

처음 주장

-> 피신청인 측은 신청인의 중재신청에 상당한 의문을 가지고 있습니다. 그 중 가장 의문인 부분은 해당 선창도 아닌 다른 1A의 온도측정 고장이 1B의 화물의 훼손과 어떻게 인과관계를 가지는지입니다.

1. 신청인이 주장한 선하증권에 관하여

저희가 발행하지 않은 것은 맞으나 저희 역시 선하증권의 효력에 대해서는 인정하는 바입니다. 선하증권의 성질을 가지는 것은 인정합니다. 하지만, 무고장 선하증권에서 화물에 훼손이 발생했기 때문에 이에 대한 책임을 져야한다는 사실을 인정하지 못합니다.

해당 화물은 참치로 냉동화물입니다. 냉동화물의 경우, 그 하자를 발견하기 사실상 상당히 어렵습니다. 저희는 검사 당시 화물의 외관상태를 상당한 주의를 기울여 검사하였으나 별다른 하자를 발견하기는 어려웠습니다. 하지만, 저희는 운송회사지 참치관련 회사가 아니기 때문에 외관상으로 발견하기 어려운 하자를 발견하는 것은 어렵습니다. 즉, 냉동 화물이어서 그 하자가 있었으나 저희가 상당한 주의를 기울였음에도 발견하지 못한 운송물의 하자가 존재했을 수도 있었다는 점입니다. 그리고 이러한 상당한 주의를 기울여도 발견할 수 없는 운송물의 내부상태에 대해서는 저희의 책임을 질 수 없습니다. 이에 대한 내용은 대법원 2001년 2월 9일 선고 98다49074 판결에서 판결이 난 바 있습니다.

=> 반론 1. 피신청인은 해당 손해가 아예 존재하지 않았다고 주장하지 않았습니까?

네, 맞습니다. 저희는 해당 손해가 존재하지 않았다고 주장했습니다. 지금도 그 생각은 동일합니다. 하지만, 가장 중요한 사실은 저희가 운송 중에 발생한 과실이 아니며 만약에 해당 손해가 실제로 존재했다고 하더라도 그 전 혹은 양하 하면서 발생한 손해일 수도 있다는 가능성을 말하는 것입니다. 신청인 측은 왜 그 가능성을 배제하는 것인지 피신청인 측은 의문입니다.

=> 반론 2. 무고장 선하증권을 발행하지 않았습니까? 그리고 수출인 측과 10년이상 거래했는데 참치에 대해 잘 모른다는 것은 이해하기 힘들다.

네, 무고장 선하증권에 관한 건 앞서 말씀드린 것과 같이 저희는 손해가 없다고 생각했습니다. 그 생각은 지금도 같습니다. 그리고 손해가 발생했다고 생각하는 근거가 약취인데, 참치는 원래 비릿한 약취가 납니다. 확실히 화물이 손해 되었다는 증거가 있나요? 화주 측 검정인의 진술만으로 한 것으로 알고 검사한 것인데 혹시 손해 관련 증명서는 있나요?

1) 있다 : 네, 그렇군요. 강조 드리지만, 저희 선박 운송 중에서 화물 훼손이 일어났다는 것은 확실하지 않다는 점은 분명합니다.

2) 없다 : 그렇다면, 왜 제대로 조사하지 않고 클레임을 걸었는지 묻고 싶습니다.

2. 신청인이 주장한 선박의 감항능력 보유에 대하여

일단, 해당 참치가 실린 선창은 1B입니다. 온도센서가 고장난 것은 1A선창입니다. 이 둘이 어떠한 인과관계가 있는지 피신청인 측은 이해하기 어렵습니다. 또한, 문제가 있던 1A선창의 화물들은 클레임이 존재하지 않았습니다. 이에 따라 피신청인 측은 더더욱 신청인 측의 주장을 이해하기 어렵습니다.

선박의 감항능력 자체에 대해서 말씀드리겠습니다. 저희 귀멸호는 2011년 11월 1일에 건조된 선박으로, 건조된 이후로 매년 한국해운조합에서 선박검사를 받고 있습니다. 올해도 마찬가지로 올해 1월 10일 한국에서 검사를 받았습니다. 총 3가지의 검사를 받았는데, 선박의 멘홀 청결문제를 제외하고는 모두 결함이 없음을 인정받았습니다. 또한 해당 문제도 바로 시정하여 검사를 모두 통과했습니다. 또한, 바로 전 항해에서도 귀멸호는 냉동문제에 이상이 없었습니다. 즉, 온도센서로 측정하지 못했다고 해도 냉동에 문제가 있었을 가능성은 없습니다.

또한, 온도센서에 대해 말씀드리겠습니다. 선박검사시에는 이런 항목이 있습니다. 선박에는 여분의 온도계를 준비할 것. 이 항목에 맞게 저는 여분의 온도 센서 장치를 보유하고 있었습니다. 하지만, 온도센서 장치의 접촉불량 문제로 해당 문제를 해결하지 못했습니다. 또한, 저희는 한샘시스템이라는 한국의 온도장비관리 회사를 이용하기 때문에, 당장 회사에서 지원하기 힘든 상황이었습니다. 이는 저희가 관리할 수 있는 권한 밖의 일로 저희가 주의의무를 다하지 못했다고 보기 어렵습니다. 그럼에도, 저희는 해당 문제를 해결하기 위해서 수기로 온도관리를 하게 하여 할 수 있는 한의 최선을 다했습니다. 여기서 저희가 운송인의 주의의무를 소홀히 했다고 보기 어렵고, 선박의 감항능력 역시 부족하다고 보기 어렵습니다.

