인 규정으로 남게 되었다.⁴³⁾

나. 운송물의 취급과 운송에 필요한 정보의 내용

운송인보다 증권상의 송하인이 운송되어야 할 운송물에 대한 상태를 더 잘 알고 이에 관한 정보를 제공할 수 있는 지위에 있다. 이를 반영하여 규칙 제29조상의 의무는 제28조의 의무를 더 구체적으로 나타낸 것으로서 운송물의

39) 한국선주협회, 「로테르담 규칙(Rotterdam Rules)」, 2009, 42면.

40) Baatz, Yvonne et al, op. cit., p.84.

41) Tomotaka Fujita, op. cit., p.10.

42) Baatz, Yvonne et al, op. cit., p.83.

43) 송옥렬, 앞의 논문, 298면.

목적지, 적부, 안전유지와 인도에까지 미치고 있는데, 두 가지 다른 상황을 규율하고 있다. 먼저, 운송물의 취급과 운송에 필요한 주의사항이나 지시 기타 관련서류(제29조 제1항 (a))에 대한 정보제공의무는 운송인이 운송계약상의 의무를 이행할 수 있도록 하기 위하여 합리적으로 필요한 범위 내의 것이어야 하고, 운송인이 달리 다른 방법으로는 합리적으로 취득할 수 없는 경우라야 한다. 다음으로, 운송과 관련된 법, 규정 또는 공공기관에 요구하는 서류(제29조 제1항 (b))에 대한 정보제공의무는 운송인이 증권상의 송하인에게 '적시에' 요청한 경우에 한한다. 특히 이 의무는 운송인이 달리 다른 방법에 의하여 합리적으로 필요한 정보, 지시와 서류를 취득할 수 없는 경우에만 증권상의 송하인에게 부과된다는 것이다.⁴⁴⁾ 증권상의 송하인은 운송인이 필요한 정보, 지시 또는 서류가 무엇인지를 항상 알고 있는 것은 아니기 때문이다.

다. 추가적인 정보, 지시 또는 서류의 제공의무

증권상의 송하인은 운송물에 대한 정보를 제공할 일반적인 의무가 제29조에 규정되어 있는데, 제55조에서는 이에 추가하여 정보를 제공할 의무를 증권상의 송하인에게 부과하고 있다.

운송인은 물건과 관련된 일반적인 정보, 특수한 지시 혹은 특별한 서류를 요청할 수 있다.⁴⁵⁾ 규칙은 이에 따를 의무를 운송물처분권자(controlling party),⁴⁶⁾ 송하인과 증권상의 송하인 등 3명의 당사자에게 부과하고 있다(제55조). 이는 물건의 목적지, 적부, 안전유지와 인도에까지 확대된다고 볼 수 있고, 운송인이 운송계약상의 의무를 이행할 수 있도록 하기 위하여 합리적으로 필요한 것이어야 한다. 규칙 제55조가 제29조와 다른 점은 운송인의 요청에 의하여 추가적인 정보를 제공하는 것이고 제55조에서의 의무자는 운송물처분권자→

44) Baatz, Yvonne et al, op. cit., p.85.

45) Olebakken, Ingeborg Holtskog, "Background paper on shipper's obligations and liabilities", *CMI Yearbook 2007-2008*, p.302.

46) 운송물처분권자(controlling party)란 운송물처분권(the right of control of the goods)을 행사할 수 있는 자로서, 기본적으로 송하인을 비롯하여 규칙 제51조에 규정되어 있는 자를 말한다(규칙 제1조 제13호).

송하인→ 증권상의 송하인 등 순차적으로 정해지고 있다는 것이다.

이와 같은 지원을 요구할 수 있는 운송인의 권리는 세 가지 방법에 의하여 한정된다. 첫째, 운송물처분권자는 물건에 관한 정보, 지시 혹은 서류를 송하인으로부터 제공을 받지 못하거나 그 밖의 방법으로 운송인이 합리적으로 취득할 수 없는 경우에 적시에 제공하여야 한다. 둘째, 운송인이 합리적인 노력을 하였는데도 불구하고 운송물처분권자의 소재를 알아낼 수 없는 경우 혹은 운송물처분권자가 운송인에 대하여 적절한 정보, 지시 혹은 서류를 제공할 수 없는 경우에는 송하인이 그들을 제공할 의무를 진다. 셋째, 운송인이 합리적인 노력을 하였는데도 불구하고 송하인의 소재를 알아낼 수 없는 경우에는 증권상의 송하인이 해당 정보, 지시 혹은 서류를 제공할 의무를 진다.

2. 증권상의 송하인의 운송물 계약명세에 관한 정보제공의무

가. 운송물의 계약명세(contract particulars)

운송물의 계약명세에 관한 증권상 송하인의 정보제공의무는 규칙 제31조에서 규정하고 있다. 규칙은 제1조 제23호에서 “계약명세(contract particulars)라 함은 운송계약 또는 운송물과 관련하여 운송증권에 포함된 모든 정보(계약조건, 표시, 서명 그리고 배서를 포함함)를 말한다”라고 규정한 다음, 제31조 제1항에서 운송물의 계약명세는 다시 제36조에서 열거된 내용을 준용하고 있는데, 계약명세에 관한 제36조 제1항에서는 이를 크게 증권상의 송하인이 제공한 정보를 바탕으로 한 것과 그 밖의 것들의 두 가지로 분류하여 규정하고 있다.

(i) 증권상의 송하인이 제공한 정보를 바탕으로 한 계약명세로서는 운송물에 대한 설명이나 표시, 운송물의 동일성에 필요한 주된 표시, 포장(package or pieces)의 수 또는 운송물의 수량 또는 용량, 증권상의 송하인이 제공한 운송물의 중량 등 네 가지를 열거하고 있다(제36조 제1항). 아울러, 계약명세에 송하인으로 나타난 자의 성명, 수하인이 있다면 그 수하인의 성명, 그리고 운송증권 또는 전자 운송기록의 발행을 지시한 자가 있다면 그러한 지시를 하

는 자의 성명을 포함한다. (ii) 그 밖의 계약명세로는 외관상의 운송물의 상태(apparent order and condition of the goods), 운송인의 성명과 주소, 운송물의 수령 또는 선적일 혹은 운송증권 또는 전자 운송기록의 발행일, 수통의 유통 운송증권 원본이 발행된 경우 그 원본의 숫자 등을 들 수 있으며(동 제2항), 이에 덧붙여 수하인의 성명과 주소, 선박의 명칭, 수령장소 및 운송인에게 알려진 경우에는 인도장소, 선적항과 양륙항 등을 계약명세로 추가할 수 있다(동 제3항). 아울러 제2항에서의 ‘외관상 운송물의 상태’라 함은 운송인 등이 증권상의 송하인으로부터 운송물을 수령할 당시 포장된 그대로의 운송물의 외관에 대한 합리적인 검사 혹은 운송증권 또는 전자 운송기록을 발행하기 전에 실제로 실시한 추가적인 검사에 기초하여 알게 된 외관상태를 말하는 것으로 규정하고 있다(동 제4항).

