



Circular Number : 18/09-01

2018년 9월 21일

수신 : 전 회원사

일본의 태풍 및 지진 피해에 따른 운송인의 책임 이슈

- 태풍 제비의 영향으로 일본 고베 및 오사카의 터미널에 보관중인 컨테이너 화물이 침수되거나 바다로 유실되었으며, 연이어 발생한 홋카이도의 지진으로 기반시설이 파괴되고 수일간 완전한 정전이 발생하여 터미널의 냉동컨테이너 화물이 녹는 등의 큰 피해가 발생하였습니다.
- 컨테이너 화물이 터미널에 보관 중 천재지변의 불가항력에 의해서 손상 및 멸실이 발생하고 최선의 주의의무로 대비를 했음에도 회피할 수 없었던 경우라면 터미널은 법적 책임을 면할 여지가 있습니다. 같은 법리에서 운송인 역시 화물의 손상 및 멸실에 관하여 화주를 상대로한 책임을 면할 가능성이 있습니다.
- 다만, 면책법리는 엄격하게 해석되어 최선의 주의의무를 다했음에도 회피할 수 없었던 손상/멸실이었는지에 대한 구체적인 증거가 필요하므로 터미널과의 선제적 협의 및 검정인을 통한 불가항력에 대한 증거 확보가 필요합니다.
- 한편, 본 회람에서 태풍 및 지진의 상황에서 유실된 컨테이너의 제거, 터미널 운영중단에 따른 이로 책임, 부두손상, 유류오염 및 용선계약의 관련사항을 정리하였습니다.

1. 일본의 태풍 및 지진 발생

2018년 9월 4일 발생한 21호 태풍 제비의 영향으로 일본에서는 최고 초당 47m의 강풍을 동반한 많은 비가 내려 고베와 오사카의 터미널에 보관중인 컨테이너 화물이 침수되거나 빈 컨테이너가 바다로 유실되었습니다. 또한, 9월 5일 새벽에는 홋카이도에서 규모 5.6의 지진으로 기간시설이 파괴되고 해당 지역의 완전한 정전상태가 수일간 지속되어 터미널의 냉동 컨테이너 화물이 녹는 피해가 발생했습니다. 이러한 자연재해로 일본에 기항하는 선사들의 피해가 보고되어 본 회람을 통해 관련 이슈를 살펴보고자 합니다.

2. 컨테이너 야드에 보관 중 침수되거나 유실된 화물에 대한 운송인의 책임

컨테이너 화물의 경우 통상 운송계약 상 운송인의 책임구간이 선적지 야드(CY)에서 화물이 인수될 때부터 양하지 야드(CY)에서 화물이 인도될 때까지입니다. 따라서, 일본의 컨테이너 야드에서의 화물을 실제 점유하고 관리하는 당사자는 터미널이지만 여전히 운

송계약 상 운송인의 책임구간인 터미널에서 사고가 발생한다면 운송인은 해당 화물의 손상/멸실에 대한 책임을 부담합니다. 하지만, 천재지변의 불가항력에 의한 화물의 손상/멸실인 경우 운송인은 법적 책임을 면할 수 있는데, 우리 상법 796조 및 Hague Visby Rule 1968 의 4조에서는 운송인이 불가항력 (act of god)이 있었다는 사실과 운송물의 손해가 그 사실로 보통 생길 수 있는 것임을 증명하면 배상책임을 면한다고 명시하고 있습니다. 다만, 불가항력의 상황에서도 최선의 주의의무를 다하여서 그 손상/멸실을 피할 수 있었던 경우라면 면책을 인정받기 어렵습니다. 따라서, 실제로 면책을 인정받기 위해서는 태풍 및 지진의 불가항력이 매우 예외적으로 강력했고 그러한 태풍/지진의 피해를 회피할 수 있는 모든 조치를 취했음에도 불가피했었다는 증명이 필요합니다. 예를 들어, 침수피해와 관련하여 과거 발생했던 태풍의 강수량 등을 고려하여 터미널의 배수시설이 갖추어져 있고, 해당 배수시설이 정상적으로 작동됨을 사전에 점검했음에도 불구하고 강수량이 기존의 예상할 수 있는 범위를 초과하여 긴급히 배수펌프 수배 등의 조치로 대응했음에도 불구하고 침수를 피할 수 없었다는 것이 증명되는 경우 그 책임을 면할 수 있을 것입니다. 또한, 홋카이도 지진과 관련하여 홋카이도 지역 전체가 예상할 수 없었던 지진으로 수일간 완전히 정전상태가 되었고 수백 개의 냉동컨테이너에 수일간 전기를 공급할 만큼의 임시발전기를 갖추기가 어려운 점 고려 시 냉동화물의 손상과 관련하여 불가항력에 따른 면책이 인정될 가능성이 있어 보입니다.