그리고 상부에 적재된 화물의 무게와 압력에 의하여 화물이 변형과 해동을 받았을 가능성이 높다고 하셨는데, 이는 이해하기 어렵습니다. 본사는 판매자와 10년간 거래해왔습니다. 그 중에 압력으로 인한 참치의 변형이나 훼손이 된 적은 단 한 번도 없었습니다. 그리고 만약, 해당 적재가 문제라고 생각했다면, 사전에 합의하거나 관련 조항을 준비 했어야 한다고 생각합니다. 해당 선창에 보관할 수도 있는 것을 충분히 수하인 및 수취인 쪽도 인지하고 있었을 텐데, 문제가 발생하고 나서 운송인에게 책임을 묻는 것은 불합리하다고 생각합니다.

또한, 신청인 측에서 말씀하신 영하 20도씨 이하의 온도를 유지 못하였다는 말은 어떠한 근거로 말 하신지 잘 모르겠습니다. 1A를 제외한 온도기록표를 보면 선창은 모두 -20도로 유지되고 있었습니다. 1A도 단순한 온도센서의 문제이지 냉동기의 문제는 없었습니다. 따라서 영하 20도씨 이하의 온도를 유지 못하였다는 말이 되지 않습니다. 그리고 만약 1A의 선창도 영하 20도씨 이하의 온도를 유지하지 못하였다면, 화물에 손상이나 클레임이 발생하였을 것입니다. 하지만, 클레임은 발생하지 않았습니다. 따라서 당사가 영하 20도씨 이하의 온도를 유지하지 못하였다는 것은 말이 되지 않습니다.

=> 반론 1. 온도센서가 고장난 것은 감항능력의 상실 아닌가?

일단, 감항능력이라는 정의에 대해서 다시 한 번 생각해 보실 필요가 있습니다. 사실, 감항능력이란 영국해상법에서도 상대적으로 해석하고 있습니다. 과연, 온도센서의 고장이 화물파손에 영향을 줄 정도로 인과관계가 있습니까? 해당 선창도 다르고, 수시로 온도확인도 직접 했으며, 해당 선창인 1B는 계속하여 영하 20도 이하로 온도가 유지되고 있었습니다. 이는 명백한 사실입니다. 여기서 1A의 온도센서의 고장이 감항능력의 상실이라고 할 만큼의 인과관계나 정당성이 있습니까?

=> 반론 2. 온도센서의 고장이라면 금방 알아차리고 고칠 수 있지 않은가? 운송인의 주의의무를 위반한 것이 아닌가?

당사는 선적 후, 온도센서의 고장을 확인하고 이를 수리하려고 시도 했습니다. 선박에는 언급했듯이 여분의 온도센서가 있었고 이를 교체하려고 했으나 교체 후에도 온도센서는 작동하지 않았습니다. 그 후, 온도 센서를 담당하고 있는 한샘 시스템에 문의하여 보니 접촉불량으로 추측되며, 접촉불량이라면 담당 기사가 와서 해결 해야 한다는 답변을 받았습니다. 하지만, 저희는 항해 중이었고, 담당 기사가 저희 선박에 있는 항구에 도착하거나 저희가 항구에 가려면 상당한 시간이 필요했기에 이를 개선할 시간이 없었습니다. 이는 당사가 책임지고 해결할 수 있는 문제 범위를 넘은 것이며, 당사가 할 수 있는 운송인의 주의를 다하였다고 생각합니다. 또한, 당사는 해당 주의의무를 다하기 위해서 10시와 14시에 한번씩 수기온도대장을 작성하게 하였으며, 수시로 선원들에게 적외선 온도계로 온도 체크를 하게 하였습니다. 해당 온도 대장은 증거자료에 있습니다. 그럼에도 당사가 주의의무를 다하지 않았다고 생각하십니까?

3. 어체의 온도가 이상한 것에 관하여

어체의 온도가 -13.6에서 -19.1도 사이로 나타난 사실은 유감이나, 본사의 잘못이라고 보기 어렵습니다. 일단, 그러한 온도변화가 일어난 것은 양하 중에 공기와 접촉하면서 낮아진 것으로 볼 수도 있습니다. 또한, 저희는 선박의 온도를 -20도로 유지하는 것이 특약이었지 어체의 온도를 -20도로 유지하는 것이 약속이 아닙니다. 따라서 이에 대한 운송인의 책임은 없습니다.

그리고 다른 어체들도 선창의 -20도에 비해 어체의 온도는 낮았으나 클레임이 들어온 경우는 없었습니다. 따라서 이 사실이 화물의 훼손과 인과 관계가 있다고 보기 어렵습니다.

=> 반론 1. 선창의 온도를 영하 20도를 유지하라는 말은, 참치의 온도를 포함한 특약이 아닌가?

납득할 수 없습니다. 그렇다면, 참치의 온도를 포함한 특약이라는 것을 명시 했어야 합니다. 이해하기 쉽게 냉장고의 냉동실을 예로 들겠습니다. 냉동실 온도를 영하 20도로 맞춘다고 해서 그 안에 있는 물건들이 영하 20도가 되는 것은 아닙니다. 그저 냉동실을 영하 20도로 맞추는 것이지, 그 안에 있는 내용물의 온도까지는 고려하지 않는 것과 마찬가지 입니다. 만약, 내용물까지의 온도를 고려하기 위해서는 B/L상에 명시를 해놔야합니다.

4. 선창에 관하여

1A선창에 온도측정기에 문제가 있던 것은 맞습니다. 하지만 귀멸호의 도면을 보시면 엔진실은 1번 선창과 가장 먼 3번선창 뒤에 위치합니다. 즉, 엔진실이나 여타 다른 외부의 영향을 받았을 가능성이 가장 적습니다. 따라서 선박내에서 화물이 훼손되었을 가능성은 더더욱 없습니다.