나. 계약명세 기재의 증거법적 효력

규칙은 운송증권의 계약명세에 관한 증거법적 효력을 추정적 효력(prima facie evidence)과 간주적 효력(conclusive effect)으로 나누어 규정하고 있다. 먼저, 운송인은 다른 증거로서 그 기재내용과 다름을 입증할 수 있다. 따라서 운송인과 증권상의 송하인 사이에 이루어진 증권 외의 이면합의나 개별 약정이 운송증권에 명시된 계약조건을 변경하거나 추가할 수 있는 유효한 증거가 될 수도 있다. 운송증권이 발행되는 것은 운송계약이 있는 후의 일이며, 운송계약시 개별약정이 있었으면 이것은 운송증권의 어떠한 조항보다도 우선할 수 있는 반증이 된다. 다음으로, 간주적인 효력(conclusive evidence)도 인정하여 운송인은 다른 증거를 가지고 반증을 할 수 없으므로 선의의 제3자에게 대항하지 못하도록 하고 있다.⁴⁷⁾ 즉 선의의 증권 소지인에 대한 실제적인 권리관계가 인정됨을 의미한다.

47) 김인현·정형진, “UNCITRAL 운송법회의에서의 운송증권의 문언성에 대한 고찰”, 『기업법 연구』 제21권 제3호, 한국기업법학회, 2007. 7., 354~355면 ; 최종현, “空空 선하증권의 효력”, 『한국해법학회지』 제29권 제1호, 한국해법학회, 2007. 4., 153면.

다. 증권상의 송하인의 계약명세에 관한 정확성 담보의무

(1) 증권상의 송하인이 제공한 계약명세의 경우

증권상의 송하인은 계약명세의 기재와 운송증권의 발행에 필요한 정보, 즉 운송물의 표시, 운송물의 동일성에 필요한 주된 표시, 포장(packages or pieces)의 수 또는 운송물의 수량, 송하인이 제공한 운송물의 중량 등 정보를 운송인에게 제공하여야 한다. 규칙 하에서 운송인은 이러한 운송물의 계약명세에 관해서 실화주로서 증권상의 송하인이 통지하여 온 대로 기재할 의무가 있다. 이는 증권상의 송하인이 제공한 정보를 바탕으로 기재되는 사항이므로(제36조 제1항) 증권상의 송하인은 운송인에게 이들 내용의 정확성을 담보해 주어야 하며, 또한 통지내용이 정확하지 않음으로 인하여 발생한 손해에 대하여 보상해 주어야 한다. 운송물명세의 정확성 담보의무는 증권상의 송하인이 운송인에 대하여 부담하는 무과실의 담보책임이라고 할 수 있다.⁴⁸⁾

증권상의 송하인이 제공하여 운송증권에 기재된 화물의 수량이나 중량 등에 관한 기재는 운송계약의 당사자 사이에서 증거법상 추정적 효력(prima facie evidence)을 가진다. 즉 규칙 제40조의 유효한 유보문구를 삽입한 경우를 제외하고 운송물의 수량을 증명하는 영수증으로서의 기능을 가진 모든 운송증권은 계약명세에 기재된 대로 운송인이 운송물을 수령한 사실에 관하여 최소한 추정적 효력이 있다(제41조 (a)항). 즉 운송인과 증권상의 송하인 내지 송하인, 악의의 제3자 사이에서는 단지 추정적 효력만 있음을 정한다. 모든 운송증권이라고 하였기 때문에 비유통 증권에도 추정적 효력은 있다. 만일 운송물이 멸실, 훼손된 경우 증권상의 송하인은 손해를 입증할 책임을 부담하지만, 운송증권에 기재된 대로 효력이 주어지므로 선적 당시의 운송물의 양호한 상태를 입증할 필요가 없다. 단지 수령했을 때 운송증권에 기재된 것과 다름이 없음을 입증하면 되므로 증권상의 송하인에게 증명책임을 완화시키게 된다. 그러나 단순히 추정적 효력에 지나지 아니하므로, 그와 다른 사실에 대한 증명책임을 운송인이 부담한다. 운송인은 물론 선하증권에 'weight and quantity

48) Gunzman, Jose Vicente, op. cit., p.161.

unknown', 'shipper's account' 혹은 'said to weigh 100 tonnes' 등의 부지문구 내지 유보문구를 삽입함으로써 그러한 책임에서 벗어날 수 있다.

(2) 외관양호 상태 및 선적일 등 운송인이 기재한 경우

위와는 달리, 운송물의 상태에 관한 운송증권의 기재는 운송인이 합리적인 검사를 마친 후 기재한 것으로 추정되므로 송하인이 제공한 정보를 단지 수용 확인한 데 불과한 운송물의 중량이나 주된 표지에 대한 기재와는 근본적으로 다른 면이 있다. 즉 증권상의 송하인은 운송물을 수령할 당시 외관상 운송물의 상태 등 운송인에 의하여 제공되는 계약명세(제36조 제2항 및 제3항)에 대하여는 원칙적으로 정보제공의무가 없다. 따라서 운송증권에 삽입된 'weight, contents and value unknown'의 유보문구는 'in good order and condition'라고 기재된 운송물의 상태에 관한 운송증권의 증거법상의 효력을 방해하지 못한다.⁴⁹⁾ 따라서 운송물의 외관상태에 관한 기재는 운송인이 스스로 확인하여 기재하도록 되어 있기 때문에, 증권상의 송하인이 그 정확성을 담보하거나 또는 그 기재가 정확하지 않음으로 인하여 운송인이 입은 손해에 대하여는 보상할 필요가 없다.⁵⁰⁾

3. 증권상의 송하인의 위험물에 관한 정보제공의무

가. 위험물의 의의와 범위

규칙 제32조에서는 운송물의 '성질 또는 특성상(by nature or character)' '신체나 재산에 위해 또는 환경에 대해서 위험을 불러올 수 있거나 그렇게 변할 수 있을 것으로 합리적으로 보이는(reasonably appear likely to become)' 화물을 위험물로 정의하는 규정을 두게 된다.⁵¹⁾

49) 김필곤, 앞의 논문, 105면.

50) Wilson, John F., op. cit., p.122 ; Gaskell, N., et al, *Law and Contracts*, London : LLP, 2000, p.7, p.97.

51) 송옥렬, 앞의 논문, 299면.

규칙에 있어서 운송물의 ‘성질 또는 특성상(by nature or character)’ 위험물 이어야 한다는 문언은 영국 보통법에 있어서의 위험물의 개념과 같이 단순히 물리적인 위험성이 있는 화물에 한정하지 않고 항해를 방해하거나 선박의 몰수, 항해의 지연을 발생시키는 화물까지도 포함하는 것이라고 풀이된다.⁵²⁾ 따라서 영국법이 적용되는 경우에 Giannis NK호 사건⁵³⁾에서 영국 귀족원이 내린 정의가 현재 활용되고 있다.⁵⁴⁾ 한편, 영국에서 상선법(The Merchant Shipping Act)이 시행되기 전까지는 위험물을 운송 또는 양륙시에 장해를 일으키거나 선박에 손해를 야기 시키는 물품을 포함하는 의미로 사용하였다.⁵⁵⁾ 이것은 또한 목적항에서 양륙시 하역에 관한 정부의 허가가 필요한 화물이었을 경우 허가의 가능성이 희박한 화물도 위험물에 해당시키는 개념이었다.⁵⁶⁾ 그리하여 ‘위험성 있는 운송물’(헤이그 규칙 제4조 제6항)이란 반드시 이것을 연소 또는 폭발과 같이 물리적 손해의 원인으로 되어야 할 화물에 한정할 필요는 없고 당해 화물의 운송에 의하여 선박 또는 다른 화물에 손해를 야기하는 위험(예컨대, 나포, 이로 등)이 있으면 연소 또한 폭발의 위험과 동등하게 취급할 수 있다고 하므로, 따라서 헤이그 규칙은 법령위반의 화물에 대하여도 동일 규정을 적용하는 것으로 해석할 수 있다고 한다.⁵⁷⁾