3. 터미널운영자를 상대로 한 운송인의 구상 청구

운송인이 화주로부터 화물손상에 대한 클레임을 받게 되는 경우 상기와 같이 불가항력 면책을 주장하게 됩니다. 하지만, 불가항력의 면책 근거(사실관계)가 충분하지 못하면 화주에게 배상책임을 부담할 수 있는데 그러한 경우 운송인은 같은 법리로 터미널에게 구상 청구를 해야 할 것입니다. 터미널을 상대로 한 운송인의 클레임의 경우 터미널 서비스 계약을 근거하게 되는데, 해당 계약서 상 터미널의 책임제한 및 클레임에 대한 시효 단축 등 터미널 측에 유리한 조항이 빈번히 확인되므로 운송인은 조기에 터미널 계약서를 검토하여 클레임을 대비할 필요가 있습니다. 터미널 역시 불가항력에 따른 면책여부는 객관적 사실관계에 따라 달라질 수 있으며 그 증명 의무는 터미널이 부담합니다. 이와 관련하여, 운송인은 선제적으로 터미널을 상대로 불가항력에 면책주장에 대한 증거자료를 요구하여 확보한다면 화주를 상대로 한 운송인의 면책주장 시 보다 원만히 대응할 수 있을 것입니다. 한중일 터미널의 불가항력 면책주장 판례 검토 시 상기의 내용과 같이 터미널이 충분히 사전 대응 조치로 피할 수 있었던 천재지변의 경우 불가항력으로 인정받지 못했으나, 그 천재지변이 예외적이고 터미널이 최선의 조치에도 사고가 불가피했던 경우 면책이 인정된 사례들이 확인됩니다.

4. 유실된 컨테이너의 제거 책임

컨테이너 야드에 보관 중 바다로 유실된 빈 컨테이너들과 관련하여 환경 및 안전에 문제가 되는 해당 컨테이너들의 제거 책임은 궁극적으로 해당 컨테이너의 소유주 및 사용자에게 있는 것으로 확인됩니다. 하지만, 일본 항만청이 다수의 컨테이너 소유주/사용자를 상대로 제거명령을 내리는 것이 어려우므로 터미널운영자가 우선적으로 컨테이너를 바다에서 회수하는 것으로 파악됩니다. 이와 관련하여, 유실된 컨테이너로 인해서 제3자가 피

해를 입는 경우 해당 컨테이너의 소유주/사용자가 그에 따른 책임을 부담할 수 있으나 (불가항력 면책주장 필요, 관리/점유자인 터미널도 책임), 해당 빈 컨테이너들을 터미널에서 우선 회수한 경우라면 해당 비용에 대한 터미널과 운송인의 책임관계는 개별 터미널 서비스 계약에 따라 규정될 것입니다. 다만, 컨테이너의 현장 관리책임이 있는 터미널에서 비용을 부담할 가능성이 더 높아 보입니다.

5. 터미널 운영 중단에 따른 이로

태풍 및 지진의 피해로 터미널의 운영이 중단되는 경우 운송인은 화주의 요청에 따라 다른 항구로 운송하거나 임의로 인근의 항구에 양하하게 됩니다. 이와 관련하여 상법 796조 8항에서 정당한사유로 인한 항로이탈은 면책임을 명시하고 있고, 대부분의 선하증권 이면약관에서도 운송인의 이로 권한이 명시되어 있습니다. 태풍/지진에 의한 항구 폐쇄의 경우 그 정당성이 인정될 가능성이 보다 높을 것입니다.