그러나 규칙 제32조의 위험물의 정의규정은 새로운 개념으로서 송하인이 부담하여야 할 의무는 화물의 성질 또는 특성이 사람, 재산 또는 환경에 대하여 위험하거나 위협하게 될 합리적 가능성이 있는 운송물로 보고 있다.⁵⁸⁾ 영국

52) Colinvaux, Raoul P., *Carver's Carriage by Sea*, Vol. I, 13th ed., London : Stevens & Sons, 1982, pp.599-600.

53) 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 ; 이에 대한 판례평석으로는 김인현, 「해상법연구」, 삼우사, 2002, 551면 참조.

54) Treitel, G. & F. M. B. Reynolds, *Carver on Bills of Lading*, London : Sweet & Maxwell, 2001, p.520.

55) Mocatta, Mustill & Boyd, op. cit., p.100 ; Colinvaux, Raoul P., op. cit., p.599.

56) Colinvaux, Raoul P., op. cit., p.600.

57) 경익수, “위험물의 해상운송법리에 관한 연구”, 「한국해법회지」 제16권 제1호, 한국해법학회, 1994. 12., 101면.

58) 한낙현·김영곤, “로테르담규칙상 송하인의 책임에 관한 고찰”, 「무역상무연구」 제53권,

판례는 운송물 자체의 성질뿐만 아니라 그 운송물이 놓여져 있는 상황 전반으로부터 위험한 운송물인지의 여부를 판단하려는 입장이라고 할 수 있다.⁵⁹⁾ 미국 판례도 또한 위험물에는 물리적 위험을 초래할 화물뿐만 아니라 항해를 지연시키는 화물도 포함한다고 한다.⁶⁰⁾

생각건대, 규칙에 있어서 운송물의 '성질 또는 특성상(by nature or character)' 위험물이어야 한다는 문언은 운송물이 폭발하거나 더 나아가 운송물에서 다른 운송물로 병균이 전파되는 등의 경우까지도 예상하고 있을 수 있으므로, 위험물의 범위는 결국 헤이그 규칙의 태도와 같다고 본다.⁶¹⁾ 이는 규칙 제32조 본문에서 "신체나 재산에 위해 또는 환경에 대해서 위험을 불러올 수 있거나, 위험물로 변할 수 있을 것으로 합리적으로 인식되는(reasonably appear likely to become)" 화물을 위험물로 부가하여 정의하고 있기 때문이다.

실제로는 IMDG(International Maritime Dangerous Goods Code : 위험물의 해상운송에 관한 국제규약)⁶²⁾ 코드가 운송물에 대한 위험물의 분류, 항목, 정확한 명칭에 대한 지침이 될 수 있지만, 이에 제한되는 것은 아니라고 본

2012. 2., 119-120면.

- 59) 운송물의 물리적 화학적 성질뿐만 아니라, 예를 들어 용선자가 영국 정부의 허가 없이는 양륙할 수 없는 운송물에 대하여 그 허가를 받을 수 없으리라는 사실을 알면서도 그 운송물을 선적하였다. 그 후에 양륙항에서 필요한 허가를 받지 못함으로써 선박의 운항을 지연시켰다면 이는 위험한 운송물을 선적한 것과 유사한 것으로 그에 관한 법리를 유추 적용할 수 있다. 따라서 용선자는 지연으로 인한 손해를 배상하여야 한다고 판시한 사례도 있다 : Mitchell, Cotts v. Steel Brothers (1916) 2 K. B. 610 ; Chandris v. Isbrandsten-Moller Co. Inc. (1951) 1 K.B. 240.
- 60) American & Cuban S. S. Line V. 3600 Tons Copper, etc., 281 Fed. 725, C.C.A. ; 경익수, 앞의 논문, 102면.
- 61) 그러나 헤이그비스비 규칙 제4조 제6항은 본질적으로 위험한 운송물에만 적용되므로 부적절한 적부로 인한 운송물의 위험에는 적용되지 않는다.- Heath Steel Mines v. The Erwin Schroder (1970) Ex. C. R. 426 at p.480 ; 이에 대하여 경익수, 앞의 논문, 102면은 헤이그비스비 규칙 제4조 제6항의 위험성이 그와 같이 제한되어야 할 이유는 없고, 오히려 이 경우의 위험물은 운송물의 성질과 적부로 인하여 선박을 전복시킬 수 있는 운송물을 포함하여야 한다고 지적하고 있다.
- 62) 국제해사기구(International Maritime Organization : IMO)가 1965년에 채택한 위험물의 해상운송에 관한 국제통일규약이다. IMDG Code는 '선박에 의한 해상오염의 방지 및 통제와 해상안전에 관한 규칙과 지침'에 관한 회원국에의 권고로서의 IMO 협약 제15조 (j)에 의하여 채택되었고, 1960년 SOLAS(International Convention on the Safety of Life at Sea : 해상인명안전협약) 회의 권고(Recommendation) 56과도 연결된다.

다.⁶³⁾ 운송물 그 자체로는 위험물이 아니지만 다른 운송물에 대한 관계에서나 적부 상황에 따라서는 위험물로 돌변할 수도 있기 때문이다. 규칙의 위험물에 관한 규정은 환경과 관련된 것까지 언급하고 있다. 다만 실화주로서 증권상의 송하인의 위험물에 관한 정보제공의무 위반으로 인하여 무과실책임을 부담하는 최근의 외국 판례의 태도와 국제협약의 동향에 비추어 볼 때 가능한 한 위험물의 범위를 한정적으로 해석해야 할 것이다.⁶⁴⁾

나. 위험물에 관한 정보제공의무의 무과실책임

(1) 위험물에 관한 정보제공의무와 책임의 구조

위험물의 경우 보통법에 의하면 송하인은 운송물의 위험한 성질 또는 특성을 운송인에게 고지하지 않고 위험한 운송물을 선적하지 않을 묵시적 의무를 부담하고 있으며,⁶⁵⁾ 이를 위반한 경우 위험물 선적으로 인하여 발생한 모든 손해와 비용에 대해서 절대적 책임을 진다. 이와 같은 묵시적 의무의 성격은 선적되는 운송물이 해롭지 않다는 절대적인 담보를 제공하는 것이 아니라 증권상 송하인 내지 송하인이 알고 있는 한, 그 운송물이 위험하지 않다는 것을 담보하는 것으로 해석하고 있다.⁶⁶⁾

영국 판례는 일찍이 Brass v. Maitland 사건⁶⁷⁾에서 실화주로서 증권상 송하인의 엄격책임을 인정하였다. 즉 실화주로서 증권상의 송하인은 선박에 위험을 불러오거나 운송 지연을 가져올 소지가 있는 운송물을 선적하는 경우에는 그러한 위험의 존재를 나타내는 사실이 그가 감지할 수 있는 범위 내에 있으면 그 사실을 선주에게 고지할 것을 묵시적으로 담보하고 있다. 따라서 증권상 송하인 내지 송하인은 운송물이 위험성이 있다는 것을 알았든 몰랐든 관계없이 위험물을 선적한 사실에 대하여 책임을 부담한다. 그 후의 판례에서도

63) 김인현, 앞의 책, 547면 참조.

64) 송옥렬, 앞의 논문, 299면.

65) Girvin, Stephen, *Carriage of Goods by Sea*, New York : Oxford University Press Ltd., 2007, pp.242-244.

66) Colinvaux, R., op. cit., pp.841-846.

67) (1856) E&B 470.

이러한 취지의 판시가 계속되어 실화주로서 증권상 송하인의 책임이 인정되고 있다.

그러나, 이는 운송인이 운송물의 위험성을 인식하지 못하거나 합리적인 주의를 기울여도 감지할 수 없었을(could not reasonably have known) 것을 조건으로 한다고 하였다.⁶⁸⁾ 따라서 실화주로서 증권상 송하인의 묵시적 담보에 의한 엄격책임은 운송인이 운송물의 위험성에 대하여 알 수 없는 경우에만 인정되는 결과가 된다. 이러한 태도는 최근의 Effort Shipping v. Linden Management 사건⁶⁹⁾에 이르기까지 견지되고 있다.

미국의 경우, 과실책임주의를 기본책임원칙으로 규정하고 있는 1936년 미국 해상화물운송법(US COGSA)이 적용되는 경우에 이 법 또는 헤이그 규칙 제 4조 제6항에 대한 해석상의 문제가 제기되었으나, Senator Linie GmbH & Co. KG v. Sunway Line, Inc. 사건⁷⁰⁾ 이후 위험물의 경우는 일반책임원칙에 대한 예외를 인정하여 실화주로서 증권상의 송하인에게 엄격책임을 인정하는 동향이 두드러졌다.

미국 판례는 그러나 Contship Containerlines, Ltd. v. PPG Industries, Inc. 사건에서 이러한 실화주로서 증권상 송하인의 엄격책임은 운송인이 운송물의 잠재적인 위험성을 인식하고 있으면서 위험을 끌어 일으킬 수 있을 지도 모르는 일반적인 조건으로 운송물을 처리함으로써 위험 속에 드러냈다면 운송인은 미국 해상화물운송법(US COGSA)에 의거하여 엄격책임을 원용할 수 없다는 새로운 해석을 한 판결이 나왔다.⁷¹⁾ 법원은 손해의 직접적인 근인을 운송인 측의 행위와 관련지어 해석함으로써 실화주로서 증권상 송하인의 엄격책임은 운송인의 주의의무 이행이라는 조건 하에서 인용한다는 새로운 해석을 하였다.⁷²⁾ 비록 운송인이 운송물의 정확한 특성(precise characteristics)

68) Mitchell, Cotts & Co. v. Steel Brothers & Co., Ltd. (1916) 2 K. B. 610, at 614.

69) Effort Shipping Company Ltd. v. Linden Management SA and Others [the Giannis] (1998) 1 Lloyd's Rep. 337.

70) 291 F. 3d 145, 2002 AMC 1217(2d Cir. 2002).

71) 김선욱, "위험물 선적과 송하인의 책임에 관한 최근 판례 경향", 「해운물류연구」 제55호, 한국해운물류학회, 2007. 12., 185면.

72) 양석완, "송하인의 위험물에 관한 고지의무", 「한국해법학회지」 제30권 제2호, 2008. 11.,

을 모르고 있었고 또한 실화주로서 증권상의 송하인이 운송물에 관한 위험성을 고지(warn)하지 않았다 하더라도 운송인이 운송물을 특별하게 취급, 적재하여야 한다는 사실을 알고 있었다면 운송인은 엄격책임을 원용할 수 없다는 것이다.⁷³⁾

헤이그 비스비 규칙 및 함부르크 규칙에서도 이미 실화주로서 증권상 송하인이 무과실책임을 부담하고 있었기 때문에 규칙 제32조의 기본적인 취지에는 다른 견해가 있기 어려울 것이다. 그런데 헤이그 비스비 규칙은 위험물의 운송에 대한 실화주로서 증권상 송하인의 정보제공의무와 그에 따른 책임을 직접 규정하고 있지 않다. 그러나 헤이그 비스비 규칙은 제4조 제3항에서 실화주로서 증권상 송하인의 책임에 관한 일반적인 과실책임원칙⁷⁴⁾을 규정함과 아울러, 동 규칙 제4조 제6항에서는 실화주로서 증권상 송하인의 위험물에 대한 무과실책임원칙 규정을 두고 있으므로 실질적으로는 정보제공의무를 전제로 하고 있다고 본다.

(2) 위험물에 관한 정보제공의무의 규정 내용

규칙은 위험물에 대하여 송하인 이외에 증권상의 송하인에게도 그 위험성에 관한 정보를 제공할 의무를 부과하면서, 책임의 요건이나 입증책임을 보다 구체적으로 규정하고 있다. 즉 증권상의 송하인은 성질 또는 특성상(by nature or character) 신체나 재산에 위해 또는 환경에 대해서 위험을 불러올 수 있거나 위험하게 변할 수 있을 것으로 합리적으로 인식되는(reasonably appear likely to become) 운송물이 위험물임을 운송인에게 통지하여야 하며(제32조 (a)), 예정된 항해(intended carriage)의 모든 단계에서 법이나 관련 규정 또는 관계당국의 요구에 따라서 운송물에 그 위험성을 적절하게 표시를 하고 라벨(label)

116-117면.

73) *Contship Containerlines, Ltd., v. PPG Indus., Inc.*, 442 F. 3d 74, 2006 AMC 686(2d Cir. 2006) ; *In re M/V DG Harmony*, 518 F. 3d 106, at 118, 2008 AMC 609 (2d Cir. 2008).

74) 다만, 운송물의 계약명세에 관한 정확성에 대해서만은 무과실책임을 인정하고 있다. 즉 헤이그 비스비 규칙 제3조 제5항은 “송하인은 자신이 통지한 기호, 개수, 용적이 정확하다는 점을 선적시에 운송인에 대하여 담보한 것으로 보며, 이 점에 관한 부정확성에서 오는 모든 멸실, 손해와 비용을 운송인에게 배상하여야 한다”라고 규정하고 있다.

을 붙여야 한다(제32조 (b)). 그리고 이러한 의무에 위반하게 되면 그 손해에 대하여 무과실책임을 진다.⁷⁵⁾ 이 무과실책임 원칙은 이미 헤이그 비스비 규칙 뿐만 아니라 많은 법제에서 채택되고 있고, 함부르크 규칙 제13조 제2항을 문구만 다소 수정한 것이기 때문에 큰 문제없이 받아들여졌다.⁷⁶⁾

다만, 실화주로서 증권상의 송하인이 운송인에게 운송물을 인도할 때에 그 위험한 성질에 관하여 필요한 경우 기울여야 할 주의사항(예방조치)에 대해서도 통지하여야 한다는 함부르크 규칙의 내용은 규칙에서는 수용되지 않았다. 따라서 위험한 성질에 관한 주의사항에 대하여는 규칙 제29조의 적용을 받게 되고 과실책임의 원칙에 따르는 것으로 풀이된다.⁷⁷⁾

V. 증권상의 송하인과 그 이행보조자의 책임

1. 증권상의 송하인의 무과실책임

증권상 송하인의 책임은 크게 무과실책임과 과실책임으로 나눌 수 있다. 먼저, 증권상 송하인의 무과실책임은 운송물의 상태에 관한 구체적인 명세(제31조 제1항)의 정확한 정보 제공의무와 위험물(제32조)에 관한 정보제공의무로 국한되고 있다.