6. 태풍 및 지진에 의한 선박의 부두 손상

선박이 태풍에 밀려 부두 및 교각을 파손시키는 경우 선주는 불가항력인 경우 면책이 가능할 수 있으나, 상기와 같이 사고가 예외적으로 강력한 태풍에 기인하며 태풍에 대비하여 모든 조치를 다했음에도 불구하고 발생했다는 선주의 증거가 필요합니다. 실제 소송시 해당 사고를 사전에 회피할 수 있는 방법은 없었는지, 그러한 예방을 위해 최선의 주의의무를 다하였는지 구체적이고 기술적인 다툼이 예상됩니다.

7. 태풍 및 지진에 의한 선박에서의 유류오염 및 난파물 제거

일본은 탱커선의 유류오염에 적용되는 Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1992 / 92 Fund 의 체약국입니다. 따라서, 유조선에 의한 유류오염의 경우 책임을 부담할 것이나 사고원인이 예외적이고 불가피한 자연재해에 기인한 것임이 증명된다면 선주는 면책될 수 있습니다 CLC Art.3.2(a)). 일반 선박의 병커에 의한 유류오염과 관련해서는 일본이 Bunker Convention 2001 의 체약국이 아니므로 일반법이 적용되고, 일본 민법의 과실책임주의 고려 시 불가항력 조건 충족되는 경우에 면책이 가능성이 고려됩니다. 면책이 불가능한 경우 책임제한은 LLMC 1996 Protocol 이 적용됩니다. 선주의 난파물 제거책임과 관련하여 일본은 Wreck Removal Convention 2007 의 체약국은 아니며 (해당 협약에서는 불가피한 자연재해에 기인한 난파물 제거 책임은 면제됨), 현지법에 대한 추가 확인이 필요합니다.

8. 용선분류

(a) Unsafe Port 에 따른 용선자 책임 여부

갑작스럽고 예외적인 태풍 및 지진에 의해서 선박이 손상되는 경우, 영국법의 안전항 법리 상 용선자가 선박의 손상에 대하여 책임을 부담할 가능성이 낮아 보입니다. 안전항 법리 상 용선주는 용선주가 지정한 항구의 특성에 기인한 사고로 발생한 선체손상 등의 책임을 부담하나 항구의 특성이 아닌 예외적인 상황으로 발생하는 사고의 책임은 부담하

지 않기 때문입니다. 하지만, 태풍/지진의 영향으로 해당항구의 안전 시설물이 파손되고 방치되어 선박의 입출항이 위험해지는 경우 그 이후에는 항구의 특성이 안전하지 않은 항구로 간주되어 해당 위험요소로 인해 사고가 발생하는 경우 용선주는 책임을 부담할 가능성이 있습니다. 또한, 선주의 입항 거부에도 용선주가 지속적으로 위험해진 항구로의 항해를 요구하는 경우 용선주가 먼저 해당 용선계약을 파기(repudiation)하는 것으로 간주될 수 있습니다.

(b) 시간손실

정기용선계약 상 태풍 피해로 터미널의 사정에 의해 입/출항 및 접안 또는 선적/하역작업이 지연되는 경우 별도조항 없는 한 용선자가 해당 시간손실을 부담할 가능성이 높습니다. 항해용선계약에서는 지정된 도착지에 도착하여 준비상태를 통지해야 (NOR) laytime이 개시될 것이나 항만 폐쇄 등으로 항구에 도착하지 못하는 경우 선주가 시간 부담해야 할 것입니다. 하지만, 항해용선계약서에 “whether in berth or not”, “always accessible upon arrival”과 같이 선주를 보호하는 문구가 있다면 항만폐쇄로 선박이 지정된 도착지에 도착할 수가 없어서 발생하는 시간손실을 용선자가 부담합니다. Laytime과 관련하여 laytime 의 계산이 중단되는 exception 항목에 태풍/지진이 포함된 경우 태풍/지진의 발생으로 작업이 불가능한 경우 laytime 기산 중단될 것이나, 일단 정해진 laytime 을 모두 소진하여 on dem 이 시작된다면 이후 exception 사유인 태풍/지진에 의해서 지연이 발생되더라도 별도 문구가 없는 한 demurrage 는 계속 발생하여 관련 시간 손실을 용선주가 부담하게 됩니다. (끝).