증권상 송하인의 정보제공의무는 ① 운송물의 취급과 운송에 필요한 정보 {제29조 제1항 (a)} 및 운송과 관련된 법, 규정에서 요구하는 정보 {제29조 제1항 (b)}, ② 운송물의 상태에 관한 구체적인 명세(제31조 제1항), ③ 위험물에 관한 정보(제32조) 등 모두 세 가지이다.

첫째, 위 ②의 운송물의 상태에 관한 구체적인 명세(제31조 제1항)에 따라 증권상의 송하인이 제공하는 정보의 정확성에 대한 사항만 무과실책임으로

75) Ziegler, Alexander von/Johan Schelin/Stefano Zunarelli, op. cit., p.157 ; A/CN.9/WG.III/WP.81.

76) Tomotaka Fujita, op. cit., p.25.

77) Girvin, Stephen, op. cit., p.379 ; Gunzman, Jose Vicente, op. cit., p.161 ; Sturley, Michael F./Tomotaka Fujita/Gertjan van der Ziel, op. cit., p.196.

한다. 운송물의 상태에 관한 구체적인 명세(제31조 제1항)에서는 ‘적시에(in a timely manner)’ 그리고 ‘정확한 정보(accurate information)’를 제공할 것을 요구하고 있기 때문에 결과적으로 적시제공의무는 과실책임이 되고, 정확한 정보의 제공의무에 한하여 무과실책임으로 된 것이다. 이에 따라 계약명세에 대한 정확성 담보의무(제31조 제2항)를 헤이그 비스비 규칙 제3조 제5항⁷⁸⁾의 규정으로부터 그대로 이어받고 있으며, 제30조 제2항에서도 이 부분을 과실책임에서 제외하는 명문의 규정을 두게 되었다.⁷⁹⁾

2. 증권상의 송하인의 과실책임

가. 증권상의 송하인의 의무위반과 과실의 증명책임

증권상 송하인의 운송물 인도 의무(제27조)의 경우에는 운송인의 감항능력주의 의무가 20세기 대부분의 법제에서 과실책임으로 규정되어 있는 것을 감안할 때, 역시 과실책임을 지는 것이 당연하다. 증권상 송하인의 정보제공의무는 앞서 설명한 바와 같이, ① 운송물의 취급과 운송에 필요한 정보(제29조 제1항 (a)) 및 운송과 관련된 법, 규정에서 요구하는 정보(제29조 제1항 (b))의 정보제공의무는 모두 과실책임으로 구성되며, 운송물의 상태에 관한 구체적인

78) 헤이그 비스비규칙 제3조 제5항은 “송하인은 자신이 통지한 기호, 개수, 용적이 정확하다는 점을 선적시에 운송인에 대해서 담보한 것으로 보며, 이 점에 관한 부정확에서 오는 모든 멸실, 손해와 비용을 배상하여야 한다(The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of the shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of carrier to such indemnify shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper)”라고 규정하고 있다.

79) 송옥렬, 앞의 논문, 300-302면은 그러나 제30조 제2항이 위 구분을 정확히 하고 있는 것인지 의문이라고 한다. 즉 규칙 제30조의 취지는 제31조 제1항을 과실책임 부분에, 그리고 제31조 제2항을 무과실책임 부분에 각각 열거하고 있다. 그런 의미에서 일부에서는 제31조 제1항을 정보제공의 적시성, 제2항을 정보제공의 정확성으로 구분할 수 있다는 주장도 있었으나, 조문을 실제로 읽어보면 제1항에서 이미 정보제공의 적시성과 정확성에 관한 송하인의 의무를 모두 규정하고 있음을 알 수 있다는 것이다.

명세(제31조 제1항)에서는 ‘적시에(in a timely manner)’ 그리고 ‘정확한 정보(accurate information)’를 제공할 것을 요구하고 있는데, 이 가운데 적시제공 의무만 과실책임이 된다.⁸⁰⁾

아울러, 증권상의 송하인이 제27조의 운송물 인도의무, 제29조의 정보제공의무, 제31조의 적시 정보제공의무 등을 위반하여 다른 운송물에 손해가 발생한 경우에는 과실에 의한 멸실, 훼손에 대해서만 책임을 진다. 증권상 송하인의 의무위반에 따른 책임에도 규칙 제62조의 2년의 제척기간이 적용된다.⁸¹⁾ 운송인은 운송물의 멸실 또는 훼손이 증권상 송하인의 운송에 적합한 운송물 인도의무 또는 정보제공의무 위반으로 ‘인한(caused)’ 것임을 증명해야 한다(제30조 제1항). 이와 같이 의무위반의 증명책임은 규칙 제17조와는 달리 운송인이 증권상 송하인의 의무위반을 증명하는 것으로 규정되고 있다.⁸²⁾

그런데, 증권상 송하인의 과실에 대한 증명책임의 분배에 관하여는 제30조 제1항과 달리 명시하지 않고 있다. 이는 다분히 의도적(intended)인 처사로 보인다.⁸³⁾ 이 경우 과실의 존부에 관하여 i) 운송인이 “그 손해가 증권상 송하인의 과실에 의하여 발생한 것임을” 증명해야 하는지, 아니면 ii) 증권상의 송하인이 “그 손해가 자신의 과실에 의하여 발생한 것이 아님을(즉, 무과실을)” 증명해야 하는지에 관하여 혼선이 생길 수 있다.⁸⁴⁾ 그런데 규칙 제30조 제3항은 제30조 제2항에서 증권상의 송하인이 자신의 과실로 인한 손해가 아님을 부분적으로 증명하면 그 부분에 대한 만큼은 면책이 가능하다는 것을 말하고,⁸⁵⁾ 이에 비추어 본다면 결국 제30조 제2항에서도 증권상의 송하인이

80) 규칙의 최초 논의에서는 이를 전부 무과실책임으로 구성하고자 하였으나, 헤이그 비스비 규칙 제3조 제5항에서는 특히 운송물의 명세에 관한 정확성에 대해서만 무과실책임을 인정하고 있는데, 여기에서 더 나아가 송하인에게 전부 무과실의 무거운 책임을 묻는 것은 너무 불리하다고 대부분의 국가에서 이에 반대하였다.- 송옥렬, 앞의 논문, 299-300면 ; 최준선·김인현·신유철, 앞의 보고서, 562-563면 ; 김인현·이태중, 앞의 보고서, 504면.

81) Gunzman, Jose Vicente, op. cit., p.161.

82) Sturley, Michael F./Tomotaka Fujita/Gertjan van der Ziel, *The Rotterdam Rules -The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea-*, London : Sweet & Maxwell, 2010, p.183.

83) Olebakken, Ingeborg Holtskog, op. cit., p.304.

84) Sturley, Michael F./Tomotaka Fujita/Gertjan van der Ziel, op. cit., p.188.

85) Gunzman, Jose Vicente, op. cit., p.156.

자신의 무과실을 증명해야 하는 것으로 추측된다.⁸⁶⁾ 즉 현대 컨테이너운송에서는 대부분의 운송물을 증권상의 송하인이 적부하고 운송인은 증권상의 송하인으로부터 받은 정보에 절대적으로 의존하고 있다는 점, 증권상의 송하인의 과실로 사고가 발생한 경우 운송인이 책임을 면하기 위해서는 제17조 제2항에 따라 자신에게 과실이 없음을 증명하여야 하는데, 여기서 더 나아가 증권상의 송하인에게 과실이 있는 것까지 증명하여야 한다면 운송인이 책임을 벗어나기 매우 힘들다는 점 등이 고려된 것으로 볼 수 있다. 결국 증권상 송하인의 과실에 대한 증명책임을 증권상의 송하인에게 부과하는 것에 규칙의 기초자들 사이에서 무언의 공감대가 형성된 셈이다.⁸⁷⁾

나. 증권상의 송하인의 과실책임과 운송인의 책임과의 차이점

증권상 송하인의 과실책임을 운송인의 그것과 다른 점은 다음의 다섯 가지이다. 첫째, 규칙 제30조 제1항은 제17조⁸⁸⁾와는 달리, 운송물의 멸실, 훼손으로 인한 손해에 증권상의 송하인이 '기여한(contributed to)' 사고 또는 상황은 포함되지 않고 있다. 그러나 증권상의 송하인은 손해가 그 자신의 과실 이외의 어떤 원인이 병합하여 발생한 경우에 그의 과실이 손해에 '...로부터 기인한(attributable to)' 부분에 대하여는 책임을 부담한다. 제34조에 규정된 증권상 송하인의 이행보조자⁸⁹⁾의 과실이 손해에 기인하여 병발한 경우도 마찬가지이다. 제30조 제3항은 이러한 경우를 상정하여 추가된 규정이다.

둘째, 증권상의 송하인은 운송인에게 발생한 운송물의 손해에 대해서만 제

86) 김인현, "로테르담 규칙하의 송하인의 의무", 「한국해법학회지」 제35권 제1호, 2013. 4., 195면.

87) 송옥렬, "해상운송에 관한 로테르담 규칙의 쟁점 및 전망," 「통상법률」 제88호, 2009, p.74.

88) 규칙 제17조 제1항은 "송하인 등 실화주가 멸실, 훼손 또는 지연 또는 손해를 일으키거나 또는 기여한 사고 또는 상황이 운송인의 책임기간 중에 발생하였다는 것을 입증하는 경우, 운송인은 운송물의 멸실 또는 훼손뿐만 아니라 인도지연에 대하여 책임을 부담한다"라고 규정하고 있다.

89) 규칙 제34조는 송하인의 이행보조자의 행위에 대한 책임을 규정하고 있다. 통상의 이행보조자책임과 특별히 다른 것은 없다. 송하인과 고용관계가 있는 자뿐만 아니라, 하도급업자(subcontractor) 등과 같이 계약관계에 있는 독립적인 제3자도 마찬가지로 이행보조자에 포함된다. 운송인 및 운송인의 사무를 대신해 주는 자(performing party, 제1조 제6호)가 송하인의 이행보조자에 포함되지 않음은 당연한 규정으로서 단순한 주의적 규정이다.

30조에 따른 책임이 있다. 따라서 증권상의 송하인은 운송인이 직접적으로나 간접적으로 손해를 입지 않았다면 제30조에 따른 책임을 지지 않는다. 만약 운송인과 함께 운송인 이외의 다른 당사자가 어우러져 손해를 입었다면, 증권상 송하인의 제30조에 따른 책임은 오직 운송인의 손해에 대한 것뿐이다.

셋째, 증권상 송하인의 '의무위반'에 대한 증명책임은 규칙 제17조의 운송인의 책임과는 달리 운송인이 부담하도록 하고 있으나, 증권상 송하인의 '과실'에 대한 증명책임의 분배에 관하여는 명시하지 않고 있다.⁹⁰⁾

넷째, 규칙 제17조의 운송인의 책임과는 달리, 제30조의 증권상 송하인의 책임에 있어서는 지연으로 인한 손해를 제외하고 있다. 그러나 이는 지연으로 인한 결과적 손해 또는 경제적 손해는 증권상의 송하인이 대부분의 법체계에 서 국내법에 따라 불법행위책임을 부담하게 된다는 것에 불과하고,⁹¹⁾ 증권상의 송하인에게 정보제공의무 등에 관한 의무위반이 있었고, 이로 인하여 운송물 도착이 지연되면서 만일 물질적 손해(physical loss)가 발생하였다면 이는 제39조가 당연히 적용되는 것임을 주의하여야 한다.⁹²⁾⁹³⁾

다섯째, 규칙 제30조에 의하여 발생하는 증권상 송하인의 책임에 대해서는 운송인과 같은 책임제한 규정이 없다.⁹⁴⁾ 이는 규칙 제17조에 의하여 발생한 운송인의 책임은 제59조에 의하여, 그 운송물의 개수 또는 중량을 기준으로 일정한 수준에서 제한되는 것과 대비된다. 따라서 증권상 송하인의 책임 제한은 규칙의 적용범위 밖의 문제로서 국내법이 적용된다.⁹⁵⁾ 증권상의 송하인은 다른 운송물에 실제로 발생한 손해를 전부 배상할 의무가 있다. 이는 운송인

90) Sturley, Michael F./Tomotaka Fujita/Gertjan van der Ziel, op. cit., p.183.

91) Olebakken, Ingeborg Holtskog, op. cit., p.306.

92) Baughen, Simon, "Obligations Owed by the Shipper to the Carrier", in D Rhidian Thomas (eds.), *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea : The Rotterdam Rules*, Lawtext Publishing, 2009, pp.184-185.

93) 이와 구분하여야 할 것은 일실이익(lost profit)에 대한 배상이다. 지연도착의 경우 손해배상액의 계산은 운송물이 실제로 도착하였을 때의 시가와 운송물의 도착이 예정된 때의 시가의 차액으로 보기 때문에, 예를 들어 운송물의 시가가 일반적으로 급락한 경우에는 그 일실이익을 배상받는 것은 가능하다.- 송옥렬, 앞의 (주4)논문, 303면.

94) Olebakken, Ingeborg Holtskog, op. cit., p.306.

95) 김인현, "제17차 유엔 운시트랄 운송법회의에 대한 보고", 「한국해법학회지」 제28권 제2호, 한국해법학회, 2006, 11., 420면.

과 달리 실화주로서 증권상의 송하인에게는 책임을 제한해야 할 정책적 이유가 없기 때문인 것으로 보인다.⁹⁶⁾

3. 증권상의 송하인의 이행보조자 책임

규칙 제34조는 증권상 송하인의 이행보조자의 행위에 대한 책임을 규정하고 있다. 즉 증권상의 송하인은 자신의 의무의 이행을 위임한 피용자, 대리인 그리고 하도급자를 포함한 모든 자들의 작위 또는 부작위에 의한 이 규칙상 자신의 의무의 위반에 대하여 책임이 있다.⁹⁷⁾ 그러나 증권상의 송하인은 자신의 의무의 이행을 위임하였지만, 운송인 또는 운송인을 대리하여 행위하는 이행당사자의 작위 또는 운송인을 대리하여 행위하는 이행당사자의 작위 또는 부작위에 대하여는 책임을 부담하지 아니한다.⁹⁸⁾ 헤이그 비스비 규칙에서는 증권상의 송하인의 책임은 심도 있게 다루어지지 않았지만, 규칙에서는 운송인과 대칭되는 송하인의 지위와 대체되어 이에 대한 자세한 규정을 두게 되었다.

규칙 제18조가 운송인은 자신의 이행보조자의 과실에 의한 운송인의 손해에 대하여 책임을 부담한다고 정하고 있다. 제34조도 이에 대응하여 증권상의 송하인도 자신의 이행보조자의 과실에 의한 운송인의 손해에 대하여 책임을 부담한다고 정하고 있다. 제34조 전단의 규정은 증권상의 송하인은 자신의 의무의 이행을 위탁한 자의 작위 또는 부작위를 원인으로 하는 의무 위반에 대하여 책임을 지는 것으로 되어 있다. 즉 증권상의 송하인의 요청으로 의무의 이행에 개입되어야 한다.⁹⁹⁾ 이것은 증권상 송하인의 고용인, 대리인과 하수급인의 작위 또는 부작위에 대하여 확립된 대위책임(vicarious liability)의 원칙을 확인하는 것에 불과하다. 증권상의 송하인과 고용관계가 있는 자뿐만 아니라 하도급업자 등과 같이 계약관계에 있는 독립적인 제3자도 마찬가지로 이

96) 송옥렬, 앞의 주(87)논문, 81면.

97) 영미법의 대위책임(vicarious liability)도 유사한 관념 중의 하나이다.

98) 김인현, 앞의 (86)논문, 205면.

99) Ziegler, Alexander von/Johan Schelin/Stefano Zunarelli, op. cit., pp.113-114 ; Sturley, Michael F./Tomotaka Fujita/Gertjan van der Ziel, op. cit., pp.135-136.

행보조자에 포함된다.¹⁰⁰⁾

이러한 책임은 증권상의 송하인이 이행보조자 등에게 위탁한 의무이행의 범위 내에서 행하여진 행위에 대하여만 적용된다. 위임의 범위를 넘어선 행위에 대하여는 증권상의 송하인이 책임을 부담하지 않는다.

증권상 송하인의 대리인이 운송인에게 잘못된 정보를 제공하였고 이에 의하여 운송인이 손해를 입게 되었다면 증권상의 송하인은 비록 그 자신의 행위는 아닐지라도 운송인에게 손해배상책임을 부담하게 된다.

그런데 제34조 후단의 규정은 증권상의 송하인이 의무의 이행을 위임하였지만, 그 자가 운송인의 대리인으로서 지위에 있었다면 증권상 송하인의 이행보조자 책임은 인정되지 않는다. 운송인 및 운송인의 사무를 대신해 주는 자가 증권상 송하인의 이행보조자에 포함되지 않음은 당연한 규정으로서 단순한 주의적 규정으로 볼 수 있다.¹⁰¹⁾ 따라서 송하인, 증권상의 송하인, 운송물처분권자 및 운송인을 대신한 수하인에 의하여 채용된 자는 이행당사자(performing party)¹⁰²⁾에 포함되지 않는다(제1조 제6항 (b)호).¹⁰³⁾

Ⅵ. 맺으며

이상에서 살펴 본 바와 같이, 송하인 이외의 자로 선하증권에서 송하인으로서 기재되는 것을 승낙한 '증권상의 송하인'은 그가 실제로 송하인은 아니라 하더라도 송하인과 동일하게 취급하도록 규정하고 있는 규칙은 증권상의 송하인이란 용어조차 생소한 우리나라에 시사하는 바가 적지 않다고 할 수 있다.

100) Ibid.

101) 송옥렬, 앞의 (주4)논문, 308면.

102) 이행당사자란 운송인의 의무를 대신하여 처리하는 자로서, 우리나라 법의 이행보조자 또는 이행대행자에 해당한다.

103) 증권상의 송하인이 고용한 자가 직접 혹은 간접적으로 운송인의 지휘·감독하에 운송계약상 운송인의 의무를 수행하는 경우에도 이들은 규칙상 이행당사자로 보지 않기 때문에 제4조 제1항의 규정에 따른 운송인의 항변과 책임제한을 주장할 수 없다. 하지만, 제4조 제2항의 규정에 따라 증권상의 송하인 혹은 송하인에게 주어지는 규칙상의 항변을 주장할 수 있다.

우리나라 상법 '해상'편은 증권상의 송하인은 고사하고 송하인에 대해서조차 그 의무와 책임에 대하여 선하증권 작성을 위해서 제공된 정보의 정확성에 대한 담보책임(상법 제853조 제2항)을 규정하고 있는 외에 별 다른 규정을 두고 있지 않다. 위험물 선적과 관련해서는 운송인의 무해조치권(상법 제801조)만 규정하고 있을 뿐, 운송인이 위험물로 인해 입는 손해에 대해서는 상법은 언급하지 않고 있으므로 과실책임주의에 따른 일반 법리를 적용하면 증권상의 송하인에게 위험물 선적에 과실이 없는 경우에는 책임을 부담하지 않게 된다.

송하인의 개념요소에 있어서 가장 중요한 것은 운송물에 관한 정보(운송물의 명세 또는 위험성에 관한 정보)를 보유하고 있다는 점이고, 또 이러한 관점에서 증권상의 송하인을 포함한 전체 송하인의 의무와 책임에 관한 조항의 해석이 이루어져야 한다. 나아가, 운송화물의 발송인으로서도 선하증권상에 송하인으로 표시되지 않고서는 운송물과 관련하여 실무상 자신의 지위를 충분히 보호받을 수 없는 경우가 있으므로 제도적 뒷받침이 필요하다.

증권상의 송하인은 대체로 실화주에 속하거나 그 대행자라는 점이다. FOB 매매계약에 있어서나 복합운송에 있어서 증권상의 송하인은 실화주로 귀결되고 있다. 이에 비추어, 증권상의 송하인의 등장시기는 당초 운송화물의 발송인이며 운송주선을 위탁한 실화주로서 운송인의 운송물 수령·선적 이전임을 알 수 있다. 물론 위탁자(실화주)로서 송하인의 의무와 책임의 이행상대방은 운송주선인 내지 계약운송인이고, 증권상의 송하인의 의무와 책임의 이행상대방은 실제운송인이라는 차이가 있기는 하다. 그러나, 증권상의 송하인이 실화주로서 운송물의 발송단계에서 당초 그 의무와 책임을 이행하지 않는다고 한다면 근원적으로 의무위반의 기수(既遂)상태가 되어 버린다. 이에 따라, 운송계약의 위탁자로서 실화주가 운송인의 책임기간 내내 그 의무와 책임을 보완하기 위해서도 증권상의 송하인으로서의 실화주에게 본래 의미의 송하인에 준하는 지위를 부여할 필요가 있다.

이는 또한 증명책임의 완화 문제로서, 만일 운송물이 멸실 또는 훼손된 경우 증권상의 송하인은 손해를 증명할 책임을 부담하지만, 규칙과 같이 규정상의 법정책임을 묻는 경우에는 선적 당시의 운송물의 양호한 상태를 증명할

필요가 없다. 증권상의 송하인은 단지 운송인이 운송물을 수령했을 때 선하증권에 기재된 것과 다름이 없음을 증명하면 되므로 증권상의 송하인에게 유리하게 된다.

따라서 규칙을 거울삼아, 증권상의 송하인 개념을 포함하여 송하인을 광의로 해석하고 운송물에 관한 주의의무와 선하증권과 관련된 규정을 증권상의 송하인에 대해서도 송하인에 준하여 적정하게 적용하도록 하는 것이 바람직하다.

참고문헌

1. 국내문헌

김인현, 「해상법」, 법문사, 2015.

이균성, 「신해상법대계」, 한국해양수산개발원, 2010.

정찬형, 「상법강의(상)」, 박영사, 2014.

최종현, 「해상법상론」, 박영사, 2015.

김선옥, “위험물 선적과 송하인의 책임에 관한 최근 판례 경향”, 『해운물류연구』 제55호, 한국해운물류학회, 2007. 12.

김인현, “로테르담 규칙하의 송하인의 의무”, 『한국해법학회지』 제35권 제1호, 2013.

김인현·정형진, “UNCITRAL 운송법회의에서의 운송증권의 문언성에 대한 고찰”, 『기업법연구』 제21권 제3호, 한국기업법학회, 2007. 7.

김필곤, “선하증권과 UNCITRAL 운송법 협약에서의 운송증권”, 『국제규범의 현황과 전망 -2007년 국제규범연구반 연구보고-』, 법원행정처, 2008.

송옥렬, “해상운송에 관한 로테르담 규칙의 쟁점 및 전망”, 『통상법률』 제88호, 2009.

_____, “UNCITRAL 해상운송협약상 송하인의 책임”, 『국제거래법연구』 제16집 제2호, 국제거래법학회, 2007. 12.

- 양석환, “송하인의 위험물에 관한 고지의무”, 「한국해법학회지」 제30권 제2호, 2008.
- 정성훈, “해상운송물품의 고유자와 관련된 손해와 그 책임에 관한 연구”, 동국대 대학원 박사학위논문, 2000. 8.
- 최종현, “空空 선하증권의 효력”, 「한국해법학회지」 제29권 제1호, 2007. 4.
- 한낙현·김영곤, “로테르담규칙상 송하인의 책임에 관한 고찰”, 「무역상무연구」 제53권, 2012. 2.

2. 외국문헌

- 中村眞澄·箱井崇史, 「海商法」, 成文堂, 2010.
- 原茂太一, “貨物引換證と運送品の滅失”, 「別冊ジュリスト商法(總則·商行爲)」判例百選(第二版), 1985.
- Baatz, Yvonne et al, *The Rotterdam Rule: A Practical Annotation*, London : Informa, 2009.
- Carver, Raoul Colinvaux, *Carriage by Sea*, 12th ed., London : Stevens & Sons, 1971.
- Colinvaux, Raoul P., *Carver's Carriage by Sea*, Vol. I, 13th ed., London : Stevens & Sons, 1982.
- Gaskell, N., et al, *Law and Contracts*, London : LLP, 2000.
- Girvin, Stephen, *Carriage of Goods by Sea*, Oxford University Press Ltd., 2007.
- Guest, A. G. et al. (editors), *Benjamin's Sale of Goods*, 4th ed., London : Sweet & Maxwell, 1992.
- Gunzman, Jose Vicente, *The Rotterdam Rules: Shipper's Obligation and Liability*, CMI Yearbook, 2010.
- Mocatta, Mustill & Boyd, *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, London : Sweet & Maxwell, 1984.
- Prüssman/Rabe, *Seehandelsrecht*, 2. Aufl., München : C. H. Beck'sche

- Verlagsbuchhandlung, 1983.
- Schmitthoff, Clive M., *Export Trade : The Law and Practice of International Trade*, 9th ed., London: Stevens and Sons, 1990.
- Sturley, Michael F./Tomotaka Fujita/Gertjan van der Ziel, *The Rotterdam Rules -The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea-*, London : Sweet & Maxwell, 2010.
- Treitel, G. & F. M. B. Reynolds, *Carver on Bills of Lading*, London : Sweet & Maxwell, 2001.
- Wilson, John F., *Carriage of Goods by Sea*, 6th ed., Harlow : Pearson/Longman, 2008.
- Ziegler, Alexander von/Johan Schelin/Stefano Zunarelli, *The Rotterdam Rules 2008 : commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Alphen aan den Rijn, The Netherlands : Kluwer Law International, 2010.
- Olebakken, Ingeborg Holtskog, "Background paper on shipper's obligations and liabilities", *CMI Yearbook 2007-2008*.
- Baughen, Simon, "Obligations Owed by the Shipper to the Carrier", in D Rhidian Thomas (eds.), *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea : The Rotterdam Rules*, Lawtext Publishing, 2009.
- Sturley, M. F., "Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The Rotterdam Rules in the United States", *Texas International Law Journal*, Spring, 2009.
- Tetley, William, "Properly Carry, Keep and Care for Cargo-Art III Nr.2 of the Hague-Visby Rules," *European Transport Law*, 2001.
- Tomotaka Fujita, "Shipper's Obligations and Liabilities under the Rotterdam Rules", *Soft Law 2010-3* (The University of Tokyo, 2010, 3.).

[Abstract]

New Development of Documentary Shipper's Obligation and Liability: Focusing on the Rotterdam Rules

Yang, Seok-Wan

Professor, School of Law in Jeju National Univ.

The Rotterdam Rules designed the documentary shipper system. The Rotterdam Rules define the shipper as the contractual counterpart of the carrier and acknowledges that sometimes the bill of lading must be issued to another person. The conditions for such issue to another person are that the contractual shipper must so consent and the other person must be named as a shipper in the document and must accept to be so named.

This article studies the documentary shipper system in the main aspects: the documentary shipper is subject to the obligations and liabilities imposed on the (contractual) shipper and is entitled to the (contractual) shipper's rights and defences.

Through the study on these questions and with reference to the maritime laws of Korean Commercial Code and so on, it is believed that this documentary shipper system is flawed. As on one hand, it can not go smoothly along with sales laws and thus can not well protect the sellers under FOB contract especially; on the other hand, its negligence on some transportation practices makes it less practicable.

This article makes some remedies over the documentary shipper system, and believes the documentary shipper should have the right to ask for transport document on delivery of the cargo without having to have anyone else's instructions, he should be the first to own the right of control over

the cargo and he should have the right to sue.

The amended documentary shipper system not only fits into the sales law, and make the seller's right of stoppage in transitu practicable, and it goes along well with seaway transport practices. As the Rotterdam Rules won't be in force in the short term, this article hopes that it may help a little when our maritime law is amended.

Key words : documentary shipper, shipper, bill of lading, the obligations and liabilities of the documentary shipper, FOB contract, delivery of the cargo, maritime law, the Rotterdam Rules